

TC
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
FİNANS ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI YAPAN
İŞLETMELERDE SEFER MALİYETLERİNİN HESAPLANMASI VE
MUHASEBE KAYITLARI

VOLKAN KÖSE

ANKARA,2005

TC
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
FİNANS ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI YAPAN
İŞLETMELERDE SEFER MALİYETLERİNİN HESAPLANMASI VE
MUHASEBE KAYITLARI**

VOLKAN KÖSE

DANIŞMAN

PROF.DR. REMZİ ÖRTEN

**ANKARA,2005
(Fotokopi İle Çoğaltılamaz)**

İÇİNDEKİLER

ÖZET(TÜRKÇE).....	ii
ABSTRACT.....	iii
BİRİNCİ BÖLÜM : GİRİŞ.....	1
1.1.Tezin Konusu.....	1
1.2.Tezin Amacı.....	1
1.3.Konunun Önemi.....	1
1.4.İzlenen Yöntem.....	2
1.5.Tezin Genel Planı.....	2
İKİNCİ BÖLÜM: KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI.....	3
2.1.Genel Olarak Ulaşım.....	3
2.2.Ulaşım Sistemleri.....	3
2.2.1.Karayolu Ulaşımı.....	4
2.2.2.Denizyolu Ulaşımı.....	4
2.2.3.Havayolu Ulaşımı.....	5
2.2.4.Demiryolu Ulaşımı.....	5
2.2.5.Boru Hattı Ulaşımı.....	5
2.3.Genel Olarak Taşımacılık(Nakliye).....	6
2.3.1.Taşımacılık.....	6
2.3.2.Taşımacılığın Özellikleri.....	6
2.3.2.1.Alt yapı Özelliği.....	7
2.3.2.2.Taşıt Özelliği.....	7
2.3.2.3.Talep Özelliği.....	7
2.4.Taşımacılık Türlerinin Seçimine Etki Eden Faktörler.....	8
2.4.1.Malın Cinsi ve Miktarı.....	8
2.4.2.Yükleme ile Boşaltma Yerleri Arasındaki Uzaklık Coğr. Konum..	8
2.4.3.Zaman.....	9
2.4.4.Maliyet.....	9
2.4.5.Güvenlik.....	10
2.5.Karayolu Taşımacılığının Dünyadaki Yeri.....	10
2.6.Karayolu Ulaşımının ve Ticaretin Tarihsel Gelişimi.....	11
2.6.1.Karayolu Ulaşımın Tarihsel Gelişimi.....	11
2.6.2.Ticaretin Tarihsel Gelişimi.....	12
2.6.2.1.I.Dönem ; Ticaret Dönemi.....	13
2.6.2.2.II. Dönem ; Sömürgecilik Dönemi.....	14
2.6.2.3.III. Dönem ; Ayrıcalıklar (İmtiyazlar) Dönemi.....	15
2.6.2.4.IV. Dönem; Uluslararası Dönem.....	15
1945- 1970 Yılları.....	15
1970'den Günümüze Kadar Olan Gelişmeler.....	16
2.7.Karayolu Eşya Taşımacılığının Olumlu ve Olumsuz Yönleri.....	17
2.7.1.Olumlu Yönleri.....	17
2.7.2.Olumsuz Yönleri.....	18
2.8.Ülkemizde Karayolu Eşya Taşımacılığındaki Sorunlar.....	19
2.9.Karayolu Eşya Taşımada Kullanılan Kavramlar.....	22

2.10.Karayolu Eşya Taşımacılığında Uluslararası Örgütler.....	28
2.10.1.Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE).....	28
2.10.2.Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT-UBAK).....	29
2.10.3.Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI).....	30
2.10.4.Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU).....	31
2.11.Türkiye’de Karayolu Eşya Taşınması İle İlgili Önemli Kuruluşlar....	32
2.12.Karayolu İle Uluslar arası Eşya Taşınması İçin Gerekli Belgeler.....	32
2.12.1.Taşıma Belgeleri.....	33
2.12.1.1.Sürücüye Ait Belgeler.....	33
Vize Almış Pasaport.....	34
Uluslararası ehliyet (sürücü belgesi).....	34
Çalışma Karnesi.....	35
Ticari Taşıt Kullanım Belgesi.....	35
ADR Taşıma Sertifikası.....	35
Sürücü Vekaletnamesi.....	35
Sürücü Sertifikası.....	36
2.12.2.Araca Ait Belgeler.....	36
2.12.2.1.Kara Taşıtı Uygunluk Belgesi.....	36
2.12.2.2.Yeşil Kart Sigortası.....	37
2.12.2.3.Ülkelere Ait Geçiş Belgeleri.....	37
Giriş- Çıkış Belgeleri.....	38
Transit Geçiş Belgesi.....	38
Tek Tip Geçiş Belgesi.....	38
Üçüncü Ülke Geçiş Belgesi.....	38
Geçiş Belgesi Alınabilmesi İçin Gerekli Evraklar.....	38
Uluslar arası Taşımalarda Geçiş Belgelerinden Muaf Taşımalar.....	40
2.12.2.4.C Kartı (C Yetki Belgesi).....	40
2.12.2.5.Taşıt Kira Sözleşmesi.....	41
2.12.2.6.Triptik.....	41
2.12.3.Taşıyacak Yüke Ait Belgeler.....	42
2.12.3.1.Tır Karnesi.....	43
2.12.3.2.Hamule Senedi (Konşimento Senedi).....	43
2.12.3.3.Kara Manifestosu.....	43
2.12.3.4.Mal Faturası.....	44
2.12.3.5.Çeki Listesi (Kolisaj).....	45
2.12.3.6.Menşe Şahadetnamesi.....	46
2.12.3.7.Veteriner Sertifikası ve Bitki Sağlık Sertifikası.....	47
2.13.Karayolu Eşya Taşımacılığında Yük Çeşitleri.....	47
2.13.1.Tam Kamyon Yüğü.....	48
2.13.2.Parsiyel (Grupaj) Yükler.....	48
2.13.2.1.Tek Yükleme ve Tek Teslim Adresi Olan Yükler.....	48
2.13.2.2.Birden Fazla Teslim Yeri Bulunan Yükler.....	48
2.14.Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığının Bileşenleri.....	49
2.14.1.Sürücüler.....	49
2.14.2.Araçlar.....	50
2.14.2.1.Kuru yük Gemi Treyler.....	51

2.14.2.2.Optima Treyleler.....	51
2.14.2.3.Jumbo Treyleler.....	51
2.14.3.Yükler.....	51
2.14.3.1.Genel Yükler.....	51
2.14.3.2.Özellik Taşıyan Yükler.....	52
Bozulabilir Gıda Maddeleri.....	53
Tehlikeli Maddelerin Taşınması.....	54
Canlı Hayvan Taşımacılığı.....	58
2.15.Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığının Ülkemizdeki Yeri.....	59
2.16.Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığını Geliştiren Etkenler.....	61
2.17.Dış Ticarete Kullanılan Belgeler.....	62
2.17.1.Ticari Fatura.....	64
2.17.2.Çeki Listesi.....	64
2.17.3.Gümrük Beyannamesi.....	65
2.17.4.Menşei Şahadetnamesi.....	66
2.17.5.ABC Formu.....	67
2.17.6.Özel Menşei Şahadetnamesi.....	67
2.17.7.İhracı Standarda Tabi Ürünler.....	67
2.17.8.Uluslar arası Orijin ve Bitki Sağlık Sertifikası.....	68
2.17.9.Hayvansal Ürünlere İlişkin Sağlık Raporu.....	68
2.17.10.Serbest Dolaşım Belgeleri.....	68
2.12.10.1.ATR Belgeleri.....	68
2.12.10.2.EURO1 Belgesi.....	69
2.12.11.Konsolosluk Faturası.....	70
2.12.12.Helal Belgesi.....	71
2.12.13.Koşer Belgesi.....	71
2.12.14.Radyasyon Belgesi.....	72
2.12.15.A.T.A. Karneleri.....	72
2.12.16.Boykot/ Kara Liste Sertifikaları.....	73
2.12.17.Taşıma Belgeleri.....	73
2.12.17.1.CMR Taşıma Belgesi.....	73
2.12.17.2.TIR Karnesi.....	74
2.12.17.3.Nakliyeci Makbuzu.....	74
2.12.17.4.Fiata Taşıma Belgeleri.....	74
2.12.17.5.Paket Postası Makbuzu.....	74
2.13.Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığında Yetki,Geçiş Belgeleri	75
2.13.1.Eşya Taşımacılığında Yetki Belgesi.....	75
2.13.2.Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Yetki Belgesi Türleri.....	75
2.13.3.Yetki Belgesi Almak İçin İbrazı Zorunlu Belgeler.....	78
2.13.4.Yetki Belgesi Almanın Genel ve Özel Şartları.....	79
2.13.5.Eşya Taşımalarında Kullanılacak Taşıtlar ve Aranacak Şartlar.....	85
2.13.6.Yetki Belgesi Sahiplerinin Sorumlulukları.....	87
2.14.Eşya Taşımacılığında Geçiş Belgeleri.....	88
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM :SEFER MALİYETLERİ VE MUHASEBE	100
KAYITLARI.....	
3.1.Araçların Sefer Maliyetleri.....	101

3.1.1.Direkt Endirekt Maliyetler.....	101
3.1.1.1.Direkt Araç Sefer Maliyetleri.....	101
Akaryakıt Maliyetleri.....	102
Yağ Maliyetleri.....	102
Araç Lastik Maliyetleri.....	103
Paralı Otoyol- Otoban Ücretleri.....	103
Gümrük Vergileri.....	104
Garaj ve Otopark Ücretleri.....	104
Yükleme ve Boşaltma Ücretleri.....	104
Seferle İlgili Direkt Şoför Giderleri.....	104
3.1.1.2. Endirekt Araç Sefer Maliyetleri.....	105
Araç Yıllık Amortismanlarından Sefere Düşen Pay.....	106
Araç Trafik Sigorta Primlerinden Sefere Düşen Pay.....	106
Motorlu Taşıtlar Vergisinden Sefere Düşen Pay.....	107
Kıymet Artırıcı Harcamalardan Sefere Düşen Pay.....	108
Araçların Periyodik Bakım- Onarım Giderlerinden Düşen Pay.....	109
3.1.1.3. Genel Yönetim Giderlerinden Araç Sefer Başına Düşen Pay.....	110
3.2.Sefer Maliyetinin Hesaplanması ve Muhasebe Kayıtlarına İlişkin	111
Örnek Uygulama.....	
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM :SONUÇ VE ÖNERİLER.....	123
KAYNAKÇA.....	126

ÖZET

Ulaştırma ekonomiye işlerlik kazandıran ticari ve iktisadi işlemlerin gelişmesini ve ülkemizin kalkınmasını sağlayan, ekonomik, siyasal ve sosyal gelişmelerden büyük oranda etkilenen bir sektördür.

Ulaştırma sistemleri içerisinde yer alan karayolu yük taşımacılığı kapıdan kapıya taşıma ile aktarmasız taşımayı sağlaması terminal ihtiyacının olmayışı, alt yapı yatırımlarının devlet tarafından yapılması gibi üstünlükler dolayısıyla ülkemizde ve dünyada en çok tercih edilen ulaşım sistemidir.

Çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde; karayolu eşya taşımacılığının ülkemiz açısından önemi üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde; karayolu eşya taşımacılığı hakkında genel bilgiler verilmiştir.

Üçüncü bölümde; Y ülkesine yapılan seferin maliyeti hesaplanılarak işletme yöneticilerine seferin karlı olup olmadığı gösterilmeye çalışılmıştır.

Bir araştırma ve inceleme niteliğinde yapılan bu çalışma sayesinde karayolu taşımacılığında yaşanan rekabet ortamında işletme yöneticileri fayda maliyet analizi yaparak en karlı seferi belirleyip daha uygun fiyatlandırma politikası sağlayarak rakiplerine oranla daha avantajlı konuma sahip olabilirler

ABSTRACT

Transportation is a sector influenced by the economic, political and social developments to a great extent, making the thriving of the commercial and economic transactions and the development of our country possible, thus providing viability to the economy.

Highway transportation as a part of the overall transportation systems is the most preferred transportation system in our country and the world because of its superiorities such as making the direct transportation possible through transporting from door to door, lack of terminal requirement and the fact that the infrastructural investments are carried out by the state.

Our study is composed of four parts. In the first part the importance of highway goods transportation has been handled in terms of our country. And through benefiting from the cost analysis of the transportation the transportation issue has been treated in general terms.

In the second part general information about the highway goods transportation has been provided.

In the third part it has been tried to indicate which tour will prove to be profitable to the administrators of the enterprises by computing the cost of the tour to the "Y" country.

Thanks to this study conducted in the form of an inquiry and examination, the administrators of the enterprises will conduct utility - cost analysis in the competitive atmosphere experienced in the highway transportation and then single out the most profitable tour and win an economic edge over their rivals through a more suitable pricing policy.

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. Tezin Konusu

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı yapan işletmelerin sefer maliyetlerinin incelenmesi ve fayda maliyet analizi yapılarak, yönetime alacağı kararlarda yol gösteren bilgilerin değerlendirilmelidir.

1.2. Tezin Amacı

Uluslar arası ticaretin gelişmesinde en büyük pay hiç kuşkusuz ulaştırma sistemleridir. Dış ticarete konu olan malların nitelikleri, nicelikleri ve zaman unsuru dış ticarete önemli rol oynamaktadır. Karayolu ağının bulunduğu her yere en kısa zamanda aktarmasız olarak tek taşıma şekli olan kara yolu taşımacılığı bu bakımdan en çok tercih edilen bir taşıma şeklidir. Bu taşıma şeklinin en verimli ve en az maliyetle gerçekleştirilmesi işletmenin rakiplerine oranla bir adım önde olmasını sağlamaktadır. Bu nedenle işletme yöneticilerinin maliyetleme sistemlerine önem vermeleri ve alacağı kararlarda bu sistemlerden faydalanılması amaçlanmaktadır.

1.3. Konunun Önemi

Coğrafi konumumuz gereği Asya ile Avrupa kıtaları arasında bulunmamız öteden beri yaptığımız tarım ürünleri, sebze ve meyve ihracatımız, bunlara ilaveten son zamanlarda gelişen özellikle beyaz eşya ve otomotiv sanayi ürünlerinin taşınması ve de ihraç edilmeleri konunun önemini açıkça ortaya koymaktadır. Bununla beraber karayolu yük taşımacılığında yaşanan amansız rekabet bu dalda faaliyet gösteren firmaların taşıma konusunda en uygun fiyatlandırma politikası izlemesine neden olmaktadır. Aksi takdirde sektörde yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaklardır. Bunun için işletme yöneticileri, sefer maliyetlerini hesaplayarak en uygun maliyetli seferi tercih edeceklerdir.

1.4. İzlenen Yöntem

Literatür taraması adı altında kitap, dergi, makale ve internet sayfalarından yararlanılmış, konu ile ilgili yetkili kurum ve kuruluşlarda görevli kişilerden gerekli bilgiler alınmıştır.

1.5. Tezin Genel Planı

Çalışmanın giriş bölümünde tezin konusu, amacı, önemi ve izlenen yöntem belirlenmiştir. İkinci bölümde ulaşım hakkında genel bilgiler verilmiş, karayolu yük taşımacılığında kullanılan belgeler incelenmiş ve dış ticarete kullanılan belge türlerine değinilmiştir. Üçüncü bölümde sefer maliyetlerini oluşturan direkt ve indirekt maliyetler hakkında kısa bilgiler verilerek, muhasebe kayıtları yapılmaya çalışılarak, sefer maliyetleri oluşturulmuştur. Sonuç bölümünde ise öneriler verilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI

2.1. Genel Olarak Ulaşım

İnsan hayatının bir parçası olan ulaşım, insanlığın var oluşu ile başlayan bir ihtiyaçtır. İnsanların topluluklar halinde yaşamaya başladıkları günden itibaren ihtiyaçları artmış ve bu ihtiyaçları karşılayabilmek amacı ile birtakım arayışlar içerisine girmişlerdir. Zaman içerisinde insan ve eşyanın yer değiştirmesi ile bu ihtiyaçları karşılama yoluna gidilmiş ve böylece ulaşım denilen kavram ortaya çıkmıştır.

En genel tanımı ile ulaşım, insan ve eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasıdır. Geniş anlamda ulaşım ise, insan ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile üretim faktörlerinin fazla olan bölgelerden az olan bölgelere taşınmasıdır.¹

Ekonominin temel amaçlarından biri, mevcut kaynaklar ile sınırsız insan ihtiyaçlarını karşılamaktır. Bu da ancak üretim ile olanaklıdır. Üretim için gerekli olan hammaddeye ulaşmak, hammaddeyi birtakım süreçlerden geçirdikten sonra mamul haline getirip pazara göndermek ve uygun olan zamanda ihtiyaçları karşılamak ulaşımın yer ve zaman faydasını gündeme getirmektedir. Ulaştırma ekonomiyi hızlandırır. Ekonomik gelişme taşıma sistemlerini teşvik ederek ulaşımın daha sistemli bir halde gelişmesini sağlar.

2.2. Ulaşım Sistemleri

Ulaşım sistemleri, kendi içerisinde alt başlıklara ayrılır. Bunlar

➤ Karayolu Ulaşımı

¹ Süleyman Barda, “Ulaştırma Ekonomisi”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1973,s.5

- Denizyolu Ulaşımı
- Havayolu Ulaşımı
- Demiryolu Ulaşımı
- Boru Hattı Ulaşımı

2.2.1. Karayolu Ulaşımı

İnsan ihtiyaçlarını gidermek amacı ile çoğu tüketim malları karayolu ile taşınır. Karayolu taşımacılığı küçük yüklerde havayolu, daha büyük yüklerde ise demiryolu ile rekabet etmektedir. Karayolu ulaşımında altyapı yatırımları, köprüler, otopanlar devlet tarafından yapılmakta, üzerinde hizmet gören araçlar ise genellikle özel teşebbüs tarafından işletilmektedir. Diğer ulaşım türlerine göre daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.² Bu taşıma şekli diğerlerine oranla pahalı, ancak aciliyetin önem kazandığı durumlarda gereklilik arz eden ve ülkemiz açısından Avrupa'nın en büyük filo kapasitesi sayesinde vazgeçilmez bir taşıma şeklidir.

2.2.2. Denizyolu Ulaşımı

Denizyolu ulaşımı, en ucuz taşıma şeklidir. Limanlar malların yükleme ve dağıtılması bakımından deniz yolu ulaşımının başlangıç ve bitiş noktalarıdır. Malların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmakla birlikte, büyük hacimli malların taşınması için en uygun yöntemdir. Ucuz taşıma şekli olması ve gümrük kapılarında bekleme olasılığı olmaması gibi sebeplerle dünya ticaretinin büyük bir bölümü bu ulaşım yöntemini tercih etmektedir.

2.2.3.Havayolu Ulaşımı

² Kadir Bozkurt, “Uluslar arası Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan İşletmeler’de Muhasebe Organizasyonu ve Yük Maliyetlerinin Oluşumu”, Marmara Üniversitesi İşletme Fakültesi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.14.

Ulaşım sistemleri içerisinde en pahalı olanı havayolu ulaşımıdır. Bu ulaşım şekli genelde hacim olarak küçük, değer olarak büyük mallar ile uzun mesafelere kısa zamanda nakledilmesi gereken mallar için en önemli taşıma aracı olmaktadır ve bu bağlamda da zaman yönünden daha kısa malların taşınmasında vazgeçilmez bir taşıma şeklidir.

2.2.4. Demiryolu Ulaşımı

Uzun mesafelerde, yük kapasitesinin fazla olduğu ve zamanın biraz daha esnek olduğu durumlarda kıta içi ulaşımı açısından önem arz eden bir taşıma şeklidir. Ülkemiz açısından altyapının yetersiz olması ve politik nedenlerle ortaya çıkan belirsizlikler demiryolu ulaşımının daha az tercih edilmesine neden olmaktadır.

2.2.5. Boru Hattı Ulaşımı

Bu ulaşım şekli petrol, doğalgaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir yöntemdir.³ Ülkemiz açısından bakıldığında Hazar havzasında üretilen petrol ve doğalgazın Bakü- Tiflis- Ceyhan boru hattı ile ülkemiz üzerinden uluslar arası pazarlara ulaştırılması ve aynı zamanda Irak üzerinden gelen petrolün Akdeniz'e ulaşımını sağlayan Yumurtalık boru hattı ve Türkiye, İtalya, Rusya ortak yapımı olan Mavi Akım projesiyle ülkemiz enerji cenneti haline dönüşmektedir.

³ UND, "Uluslar arası Nakliyeciler Derneği", AR-GE ve İstatistik Departmanı, **Ulaştırmanın Dış Ticaretteki Lojistik Önemi**, İstanbul, 2002

2.3 Genel Olarak Taşımacılık(Nakliye)

2.3.1. Taşımacılık

Dış ticarete alım-satım sözleşmesi hazırlanıp imzalandıktan sonra artık iş, malın üretilip sevk edilmesine gelmiştir. Malın sevkiyatı, taşımacılık(nakliyat) yoluyla gerçekleştirilir. Eskiden olduğu gibi günümüzde de taşımacılık dış ticaretin en önemli unsurlarından biridir. Çünkü, üretimden tüketime zamanında ve güvenli bir Şekilde ulaşamayan malın iktisadi bir değeri yoktur. İktisadi anlamda taşımacılık, bir malın kullanma ihtiyacının tatmin edilmesi için bu malın zaman ve yer faydası sağlayacak Şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan hizmete denir.⁴ Taşımacılık özellikle bazı ürün markaları açısından tek Pazar haline gelmekte olan dünyamızda ülkelerin iktisadi ve sosyal gelişi için gittikçe önem kazanmaktadır. Hemen her iktisadi sektörde taşımacılık vasıtaları alanında kaybedilen ileri teknolojik gelişmeler gelişmiş ülkelerin geçmişteki, gelişmekte olan ülkelerin ise günümüzdeki iktisadi ve sosyolojik gelişmelerini daha kolay sağlamasının paralelinde bu ülkelerin uluslar arası rekabet gücünü artırmıştır.

Taşımacılığın uluslar arası rekabet gücünün artmasına katkıda bulunması, dış ticarete doğru taşımacılık türünün tespit edilmesine de bağlıdır. Çünkü doğru taşımacılık, malların en düşük maliyetle, en kısa zamanda ve en güvenli taşınmasını sağlayacaktır. Ancak bu tespitin yapılabilmesi için bazı faktörlerin göz önüne alınması gerekir.

2.3.2. Taşımacılığın zellikleri

Taşımacılığın üç temel özelliği vardır.⁵ Bunlar;

➤ Altyapı

⁴ Süleyman Barda,**Ulaştırma Ekonomisi**,Menteş Kitapevi,İstanbul 1982,s:6

⁵ Aslıhan Aksıray ve Diğ., **Uluslar arası Taşımacılık (n Lisans Tezi)**, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu İthalat-İhracat Proğramı, Bursa 2000, s.4-6.

➤ Taşıt

➤ Talep

2.3.2.1. Altyapı Özelliği

Taşımacılığın altyapısını oluşturan tesislerin inşası çok pahalıdır. Bu nedenle bu tür tesislerin yapımı özel sektörden ziyade devlet eliyle gerçekleştirilir. Tesislerin ömrü oldukça uzundur ama bu özellik, onların teknolojik yönden eskimelerine ve nispeten demode kalmalarına neden olmaktadır. Ayrıca bu tesislerin kuruluş kapasitelerini, değişen zamana göre ayarlamak çok zor ve pahalıdır. Bu yüzden optimal kapasitenin ilk kuruluş aşamasında tespit edilmesi çok önemlidir.

2.3.2.2 Taşıt Özelliği

Taşımacılığın temel araçları, Gemi, Uçak, TIR ve Tren'dir; bunlar “ seyyar tesisler” olarak da adlandırılır. Bir de altyapıyı oluşturan “ sabit tesisler” vardır. Ancak seyyar tesisler ile sabit tesisler arasında kapasitenin belirlenmesi açısından önemli farklar vardır. Örneğin, seyyar tesislerin kapasite büyüklüğünü belirleyen unsur, yükleme ve boşaltma noktaları arasında taşınan mal miktarıdır. Ancak bu miktar dönem içerisinde dengesiz bir seyir izlemektedir. Oysa taşınan mal miktarının en üst düzeyine göre ayarlanan kapasite, her zaman tam kullanılmamaktadır. Bu yüzden, dönüş seferinde bazen hiç kullanılmayan kapasite (araçların boş dönmesi,vb) sebebiyle ortalama taşıma maliyeti artmaktadır. Ayrıca taşıtların ekonomik ömürleri, sabit tesislerinkinden çok daha kısadır.

2.3.2.2 Talep Özelliği

Buradaki talep, mala olan talep, dolayısıyla taşıma hizmetine olan taleptir. Bir ülkede uluslar arası taşımacılık faaliyetinin yoğunluğunu meydana getiren asıl sebep, ilgili ülkenin dış ticaret hacmidir. Dış ticaret hacmi genişleyince, doğal olarak uluslar arası taşımacılığın da hacmi genişleyecektir.

Taşımacılıkta talebi, mal talebinden farklı olarak, toplam trafik hacminin alternatif ulaştırma sistemleri arasındaki dağılım belirlemektedir. Dış ticaretçilerin mevcut taşıma türlerinden birini diğerine tercih etmesinin nedeni, yalnız taşıma ücretleri ve\ veya dış ticaretçinin satın alma gücü değildir; bunların haricinde diğer hizmet kolaylıkları (sürat, güvenlik, vb) ve kalite de talebi etkilemektedir.

2.4. Taşımacılık Türlerinin Seçimine Etki Eden Faktörler

Taşımacılık türlerini belirleyen faktörler şunlardır;⁶

- Malın Cinsi ve Miktarı
- Yükleme ile Boşaltma Yerleri Arasındaki Uzaklık ve Coğrafi Konum
- Zaman
- Maliyet
- Güvenlik

2.4.1. Malın Cinsi ve Miktarı

Malların taşınmasında dikkat edilecek noktalar malların cinsi ve miktarına göre değişir. Bu şekilde en uygun taşıma şekli tercih edilmelidir. Örneğin, yaş sebze-meyvenin havayolu veya karayolu ile taşınması, büyük miktarlardaki gübrenin, zirai mücadele ilaçlarının, şekerin veya unun denizyolu ile taşınması daha uygundur ama tehlikeli (patlayıcı, yanıcı) malların havayolu ile taşınması uygun değildir.

2.4.2. Yükleme ile Boşaltma Yerleri Arasındaki Uzaklık ve Coğrafi Konum

⁶ Vural Çekinmez, **İhracatta Nakliye**, İGEME- İhracatta Pratik Bilgiler Serisi, s.1-2

Mesafenin uzunluğu- malın miktarı ile birlikte- taşıma ücretine etki eder. Ayrıca coğrafi konum, her türlü taşıma aracının kullanılmasına uygun olamayabilir. Örneğin Türkiye'den eski Sovyetler Birliği ülkelerine yapılacak taşımacılık, ABD'ne yapılacak taşımadan daha ucuza mal olabildiği gibi, havayolu ile taşımanın mümkün olmadığı durumlarda genellikle karayolu veya denizyolu ile taşımacılık tercih edilmektedir.

2.4.3. Zaman

İthalatçı tarafından diğer faktörlere nispeten en fazla önem verilen faktördür. Hele ilgili mal çabuk bozulan bir hammadde ise ve bu hammadde ithalatçı tarafından, acil bir ithalat siparişini karşılamak için bir ihraç ürününün üretiminde kullanılacaksa, zaman faktörü- güvenlik faktörü ile birlikte- daha da önem kazanmaktadır.

2.4.4. Maliyet

Yukarıda açıklanan üç faktör, taşımacılığın maliyetini belirler. Ancak mal hassas ve\ veya değeri çok yüksek ise, maliyet, öncelikli bir faktör olmayabilir; bu durumda güvenlik daha fazla önem taşımaktadır. Bunun dışında, taşımacılığın- diğer faktörleri de göz ardı etmeden- mümkün mertebe düşük maliyetle gerçekleştirilmesi ihracatçının lehine olacaktır. Bu konuda önemli bir husus, küçük miktarlardaki sevkiyatların taşıma ücretlerinin malın her bir partisinin değerine nispeten oldukça yüksek olacağıdır. Dolayısı ile böylesi durumlarda malın her bir partisinin mümkün mertebe büyük miktarlarda olması, taşıma ücretini nispeten düşürecektir.

Ayrıca uygulamada, yukarıda açıklanan ilk üç faktöre bakılarak maliyet açısından en uygun taşıma şeklini belirlemek her zaman kolay olmamaktadır. Genellikle taşımacılık maliyetleri, taşımacılık türlerine göre farklılık göstermektedir. Örneğin, demiryolu taşımacılığındaki ortalama maliyet ile karayolu veya denizyolu taşımacılığının ortalama maliyeti arasında fark vardır. Bu konuda ABD'nde yapılan

bir çalışmada, çeşitli taşımacılık türleri bakımından maliyet fonksiyonlarının biçimi bakımından farklı sonuçlara ulaşılmıştır.⁷

2.4.5. Güvenlik

İlgili mal hassas ve\ veya değeri çok yüksek ise, zaman faktörü önemli olmasa dahi, hava yolu ile gönderilmesi daha uygun olur. Oto yedek parça, büro makineleri, ilaç vb. ürünlerin de hava yolu ile taşınmaları daha uygun olur ama bu mallar illaki deniz yolu ile veya karayolu ile gönderileceklerse, hiç olmazsa konteynerler içinde taşınmaları uygun olur.

2.5. Karayolu Taşımacılığının Dünyadaki Yeri

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dahil birçok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Son yıllarda dünya gündeminde yer alan karayolu ulaşımı ile ilgili çalışmaların konuları altı ana başlık altında özetlenebilir: karayolu teknolojisi, karayolu yönetimi, sürdürülebilir gelişme ve karayollarının ulaşım sistemindeki rolü, kullanıcı görüşlerinin değerlendirilmesi, harcama yapmaya değer olma durumu ve teknoloji transferi.⁸

Karayolu taşımacılığı üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır.

⁷ Barda, **Ulaştırma.....**, s.54.

⁸ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, **Dünya Mal Ticaretinin Akışı ve Lojistik Pazarı**, İstanbul, 25 Kasım 2002, s.57

Bölgelerin kendi içlerinde gerçekleştirdikleri ticarete artış görülmesi coğrafi yakınlığa dayanan uluslararası kara taşımacılığının önemini de artırmaktadır.

Küresel taşımacılığa baktığımızda genel olarak zor zamanlar yaşandığını görmekteyiz. Durgun ekonomiler, hassas hisse piyasaları ve jeopolitik belirsizlikler lojistik harcamalarında, siparişlerinde ve taşımalarda kısıtlayıcı faktörler olmaktadır.

Birçok bölgede maliyete önem veren faaliyet sahiplerinin mallarını fabrikadan ya da depodan alıcısına taşımak için ekonomik tır işletmeciliği hizmetlerine yöneldikleri ve bölgeler içi sevkiyatların kara taşımacılığı ile gerçekleştirilmeye başlamışlardır.

2.6. Karayolu Ulaşımının Ve Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Ulaşım, insanların topluluklar halinde yaşamaya başladıkları günden bugüne kadar toplumsal yaşamın ayrılmaz bir parçası olmuş, toplumların gelişmesi ile de aynı paralelde değişimler göstermiştir.

İnsanların temel ihtiyaçlarını çevreden sağlamak için kullandıkları ilk yollar hayvan izleridir. Keçi yolu olarak adlandırılan hayvan izleri daha sonra patika adı verilen yaya yoluna dönüşmüştür.

2.6.1. Karayolu Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

İlk başarılı yollar İ.Ö. 400- İ.S. 400 yılları arasında orduların ilerlemesi için Romalılar tarafından yapılmıştır. Düzgün ve çok dayanıklı olan bu yollar; kuzeyde Büyük Britanya'dan güneyde Kuzey Afrika'ya ve batıda İber Yarımadası'nın kıyılarından doğuda Basra Körfezi'ne uzanmaktaydı. Bu yolların en ünlüsü olan İtalya'daki Appia Yolu çizgilerle şeritlere ayrılmış iki yönlü bir karayoluydu. Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla yol yapımı geriledi, buna karşın 12.Yüzyılda kentler içindeki taş döşeli sokaklar giderek arttı.⁹

⁹ Karayolu Ulaşımı <http://www.rmkmuseum.org.tr>

18.Yüzyıla gelindiğinde Avrupa’da yolcu ve yük arabalarıyla düzenli olarak insan ve eşya taşımacılığı başladı. Yolların bozuk ve bakımsız olması yolculukları engelliyordu. Böyle olunca 18.Yüzyılın sonu ile 19.Yüzyılın başlarında asfalt yol yapım metotları geliştirildi. İrlandalı bir mühendis olan John Loudan Mc Adam, yolun ağırlığını yüzeyin değil altındaki tabakanın taşıdığını keşfetti. Kendi adını taşıyan “Makadam “ yol sistemine göre; eğer temeldeki tabaka yeteri kadar sıkı ve kanallı (suyu akıtmak için) yol düzeyi de su geçirmemesi için yeteri kadar yoğun ve suyu üzerinden atabilmesi için dış bukey olarak yapılırsa dayanıklı ana yollar inşa edilebilirdi.

19. Yüzyılda ağır eşyaların karayolu ile taşınmasının zorlaşması, su kanalları ve demir yollarının gerekliliğini ortaya koydu. Bu dönemde demir yollarının gelişmesi ile karayollarının yapımı geriledi. Kentlerdeki sokaklara ve demiryolu ile bağlantılı yollara önem verildi. 1888’de İngiliz John Bayd Dunlop’un yolları kısa sürede bozan sert lastik tekerlek yerine şişirilmiş lastik tekerleğin bulunuşuyla bisiklet kullanımı yaygınlaşmaya başladı. Böylece motorlu araçların yolu açıldı. 20. Yüzyılda motorlu taşıtların yaygınlaşması asfalt yol yapımında hızlı gelişmelere neden oldu ve otomobiller özgürlüğün ve hareketliliğin sembolü haline geldi.

2.6.2. Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Taşımacılık dar anlamda bir nesnenin bir yerden bir başka yere nakli demektir. Geniş anlamda taşımacılık insan ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla üretilen malların ihtiyaç duyulan bölgelere zamanında ulaştırılabilmesi için gerekli faaliyetler ve bunların zaman içerisinde örgütlenerek bir hizmet sektörü haline dönüşmesidir.¹⁰

¹⁰ Michael Quayle, Bryan Jones ,**Logistics: An Integrated Approach**,Tudor Business Publishing, Newcastle, 1993, s.86.

İnsanların yaşamak ve yaşamlarını devam ettirmek için bazı ihtiyaçları vardır. Bu ihtiyaçları karşılayabilmek için mal ve hizmet tüketimi yaparlar. İnsanların tüketmek istediği ve tükettiği ölçüde mutlu olacağı varsayılan bu mal ve hizmetlerin üretimi sınırsız değil, aksine eldeki kaynaklarla (üretim faktörleriyle) sınırlıdır. Kaynaklar kıt olduğu için kaynakların fazla olduğu noktadan az olan noktalara taşınması, arz ve talep dengesine göre değişebilmekte ve bu denge uluslar arası boyutlarda mal alışverişi olan ticaret kavramını açmamıza neden olmaktadır.

Uluslar arası ticaretin tarihsel gelişimine bakacak olursak, bu süreç dört ayrı dönem halinde incelenebilir. Bunlar ¹¹

- I. Dönem ; 1500-1850 yılları arasındaki ticaret dönemi,
- II. Dönem ; 1850-1914 yılları arasındaki sömürgecilik dönemi,
- III. Dönem ; 1914-1945 yılları arasındaki ayrıcalıklar (imtiyazlar) dönemi,
- IV. Dönem ; 1945'den günümüze kadar olan uluslar arası dönemdir.

2.6.2.1. I.Dönem ; Ticaret Dönemi

Ticaret dönemi kişisel arayışlar nedeni ile 1500'lü yılların başlarında C.Columbus ve arkadaşlarının denizlere açılması ile başlamış ve 1850'lerde sanayi devriminin ortaya çıkışı ile son bulmuştur.

Bu dönem, çeşitli bireylerin ülke dışında şanslarını denemek ve dış ülkelerden satın aldıkları malları Avrupa'ya göndermek yoluyla büyük karlar sağladığı dönem olarak tanımlanmaktadır.¹²

¹¹ Esin (Can) Mutlu, **Uluslar arası İşletmecilik**, Marmara Üniversitesi, İstanbul, Mayıs 1999, s.14.

¹² İnan Özalp, **Çokuluslu İşletmelerin Yönetimi**, Kalite Matbaası, Ankara, 1976, s.5

Bu tanımdan da anlaşılabilceği gibi bu dönemde, tüccarlar uzak kıtalara yaptıkları deniz yolculukları sonucu, değiş tokuş veya satın almak yoluyla topladıkları egzotik malları, kıymetli madenleri, baharatları, ipekleri ve esirleri ülkelerine götürüp çok yüksek karlarla satmışlardır. Ancak bu tür ticaretin karı büyük olduğu kadar riski de büyük olmuştur. Aynı zamanda bu tür ticaret için büyük ölçüde denizcilik bilgisi ve becerisi gerekmektedir.¹³

Ticaret döneminde özellikle ipek ve baharat yollarının etkisi ile birçok ülke zenginleşmiştir.

2.6.2.2. II. Dönem ; Sömürgecilik Dönemi

Sömürgecilik dönemi, 1850’li yılların sonlarından I. Dünya Savaşının hemen başlangıcına kadar süren döneme verilen addır.¹⁴ Bu dönemde coğrafi keşifler artık tamamlanmış ve ülkelerin birbirleri ile olan ticari bağları iyice genişlemiştir.

Bu dönemin en basit özelliği sanayi devriminin sonucunda büyük işletmelerin kurulmuş olmasıdır. Sanayi devrimi ülke dışında faaliyette bulunan Avrupa kökenli işletmelerde de değişiklik meydana getirmiştir. Bu tür işletmelerin yaptığı ticari faaliyetlere kaynak teşkil eden egzotik mallar önemini kaybederek yerini daha kolay ve ucuz olarak elde edilebilen sanayi ürünlerine bırakmıştır.

Bu ürünlere örnek olarak, büyük çiftliklerde üretilen tarım ürünleri ve işlenmiş cevher madenleri verilebilir. 19.yy ortalarında çok çeşitli sanayi kolları da önem kazanmış ve gelişmiştir. Afrika da yalnızca madencilik alanında yapılan yatırımlar önemli iken, Asya’nın güney doğusuna ve Latin Amerika’ya tarım ve madencilik alanında yapılan yatırımlar önemli hale gelmiştir. Birçok Avrupalı

¹³ John Beardshaw, David Palfreman, **The Organization In Its Environment, Pitman Publishing Inc**, London, 1990, s.11.

¹⁴ Simcha Ronen, **Comparative and Multinational Management Wiley Series in International Business**, Canada, 1986.s.5.

yatırımcı deniz aşırı ülkelere yaptıkları yatırımlar nedeni ile büyük risklere katlanmak zorunda kalmışlardır.¹⁵

2.6.2.3.III. Dönem ; Ayrıcalıklar(İmtiyazlar) Dönemi

Ayrıcalıklar dönemi, 1914-1945 yılları arasındaki dönemi kapsamaktadır. Bu dönemdeki belirleyici özellik I. ve II. Dünya Savaşlarının işletmeler üzerine yaptığı etkilerdir.

Uluslar arası işletmeler I. Dünya Savaşından sonraki yıllarda dış ticareti engelleyici politikaların ortadan kaldırılması sonucunda artış göstermiştir. Sömürgecilik döneminde, dış ülkelere yapılan yatırımlarda tarım ve madencilik önemli yer tutarken, ayrıcalıklar döneminde otomobil sanayinde dış ülkelere yapılan yatırımlar önem kazanmaktadır. Bundan sonra otomobil ve otomobil yedek parçaları yapan işletmeler Avrupa'da yayılmaya başlamışlardır.

2.6.2.4. IV. Dönem; Uluslararası Dönem

Uluslar arası dönem olarak adlandırılan zaman dilimi, 1945'de başlamıştır ve günümüzde de halen devam etmektedir. Bu dönem 1945- 1970 yılları arası ve 1970'den günümüze kadar olmak üzere iki aşamada incelenmiştir.

1945- 1970 Yılları

Bu dönemin başlangıcı olarak II. Dünya Savaşının sona ermesi kabul edilmiştir. I. ve II. Dünya Savaşının etkisi nedeni ile 20.yy.ın ilk yarısında uluslararası işletmelerin yayılması oldukça yavaş olmuştur.

II. Dünya Savaşının sonucunda siyasi liderlerin değişmesi ve ülkeler arasındaki soğuk savaşın siyasal ve ekonomik kutuplaşmalara yol açması sonucunda Asya, Afrika ve Latin Amerika gibi uluslar arası işletmelerin yatırımlarının fazla

¹⁵Ronen, **Comparative and Multinational.....**, s.6.

olduğu ülkelerde, batı kökenli işletmelere ve burada çalışan personele davetsiz misafir gözüyle bakılmaya başlanmıştır.¹⁶

Bu lkeler savaşlardan önce tamamı ile yabancılara bağlı iken savaştan sonra sömürgeciliğin sonucu ortaya çıkan bütün siyasal görüşmeler bozulmaya başlamış ve sayıları oldukça fazla olan yeni bağımsız ülkeler ortaya çıkmıştır. Bu yeni bağımsız ülkelerin çoğunluğu halen batılı ülkelerin yatırımlarını tercih etmektedirler.

Bu dönem, tüm kararsızlıklara ve değişikliklere rağmen yine de işletmeler için global(küresel) bir genişleme dönemi olmuştur. İşletmeler için yeni haberleşme sistemlerinin geliştirilmesi sonucunda, haberleşme ağı genişlemiş ve işletmelerin daha uzak pazarlara girmeleri olanaklı hale gelmiştir.

1970’den Günümüze Kadar Olan Gelişmeler

Bu dönemde yatırım yapılan ülkeler uluslar arası işletmelerin ülkelerindeki ekonomik, sosyal ve siyasal etkilerini hızla fark etmeye başlamışlardır. Bu nedenle de uluslar arası işletmelerin faaliyetlerini denetleyebilmek ve faaliyet gösterdiği lkeledeki sosyal ve siyasal dengeyi koruyabilmek için bir takım sınırlamalar geliştirmeye başlamışlardır.

Geçmişte uluslar arası işletmeler hammaddelerin dengeli dağılımı ve üretim faaliyetlerine önem verirken, günümüzde ise uluslar arası işletmelerin faaliyet alanları çeşitlilik göstermeye başlamıştır. Uluslar arası üretim ve hizmet işletmeleri, bankalar, reklam ajansları, danışmanlık işletmeleri ve uluslar arası nakliye hizmetleri gibi çok çeşitli alanlara yayılmışlardır.

¹⁶ John Doukas, Nicolas G. Traulos “ **The Effect of Corporate Multinationalism on Shareholders Wealth, Eurdence From International Acquisitions**”, The Journal of Finance , C. XLIII, s. 5, Aralık, 1998, s.1161

1980'ler uluslar arası alanlarda daha da değişikliklere neden olmuş, rekabet hızla artmaya devam etmiş, teknoloji transferleri fazlaşmıştır. Tüm bu değişmeler uluslar arası faaliyetleri daha da karmaşık hale getirmiştir.

1990'lardan günümüze kadar olan dönemde ise dünya tam anlamı ile global ekonominin etkisine girmiş, artık siyasi savaşlardan çok ülkelerarası ticari savaşlar gündeme gelmiştir.

2.7. Karayolu Eşya Taşımacılığının Olumlu Ve Olumsuz Yönleri

2.7.1. Olumlu Yönleri

Diğer taşıma türleriyle karşılaştırıldığında bir takım üstünlükleri vardır. Bunlar;

➤ Taşımanın satıcısından alıcısına aktarmasız taşınmasından dolayı eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir.

➤ Alıcının isteği doğrultusunda ve karayolunun olduğu her noktaya taşıma olanağı vermektedir.

➤ Karayolu araçlarının eşya kapasiteleri diğer deniz, demiryolu ve uçak gibi taşıma araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle daha esnek hareket imkanı sağlamaktadır.

➤ Ülkemizde uluslararası eşya naklinde rekabet daha yüksek olduğundan müşteri lehine düşük navlun fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.

➤ Karayolu ile yapılacak eşya taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.

➤ Karayolu ile yapılacak taşımacılık daha düzenli ve sık sefer imkanı tanımaktadır.

2.7.2. Olumsuz Yönleri

Karayolu eşya taşımacılığının bir kısım üstünlükleri olmasına rağmen bazı olumsuzlukları da bulunmaktadır. Bunlar;

➤ Uluslararası geçişlerde karayolunda geçiş sınırlamaları bulunurken deniz ve hava yolunda ithalatçı ve ihracatçı olarak ülkeler arasında geçiş sınırlamaları bulunmamaktadır. Karayolu ile yapılan taşımacılıkta, transit gümrükler ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır.

➤ Taşıma kapasitelerinin az olmasından dolayı eşyanın ayrı ayrı birkaç araçla ulaştırılması zaman, maliyet ve dağıtım yönünden olumsuzluk yaratmaktadır.

➤ Ağır tonajlı ve yüksek hacimli eşyaların karayolu ile taşınması, ulaştırma mevzuatına uyumlu olmaması eşyanın taşınmasını olumsuz hale getirmektedir.

➤ İklim koşulları (kar, don, yağmur vs.) karayolları trafiğinde güvenliği önemli oranda azaltmaktadır.

2.8. Ülkemizde Karayolu Eşya Taşımacılığındaki Sorunlar¹⁷

Ülkemizde karayolu eşya taşınmasının sorunları aşağıdaki gibi sıralanabilir.

➤ AB ile gerçekleştirilen gümrük birliği sonucu kabul edilen malların serbest dolaşımına rağmen, AB Türk Plakalı araçlara kota koymaktadır. Mallar serbesttir ama malları taşıyacak araçlar yasaktır. Bu tam bir çelişkidir.

¹⁷ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği, **UND'nin Sesi Dergisi**, İstanbul, Sayı: 236, Ocak 2005, s.18.

➤ Bu gün artık sadece Avusturya'da senede 1 milyon tır, tren ile taşınmaktadır. Türkiye'den Avrupa'ya yönelik RO-LA(tren) taşımacılığının başlatılması çalışmalarında hükümet desteği büyük önem arz etmektedir. Bu hayata geçirilebilirse Kapıkule'den TIR'larımızı 34 saate Almanya'ya tren ile taşıyabilecek hale geleceğiz.

➤ Yabancı araçlar ile yaşanan haksız rekabetin önlenmesi için Türkiye'ye giriş yapan TIR'ların standart depolarında getirebilecekleri motorin 550 litreden 900 litreye çıkartılmalıdır.

➤ ADR (tehlikeli malların uluslararası karayolunda taşınması) ve ATP (dayanıksız gıda maddelerinin uluslararası taşınması) konvansiyonlarına taraf olunmuştur. Her iki konvansiyon da yürürlüğe girmesi için acilen TBMM tarafından onaylanmadığıdır.

➤ 4925 sayılı karayolu taşıma konunu ve karayolu taşıma yönetmeliği yurtiçi ve yurtdışı taşımacılıklarında bazı sorunlar yaratmıştır. Mevcut mevzuat AB normlarına uygun hale getirilmelidir.

- Belge ücretleri çok yüksektir.

- Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı C2 yetki belgesi tüm faaliyetleri geçmişte olduğu gibi yerine getirebilmelidir.

- Ortak taşıma ile getirilen sınırlama ve engellemeler ortadan kaldırılmalıdır.

- Uluslararası lojistik işletmeciliği (L2) ve uluslararası kargo işletmeciliği (M3) yetki belgelerinden araç şartı kaldırılmalıdır.

-Yurtiçi ve uluslar arası taşımacılık için ayrı yönetmelikler oluşturulmalıdır.

- Yetki belgesi türleri biri üst belgede toplanmalı, bu belgeye sahip olanlardan alt belgeler istenmemelidir.

- Uyum süreci uzatılmalıdır.

- Ulaştırma bakanlığı personeli için hizmet içi eğitimleri gereklilik arz etmektedir.

- Meslek örgütleri ve TOBB oluşturulacak, üst kurulda ve denetimlerde aktif rol oynanmalıdır.

- Denetim mekanizması yeniden düzenlenmelidir.

➤ Uluslararası taşımacılıkta yer yalan sürücülerin kıdem tazminatlarının hesaplanması ve diğer çalışma koşullarının belirlenmesi mevcut iş kanununun yanlış yorumlanması nedeniyle bazı sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu konudaki sorunlar acilen giderilmelidir.

➤ Taşımacılık ve lojistik sektöründe yeterli sayıda eğitilmiş ve kaliteli uluslararası profesyonel sürücü yetiştirilememektedir. Kara kuvvetlerindeki vatani görevlerinde çekici, treyler kullanmış er ve erbaşların bu sektöre yönlendirilmesi konusundaki girişimler desteklenmelidir.

➤ Yurt dışında yatırım yapmak isteyen Türk nakliyecisi finansal destek temininde sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu nedenle, Türk Exımbank tarafından uluslararası nakliyat pazarlama kredisi programında olduğu gibi, yapılacak yeni bir düzenleme ile özellikle Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Rusya Federasyonu ve Suriye’de kuracakları şirketlere araç alımı, antrepo yapımı ve diğer yatırım kalemleri için finansal destek sağlanmalıdır.

➤ Türk nakliyecisinin filolarında bulunan eski araçlarının değerlendirilmesinde yeni yatırım teşvik imkanları eksiktir. Bu tip araçların yurtdışına çıkarılması ve sektörümüzün yurt dışı yatırımları desteklenmelidir.

➤ Tüm karayolu ile ticari taşıma yapan ve hem yolcu hem de tır kısımlarında takip etmeyi hedefleyen ve Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı ve UND arasında imzalanan protokol ile uygulamaya konulan ULAŞNET projesinin gerçek anlamıyla hayata geçirilmesi Kapıkule’de sağlanan iyi örneğin tüm kapılarla entegrasyonu ile mümkün olabilecektir. Projenin tam olarak hayata geçebilmesi için acil destek sağlanmalıdır.

➤ Bu şekilde, ülkemize giriş ve çıkış yapan araçlara yönelik sağlıklı istatistiksel veriler ile belge, stok ve dağıtım istatistikleri elde edilebilecektir. ULAŞNET’TEN alınan veriler sayesinde ikili ülke toplantılarında yabancı nakliyecilere karşı çok daha başarılı sonuçlar elde edilecektir.

➤ Türk taşımacılık şirketlerinin AB’ye uygun yeni tanımı çerçevesinde bir KOBİ olarak tanımlanması ve tüm kamu imkan ve desteklerinden eşit ve tam olarak yararlanmaları sağlanmalıdır.

2.9. Karayolu Eşya Taşımada Kullanılan Kavramlar

Karayolu eşya taşımada kullanılan kavramları şöyle sıralayabiliriz.¹⁸

Ambar: Eşyanın kapalı alanda muhafaza edilmesine uygun olan yer.

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

¹⁸ 26.02.2005 Tarihli ve 25739 Sayılı Resmi Gazete, **Karayolu Taşıma Yönetmeliği**

Çekici: Römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan eşya veya yük taşımayan motorlu taşıt.

Dağıtıcı: Tek parçada en fazla 5 kilogramağırlığındaki kargoların kısa sürede kapıdan kapıya kendi nam ve hesabına dağıtımını yapacak gerçek ve tüzel kişiler

Depo: Eşyanın açık veya kapalı alanda muhafaza edilmesine uygun olan yer.

Eşya-Kargo Terminali: Karayolu Taşıma yönetmeliğinin 51'inci maddesinde belirtilen özelliklere haiz ve taşımacılar ile eşya\kargo gönderenlere hizmet veren yapı veya tesis.

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

Geçici Depolama Yeri: Eşyanın gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar gümrük idaresince geçici olarak depolanmasına izin verilen yer.

İkili Taşıma: Akit ülke taşıtlarının iki ülke arasında yapmış olduğu yolcu veya eşya taşımaları.

İstiap Haddi ve/veya Taşıma Kapasitesi: Bir taşıtın veya aracın güvenle taşıyabileceğı ve imalat standardında belirtilen en çok yük ağırlığı veya yolcu hizmetli sayısı.

Kamu Hizmeti Sözleşmesi: Kamuya yeterli ulaştırma hizmeti sunulması amacıyla, Bakanlık ile yetki belgesi sahipleri arasında yapılan anlaşma.

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

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

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

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

Kargo Tasnif ve Aktarma Merkezi: Kargo taşımalarında indirme, bindirme, yükleme, boşaltma, aktarma, tasnif ve dağıtım hizmetlerinin yapıldığı yer.

Lojistik İşletmecisi: Taşımacılık faaliyetinin yanı sıra; bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetim ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik ve benzeri hizmetlerin tamamını veya bir kısmını üstlenen gerçek ve tüzel kişiler.

Mali Yeterlilik: Bu yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bir işletmenin kurulmasını, iyi yönetilmesini ve işletilmesini sağlamaya yönelik gerekli mali kaynaklara sahip olmak.

Mesleki Saygınlık: Ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda kötü şöhret sahibi olmamak.

Mesleki Yeterlilik: Mesleğin icrası ile ilgili eğitim, bilgi, beceri ve donanıma sahip olmak.

Mesleki Yeterlilik Belgesi: Karayolu Taşıma yönetmeliği kapsamındaki faaliyetlerde bulunanların yine bu yönetmelikte öngörülen mesleki yeterlilik eğitimini alan ve\veya yapılacak olan sınavlarda başarılı olanlara verilecek belge.

Mesleki Yeterlilik Eğitimi: Karayolu Taşıma yönetmeliği kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bir mesleki yeterliliğin kazandırılması amacıyla verilecek eğitim.

Motorlu Taşıt: Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücüyle yürütülen araç veya taşıt.

Özel İzin Belgesi: Taşımalarda geçiş belgesi aranmadan, geçiş belgesi yerine geçmek üzere ve Türk ihraç ürünleri taşımak amacıyla yabancı plakalı taşıtlara verilen belge.

Özmal Taşıt: Yetki belgesi sahibi adına, motorlu araç tescil ve motorlu araç trafik belgelerinde kayıtlı taşıtlar.

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

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

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

Sürücü: Karayolunda motorlu bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişi.

Şehir İçi Taşıma: Belediye sınırları ile mücavir alanı dahilinde yapılan taşımalar.

Şube: Bir yetki belgesi sahibinin merkezi işyeri adresi dışındaki kendine ait birimi.

Taşıma Güzergahı: Taşımanın başladığı kalkış noktasından, bittiği varış noktasına kadar ara durak da dahil takip edilen yol.

Taşıma İrsaliyesi: 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 belge.

Taşıma İşleri Organizatörü: Kanun, 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 kişiler

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 faturası.

Taşıt Belgesi: Yetkili belgesi sahibinin kullanacağı taşıtların niteliğini ve sayısını liste halinde gösteren yetki belgesinden ayrı yetki belgesinin eki olarak düzenlenen belge.

Taşıt Kartı: Bir taşıtın yalnız bir yetki belgesinin eki taşıt belgesinde kayıtlı olduğunu ve bu belge altında çalıştırılabileceğini gösteren belge.

Taşıt Katarı: Karayolunda bir birim olarak seyretmek üzere birbirine bağlanmış en az bir çeken ve en çok iki çekilen römorktan oluşan araç.

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 taşımaları.

Ücret Tarifesi: Düzenli taşımalarda taşıma faaliyetlerini ücret yönünden düzenleyen ve uyulması zorunlu olan belge.

Üçüncü Ülke Taşınması: Yolcu ve eşyanın bindirme, indirme, yükleme, boşaltma noktalarının taşıdın kayıtlı olduğu ülkenin dışındaki ülkeler arasında yapılan taşımaları.

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

Yetki Belgesi: Bu yönetmeliğin kapsamında faaliyette bulunacak gerçek ve tüzel kişilere çalışma izni veren ve Bakanlıkça düzenlenen belge.

Yurt İçi 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 taşımalar.

Zaman Tarifesi: Düzenli taşımalarda taşıma faaliyetlerini zaman yönünden düzenleyen ve uyulması zorunlu olan belge.

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 kişiler.

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, şef, uzman, operasyon yöneticisi, operatör ve benzeri unvanlarla istihdam edilen kişiler.

Tır Taşımacılığı: Tır sözleşmesi ile saptanan, TIR rejimi altında eşyaların bir hareket noktasındaki gümrük idaresinden bir varış noktasındaki gümrük idaresine taşınmasıdır.

Konteynır: Taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve içine eşya konmak üzere bir kompartman teşkil edecek şekilde, kısmen veya tamamen kapalı devamlılık niteliğine sahip olup, bu nedenle de birçok defa kullanılabilir şekilde sağlam, yol boyunca aktarmaya gerek göstermeksizin bir veya daha fazla sayıda taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış, bir taşıttan diğerine bağlanması sırasında manevraya müsait şekilde yapılmış kolayca yüklenecek ve boşaltılacak şekilde yapılan iç hacmi en aşağı 1 m³ olan araçlardır.

2.10.Karayolu Eşya Taşımacılığında Uluslararası Örgütler

Karayolu taşımacılık sektöründe aşağıda belirtilen örgütler sayesinde Türkiye ve yurtdışı ulaştırma politikaları belirlenmiştir.¹⁹

2.10.1.Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE)

İç Ulaşım Komitesi, Karayolu Trafik Güvenliği, Bozulabilir Maddelerin Taşınması, Kombine Taşımacılık, Tehlikeli Maddelerin Taşınması çalışma gruplarından oluşmaktadır.

İç Ulaşım Komitesinde yapılan görüşmeler sonrasında çeşitli Avrupa Birliği üye ülkelerin katıldığı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanabilir.

-**CMR**(Eşyaların Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma) : Ülkemizin Sözleşmeye taraf olma prosedürü tamamlanmış olup, 30 Ekim 1995 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

- **TIR Sözleşmesi** (TIR Karnesi Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi) :²⁰ Ülkemizin 1985 yılında kabul ettiği sözleşme halen uygulanmaktadır.

- **ADR** (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslar arası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması) : Ülkemizin Anlaşmaya taraf olabilmesi amacıyla çalışmalar başlatılmış olup, Dışişleri Bakanlığınca onay için Başkanlığa gönderilmiştir.

¹⁹ Metin Çancı- Murat Erdal, **Lojistik Yönetimi**,Ağustos,2003, İstanbul, s.111

²⁰ Tır Sözleşmesi, **Lustoms Convention on İnternational Transport of Goods Under Cover of Tır Cornets (Tır Conventa)**, 15.01.1959, Ammendment, 14.11.1975

- **KEİ** (Karadeniz Ekonomik İşbirliği), **İKT** (İslam Kalkınma Teşkilatı) bu anlaşmalar Türkiye tarafından izlemekte olup gerekli çalışmalar yapılmaktadır.

2.10.2.Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT-UBAK)

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) : 1853 Yılında Avrupa'nın sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, ülkelerarası ulaşırma ve gümrük mevzuatının uyumlaştırılmasının sağlanması amacıyla kurulmuştur. Kuruluşun yapmış olduğu başarılı çalışmalar nedeni ile işlevi Avrupa sınırlarını da aşarak 41 üye ülke ile bazı Orta Asya ve Kuzey Afrika ülkelerini de kapsar konuma ulaşmıştır. UBAK çalışmalarını “Çalışma Grupları” halinde sürdürmektedir. Daimi sekreteryaya Paris'te bulunmaktadır.

Türkiye'nin de kurucu üyesi olduğu konferansın çalışmalarında, taşımacılığın geliştirilmesi, trafik, karayolu güvenliği, çevrenin korunması gibi konular öncelik taşımacılıktadır.²¹

UBAK izin belgeleri Ulaştırma Bakanlığı'ndan karayolu ile uluslar arası eşya taşımacılığı, lojistik işletmeciliği ve kargo işletmeciliği yapmak üzere C2, L2 ve M3 türü yetki belgesi almış olan gerçek ve tüzel kişilerce alınır.

Bakanlık her yıl en geç eylül ayı son günü mesai saati bitimine kadar, TOBB ve sektör kuruluşlarına; UBAK izin belgesi tahsis edilmesi için gerekli bilgi ve belgelerin bakanlığa verilmesini içeren davet yazısı gönderir. Ayrıca söz konusu davet yazısının bir örneğini Ulaştırma Bölge Müdürlükleri ilan panolarında 31 Ekim'e kadar asılır. Davet yazısı gönderilen sektör kuruluşları üyelerini bu konuda bilgilendirmekle yükümlüdür. Başvuruda bakanlık genel evrakın giriş tarihini esas alır, postada geciken başvurular ile bu tarihten sonra gönderilen bilgi ve belgeler dikkate alınmaz.

²¹ Ulaştırma Bakanlığı, <http://www.ubak.gov.tr>

Başvuru şartları ;²²

Taşımacıların UBAK izin belgesine başvurmaları için,

- C2, L2 ve M3 türü yetki belgesine sahip olması,
- EURO II, EURO III ve/ veya EURO IV özelliğine haiz en az 6 adet öz mal yeşil taşıtının bulunması,
- Faaliyet yılında uluslar arası taşımacılık faaliyetinde bulunması zorunludur.

UBAK üyesi ülkeler Türkiye'ye göre dört gruba ayrılır;

I. Grup; Bulgaristan, Makedonya, Gürcistan, Yunanistan, Romanya ve Karadağ

II. Grup; Slovenya, İtalya, Macaristan, Azerbaycan, Bosna-Hersek, Moldova, Avusturya, Malta ve Hırvatistan

III. Grup; Almanya, Fransa, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Beyaz Rusya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İsviçre, Liechtenstein ve Rusya Federasyonu

IV. Grup; Estonya, Litvanya, Letonya, İsveç, Norveç, Danimarka, Finlandiya, Birleşik Krallık, İrlanda, İspanya, Portekiz ve İzlanda

2.10.3.Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI) (Southeast European Cooperation Initiative) : 11 üyenin katılımı ile kurulmuştur. Bu girişime Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik İş Birliği (UNECE), Ulaştırma Bakanları Avrupa

²² UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi, 23.09.2005, <http://www.und.org.tr>

Konferansı (UBAK) destek vermektedir. SECI girişiminin amacı, bölge ülkeler arasında karayolu eşya taşımaya yönelik sınır geçişlerinin kolaylaştırılması ve ticaretin arttırılmasıdır. Bu amaca yönelik ortak girişim üye ülkeler arasında 1999 yılında mutabakat zaptı ile sonuçlandırılmıştır.²³ Türkiye de taraf ülke olarak imzalamış, 1999 yılında mutabakat zaptı yürürlüğe girmiştir.²⁴

2.10.4.Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU)

Uluslararası Taşıma Birliği (IRU) : (International Road Transport Union) Dünyadaki karayolu taşımacılık alanında nakliye operatörleri, taşıma şirketlerinin sahipleri, kamyon, taksi, otobüs, olmak üzere tüm sektörü temsil eden bir organizasyondur.²⁵ 1948 yılında İtalya'da kurulmuş olan bu örgütün bugün 68 ülkede 151 üyesi bulunmaktadır. IRU'nun misyonu karayolunda çevreye duyarlı, emniyetli olarak mal ve insanların taşınmasını sağlamak yüksek mesleki standartlara ulaşmak olarak belirtilebilir. IRU'nun en önemli uygulamalarının başında uluslararası eşya taşınmasında TIR Sistemi'nin garantörlüğünü yapması gelmektedir.

Örgütün temel amaçları şu şekilde belirtilebilir:

- Araçların emniyetli, temiz ekonomik yakıt tüketimini sağlayacak girişimlerde bulunmak.
- Filo yönetiminde araç bakımı ve çalışma koşullarını düzenlemek.
- Karayolunun emniyetli hale gelmesine yardımcı olmak.
- Çevreye duyarlı araçlar teşvik etmek.

²³ Sout Heast European Cooperative Initiative(SECI), <http://unece.org/seci>.

²⁴ 23 Kasım 1999 Tarih ve 23871 Sayılı Resmi Gazete, Mutabakat Zaptı

²⁵ Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği, www.iru.org.tr

- Ülkeler arası resmi düzeyde ve uluslararası sivil toplum kuruluşları ile sıkı işbirliği içinde bulunmak
- Karayolunun daha emniyetli ve daha az dokümanlar yapılabilmesi için uluslar arası uyumlaştırma ve basitleştirme usulleri üzerinde çalışmak.
- Üyelerini ulusal ve uluslararası düzenlemeler konusunda bilgilendirmek,
- Uluslararası taşımacılık ve ticarete engelleri ortadan kaldırmaktır.

2.11. Türkiye’de Karayolu Eşya Taşınması İle İlgili Önemli Kuruluşlar

- Ulaştırma Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı yetkili kurumları,
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD),
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND),
- Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER).

2.12. Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşınması İçin Gerekli Belgeler

Dış ticarete yönelik eşyaların yurtiçine getirilerek değerlendirilmesi, yurtiçindeki malların yurt dışına gönderilmesi için belirli prosedürlere uyulması gerekir.

Taşıma, ihracat-ithalat ve gümrük idarelerinin işlemlerinde kullanılan belge ve usulleri sırasıyla şu şekilde belirtebiliriz:

2.12.1. Taşıma Belgeleri

Uluslar arası taşımacılığın yapılabilmesi için taşıma belgeleri olarak belirtilen evrakların düzenlenmesi gerekir. Bu evrakları üç kısımda toplamak mümkündür.²⁶

- Sürücüye ait Belgeler
- Araç İle İlgili Belgeler
- Yük İle İlgili Belgeler

2.12.1.1. Sürücüye Ait Belgeler

Uluslararası karayolu eşya taşımacılığında sürücünün görevini yapabilmesi için aşağıdaki belgeleri edinmesi zorunludur. Bu belgeler şu başlıklar altında toplanabilir.²⁷

- Vize almış pasaport
- Uluslararası ehliyet (Sürücü belgesi)
- Çalışma karnesi
- Ticari taşıt kullanım belgesi

²⁶ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği, **Nakliye El Kitabı**, Sagün Sektörel Yayınlar Dizisi 1, İstanbul, 1998, s.32.

²⁷ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği, **Nakliye**, s.12.

- ADR taşıma sertifikası
- Sürücü vekaletnamesi
- Sürücü sertifikası

Vize Almış Pasaport

Sürücünün uluslararası kara yollarda araç kullanabilmesi için gerekli olan belgedir. Bazı ülkeler bu pasaporta ilave olarak ilgili elçilik ve konsolosluklardan O ülkeye girmek, transit geçmek için vize uygulamaları getirmiştir.

Türkiye'ye Avrupa'da Vize Uygulayan Ülkeler

Almanya, Fransa, İsviçre, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, Rusya, Bulgaristan, Polonya.

Ortadoğu'da Türkiye'ye Vize Uygulayan Ülkeler

Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, K.Yemen, Suriye, Ürdün, Irak.

Uluslararası ehliyet (sürücü belgesi)

Karayollarında ağır vasıta kullanabilmek için şoförlerin E sınıfı sürücü belgesi olması gerekir. Uluslararası taşımacılık yapabilmek, diğer ülkelerde araç kullanabilmek için uluslararası sürücü belgesi zorunludur. Türkiye'de bu belge Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (T.T.O.K)'dan da temin edilir.

Çalışma Karnesi

Takometresi olmayan araçlar için sürücülerin denetimini sağlayan bir belgedir. Sürücü bu karneye hareket noktasını ve çalışma süresini yazarak uygun koşullarda araç kullandığını trafik denetimleri sırasında ibraz eder.

Ticari Taşıt Kullanım Belgesi

Uluslararası karayolu taşımacılığı yapabilmek için ulaştırma bakanlığınca sürücülere verilen belgelerdir.

ADR Taşıma Sertifikası

Tehlikeli maddelerin karayolu ile uluslar arası taşınmasını sağlamak için sürücülerin bu kursu başarı ile bitirmeleri gerekir.

Sürücü Vekaletnamesi

Araç sahibi tarafından uluslararası taşıma işlemini yapacak olan sürücüye aşağıdaki konulara ait vekaletname verilir;

- İlgili aracı yurtdışına çıkarmaya
- Yurtiçinde ve dışında sürücü olarak kullanmaya
- İlgili gümrük evraklarını imzalamaya
- Gümrük işlemlerini takip etmeye
- Vasitanın arızalarını yaptırmaya ve şirket namına hareket etmeye

Sürücü Sertifikası

Uluslararası eşya taşımacılığı yapan sürücüler, sürücü derneklerinin açacağı eğitim kurslarından ve sınavlardan geçerek, başarılı olanlara Ulaştırma Bakanlığı'na verilen bir belgedir.

2.12.2.Araca Ait Belgeler

Uluslararası eşya taşımacılığı yapabilmek için belirli kamu idareleri tarafından verilen belgelerdir. Bu belgelerin başlıcaları şunlardır.

- Kara taşıtı uygunluk belgesi
- Yeşil kart sigortası
- Ülkelere ait geçiş belgeleri
- C kartı (C yetki belgesi)
- Taşıt kira sözleşmesi
- Triptik

2.12.2.1 Kara Taşıtı Uygunluk Belgesi

Bu belge uluslar arası taşımalarda kullanılacak yarı römorklar, yani yükün taşındığı bölüm için tanzim olunur. Bağlı bulunan gümrük idarelerince verilen bu belgenin temininde en önemli husus aracın herhangi bir kaçakçılığa meydan vermeyecek şekilde uluslararası standartlara uygun, brandası, gümrük halatı ve taban tahtalarının sağlam olmasıdır. Uygunluk Belgeleri 2 yıl için verilir. Bu süre içerisinde araçta herhangi bir değişiklik yapılması halinde, söz konusu değişiklik

gümrük idarelerine tespit ettirilmelidir. Çeşitli gümrük idarelerine ibrazı şart olan bu belgenin araçta bulundurulması zorunludur.

2.12.2.2.Yeşil Kart Sigortası

Motorlu bir vasıta ile transit geçilen üye ülkelerden birinde araç sürücüsünün kaza, hastalık gibi nedenlerle ortaya çıkan sorunlarına karşı güvence amacıyla oluşturulmuştur. Avrupa ülkelerinde 1953 yılında uygulamaya geçilmiştir.²⁸38 Avrupa ülkesi ile 5 Avrupa ülkesi dışında toplam 43 ülkede uygulanmaktadır.

2.12.2.3.Ülkelere Ait Geçiş Belgeleri

İlgili ülkelere ait geçiş belgeleri Türkiye ile anlaşması bulunan ülkeler arasında karşılıklılık esasına göre tespit edilen ve her yıl kotası tekrardan gözden geçirilen geçiş belgeleri ile yapılmaktadır. Ülkelerin verecekleri karayolu geçiş belgeleri dört gruptan oluşur;²⁹

- Giriş-Çıkış
- Transit Geçiş Belgesi
- Tek Tıp Geçiş Belgesi
- Üçüncü Ülke Geçiş Belgesi

²⁸ Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonu, Kara Ulaştırma Alt Komitesi, **Yeşil Kart Sigortası**, 25 January 1949 by The Road Transport Sub- Committee of The Inland Transport Committee of The United Nations Economic Commission For Europe

²⁹ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği Eğitim Merkezi, **Sürücüler İçin Uluslar arası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı**, Yılmaz Ofset, 4. Baskı, İstanbul, 1998, s.26.

Giriş- Çıkış

İki ülke arasında yapılan ithalat ve ihracata kullanılır.

Transit Geçiş Belgesi

İki ülke arasında bulunan ülkelerden geçiş için kullanılır.

Tek Tip Geçiş Belgesi

Giriş – çıkış ve transit belgelerinin yerine kullanılır. Bir geçiş belgesi bir gidiş- dönüş için geçerlidir, dönüş güzergahında değişiklik olduğu takdirde ilgili firma tarafından Avrupa 'ya yapılan çıkış ve girişlerde Kapıkule Şube Müdürlüğü'nden gerekli belge istenir.

Üçüncü Ülke Geçiş Belgesi

Devletlerin ihracatlarını yaparken kendi araçları yetmediği takdirde veya başka bir menfaat sağlamak amacı ile karşılıklı olmak üzere bir yabancı devlet aracı tarafından taşınmasına müsaade edildiğinde verilen belgedir.

Geçiş Belgesi Alınabilmesi İçin Gerekli Evraklar

Türkiye'de geçiş belgeleri ile ilgili düzenleme Ulaştırma Bakanlığınca yapılmaktadır.³⁰ Karayolu ile uluslar arası eşya taşımalarında öngörülen şartlara uygun öz mal veya kiralık taşıtların geçiş belgesi alabilmesi için aşağıdaki belirtilen evrakları ibraz etmeleri gerekmektedir. Bunlar;

➤ Uluslar arası eşya taşınması yapmaya yetkili firmaların geçiş belgesi istediği taşıta ait başvuru,

³⁰ Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, **Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları**, Yıl: 2005

- Taşıtın kayıtlı olduğu firma adına çıkışını gösterir belge,
- Taşıt kartı veya yetki belgesine ek taşıt listesi,
- Kiralık taşıtlarda taşıt kira sözleşmesi,
- Taşıt sürücülerinin geçiş belgesi ile ilgili işlemleri firma adına yürütebilmeleri için şirket yetkilisi veya yetkilileri tarafından imzalanmış noter onaylı vekaletname,
- Gümrüklemenin yapıldığı tır karnesi veya çıkış kara manifestosu,
- Taşıtların uygunluk belgesi,
- Taşıt sürücüsüne ait Ulaştırma Bakanlığınca düzenlenmiş sürücü sertifikası,
- Taşıtın kayıtlı olduğu firma adına çıkışını gösteren belge,
- Ruhsatın aslı.
- Taşıta bir önceki seferinde verilen geçiş belgelerini gösterir geçiş belgesi dağıtım formu ile yük götürülen ülkenin dışındaki İspanya, Fransa, Almanya, Ukrayna ve Hırvatistan'dan dönüş yükü olmak üzere belge almış ise alınan geçiş belgesi ile yüklemenin yapıldığı ülkenin gümrük mühürü taşıyan TIR

karnesinin fotokopisi veya taşıma TIR karnesi sermayesinde yapılmamış ise ilgili gümrük evrakının fotokopisi (T1, EX1, ATA Karnesi vs.) ibraz edilecektir. Dönüş yükü olarak alınan İspanya, Fransa, Almanya, Ukrayna ve Hırvatistan geçiş belgelerinin dışında alınan geçiş belgelerinin iadesi gerekmez.

Uluslararası Taşımalarda Geçiş Belgelerinden Muaf Taşımalar

- İtfaiye hizmetleri ile ilgili taşımlar,
- Ambulans taşımaları,
- Cenaze taşımaları,
- Doğal afetler başta olmak üzere, acil durumlarda ilaç, alet ve tıbbi teçhizatlar ile gerekli diğer malzemelerin taşınması,
- Kamu hizmeti çerçevesinde yapılan posta taşımaları,
- Arıza, kaza veya benzeri durumlardaki taşımalar,
- Mütakabiliyet esasına göre, istiap haddi 3,5 tonu veya toplam yüklü ağırlığı 6 tonu geçmeyen taşıtlarla yapılan eşya taşımaları³¹

³¹ 26.02.2005 Tarih ve 25739 Sayılı Resmi Gazete, **Karayolu Taşımacılığı Yönetmeliği**

2.12.2.4 C Kartı (C Yetki Belgesi)

Karayolu ile uluslar arası karayolu eşya taşımacılığı yapan firmalara bu iş için Ulaştırma Bakanlığı'nca verilen yetki belgesine C2 Yetki Belgesi veya C Kartı denir. Bu belge uluslararası eşya taşımacılığı firmalarının kayıtlı öz mal araçları için tanzim edilmektedir. C Kartı çekici ve römork için ayrı ayrı verilir. Bu konu ile ilgili detaylı bilgi "Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığında Yetki ve Geçiş Belgeleri" başlığı ile verilmektedir. Ticari amaçla uluslararası, eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Türleri;

-C1 Yetkili Belgesi; Yetkili belgesi sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt ve taşıtlarla, sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir.

-C2 Yetkili Belgesi; Belirli bir zaman tarifesine göre ve belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyecek taşıma yapacaklara verilir.

-C3 Yetkili Belgesi; Ev ve büro eşyası taşınması yapacaklara verilir.

212.2.5 Taşıt Kira Sözleşmesi

Eğer araçlar firmaların kendilerine ait değilse firma adına yapılan taşımalarda kullanılan şahıs veya başka bir firmaya ait araçlar için C kartı yerine "taşıt kira sözleşmesi" gerekmektedir. Bu sözleşme taşıt sahibi ve taşıyıcı firma arasında noter huzurunda yapılan resmi bir yazılı anlaşmadır.

2.12.2.6 Triptik

Bir ülkede tescil edilmiş bulunan bir aracın yurt dışına çıkışında tekrar ülkesine döneceğine teminat veren bir belgedir.

Triptik belgesi mevcut bir araç başka bir ülkeye geçici olarak girişinde, tekrar ülkesine döneceğinden ötürü herhangi bir gümrük resmine tabi tutulmaksızın 6 aya kadar kalmasını mümkün kılar.

Tır Karnesi teminatı altında taşıma yapan araçlar için ülkemizde triptik mecburiyeti yoktur. Bu tür araçlar triptik belgesi arayan ülkelere yönelik taşıma yapamamaları halinde triptik yerine Uluslar arası Nakliyeciler Derneği (UND) den temin edebilecekleri geçici çıkış belgelerini kullanabilirler. Türkiye’de triptik belgeleri Türkiye Turing Otomobil Kurumu (TTOK) tarafından verilir.

2.12.3 Taşınacak Yüke Ait Belgeler

Uluslar arası karayolu eşya taşımacılığında yüke ait belgeler şunlardır ;³²

- Tır Karnesi
- Hamule Senedi
- Manifesto
- Mal Faturası
- Çeki Listesi
- Menşe Şahadetnamesi

³²Metin Çancı, “Avrupa Birliğine Yönelik Karayolu Eşya Taşımacılığı ve Türkiye Taşımacılık Sektörü Üzerine Bir Uygulama”, İstanbul Üniversitesi Doktora Tezi, İstanbul, 2002, s.129

➤ Sağlık Sertifikaları

2.12.3.1 Tır Karnesi

Araçlarda yüklü bulunan malın detaylarını kapsar. Bu nedenle malın gümrüklerde kontrolü yapılırken Tır Karnesinde bulunan kayıtların birbirini tutması gerekir. Bu karne sözleşmeye taraf olan bütün Avrupa ülkelerinde geçerlidir. Tır karnesi yük detaylarını ve malın çıkış ve varış gümrüklerini kapsar. Tır Karneleri Türkiye’de bağlı bulunan Ticaret Odaları’nca dağıtılır ve taşıma işlemi bittikten sonra yine aynı kuruluşa iade edilir.

2.12.3.2 Hamule Senedi (Konşimento Senedi)

Yüklenen malın taşıma koşullarını, teslim şeklini ve teslim edilecek şahıs veya kuruluşu belirleyen bir evraktır. Bu evrak, malı gönderen ile taşıyan arasında yapılmış yazılı bir anlaşmadır. Hamule senedi üzerinde malı gönderen, taşıyan, malı teslim alan ve taşınan yük ile ilgili tüm detaylar kayıt edilir. En önemli husus malın senet üzerinde belirtilen alıcıya teslim edilmesidir. Eğer bu kısımda bir bankanın adı yer alıyorsa, ilgili bankanın yazılı müsaadesi olmaksızın mal teslim edilmemelidir. Bu belgede beyan olunanın aksine hareket edilemez.³³

2.12.3.3 Kara Manifestosu

Türkiye’ye ithal ve Türkiye’den ihraç edilen mallar için TC Gümrüklerine beyan niteliğinde verilen bir belgedir. Bu belgede şu bilgiler bulunur; ilgili gümrük idaresi, gönderen, alıcı ve taşıyıcı firma, plaka numarası ve mal ile ilgili bilgilerdir.

Kara manifestosu ile TIR Karnesindeki bilgilerin birbirini tutması gerekir. Kara Manifestoları ithal taşımalarında malın boşaltılacağı son gümrük idaresince istenmektedir. İhraç taşımalarında ise, ihraç işlemi yapacak ve sınır gümrüğüne sevk edecek olan iç gümrük idaresine verilir. Üç nüsha halinde düzenlenmesi gereken

³³ Kadir Bozkurt, “Uluslar arası Karayolu Yük Taşımacılığı.....”, İstanbul, 2002,s.73

manifestonun bir nüshası gümrükte kalır, bir nüshası aracın çıkış yapacağı sınır gümrüğünce, diğer nüshası ise sınır gümrüğüne tasdiklenerek aracın çıkış yaptığını göstermek üzere ilk işlemi yapan iç gümrük idaresine gönderilir.

2.12.3.4 Mal Faturası

Satılan malın fiyatını, miktarını, niteliğini ve başkaca açıklamaları içeren ve satıcı tarafından alıcıya verilen hesap pusulasıdır. Diğer bir deyişle araçta yüklü bulunan malın satış bedelini gösteren belgedir. Mal faturası İngilizce ve Türkçe olarak hazırlanmalıdır. Faturada şu hususlar bulunmalıdır :³⁴

- Tanzim edildiği dilde fatura başlığı
- Antetli olarak ihracatçının adı, adresi, ticari unvanı, kaşesi ve imzası
- İthalatının adı, unvanı, adresi
- Malın miktarı, adı, ağırlık ve ölçüleri
- Malın ambalajı üzerindeki markalar
- Malın birimi, toplam fiyatı
- Teslim şekli
- Ödeme şekli
- Nakliye şekli
- Malın menşeidir.

³⁴ Metin Çancı, “Avrupa Birliğine Yönelik.....”, s.131

2.12.3.5 Çeki Listesi (Kolisaj)

Araca yüklü bulunan malın ayrıntılı bilgisini içeren bir belgedir. Bu belgede; mal cinsi, koli ve diğer ambalajlarda bulunan miktarlar belirtilir. Bir başka deyişle çeki listesi ihraç için sevk edilen malların brüt ve/veya net ağırlıklarının ihracatçı veya tarafsız üçüncü bir şahıs/kuruluş tarafından beyan edildiği ayrı bir belgedir.³⁵

Kamyon veya vagon ile yapılan taşımada otomatik tartı cihazlarından çıkan kantar fişleri de çeki listesi yerine geçer.

Çeki listesinde karşılaşılan sorunlar :³⁶

➤ Listelerde ticari faturanın numarası ve tarihi bulunmalıdır. Aksi takdirde listelerin, ayrı ayrı düzenlenen belgelerin hangi birine karşılık geldiklerini belirlemek zor olabilir.

➤ Her bir tip ürün için paket, koli, ve benzeri miktarı listelerde gösterilmelidir. Aksi takdirde yüklemenin kontrolü zorlaşacaktır.

➤ Paketler birbirini takip edecek şekilde hem de arada sayı atlamadan sırayla numaralandırılmalıdır. Aksi takdirde gümrük görevlileri ve/veya ithalatçıyla itilaf yaşayabilir. Bu işlemde hangi tip sayıların kullanılacağı ihracatçı ile ithalatçı arasında anlaşılabilir. Ama mümkün mertebe basit bir usul takip edilmesi ve hata olasılığını minimuma indirecek derecede kısa olması önerilir.

³⁵ Erkut Onursal, **Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulama**, Orta Anadolu İhracatçı Birliği, Ankara, 1996, s.122.

³⁶ Esin Güllüer, **İhracatta Kullanılan Uluslar arası Belgeler**, İGEME Pratik Bilgiler Serisi, Mayıs, 1999, s.15-16

➤ Paketlerin toplam sayısı da listelerde belirtilmelidir. Eğer belirtilmezse gümrükte yüklemenin kontrolünde gecikmeler meydana gelebilir. Eğer yüklenen partiler karışık paketlenmişse, örneğin tahta kutular mukavva kutuları da içeriyorsa her bir tip paket için toplam paket sayısı listelerde gösterilmelidir.

➤ Paketlerin dıştan dışa boyutları, ağırlıkları ve bunları ifade eden ölçü birimleri listelerde yer almazsa gecikmeler meydana gelebilir.

➤ Paketlemenin nasıl yapıldığı, palet sisteminin kullanılıp kullanılmadığı, vb. gibi hususların listelerde belirtilmemesi de gecikmelere yol açabilir. Bu bakımdan paketleme tipinin de açıkça belirtilmesinde yarar vardır. Nitekim bazı ülkeler hasır saman veya tahta kullanılan paket tiplerini ya hiç kabul etmiyorlar ya da kısmen kabul ediyorlar. Özel taşıma koşullarının gerekli olduğu her türlü durum listelerde belirtilmelidir.

2.12.3.6 Menşe Şahadetnamesi

İhraç edilen malın menşesini, imal edildiği (üretildiği) yeri, (ülkeyi) gösteren ve teşvik eden belgelerdir.

Şu Özellikler Yer Alır;

- İhracatçı firmanın adı, unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- Malın gönderildiği şahıs (ithalatçı) adı, unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- Menşe no'su ve serisi,
- İhracat ve varış ülkeleri,
- İhraç edilen malın menşe ile ilgili bilgiler,

- İhracatçı firma beyanı, mührü, kaşe ve yetkili imzası,
- İhracatçı firmanın, ticaret odası gibi bağımsız yetkili kuruluşunun mührü, kaşe ve yetkili imzası, gibi bilgiler yer alır.

Türkiye’de menşe şahadetnamesi Ticaret ve Sanayi Odası tarafından tasdik edilir.³⁷

2.12.3.7 Veteriner Sertifikası ve Bitki Sağlık Sertifikası

Veteriner Sertifikası; canlı ve hayvansal ürünlerin (et, süt, yumurta, bal, deri, yün, yapağı, tiftik, bağırsak, sakatat, kan, kemik ve gübre, deniz ve tatlı su ürünlerinin tuzlanmış, salamura edilmiş, kurutulmuş, füme edilmiş hazır konserve şekilleri, balık yağları vb.) ihraç veya ithal edilebilmesi için bu malların sağlıklı olduğuna ve bulaşıcı hastalık taşımadığına dair, gümrük giriş- çıkış kapılarında resmi veteriner hekim tarafından yapılan kontrollerin sonucunu gösteren bir belgedir.

Bitki Sağlık Sertifikası; ithal veya ihraç edilecek bitki veya bitkisel ürünlerin hastalık veya zararlı haşarat taşımadıklarının giriş-çıkış gümrüklerine kanıtlanması için ihraç ülkesinde ihracatçı tarafından talep edilip, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı’na bağlı Tarım İl Müdürlükleri veya Zirai Karantina Müdürlükleri tarafından alınan numune üzerinde yapılan analiz sonucunda, yine bu kurumlar tarafından düzenlenip verilen bir belgedir.³⁸

³⁷ Atilla Bağrıaçık, **Yeni Gümrük Kanunu Çerçevesinde Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri-** Bilim Teknik Yayınevi, 6. Baskı, İstanbul,2000, s.146

³⁸ Yaser Gürsoy, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi**, Ankara Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası Yayını, Ankara, Haziran 2005, s.70.

2.13. Karayolu Eşya Taşımacılığında Yük Çeşitleri

Karayolu eşya taşımasında yükler araç kapasitelerine göre iki gruba ayrılır,³⁹

2.13.1 Tam Kamyon Yüğü; (FTL) (Full Truck Loading)

Dolu kamyon yüküdür. Bir müşteriye ait tam kamyon dolusu yükün, genellikle tek teslim yerindeki alıcısına teslim edilmesi şeklindedir.

Aynı teslim yeri olduğunda aynı hamule senedi (karayolu konşimentosu); farklı teslim yerleri olduğunda farklı hamule senetleri düzenlenmektedir.

2.13.2 Parsiyel (Grupaj) Yükler (LTL)

Bir kamyonu doldurmayan yük anlamına gelir. Aynı taşıma güzergahı üzerinde bulunan, farklı göndericilere ait küçük hacimdeki yüklerin birleştirilerek aynı kamyon ile sevk edilmesidir. Teslim yerleri, gönderici ve alıcılarına göre farklı hamule senedi düzenlenir.

Karayolu eşya taşımasında yükler teslim yerlerine göre iki gruba ayrılır:

2.13.2.1 Tek Yükleme ve Tek Teslim Adresi Olan Yükler

Yükleme ve boşaltma tek bir adreste yapılan uluslararası sevkıyatlardır. Örneğin A(İstanbul-Türkiye) noktasından yüklenen eşyanın B (Frankfurt-Almanya) varış noktasında teslim edilmesidir. Uygulamada genellikle gönderici müşteriden çıkış noktası üretim yeri veya depo; eşya teslim ve boşaltma noktası ise alıcı müşteri deposudur.

³⁹ Metin Çancı, Murat Erdal,Lojistik, s.71.

2.13.2.2 Birden Fazla Teslim Yeri Bulunan Yüklerin Sevkiyatı

Yurt dışındaki farklı bölgelere malların teslim edilmesidir. Treylelerin birden çok teslim yerine taşıdığı yükleri parçalar halinde teslim etmesi, hem zaman hem de taşıma maliyetine olumsuzluk yaratmaktadır. Planlamanın yeterince yapılamadığı küçük hacimli işletmelerin, tarifeli olmayan taşımalarda kullanmak zorunda kaldığı bir yöntem olarak görünmektedir. Bu yöntem sıklıkla rastlanan bir durumdur. Örneğin A (İstanbul- Türkiye) çıkış noktasında farklı göndericilerin küçük hacimli parsiyel yükleri bir araçta toplanarak Avrupa Birliği içinde farklı B-C-D-E-F varış noktalarına kara yolu ile dağıtımı yapılabilmektedir.

2.14 Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığının Bileşenleri

Karayoluyla uluslar arası eşya taşınması yapabilmek için üç temel öge dikkate alınmalıdır. Bunlar;

- Sürücüler
- Araçlar
- Yükler

2.14.1 Sürücüler

Araçların sürücüleri, farklı prosedür ve uygulamaların bulunduğu uluslar arası geçişlerde önemli konulardan biridir. Araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süreleri, çalışma koşulları yasal düzenleme AETR sözleşmesinde belirtilmektedir.⁴⁰

⁴⁰ AETR Sözleşmesi, European Agreement Concerning The Work of Creurse of Vehicle Engaged in International Road Transport Convantion, 1 July 1970, <http://unece.org/trans/main>.

Avrupa Birliği'nde sürücülerle ilgili düzenlemeler ise 1985 yılı ve 3820/85/EC sayılı talimatında belirtilmektedir.⁴¹

Karayolunda eşya taşıyan sürücülerden beklenen kriterler şunlardır.

- Sürücünün mesleki ahlak kurulları içerisinde dürüst ve güvenilir olması,
- Araç kullanımında yeterli bilgi ve deneyime sahip olması,
- Gümrük işlemlerini ve dokümantasyonu bilmesi,
- Yükleme ve boşaltma yaparken, yükleme ve boşaltma yapanlara nezaret etmesi,
- Düzenli olarak şirket merkezine yol, yük ve gümrük konuları başta olmak üzere tüm konular hakkında rapor vermesi,
- Temsil ettiği şirkete kıyafet ve davranışlarıyla uygun olması,
- Müşteri ile sağlıklı iletişim kurabilme yeteneği olması,

⁴¹ Avrupa Birliği 3820/ 85/ EC sayılı Talimatı

2.14.2.Araçlar

Uluslar arası karayolu eşya taşımacılığında kullanılan araçlar, yükleme hacimlerine göre farklılıklar göstermektedir. En çok kullanılan taşıma araçları aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir;⁴²

- Kuru yük gemi treyler,
- Optima treyler,
- Jumbo treylerdir.

2.14.2.1 Kuru yük gemi treyler

İç hacmi 86m³'tür. Boyutları: 13.60\2.47\2.55m (boy \en\yükseklik)dir.

2.14.2.2. Optima Treyler

İç hacmi 91m³'tür. Boyutları: 13-60\2.47\2.70m'dir.

2.14.2.3 Jumbo Treyler

Toplam yükleme hacmi 97m³'tür. Boyutları içten içe 3.94\2.47\2.55m.ve 9.66\2.47\3.01m'dir.

2.14.3.Yükler

Karayolu ile yapılacak taşımalarda yükler iki ana grup altında incelenebilir.⁴³

- Genel yükler,

⁴² Metin Çancı, Murat Erdal,Lojistik,s.115,

⁴³ Metin Çancı, Murat Erdal, Lojistik,s.117,

- Özellik taşıyan yükler.

2.14.3.1 Genel Yükler

Özel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya canlı hayvan sınıfına girmeyen kuru ve temiz gönderiye denir.

Genel yüklerin taşınmasında dikkat edilmesi gereken hususlar;

Genel yükler taşıma sırasında ezilme, kırılma, deformasyon gibi sebeplerden dolayı zarar görmektedir, bu zararlar başlıca 3 faktörden kaynaklanmaktadır.

- Malların birbirine Çarpması,
- Sarsıntı,
- İstiflemedir.

Yol koşullarının kötü olmasından dolayı ambalajlama ve paketlemedeki yetersizlikler bu üç faktörün oluşmasına sebep olmaktadır. Ambalajlamada ortaya çıkan zararı en aza indirmek için aşağıdaki hususlar göz önüne alınmalıdır.

- Ambalajların karayolu taşınmasına uygun olması,
- Yükleme özen gösterilmesi,
- İstif sayısı ile yükleme güvenliğinin kontrol edilmesi,
- Paletli yüklerde palet içindeki birim sayısının azaltılması,
- Yükleme kadar elleçlemelerin en aza indirilmesi, mümkünse işletme içerisinde taşımanın bant ve konteynırlar la yapılması.

2.14.3.2 Özellik taşıyan yükler

Karayolu eşya taşımacılığında özellik taşıyan yükler şunlardır;

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

Bozulabilir gıda maddeleri

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

Bozulabilir ürünlerin taşınmasında dikkat edilecek hususlar;

- Mümkün olduğu takdirde her bir araca aynı cins mal yüklenmesi,
- Mümkün değil ise çeşitli fakat aynı ısı derecesi isteyen malların aynı araca yüklenmesi,
- Bir araca birbirini bozacak mal yüklenmemesi,
- Araca yüklenecek mal için ısı tespitinin bunlara ilişkin cetvellere bakılarak yapılması ve soğutucu cihazın buna göre ayarlanması,
- Taşınacak mal bir soğuk hava deposundan alınıyor ise depoda hangi derecede saklanmış ise araçta da aynı ısı derecesinde saklanması,

- Gerek dışarıdan gerekse bir soğuk hava deposundan alınan malın bozuk olup olmadığının kontrolünün yapılması,
- Bozulabilir maddelerden bazıları gereken ısı derecesinde muhafaza edilseler bile belli bir zaman sonunda vasıflarını kaybederler. Bu nedenle bozulabilen maddelerin bir an evvel alıcısına teslimi önemlidir. Bunun için günde yaklaşık 700km yol kat edilmesi gerekir,
- Söz konusu mesafenin kat edilmesi aracın arıza yapmaması ile mümkündür. Bunun için araca yapılacak bakımın yanı sıra aracın lastiklerinin de yeni olması gerekmektedir.
- Araç, herhangi bir sebeple yolda arıza veya gecikme yaparsa durum sürücü tarafından vakit geçirmeksizin firması kanalıyla göndericisine ve alıcısına bildirmelidir. Bu bildirimde konu tüm açıklığı ile alıcı ve yükleyici firmaya iletmeli, hiçbir şey gizlenmemelidir.
- Arıza motor aksamında ise araç bir bakım yerine, soğutma cihazında ise en yakın soğuk hava cihaz bakımı yerine götürülmelidir.
- Bütün tedbirlere rağmen araçta meydana gelen arızanın giderilmesi uzun sürecek ve bu müddet içinde malların bozulması tehlikesi varsa bu takdirde firmaya haber vererek durum bildirilmelidir.
- Arıza sadece soğutma bölümünde ise ve taşınan mal sebze gibi bozulması nispeten güç maddeler ise aracın ön ve arka havalandırma kapakları açılarak yola devam edilir.
- Eğer mal bozulabilecek cinsten ise mutlaka firmaya haber vererek ve onayını alarak bir başka soğuk havalı araca aktararak yola devam edilir.

➤ Alınan bütün tedbirlere rağmen taşınan malda bozulma ve hasar görülür ise sürücü hiç zaman kaybetmeden bir taraftan durumu firmasına bildirirken diğer taraftan malı sigorta eden şirketten bir gözlemci ister hasar miktar ve nispeti ile hasarın taşınmadan meydana gelip gelmediği tespit ettirilir.

Tehlikeli Maddelerin Taşınması

Tehlikeli maddelerin Uluslar arası Karayolu Nakline Dair Avrupa Anlaşması (ADR), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından düzenlenmiş bir konvansiyon olup, taraf ülkelerin toprakları üzerinden ya da sınırları arasında gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarını kapsamaktadır. ADR Konvansiyonu 30 Eylül 1957'de Cenevre'de imzalanmış ve 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁴

ADR,devletlerarası bir anlaşma olup,genel ve devletlerüstü bir uygulatıcı mercii bulunmamaktadır.Uygulamada, karayolu denetimleri devletler tarafından gerçekleştirilebilmekte ve anlaşma hükümlerine uyulmadığı takdirde ihlal edenlere karşı ulusal makamlar tarafından kendi iç mevzuatlarına göre yasal işlem uygulanmaktadır.

Halen söz konusu konvansiyona taraf olan 38 ülke taraf bulunmaktadır. Bunlar; Avusturya, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Belçika, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İtalya, Kazakistan, Litvanya, Liechtenstein, Letonya, Lüksemburg, Fas, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Moldova Cumhuriyeti, Romanya, Rusya Federasyonu, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Makedonya, Ukrayna, Birleşik Krallık, Sırbistan ve Karadağ'dır.

ADR Sözleşmesi ile tanınan kurallar şunlardır;

⁴⁴ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği, Arge ve İstatistik Departmanı, **ADR Komisyonu**, İstanbul, 29 Nisan 2003, s.3.

➤ Tehlikeli malların uluslar arası nakliyesi yapılamaz. Bu maddelerin dışındaki mallar ADR sözleşmesindeki kurallara göre yapılır.

➤ ADR sözleşmesinin kapsamına kara, hava, deniz, demiryolu ve kanal taşımaları girmektedir.

➤ ADR sözleşmesi çıkabilecek olumsuz olaylarda insan hayatı ve tabiatın korunmasına yönelik gerekli önlemlerin alınmasını sağlar.

Tehlikeli Maddelerin Genel Özellikleri

Tehlikeli Maddeler; doğaları gereği, içerik ve durumları itibariyle dikkatsizlik ve kazalar sonucunda çevre güvenliğini, hayvanları, insanları ve genel güvenliği tehlikeye düşüren maddeler olarak tanımlanır.

Tehlikeli maddeleri gruplama yaparsak

➤ Kimyasal yapılarına göre (yanıcı),

➤ Şekillerine göre (sıvı),

➤ Tehlikelerine göre (patlayıcı, zehirli) olarak gruplandırır.

Tehlikeli Maddelerin Taşıma Evrakları

Yük ile birlikte taşıma sırasında araç sürücüsü tarafından yanında bulundurmak zorunda olduğu tüm evraklar sürücü evrak çantası içerisinde olmalıdır. Taşıma evrakları aşağıdaki kişilere bilgi verir;

➤ Araç sürücüsüne,

➤ Aracın park esnasında kontrolünden sorumlu kişiye,

- İlk yardım kuruluşlarına,
- Araç sürücüsünün eğitimi hakkında, aracın teknik donanımı hakkında, araç ile ilgili yapılan kontroller hakkında bilgi verir.

Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Dikkat Edilecek Noktalar

- Tehlikeli mallarla ilgili taşıma evraklarının taşıma sırasında bulundurulması gerekir.
- Ambalajlarının bozulmaması, patlayıcı madde bulunan kapların sarsılmaması, yüksekte düşürülmemesi, yuvarlanmaması, kaymaması ve sürüklenmemesi için Gerekli tedbirler alınmalıdır.
- Patlayıcı, yanıcı ve yakıcı olanlar ile kolayca ve kendi kendine ateş alan maddelerin yüklenmesi ve boşaltılması sırasında buldukları yere 30 metre mesafe içinde sigara, kibrit, çakmak, aydınlatma cihazları ile yaklaşılmamalıdır.
- Yükleme ve boşaltma sırasında motor çalışır durumda olmamalıdır.
- Tehlikeli madde taşıyan araçlar, yerleşim yerlerinden en çok 25 km, yerleşim yerleri dışında ise en çok 50 km hızla seyretmelidir.
- Kıvılcım ve ateş çıkartacak maddelerin yükleme ve boşaltılması sırasında dikkatli davranılmalıdır.
- Sınır ötesi taşımalarda bir adet 2 kg'lık yangın söndürme tütünün bulundurulması gerekir.

- Aracın elektrik donanımı araçta yüklü bulunan yanıcı gazları ve gaz buharlarını tutuşturmayacak şekilde düzenlenmiş olmalıdır.
- Tehlikeli madde taşıyan araçlar park esnasında yeterli güvenlik önlemleri alınarak korunmalıdır.
- Çöplerin nakli sırasında araca 'A' harfi bulunan bir tabela asılmalıdır.⁴⁵

Canlı Hayvan Taşımacılığı

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

Canlı Hayvan Taşımacılığında Dikkat Edilecek Hususlar

- Taşıma süresi boyunca sürücü ve yardımcı dışında hayvanların beslenmesi, havalandırılması ve bakımı için uzman personel bulundurulmalıdır,
- Yükleme ve boşaltma veteriner nezaretinde yapılmalıdır.
- Hayvanların taşınabilmesi için gerekli aşuların tam olması gerekir.⁴⁶
- Beslenme için gerekli yiyecek ve içecekler araçlara ayrıca yüklenmelidir.

⁴⁵ Metin Çancı, Murat Erdal, Lojistik, s.125.

⁴⁶ International Transport and Trade in Southeast Europa, a.g.e, Bölüm 4, s.8-4

- Taşınacak olan hayvanın cinsine göre hava ve yol koşullarına dikkat edilmelidir.
- Taşımalar yedi saatten fazla olmamalıdır.
- Süt hayvanlarının sütlerinin sağılması zamanında yapılmalıdır.

Türkiye’de canlı hayvan taşımacılığı, ithal edilen hayvanların kalite ve sağlık yönünden denetlenmesi Dış Ticarete Standardizasyon Rejimi’nin 95-11 sayılı Tebliğine göre yapılmaktadır. Bu tebliğ hükümlerine göre hayvanlar dağıtılmadan önce belirli bir süre karantinada tutulup şarap ve sığır vebası hastalıklarına karşı aşılması yapılmalıdır.

2.15 Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığının Ülkemizdeki Yeri

1980’lerden itibaren ülkemizin ihracata yönelik büyüme politikalarına geçmesi ile dış ticaretimiz yapısal değişime uğramış, dış ticarete konu mal grupları çeşitlenmiş, tarım ve madencilik ürünlerinin yerini sanayi ürünleri almaya başlamış, taşınan malların hacmi kısa süre içerisinde, 10 milyar dolarlık seviyelere ulaşmıştır.

Dış ticaretimizin yapısal değişimine bağlı olarak deniz yolu ile yapılan dökme yük taşımaları, yük cinslerinin değişimi ve sevkiyatlar da esneklik gibi avantajlar nedeni ile denizyolu ve karayolu eşya taşımacılığına bırakmıştır.⁴⁷

1990’lı yıllara kadar uluslar arası karayolu taşımacılığımız yükselen bir grafik çizmiş, 1990’lı yılların başında 10 numaralı uluslar arası transit koridoru Yugoslavya’da iç savaş çıkması ile dış ticaretimizin en önemli pazarı olan Batı Avrupa’ya ulaşım güzergahı kapanma seviyesine gelmiş, Bulgaristan, Romanya ve

⁴⁷ Metin Çancı, Dünya Online, Günlük Köşe Yazıları, “**Uluslar arası Karayolu Taşımacılığımıza Bakış**”, 11.08.2005, [http:// www.dunyagazetesi.com.tr](http://www.dunyagazetesi.com.tr)

Macaristan'ı kapsayan 4 numaralı transit güzergahı ise yüksek geçiş ücretleri ve yetersiz altyapı nedeni ile uluslar arası karayolu eşya taşımacılık sektörü için büyük bir sorun haline dönüşmüştür.

Türkiye 1990'lı yıllarda Avrupa ülkelerine yönelik taşımalarda Balkan güzergâhında ortaya çıkan sorunu 1993 yılında kendi alternatifini yaratarak Türkiye-İtalya Rol-Rol hattını kurarak çözüme çabaları içine girmiştir.

Türkiye- İtalya Rol-Rol hattının kurulması taşıma maliyetlerinin azalmasına, seferlerin tarifeli yapılması ile ihracat sevkiyatlarının planlanmasına, Balkan ülkelerinin geçiş ücretlerini tekrar gözden geçirmesi gibi birçok olumlu gelişmenin ortaya çıkmasına neden olmuş, 2003 yılında Batı Avrupa ülkelerine yapılan karayolu taşımacılığımızın %72'si söz konusu Rol-Rol hatlarından yapılarak dış ticaretimize ait malların taşınmasında stratejik bir güzergah konumuna gelmiştir.

Bir başka açıdan Avrupa Birliğinin ulaştırma mevzuatı gereği araçların yükleme yerinden boşaltma noktalarına kadar karayolu ile sevk edilmesinde AB bazı kısıtlayıcı tedbirleri yürürlüğe koymaya başlamış, denizyolu ve demiryolu entegrasyonlu taşıma modlarını teşvik edici uygulamaları yürürlüğe koymuştur. Bu uygulamalar Türk karayolu taşımacıları için gelecekte daha fazla kısıtlayıcı önlemlerin ortaya çıkacağını göstermektedir.

Türk karayolu taşımacısı denizyolu entegrasyonlu Ro-Ro ve demiryolu entegrasyonlu Ro-La taşıma alternatiflerini üreterek Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale gelmiştir.

Türkiye'nin uluslar arası karayolu ile eşya taşımacılığı sektöründe hizmet alanı Asya ile Avrupa'nın bir ucundan diğerine kadar geniş bir coğrafi alana yayılmış, ithalat-ihracat ve transit taşımaldaki payı ile ülke ekonomisine yılda ortalama 2 milyar USD navlun ücreti olarak döviz girdisi sağlar konuma ulaşmıştır.

Uluslar arası karayolu taşımacılığında ülkemiz araç filomuz giderek yenilenmiş ve toplam araç sayımız 30 bin adede ulaşmıştır. Bu sayının içerisinde 23 bin aracımız EURO normlu araç olarak faaliyet göstermeye başlamış, yenilen araç parkımız sayesinde Avrupa ülkelerinden bazılarında geçiş belge sayılarını artırmıştır.

1996 yılında Avrupa birliği ile imzalanan Gümrük Birliği anlaşması, AB ile bütünleşmemize ivme kazandırmış, son bir iki yıl içerisinde AB ile müzakere takvimi alınması ile uyum konusundaki çalışmalar hız kazanmıştır.

AB ile uyum çalışmalarında ulaştırma sektörü öncelikli sektör olarak kabul edilmiş, bu sebeple çeşitli yasal düzenlemeler gündeme gelmiş, ilk aşamada birkaç önemli yasa çıkarılmıştır. Ulaştırma sektörünün AB'ye uyumlu hale gelmesi için çok daha fazla yasal düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır.

Ülkemizde 50 yıldan bu yana uygulanmakta olan karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarını bir hamlede değiştirmemiz mümkün değildir. Karayolu uzun mesafelerde medeni her ülkede olduğu gibi sevkiyatın başlangıç ve bitiş aşamalarında kullanılmalıdır.

Karayolunun en verimli kullanımı azami 500 Km'lik taşımalar için geçerli olduğu unutulmamalıdır. Bu yönden uluslar arası uzun mesafeli taşımacılıkta ara taşımalar, denizyolu ve demiryolu entegrasyonlu olarak yapılmalıdır. Ülkemiz dış ticaretine konu malların taşınmasında bu anlayışa doğru bir eğilim bulunmaktadır. Bu yaklaşım tam olarak benimsendiğinde ortaya çıkan sonuçlardan yine ülkemiz faydalanacaktır.

2.16 Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığını Geliştirilen Etkenler

➤ Orta Doğuda meydana gelen politik iktidarsızlıklar ve buna bağlı olarak siyasal dengelerin değişmesi, ülkemizin jeopolitik konumundan

kaynaklanan durumu, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan en kısa yolun ülkemiz üzerinden geçmesi karayollarımızın önemini artırmıştır.

➤ Petrol bunalımı sonucu ortaya çıkan enerji kıtlığı ve enerjinin taşınmasının ülkemiz üzerinden yapılması

➤ 24 Ocak İstikrar Kararlarından sonra Türkiye'de başlatılan ihracat seferberliği ihraç mallarımızı dış pazarlarda daha ucuz hale getirmiştir. Bu da doğal olarak karayolu yük taşımacılığını geliştirmiştir.

➤ Demiryolu hatlarının tek olması, hatların ve trenlerin teknolojik yeniliklerin gerisinde kalması, karayolu taşımacılığını özendirmiştir.

➤ Özellikle yaş sebze, meyve balık gibi çabuk bozulabilen ürünlerin taşınmasında Karayolu taşıtlarının yeterli teknik donanıma sahip olması ve maliyet yönünden uygun olması karayolu taşımacılığımızın gelişmesine neden olmuştur.

2.17. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler

Her dış ticaret işleminde mutlaka kullanılması beklenen “demirbaş” belgeler şunlardır;

- Ticari Fatura,
- Çeki/ Koli/Spesifikasyon Listesi,
- Gümrük Beyannamesi,
- Menşe Şahadetnamesi,

-ABC Formu

-Özel Menşe Şahadetnamesi

-GATT Menşe Şahadetnamesi

- İhracı Standarda Tabi Ürünler,
- Uluslararası Orijin ve Bitki Sağlık Sertifikası,
- Hayvansal Ürünlere İlişkin Sağlık Raporu,
- Serbest Dolaşım Belgeleri,

-ATR Belgesi

-EURO 1 Belgesi

- Konsolosluk Faturası
- Helal Belgesi
- Koşer Belgesi
- Radyasyon Belgesi
- A.T.A. Karneleri
- Boykot/ Kara Liste Sertifikaları
- Taşıma Belgeleri,

- CMR Taşıma Belgesi

- TIR Karnesi
- Nakliyecii Makbuzu
- Fıata Taşıma Belgeleri
- Paket Postası Makbuzu

2.17.1.Ticari Fatura

Siparişe veya alım- satım sözleşmesine istinaden ihracatçı tarafından düzenlenen malın cinsini, miktarını, birim fiyatını ve toplam tutarını içeren, satışın yapılmış olduğunu gösteren kıymetli evrak özelliğine sahip bir belgedir.⁴⁸

Ticari fatura düzenlenirken karşılaşılabilecek sorunlar şunlardır :⁴⁹

➤ Fatura üzerinde; tel, fax, teleks, vergi numarası, ithalatçının sipariş numarası v.b. bilgilerin eksiksiz biçimde bulunması gerekir.

➤ Müşterinin fatura üzerinde belirtilmesini istediği belirli bilgilerin olup

olmadığı kontrol edilmelidir.

➤ Faturada yer alan ihraç ürünlerinin değerleri ayrı ayrı gösterilmelidir. Bu ithalatçı ülkenin gümrüğünde vergilerin doğru hesaplanmasında ve müşterinin faturayı kontrolünde, ürünün satış fiyatının belirlenmesinde kolaylık sağlar.

⁴⁸ Erkut Onursal, **Dış Ticaret İşlemleri**....., s.119

⁴⁹ Esin Güllüer, **İhracatta Kullanılan**, Mayıs, 1999, s.7-8

➤ Her bir orijinal fatura ve nüshası ayrı ayrı imzalanmalı ve kontrol edilmelidir. Aksi takdirde fatura ithalatçı ülkenin gümrüğünde kabul edilmeyebilir.

➤ Mümkün mertebe sigorta bedeli de fatura üzerinde gösterilmelidir.

2.17.2.Çeki Listesi

İhracatçının, ihracat beyannamesi, gümrük beyannamesi, ve konşimentoda beyan ettiği malların net –brüt ağırlıkları ile hacimlerine ilişkin dökümünü yani hangi taşıta ne kadar mal yüklendiğini, her paketin ne kadar ağırlık içerdiğini gösteren belgedir.⁵⁰

2.17.3.Gümrük Beyannamesi

Gümrüğe gelen malların muayenesinin yapılabilmesi için ihracatçı veya ithalatçı firma veya gümrük komisyoncusu tarafından gümrük idaresine verilmek üzere hazırlanıp, düzenlenmiş standart bir belgedir.

Gümrük beyannamesi, malın cinsi, ihracatçı veya ithalatçının ve varsa komisyoncunun kimlik bilgileri, malın bedeli, döviz cinsi, yükleme ve boşaltma yeri, teslim ve ödeme şekli v.b. bilgileri içerir.⁵¹ Toplam sekiz nüsha halindedir.İhracatta ilk beş nüshası düzenlenir; bir nüshası gümrük idaresinde kalırken bir nüshası firmaya verilir, diğer nüshaları ilgili aracı bankaya, ihracatçı

⁵⁰ Özcan Güven, **İhracat Uygulamaları**, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Ön Lisans Programı A.Ö.F., Yayın No: 445, Kasım 1994, s.92

⁵¹ Mehmet Melemen, S.Budak Arzova, **Uygulamalı Uluslar arası Ticaret Finansman Teknikleri**, Ticari İngilizce Alfa Yayınları, İstanbul, 1998,s.38

birliğine ve DİE'ne gönderilir. İthalat için ise 6-7-8 nüsha düzenlenir. Şimdi bunları daha ayrıntılı inceleyelim ;⁵²

1 No.lu Kırmızı Nüsha; Çıkış- ihracat gümrük idaresi nüshasıdır. İhracat ve/veya transit ticaret işlerinde kullanılır. Gümrük idaresinde kalır.

2 No.lu Yeşil Nüsha; ihracat istatistiklerinin yapılabilmesi için kullanılır. Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün bilgi işlem merkezine ve DİE'ne gönderilir.

3 No.lu Sarı Nüsha; ihracatçı nüshasıdır ve ihracatçı da kalır. Çünkü aracı banka veya diğer kurum ve kuruluşlarca izlenen işlemlerde kanıtlayıcı nüsha olarak bu kuruluşlara bir fotokopisi verilmek amacı ile kullanılır.

4. No.lu Mavi Nüsha; transit rejiminde kullanılır ama varış gümrüğünde kalır. Çünkü varış gümrüğü tarafından 5 no.lu nüshanın teyidi için çıkış gümrüğüne gönderilir.

5 No.lu Mavi Nüsha; transit rejiminde kullanılır ve çıkış gümrüğünde kalır.

6 No.lu Kırmızı Nüsha; giriş gümrük idaresi nüshasıdır.İthalat işlemlerinde kullanılır, ithalat tamamlandıktan ve beyanname kapatıldıktan sonra Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün bilgi işlem merkezine gönderilir.

7 No.lu Yeşil Nüsha; ithalat istatistiklerinin yapılabilmesi için kullanılır. Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün bilgi işlem merkezine ve DİE'ne gönderilir.

8 No.lu Sarı Nüsha; ithalatçı nüshasıdır ve ithalatçı da kalır. Çünkü aracı banka veya diğer kurum ve kuruluşlarca izlenen işlemlerde kanıtlayıcı nüsha olarak bu kuruluşlara bir fotokopisi verilmek amacı ile kullanılır.

⁵² Ender Maaşoğlu, **İthalat- İhracat Kambiyo Mevzuatı Uygulamaları**, EDĞ Eğitim Danışmanlık Ltd. Şti., Bursa, Eylül, 2003, s.115

Gümrük beyannamesi bir cins mal içindir. Birden fazla çeşit mal ihraç/ithal edilecekse beyannamenin ilk sayfasının (asıl sayfanın) arkasına devam formu eklenir.

Gümrüğe gelen mal için Gümrük İdaresinde ilk aranan belge olması sebebi ile gümrük beyannamesi çok dikkatli doldurulmalı ve özenle muhafaza edilmelidir. Diğer tüm vesaik belgeler doğru ve eksiksiz biçimde hazırlanmış olsa bile gümrük beyannamesi olmadan veya doğru bir biçimde düzenlenmeden malın gümrükten geçmesi mümkün değildir.

2.17.4 Menşe Şahadetnamesi

İhraç edilen malın menşeyini yani imal edildiği(üretildiği) ülkeyi gösteren, bunun yanı sıra bir ülkede imal edilmiş olduğu halde üçüncü bir ülkede geçirdiği ek işçilik ve diğer ek işlem sebebi ile katma değeri belli oranda artmış olan malın ek işlem geçirdiği ülke menşeli olması gerektiğini de gösteren bir belgedir.⁵³ Ancak mal üzerinde yapılan aşağıdaki işlemler ve işçilikler ilgili mala menşeyi kazandırmaz.

Taşıma ve depolama sırasında malların sağlam durumda muhafaza edilmesini sağlamak için yapılan işlemler ve işçilikler.

Malın üzerinden tozun giderilmesi, ayıklanması, kalburlama, yıkama ve kesme, İşaretlerin ve etiketlerin takılması, Basit montajlar.

2.17.5. ABC Formu

Ticaret Odası tarafından tasdiklenmektedir. Üç nüsha halinde düzenlenir ve C formu ihracatçı tarafından imzalanarak yerel odada kalır, diğer iki nüsha (A,B) onayı müteakip ihracatçıya verilir.

⁵³ Erkut Onursal, **Dış Ticaret İşlemleri.....**, s.126

2.17.6. Özel Menşei Şahadetnamesi

Genelleştirilmiş preferanslar sisteminin sağladığı tavizli gümrük oranlarından yararlanılması için preferans tanıyan ülkelere yapılacak ihracatta özel bir menşei şahadetnamesi düzenlenmesi gerekir.

Ülkemiz bu sistem çerçevesinde ABD, Avustralya, Kanada, Japonya, Yeni Zelanda, Rusya Federasyonu preferanslarından yararlanmaktadır.

2.17.7. İhracı Standarda Tabi Ürünler

İhraç konusu malların zorunlu standartlara uygun olup olmadıklarını gösteren belgedir. Dış Ticaret Müsteşarlığı- Dış Ticarete Standardizasyon Genel Müdürlüğü'ne bağlı Dış Ticarete Standardizasyon Denetmenlik'lerinden standart kontrol belgesi alınır. Özetle, malın incelenmesinin ve kalite kontrolünün bağımsız ve tanınmış bir kontrol/gözetim şirketine yapılarak belgelenmesidir.

2.17.8. Uluslararası Orijin ve Bitki Sağlık Sertifikası

Bitki ve Bitkisel ürün ihracatçısının satacağı ürünlerde hastalık, zararlı maddeler ve ilaç kalıntılarının bulunmadığını gösterir. "Uluslararası Orijin ve Bitki Sağlık Sertifikası" adlı belgeyi temin etmesi gerekmektedir. Konu ile muhatap kurum Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Tarım İl Müdürlükleri'dir. Bu belgenin ihracat sırasında gümrük idarelerine ibrazı zorunludur.

2.17.9. Hayvansal Ürünlere İlişkin Sağlık Raporu

Canlı hayvan, hayvansal maddeler ve deniz ürünlerinin ihraç edilmesi için bu maddelerin sağlıklı olduğuna dair Tarım İl Müdürlük'leri tarafından verilmiş bir belgedir.

2.17.10 Serbest Dolaşım Belgeleri

İthalatçıya gümrük indiriminden (muafiyetlerden) faydalanma hakkı tanır.
Bunlar;

2.17.10.1 ATR Belgeleri

Türkiye'den AB üyesi bir ülkeye yapılacak ihracata ve AB üyesi bir ülkenin Türkiye'ye yapılacak sanayi malı ithalatında ortaklık ilişkisi çerçevesinde tanınan gümrük indirimleri vb. tavizli rejimden yararlanabilmek için kullanılan bir belgedir. Ticaret odasından alınan bu belge ihracatçı tarafından çıkış gümrük idaresine onaylatılır. Gümrük idaresi tarafından onay verildiğini gösteren tarihten itibaren 3 ay içerisinde bu belge ithalatçı ülkedeki varış gümrük idaresine ibraz edilmelidir. Bu süre içerisinde ithalatçı, ATR belgesini kendi ülkesindeki gümrük idaresine ibraz etmez ise, normal olarak, gümrük indiriminden yararlanamaz, normal gümrük vergisini öder. Ancak ithalatçı, isterse belgeyi daha sonra ibraz etmek şartıyla, gümrük idaresine teminat vererek malları çekebilir. ATR belgesinde aşağıdaki özellikler yer alır ;⁵⁴

- İhracatçı firmanın adı unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- Malın gönderildiği şahıs adı, unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- ATR no'su,
- İhracat ve varış ülkeleri,
- Taşımaya ilişkin belgeler (ihtiyari),
- Sıra no'su , kolilerin marka ve işaretleri, sayı ve türleri.
Dökme ise dökme bilgileri, eşyanın tanım bilgileri,

⁵⁴ Yaser Gürsoy, **Dış Ticaret İşlemleri**....., s.66

- Fatura no'su, ağırlık, hacim ve diğer bilimsel ölçüler,
- Gümrük vizesi, vize tarihi, mühür, kaşe ve yetkili imzası,
- İhracatçı beyanı, tarih, mühür, kaşe ve yetkili imzası, yer alır.

2.17.10.2 EURO1 Belgesi

Türkiye'den EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi) (İsveç, Norveç, İzlanda, Lihtenştayn) ülkelerine ve EFTA ülkelerinden Türkiye'ye yapılacak ihracatta, sanayi ürünlerinin ithalatında gümrük indirimlerinden (muafiyetlerden) yararlanmak amacı ile, ATR Belgesi'nde olduğu gibi, ihracatçı tarafından bağlı bulunulan Ticaret Odasından alınıp, dondurulup, çıkış gümrük idaresine onaylatılıp malla birlikte, ithalatçı ülkedeki varış gümrüğüne ulaştırılan bir serbest dolaşım belgesidir. EURO1 Belgesi'ne çıkış gümrük idaresi tarafından verilen onay tarihinden itibaren 4 ay içinde ithalatçı tarafından varış gümrük idaresine ibraz edilmesi halinde ithalatçı, uygulanan vergi indirimleri ve muafiyetlerden yararlanabilir. EURO1 Belgede aşağıdaki özellikler yer alır :⁵⁵

- İhracatçı firmanın adı, açık adresi ve ülkesi,
- Malın gönderildiği şahıs (ithalatçı), adı, unvanı, açık adresi ve ülkesi,
- EURO-1 No'su ve serisi,
- İhracat ve varış ülkeleri,
- Taşımaya ilişkin bilgiler,

⁵⁵ Gürsoy, Dış Ticaret İşlemleri....., s.68

- Gözlemler, gözlem onay tarihi, Ticaret Sanayi Odası mührü ve yetkili imzası,
- Sıra no'su, kolilerin marka ve işaretleri, sayı ve türleri, dökme ise dökme bilgileri, eşyanın tanım bilgileri,
- Fatura no'su, ağırlık, hacim ve diğer bilimsel ölçüler,
- Gümrük vizesi, vize tarihi, mühür, kaşe ve yetkili imzası,
- İhracatçı beyanı, tarih, mühür, kaşe ve yetkili imzası, yer alır.

2.12.11 Konsolosluk Faturası

İhraç malının menşeyini belgelemek için ithalatçı ülkenin ihracatçı ülkedeki konsoloslğu tarafından onaylanan bir belgedir. Bazı ülkelerin dış ticaret rejimleri bu ülkeler tarafından ithal edilecek mallar için ithal sırasında gümrük işlemlerine esas teşkil edecek konsolosluk faturasının ibraz edilmesini isterler. Özellikle İsrail, Orta ve Güney Amerika, Suudi Arabistan ve Irak gibi ülkeler Türkiye'den ve diğer ülkelerden İthal ettikleri malların faturalarının ihracatçı ülkedeki konsolosluklardan onay almasını isterler.⁵⁶

⁵⁶ Özcan Güven, **İhracat ve İthalat İşlemleri, İhracat ve İthalatçının El Kitabı**, Kardeşler Cilt Evi- Matbaacılık, İzmir, 1998,s.118.

2.12.12 Helal Belgesi

İslam ülkelerinin et ithalatında talep ettikleri, hayvan kesimlerinin İslami kurallara uygun olduğunu ispatlayan belgedir. Bu belge ihracatçının bulunduğu il müftülüğü tarafından düzenlenip verilmektedir.⁵⁷

2.12.13 Koşer Belgesi

Bir ihraç ürününün Musevi dinine uygunluğunu belirleyen vesikaya Koşer Belgesi (Koşer Sertifikası) adı verilir. Burada ihraç ürünü gıda sanayi (özellikle et ürünleri) ürünüdür. Türkiye’de olduğu gibi dünyada da bu sertifikaya büyük ilgi vardır. Dünyada 150 milyar dolarlık bir hacme sahip olan bu belge diğer dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de Hahambaşılık tarafından verilmektedir.⁵⁸ Hahamlar gıda ve gıda teknolojisi konusunda eğitim görürler ve adeta gıda mühendisi gibi yetiştirilirler. Üretim tesisleri hahamlar tarafından incelenir Koşer’e uygun bulunan tesisler 10 bin dolara yakın bir para karşılığında verilir.

2.12.14. Radyasyon Belgesi

İhraç edilecek tarım ürünlerinin hiç radyasyon içermediğini veya kabul edilebilir orandan daha fazla radyasyon içermediğini ispatlayan ve ihracatçı ülkenin bu konuda ölçüm yapmaya yetkili resmi bir kuruluşu tarafından düzenlenip ithalatçıya ulaştırılmak üzere ihracatçıya verilen bir belgedir. Türkiye’de bu belgeyi düzenlemeye yetkili kuruluş Türkiye Atom Enerjisi Kurumu’dur.⁵⁹

AB ülkeleri tarafından Türk ihracatçı firmalardan Çernobil Nükleer kazası sebebiyle özellikle yaş doğa mantarı için radyasyon belgesi istemektedir.

⁵⁷ İGEME, **İhracat Prosedürleri, İhracatta Kullanılan Uluslar arası Dökümanlar**, <http://www.igeme.org.tr>

⁵⁸ **İhracat Arttı, Koşer Başvuruları Patladı**, <http://www.milliyet.com.tr>, 26.01.2003

⁵⁹ Erkut Onursal, **Dış Ticaret İşlemleri.....**, s.136.

2.12.15 A.T.A Karneleri

1961 Tarihli Bürüksel  şbirliği Konseyi tarafından imzalanan A.T.A. sözleşmesi gereği malların yurt dışında tanıtımı veya onarımı amacıyla gönderilen ve bu malların gümrük vergisine tabi olmadan gönderildikleri karşı ülke tarafından geçici kabulüne imkan sağlayan bir uluslar arası gümrük belgesidir.⁶⁰

A.T.A karnesi şu ülkelerde geçerlidir; AB  lkeleri, Avusturalya, Bulgaristan,  srail, Türkiye, Kanada, ABD, ek Cumhuriyeti, Slovakya Cumhuriyeti, Cebelitarık,  zlanda, Macaristan, Yugoslavya, Norveç, Polonya, Güney Kıbrıs, Hong-Kong, Fildişi Sahili, Mauritius, Singapur, Sri-Lanka ve Romanya'dır.

A.T.A karnelerini temin etmek için üzerinde malın cinsi, miktarı ve değeri, malın ne amaçla ve hangi ülkelere götürüleceği, karne sahibinin veya vekilinin adı bulunan bir dilekçe ile birlikte ilgili Ticaret ve Sanayi Odası'na başvurmak gerekir. Geçerlilik süresi bir yıl olan A.T.A karnelerinin her ülkeye giriş ve çıkışta ilgili gümrük idaresine ibraz edilip onaylatılması gerekir.

2.12.16. Boykot/ Kara Liste Sertifikaları

Günümüzde  srail ile Arap  lkeleri arasında bir soğuk savaş hüküm sürmektedir. Bu yüzden Türkiye  rneğin  srail'e ihracat yaparken,  srail ilgili ihraç malımızın herhangi bir Arap ülkesinin karasularından ve/veya hava sahasından geçmediğinin ve taşıma aracının herhangi bir Arap  lkesi bandıralı olmadığının beyanını talep etmektedir. Keza aynı talebi herhangi bir Arap  lkesi Türkiye ilgili Arap ülkesine ihracat yaptığı zaman  srail'e karşı istemektedir.  şte tedbir olarak bu

⁶⁰  zcan Güven, **İhracat ve İthalat İşlemleri, İhracat ve İthalatçının El Kitabı**, Kardeşler Cilt Evi- Matbaacılık, İzmir, 1998, s.124

beyanın yapıldığı belgeye Boykot/ Kara Liste sertifikası denir. İhracatçının bağlı olduğu Ticaret ve Sanayi Odası ile taşıma acentesi tarafından düzenlenir.⁶¹

2.12.17 Taşıma Belgeleri

İhraç malını yükleyen (ihracatçı, ihracatçının gümrük komisyoncusu, v.b. yetkili şahıs) ile malı taşıyacak olan uluslar arası taşıma firması arasında yapılan ve her iki tarafın hak ve yükümlülüklerini gösteren bir belgedir.

2.12.17.1 CMR Taşıma Belgesi

Kamyon konişmentosu (Truck Bill of Lading) da denilen bu belge kamyon veya Tır ile yapılan uluslar arası taşımacılıkta CMR (Convention Merchandises Routier- Ticari Mallar Güzergah Anlaşması) gereğince düzenlenen bir taşıma belgesidir. Bu anlaşmaya göre malın anlaşmaya üye ülkeler arasında taşınması sırasında mala gelebilecek hasar, kayıp ve gecikmelerde ihracatçı taşıma firması ile ithalatçı arasında sorumlulukları belirten bir sözleşme yapılır. CMR anlaşmasına üye ülkeler şunlardır; Bulgaristan, Cebelitarık, Polonya, Çek cumhuriyeti, Sırbistan- Karadağ ve AB Ülkeleri.⁶²

2.12.17.2 TIR Karnesi

TIR'ın bir nevi kimlik belgesidir. Bu belgenin üzerinde TIR'ın plakası, dolu ve boş ağırlığı, bağlı olduğu taşıma firması v.b. bilgiler bulunur. Araç malla birlikte gümrükten çıkacağı sırada taşıma firması tarafından gümrüğe sunulur. TIR Karnesi olmaksızın mal gümrükten çıkabilir ama onu taşıyacak olan TIR çıkamaz. TIR Karnesi TIR'la uluslar arası taşımacılık yapma yetki belgesi demek olan C2 Yetki belgesine sahip firmalar tarafından kullanılabilir. Bu belge 14 sayfa olup her

⁶¹ Güven , **İhracat ve İthalat İşlemleri, İhracat ve İthalatçının El Kitabı**, Kardeşler Cilt Evi- Matbaacılık, İzmir, 1998, s.125

⁶² Erkut Onursal, **Dış Ticaret İşlemleri.....**, s.151

ülkeye giriş ve çıkışta birer sayfası kesilir, koçanları kalır. Kalan koçanlar daha sonra IRU'ya gönderilmek üzere Ticaret ve Sanayi Odasına teslim edilir.⁶³

2.12.17.3 Nakliyecı Makbuzu

Karayolu taşımacılığında kullanılan nakliyecı makbuzu, taşıma komisyoncuları tarafından, belirli bir ücret karşılığında kendi adlarına ve başkaları hesabına mal taşıyan nakliye firmaları tarafından düzenlenen belgedir.

2.12.17.4 Fıata Taşıma Belgeleri

Bu belgeler aslında birer nakliyecı makbuzudurlar. Ancak bu belge, FIATA (İnternational Fedaration of Freight Forwarders Association- Uluslararası Taşıma Acenteleri Birlikleri Fedarasyonu) tarafından kendisine üye olan taşıma acenteleri için standart hale getirilmiş ve sadece karayolu taşımacılığında kullanılan belgelerdir. Fıata Belgesi düzenleyebilmek için önce Fıata'ya üye olmak ve sonra bu federasyondan Fıata lisansı almak gerekir.⁶⁴

2.12.17.5 Paket Postası Makbuzu

İhraç mallarının bazen posta ile de sevki söz konusu olabilmektedir. İthalatçıya posta ile gönderilecek malın bulunduğu kolinin doğrudan ithalatçı veya ithalatçının bankasına sevk edilmek üzere posta idaresine verilmesi karşılığında alınan posta makbuzuna denir. Bu belge malların posta idaresi tarafından gönderilmesi halinde düzenlenen bir teslim alındı makbuzudur.

⁶³ Atilla Bağrıaçık, **Yeni Gümrük Kanunu**, s.302-304

⁶⁴ Özcan Güven, **İhracat ve İthalat İşlemleri**....., s.135-136

2.13 Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığında Yetki Ve Geçiş Belgeleri

Karayoluyla uluslar arası eşya taşımak için taşıma işi yapacaklar, Ulaştırma Bakanlığı'ndan yetki belgesi ve geçiş belgesi almak zorundadır.

2.13.1 Eşya Taşımacılığında Yetki Belgesi

Karayolu ile uluslar arası eşya taşıyabilmek için karayolu taşıma yönetmeliğinde belirtilen kurallara uyulması zorunludur. Bu yönetmeliğin amacı karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güveni 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 birbirini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

2.13.2. Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Yetki Belgesi Türleri⁶⁵

Taşıma'nın şekline göre yetki belgesi türleri aşağıdaki gibidir.

C Yetki Belgesi : Ticari amaçla uluslar arası eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

C 1 Yetki Belgesi : Yetki belgesinin sahibinin kendi adına ticari olarak kayıt v tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara

⁶⁵ 26.02.2005 Tarih ve 25739 Sayılı Resmi Gazete, **Karayolu Taşıma Yönetmeliği**

C 2 Yetki Belgesi : Belirli bir zaman tarifesi göre ve\veya belirli bir zaman tarifesi uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

C 3 Yetki Belgesi : Ev ve büro eşyası taşıması yapacaklara verilir.

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

E 1 Yetki Belgesi : Yurt içi ve\veya uluslar arası yolcu taşımacılığı yapacaklara.

E 2 Yetki Belgesi : Yurtiçi ve\veya uluslar arası eşya taşımacılığı yapacaklara verilir

G Yetki Belgesi : Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.

G 1 Yetki Belgesi : Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara.

G 2 Yetki Belgesi : Uluslar arası eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapanlara.

G 3 Yetki Belgesi : Yurtiçi kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapanlara.

G 4 Yetki Belgesi : Uluslar arası kargo taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara.

H Yetki Belgesi : Ticari amaçla eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.

H1 Yetki Belgesi : Yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara.

H 2 Yetkibelgesi : Uluslar arası eşya taşımacılığı (23) konusunda komisyonculuk yapacaklara

K Yetki Belgesi : Ticari amaçla yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.

K1 Yetki Belgesi : Belli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya taşımacılığı yapacaklara.

K 2 Yetki Belgesi : Taşımacının kendi adına ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş taşıt veya taşıtlarla, sadece kendi esas iştiğal konusu ili ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara.

K 3 Yetki Belgesi : Ev ve büro eşyası taşımacılığı yapacaklara.

L Yetki Belgesi : Ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir,

L 1 Yetki Belgesi : Yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişiler verilir.

L 2 Yetki Belgesi : Uluslar arası lojistik işletmeciliği yapacaklara.

P Yetki Belgesi : Dağıtıcılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.

P 1 Yetki Belgesi : İl sınırları içinde dağıtım yapacaklara.

P 2 Yetki Belgesi : Yurtiçinde dağıtım yapacaklara

R Yetki Belgesi : Ticari amaçla yurtiçi ve uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapacak kişilere verilir.

R 1 Yetki Belgesi : Yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara.

R 2 Yetki Belgesi : Uluslar arası taşıma işleri organizatörlüğü yapanlara.

2.13.3. Yetki Belgesi Almak İçin İbraz Zorunlu Belgeler

Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin aşağıdaki belgeleri Ulaştırma Bakanlığı'na ibraz etmeleri gerekmektedir.

- Başvuru formu
- Gerçek ve tüzel kişiye ait kuruluş ve varsa daha sonra yapılan değişiklikler ile şirket sermayesini gösteren ticaret sicili gazeteleri
- Ticaret Odaları veya Ticaret ve Sanayi Odalarından birine kayıtlı olduğunu gösteren belge.
- Motorlu Araç Trafik ve Tescil Belgesi örnekleri.
- Acentelik yetki belgesi almak için, yerli ve yabancı taşımacı ile yapılmış "acentelik sözleşmesi.
- Bakanlıktan alınmak istenen belge türüne göre, bakanlığın belirlediği ücretlerin ödendiğini gösteren tahsilat makbuzu.

2.13.4 Yetki Belgesi Almanın Genel ve Özel Şartları

Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişiler aşağıdaki genel şartları taşıması gerekir.

- Gerçek kişilerin Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olması,
- Tüzel kişilerin Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olması,
- Yetki belgesi talep eden,

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,

➤ Kanunla kurulmuş olan, ilgili ticaret odaları veya ticaret ve sanayi odalarına kayıt olmaları,

➤ C1, E1, E2 ve K2 türü yetki belgesi talebinde bulunanlar hariç olmak üzere,

C2, D1, L1, L2, M2, M3, P2, R1, R2 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,

C3, G1, G2, G3, G4, H2, H1, K1, K3, M1, P1 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,

➤ İşletmenin kurulması, yükümlülüklerini yerine getirebilmesi ve iyi yönetilmesini sağlamaya yönelik olarak yetki belgesi türlerine göre gerekli

kapasite veya tonaj şartlarına ve mali yeterlilik şartlarına sahip olmaları gerekir.
Bunlar ;

- C Türü Yetki Belgeleri ;

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

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

C3 yetki belgesi almak için başvuranların, 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 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

-G Türü Yetki Belgeleri ;

G1 yetki belgesi almak için, mali yeterlilik şartı olarak Bakanlığa 15 Bin Yeni Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 20 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

G2 yetki belgesi almak için, mali yeterlilik şartı olarak bakanlığa 30 bin Yeni Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için de 30 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

G3 yetki belgesi almak için, mali yeterlilik şartı olarak bakanlığa 15 bin Yeni Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme

faaliyetlerinin sağlıklı olarak sŸrdŸrŸlebilmesi için de 20 bin Yeni TŸrk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

G4 yetki belgesi almak için, mali yeterlilik şartı olarak bakanlığa 30 bin Yeni TŸrk Lirası kati ve sŸresiz banka teminat mektubu vermeleri, işletme faaliyetinin sağlıklı olarak sŸrdŸrŸlebilmesi için de 30 bin Yeni TŸrk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

G1 ve G2 yetki belgesi almak isteyenlerin, yetki belgeleri sŸresince en az 30 m² ‘lik kapalı ve yŸkleme, boşaltma, aktarma, istifleme ile depolama ve ambalajlama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yŸklŸ ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yŸkleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

G3 ve G4 yetki belgesi almak isteyenlerin, yetki belgeleri sŸresince en az 20 m² ‘lik kapalı ve yŸkleme, boşaltma, aktarma, istifleme, tasnif, etiketleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yŸklŸ ağırlığı 3,5 ton olan bir taşıtın yanaşıp yŸkleme, boşaltma yapabileceği bağımsız bir taşınmazın kullanım hakkına, sahip olmaları şarttır.

- H TŸrŸ Yetki Belgeleri :

H1 yetki belgesi için bakanlığa 40 bin Yeni TŸrk Lirası kati ve sŸresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 20 bin Yeni TŸrk Lirası sermaye ve işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

H2 yetki belgesi için bakanlığa 50 bin Yeni TŸrk Lirası kati ve sŸresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 40 bin Yeni TŸrk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

H1 ve H2 yetki belgesi almak için başvuranların, bu işe elverişli bağımsız bir bŸronun kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

- K Türü Yetki Belgeleri :

K1 yetki belgesi almak için başvuran, gerçek kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 25 ton istiap haddine, 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 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya sermaye işletmesine sahip olmaları şarttır.

K2 yetki belgesi almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az bir adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıtına sahip olmaları şarttır.

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 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.

- L Türü Yetki Belgeleri :

L1 yetki belgesi almak için başvuranların, 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; bu işe elverişli en az 1000 m² 'lik kapalı veya açık alana sahip ve yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış ve 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 veya açık alanın kullanım hakkına sahip olması; işletme faaliyetlerinin sağlıklı olarak sürdürülebilmesi için 150 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması şarttır.

L2 yetki belgesi almak için başvuranların, gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 150 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt filosuna sahip olması; bu işe elverişli en az 2500 m² 'lik kapalı veya açık alana sahip ve yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış ve 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 veya açık alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır.

-M Türü Yetki Belgeleri :

M1 yetki belgesi almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 12 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine; 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.

M2 yetki belgesi almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 30 adet eşya taşımaya mahsus özmal ticari taşıt ile 250 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları; aynı unvanla, şube yada acente şeklinde her coğrafi bölgede 3'er ilde olmak üzere en az 21 ilde örgütlenmesini tamamlamış olmaları; 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.

M3 yetki belgesi almak için başvuranların, 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 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları; 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 her şube için benzer nitelikte 20 m² lik kapalı alanın kullanım hakkına sahip olmaları; Türkiye dışında en az bir ülkede bir şube veya acenteliğin bulunması şarttır.

- P Türü Yetki Belgeleri :

P1 yetki belgesi almak için başvuranların, bakanlığa 10 bin Yeni Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 12 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları; bu işe elverişli 100 m² 'lik kapalı ve yükleme, boşaltma, aktarma,istifleme ile depolama gibi hizmetlere elverişli yapı ve donanımda, trafiği engellemeyen ve toplam yüklü ağırlığı 3,5ton 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; en az beş adet dağıtıcı elemana sahip olmaları; en az beş adet kendi adına kayıtlı iki tekerlekli olanlar dahil motorlu özmal taşıta sahip olmaları şarttır.

P2 yetki belgesi almak için başvuranların, bakanlığa 50 bin Yeni Türk Lirası kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri ve 125 bin Yeni Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olması; aynı unvanla şube veya acente şeklinde her coğrafi bölgede 2'şer ilde olmak üzere en az 14 ilde örgütlenmesini tamamlamış olması; 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 3,5ton 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; en az 30 adet dağıtıcı elemana sahip olması; en az 30 adet kendi adına kayıtlı iki tekerlekli olanlar dahil motorlu özmal taşıta sahip olması şarttır.

- R Türü Yetki Belgeleri :

R1 yetki belgesi almak için başvuruların, sermayelerinin en az 150 bin Yeni Türk Lirası olması; bakanlığa 100 Bin Yeni Türk Lirası tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri şarttır.

R2 yetki belgesi almak için başvuruların, sermayelerinin en az 300 bin Yeni Türk Lirası olması; bakanlığa 200 bin Yeni Türk Lirası tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri şarttır.

Bakanlıkça belirlenen belge ücretlerini ödemiş olmaları şarttır.

2.13.5 Eşya Taşımalarında Kullanılacak Taşıtlar Aranacak Şartlar

Yurt içi 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.

Eşya ve kargo taşımaya mahsus her türlü taşıt ile otomobiller, taşıt belgesine kaydedilebilir. Ancak otomobiller asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranında dikkate alınmaz.

Yukarıda sayılan özelliklerle birlikte yurtiçi eşya ve kargo taşımalarında K1, K2, K3, E2, P1 ve P2 yetki belgesi sahipleri yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları,

L1 yetki belgesi sahipleri, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları ile bu taşıtların 50 katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları,

M1 ve M2 yetki belgesi sahipleri kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları ve bu taşıtların 10 katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtları taşıt belgelerine kaydettirebilirler.

Uluslar arası eşya ve kargo taşıtlarında 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.

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.

C1, C3 ve E2 yetki belgesi sahipleri, yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları

C2, L2 ve M3 yetki belgesi sahipleri, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları

Avrupa'ya yönelik taşımalarda, sahip oldukları özmal ticari taşıt sayısı kadar, Avrupa'ya yönelik olmayan taşıtlarda sahip oldukları özmal ticari taşıt

sayısının, iki katını geçmemek üzere sözleşmeli taşıtlar. Taşıtların belgelerine kaydettirerek kullanabilirler.

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

10 \ 06 \ 1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında sağlanan taşıtlar, bu yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde özmal ticari taşıtlar olarak değerlendirilir. Bu yolda temin edilen taşıtların, finansal kiralama tarihinin bitiminden itibaren altmış gün içerisinde yetki belgesi sahibinin adına kayıt ve tescil edilmesi zorunludur. Bunun sağlanamaması veya finansal kiralama tarihinin uzatılmaması halinde bu taşıtlar veya taşıtların yetki belgesi sahibinin taşıtların belgesinden düşülür.

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

2.13.6.Yetki Belgesi Sahiplerinin Sorumlulukları

➤ Eşya taşıtlarını yönetmelik ve diğer mevzuata, bu konuda Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma ve sözleşmelere, yetki belgesi sahipleri ile eşyayı gönderen arasındaki sözleşmeye uygun olarak yapılır. Eşya taşıtlarını taşıma senetsiz yapılmaz.

➤ Yetki belgesi sahibi kendi adına yapmış olduğu faaliyet ve işlemlerden müteselsilen sorumludur.

➤ Yetki belgesi sahibi eşyanın güvenlik içinde taşınmasından sorumludur.

➤ Eşya ve kargo taşımacılığı alanında yetki belgesi sahibi olanlar, eşya ve kargoları teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, eşyanın ve kargonun tamamı veya kısmen kaybindan, hasarından, korunması ve taşınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan eşyanın şeklini muhafaza etmekten sorumludur.

➤ Yetki belgesi sahipleri, çevre ve insan sağlığını koruma, çevre kirliliğini önleme amacıyla yürürlüğe konulan mevzuat hükümlerini bilmek ve bunlara uymak zorundadır.

Yetki belgesi sahiplerinin sorumluluğu ile ilgili olarak, uluslar arası anlaşmalar ve sözleşmelerde yer alan hükümler saklıdır.

2.14 Eşya Taşımacılığında Geçiş Belgeleri

Geçiş belgeleri; kamyon, kamyon+ römork, çekici+ yarı-römork veya yarı-römorklar için düzenlenir. Geçiş belgelerinin dağıtımı uygun taşıtlara, belirtilen güzergahlara göre yapılır. Bunların dışında yapılacak tüm işlemlerde Bakanlığın talimatı gereklidir. İstiap haddi 10 tondan az olan taşıtlara geçiş belgesi tahsis edilmez.⁶⁶

Avusturya'ya ve Avusturya'dan Transit Olarak Yapılacak Taşımalarda

Avusturya'ya veya Avusturya'dan transit geçmek suretiyle diğer Avrupa ülkelerine yük götürecektir olan ;

➤ Yaş meyve, sebze yüklü taşıtlara, (patates, fındık ve her türlü fındık ürünü, taşınan yükün ağırlık olarak %40'ını aşan karpuz veya kavun, taze ve kuru soğan, defne yaprağı vb. ürünler ile orman ürünleri taşıyanlar hariç)

⁶⁶ Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2005 Yılı Geçiş Belgesi Dağıtım Esasları

- Canlı çiçek yüklü taşıtlara,
- Bozulabilir gıda maddesi yüklü; frigorifik taşıtlara,
- Isıtılmalı tank/ tanker biçiminde olan yarı römorklara,
- Fatura değeri en az 250.000 Euro olan tıbbi müstahzarat-ilaç taşıyan frigorifik taşıtlara,

Taşıdıkları yükün tonajına bakılmaksızın Avusturya belgesi verilebilir.

Bu taşıtlara yıllık 15.000 adet Avusturya belgesi tahsis edilecek, ikişer aylık dönemler halinde 2.500 adet belge kullanıma sunulacaktır. İki ay içinde 2.500 adet belgenin bitmesi durumunda ilave belge verilmeyecek olup, bitmemesi durumunda ise kalan belgeler takip eden dönemlere aktarılacaktır.

Avusturya geçiş belgelerinin dağıtım oranı, narenciye ve yaş meyve, sebze ihracatındaki artış göz önünde bulundurularak, Eylül ayından itibaren ve talep edilmesi halinde Bakanlığımızca verilecek talimatla artırılabilir.

Avusturya'ya parsiyel yük götürecekt taşıtların en az 10 ton (mobilya ve tekstilde 5 ton) yüklü olması, EURO-1, EURO-2, EURO-4 (yeşil araç) tipindeki taşıtlardan olması ve EMCT'nin CEMT/ CM 2001/ 9 FİNAL, belgesinde belirtilen “ yola elverişli belgesine” sahip olması halinde, taşınan yükün cinsine bakılmaksızın bu tip taşıtlarda geçerli “ ikili yeşil araç” Avusturya belgesi verilecektir.

Avusturya'ya yük götürecekt yeşil araç olmayan taşıtlara ise diğer belgelerden kullanılacaktır. Bu taşıtlara Avusturya geçiş belgesi tahsis edilebilmesi için TIR Karnesi Manifestosunun 12. bölümünde belirtilen boşaltma gümrük idarelerinden en az biri ile Gümrük Çıkış Beyannamesindeki alıcı adresinin Avusturya olması zorunludur.

Alıcı adresi Avusturya dışında başka ülke olarak gösterilen yükün, Avusturya'ya boşaltılacağını gösteren beyannamenin ibrazı halinde ilgili ülke geçiş belgesi tahsis edilecektir. Bu durumdaki taşıtlara dönüş yükü için başka bir ülke belgesi tahsis edilmeyecektir.

Kıta Avrupa'sı dışında kalan ülkelere Avusturya üzerinden taşıma yapacak taşıtlara, komple yüklerde yükün cinsine bakılmaksızın, parsiyel yüklerde ise kalan yükün tamamının Avusturya olması şartı ile Avusturya belgesi verilebilir.

Yukarıda sözü edilen taşıtların haricindeki, Avusturya'dan transit geçecek ancak taşıdıkları yük cinsi itibariyle Avusturya belgesi alamayan taşıtlar, Avusturya, Macaristan, Slovenya veya İtalya'dan trene binmek suretiyle Avusturya'dan transit geçeceklerdir. Bu araçların 2004-2005 yılı tren kullanımını karşılığı Avusturya'dan alınacak geçiş belgeleri aynı taşımacıya bire bir oranında tahsis edilecektir. Bir gidiş- dönüş veya 2 tek yön tren bileti karşılığında bir geçiş belgesi alabilmek için karayolundan yapılan taşımalarda taşımacının tren biletlerinin aslını ilgili Ticaret Odasına ibraz etmesi zorunludur.

Trieste varışlı RO-RO hatlarını takip ederek tren kullanan taşıtlar hak etmiş buldukları Avusturya geçiş belgesini sadece RO-RO hatlarına yönelik dağıtım yapan bürolardan alabilirler.

Trieste'de yapılacak Avusturya mükafat belgelerinin dağıtımında ; trenlerin doluluk oranları dikkate alınacak ve firmalara en fazla tren kullanımları kadar Avusturya mükafat belgesi verilecektir. Bu dağıtım sonuçları, 3'er aylık periyotlar halinde ve günler belirtilmek suretiyle; kontrol edilmek üzere 3., 6., 9., ve 12. Ayların sonunda o güne kadarki dağıtımını gösteren detaylı listeler KUGM'ne gönderilecektir.

Avusturya'ya veya Avusturya'dan transit olarak yapılacak taşımalarda izlenecek güzergahlar;

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Macaristan- Avusturya veya Almanya,

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Macaristan- Avusturya veya Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Slovenya- Avusturya veya Almanya

➤ Trieste(RO-RO)- İtalya- Avusturya veya Almanya

İtalya, Fransa, İspanya, Portekiz'e Yapılacak Taşımlar İle İtalya ve/ veya Fransa'dan Transit Geçerek Diğer Avrupa Ülkelerine Yapılacak Taşımalarda

İtalya geçiş belgeleri iki'şer aylık dönemler halinde kullanıma açılır. İki ay içinde belgenin bitmesi halinde ilave belge verilmez. Bitmemesi halinde ise belgeler takip eden dönemlere aktarılır.

Yaş meyve, sebze, taze su ürünü ve bozulabilir gıda maddesi yüklü frigorifik taşıtlar ile canlı çiçek yüklü taşıtlara İtalya, Fransa, İspanya, veya Portekiz'e taşıma yapmaları durumunda tonajına ve çıkış kapısına bakılmaksızın bu ülkelerin geçiş belgeleri ile İpsala'dan çıkış yapmaları durumunda Yunanistan geçiş belgesi de verilebilir.

Yukarıda açıklanan madde haricindeki taşıtların, İtalya'ya yük götürmesi durumunda yükün tamamının İtalya'ya taşınması(Gümrük çıkış beyannamesindeki alıcı adresinin İtalya olması ve 12. bölümdeki boşaltma gümrük idaresinin İtalya olarak belirtilmesi zorunludur) şartıyla İtalya geçiş belgesi verilebilir. Bu taşıtların Kapıkule veya İpsala'dan çıkış yapmaları durumunda İtalya geçiş belgeleri de tahsis edilecektir.

Alıcı adresi İtalya dışında başka bir ülke olarak gösterilen yükün, İtalya'ya boşaltılacağını gösteren beyannamenin ibrazı halinde ilgili ülke geçiş belgeleri tahsis edilecektir. Bu durumdaki taşıtlara dönüş yükü belgesi olarak Yunanistan dışında başka bir ülke belgesi tahsis edilmeyecektir.

İtalya'ya yük almak üzere boş çıkış yapacak taşıtlara ve diğer ülkelere yük götürüp dönüş yükünü İtalya'dan alacak taşıtlara İtalya geçiş belgesi tahsis edilmez.

Yukarıda 1. maddesi haricindeki taşıtların Fransa, İspanya ve Portekiz'e taşıma yapmaları halinde Trieste varışlı RO-RO hatlarını kullanmaları durumunda İtalya transit, Fransa, İspanya geçiş belgeleri verilebilir. İpsala'dan veya K.Kule'den çıkış yapmaları durumunda İtalya geçiş belgesi hariç güzergah ülke belgeleri verilir.

İtalya, Fransa, İspanya ve Portekiz haricindeki diğer Avrupa Ülkelerine yük götürecekt taşıtlara transit amaçlı İtalya ve Fransa geçiş belgesi tahsis edilmez. Ancak İsviçre'ye Trieste varışlı RO-RO hatlarıyla taşıma yapacak araçlara isterlerse İtalya transit geçiş belgesi tahsis edilir.

Kapıkule'den çıkış yaparak Bulgaristan, Sırbistan- Karadağ, Hırvatistan, Slovenya güzergahından İtalya'ya yük götürecekt taşıtlara yükün tamamının İtalya olması (Gümrük çıkış beyannamesindeki alıcı adresinin İtalya olması) şartıyla güzergah ülkelerin geçiş belgelerinin yanında İtalya geçiş belgesi de verilebilir.

Düzenli olarak çalışan Trieste varışlı RO-RO hatları haricindeki RO- RO ve feribot hatlarını kullanacak taşıtlara geçiş belgeleri tahsisi Bakanlığın iznine tabidir.

Kıta Avrupa'sı dışında kalan ülkelere İtalya üzerinden taşıma yapacak taşıtlara, komple yüklerde yükün cinsine bakılmaksızın, parsiyel yüklerde ise kalan yükün tamamının İtalya olması şartı ile İtalya belgesi verilebilir.

İzlenecek güzergahlar şunlardır ;

(İtalya, Fransa, İspanya, Portekiz ve İsviçre haricindeki ülkelere gidecek taşıtlara İtalya ve/veya Fransa geçiş belgesi verilmediği için bunların dışındaki ülkeler dikkate alınmamıştır.)

➤ İpsala- Yunanistan(RO-RO veya Feribot)- İtalya- Fransa- İspanya- Portekiz

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Yunanistan (RO-RO veya Feribot)- İtalya- Fransa- İspanya- Portekiz

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan-Slovenya- İtalya

➤ Trieste varışlı RO-RO- İtalya- Fransa- İspanya- Portekiz

➤ Trieste varışlı RO-RO- İtalya- İsviçre

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan-Slovenya- İtalya- Fransa- İspanya- Portekiz

İtalya'dan yük almak üzere boş çıkış yapacak taşıtlara, İtalya geçiş belgesi tahsis edilmeyecektir.

Makedonya, Arnavutluk ve Sırbistan- Karadağ, Kosova Bölgesine Yapılacak Taşımalarda

Makedonya, Arnavutluk veya Sırbistan- Karadağ Cumhuriyeti'nin Karadağ veya Kosova bölgesine yük götürecek taşıtlar İpsala veya Kapıkule'den çıkış yapabilirler.

Bu ülkelerden yük almak üzere Türkiye'den boş çıkış yapacak taşıtlar Kapıkule sınır kapısından çıkış yaparak Bulgaristan- Makedonya güzergahını takip edeceklerdir.

Dolu çıkış yapacak taşıtlar ise ;

- Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Arnavutluk,
- Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Kosova,
- İpsala- Yunanistan- Arnavutluk- Karadağ, güzergahlarını kullanacaklardır.

Yunanistan'a Yapılacak Taşımalarda

Yunanistan'a yük götürecek taşıtlar, taşıdıkları yükün cinsine ve tonajına bakılmaksızın İpsala veya Kapıkule'den çıkış yapabilirler.

Yunanistan ücretsiz geçiş belgeleri sadece ikili taşımalara tahsis edilir. Diğer Yunanistan geçiş belgesi talepleri ücretli belge ile karşılanır.

Bosna- Hersek, Hırvatistan, Slovenya ve Sırbistan- Karadağ'a Yapılacak Taşımalarda

Bosna- Hersek, Hırvatistan, Slovenya ve Sırbistan-Karadağ'a taşıma yapacak taşıtlar taşıdıkları yükün cinsi ve miktarına bakılmaksızın Kapıkule'den çıkış yapabileceklerdir.

Sırbistan- Karadağ'dan yük alacak taşıtlar boş olarak Kapıkule'den çıkış yapabileceklerdir.

Sırbistan- Karadağ'a yük götüren taşıtların dönüş yükünü başka bir ülkeden almak istemeleri halinde talep edildiği takdirde Sırbistan- Karadağ transit geçiş belgesi verilebilir.

Hırvatistan geçiş belgeleri ;Bosna- Hersek ve Hırvatistan'a taşıma yaptıktan sonra başka bir ülkeye veya başka bir ülkeden dönüş yükü olarak tekrar Hırvatistan'dan geçilmesi halinde ikinci kez tahsis edilebilecektir.

İzlenecek güzergahlar şunlardır ;

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Macaristan- Slovenya

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Slovenya

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Bosna- Hersek

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Bosna- Hersek- Slovenya

➤ Trieste varışlı RO-RO- İtalya- Slovenya- Hırvatistan- Bosna-Hersek (Sırbistan-Karadağ'a)

➤ Kapıkule (veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ

Bağımsız Devletler Topluluğu'na Yapılacak Taşımalarda

Ukrayna ikili ücretsiz geçiş belgeleri, yük almak üzere boş çıkış yapacak taşıtlar ve başka bir ülkeye yük götürüp Ukrayna'dan dönüş yükü almak isteyen

taşıtlar haricindeki ikili ve transit taşıma yapan tüm taşıtlara çıkış kapısı farkı gözetmeksizin tahsis edilecektir.

Rusya Federasyonu'na kamyonla taşıma yapılmaz.Rusya Federasyonu'ndan yük almak üzere boş çıkış yapacak veya bir ülkeye yük götürüp dönüş yükünü Rusya Federasyonu'ndan almak isteyen taşıtlara Rusya Federasyonu geçiş belgesi tahsis edilmez.

Türk nakliyeciler tarafından yüklenen her Rus taşıtı için tarafımıza verilecek 4/1 oranındaki bonus belgelerinin 2'ser adedi yükleyen firmalara tahsis edilecek, 2 adedi ise genel kullanıma açılmak üzere kota belgelere ilave edilecektir.Ancak, yüklemeyi yapan firmaların yükledikleri taşıtların Rusya Federasyonu'nda kurdukları kendilerine ait firmaların taşıtları olması halinde, üretilen bonus belgelerin tamamı bu firmaya tahsis edilecektir.

Taşımacılara tahsis edilen bonus belgelerin kullanılması tüm kısıtlamalardan muaf tutulmaktadır.

Bonus belgeleri firma yetkililerince imzalanmış bu konudaki yazılı muvaffakatnamenin ilgili dağıtım bürosuna verilmesi halinde başka firmalara ait taşıtlara da kullanılabilecektir.

5.000 adet Rusya Federasyonu geçiş belgesi; 3.000 adedi tenteli, 1.667 adedi frigofirik, 333 adedi özel yük taşıtlarına(oto taşıyıcı vb.) ve transit yük taşıyan taşıtlara üçer aylık dilimler halinde kullanıma açılır.

Gürcistan geçiş belgeleri; sadece ikili ve transit taşımalara tahsis edilir.

Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan geçiş belgeleri sadece bu ülkelere yönelik ikili taşıma yapacak taşıtlara tahsis edilir.

Romanya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovak Cumhuriyeti, Polonya, Almanya, İsveç, Norveç, Finlandiya, Danimarka, Belçika, Hollanda, Fransa, İngiltere, Lüksemburg, İsviçre, İspanya, Portekiz ve İrlanda'ya Yapılacak Taşımalarda

Romanya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovak Cumhuriyeti, Polonya, Almanya, İsveç, Norveç, Finlandiya, Danimarka, Belçika, Hollanda, Fransa, İngiltere, Lüksemburg, İsviçre, İspanya, Portekiz ve İrlanda'ya yük almak üzere boş çıkış yapacak taşıtlara ücretsiz ve/veya Romanya saat ücretli geçiş belgeleri ile Macaristan ücretsiz, Avusturya, İsveç, Belçika, Fransa, İspanya, Almanya geçiş belgelerinin yanı sıra Çek Cumhuriyeti, Slovak Cumhuriyeti Ücretsiz ve 3. ülke belgeleri tahsis edilmez.

İzlenecek güzergahlar :

(Aşağıda belirtilen güzergahlarda varış ülkesi Almanya olarak belirtilmiş, varış ülkeleri ayrı ayrı belirtilmemiştir. Ancak Polonya üstünden transit geçilerek Almanya'ya uğramadan İskandinavya'ya gitme imkanı tanıyan güzergah ve İsviçre'ye Trieste varışlı RO-RO hatlarından gidildiğinde Almanya'dan geçilmesini gerektiren güzergah da ayrıca belirtilmiştir.)

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Macaristan- Avusturya- Almanya

➤ Kapıkule- Bulgaristan- Romanya- Macaristan ve/veya Avusturya'dan trenle geçiş- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Ukrayna- Polonya- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Macaristan- Slovak Cumhuriyeti- Çek Cumhuriyeti- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Macaristan- Avusturya – Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Macaristan ve/veya Avusturya'dan trenle geçiş- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Macaristan- Slovak Cumhuriyeti- Çek Cumhuriyeti- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Slovenya- Avusturya- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Hırvatistan- Slovenya ve/veya Avusturya'dan trenle geçiş- Almanya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Macaristan- Slovak Cumhuriyeti- Polonya veya İskandinavya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Sırbistan ve Karadağ- Macaristan- Slovak Cumhuriyeti- Polonya veya İskandinavya

➤ Kapıkule(veya İpsala- Yunanistan)- Bulgaristan- Romanya- Ukrayna- Polonya veya İskandinavya

➤ Trieste varışlı (RO-RO)- Avusturya- Macaristan- Slovakya- Polonya

➤ Trieste varışlı (RO-RO)- Avusturya- Çek Cumhuriyeti- Polonya

➤ Trieste varışlı (RO-RO)- Avusturya- Almanya- Polonya

Dönüş Yüğü Taşımaları

Taşıtlar dönüşlerinde güzergah değışikliğı yapmaları halinde, dönüş güzergahı için geçiş belgesi tahsis edilmez.

Bir ülkeye yük götürüp, dönüş yükünü başka bir ülkeden almak isteyen taşıtlara, yalnızca bir ülkeye ait geçiş belgesi, anlaşma vb. belgelerin ibrazı gerekmeden verilebilir.

Dönüş yükü alınması için bir ülkenin transit geçilmesi halinde, dönüş yükü alınacağına dair anlaşma vb. belgelerin ibrazı istenmez. Transit geçilecek ülke sayısının birden fazla olması halinde, taşımacı firmalarca mutlaka anlaşma vb. belgelerin ibrazı gereklidir.

Bu şekilde alınmış olan Fransa, Hırvatistan, Almanya, Ukrayna ve İspanya geçiş belgelerine firma adı ve unvanı yazılmadan verilir. Bu belgelerin herhangi bir nedenle kullanılmamış olması halinde, taşıtın ikinci çıkışı sırasında belgeler geri alınır ve dönüş yükü ile ilgili yeni geçi belgesi talepleri karşılanır.

Firmanın herhangi bir taşıtına dönüş yükü için verilen Fransa, Hırvatistan, Almanya, Ukrayna ve İspanya geçiş belgesinin; belgenin alındığı tarihten itibaren 45 gün içerisinde firmanın belgeyi alan veya başka bir taşıtı ile yaptığı dönüş yükü taşımalarında kullanıldığıının belgelendirilmemesi halinde dönüş yükü için aldığı belge kullanılmamış sayılır.

Ancak yukarıda belirtilen ülkelere ait belgelerin dönüş yükü olarak alınıp ta firma araçlarında ikinci kez kullanılmaması halinde, söz konusu ülkelere ait geçiş belgeleri, firmaya kayıtlı bu araca dönüş yükü taşımaları için cari yıl içinde tahsis edilmez.

Dönüş yükü taşıması için geçiş belgesi almadan yurt dışına çıkmış olan taşıtların Fransa, Hırvatistan, Almanya, Ukrayna ve İspanya dışındaki ülkelere ait talepleri, bu taşıma ile ilgili anlaşma vb. belgelerin ibrazından sonra karşılanabilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA SEFER MALİYETLERİNİN OLUŞTURULMASI VE MUHASEBE KAYITLARI

Uluslar arası karayolu yük taşımacılığı ülkemiz için çok önemlidir. Coğrafi konumumuz gereği Asya ile Avrupa arasında bulunmamız öteden beri yaptığımız tarım ürünleri sebze ve meyve ihracatımıza ilaveten son zamanlarda gelişen özellikle beyaz eşya ve otomotiv sanayi ürünlerinin taşınması ve de ihraç edilmeleri konuyu daha da önemli hale getirmektedir. Ayrıca organize çalışan nakliyat şirketleri yük götürdükleri ülkeden de ülkemize veya transit olarak geçip başka ülkelere yük taşıma imkanı bulabilmektedirler.

Bu işleri yapan işletmelerin maliyetle ilgili finansal hesaplarını dikkatli yapmaları gerekir.

Maliyetlerin sağlıklı bir şekilde hesaplanabilmesi için giderlerin dikkatle incelenmesi gerekir.

Giderleri inceleyelim :

Maliyeti Oluşturan Gider Bölümleri :

Uluslar arası yük taşımacılığında maliyetler, her bir sefer için ayrı ayrı yapılıp dönem sonlarında birleştirilmesi gerekir.

3.1 Araçların Sefer Maliyetleri

3.1.1.Direkt – Endirekt Maliyetler

Direkt maliyetler, hiçbir dağıtım anahtarına ihtiyaç duymaksızın doğrudan doğruya mal veya hizmetin maliyetine yüklenebilen kalemlerdir. Taşımacılıkta direkt maliyetler ise aracın sefer maliyetinin oluşturmada doğrudan doğruya dağıtıma tabii tutulmadan yüklenen maliyetlerdir.

Endirekt maliyetler, direkt olarak sefer maliyetiyle ilişkilendirilmeyen ancak seferin oluşturulmasında yardımcı olan giderleri kapsar. Bu yüzden sefer maliyetinin hesaplanmasında uygun dağıtım anahtarları yardımıyla araç sefer maliyetine yüklenir.

Direkt ve endirekt maliyetler, her bir araç seferi ile ilişkilendirildiği sürece hiçbir anlam ifade etmezler. Direkt ve endirekt maliyet ayrımının temelini, oluşan maliyetlerin maliyet taşıyıcıları ile ilişkili olması oluşturur. Belirli bir maliyet taşıyıcısı ile ilişkisi kesin olarak saptanabilen ve maliyet taşıyıcısı için ne kadar harcadıkları doğrudan doğruya hesaplanabilen maliyetlere endirekt maliyetler denmektedir.⁶⁷

3.1.1.1 Direkt Araç Sefer Maliyetleri :

- > Akaryakıt maliyetleri
- > Yağ maliyetleri
- > Araç lastik maliyetleri
- > Paralı otoyol, otoban, köprü geçiş, feribot-(Ro-Ro) ücretleri

⁶⁷ W. Asquith Howe, Cost Accounting Scranton, Pennsylvania, International Texbook Company, 1969,s.9

- > Gümrük giderleri
- > Garaj, otopark cretleri
- > Yükleme, boşaltma, tasnif cretleri
- > Seferle ilgili direkt şoför giderleri

Akaryakıt Maliyetleri :

Bir sefer sırasında gidiş- dönüş sarfedilen akaryakıt giderinin maliyete eklenmesi için:

Sefer için katedilen kilometre ile akaryakıtın birim fiyatının karşılaştırılması ile saptanır.

Not : Ucuz olması nedeni ile yurda girmeden gümrükten önce fullenen deponun akaryakıt faturası maliyete eklenmez.

Yağ Maliyetleri :

Motor yağları da önemli maliyet unsurudur. Bunlar :

Dişli kutusu yağları

Arka aks yağları

Yağ filitreleri

Mazot filitreleri v.b. unsurlardan oluşur.

Genelde bu araçların yukarıda belirtilen değişimleri 15.000 km'de bir tekrarlanması gerekir.

Kilometre olarak çok uzun seferler yapıldığında yağ maliyetlerinin bedeli bu bölümde değerlendirilirken, kısa mesafeli yakın ülkelere yapılan seferlerde değiştirilen yağ bedelleri bakım onarım giderlerinde gösterilerek indirek maliyetlerde yer almalıdır.

Araç Lastik Maliyetleri :

Araç lastiklerini etkileyen pek çok sebep vardır. Bunlar :

Hız ; devamlı fazla hız ısınmayı arttırır, aşınmayı çabuklaştırır.

Jant – lastik bağlantı hataları

Yolların bozukluğu,yokuş veya viraj durumları aşınmayı etkiler

Bütün bu etkilerin sonucu ,bazen bir sefer sırasında bile lastik değiştirilmesi gerekebilir veya bir lastik birçok seferde kullanılabilir.

Bir sefere lastik maliyetini eklemenin en makul şekli ;katedilen kilometre ile normal lastik ömrü ilişkisini kurmaktır.Araçlarda kullanılan lastik sayısı yedek lastik dahil bellidir ve toplam lastik maliyeti bulunur. Toplam lastik maliyetini ekonomik olarak katedeceği kilometreye bölersek bir kilometreye düşen miktar saptanır. Bu miktar seferde kaç kilometre yol yapılmışsa onunla çarpılarak ilgili seferin maliyeti bulunup; bulunan maliyete eklenir.

Paralı Otoyol-Otoban- Köprü Geçiş ve Feribot(Ro-Ro) Ücretleri

Bu tür ücretler makbuz karşılığı ödendiği zaman doğrudan sefer maliyetine eklenir.

Gümrük Vergileri

Gümrüklere giriş çıkışlarda ödenen vergiler, malı gönderen firma ile malı taşıyan nakliye firması arasında yapılan anlaşmaya bağlıdır. Eğer nakliye firması gümrük vergilerini ödeyerek malın taşınması konusunda gönderici ile anlaşmış ise ilgili maliyet hesaplarına yansıtılır.

Garaj ve Otopark Ücretleri

Uzun süreli seferlerde bu tür tesislere ödenen ücretler seferin maliyetine direkt olarak eklenir.

Yükleme ve Boşaltma Ücretleri

Yükleme ve boşaltma, tasnif işlemleri malı gönderen firmalarla anlaşmalı olarak yapılabilir. Anlaşma da ücretin nakliye firması tarafından ödenmesi kabul edilmişse direk olarak sefer maliyetine eklenir.

Seferle İlgili Direk Şoför Giderleri

Seferle ilgili olarak şoförlere sefere çıkmadan önce bir miktar avans verilir. Şoförler bu avandan belirli harcamaları ve ayrıca önceden bilinmeyen bazı giderleri karşılarlar. Sefer dönüşünde bu harcamalar incelenir, şoförle doğrudan ilgili giderler saptanarak sefer maliyetine eklenir.

Şoförler için söz konusu seferde ödenenler :

- Fazla mesai ücretleri
- Tehlike primleri (örneğin patlayıcı madde taşındığında)
- Römork takma primleri

- Yükleme primleri
- Geri dönüş primleri
- Verimlilik primleri(örneğin seferden zamanında ve çabuk dönme için)
- Harcırarlar

Yukarıdaki harcamalardan var olanlar direk sefer maliyetine eklenir.

Not : Şoförlere aylık olarak ödenen nakit tutarlı taban aylık ücreti indirek maliyet olarak ayrılır.

3.1.1.2 Endirekt Araç Sefer Maliyetleri :

- > Araç yıllık amortismanından sefere verilecek pay
- > Araç trafik sigorta primlerinden sefer için hesaplanacak pay
- > Motorlu taşıtlar vergisinden sefer için hesaplanacak pay
- > Araçlara yapılan kıymet artırıcı harcamalardan sefer için hesaplanacak pay
- > Araçların periyodik bakım ve onarım giderlerinden sefere düşen pay
- > Genel yönetim giderlerinden araç sefer başına hesaplanacak pay

Uluslar arası karayolu yük taşımacılığı yapan araçların maliyet hesaplarının sağlıklı biçimde saptanabilmesi için yukarıda belirttiğimiz bölümlere gereklerinin yerine getirilmesi, gerçek sonuçları saptanmış olan maliyet hesaplarının titiz bir çalışma ile yapılması ayrıca daha sonra yapılacak planlamalara da yardımcı olur ve

yöneticilere gerekli bilgileri sağlama olanağı verir. Yöneticiler de bu sonuçlara göre gerekli değişiklikleri ve organizasyonları yaparlar.

Araç Yıllık Amortismanlarından Sefere Düşen Payın Hesaplanması

Maliyet anlamında amortisman; taşıtların kullanılmasından veya başka nedenlerden ortaya çıkan değer kayıplarının maliyete dahil edilmesi işlemidir.

Burada uygulama taşıta uygulanacak yıllık amortisman payının sefer gün sayısına göre hesaplanacak maliyete eklenmesi gerekir.

Örneğin : Sefer 15 gün sürmüştü yıllık payın 24'te biri sefer maliyetine eklenmelidir.

Not : Kanımızca bir araç bir yılda 305 gün seferde bulunmuşsa kalan 60 gün genel yönetim giderlerine kaydedilir.

Araç Trafik Sigorta Primlerinden Sefer İçin Hesaplanacak Pay

Araç sigortaları

- Zorunlu
- İhtiyari, olmak üzere iki türdür.

Zorunlu Sigorta

Karayolları Trafik Kanunu'nun Zorunlu Mali Sigortası gereği "Mali Mesuliyet Sigortası" yapılması zorunlu olan akittir. Aynı kanun hukuki sorumluluğu araç sahibine yüklemiştir.

İhtiyari Sigortalar :

- Kasko
- Yüksek Hadli İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortası

Kasko sigortaları ; tam kasko olarak yaptırılmalıdır. Bu durumda sigorta

- Aracın yanması
- Kaza geçirmesi sonucu ortaya çıkan hasarları karşılar

Kısmi kasko ; yanma ve çalınma hasarlarını karşılar.

Nakliye şirketleri çok sayıda araç çalıştırdıklarından filo esasına göre de sigorta primlerini ödeyebilirler. Bu durumda her araca isabet edecek yıllık miktarları sigorta şirketi tarafından hesaplanabilir.

Motorlu Taşıtlar Vergisinden Sefer İçin Hesaplanacak Pay

Karayolları motorlu taşıt sahipleri “ Motorlu Taşıtlar Vergisi’ni “ ödemek zorundadırlar.

Belli bir sefere isabet eden vergi miktarı : yıllık ödenen taşıt vergisi miktarının sefer gün sayısına bölümü ile bulunur.

Formülü :

$$\frac{\text{Yıllık Taşıtlar Vergisi}}{\text{Yıllık Sefer Gün Sayısı}} = \text{Bir Sefer Günü Başına İsbet Eden Vergi}$$

Örneğin ;

- Aracın yıllık M.T. vergisi 2.100- YTL

- Aracın seferde olduğu gün sayısı 300 gün ise

$$2100/ 300 = 7- \text{ YTL bir gün için}$$

Araç son seferini 15 günde tamamlamışsa :

$$15 \times 7 = 105- \text{ YTL maliyete eklenir.}$$

Araçlara Yapılan Kıymet Artırıcı Harcamalardan Sefer İçin Hesaplanacak Pay

Araçlar üzerinde yapılacak kıymet artırıcı harcamalar araçların maliyet bedeline eklenir. V.U.K. madde 272

Araçlarda kıymet artırıcı harcamalar

- Ekleme ve genişletmeler
- İyileştirme ve geliştirmeler
 - Turbo düzeni ekleme
- Kasaya hidrolik lift veya vinç taktırma (yükleme ve boşaltmayı çabuklaştırmak için)
- Araç kabinlerini yataklı kabin şeklinde tadil etme (uzun süren seferlerde konaklama maliyetini düşürmek için)

Araçların Periyodik Bakım ve Onarım Giderlerinden Sefere Düşen Pay

Araçların bakım konusu sürekli dir. Bu süreklilik bozulma ve onarım giderlerini azaltır.

Onarım giderleri aracın ömrünü uzatıyorsa bu tür büyük harcamalar aktifleştirilir ve amortisman a tabi olur.

Onarım giderleri aracın değerini artırmıyor, kapasitesini korumak için yapıyorsa aracın maliyetine eklenmez.

Bakım ve onarım giderleri aracın verimli çalışmasını sağlamak ve ömrünü uzatmak için yapılır.

Bakım ve onarım giderleri

- Yedek parça ve malzeme giderleri
- Bakım –onarım, işçilik giderlerinden oluşur.

Bakım ve onarım işletme dışında yaptırılırsa fatura alınır. Faturada kullanılan malzeme ve işçilik harcamaları gösterilir, bunlar denetlenmelidir. Bakım ve onarım işletmenin kendi atölyelerinde yapılabilir. Bu kullanılan malzemeler stok sistemi ile izlenmeli ve istek fişi ile istenmelidir. Böylece denetimleri kolaylaşır. Bu işte çalışan teknik elemanların brüt ücret, SSK İşveren Payı ve diğer primler araçlar üzerinde yapılan çalışma saatlerine göre belirlenmelidir.

Yıllık bakım ve onarım maliyetleri ara katedilen kilometreye bölünerek kilometre başına bakım ve onarım maliyeti bulunur ve söz konusu seferin gün sayısı ile çarpılır, seferin bakım ve onarım maliyet payı bulunmuş olur.

3.1.1.3.Genel Yönetim Giderlerinden Araç Sefer Başına Hesaplanacak Pay

Seferle doğrudan ilişkisi olmayan giderlerdir. Ancak işletmenin faaliyetini devam ettirebilmesi için zorunlu olan giderlerdir .Bu giderler dağıtım anahtarları yardımıyla seferle ilişkilendirilen giderlerdir. Bunlar:

- Bina ve ofis kiralari
- Elektrik giderleri
- Su giderleri
- PTT giderleri
- Bu yerleri sigortalama giderleri
- Bu yerlerin vergileri
- Bu yerlerin bakım ve onarım giderleri
- Ofis ve garajlarda çalışan personel giderleri
 - Ücretler
 - SSK işveren payları
 - Tazminat ve sosyal yardımlar
- Seyahat giderleri
- Kırtasiye ve büro giderleri

- Faiz, komisyon, aidatlar
- Reklam ve temsil giderleri
- Denetleme giderleri
- Mali müşavir ve yeminli mali müşavir giderleri
- Avukatlık ve danışma giderleri, v.s.'den oluşur.

3.2.SEFER MALİYETİNİN HESAPLANMASI VE MUHASEBE KAYITLARINA İLİŞKİN ÖRNEK UYGULAMA

X Uluslar Arası Nakliye İşletmesine İlişkin Uygulama

İşletme Hakkında Genel Bilgiler

X Uluslar arası Nakliyat ve Ticaret Anonim Şirketi,1980 yılında kurulmuş 7 ortaklı yurt dışı karayolu yük taşımacılığı yapan 500.000-YTL sermayeli şirkettir. İşletme'de değişik departmanlarda görev yapan dört büro personeli ve 10 şoför çalışmaktadır.

İşletmenin sefer maliyetinin hesaplanması ve muhasebe kayıtlarının işleyiş tarzının daha iyi anlaşılması için tek sefer düzenlenmiş ve bu sefere katılan bir şoförün ,dört büro personelinin aylık ücretleri ve giderleri hesaplamalara dahil edilmiştir.

İşletme Y ülkesine yapılan ve 20 gün süren sefer maliyetini hesaplanmaya çalışarak,bir seferin maliyeti çıkarılmaya çalışılacaktır.

Malı Yurtdışına Gönderen Firma İle Anlaşma

X Uluslar arası nakliye firması Y ülkesine yapılacak sefer için gönderici firma ile 13.000 € ya anlaşmışlardır. (1 Euro=1,600-YTL)

120	Alicilar	20.800	
	601 Yurtdışı Satışlar		20.800
	13.000X1,600=20.800		

Sefere Çıkan Şoföre Verilen Avans

X uluslar arası nakliye firması Y ülkesine yapılacak olan sefer için şoförüne 5.000 € avans vermiştir. (1 Euro= 1.600- YTL)

195 İş Avansları	8.000	
100 Kasa Hesabı		8.000
5.000€ * 1.600=8.000		

Direkt Seferin Muhasebe Kayıtları

Şoföre Verilen Avanstaki Sefer Sırasında Yapılan ve Direkt Sefer Maliyetine Dahil Olan Harcamalar

Akaryakıt ve Yağ Gideri

➤ Şoför yurtdışından aldığı 4.500€ mazot ve 25€'luk motor yağı faturası getirmiştir. (1 EURO= 1.600)

-----/-----			
740	Hizmet Üretim	760,00	
740.01.01	Akaryakıt Gideri	720,00	
740.01.02	Yağ Gideri	40,00	
	195 İş		760,00
-----/-----			

Araç Lastik Maliyeti

- Parçalanmış bir adet lastik yenileme faturası 95 €'dur.

-----/-----			
740	Hizmet Üretim Maliyeti	152,00	
740.02.01	Araç Lastik Maliyeti	152,00	
	195 İş Avansları		152,00
-----/-----			

Paralı Otoyol – Otoban, Köprü Geçiş, Feribot(RO-RO) Ücretleri

- Otoban ücreti olarak 60€, köprü geçiş ücreti olarak 15€, feribot ücreti olarak 50€'luk fatura getirilmiştir.

-----/-----			
740	Hizmet üretim Maliyeti	200,00	
740.03.01	Paralı Otoyol-Otoban	96,00	
740.03.02	Köprü Geçiş Ücreti	24,00	
740.03.03	Feribot(RO-RO) Ücreti	80,00	
	195 İş Avansları		200,00
-----/-----			

Gümrük Vergileri

- Şoförün çeşitli ülkelerden geçerken ödediği gümrük vergileri toplamı 1.500€'dur. (1 EURO= 1.600-YTL)

-----/-----			
740	Hizmet Üretim Maliyeti	2.400,00	
740.04.01	Ödenen Gümrük Vergileri	2.400,00	
	195 İş Avansları		2.400,00
-----/-----			

Garaj Otopark Giderleri

➤ Şoför çeşitli ülkelerden geçerken duraklama sırasında ödediği garaj ve otopark ücretleri fatura toplamı 1.250€'dur.

-----/-----					
740 Hizmet Üretim Maliyeti				2.000	
740.05.01 Garaj Otopark	2.000				
		195 İş Avansları			2.000
-----/-----					

Yükleme- Boşaltma Tasnif Gideri

➤ Yükleme ve boşaltma sırasında 10 € 'luk ufak bir harcama yapmıştır.

-----/-----					
740 Hizmet Üretim Maliyet				16,00	
740.06.01 Yükleme-Boşaltma Tasnif	16,00				
Gid					
		195 İş Avansları			16,00
-----/-----					

Şoföre Verilen Verimlilik Primi

➤ Ayrıca şoföre seferden zamanında ve çabuk dönmesi için verimlilik primi olarak 800- YTL verilmiştir.

-----/-----					
740 Hizmet Üretim Maliyeti				972	
740.07 Brüt Ücret	972				
740.07.02 Verimlilik Primi	800				
740.07.03 SSK İşveren Payı	156				
740.07.04 SSK İşsizlik İşveren	16				
		360 Ödenecek Vergi ve Fon			106,80
		360.01 Gelir Vergisi		102,00	
		360.02 Damga Vergisi		4,80	
		361 Ödenecek Sosy. Güv. Kes			292,00
		361.01 SSK Prim		268,00	
		361.02 SSK İşsizlik Pr		24,00	
		335 Personele Borçlar			573,20
		335.01 Şoförün Net Primi		573,20	
-----/-----					

Şoföre Verilen EURO'nun Kontrolü

	YTL Kontrolü	EURO Kontrolü
Şoföre Verilen Avans	8.000	5.000 €
Akaryakıt ve Yağ Gideri	760	475€
Araç Lastik Maliyeti	152	95€
Otoyol-Köprü, Feribot(RO-RO)	200	125€
Gümrük Vergileri	2.400	1.500€
Garaj Otopark Gideri	2.000	1.250€
Yükleme Boşaltma	16	16€
Kalan	2.472- YTL	1.545€

Şoföre Verilen Avansın Kur Artışı

➤ Seferden dönen şoför elinde kalan 1,545€'yu muhasebeye iade etmiştir. (1 €=1,610-YTL)

100 Kasa Hesabı	15,45	
646 Kambiyo Karları (1,610- 1,600)x 1,545		15,45

Genel Yönetim Giderlerinin Kaydı

➤ Nakliye firmasının Y ülkesine yaptığı sefer için aylık olarak gelen Elektrik,Doğalgaz,Su faturaları sırasıyla 150,300-100-YTL'dir ve banka hesabından karşılanmıştır.

770 Genel Yönetim Giderleri		550
770.01 Aydınlatma,Isıtma ve Su	550	
770.01.01 Aydınlatma Gideri	150	
770.01.02 Isıtma Gideri	300	
770.01.03 Su Gideri	100	
102 Bankalar		550

➤ Firmanın aylık telefon ve Fax faturası 350-100-YTL olarak firmaya gelmiştir. Ayrıca danışmanlık hizmeti olarak Mali Müşavirine 500-YTL ödenmektedir.

-----/-----			
770 Genel Yönetim Giderleri		950	
770.02 Haberleşme Giderleri	450		
770.02.01 Telefon Gideri	350		
770.02.02 Fax Gideri	100		
770.03 Danışmanlık Ücreti	500		
770 03.01 Mali Müşavir Ücreti	500		
	102 Bankalar		450
	103 Verilen Çek		500
-----/-----			

➤ Firma bilanço hesabında muhasebeleştirilmiş olan idari binanın aylık 800-YTL kirayı gider hesabına almıştır. Ayrıca 100-YTL apartman aidatı ödemektedir.

-----/-----			
770 Genel Yönetim Giderleri		900	
770.04 Bina Gideri	900		
770.04.01 Kira Gideri	800		
770.04.02 Aidat Gideri	100		
	100 Kasa Hesabı		100
	180 Gelecek Aylara Ait Giderler		800
-----/-----			

➤ Firma daha önce almış olduğu 175-YTL'lik kırtasiye malzemesinin 30-YTL'lik kısmını kullanmıştır.

-----/-----			
770 Genel Yönetim Giderleri		30	
770.05 Kırtasiye Gideri	30		
770.05.01 Büro Gideri	30		
	180 Gelecek Aylara Ait Giderler		30
-----/-----			

➤ Kargo gideri olarak aylık 65-YTL'lik harcama yapılmıştır.

-----/-----			
770 Genel Yönetim Giderleri		65	
770.06 Diğer Çeşitli Giderler	65		
770.06.01 Kargo Gideri	65		
	100 Kasa Hesabı		65
-----/-----			

➤ Firma demirbaş olarak daha önce aldığı bilgisayar için yıllık 300-YTL amortisman ayırmaktadır.

Aylık Amortisman Payı: Yıllık amortisman

12 ay

Aylık Amortisman Payı = 300-YTL =25-YTL/ay

12 ay

➤ Firma İdari Binasında çalışan 4 personelin aylık ücreti kişi başına 488.70-YTL dir. Firmanın personelinin ücret tahakkuk kaydı

-----/-----			
770 Genel Yönetim Giderleri		2.374,90	
770.07 Brüt Ücret	2.374,90		
770 .07.01 Esas Ücret	1.954,80		
770.07.02 SSK İşveren Payı	381,10		
770.07.03 SSK İşveren	39,00		
	360 Ödenecek Vergi ve Fon		260,92
	360.01 Gelir Vergisi	249,20	
	360.02 Damga Vergisi	11,72	
	361 Ödenecek		713,49
	361.03 SSK Primi	654,85	
	361.04 SSK İşsizlik	58,54	
	335 Personele Borçlar		1.400,49
	335.02 İdari Personel Net	1.400,49	
-----/-----			

Genel Yönetim Giderleri Toplamı

Aydınlatma,Isıtma ve Su Giderleri	550,00
Haberleşme Giderleri	450,00
Danışmanlık Ücreti	500,00
Bina Gideri	900,00
Kırtasiye Gideri	30,00
Diğer Çeşitli Giderler	65,00
Amortisman Payı	25,00
Esas Ücret	1.954,80
SSK İşveren Payı	381,10
<u>İşveren İşsizlik Payı</u>	<u>39,00</u>
TOPLAM	4.894,90

Bir seferin birim maliyeti= $\frac{\text{Aylık Toplam Genel Yönetim Giderleri}}{30\text{gün}}$

Bir seferin birim maliyeti = $\frac{4.894,90\text{-YTL}}{30\text{ gün}} = 163,16\text{-YTL/gün}$

Y ülkesine yapılan sefer 20 gün sürmüştür.Bu durumda:

$20\text{gün} \times 163,16\text{-YTL/gün} = 3.263,20\text{-YTL}$

Endirekt Giderlerin Muhasebe Kayıtları

Motorlu Taşıt Vergisi ve Trafik Sigortası Kaydı

Bilanço hesabında muhasebeleştirilmiş olan tır aracının Motorlu Taşıt Vergisi yıllık 1500-YTL' ve Trafik Sigortası 330-YTL'dir. Aylık sefer başına düşen vergisi ve Sigortası sırasıyla 125-27,50YTL'dir.

-----/-----			
740 Hizmet Üretim Maliyeti		152,50	
740.08 Tır Vergisi ve	152,50		
740.08.01 Motorlu Taşıt	125		
740.08.02 Trafik Sigortası	27,50		
	180 Gelecek Aylara Ait Giderler		152,50
-----/-----			

Sefer yapan tır aracının yıllık amortismanı 7.000-YTL'dir.

Aylık Amortisman Payı = Aracın Yıllık Amortismanı

12 ay

Aylık Amortisman Payı = 7.000-YTL = 583-YTL/ay

12 ay

Şoföre Verilen Ücret

T1	-----/-----			
	740 Hizmet Üretim Maliyeti		593,77	
	740 07 Brüt Ücret	488,70		
	740.07.01 Esas Ücret	105,07		
	740 07.02 SSK İşveren Payı	95,30		
	740 07 03 SSK İşveren	9,77		
	360 Ödenecek Vergi ve Fon			65,239
	360.01 Gelir Vergisi	62,309		
	360.02 Damga Vergisi	2,93		
	361 Ödenecek			178,37
	361.03 SSK Primi	163,71		
	361.04 SSK İşsizlik	14,66		
	335 Personle Borçlar			
	335.02 Şoförün Net	350,161		
	-----/-----			

Araca Yapılan Değer Artırıcı Harcamalar

➤ Tır aracına daha önce yaptırılmış olan çabuk ve kolay boşaltmalar için kullanılmak üzere vinç taktırılmıştır.İktisadi değerini artıracak bu harcama için 830-YTL amortisman ayrılmıştır.

$$\text{Aylık Amortisman Payı} = \frac{\text{Yıllık Ayrılan Amortisman Payı}}{12 \text{ ay}}$$

$$\text{Aylık Amortisman Payı} = \frac{830\text{-YTL}}{12 \text{ ay}} = 69,00\text{-YTL/ay}$$

Endirekt Giderlerin Toplamı

Tır Vergisi ve Sigortası	152,50
Sefer yapan tır aracının aylık amortismanı	583,00
Brüt Ücret	488,70
SSK İşveren Payı	95,30
SSK İşveren İşsizlik Payı	9,77
<u>Aracın iktisadi değer artırıcı amortismanı</u>	<u>69,00</u>
TOPLAM	1.398,27

$$20 \text{ gün süren seferin maliyeti} = \frac{\text{Toplam Endirekt Giderler} \times 20}{30 \text{ gün}}$$

$$20\text{gün süren sefer maliyeti} = \frac{1.398,27 \times 20}{30\text{gün}} = 932,18\text{-YTL}$$

➤ İşletmenin Y ülkesine yaptığı taşıma için, gönderici firma 13.000 €'yu işletmenin banka hesabına yatırmıştır.(1 €=1,630-YTL)

102 Bankalar	20.800	
100 Kasa	390,00	
120 Alıcılar		20.800
646 Kambiyo Karları		390,00
(1.630-1,600)X13.000 =390,00		

Satılan Hizmet Üretim Maliyeti Toplamı

Direkt Gider Toplamı	6.500,00-YTL
-Akaryakıt Gideri	720,00
-Yağ Gideri	40,00
- Lastik Gideri	152,00
-Otoyol,Otoban Gideri	96,00
- Köprü Geçiş Gideri	24,00
-Feribot (Ro-Ro) Gideri	80,00
-Gümrük Vergisi	2.400,00
-Garaj,Otopark Gideri	2.000,00
-Yük Boşaltma Gideri	16,00
-Şoföre Verilen Verimlik Prim Gideri	972,00
Endirekt Gider Payı	<u>932,18-YTL</u>
TOPLAM	7.432,18-YTL

X Nakliyat İşletmesinin Y ülkesine Yaptığı Seferin Hasılat-Maliyet Çizelgesi

Direk Maliyet Toplamı	6.500,00-YTL
Endirek Maliyet Toplamı	932,18-YTL
Genel Yönetim Giderleri Toplamı	3.263,20-YTL
Maliyet Toplamı	10.695,38-YTL
Hasılat	21.205,45 -YTL
-Yurtdışı Satışlar	20.800,00-YTL
-Kur Farkı Gelirleri	405,45-YTL
-Şoföre verilen Avansın Kur Artışı	15,45-YTL
-Mal Bedelinin Kur Artışı	390,00-YTL
NET KAR (Hasılat-Maliyet Toplamı)	10.510,07-YTL
-Hasılat	21.205,45 -YTL
-Toplam Maliyet(-)	10.695,38-YTL

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizin coğrafi yapısı Asya ile Avrupa arasında sahip olduğu jeopolitik konum sayesinde ülkemizi karayolu yük taşımacılığında daima ön plana çıkarmaktadır. Özellikle 1950'lerde hızlı bir şekilde alt yapı ve planlı kalkınma hamleleri sayesinde birtakım endüstrilerin kurulmasıyla ortaya çıkan hammadde sorunu ve mevcut ulaşım sektörleri içerisinde meydana gelen dengesiz gelişmeler karayolunun diğer taşıma sektörleri içerisinde ilk sırayı almasına neden olmuştur.

Ülkemizin dış ticaretinde önemli bir yeri olan karayolu taşımacılığımız son yıllarda meydana gelen siyasal değişiklikler ve sektör içerisinde oluşan amansız rekabet koşullarından olumsuz yönde etkilenmektedir. Özellikle Batı ve Doğu kapılarından boş giriş yapıp ülkemizden mal götüren yabancı araçların sayılarındaki artış bu konunun önemini ortaya koymaktadır.

Uluslar arası Karayolu eşya taşımacılığı, bütün mal ve hizmetlerin üretiminden önce başlayıp, tüketimine kadar uzanan bir süreci içine alır. Bu bakımdan firmalar katlanmış oldukları giderleri satış fiyatı olarak nihai tüketicilerine yansıtıp ekonomide bir piyasa fiyatı oluştururlar. Bütün işletmelerin ortak amacı olan kar sağlama politikası nihai tüketiciler içinde geçerlidir. Nihai tüketiciler kendileri için en avantajlı taşıma yöntemini tercih ederler. Bu nedenle en doğru fiyatlandırma politikası izleyen nakliye firmaları piyasada daha avantajlı konuma sahip olurlar.

Günümüzün en fazla taşıma yöntemi olarak tercih edilen karayolu eşya taşımacılığının uygun fiyatlandırma politikası yapabilmesi işletme yöneticilerinin en kısa zamanda uygun bir muhasebe düzeni kurmaları ve maliyetlendirme çalışmaları yapmaları ile gerçekleşir.. Maliyetlendirme çalışmalarının amacı:

-Taşıma hizmeti fiyatını saptamak

-Mevcut fiyatlarla karşılaştırmak

-Katlanılan maliyeleri gerek türleri gerekse ortaya çıktığı yerler olarak kontrol etmektir

İşletme faaliyetlerinin sürekliliği ve düzenli bilgilerin sağlanması da bir araç olan muhasebe bilindiği gibi finansal nitelikteki para ile ifade edilen olayları kaydeden, sınıflandıran, özetleyen, raporlayan ve bu bilgileri yorumlayan bir süreçtir. Bu bakımdan çalışmamızda işletmenin faaliyet dönemi içerisinde bir takım kıymet hareketlerini kayıtlayarak yapılan hizmetin maliyeti hesaplanmakta, satış hasılatıyla karşılaştırılarak işletmenin Kar/Zararı hesaplanmaya çalışılmıştır.

İşletme yöneticileri geçmiş maliyet bilgilerine dayanarak sefer itibarıyla aylık, üç aylık ve yıllık işletme bütçesini hazırlayabilirler. Maliyetlerin yüksek olduğu yerleri böylece tespit edip düzeltebilirler.

Aslında ekonomik ve politik kararlardan çok çabuk etkilenebilen bir sektör olmasından ve fiyatların tamamen arz ve talebe bağlı olmasından dolayı bütçenin hazırlanması oldukça güçtür. Bu bakımdan sektörde son yıllarda ortaya çıkan amansız rekabet ve artan maliyetler konunun önemini vurgulamakta ve bu analizlerin yapılmasını zorunlu hale getirmektedir.

Sonuç olarak işletme yöneticileri piyasada meydana gelen olumsuz gelişmelerden daha az etkilenmek ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gelişme göstermek istiyorlarsa;

1- Çalışanların en verimli çalıştıkları hatlara seferler yapmalıdır.

2- Taşınan yükün taşıma maliyeti ile hasılatı karşılaştırıldığında daha az karlılık sağlanması durumunda yapılan seferin programdan çıkarılmasına karar verilmelidir.

KAYNAKÇA

Aksıray, Aslıhan ve Diğ, Uluslar arası Taşımacılık Ön Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu, İthalat- İhracat Programı, Bursa, 2000

Barda, Süleyman, Ulaştırma Ekonomisi, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1973,

Beardshaw, John ve Palfreman David, The Organization in its Environment Pitman Publishing Inc, London, 1990

Bozkurt, Kadir, Uluslar arası Karayolu Yük Taşımacılığı Yapan İşletmelerde Muhasebe Organizasyonu ve Yük Maliyetlerinin Oluşumu, Marmara Üniversitesi İşletme Fakültesi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

Bağrıaçık Atilla, Yeni Gümrük Kanunu Çerçevesinde Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri, Bilim Teknik Yayınevi, 6.Baskı, İstanbul,2000

Çancı Metin ve Erdal Murat, Lojistik Yönetimi, İstanbul, Ağustos 2003

Çancı, Metin, Avrupa Birliğine Yönelik Karayolu Eşya Taşımacılığı ve Türkiye Taşımacılık Sektörü Üzerine Bir Uygulama, İstanbul Üniversitesi Doktora Tezi, İstanbul, 2002

Doukas, John ve G. Traulos Nicolas, The Effect of Corporate Multi Nationalism on Shareholders Wealth Evidence From International Acquisi Trons, The Jouinal of Finance, C: XLIII, s.5, Aralık 1998

HOWE W. Asquith , Cost Accounting Scranton, Pennsylvania, International Texbook Company, 1969,

Gürsoy, Yaser, Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi ASMMMO Yayını, Ankara, Haziran, 2005

Güven Özcan, İhracat Uygulamaları, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi, Ön Lisans Programı, A.Ö.F. Yayın No:445, Kasım 1994

Mutlu, Esin, Uluslar arası İşletmecilik, Marmara Üniversitesi, İstanbul, Mayıs 1999

Melemen Mehmet, Arzova S.Budak , Uygulamalı Uluslar arası Ticaret Finansman Teknikleri, Ticari İngilizce Alfa Yayınları, İstanbul, 1998,

Maaşoğlu Ender, İthalat- İhracat Kambiyo Mevzuatı Uygulamaları EDĞ Eğitim Danışmanlık Ltd.Şti., Bursa, Eylül 2003

Onursal, Erkut, Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulama, Orta Anadolu İhracatçı Birliği, Ankara, 1996

Özalp, İnan, Çokuluslu İşletmelerin Yönetimi, Kalite Matbaası, Ankara,1976

Ronen Simcha, Comparative and Multinational Management Wiley Series in International Business, Canada, 1986

Quayle, Michael ve Jones, Bryan Logistics, An Integrated Approach, Tudor Business Publishing, Newcastle, 1993

UND, “ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği Eğitim Merkezi” Sürücüler için Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, Yılmaz Ofset, 4. Baskı, İstanbul,1998

UND, “ Uluslar arası Nakliyeciler Derneği” Nakliye El Kitabı, Sağün Sektörel Yayınlar Dizisi 1, İstanbul, 1998

Çancı Metin, Dünya Online Günlük Köşe Yazıları, Uluslar arası Karayolu Taşımacılığımıza Bakış, 11.08.2005

26.02.2005 Tarihli ve 25739 Sayılı Resmi Gazete, Karayolu Taşıma Yönetmeliği

UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi, 23.09.2005

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Yıl:2005, Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları

UND, “UND'nin Sesi”, UND Yayınları, İstanbul, sayı: 236, Ocak 2005

Çekinmez, Vural, İhracatta Nakliye, İGEME- İhracatta Pratik Bilgiler Serisi,

Güllüler, Esin, İhracatta Kullanılan Uluslar arası Belgeler, İGEME Pratik Bilgiler Serisi, Mayıs,

1999 İGEME, İhracat Prosedürleri, İhracatta Kullanılan Uluslar arası Dökümanlar ,

UND, “Uluslar arası Nakliyeciler Derneği”, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı ADR Konvansiyonu, İstanbul, 29 Nisan 2003

UND, “Uluslar arası Nakliyeciler Derneği”, Ar-Ge ve İstatistik Departmanı, Ulaştırmanın Dış Ticaretteki Lojistik Önemi”, İstanbul, 2002

UND, Dünya Mal Ticaretinin Akışı ve lojistik Pazarı, Ar-Ge İstatistik Departmanı, İstanbul,25 Kasım 2002

<http://www.rmk-museum.org.tr>

<http://www.ubak.gov.tr>

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

<http://unece.org/seci>

<http://unece.org/trans/main>.

<http://www.dunyagazetesi.com.tr>

www.igeme.org.tr

<http://www.milliyet.com.tr>,