

türkiye üzerinden yapılan karayolu eşya taşımaları

ADİL SÖZMEN

İnş. Y. Müh.

TARİHÇE

Petrol fiyatlarının büyük ölçüde artması, petrol üreten gelişmekte olan ülkelerin gelirlerinde hızlı bir büyüme yaratmıştır. Bu ülkelerden olan İran ve Ortadoğu ülkeleri önemli miktarda yatırım ve tüketim malı ithaline başlamışlardır.

Avrupa ve Amerika ülkelerinden satın alınan malın taşınmasına en uygun transit geçiş bölgesi olan Türkiye üzerinden başlanılmıştır.

Önce, özellikle İran ve Irak'a yönelik taşımalar için demiryoluna başvurulmuşsa da istemlerin tümü karşılanamamıştır.

Demiryolu taşımasında VAN Gölü feribot bağlantısındaki darboğaz (işletme ve taşıt yönünden); İran ve Irak demiryolu kuruluşlarının TCDD işletmesi Genel Müdürlüğü ile anlaşmaya vardıkları kota miktarındaki yükü kabul edememeleri, sadece transit taşımaları değil Türkiye'nin yurtiçi demiryolu taşımalarına da olumsuz etki yapmıştır.

İran ve Irak hudutlarından geriye doğru birçok demiryolu istasyonu transit eşya vagonları ile dolmuş ve demiryolu ağında tıkanıklıklar başlamıştır. Biriken vagonların demiryolu ağından çekilip İran ve Irak'a gönderilebilmesini sağlamak için Bulgaristan'dan zaman zaman hiçbir transit eşyanın kabul edilmemesi yoluna gidilmiştir.

Gerek doğrudan demiryolu ve gerekse deniz-yolu-demiryolu kombine taşımaları ile zamanında ve yeteri kadar transit eşya taşınamaması ve yularıda belirtilen güçlükler; deniz limanlarımıza gelen transit eşyanın karayolu ile taşınmasının (denizyolu-karayolu kombine taşımalar) istenilen bir

düzeye ulaşamaması sonucu, mal ihraç ve ithal eden ülkeler doğrudan karayolu transit taşımalara yönelmişler ve bu taşımacılık ağırlık kazanmıştır.

Limanlarımız vasıtasıyla yapılan kombine taşımalar, Ülkemizde karayolu taşımacılığının yasal olarak düzenlenmemiş başıboş bir alan olmasının sonucu olarak ortaya çıkan taşıt arzı fazlalığına iş olanağı açmış olmakla beraber, kombine taşımalara yurtiçi taşımalardan daha yüksek fiyat uygulanmasına rağmen, yurtiçi ve uluslararası karayolu eşya taşıma fiyatları arasındaki fark, münferit taşımacıların yetersizliği ve bilinçsizliği, tecrübesizliği ve hiçbir denetimin yapılmaması nedenleriyle Ülkemizin gelir (döviz olarak) kaybına yol açmıştır.

Küçük kapasiteli karayolu taşıtlarının Türkiye ekonomisine bir katkısı bulunmayan transit eşyanın taşınmasında kullanılmasının, yurtiçi taşıma ücretleri ve taşıt bulma yönünden bazı eşyanın (gübre, çay, hububat, kömür vb.) taşınmasında özellikle bölgesel ve yerel olumsuz etkileri olmuştur.

Limanlar ve gümrük kapılarındaki işlemler çoğalmış, tıkanıklık ve karışıklıklar ortaya çıkmıştır.

Karayolu taşımalarında dingil ağırlıklarının denetlenmemesi, birçok ülke ile imzalanmış bulunan ikili karayolu taşıma anlaşmalarında taşıt dingil ağırlıkları ve boyutlarının ulusal yasalara (Trafik Tüzüğüne göre tek dingil azami ağırlığı 8 ton ve iki dingilli aks grubu azami ağırlığı 14.5 tondur) uygulanacağını açıkça belirtilmiş olmasına rağmen çok ağır dingil yüklerinin geçişine izin verilmesi, bu konuda hiçbir denetim ve önlem bulunmaması ulusal ihtiyaçlarımıza yeterli standartta yapılmış olan karayolu ağıımızın transit trafiğe ayrılmış güzergahlarında altyapının kısa zamanda harap olmasına ve ağır bakım, onarım giderlerine neden olmaktadır.

TRANSİT GEÇİLEBİLECEK ÜLKELER VE YOLLAR

Avrupa ve Amerika ülkelerinin ihraç ettiği malların Ortadoğu ülkelerine ve özellikle İran'a taşınmasında başlıca aşağıdaki ülkeler ve yollardan yararlanılabilir.

1. Sovyet Rusya :

a. Demiryolu : Gerek demiryolu ağı ve gerekse çeken, çekilen araçlar bakımından Sovyet Rusya demiryolları büyük miktarda transit eşya taşınması için yeterli kapasiteye sahipse, demiryolunun Sovyet Rusya'da geniş hat olmasının iki defa ya eşyanın vagonlardan aktarılması veya vagon bojilerinin değiştirilmesi zorunluluğunu yaratması (İran Rusya hududunda Culfa (Jolfa) da boji değiştirme istasyonu vardır), İran demiryolu kapasitesinin (alt-yapı ve işletme) fazla olmaması nedeniyle demiryolu taşımaları sınırlı düzeyde kalmaktadır.

Demiryolundan meteorolojik etkenlerle bütün yıl boyunca düzenli yararlanılamamasından başka, taşıma süresinin belirsizliği, taşınan eşyanın izlenme ve denetlenme olanaklarının kısıtlı olması gibi nedenlerle de çekici bir yol olmamaktadır.

b. Karayolu : Karayolu taşımacılığının Sovyet Rusya'da gelişmemiş olması, karayolu ulaşımının meteorolojik olaylara daha hassas bulunması, İran'ın karayolu taşımacılığının durumu ve demiryolu taşımacılığında sözügeçen taşıma süresinin belirsizliği, izleme ve denetleme hususlarındaki durum karayolu taşımacılığı içinde geçerli olduğundan transit taşımalarda büyük pay alabilecek bir alternatif değildir.

2. Ortadoğu ülkeleri :

Suriye ve Lübnan deniz limanlarından kombine yapılacak taşımalar.

Liman kapasitelerinin sınırlı olması, ülkelerin demiryolu ve karayolu taşımacılığının kendi ihtiyaçlarına bile yetecek bir düzeyde bulunmayışı, birden fazla ülkeden geçilmesi zorunluluğu, iklim koşulları, Ortadoğu ülkelerindeki siyasal durum ve karışıklıklar gibi nedenlerle bu ülkelerden transit taşımalar için yararlanma oranı çok küçük kalmaktadır.

3. Basra Körfezi limanları :

Süveyş kanalının açılmış olmasına rağmen, Basra Körfezindeki limanların kapasitesinin sınırlılığı, demiryolu ve karayolu bağlantılarının yetersizliği, İran karayolu taşımacılığının durumu, ülkenin ekonomik yönden en önemli kuzey-batı bölgesine uzaklığı, gemilerin boşaltma için uzun süre beklemeleri gibi nedenlerle bugün için ağırlık kazancak bir durum göstermemektedir.

4. Türkiye :

a. Demiryolu : Demiryolu taşımacılığı, çeken taşıt (transit taşımalar için sadece lokomotif ihtiyacı vardır) sıkıntısının giderilmesi, direkt eşya trenleri düzenlenmesi ve feribot bağlantılarındaki (İstanbul ve Van Gölü) işletme darboğazlarının giderilmesi ile transit taşımalarındaki payını büyük ölçüde artırabilir.

b. Karayolu : Karayolu açısından tüm ülkeler taşıtlarının hemen hemen hiçbir denetime tutulmadan yararlanmasına izin verilmesi rağbeti artırmaktadır.

Özellikle Doğu Anadolu'da belirli süreler yolların kardan kapanması dışında, karayolu açısından bütün yıl boyunca yararlanılabilmektedir.

c. Kombine taşımalar :

i. Demiryolu - karayolu : Bu çeşit taşımalar hemen hemen hiçbir denetime tutulmadan yararlanmasına izin verilmesi rağbeti artırmaktadır. Özellikle, belirli miktardan sonra İran taşımaları için darboğaz olabilecek Van Gölü feribot bağlantısına da yardımcı olmak üzere, demiryolu ağının İran'a yakın bölü-

münde yapılacak aktarma terminali ile eşya uzun mesafede demiryolu ile taşınacağından Kamu kuruluşunun geliri artacağı gibi, hem karayolu ağının yükü hafifliyecek ve hem de Türk taşımacılarına rakipsiz iş alanı açılmış olacaktır.

ii. Denizyolu - demiryolu : Bu taşımalarda bugün istenilen düzeyde değildir. Demiryolu taşımaları için belirtilen hususların sağlanması halinde yararlanma oranı artacaktır.

iii. Denizyolu - karayolu : Büyük ölçüde artmış olan bu taşımaların denetime tabi tutulması, düzenlenmesi halinde ülkenin yararlarının durumu değişecektir.

Değişik kamu kuruluşlarının yönetiminde bulunan limanların etkili bir şekilde işletilmesi, hizmet ve tarife yönünden koordinasyonun sağlanması, donatımın tamamlanması ve/veya artırılması halinde gerek denizyolu-demiryolu ve gerekse denizyolu-karayolu kombine taşımalarının payı artırılabilir.

Avrupa limanlarından feribotla getirilecek demiryolu vagonları ve karayolu taşıtları ile limanlarımızdan yapılan taşımaların artırılması olanağı vardır.

Ortadoğu ve özellikle İran için : Çeşitli taşıma türlerinden yararlanma olanağı bulunması; en kısa, güvenli ve ekonomik yolların olması bakımından transit taşımalar için en uygun bölge TÜRKİYE'dir.

TRANSİT TAŞIMALARIN TÜRKİYE'YE YARAR VE ZARARLARI

A. YARARLAR

Transit taşımaların Türkiye'ye aşağıdaki yararları olabilir.

1. Alt yapı

a. Limanlar :

Liman hizmetleri için alınan ücretlerin (günün koşullarına uygun ve benzer yabancı limanlardaki düzeye getirilmesi halinde) giderler çıktıktan sonra geri kalan kısmı yarar olacaktır.

Limanlarımıza gelen transit eşyanın karayolu ile taşınmasında, Türk taşımacılarının pek çok yönden yetersiz olanlarından birçoğunun (özellikle münferit taşımacılar ve çok sayıda kiralık taşıt kullananlar) gelişigüzel ve uluslararası cari taşıma fiyatlarının çok altındaki fiyatlarla yaptıkları taşımalar, limanlarımızda karışıklık ve yurtiçi taşımalara olumsuz etkilere neden olmaktan başka, döviz kaybına da yol açmıştır. Örneğin : Trabzon limanından yapılan koyun taşımaları.

Denizyolu - karayolu kombine taşımalarında limanlarımızdaki donatının (özellikle boşaltma ve yükleme donatımı) nitelik ve nicelik yönünden yetersizliği, gerekli donatının kısa zamanda sağlanması yolunda önlem alınmaması, liman hizmeti ücretlerinin günün koşullarına uygun ve benzer yabancı limanlardaki düzeye getirilmemesi, hatta sadece Türk vatandaşlarına uygulanması gereken liman özel tarifelerinden yabancıların yararlanmasına izin verilmesi, limanda çok düşük bedelle arazi kiralanması gibi nedenlerle kamu kuruluşları ve sonuç olarak ülke kayba uğramıştır. Örneğin : Trabzon limanında pnömatik boşaltıcılar bulunmadığından, gemiler kendi donatılarını kullanmışlar ve ton başına 30 TL.sı civarındaki hizmet ücreti yerine sadece 4 TL.sı ödemişlerdir.

b. Karayolu :

Karayolunun bakım, onarımı ve korunması ile karayolu ve taşımanın yönetimi için ücret alınması ve alınacak ücretlerin Ülke bunlar için yapılan giderlerin toplamından fazla olması halinde, arada ki fark Ülkenin yararidir.

2. Petrol ürünleri satışı :

Ülkemiz yeterli petrol kaynaklarına sahip olmadığından petrol ürünleri ithal edilmektedir. Bu durumda akaryakıt ve yağın Ülkeye maliyetine belirli oran eklendikten sonra yabancılara satılması halinde bu ek miktar Ülkenin yararı olabilir.

Bugün Türkiye'de akaryakıt Devletçe sübvansiyone edilmekte ve diğer ülkelere göre düşük fiyatla satılmaktadır.

Devletçe sübvansiyone edilen petrol ürünlerinden yabancıların da (Türkiye ekonomisine katkısı olmıyan eşyanın taşınmasında) yararlanmaları ve bunların Türk parası ile satılması Ülkenin kaynaklarının (döviz olarak) zengin ülkeler hesabına kaybedilmesidir.

3. Taşıt bakım ve onarım hizmetleri :

Ülkemizde işçiliğin bir bakıma ucuz olmasına karşılık yeterli nitelikte bakım ve onarım işyerinin bulunmaması; yedek parçanın pahalı olması ve güç bulunması nedenleriyle yabancı taşımacıların tercih edecekleri bir durum yoktur. Ayrıca yedek parçanın dövizle ithal edilmesi zorunluğu olduğundan, satışın da yabancı para ile yapılması gerekecektir. Bu ise karışık kambiyo ve döviz işlemleri ile yapılabilir.

4. Konaklama :

Uluslararası karayolu eşya taşımalarında çalışan personelin (genellikle tek bir şofördür) çoğunlukla taşıt içinde yatması, yiyeceklerini büyük ölçüde beraberinde getirmeleri, transit güzergah üzerinde temiz ve makul fiyatlı konaklama tesislerinin bulunmayışı dolayısıyla önemli gelir alanı olarak görülmemektedir.

Taşıtların duraklama ve parketme için ödiyecekleri parada Ülke çapında önemli bir miktara ulaşamaz.

Konaklama, taşıt bakım ve onarımı hizmetlerinde lisan da ayrı ve ek sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

5. Taşıt sahiplerine iş alanı açılması :

Karayolu taşımacılığının yurtdışında düzenlenmemiş olmasının sonucu ortaya çıkan boş kapasiteye, özellikle kombine taşımalarda iş alanı açılmaktadır. Ancak işletme giderlerinin büyük kısmı dış kaynaklara ve dövizle dayanan karayolu taşıt filosunun dengesiz ve geçici olarak büyümesi arz-talep dengesini daha da bozabilecek ve gelecekte sorunlar ortaya çıkarabilecektir. Karayolu taşımacılığına yatırılacak kapitalin endüstriye yönlendirilmesi ülke yararına olacaktır.

6. Döviz geliri :

Taşımaların Türk taşımacılarınca ve dövizle yapılması ve etkili bir denetimle yarar sağlanabilir.

Karayolu taşımacılığının büyük istihdam yaratan bir sektör olmadığı, taşıtların satınalma bedeli ile işletme giderlerinin (personel giderlerinin bir kısmı hariç, amortisman, lastik, akaryakıt, yağ, bakım ve onarım giderleri) döviz olarak ödendiği gözönüne alınmalıdır.

Navlun ücreti olarak alınan dövizden, döviz olarak ödenen tüm işletme giderleri ile karayolu altyapısına verilen zararlar (altyapıda da işçilik ve bir kısım malzeme dışındaki tüm giderler (makine ve teçhizat ve bunların işletme giderleri, malzeme) ve ayrıca trafikte meydana getirilen sıkışıklık, tıkanıklık, hizmet düzeyinin düşmesi ve kazalar nedeni ile olan döviz kayıplarının toplamı düşüldükten sonra geri kalan net döviz gelirinin esas alınması zorunludur.

B. ZARARLAR

Transit taşımaların yaratacağı zararlar aşağıda özetlenmiştir.

1. Altyapı :

a. Limanlar :

i. Transit taşımalara, liman kapasitesinin Ülke ihtiyaçlarını karşılayan bölümünden geri kalan miktardan fazlasının ayrılması halinde, Ülke taşımacılarına olabilecek olumsuz etkiler,

ii. Yurtiçi ihtiyaçlara göre planlanan süreden önce yeni yatırımlar gerekmesinin, kalkınma planında diğer sektörler için kullanılabilecek fonların ulaştırma sektörüne aktarılmasının sakıncaları.

b. Karayolu :

i. Yurtiçi ihtiyaçlara göre projelendirilmiş ve yapılmış altyapının, Ülke ihtiyaçlarından artan miktardan fazlasının transit taşımalara ayrılması halinde, yurtiçi taşıma ve trafikte darboğazların ortaya çıkması,

ii. Karayolu artık kapasitesinin erken yıllarda dolması sonucu, ileriki yıllarda yapılacak yatırımların öne alınması zorunluğu ve böylece Ülkenin kalınmasına ayrılan fonların, ülke ekonomisine bir katkısı olmıyan transit eşyanın taşınması için kullanılması,

iii. Proje ve yapım standartları yurtiçi ihtiyaçlara ve trafik hacmine uygun olan karayolu altyapısının ağır dingil yüklü taşıtlar tarafından tahrip edilmesi, bakım ve onarım giderlerinin büyük ölçüde artması, verilen zararların zarara neden olan taşımacılardan alınmaması halinde Ülke kaynaklarının yabancılar yararına kullanılması,

iv. Aşırı yüklemelerin ve ağır taşıt oranının çoğalması ve sonuç olarak altyapı tahribatının hızlanması, ömrünün kısalması,

v. Karayolunda sıkışıklık ve tıkanıklıklar olması, zaman kaybı, hizmet düzeyinin düşmesi, kazaların artması nedenlerine bağlı Ülke kayıpları.

2. Taşıtların transit taşımalara ayrılması :

a. Türkiye taşıt filosunun artık kapasitesinin üzerindeki miktarların transit taşımalara ayrılması ile yurtiçi ve uluslararası taşımalarda darboğazlar çıkması

b. Yurtiçi taşıma ücretlerinin çok düşük olmasına (karayolu taşımacılığının düzenlenmemiş olması, vergilemedeki yetersizlik, aşırı yüklemelere gözyumulması, trafik denetiminin yokluğu veya yetersizliği, taşıt satınalma düzeni, şoförlerin nizamla aykırı olarak uzun süre çalıştırılması, akaryakıtın Devletçe sübvansiyone edilmesi gibi nedenlerle) karşılık transit taşımalarda daha fazla ücret ödenmesinin taşıma ücretlerinin özellikle bölgesel ve yerel olarak (hububat, gübre, kömür, tarımsal ürünlerin taşınmasında) artması.

3. Taşıt filosunun büyümesi

Karayolu taşımacılığının yasal olarak düzenlenmemiş olması, münferit taşımacılık ve kişilerin bilinçsiz olarak hiçbir kayda bağlı olmadan taşıma piyasasına girebilmeleri nedeniyle, hiçbir pazarlama ve maliyet etüdü yapılmadan taşıt filosunun büyütülmesi ulusal kapitalin gereksiz yere yabancılar hesabına kullanılmasından başka, karayolu taşımacılığındaki arz - talep dengesini daha bozabilecek bir durum yaratması, diğer taşıma türleri (demiryolu, denizyolu) ile haksız rekabetin artması,

4. Güvenlik yönünden denetimin güçleşmesi, kaçakçılığın artması :

Gerek doğrudan transit geçen ve gerekse kombine taşımalarda kullanılan taşıt sayısının artması, ülkeye giriş ve çıkışların çoğalması, işlemlerin belirli süre içinde bitirilmesi zorunluğu hertürlü güvenlik yönünden denetimi zorlaştırdığı gibi, kaçakçılığın büyük ölçüde artmasına neden olması,

5. Türk ürünlerinin pazarlarına olumsuz etkiler :

Türkiye'nin satabileceği ürünlerin, Türkiye'den doğrudan veya kombine taşıttırılması (Türk taşımacılara) ile Türkiye'nin pazarlarına yabancıların rakip olmalarına kolaylık sağlanması,

Örneğin : Yunanistan ve İtalya'dan elmanın, Romanya'dan koyunun İran'a satılması.

6. İşlemlerin artması :

Transit eşya taşımalarının artışına paralel olarak ulaştırma, gümrük, polis, trafik vb. hizmetlerin çoğalması ve ek giderlere neden olması.

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMALARI

Uluslararası karayolu eşya taşımaları, karayolundan uluslararası taşımalarda transit geçişin serbestliği ilkesi ile vergi, gümrük ve diğer bazı konularda kolaylıkları öngören 20.Nisan.1920 tarihli "Barselona Sözleşmesi" de gözönüne alınarak çok taraflı veya ikili karayolu taşıma anlaşmalarına göre yürütülmektedir.

A. Çoktaraflı Karayolu Taşıma Anlaşmaları

Ülkemizin de üyesi bulunduğu "ULAŞTIRMA BAKANLARI AVRUPA KONFERANSI" (UBAK) (1) Bakanlar Konseyi 1.Ocak.1974 tarihinden başlamak ve üç yıllık deneme süresini kapsamak üzere üye ülkeler arasında eşya taşımalarına tam serbestlik veren çoktaraflı bir kota sistemini kabul etmiş ve uygulamaya başlamıştır.

Üye ülkeler için saptanan toplam 372 belgelik kotadan Türkiye'ye ayrılan sayı 13 tür. (2)

B. İkili Karayolu Taşıma Anlaşmaları :

Uluslararası karayolu taşımaları büyük çoğunlukla ikili karayolu taşıma anlaşmalarına göre yapılmaktadır. (3)

1968 - 1972 yılları arasında Yugoslavya, Ürdün, Romanya, Bulgaristan, Macaristan, Irak, Belçika,

(1) "EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT" (ECMT) "CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORT" (CEMT) ULAŞTIRMA BAKANLARI AVRUPA KONFERANSI'nın üyeleri : Almanya Federal Cumhuriyeti, Avusturya, Belçika, Birleşik Krallık, Danimarka, Fransa, Hollanda, İspanya, İsveç, İtalya, Lüksemburg, Norveç, Portekiz, Türkiye, Yugoslavya, Yunanistandır. Avustralya ve Japonya yarı üye, Kanada ve Birleşik Devletler gözlemci olarak Konferans çalışmalarına katılmaktadır.

(2) (3) Ek bilgi için: Adil SÖZMEN, "TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMALARI", KARAYOLLARI BÜLTENİ Mart 1977 Bakınız

Afganistan, Fransa, Avusturya, Kuveyt, Yunanistan, Hollanda ve İtalya arasındaki karayolu anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile İran arasında demiryolu ve karayolu transit taşımaları kapsıyan "Türkiye - İran Transit Anlaşması" 961 sayılı kanunla onaylanmış ve 16.5.1968 gün ve 12900 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

Bu Anlaşmada : Transit taşımalardan ücret alınmaması; iki ülke arasındaki taşımaların da transit gibi kabul edilmesi taşıma ile ilgili hizmetlerde Türk vatandaşlarına sağlanacak her türlü indirim ve ayrıcalıkların İranlılara da uygulanacağı gibi hükümler bulunması ve taşımalar yönünden Ülkemiz aleyhine büyük dengesizlik bulunduğundan 1974 yılı Temmuz ayında, 10 yıl yürürlükten sonra, anlaşma feshedilmiştir.

Yeni bir anlaşma imzalanmadığından İran plakalı taşıtlardan 6/8458 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına göre ton x km için 15 kuruş ücret alınması gerekiyordu. Mektup teatisi ile bir yıl için bu ücret ton x km için 9 kuruşa indirilmiştir.

Türkiye ile İran arasında 1975 yılında imzalanan Çerçeve Anlaşma'ya bağlı olarak İran Hükümeti, gerek ulaştırma ve gerekse diğer alanlarda (genellikle ortak projeler için) vermeği vaat ettiği kredileri fizibilite etüdlerinin (ulaştırma yatırımları İran'a yapılacak taşıma yönünden gerekli olabileceğine göre Türkiye bakımından fizibilite etüdüne gerek yoktur. Alınabilecek kredilerin (faiz ve diğer giderleri dahil) yatırımdan yararlananlardan alınacak ücretlerle ödenmesinin garanti edilmesi gerekir) sonucuna bağlamakta ve verilebilecek kredileri karayolu geçiş ücreti ile birlikte ileri sürmektedir.

Verilebileceği söylenen muhtemel ve mevhum kredilerden Ülkenin yararları, karayolu taşımalarının verdiği zararlardan büyük olabileceksen krediler ile karayolu geçiş ücretlerinin birarada ele alınması doğaldır.

Ancak, iki yıla yakın zaman geçmesine ve kağıt üzerine 1 Milyar 200 Milyon Dolar olarak belirlenmesine karşılık verilen kredi vaad edilenin yüzdesi olarak ifade edilebilecek büyüklüğe bile erişmemiştir.

Bazı ülkelerle karayolu taşıma anlaşması imzalanmamış, mektup teatisi yolu ile belirli konular çözümlenmiştir.

Karayolu taşıma anlaşmaları, her ülke için çok farklı hükümleri ihtiva etmekten başka, değişik tertipte, bazılarında birçok konular eksik ve noksan, değişik ve yetersiz terminoloji ile imzalanmış bulunduğundan uygulama ve izlemede güçlükler yaratılmaktadır.

Bazı ülkeler için (kısmen, o zamanki uluslararası karayolu eşya trafiği ve Türkiye'nin taşıt filosunun durumu gözönüne alınarak) tam serbestlik tanınmasına karşılık, bazı ülkeler için kota veya ücret, diğer bazıları için ise hem kota ve hem ücret sistemi kabul edilmiştir.

Karayolu anlaşmaları ile ilgili olarak yukarıda belirtilen hususların sakıncaları ve yarattığı güçlükler, özellikle transit taşımaları düzenleme "Esasları"nın (7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı eki) uygulanmasına geçilmesinde açıkça ortaya çıkmıştır.

Ancak uygulamadaki yetersizlik ve denetimdeki etkensizlik dolayısıyla karayolu taşıma anlaşmalarının ücret ve kotaya ilişkin hükümleri yerine getirilememekte, yabancı ülke taşıtları istedikleri gibi taşıma yapmakta herhangi bir güçlükle karşılaşmamaktadır. Hatta, bazen anlaşması olmayan ülke taşıtları daha uygun koşullar sağlayabilmektedirler.

Taşımalardan ücret alınması : 15.7.1967 gün ve 12648 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 4.7.1967 gün ve 6/8458 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den transit geçen eşya taşıtlarından ton x km için 15 kuruş (1 US Doları = 9.00 TL'dan 0.0167 US Doları) boş taşıt ve römorklarından ayrı ayrı 2000 TL'sı (222 US Doları) alınması öngörülmüştür.

Ancak ikili karayolu taşıma anlaşmaları ve mektup teatisi ile ülkelerin pek çoğundan ücret alınmaması yoluna gidilmiştir.

TIR GÜMRÜK SÖZLEŞMESİ

8.10.1966 gün ve 12421 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 7.9.1966 gün ve 6/7051 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan "TIR KARNELERİ TEMİNATI ALTINDA ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARINA DAİR GÜMRÜK SÖZLEŞMESİ" (TIR SÖZLEŞMESİ) (4) sadece uluslararası karayolu eşya taşımalarında gümrük kolaylığı sağlayan bir sözleşmedir.

"TIR SÖZLEŞMESİ" pekçok kişi tarafından yanlış olarak karayolu taşımalarını düzenliyen ve taşımaya izin veren bir sözleşme olarak bilinmektedir. (5)

TIR SÖZLEŞMESİ'ne göre her ülkede gümrük yönünden garantör bir kuruluş (Türkiye'de Ticaret

(4) "COSTUM CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF THE TIR CARNETS" (TIR CONVENTION)

(5) Ek bilgi için; Adil SÖZMEN, "TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMALARI", KARAYOLLARI BÜLTENİ Mart 1977, bakınız.

Odalari, Sanayi Odalari ve Ticaret Borsalari Birliği) tayin edilmektedir. Bu kuruluşun, yabancı ülke garantör kuruluşları ile karşılıklı olarak dağıttığı kar-neler Sözleşme'ye katılmış olan ülkeler gümrük teşkilatınca teminat olarak kabul edilir. Bu kar-ne-ler uluslararası taşıma yapmaya izin vermez.

"TIR SöZLEşMESİ"ne göre her ülkede garan-tür olarak tayin edilen kuruluşun bağlı olduğu ulus-lararası organizasyon "ULUSLARARASI KARAYO-LU TAşIMA BİRLİğİ" "INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION" (I.R.U.) dir.

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI KARAYOLU TAşIT FİLOSU

Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığı 1960 ların ortalarına doğru başlamıştır.

abuk bozulabilir, değeri az, mevsimlik tarım-sal ürünlerimizin ihracının güvenli, zamanında ve makul fiyatlarla yapılabilmesi amacı ile teşvik ko-laylıkları (gümrük muafiyeti, beş yıl süreli kredi gi-bi) sağlanarak çekici kamyon (karayolu traktörü) ve frigorifik yarırmorktan oluşan taşıtların itha-line izin verilmesi ve Türkiye üzerinden yapılan karayolu transit eşya taşımalarındaki büyük artış sonucu, Türkiye'nin uluslararası karayolu taşıma filosu hayli büyümüştür.

Ulaştırma Bakanlığından 1.3.1977 tarihine ka-dar 157 firmaya uluslararası taşımacı belgesi veril-miş bulunmaktadır.

157 firmanın sahip olduğu ve kiralamış bulun-duğu taşıtların cins, sayı ve kapasiteleri TABLO: I de gösterilmiştir.

Bu miktarlara, iflas durumunda bulunan ve Ba-kanlar Kurulu Kararı ile şirket olarak (tüm varlık, borçları, hak ve vecibeleri ile) Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne devir edilmiş bulu-nan ve birkaç yıldır hiçbir faaliyet gösteremeyen FRINTAş şirketinin 130 çekici kamyonu ve 170 ka-dar yarırmorku dahil değildir.

Yıllardır hiçbir önlem alınmadan hertürlü tahri-bata karşı bırakılan taşıtların ne durumda olduğu ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün (yöne-tim, karayolu taşımacılığın özellikleri, personele ödenebilecek cret, FRINTAş şirketinin mevcut personeli, pazarlama, taşıtların bakım ve onarımı gibi çeşitli sorunları zmliyerek) taşıt filosundan nasıl ve ne lde yararlanabileceği bilinmemek-tedir.

Taşımacıların sahip oldukları taşıtların taşıma kapasiteleri toplamına göre 500 tondan yukarı, 500 - 200 ton ve 200 tondan aşağı olmak üzere taşıma-cılar gruplandırılmış ve bunlara alt bilgi TABLO II de gösterilmiştir.

Taşıt filosunun, (taşıt kapasiteleri toplamına göre):

% 53 ne 15 firma, % 24 ne 29 firma ve geri kalan % 23 ne 113 firma sahip bulunmaktadır.

TABLO 1
TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI KARAYOLU TAşIT FİLOSU

		Taşımacıların sahip olduğu taşıtlar	Taşımacılarda kiralananmış taşıtlar	Toplam
ekici kamyon	Sayı	1597	1253	2850
Yarırömork	Sayı	1703	1259	2962
	Kapasite Ton	33129	24288	57417
Kamyon	Sayı	189	8721	8910
	Kapasite Ton	1920	73947	75867
Toplam	Sayı	1892	9980	11872
	Kapasite Ton	35049	98235	133284

Bu filo için yatırılmış olan kapital : ekici kamyon ve yarırmork bedelinin ortalama 1.5 milyon TL. sı ve kamyon bedelinin 0.5 milyon TL. sı olduğu kabul edilirse,

ekici kamyon, yarırmork	$2850 \times 1.5 = 4$ Milyar 275 Milyon TL.
Kamyon	$8910 \times 0.5 = 4$ Milyar 455 Milyon TL.
Toplam	8 Milyar 730 Milyon TL.
(1 US Doları - 17.50 TL. dan takriben 500 Milyon US Doları)	

TABLO 2
TÜRK TAŞIMACILARIN SAHİP OLDUĞU ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIT
FİLOSUNUN DAĞILIMI

		Taşıt taşıma kapasitesi toplamı			Toplam
		500 tondan yukarı	500 - 200 ton	200 tondan aşağı	
Firma	Sayı	15	29	113	157
	%	10	18	72	100
Çekici kamyon	Sayı	840	418	339	1597
	%	53	26	21	100
Yarırömork	Sayı	916	411	376	1703
	%	54	24	22	100
Yarırömork	Kapasite ton	18080	8339	6490	33129
	%	55	25	20	100
Kamyon	Sayı	29	14	146	189
	%	15	7	78	100
Kamyon	Kapasite ton	297	143	1480	1920
	%	16	7	77	100
Toplam	Sayı	945	425	522	1892
	%	50	22	28	100
Toplam	Kapasite ton	18377	8482	8190	35049
	%	53	24	23	100

500 tondan yukarı filoya sahip firmalara ait bilgi TABLO 3 de 500-200 tonluk filoya sahip firmalara ait bilgi TABLO 4 dedir.

TABLO 3
500 TONDAN YUKARI TAŞIT FİLOSUNA SAHİP TÜRK TAŞIMACILARI

Taşımacı	Çekici Sayı	Yarırömork		Kamyon		Toplam	
		Sayı	Kapasite Ton	Sayı	Kapasite Ton	Sayı	Kapasite Ton
1. TRANSTİTKO	93	93	2022			93	2022
2. ERŞEN	91	82	1631			82	1631
3. TÜRSPED	73	73	1511			73	1511
4. TUZCUOĞLU	71	142	2965	25	253	167	3218
5. URALLAR	67	62	922	2	24	64	946
6. ULUSOY	63	60	1209			60	1209
7. EGEMAN	60	72	1408			72	1408
8. İNTO	60	53	994			53	994
9. BERGAMA	47	48	1013			48	1013
10. ESİN	45	57	1062	2	20	59	1082
11. M. EMİN SELAMOĞLU	43	45	839			45	839
12. ENVER ÖZVARNALI	37	37	782			37	782
13. UMUMİ MAĞAZALAR	31	32	621			32	621
14. İSTANBUL BEYNELMİLEL	30	30	551			30	551
15. HALUK KONYALIOĞLU	29	30	550			30	550
Toplam	840	916	18080	29	297	945	18377
Tüm filodaki oranı %							
(Taşımacıların sahip olduğu filo)	53	54	55	15	16	50	53

TABLO 4
500 - 200 TONLUK TAŞIT FİLOSUNA SAHİP TÜRK TAŞIMACILARI

Taşımacı	Çekici Sayı	Yarırömork		Kamyon		Toplam	
		Sayı	Kapasite Ton	Sayı	Kapasite Ton	Sayı	Kapasite Ton
1. AK - ÇİM	23	21	419			21	419
2. EKONTUR	21	20	394			20	394
3. ENTAŞ	21	19	307			19	397
4. MARTAŞ	20	22	458			22	458
5. UNİTRANS	20	18	367			18	367
6. ALİ İRFAN SOLMAZER	20	15	330			15	330
7. BUSTAŞ	20	15	221			15	221
8. DÜNYA	19	18	403			18	403
9. MİSTRANS	16	15	350	1	11	16	361
10. KERVAN	15	13	352			13	352
11. TRANSTUR	15	15	345			15	345
12. KOŞAROĞLU	14	15	271	3	23	18	294
13. HOROZ	13	17	345	3	32	20	377
14. TRANSURAL	13	15	245			15	245
15. CİLAM	13	13	242			13	242
16. UTAŞ	13	11	228			11	228
17. TOROS	12	12	272	4	40	16	312
18. ÜNLÜ KAHRAMAN	12	10	198	2	25	12	223
19. TEMEL TRANSPORT	12	10	188	1	12	11	200
20. CONTEX	11	17	276			17	276
21. NATRANS	10	12	261			12	261
22. HAKAN	10	12	239			12	239
23. BARIŞKANLAR	10	10	225			10	225
24. BORNAK	10	10	232			10	232
25. SEVEN	10	11	218			11	218
26. MOVAS	10	10	207			10	207
27. MARATON	10	10	205			10	205
28. CEYHAN FIRAT	10	10	200			10	200
Toplam	418	411	8339	14	143	425	8482
Tüm filodaki oranı %							
(Taşımacıların sahip olduğu filo)	26	24	25	7	7	22	24

Karayolu taşıt filosu ile Türkiye ile Orta Avrupa ülkeleri arasında yapılabilecek ortalama aylık ve yıllık taşıma (tek yönlü olarak) TABLO 5 de gösterilmiştir.

TABLO 5
KARAYOLU TAŞIT FİLOSU İLE YAPILABİLECEK AYLIK VE YILLIK TAŞIMA
(tek yönlü)

Taşıtın bir ayda yapabileceği ortalama seyahat (gidiş dönüş) sayısı	Filonun sadece yarırömork bölümü		T ü m f i l o	
	Aylık Ton	Yıllık Ton	Aylık Ton	Yıllık Ton
1	57000	684.000	133000	1596000
2	114000	1.368.000	266000	3192000
3	171000	2.054.000	399000	4788000

Uluslararası karayolu taşıt filosunun büyük bir kapasitesi vardır. Ancak bu filonun ütilizasyon oranı diğer ülke taşımacılarının düzeyinde değildir. Burda neden olarak taşımacıların çoğunun taşıt filosunun küçüklüğü, yurtiçi ve yurtdışı örgütlerinin yetersizliği, denetimin olmayışı veya etkisizliği, pazarlama olanaklarının yokluğu veya zayıflığı, şoförlerin disipline edilememesi, Türkiye plâkalı taşıtların gümrük kapılarında diğer ülke taşıtlarına göre uzun süre bekletilmesi, aranması, yükleme ve boşaltma sürelerinin uzunluğu gösterilebilir. (6)

Filonun kapasitesi ihraç edilecek ülke ürünlerinin taşıma ihtiyacının çok üstünde olmasına rağmen, taşımacıların teşvik kolaylıklarının amacına uymayarak üçüncü ülke taşımalarına yönelmeleri nedeniyle bozulabilir, değeri az, mevsimlik tarımsal ürünlerimiz zamanında Türk taşımalarıncı taşınmadığından çeşitli sakıncaları olan yabancı taşıtlardan yararlanma zorunluluğu ortaya çıkmaktadır (7)

TÜRKİYE ÜZERİNDEN KARAYOLU TRANSİT TAŞIMALARI İLE TÜRKİYE'DEN TRANSİT EŞYANIN TAŞINMASI ESASLARI

Gerek doğrudan karayolu ve gerekse denizyolu-karayolu kombine taşımaların Ülkeye vereceği yarar ve zararlar ile limanlarımızın kullanılması, diğer taşıma türlerinin durumu gibi hususlar dikkate alınarak, Türkiye üzerinden yapılan karayolu eşya taşımalarının tümünü düzenlemek üzere hazırlanan, 23.12.1975 gün ve 15447 sayılı Resmi Gazetede 10.11.1975 gün ve 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına ek olarak yayınlanan "Esaslar" da aşağıdaki koşullar ve nedenler gözönüne alınmıştır.

1. Türkiye karayolu altyapısının geometrik ve özellikle fiziki standartlar (taşıma kapasitesi vb.) bakımından büyük hacimli transit trafik için yetersiz bulunması,

2. Transit trafiğin; yurtiçi trafik için olumsuz etkileri olmamak koşuluyla, karayolu altyapı kapasitesinin yurtiçi trafikten artakalan kısmından yararlanmasına izin verilmesi,

3. Transit trafiğin kullanılmasına izin verilen artık kapasite, yurtiçi trafik ihtiyacının artması sonucu zamanla azalacağından (kısa sürede altyapı kapasitesinin büyük ölçüde artırılması olanağı bulunmadığından) transit geçişlerin kota sistemi ile sınırlandırılabilmesi,

4. Altyapıyı kullanan transit taşıtların meydana getirdikleri zarar Devletçe ve sonuç olarak vatandaşın alınan vergi ile ödendiğinden, ortaya çıkacak zararların zararı meydana getiren taşımacılardan alınması,

5. Yurtiçi trafiğe olumsuz etkileri azaltmak, can ve mal güvenliğini sağlamaya yardımcı olmak üzere transit trafik için kısıtlama, sınırlama ve yasaklama uygulanması,

6. Türkiye limanları vasıtasıyla yapılan denizyolu-karayolu kombine taşımalarda, limanların yurtiçi ihtiyaçların karşılanması aksatılmadan kullanmasını ve transit eşyanın ülke yararı yönünden değişik limanlardan dengeli olarak taşınmasının sağlanması,

7. Filo, organizasyon ve diğer bakımlardan yetersiz taşıma firmalarının gelişigüzel yaptıkları taşıma sözleşmeleri sonucu ortaya çıkan Ülke kayıpları ile aksaklık ve düzensizliklerin ortadan kaldırılması,

8. Devletçe sübvansiyone edilen akaryakıt bedel farkının, Türkiye ekonomisine katkısı bulunmayan eşyanın taşınmasında kullanılan taşıtlar için, taşımacılardan alınması,

9. Altyapıya büyük zarar vermesi, kapasiteyi azaltması nedeniyle taşıt dingil ağırlığı ve boyutları için Trafik Kanun ve Tüzüğündeki sınırların uygulanması; altyapının elverişli olduğu kesimlerde izin verilebilecek ölçülerin belirlenmesi ve verilecek zararı karşılamak üzere ücret alınması,

10. Taşıt dingil ağırlığı ve boyutları konusunda karayolu taşıma anlaşmalarındaki "milli mevzuatın uygulanacağı" hükmü yerine getirilerek Türk taşımacılarına farklı işlem yapılmasının önlenmesi,

11. Türkiye'ye ve Türkiye'den yapılan karayolu taşımaları ile transit taşımalara ilişkin çoktarafli ve ikili karayolu taşıma anlaşmalarının uygulanmasının sağlanması,

12. Taşıma türlerinin dengelenmesi, demiryolu taşımalarının karayolunun haksız rekabetinden korunması, taşımaların demiryolu ile demiryolu-karayolu, denizyolu - demiryolu ve denizyolu - karayolu kombine taşımalarına yönelttilerek Ülkenin transit taşımalarından yararlanmasına olanak sağlanması ve karayolu ağındaki trafik yükünün azaltılması.

Transit taşımaların meydana getirdiği zararları karşılamak üzere, taşımacılardan aşağıdaki ücretlerin alınması "Esaslar" da öngörülmüştür.

a. Taşınan eşyadan ton x km için alınan ücret (taşıt yüklü ise sadece eşyadan ücret alınmakta, taşıttan alınmamaktadır). Bu ücret ikili karayolu taşıma anlaşması olan ülke taşıtları için 25 kuruş (1 US Doları = 17.50 TL'dan 0.0143 US Doları) olarak saptanmıştır. Bu miktar 4.7.1967 gün ve 6/8458 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile öngörülen US Doları karşılığı ücretten % 14 daha azdır. Kaldığı US Doları 1967 yılına göre büyük değer kaybına uğramıştır.

(6) (7) Ek bülge için; Adil SÖZMEN "TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMALARI", KARAYOLLARI BÜLTENİ Mart 1977, bakınız.

İkili karayolu taşıma anlaşması olmayan ülke taşıtlarından taşınan eşyanın ton x km si için 40 kuruş (1 US Doları = 17.50 TL.dan 0.0226 US Doları) alınacaktır.

b. Taşıtların Trafik Kanun ve Tüzüğünde belirtilen dingil ağırlığı ve boyutları aşması halinde alınan ücret,

c. Dövizle sağlanan ve Devletçe sübvansiyone edilen akaryakıttan, Türkiye ekonomisine bir katkısı bulunmayan eşyanın taşınmasında kullanılması halinde, bu farkın alınması.

Türkiye'ye veya Türkiye'den yapılan hertürlü karayolu taşımalarından ücret alınması sözkonusu değildir.

"ESASLAR" IN UYGULANMA DURUMU VE AŞAMALAR

8.1.1976 günü yürürlüğe giren 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulunun uygulanmasında aşağıdaki durum görülmektedir.

1. Düzenleme esaslarının 8. Maddesinin A ve B fıkralarındaki taşıma ücretlerinin % 30 a kadar artırılması veya indirilmesine, C fıkrasına göre Ulaştırma ve Maliye Bakanlıkları birlikte yetkilidir.

Türk taşımacılardan 8. Maddenin A ve B Fıkralarına göre alınacak ücretlerden % 30 indirim yapılması Ulaştırma ve Maliye Bakanlıklarınca birlikte kararlaştırılmış ve 8.1.1976 gün ve 15462 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

2. Ancak bu % 30 indirimli ücretler alınmadığı gibi 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı değiştirilmeden Esasların 7. Maddesindeki taşıt aşırı dingil ağırlığı ve boyutlarına ilişkin ücretler ile 9. Maddedeki akaryakıt bedelinin Türk taşımacılardan alınmaması için Gümrük teşkilâtına emir verilmiştir.

3. 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına ek Esaslar'da gösterilen ücretlerin Kararname değiştirilmeden, emirle alınmamasından bazı taşımacılar endişelenmişler (ileride bu ücretlerin alınması halinde, bu ücretleri taşıma ücretlerine ekliyerek eşyayı taşıtandan almadıklarından, kendilerinin ödemeleri gerekeceği düşüncesiyle) 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu kararının değiştirilmesini istemişlerdir.

19.6.1976 gün ve 15621 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 13.6.1967 gün ve 7/12081 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Esaslar'ın 8. Maddesi C Fıkrası değiştirilmiş ve bir Madde eklenmiştir.

C Fıkrasındaki değişiklik ile taşıma ücretlerinin % 30 a kadar artırılma ve indirilme yetkisi,

% 50'ye kadar artırılma ve % 0 (sıfır) a kadar indirilme olarak değiştirilmiş; ayrıca taşıtların cinsi-ne, ülkelerine, taşıdıkları mallara ve diğer şartlara göre farklı artırım veya indirim oranı saptanabileceği hükmü getirilmiştir.

Ek Madde : "İşbu esaslarda belirtilen şartların mevcut olması veya olmaması haline göre, bu esasların tamamının veya bir kısmının uygulamasını geçici veya sürekli olarak durdurmaya, bazı ülke taşıtlarına veya bir kısım taşınan mallara kısmen veya tamamen uygulamamaya Maliye ve Ulaştırma Bakanları birlikte yetkilidir." hükmünü getirmiştir.

Bu değişiklik ve ek madde ile, taşıma ücretlerinin alınmaması olanağı getirildiği gibi, bazı ülkelere ayrıcalık tanınacağı ve Esasların tümünün kısmen veya tamamen uygulanmayacağı kabul edilmiştir.

4. Türk taşımacılarının sadece kamyonlarından değil hiçbir taşıtından zaten ücret alınmamakta olmasına rağmen, 24.6.1976 gün ve 15626 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan I. No lu Tebliğ ile :

"Türk plakalı kamyonlardan, 10.11.1975 tarih ve 7/10792 sayılı Kararın 8 inci maddesi hükmü gereğince alınmakta olan geçiş ücretleri 0 (sıfır) a indirilmiştir."

Transit taşımalarda en büyük payı alan Bulgaristan taşıtlarından ücret alınması konusundaki görüşmeler sonuçlandırılmadığından II No. lu Tebliğ ile de :

Madde 1 - 10.11.1975 tarih ve 7/10792 sayılı Kararname ile tespit edilen esasların : Türkiye ve Bulgaristan arasında mevcut "Karayolu ile Milletlerarası Yolcu ve Mal Nakliyatına Mütedair Anlaşma" kapsamına giren vasıtalar hakkındaki uygulanması, cereyan etmekte olan müzakerelerin sonuna kadar durdurulmuştur.

Madde 2 — Türkiye ve Bulgaristan arasındaki Karayolu Nakliyat Anlaşmasının Türk karayollarından geçişle ilgili hükümlerinin uygulanmasına Bulgar plakalı kamyonlar için devam olunur.

Madde 3 — "Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Halk Cumhuriyeti arasındaki Karayolu ile Milletlerarası Yolcu ve Mal Nakliyatına mütedair Anlaşma"nın halen devam etmekte olan tadil müzakereleri sonucunda aktolunacak yeni anlaşma hükümleri 23.6.1976 tarihi itibarıyla geçerlik kazanmak kaydı ile 7/10792 sayılı Kararın bu Tebliğin 1 nci maddesi gereğince uygulanması durdurulan esasların yerine kaim olmak üzere ayrıca bir Tebliğ ile ilân olunur.

Geçici Madde - 3 üncü maddeye göre yeni esasların ilânına kadar geçecek sürede yapılacak

girişler, bilahare bu esaslara göre tahsilâtı yapılmak üzere, Gümrüklerce Anlaşmalı Ülke Statüsü çerçevesinde hesaben kaydedilir. Kararları alınmıştır.

5. Hiçbir zaman alınmamış olmasına rağmen, 27.11.1976 gün ve 15776 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan III No. İu Tebliğ ile :

"Türk plakalı kamyonlardan, 10.11.1975 tarih ve 7/10792 sayılı Kararın 7 nci maddesi hükmü uyarınca alınması gereken taşıt ağırlık ve boyutları ücretleri yeni bir tebliğe kadar kaldırılmıştır."

6. Karayolu taşıma anlaşması bulunan ülkelerin çoğu ile yapılan görüşmeler sonunda mevcut anlaşmaların "Esaslar" a göre değiştirilmesi sağlanmıştır.

TRANSİT TAŞIMALARDAN SAĞLANAN GELİR VE VERİLEN ZARAR

Transit taşımaların düzenlenmesi amacı ile hazırlanan "Esaslar"ın uygulanmasından yılda takriben 2 Milyar TL.sı (döviz olarak) bir gelir beklenmekte idi.

"Esaslar"ın tümü bazı ülkelere ve Türk taşımacılarına uygulanmadığından beklenen gelir de sağlanamamıştır.

Sağlanan gelir miktarı konusunda kesin bilgi edinilememiştir. TRT haber bültenlerinde verilen bilgilerden çıkarılan sonuçlara göre 1976 yılında toplanan gelirin, tahmin edilenin % 20-25 civarında kaldığı anlaşılmaktadır. (8)

Elde edilen çokaz miktara karşılık, transit eşya taşımalarının karayolu altyapısına verdiği zarar miktarının yılda 1 Milyar 400 Milyon TL.sı olduğu Bayındırlık Bakanlığınca hesaplanmıştır.

SONUÇ

1. Transit taşımalardan Ülkenin yararı olması veya zararının minimize edilebilmesi için 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı eki "Esaslar"ın tümünün bütün taşımacılara uygulanması gerektirdi.

2. Önce Bakanlar Kurulu Kararı değiştirilmeden emirle ve sonradan 7/10792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararını değiştiren 7/12081 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile getirilen "Esaslar"ın tamamı veya bir kısmının uygulanmasını geçici veya sürekli durdurmaya, bazı ülke taşıtlarına veya bir kısım taşıyan mallara kısmen veya tamamen uygulamamaya Maliye ve Ulaştırma Bakanları birlikte yetkilidir" hükmü ile uygulamada ayrıcalıklar sağlanmıştır.

3. Bulgaristan taşıtlarından ücret alınmaması ve ülkeler arasında ayrıcalık yaratılması, Türkiye'nin transit taşımalardan uğradığı zararın, zararı veren taşımacılar tarafından karşılanması ve ücret ödenmesini kabul etmiş olan ülkelerin haklı reaksiyonuna neden olmuş ve bu ülkeler Türk taşımacılarına karşı olumsuz etkileri olan tavır takınmışlardır.

I.R.U. da aynı görüşü benimsemiş ve Türkiye'nin tutumundan şikayetçi olmuştur.

Ücret ödemeyen Bulgaristan plakalı taşıtlar, haksız rekabet sonucu, piyasaya hakim olmuş ve İran'a yapılan taşımaların % 70-80 i Bulgaristan plakalı taşıtlarla yapılmaya başlamıştır.

4. Türkiye plakalı taşıtlardan ücret alınmaması sonucu kombine taşımalar artmış, bu taşıtların verdiği zararlar taşımacılar ve nihai olarak eşyayı satılan ülke tarafından ödenmediğinden, bu ülkeler kazançlı çıkmıştır.

5. Türkiye-İran arasında karayolu anlaşması için Ankara'da Bakanlar düzeyinde görüşmeler yapılmış, sayın Maliye ve Ulaştırma Bakanları karayolu taşıma anlaşması imzalamak üzere Tahran'a gitmişlerdir? Ancak görüşmelerin olumlu sonuçlandığı veya bir anlaşma imzalandığı hususunda bir haber alınamamıştır.

İkili karayolu taşıma anlaşmaları Dışişleri Bakanlığınca Daire Başkanı seviyesinde imzalanmıştır. Şimdiye kadar imzalanmış olan 15 ikili anlaşmanın çoğu belkide hemen hepsi (Kuveyt ve Afganistan gibi ülkelerle yapılan transit taşıma anlaşmaları dahil) halen Türkiye'nin Tahran Elçisi bulunan Sayın Rahmi Gümrukçüoğlu'nun Dışişleri Bakanlığı İkili Ekonomik İlişkiler Dairesi Başkanı görevinde bulunduğu sırada imzalanmış bulunmaktadır.

6. İran, ithal ettiği malları ücret ödemeyen Bulgaristan plakalı taşıtlar ile doğrudan ve/veya Türkiye plakalı taşıtlar ile kombine olarak taşıma olanağı bulunduğundan, karayolu taşıma filosunu büyötmeye karayolu taşıma anlaşması imzalamaya gerek görmemekte ve istekli bulunmamaktadır.

İran, uluslararası karayolu taşıma filosunu büyötmeyi planladığından, büyük sayıda taşıt ithal etmiştir. Özellikle işletme sorunları bulunan İran'lılar ortak taşıma şirketleri kurulması için girişimlerde bulunmuşlardır.

Coğrafi yerleşimi dolayısıyla transit taşımalar yönünden önemli avantajları bulunan Türkiye'nin bu durumundan İran yararlanmak istemektedir.

(8) Ek bilgi için; Adil SÖZMEN, "TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMALARI", KARAYOLLARI BÜLTENİ Mart 1977, bakınız.

İran'ın ortak şirket kurma, ithal ettiği taşıtları işletme girişimleri şimdiye kadar olumlu sonuç vermediğinden, İran'daki taşıt ithal etmiş kişiler, ellerindeki taşıtları uygun faiz koşulları (% 8) ve 5 yıl vadeli kredi ile Türk taşımacılarına satmayı önermişlerdir.

Taşıtların bedellerinin küçük bir kısmı peşin ödenecek, geri kalan kısmı İran'a yapılacak taşımaların navlun ücretlerinden mahsup edilecektir. Taşımacılara belirli bir miktar yük garantisi de verilmektedir.

7. Türkiye'nin çabuk bozulabilir, değeri az ve mevsimlik tarımsal ürünlerinin zamanında, güvenli ve makul ücretlerle taşınması için teşvik kolaylıklarından yararlanarak taşıt alan taşımacılar, teşvik tedbiri amacından ayrılarak üçüncü ülke taşımalarına yönelmişlerdir.

8. Transit eşya taşımalarında altyapıda meydana getirilen zarar yönünden taşıtın plakası bir fark meydana getirmeyeceğine göre, Türkiye ekonomisine bir katkısı bulunmayan eşyayı taşıyan Türkiye plakalı taşıtlarında verecekleri zararı kısmen de karşılayacak olan ücretleri ödemeleri doğaldır.

Transit taşıma yapan taşıtların verdiği zarara karşılık olan ücretler sonuçta malı satılan ülkeye ödeneceğinden, taşımacıların bir zararı söz konusu değildir.

9. Transit taşımaları düzenlemek amacıyla yürürlüğe konmuş olan "Esaslar"ın uygulanmaması, taşımacılardan tamamen veya kısmen ücret alınmaması Ülke yönünden aşağıdaki zararlar ile sonuçlanacaktır.

- a. Eşyayı satılan ülkelere yarar sağlanması,
- b. Taşımacılara dolaylı veya dolaysız yarar sağlanması (60 çekici kamyon, yarırömorktan ibaret bir filosu bulunan taşımacının üçüncü ülke taşıması için yılda ortalama 10 Milyon TL.sı ödemesi gerekir),
- c. Meydana gelen zarar taşımacı (sonuç olarak malı satılan ülkeye) tarafından ödenmediği takdirde Devletçe karşılanacağından, sonuç olarak Türk vatandaşından yabancıların verdiği zarar için vergi alınması,
- d. Zararın büyük bölümü döviz ile karşılandığından, döviz kaybı olması,
- e. Demiryolu taşımacılığı için haksız rekabet yaratılması,
- f. Taşımacıların gerek döviz ve gerekse vergi yönünden etkili denetim olanağının ortadan kalkması,
- g. Trafiğe sınırlama ve kısıtlama getirilmemesi ve denetim yapılmaması nedeni ile vatandaşın kendi vergisi ile yapılmış karayolu altyapısından daha iyi bir hizmet düzeyinde yararlanamaması, can ve mal güvenliğinin azalması.

—oOo—