



Doç. Dr. Erol Kutlu

Yrd. Doç. Dr. Banu Başar

# İhracatta Taşıma ve Taşıma Maliyetleri

Doç. Dr. Erol KUTLU  
Yrd. Doç. Dr. Banu BAŞAR  
Anadolu Üniversitesi İİBF

## Özet

Alıcı ve satıcı arasında önemli bağ kuran taşıma işlemleri dış ticaret işlemleri sırasında önemli bir fonksiyona sahiptir. Ancak taşımanın maliyet artırıcı etkisi göz ardı edilemez. Taşıma giderleri uluslararası ticaretin hacmini etkileyen önemli faktörler arasında yer almaktadır. Bu açıdan bakıldığında özellikle taşıma giderleri ihracat yapan bir çok ülke için önemli bir rekabet aracı olmaktadır. Bu çalışmada ihracatın ülke kalkınması açısından önemi ele alınarak ihracatta taşıma (ulaştırma) maliyetlerinin unsurları belirlenerek, ulaştırma faaliyetlerinin önündeki sorunlar saptanıp, bir takım çözümler önerilecektir.

**Anahtar Sözcükler:** İhracat, taşıma, taşıma maliyetleri

## Abstract (Transportation, Transportation Costs in Exporting)

Transporting operations, which make connection between buyer and seller, has an important function in international trade. But transportation has an effect on cost increase. Transportation costs involve in the important factors that affect international trade volume. For this reason transportation costs are important competitive tools for exporting countries. This study focuses on importance of exporting on development of a country and identifies cost elements of transportation in exporting, the problems facing transport operations, and suggests some solutions.

**Key Words:** Export, transportation, transportation costs

## 1. Giriş

Küresel ekonominin gereği olarak dış ticarete yaşanan liberalleşme süreci, bir çok az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke için temel döviz girdisi sağlayan ihracatı bir kez daha önemli hale getirmiştir. Bu aşamada yaşanan yoğun rekabet, bir çok ülke açısından karın maksimizasyonundan çok pazarı (satışı) maksimize etmeyi daha akılcı hale getirmiştir. İşte bu durumda da maliyetleri minimize ederek rekabet avantajı sağlamak zorunlu hale gelmiştir. Bu çalışmada geleneksel maliyet unsurları yanında son yıllarda lojistik faaliyetlerinin önemli bir kısmını oluşturan taşıma (ulaştırma) maliyetleri analiz edilmeye

çalışılarak, ulaştırma faaliyetlerinin önündeki sorunlar saptanıp, bir takım çözümler önerilecektir. Ancak ilk önce kalkınma dış ticaret ilişkisi ve Türkiye'nin kalkınmasında ihracatın önemi ve bu konuda 1980 sonrası gösterilen çabalar belirtilip, ikinci aşamada Türkiye'de ulaştırma sektörü analiz edilecektir.

## 2. Ekonomik Kalkınma Sürecinde Dış Ticaretin Önemi

Ülkelerin kalkınma süreçlerinde dış ticaretin yadsınamaz bir önemi vardır. Bir ülkenin kalkınması iç ekonomik, sosyal ve kurumsal yapıyla yakından ilgili olmakla birlikte, uluslararası ticaret ilişkilerinin de

ülkenin kalkınması açısından büyük önemi vardır. Hatta uluslararası ekonomik ve mali ilişkilerde ileri derecede küreselleşmenin yaşandığı bir dönemde dış ticaretin katkısı olmadan kalkınmanın gerçekleşmeyeceğini söylemek dahi hatalı olmaz (Seyidoğlu, 2003, s.587).

Geçmiş dönemlerde bir çok iktisatçıya göre dış ticaret, ülkelerin atıl kaynaklarını değerlendirmeye olanak veren bir pazar yaratma aracı olarak ifade edildi (Seyidoğlu, 2003, s. 589). Ancak bu işlevin dışında bir çok ülkede (ABD, İngiltere, Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda...) büyüme ve kalkınmayı hızlandıran sürükleyici bir etken durumuna geldi. Kısaca bu görüşe göre, dış ticaret birçok ülke için bir tür "büyümenin motoru rolünü oynamıştır (Han, 2004, s.137 ve Seyidoğlu, 2003, s.88).

Günümüz dünya ekonomisinde ise, teknolojik ilerleme ve küreselleşme sürecine bağlı olarak uluslararası ticareti sınırlayan engellerin en aza indirilmesi, toplumların giderek artan bütünleşme eğilimleri, liberal düşünce akımının dünyanın büyük bir kesimince benimsenmesi dış ticaret açısından önemli gelişmelerdir.

Özellikle 1980 sonrası uygulamaya konulan Yeni Dünya Ekonomik Düzeni gereği, sanayileşmiş ülkelerin sermayesinin kâr haddini arttıracak programların koşulsuz az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere uygulanması zorunluluğu ve bunun bir gereği olarak serbest piyasa ekonomisi ve küreselleşme, yukarıda belirttiğimiz dış ticaretin büyüme ve kalkınmayı hızlandıran yani büyümenin motoru olma rolü tartışılmaya başlanmıştır. Çünkü Yeni Ekonomik Düzen kâr haddindeki düşüşe karşı teknoloji devrimi yanında yürürlüğe konan bir kurumsal dönüşüm programıdır (Kazgan, 1993, s.77). Son yıllarda ayrıcalıklı ticaret bölgelerindeki artışlar (AB, NAFTA, APEC) bu kaygıları daha da arttırmaktadır.

Bu gelişmelere bağlı olarak artık dünya ekonomisinde ticaretinde anlamları değişmeye başladığını görüyoruz. Artan ölçüde malların satılması ya da alınmasından oluşan bir işlem olmaktan çıkıp, içinde tek tek işlemlerin sadece bir sevkiyatı ya da

muhasebe kalemini oluşturduğu bir ilişki (yapısal ticaret ya da kurumsal ticaret) haline gelmektedir (Drucker, 1995, s.137-153).

Bu bağlamdan bakıldığında günümüz dünya ekonomisindeki ticaret, geleneksel ticaretten bir hayli farklı gözükmektedir. Özellikle yapısal ve kurumsal ticareti biraz açtığımızda bu fark ortaya çıkıyor.

Yapısal ticarete imalatın nerede yapılabacağına ilişkin karar, ürünün ilk tasarımı yapıldığı zaman alınmaktadır. Yani bir otomobil modelinde, örneğin motor, aktarma aksamı, elektronik ve gövde panelleri gibi başlıca parçalar, ABD, Meksika, Kanada, Japonya ve Almanya gibi çok sayıda değişik ülkedeki (kimi imalatçının kimisi de tedarikçinin mülkiyetinde olan) fabrikalarda üretilmektedir. Nihai montaj da dört ya da beş ayrı ülkede kurulu fabrikalarda yapılmaktadır. On yıl sonra model yeniden tasarımılanıncaya kadar, belirlenmiş olan ülkeler ve fabrikalar kilitlenmiş durumdadır. Bir değişikliğe, ancak fabrikayı tahrip edecek bir savaş ya da büyük bir yangın gibi felaketler söz konusu olduğunda gidilebilir (Drucker, 1985, s.137-154).

Kurumsal ticarete ise, bir imalatçı yeni bir fabrika ya da bir perakendeci yeni bir mağaza açacaksa, on örnekten dokuzunda, mevcut tesislerinde kullandığı, tanışık olduğu ve güvenebileceğini bildiği makine, alet ve donanım ve malzemelerle çalışacaktır. Bunları mevcut tesislerindeki sağlayan firmalardan satın alacaktır. Özellikle dış yatırımları artan ülkelerin ihracatındaki artış bu yolla açıklanmaktadır. Yani bir fabrika ya da mağaza, ister kendi ülkesinde ister başka bir ülkede olsun, bu gene de geçerlidir.

Hem yapısal ticarete hem de kurumsal ticarete üretim faktörleri ticarete genellikle büyük bir önem taşımazlar.

### **3. Türkiye'nin Kalkınma Sürecinde Dış Ticaretin Gelişimi**

Dış ticaret açısından dünya ekonomilerinde bu gelişmeler yaşanırken, Türkiye'de 1980'li yıllarda başlayan bu sürece uyum sağlamaya büyük gayret gösterdiği söylenebilir. Çünkü 24 Ocak 1980 kararlarıyla

Türkiye İthal İkameci Sanayileşme stratejisi terk edip, ihracata dayalı kalkınma stratejisini benimsemiştir. İşte bu dönemi izleyen 25 yılı aşkın bu sürede ihracatı teşvik edici politikalar izlemiş ve birkaç milyar dolarlık ihracat rakamlarını 2005 yılında 70 milyar doların üzerine çıkarmıştır. Bugün Türkiye'nin ticaret hacmi (ithalat+ihracat) 180 milyar doların üzerindedir. Bu hacim ülkenin GSMH'nin %50'sine yakındır. Bu Türkiye'nin dış ticarete bağımlılığının yüksek olduğunun bir göstergesidir. Bu nedenle Türkiye dış ticarete büyük bir önem arz etmek zorundadır.

İhracatın önemini 1980 kararlarıyla tes-cil eden Türkiye, bu tarihten sonra ihracata dayalı kalkınma modeli çerçevesinde önemli politika değişikliklerine gitmiştir. Bunlar kısaca söyle özetlenebilir (Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracat Stratejik Planı 2, 2004, s.8):

- Gerçekleştirilen devalüasyon sonucu TL'nin değeri ABD doları karşısında %49 oranında düşürülmüş ve iç talep kısılarak ihracata ivme kazandırılmış, bunu yanında sabit kur sisteminden günlük olarak uyarlanan kur sistemine geçilmiştir.

- İhracata önem arz eden ulaşım, haberleşme ve diğer alt yapı yatırımlarına hız kazandırılmış, ayrıca ihracat ile ilgili bürokratik engellerde büyük ölçüde azaltılmıştır.

- İhracat rejiminde zaman içinde yapılan değişiklikler ve düzenlemeler ile tescil, lisans ve ruhsat uygulamaları yürürlükten kaldırarak, ihracat serbestisi prensibi getirilmiştir.

- Kambiyo rejimi liberalleştirilerek Türk Lirası'nın konvertibilite özellikleri güçlendirilmiş ve 32 Sayılı Karar'da yapılan değişiklikle, Türk parası ile ihracat ve ithalat serbest bırakılmıştır.

- Yatırım ve ihracat teşviklerinin tespiti ve uygulaması tek elde toplanmıştır.

- İhracatın organize olmuş kuruluşları tarafından yapılması için "Dış Ticaret Sermaye Şirketleri" teşvik edilmiştir.

- İhracatı uyumlaştırmak için parasal teşvikler, muafiyetler ve istisnalar içeren destek mekanizmaları uygulanmıştır.

- İhracatın kredi ve sigorta yolu ile desteklenmesi kapsamındaki mekanizmaların geliştirilebilmesi, Türk ihracatçılarının dış pazarlarda rekabet gücünün artırılması ve Türkiye'nin ihracata yönelik stratejisinin desteklemesi amacıyla Türk Eximbank kurulmuştur.

Bu politikalar zaman içinde daha geliştirilerek liberalizasyon ve dünya ile entegrasyonda önemli aşamalar kaydedilmiş olup hem ihracatın hacmi hem de ihracatımızın ürün kompozisyonu büyük oranda değişmiştir. 1979 yılında 2.3 milyar dolar olan ve %64'ünü taşıma ürünlerinin oluşturduğu ihracatımız 2005 yılı itibariyle 73.1 milyar dolarlık hacme ulaşmış, 30 katın üzerinde bir artış sağlamış ve sanayi ürünlerinin payı %85'e varmıştır.

Kalkınma sürecinde önemli döviz ihtiyacı olan ve borç stoku yüksek bir ülke için ihracat gelirleri hayati öneme sahiptir. Üstelik ithalat miktarı sürekli artış gösteren bir ülke ithalatını finanse edip, dış ticaret açığını düşürebilmek için ihracatını arttırmak zorundadır.

İhracatı arttırmak amacıyla yapılan çalışmaların bir çoğunda önemli sonuçlar alınmakla birlikte (örneğin, 1979 yılında Türkiye'nin ihracatı dünya ihracatı içinde binde 14 iken bugün bu rakam binde 70'in üzerindedir.) istenilen noktaya ulaştığımız söylenemez. Bu nedenle son yıllarda ihracatı arttırmaya yönelik yeni çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalarda önemli üzerinde durulması gereken temel alanlardan birisinin lojistik faaliyetleri, özellikle de bunların içerisinde taşıma faaliyetleridir.

#### 4. Dış Ticarete Taşıma

Bilindiği gibi artık günümüzde bir malı hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek rekabet gücünün önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu durum taşınacak mesafenin arttığı ve taşıma olanaklarının çeşitlendiği dış ticarete daha önemli bir boyut kazanmaktadır (Özdem, 2002) Bu durumda herhangi bir

taşıma olayının planlanmasında bir çok faktör göz önünde bulundurulmalıdır. Taşıma yönteminin seçimini malın tipi, seyahatin kapsamı, zaman, maliyet ve emniyet faktörleri belirler. Örneğin malın taşınması çok acil de olsa malın tipi veya fazla miktardaki fonlar malın havayolu ile taşınmasını önleyebilir (Çekinmez, s.1). Malın büyüklüğü, ağırlığı, acilliği, taşıma şeklini belirleyecektir. Ne tür taşıma yönteminin seçileceği dikkatli bir incelemeyle maliyet ve zaman faktörlerinin ve koşullarının birlikte değerlendirilmesiyle ortaya çıkacaktır (Çekinmez, s.4)

#### 4.1 Taşıma Şekilleri ve Taşıma Fiyatının Belirlenmesi Esasları

**4.1.1. Karayolu taşımacılığı:** Malın kapıdan kapıya aktarmasız teslimini sağladığı için tercih edilmektedir. (Özdem, 2002) Ancak karayolu taşımacılığında mesafe arttıkça diğer taşımacılık türlerine göre ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır. Karayolu ile taşımacılıkta kamyon yükünün navlun fiyatlandırılmasında şu unsurlar göz önünde bulundurulur: (Çancı ve Erdal, 2003, s. 73)

- Yol süresi
- Yükleme boşaltma yerlerinin sayısı
- Yükleme ve boşaltma için istenen serbest süreler
- Arz ve talep durumu (mevsimsel dalgalanmalar, dış ticaretteki konjonktürel değişimler.)
- Dönüş yükünün olması
- Teslimat ülkesi
- İlave sürücü talepleri

Karayolu taşımacılığında taşıma fiyatı, araç sayısına göre belirlenmekte ve standart bir taşıma ücret tarifesi bulunmamaktadır. İstiflenebilir ve yer kaybının en az olduğu koli veya paketli ambalajların bulunduğu yüklerde hacim hesabı yapılmaktadır. Genellikle bir treylerin hacmi, taşıdığı ağırlıktan 3 kat fazladır. Bu nedenle parça yük taşımalarında karayolu taşımacılık ücretleri  $3m^3 = 1$  ton veya  $1m = 5m^3$  esasında hesaplanmaktadır. (Çalış, 2003, s. 26)

**4.1.2. Demiryolu taşımacılığı:** Uzun mesafelerde ekonomik ve güvenli bir taşı-

ma şeklidir. Özellikle hacimli ve tonajlı yüklerin taşınmasında demiryolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Örneğin kömür, kum, çimento demiryolu ve mavnalarla taşınmaktadır. Miktar olarak daha az ve değer olarak yüksek olan mallar ise daha çok karayolu ile taşınmaktadır.

Dünyada demiryoluna olan talebin artmasında hatların üretim ve tüketim merkezleri ile buluşturulması, demiryollarının kara-hava ve denizyolları ile birleştirilmesiyle birlikte kombine taşımacılık operasyonlarına elverişli hale gelmesi temel rol oynamaktadır. (Çancı ve Erdal, 2003, s.135)

Uluslararası demiryolu eşya taşımacılığında yıl içerisinde fiyat dalgalanmaları diğer taşıma türlerine göre yok denecek kadar azdır. Fiyatlandırma ton üzerinden yapılmaktadır. En az fiyatlandırma 10 tondur. Fiyatlandırmada baz alınan diğer ağırlıklar da 10, 15, 20, 25 ve üzeri tonlardır. (Çancı ve Erdal, 2003, s. 156)

**4.1.3. Denizyolu Taşımacılığı:** Mal-ların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmakla birlikte büyük hacimli malların taşınması için uygundur. (Trade Secrets, 2000, s.121) Denizyolu taşımacılığı havayoluna göre 14 kat, karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre 3.5 kat daha ucuza gerçekleşmektedir. (Özdem, 2002)

Denizyolu taşımacılığında navlun fiyatının oluşumunda;

- Yükleme tarihi ve yeri
- Çıkış limanı
- Varış limanı
- Teslim şekli
- Malın cinsi
- Paketleme şekli
- Ambalaj ölçüleri
- İstifleme olanağının olup olmaması ile konteyner iç hacminden tam yararlanılması gibi unsurlar göz önünde bulundurulmaktadır.

Denizyolu ile taşımacılıkta fiyatlandırma geminin niteliğine göre değişmektedir. Buna göre genel kargo gemilerinde taşıma ücreti ağırlık ya da hacimden hangisi büyükse esasına göre yapılırken, konteyner gemilerinde navlun kullanılan konteynerin

sayısı üzerinden hesaplanır. Ro Ro gemilerinde ise gemide taşınan karayolu treylerin gemide kapladığı uzunluğu esas alınarak hesaplanmaktadır. (Ayazoğlu s. 184-185 ve Çalış, 2003, s.25)

**4.1.4 Havayolu Taşımacılığı:** hacim olarak küçük, değer olarak büyük malların özellikle uzun mesafelerde hızlı taşınması için oldukça güvenilir bir yoldur. En pahalı taşıma yöntemidir.

Hava taşıma araçları olan uçaklarda hacim çok önemlidir ve kargo alanlarının en iyi şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla hafif olan, fakat çok büyük paketlenmiş bir kargo için ağırlığı değil, boyutları esas alınarak maliyet çıkarılmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003, s. 30)

Nakliye şekli seçilirken taşımaya konu olan ürünün cinsine, yükleme ve teslim noktalarına, fiyat beklentisine, taşıma zamanına, taşımada istenilen güvenliğe, ülkelerin taşıma için koydukları kurallara göre planlama yapılmaktadır. Bu planlama içinde amaç, taşınan ürünlerin mümkün olduğu kadar liman, depo, dağıtım merkezleri gibi bekleme alanlarında kısa süreli kalmasıdır. (<http://www.igeme.org.tr/tur/pratik/lojistik.pdf>, s. 44)

## 5. Taşıma Giderleri

Taşıma giderleri genel bir tanımlama ile malların bir noktadan diğer bir noktaya etkin bir şekilde ulaştırılabilmesi için gereken tüm masraflardır. Bu açıdan bakıldığında özellikle taşıma ve depolama giderleri ihracat yapan bir çok ülke için önemli bir rekabet aracı olmaktadır. Bu nedenle de taşıma işlemlerinin maliyet artırıcı etkisi göz ardı edilemez. Bu giderler gelişmiş ülkelerde satılan malların maliyetinin yaklaşık %10'unu oluştururken, az gelişmiş ülkelerde üretim maliyetine eşit olabilmektedir. (Zarocostas, 2004) Bir taşıma işleminde mesafe arttıkça maliyet de artan bir unsur olarak ortaya çıkmakta ve dışı doğru açıldıkça da rekabet edilebilirlik durumunu devam ettirebilmek için uygun taşıma çözümünü seçmek gerekmektedir (<http://www.igeme.org.tr/tur/pratik/lojistik.pdf>, s.44).

Uluslararası İktisat Teorisi analizlerinde genellikle taşıma giderleri sıfır kabul edilirdi. Ancak malların ihracatçıdan ithalatçıya ulaştırılması belirli ölçüde taşıma gideri gerektirir. Bu nedenle de taşıma giderleri önce, ticari malların ihracatçı ve ithalatçı ülkeler fiyatlarını değiştirerek uluslararası ticaret hacmini direk olarak etkileyip, üretimin ve sanayiinin kuruluş yerini belirleyerek dolaylı yünden etkide bulunur. (Seyidoğlu, 2003, s.92)

Günümüzdeki hızlı teknolojik gelişmeler taşıma giderlerini göreceli olarak azaltmıştır. Ancak bu gelişmelere bağlı olarak taşıma giderlerinin dış ticarete etkisinin azaldığını söylemek doğru bir yaklaşım değildir.

Son zamanlarda zaman ve maliyet gibi taşımacılıktan beklenen yararın maksimum seviyeye yükseltilmesi çabaları kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Kombine taşımacılık malların istenilen noktaya ulaştırılmasında kara, deniz, hava gibi temel türleri kullanarak birbirine entegre ve organize bir biçimde gümrükleme, elleçleme, depolama gibi faaliyetleri de kapsayacak şekilde etkili ve verimli olarak gerçekleştirilmesi olarak tanımlanabilir. Bu durumda kombine taşımacılığın söz konusu olduğu bir taşıma işleminde ortaya çıkan başlıca giderler aşağıdaki gibi sıralanabilir: (Branch, 1990, s. 86-90)

**Kargo Ücreti:** Kargo ücreti, malın taşıma şekline bağlı olarak değişecektir. Örneğin havayolu ile taşımacılıkta havayolu taşıma ücreti havayolu taşımacılığında değinilen fiyatlandırma esaslarına bağlı olarak ilgili havaalanları arasındaki taşıma ücreti olarak hesaplanacaktır.

**Gümrük Muayene Ücreti:** Bu ücret genellikle yerel liman yönetimine ya da havaalanı tarifesine bağlı olarak ödenir. Ödemeler, ithalat, ihracat, ürün tipi miktar.. vb.lerine bağlı olarak değişir.

**Nakliye Aracısının Komisyonu:** Birçok küçük ihracatçı mallarının dağıtım düzenlemeleri için bir nakliye aracısının hizmetlerinden faydalanır. Nakliye aracısı genellikle ihracatçıdan bir komisyon alır. Bu yaklaşık toplam navlun bedelinin %2.5 ve %5'i arasında değişebilir.

**Gümrük Vergisi:** Bu tutar genellikle ürünün özelliklerine bağlı olarak değişir ve ithal edilmiş mallara uygulanır. Ayrıca Katma Değer Vergisi ya da ithalatçı ülkeye ait olan benzeri vergilerin de ödenmesi söz konusu olabilir.

**Çeşitli Ödemeler:** Bu grup, navlun hizmetleri, telefon görüşmeleri, faks mesajları, kapsar. Ayrıca kargonun niteliğine bağlı olarak havaalanı liman ya da dahili iç gümrük depolarına ait ücretler şeklinde belirebilir.

**Nakliye Sigorta Primi:** Uluslararası ticari işlemlerde malların taşınması sırasında sigortalanmasını gerektirmektedir. Sözleşmede belirtilen teslim şekillerine göre ithalatçı/alıcı ya da ihracatçı/satıcı sigorta ile ilgili işlemleri yerine getirir. Nakil işleminin değişik aşamalarında çeşitli araçlar devreye girer: Acentalar, taşıyıcılar, liman ve gümrük idaresi gibi. Bu araçlar o anda malın mülkiyetini ellerinde bulundurdukları için herhangi bir zarar veya kayıp durumunda kargo sahibine zararını ödemek zorunda bulunabilirler. Ancak ambalaj hatasından kaynaklanan zararlar kargo sahibine aittir. İhracat konusu malın satış şekline göre alıcı veya satıcı tarafından sigorta ettirilmesi gerekmektedir. Sigorta ile ilgili işlemleri ihracat sözleşmesinde belirtilen teslim şekline göre ithalatçı ya da ihracatçı üstlenecektir. Dolayısıyla sözleşmede yer alan teslim şekli taşımadan kaynaklanan riski hangi tarafın üstlendiğini belirlemektedir. Buna göre sadece CIF ve CIP satıcıyı sigorta yaptırarak yükümlü kılmaktadır. Ödenecek sigorta primleri genellikle deniz nakliyesine göre hava nakliye ücretinde daha düşüktür.

**Toplama/Teslim Ücreti:** Kargonun toplanması ve teslimi genellikle karayolu nakliyesi sırasında yerine getirilir. Ücret normal olarak uzaklığa bağlı olarak bölgesel ücretler bazında belirlenir. Bu genellikle malın ağırlığı ya da hacmine bağlıdır. Bu işlem genellikle ihracatçının ya da ithalatçının kendi araçlarıyla yapılır. Diğer durumlarda teslim ya da toplama ücreti navlun ücretinin içinde yer alır.

**Yük Aktarma Ücreti:** Bu ücret kargonun nakli sırasında kendi güzergahına de-

vam edebilmesi için aktarma yapıldığı zaman ortaya çıkmaktadır. Bu genellikle havaalanı ya da limanda ortaya çıkar. Bütün navlun bedelinin kapsamı içinde bir gider türüdür. Kargonun aktarılmasına ilişkin özel durumlar söz konusu olduğunda (şekil, çok fazla ağırlık ya da büyüklük ya da ürünün genel niteliği gibi)(örneğin canlı hayvan) ek maliyetler de söz konusu olacaktır.

**Belge Ücreti:** Bazı durumlarda ithalatçı ülkenin istemiş olduğu menşe şahadetnamesi ya da konsolosluk faturası gibi bazı özel belgelerin çıkarılabilmesi için ortaya çıkan giderler söz konusu olabilir.

**İstarya Ücreti:** İstarya, havaalanı, liman ya da gümrük deposunda daha önceden belirlenmiş süreden daha fazla kalan kargo için ödenen ücrettir. Ayrıca yanlış gümrük beyannamesi belgelerinin ibraz edilmesi, ihracat/ithalat lisansının olmaması, gümrük vergisinin ödenmemesi vb nedenlerden dolayı nakliyenin ertelenmesi söz konusu olabilir. Bu gibi durumlarda olması gereken duruma ulaşıncaya kadar bekletilen kargodan istarya ücreti alınır.

**İşlem Giderleri:** Bu giderler kargonun terminalde işlem görmesine ilişkin maliyetlerdir. Bu giderler bazen bütün ücretin içinde yer alırlar. Örneğin kargonun yüklenmesi, boşaltılması, depolanması... vb. Konteyner kullanılması durumunda konteynerin kaldırılması ya da indirilmesi ya da gemiye yüklenmesi veya gemiden alınmasına ilişkin işlemler için alınan bir ücrete dayanır. Ancak konteynerin tipine, dolu ya da boş olmasına bağlı olarak bu ücret değişir.

**İskele Ücreti:** Bu ücret liman yönetimi tarafından verilen hizmete (örneğin kargonun aktarılması gibi) bağlı olarak değişir.

**Kargo Vergisi:** Bu ücret rıhtımdan geçen mallara karşılık liman yönetimine ödenen bir ücrettir.

**Akaryakıttaki Fiyat Artışları:** Akaryakıt maliyetlerinin doğrudan nakliye maliyetlerinin önemli bir oranını oluşturması durumunda ya da fiyatlarda önemli değişimler olması durumunda nakliyeciler akaryakıttaki bu fiyat değişimlerinden dolayı bu maliyet kalemini gerçekçi bir şekil-

de bütçelemez ve kendi fiyatlarını açık bir şekilde belirleyemezler. Dolayısıyla bu maliyet kalemindeki fiyat artışları nakliyecinin nakliye işleminden elde edeceği kâr miktarını azaltır. Bu nedenle de akaryakıt fiyatlarındaki artışları maliyete yansıtırlırlar.

**Döviz Kurundaki Artışlar:** Navlun bedelinin istikrarsız bir döviz kuruna göre belirlendiği durumlarda ortaya sorunlar çıkabilir. Örneğin, eğer navlun bedeli sabit bir şekilde işlem gören Fransız Frankına göre belirlenmişse ve Türk Lirasının yılın çeşitli ayları arasındaki değerleri farklı olacaktır. Bu nedenle Fransız Fransı cinsinden ödenecek olan bazı giderler nedeniyle kayıplar söz konusu olacaktır.

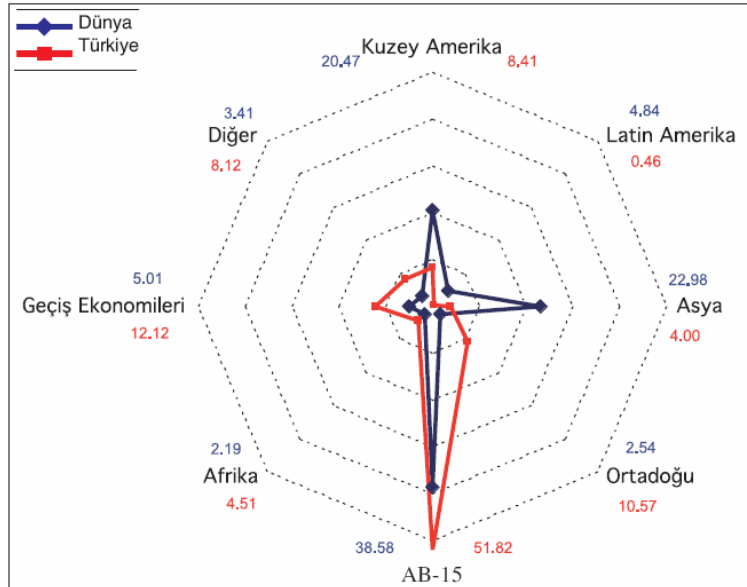
Bu gider kalemlerinin toplamı ihracata yönelik navlun bedelini ortaya çıkaracaktır.

## 5. Türkiye'nin İhracatında Taşıma Şekilleri ve Ağırlığı

Türkiye'nin 1980 sonrası ihracata dayalı kalkınma stratejisi izlemeye başlaması

sonrası en sıkı ticari ilişkide bulunduğu bölge AB ülkeleri olmuştur. Dünyanın önemli gelişmiş bölgeleri arasında yer alan AB'nin Dünya ithalatındaki payı %38'in üzerindedir. Türkiye'nin bu bölgeye yaptığı ihracat ise, toplam ihracatımızın %52'si oranındadır. Bunda en önemli iki etkenden birisi 1996'da uygulamaya konulan Gümrük Birliği anlaşması, diğeri ise coğrafi yakınlığımızdır. Aşağıdaki grafikte Dünya ithalatı ve ülkemizin ihracatımızın bölgesel dağılımı (2003; %) olarak belirtilmiştir. Bu grafikte görülebileceği gibi, dünya ithalatında önemli payı alan Asya (%22,98) ve Kuzey Amerika (20,47) bölgelerine yönelik ihracat değerlerimiz pek tatmin edici olmamıştır. (Asya %4, Kuzey Amerika %8,41) Ancak son yıllarda Türkiye'nin gösterdiği çabalar sonucu geçiş ekonomilerine, Afrika'ya, Ortadoğu'ya olan ihracatımız dünya ithalatında aldıkları payın üzerine gerçekleşmişti. Bu olumlu bir gelişmedir.

**Grafik 1: Dünya İthalatı ve Ülkemizin İhracatının Bölgesel Dağılımı (2003; %)**



*Kaynak: DTM, İhracat stratejik planı 2, 2004, s.13.*

Bu grafikten de görülebileceği gibi coğrafi yakınlığın dış ticaret üzerinde etkisinin önemli olduğu bir gerçektir. Her ne kadar global ekonominin sağladığı iletişim ve ulaşım maliyetlerindeki düşüşün dünya

ekonomisini global bir köye dönüştürdüğü söylemi gündemde olsa da, özellikle gelişme yolunda ülkeler için bu söylemin iyi işlediğini söylemenin doğru olmadığı bir gerçektir. Hala ihracatta ulaştırma giderleri

önemli bir maliyet unsurudur ve son yıllarda bu alanda maliyetleri minimize edecek çalışmalara çok ağırlık verildiği gözlenmektedir.

### 5.1 Türkiye'nin İhracatının Taşıma Şekilleri İtibarıyla Dağılımı

Tablo 1 2001 yılı ihracatının taşıma sistemlerine göre dünyadaki dağılımını göstermektedir. Tabloda ülke karşısında yer alan rakamlardan üst satırda yer alanlar değer olarak, bir alt satırda yer alanlar ise miktar olarak ifade edilmektedir.

**Tablo 1: 2001 Yılı İhracatının Taşıma Sistemlerine Göre Dağılımı**

	Denizyolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
Avrupa Ülkeleri	43,1	50,8	4,9	1,10
	85,6	13,5	0,3	0,6
Afrika Ülkeleri	94,6	2,8	2,5	0
	98,3	1,6	0,1	0
Amerika Ülkeleri	71,1	5	22,8	1,1
	98	1,6	0,4	0
Ortadoğu Ülkeleri	64,2	24	8,6	3,3
	82,6	14,6	0,2	2,6
Diğer Asya Ülkeleri	58,1	30,7	8,8	2,5
	83,4	15,4	0,3	1
Okyanusya Ülkeleri	89,5	2,2	5,6	2,7
	98,1	1,10	0,4	0,4
Diğer (Serbest bölgeler)	2,9	96,2	0,7	0,2
	9,6	90,1	0,1	0,2
Toplam	49,5	42	7,2	1,3
	83,6	15,3	0,3	0,8

*Kaynak: DİE Verileri*

Tablodan da anlaşılacağı gibi 2001 yılında toplam olarak ihracatımız değer ve tutar olarak en fazla deniz yolu ile gerçekleşmiştir. Buna göre ihracatın değer olarak %49,5'i deniz yolu ile, %42'si karayolu ile %7,2'si havayolu ile ve %1,3'ü de diğer şekilde yapılmıştır.

Buna göre Avrupa ülkelerine değer olarak en fazla karayolu ile ihracat yapılmışken, miktar olarak da en fazla deniz yolu ile yapılmıştır. Burada hammadde ve ihracat değeri düşük olan malların deniz yolu ile, birim değeri yüksek olan malların karayolu ile sevk edildiği düşüncesi ortaya çıkmaktadır. Demiryolu ve havayolu ile taşımacılığın sınırlı olduğu anlaşılma-

tadır. Afrika ülkelerine bakıldığında ihracatın hem miktar olarak hem de değer olarak büyük çoğunluğunun deniz yolu ile yapıldığı görülmektedir. Amerika ülkelerine yapılan ihracatının da değer ve miktar olarak en fazla deniz yolu ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu ülkelere yapılan ihracatta ikinci sırayı havayolu takip etmektedir. Ortadoğu ve Asya ülkeleri incelendiğinde miktar ve değer olarak en fazla deniz yolu ile ihracat yapılmıştır, Deniz yolunu karayolu takip etmektedir. Okyanusya ülkelere yapılan ihracatta en büyük payın doğal olarak deniz yoluna ait olduğu görülmektedir.

### 5.2. Taşımacılıkta Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Ülkemizin sahip olduğu ulaştırma alt yapısı, dış ticaretimizin bölgesel dağılımı ve sektörel yapısı göz önüne alındığında, mevcut taşıma biçimlerinden birini diğerinin yerine ikame etme seçeneğinin kısa ve orta vadede imkan dahilinde olamayacağı, dış ticaretimizdeki taşımacılıkta deniz yolu ve karayolunun ağırlığının devam edeceği düşünülmektedir. Bu bağlamda, taşıma biçimleri birbirinin alternatifi olarak görülmemeli uluslararası piyasalara açılımda ülkemiz için en ekonomik taşıma biçiminin kombine taşımacılık olduğu gerçeğinden hareketle bir ulaştırma stratejisi içerisinde en ekonomik taşıma biçimlerini birbirleriyle uyumlu hale getirmek gerekmektedir (D.T.M., s.5).

Yukarıda belirtilen uyumun diğer bir biçimi de AB Ortak Ulaştırma Politikasına uyum olarak ele almak gerekir. AB, "ülkeler arasında ulaşım akımlarını olabildiğince düzgün kılacak ve böylece ortak pazar içinde insan ve malların hareket özgürlüğünü sağlayacak şekilde Topluluk Üyesi Devletler arasındaki sınır formalitesinden kurtulmayı amaçlamıştır. Orta Ulaştırma Politikası birlik ülkelerinde diğer ulusal politikalar bağlamında ulusal yada yerel düzeyde alınacak uyumlu önlemleri de içermektedir. Bunlar arasında,

- Rekabetin düzenlenmesi,
- Ulaştırma türlerinin birbirine bağlanması,



- Darboğazların ortadan kalkması,
- Kullanıcıların ulaştırma politikasının merkezine yerleştirmesi,
- Kent ulaştırmasının akılcı temeller üzerine oturtulması,
- Ulaştırmanın küreselleşmesinin gereklerinin yerine getirilmesi sayılabilir (Candemir, s.15).

Ülkemiz açısından taşımacılıkta karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerileri açısından bir analiz yapıldığında; gerek ulaştırma alt yapısı, gerekse araç filosu bakımından, AB standartlarının gerisinde kalmış olmasına rağmen, Avrupa içinde ihmal edilebilir küçüklükte olan bir ülke değildir. Özellikle bütün Avrupa'nın hem yük hem de yolcu trafiği artış oranlarında en hızlı büyüyen ülkedir (Candemir, s. 16).

Bugün için ülkemiz çok geniş bir kara nakliye filosuna sahiptir. Deniz ve demiryolu ulaşımının yetersiz alt yapısı ile mevcut talebi karşılayamamasının böyle bir gelişmeye neden olduğu açıktır. Bu durumda da, taşıma maliyetlerini arttıran bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Karayolu taşımacılığı dünyanın bir çok yerinde aciliyeti olan malların taşınmasında kullanılmaktadır. Aciliyeti olmayan malların taşınmasında denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Dünya ticaretin gerçekleştiği bölgeler göz önüne alındığında Türkiye'nin güçlü bir deniz taşıma filosuna ve altyapısına sahip olması gerektiği görülecektir (<http://www.igeme.org.tr/tur/pratik/lojistik.pdf,s.43-44>).

Bugün Avrupa'nın en büyük kara taşıma filosuna sahip ülkemizin uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaştığı en temel sorun "Geçiş Belgesi" teminidir.

Kombine taşımacılıkta önemli yer tutan deniz yolu taşımacılığında;

- Limanlarımızda altyapı ve işletmeden kaynaklanan yetersizlikler,
- Özel firmalarca işletilen limanlara demiryolu bağlantısının bulunmaması,
- Türk deniz ticaret filosunun "uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılmaması"
- Tarifeli sefer hizmeti verebilecek yeterli gemi bulunmaması temel yetersizliklerimiz arasından bazılarıdır.

Demiryolu taşımacılığında ise, yeterli demiryolları inşa edilmediği gibi, mevcut demiryollarının da düşük olan fiziki standartları yeterince düzeltilmemiş, hepsinden önemlisi yönetim yapısı hantallaşmış, pazardaki gelişmelere uyum sağlayabilen bir işletmecilik geliştirilememiştir. Ayrıca kombine taşımacılık için konteyner taşımaları önem arz etmekte olup, TCDD yolları henüz konteyner kara terminalleri konusunda kayda değer gelişme sağlanmamıştır.

Hava yolu taşımacılığında ise taşıma maliyetleri diğer taşıma sistemlerine göre hala yüksek seyretmektedir.(D.T.M., s.3-5)

Bu açıklamalar ışığında şöyle bir özetleme yapılabilir,

- Ülkemizdeki mevcut ulaştırma altyapısını ve onun üzerindeki araçlar optimal kullanılmıyor ve yönetilemiyor.

- Yeni alt yapı yatırımlarının yapılmasında bütünleşik bir ulaştırma politikası ve planlamasından çok uzaktayız.

- Yeni ulaştırma politikalarının tasarımı yapımında ulaştırma sisteminin reel kesimle uygun bir tamamlayıcılık içinde olması gereği göz ardı edilmektedir.

- Bütün bu eksiklik ve yanlışlıkların ardında ulaştırma gibi bir ülkenin ekonomisinin olmazsa olması konumunda olan bir etkinlik alanında çalışacak olanların eğitim ve öğretim konusuna yeterince eğilememektedir.

- Ulaştırmada Araştırma ve Araştırma-Geliştirme konusu ülkemizin gündeminde yoktur (Candemir, s.15).

Bu noktada çözüm önerileri olarak;

- Eğitim ve öğretim konusunda, ulaştırma bakanlığımızca lojistik firma elemanları için zorunlu kılınan Mesleki Yeterlilik Eğitim Sertifika Programı ciddi bir şekilde yürütülmeli ve bu programın sağlıklı bir şekilde sürdürülmesi garanti edilmelidir.

- Ülkemizin uluslararası taşıma yolları üzerinde tercih edilen bir nokta olması için taşıma sistemi altyapısını geliştirici yatırımlara hızla yönelmek gerekiyor. Özellikle bu konu; uluslararası piyasalara zamanın

da ve rekabetçi fiyatlarla ulaşmak açısından bu yatırımlar büyük önem arz ediyor.

- Limanların, ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, demiryolu ve otomobil bağlantılarının yapılması, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması gerekmektedir. (DTM, s.10, [www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi5/ulastirma.htm](http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi5/ulastirma.htm))

- Taşıma sistemlerinde demiryolunun daha fazla pay alması için ise ülkemizin yine önemli alt yapı yatırımlarına yönelmesi gerekmektedir. Yatırımlar içerisinde, öncelikle doğu-batı taşıma koridoruna işlerlik kazandıracak projelere ağırlık verilmelidir. Dış ticaret açısından öncelikli projelerin, İstanbul Boğazı Demiryolu Tüp Geçişi, Kars-Tiflis Demiryolu Projesi olduğu düşünülmektedir. Söz konusu projelerin tamamlanması ile Avrupa'dan Çin'e kadar olan bölgede ekonomik ve güvenli bir transit taşımacılık sağlanacak, Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye önemli bir konuma gelecektir.

- Pazara girişte taşıma yönünden engellerle karşılaşmakta ve bu durum maliyetleri yükseltmekte ise, genel pazarlama stratejisi içinde yurt dışı depolama faaliyetlerine ağırlık vermek suretiyle sorunun çözüleceği düşünülmektedir ( E Baki, 2004 s. 59-60).

## 6. Sonuç

Alıcı ve satıcı arasında önemli bağ kuran taşıma işlemleri dış ticaret işlemleri sırasında önemli bir fonksiyona sahiptir. Ancak taşımanın maliyet arttırıcı etkisi göz ardı edilemez. Taşıma giderleri hala uluslararası ticaretin hacmini etkileyen önemli faktörler arasında yer almaktadır. Mesafe arttıkça maliyet de artan bir unsur olarak ortaya çıkmakta ve dışa doğru açıldıkça da rekabet edilebilirlik durumunu devam ettirebilmek için uygun taşıma çözümünü seçmek gerekmektedir. Yani talep edilen hizmeti en doğru bir şekilde, en düşük maliyetle ve en güvenli yöntemle gerçekleştire-

rilmesine olanak sağlayacak seçenek üzerinde yoğunlaşılmalıdır. Böylelikle daha avantajlı bir konumda pazara girme olanağı doğacaktır. Bu durumda taşıma biçimleri birbirinin alternatifi olarak görülmemeli uluslararası piyasalara açılımda ülkemiz için en ekonomik taşıma biçiminin kombine taşımacılık olduğu gerçeğinden hareketle bir ulaştırma stratejisi içerisinde en ekonomik taşıma biçimlerini birbirleriyle uyumlu hale getirmek gerekmektedir. Ayrıca ülkemizin uluslararası taşıma yolları üzerinde tercih edilen bir nokta olması için taşıma sistemi altyapısını geliştirici yatırımlara hızla yönelmek gerektiği ortadadır. Bu nedenle de uluslararası piyasalara zamanında ve rekabetçi fiyatlarla ulaşmak açısından bu yatırımların büyük önem arz ettiği görülmektedir.

## Kaynaklar

Branch, Alan E. **Elements of Export Marketing and Management**. London: Chapman&Hall, 1990.

Candemir Yücel, "Uluslararası Ulaştırma ve Türkiye'nin Önündeki Sorunlar ve Olanaklar" [www.erc.metu.edu.tr/kongre2002/kongre](http://www.erc.metu.edu.tr/kongre2002/kongre).

Çalış Asım, **İhracatta Nakliyat**, Ankara: İhracat Geliştirme Etüd Merkezi, Ekim 2003.

Çancı Metin, Erdal Murat, **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, 2. Basım, İstanbul: UTİKAD, 2003.

Çekinmez, Vural. **İhracatta Nakliyat**. Ankara: İGEME yayınları.

Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracat Strateji Planı 2, 2004. [212.174.119.163/dtm/index.php?module=museum&page=stream&entry\\_id=376](http://www.dtm.gov.tr/index.php?module=museum&page=stream&entry_id=376)

Drucker Peter F. **Gelecek İçin Yönetim ve 1990'lar ve Sonrası**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara-1995.

Erdoğan Baki, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, 1. Basım, Trabzon: 2004

Han Ergül, **İktisadi Kalkınma ve Büyüme**, AÖF Yay. No: 831, Eskişehir-2004.

<http://www.dtm.gov.tr/ead/strateji/III-9.htm>

<http://www.igeme.org.tr/tur/pratik/lojistik.pdf>

17.01.2006 tarihli internet sayfası

Kazgan Gülten, "200 Yılına Doğru Yeni Ekonomik Düzen ve Türkiye", Birinci Ulusal İktisat Öğretim Kongresi, Türkiye Ekonomi Kurumu, Ekim, Ankara-1993.

Özdem, Cavit Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz, [www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm](http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi12/ulsis.htm)

Seyitoğlu Halil, **Uluslararası İktisat**, Güzem Yayınları, İstanbul-2003.

**Trade Secrets, KOBİ'lerin İhracat El Kitabı**. Editör: Beratiye Öncü Ankara: International Trade Centre ve IGEME ortak yayını, 2000.

Ulaştırmanın Dış ticaretimizdeki Lojistik Önemi ([www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi5/ulastirma.htm](http://www.dtm.gov.tr/ead/ekonomi/sayi5/ulastirma.htm))

Zarocostas, John, "Logistic Costs: Key for Poor Nations" **Women's Wear Daily**, 10/10/2004 Vol 188, Iss.83)