



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Sezer RAMAZAN

TÜRKİYE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİLERİ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Sezer RAMAZAN

TÜRKİYE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİLERİ

Danışman

Prof. Dr. Gözde YİRMİBEŞOĞLU

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Sezer Ramazan'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT (İmza)

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Gözde YİRMİBEŞOĞLU (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Özkan YILMAZ (İmza)

Tez Başlığı: TÜRKİYE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİLERİ

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 01./07/2021

Mezuniyet Tarihi : 14/07/2021

(İmza)
Prof. Dr. Suat KOLUKIRIK
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Türkiye Karayolu Taşımacılığında Koronavirüs (Covid 19) Etkileri” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Sezer RAMAZAN





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Sezer RAMAZAN
Öğrenci Numarası	20185265002
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Gözde Yirmibeşoğlu
Tez Başlığı	TÜRKİYE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİLERİ
Turnitin Ödev Numarası	1616690458

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 98 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 07/07/2021 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 6

alıntılar dahil % 14'tür.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

07/07/2021

(imzası)

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı
Prof. Dr. Gözde Yirmibeşoğlu

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER LİSTESİ	iii
TABLolar LİSTESİ	iv
HARİTALAR LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
TEŞEKKÜR.....	x
ÖNSÖZ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. Karayolu ve Karayolu Taşımacılığı	3
1.2. Türkiye Karayolları Tarihi	3
1.2.1. Cumhuriyetin Kuruluşu ve İkinci Dünya Savaşı Yılları Arası Karayolları.....	4
1.2.2. İkinci Dünya Savaşı Döneminde Karayolları	7
1.2.3. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Karayolları.....	9
1.2.4. Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşundan Günümüze Karayolları	10
1.3. Türkiye’de Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Anlaşmalar	12
1.3.1. CMR Konvansiyonu	12
1.3.2. ADR Konvansiyonu.....	13
1.3.3. Tır Konvansiyonu	15
1.3.4. AETR Konvansiyonu.....	17
1.3.5. AB Üye Ülkeleri ile İkili Anlaşmalar	18
1.3.6. ITF Çok Taraflı Kota Sistemi (UBAK/CEMT).....	18
1.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Çıkış Kapıları.....	19
1.4.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Kara-Çıkış Kapıları	22
1.4.2. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Ro-ro Çıkış Kapıları	24

İKİNCİ BÖLÜM COVID 19 SÜRESİNCE SEÇİLMİŞ BAZI ÜLKELER İÇİN GETİRİLEN KISITLAR ve GÜMRÜK UYGULAMALARI

2.1. Irak	27
2.2. Almanya.....	27
2.3. İran	29
2.4. Romanya	29
2.5. Gürcistan.....	31
2.6. Azerbaycan	33
2.7. İtalya	33
2.8. Fransa.....	35
2.9. Yunanistan	35
2.10. Bulgaristan	37

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİLERİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	39
3.2. Araştırmanın Yöntemi	40
3.3. Bulgular	41
3.3.1. Karayolu Taşımacılığı Yük Piyasaları ile İlgili Bulgular	41
3.3.2. Yollardaki ve Gümrük Noktalarındaki Problemler ile İlgili Bulgular.....	45
3.3.3. Sürüş Süreleri ve Sürüş Yasakları ile İlgili Bulgular.....	55
3.3.4. Tır Sürücüsü Bulma Zorluğu ile İlgili Bulgular	56
3.3.5. Soğuk Zincir Taşımacılığı ile İlgili Bulgular.....	61

SONUÇ	63
--------------------	-----------

KAYNAKÇA.....	68
----------------------	-----------

5.1. Dipnotlar ve İnternet Kaynakları	75
---	----

EK-1 DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME SORULARI	81
--	-----------

ÖZGEÇMİŞ	82
-----------------------	-----------

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 Tır Sistemi 5 İlke.....	16
-----------------------------------	----



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1. Bayındırlık Bakanlığı Karayollarına Ayrılan Ödenek 1923-1938.....	7
Tablo 1.2. Truman Doktrini Harcama Kalemleri	10
Tablo 1.3. 1948-1952 Dönemi Marshall Yardımları Ödeneklerinin Ulaşımındaki Dağılımı	10
Tablo 1.4. 1950 ve 1981 Yılları Arası Araç Sayıları ve Karayolu Yük Taşıma Payı	11
Tablo 1.5. Bazı Ülkelere Göre Geçiş Kotaları (2018).....	18
Tablo 1.6. Türlerine Göre UBAK Belgesi Tahsisi (2019)	19
Tablo 2.1. 2019 Yılında Türkiye'nin Komşu ve En Çok Taşıma Yaptığı Ülkeler.....	26
Tablo 2.2. Almanya, Eyaletlere göre hafta sonu sürüş yasağı istisnaları	28
Tablo 3.1. Modlara Göre İhracat	46
Tablo 3.2. Modlara Göre İthalat	46

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1.1 Türkiye'de Karayolları Hudut Kapıları.....	21
Harita 1.2 Türkiye'de Roro Taşımacılığı Hatları.....	21
Harita 2.1 Romanya Yeşil Koridoru Alternatif Rotaları	30
Harita 2.2 Gürcistan, Belirlenen Durma Noktaları.....	32



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADR	Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AETR	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması
ASL	İtalya Yerel Sağlık Örgütü
ATECO	İtalya, Ekonomik Aktivitelerin Sınıflandırılması Listesi
BMAEK/UNECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
CEPAL	Latin Amerika Ülkeleri Ekonomik Komisyonu
CMR	Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi
CONFETRA	İtalyan Ulaştırma ve Lojistik Genel Konfederasyonu
ÇEKG	Çok Elemanlı Gaz Kabı
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
GTİ	Gümrük ve Turizm İşletmeleri
IRU	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği
ITF	Uluslararası Ulaştırma Forumu
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
OFAE	Yunanistan Karayolu Taşımacılığı Federasyonu
RO-RO	Roll on- Roll of
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
OPEC	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü

TIR	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Sistemi
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği



ÖZET

Günümüz Türkiye'sinin başat taşımacılık şekillerinden biri olan karayolu taşımacılığı Türkiye ekonomisi için vazgeçilmez bir konumdadır. Türkiye dış ticaretinde ve sektörel gelirde yüksek paylar elde eden karayolu taşımacılığı 2019 yılı itibariyle patlak veren Covid 19'dan direkt olarak etkilenen sektörler arasına girmiştir. Covid 19'un tüm dünya ekonomilerinde gümrüksel, üretimsel, sosyal anlamlarda olumsuz etkisi karayolu taşımacılığını da derinden etkilemiştir. Karayolu taşımacılığı bu bağlamda, gümrüklerin kapanmasından veya kısıtlı çalışmalarından, üretimsel faaliyetlerde yaşanan aksaklıklardan, sosyal hayattaki değişimlerden etkilenmiştir.

Bu bağlamda çalışmada Covid 19 döneminde karayolu taşımacılığı konusunda ulusal ve uluslararası değişiklikler irdelenerek firmaların bu konudaki deneyimlerini değerlendirmek ve bu sayede karayolu taşımacılık sektörünün Covid 19'dan operasyonel anlamda nasıl etkilendiğini anlamak amaçlanmıştır. Bunun için literatürdeki yazından ve uluslararası resmi karayolu taşımacılığı kuruluşların düzenlemelerle ilgili duyurularından yararlanılarak hazırlanan ve gümrük, yük, sürüş süreleri gibi konuları kapsayan derinlemesine görüşme soruları hazırlanmış ve sorular karayolu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların uzman yöneticilerine sorulmuştur. Burada toplanan verilerle karayolu taşımacılık sektörünün esas problemleri anlaşılmaya çalışılmıştır. Bu vesileyle hem literatürde çalışanlara yeni araştırma alanları sunmak hem de politika yapıcılara esas problemleri gösterebilmek amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karayolu, Karayolu Taşımacılığı, Covid 19, Lojistik

SUMMARY

CORONAVİRÜS (COVID 19) EFFECTS ON TURKEY'S ROAD TRANSPORT

Road transportation, which is one of the dominant transportation modes of today's Turkey, is in an indispensable position for the Turkish economy. Road transport, which has high shares in Turkey's foreign trade and sectoral income, has become one of the sectors directly affected by Covid 19, which broke out as of 2019. The negative impact of Covid 19 in customs, production and social terms in all world economies has also deeply affected road transport. In this context, road transport has been affected by the closure or limited work of customs, disruptions in productive activities, changes in social life.

In this context, it was aimed to evaluate national and international changes in road transportation during the Covid 19 period and to evaluate the experiences of companies in this regard and thus to understand how the road transport industry was affected by Covid 19 in operational terms. For this purpose, in-depth interview questions were prepared using the literature and the announcements of international official road transport organizations regarding regulations covering subjects such as customs, freight, driving times, and the questions were asked to the expert managers of companies operating in the road transport sector. With the data collected here, the main problems of the road transport sector have been tried to be understood. On this occasion, it is aimed to present new research areas to those working in the literature and to show the main problems to policy makers.

Keywords: Roadway, Road Haulage, Covid 19, Logistics

TEŞEKKÜR

Kendimi bildim bileli uluslararası karayolu taşımacılığıyla ilgilenen bir ailede yaşamam bugüne kadar benim adımlarımın sebebini oluşturdu. Tezimin konusunun belirlenmesi de bugün Türkiye için karayolu taşımacılığı ne kadar önemliyse bunu aile olarak da her zaman yaşayan bir ortamda yetişmiş olmam ve hocamın değerli fikirleriyle bu konuda katkılarımın olabileceğini düşünmem ile gerçekleşmiştir. Bu vesileyle tezimin yazımında başından sonuna kadar desteğini hiç esirgemeyen, her zaman yanımda olan, endişeli halimi değerli sözleri ve manevi desteğiyle her zaman bertaraf eden, isteklerimi göz önünde bulunduran, her aşamada doğruya yönlendiren çok kıymetli Sayın Prof. Dr. Gözde Yirmibeşoğlu hocama çok teşekkür ederim.

Programa başlamamda ve bu yolda ilerlememde beni fikişsel ve duygusal yönde destekleyen değerli arkadaşlarım Arş. Gör. Hayrullah Altınok ve Yaşarhan Gören'e teşekkürlerimi iletirim.

Ve hayatım boyunca hep bir adım ileri için çalışmam konusunda beni destekleyen, duygusal olarak her zaman yanımda olan başta annem Gülnaz Ramazan ve babam Naim Ramazan'a ve bütün aileme en içten sevgilerimi ve teşekkürlerimi sunarım.

Arş. Gör. Sezer RAMAZAN

ÖNSÖZ

2019'un Aralık ayında patlak veren Covid 19, dünya ekonomilerini derinden etkilemiştir. Karayolu taşımacılığı da virüsten dolayı yeni uygulamalar veya virüsün zorlukları çerçevesinde etkilenmiştir. Örneğin virüsün ilk dönemlerinde tam kapanmalarla ekonomilerde bir korku dalgası başlamış ve tarım ürünlerine olan talep artmıştır. Karayolu taşımacılığı da artan bu talepten bir pay alabilmiştir. Bununla birlikte virüsün kendi doğası itibariyle etkilerinin yanında ülkelerin politik yaklaşımı sebebiyle de sektörler etkilenebilmiştir. Bu etkiler ülkelerin tam veya sosyal izolasyon kararları, evden çalışma gibi yeni çalışma stilleri, sınırların tam veya kısıtlı şekilde kapatılmaları, temel olmayan üretim fabrikalarının kapatılmaları gibi kararları içermektedir. Ayrıca, her sektöre özel uygulamalar da söz konusu olabilmıştır. Örneğin ülkeler üretim tesislerinde çalışacak kişi sayısını veya çalışma sürelerini kısıtlayabilmiştir. Bu özel uygulamalarla karayolu taşımacılığı da karşı karşıya kalmıştır. Bu dönemde karayolu taşımacılığı şoförlere karantina uygulamaları, bazı malların ithalatının veya ihracatının yasaklanması, gümrük kapılarında değişen uygulamalar, araç dezenfektan işlemleri, şoför için virüs testi uygulamaları gibi birçok yeni olgu ile yüzleşmiştir. Ancak bu olgulara rağmen esasında ülkeler karayolu taşımacılığı akışını sürdürmek istemişlerdir. Bunun sebebi, ülkelerin -özellikle denizyolu ulaşımı olmayan ülkelerin- ekonomilerini sürdürebilmesi adına karayolu taşımacılığına bağımlı olmasıdır. Bununla birlikte, karayolu taşımacılığının taşımacılık ayağının son noktasında kullanılması gerekliliği onu daha da önemli hale getirmiştir. Türkiye'de de önemi yüksek olan karayolu taşımacılığı için gerekli politikalar uygulanmıştır. Ancak uygulamaların yeterli olup olmadığını anlamak için uygulamaların firmaların çalışmalarının nasıl etkilediğini incelemek gerekir.

Bu bağlamda çalışmada Covid 19 kaynaklı uygulamaların Türkiye'de karayolu taşımacılığını nasıl etkilediği araştırılmıştır. Bunun için öncesinde Türkiye'de karayolları tarihi detaylıca incelenmiş, Türkiye'nin iştiraki olduğu uluslararası karayolları anlaşmalarına göz atılmış ve sonrasında ise Covid 19 kaynaklı gelişmeler değerlendirilmiştir. Son bölümde ise derinlemesine görüşme yöntemiyle karayolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren 12 firmadan elde edilen veriler literatür yazını çerçevesinde değerlendirilerek firmaların gerçek sorunları anlaşılmasına çalışılmıştır.

GİRİŞ

Türkiye’de karayolu taşımacılığı önem bakımından taşımacılık şekli arasında ikinci sıradadır. 1900’lü yıllardan günümüze hızla gelişen karayolu taşımacılığı, esasında, taşımacılık modu olarak denizyolu ve demiryoluna göre daha yenidir. Buna rağmen günümüze kadar gelişimini sürdürürken birçok farklı ülkeler tarafından öncül hale -alt yapı ve araç yatırımı ucuz olduğundan- gelmiştir. Politika yapıcılar tam olarak 1900’lü yıllarda karayolu taşımacılığını bir mod olarak değerlendirmiş ve bu alandaki düzenlemeleri gerçekleştirmek için politikalar yapmışlardır. Karayolu taşımacılığına göre daha uzun bir geçmişe ve sağlam temellere sahip olan demiryolu ve denizyolu taşımacılığı ise bundan çok uzun zaman öncedir uyulması gereken kurallar ve yeni deneyimler bakımından gelişmiş ve gelişmeye devam etmektedir.

Bir taşımacılık modunu etkileyen olaylar -kriz, kaza, örnek bir durum oluşturacak olay vb.- mod için politik bir açığı kapatma fırsatı oluşturur. Çünkü bir politika değişimi genelde dışsal bir şok etkisinden kaynaklanır (Hogan ve Feeney, 2012: 1). Böylece politika yapıcılar alternatif politikalar arasında bir seçim yaparak ortadaki sıkıntıları çözmeye çalışırlar. Böylece, ileride oluşabilecek problemleri de bertaraf eder (Walsh, 2006: 491). Dolayısıyla taşımacılık modlarında yaşanan açıkların görülmesi, böyle bir olay tarafından sağlanan bir görüş ile politika yapıcılara kıymetli bir deneyim sağlar. Günümüzde bütün dünyanın karşılaştığı ekonomilerde kapanmalara sebep olan Covid 19 ise bu olaylara bir örnek olarak verilebilir.

Covid 19 karayolu taşımacılığında birçok olumsuz sonuçlara sebebiyet vermiştir. Güncel literatürde Covid’in lojistik ve tedarik zinciri yönetimini, havayolu, demiryolu, denizyolu, karayolu taşımacılığını, gıda lojistiğini, nasıl etkilediğini inceleyen çalışmalar da bu dönemde yayınlanmıştır. Bu dönemde yaşanan problemleri açıklamak ve derinlemesine değerlendirmek karayolu taşımacılığı için gelecekte oluşacak krizlere karşı daha sağlam durmak anlamına gelebilecek niteliktedir. Ayrıca, Türkiye adına burada yaşanan problemleri çözmek, Türkiye’nin uluslararası ticaretinin önemli bir kısmının karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi bakımından, daha derin bir önem arz etmektedir. Bu sektörde yaşanan problemler hem ticaret hem de sektörde faaliyet gösteren firmalar adına bir engel teşkil etmekte ve uluslararası arenada bir rekabet dezavantajı olarak sonuçlanabilmektedir.

Covid 19 karayolu taşımacılığına, ilk çıktığı andan itibaren belirli şekillerde etki etmiştir. Virüsün yayılımını engellemek adına alınan tedbirlerin en önemleri arasında insan-insan temasını azaltmak yani sosyal izolasyonu sağlamak gelmektedir. Bu, insanların daha az

seyahat etmesi ve ülkelerin daha içe kapanık hale gelmesi anlamına gelmektedir. Dolayısıyla ülkeler bu dönemde karayolu taşımacılığını – birçok açıdan insan-insan temasını gerektirdiğinden – göz önünde bulundurmışlardır. Ancak ülkelerin ticari ve sosyal hayatını sürdürebilmesi adına da taşımacılık işlerinin durması mümkün değildir. Karayolu taşımacılığı her ne kadar temas gerektiren bir alan olsa da ülkeler bu modun işlemlerinden vazgeçememişlerdir. Dolayısıyla karayolu taşımacılığının sürdürülmesi adına ülkeler çeşitli çabalar içine girmişlerdir. Ancak politika yapıcıların bu konudaki deneyimsizliği ile uygulanmaya çalışılan çözümler sorun yaratabilmiştir. Bu da karayolu taşımacılığının bu dönemde bazı zorluklarla karşılaşmasına sebep olmuştur.

Bu çalışmada karayolu taşımacılığının Covid 19'dan kaynaklanan değişimlerden nasıl etkilendiğinin irdelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın ilk bölümünde karayolu taşımacılığının Cumhuriyet döneminden günümüze ülkemizdeki gelişimi ele alınmıştır. Diğer taşımacılık şekillerine göre daha yeni olan karayolu taşımacılığının günümüze kadar geçtiği yollara bakmak buradaki esas amaçtır.

Daha sonra ise Türkiye'de yer alan hem bazı sınır kapılarına ve gümrük çıkış noktalarına yer verilmiş hem de Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığında yer aldığı karayolu taşımacılığı mevzuatını gözden geçirmek amaçlanmıştır. Türkiye'nin uluslararası taşımacılığı bakımından önemli olan bu iki alanın içeriklerinin bilinmesi Covid 19 dönemince yaşanan değişiklikleri daha iyi değerlendirmek bakımından önemli ve gereklidir. Covid 19 ile yaşanan değişimler arasında bu iki alandaki değişimleri kapsamaktadır. Gümrük kapılarında yaşanan problemler, geçici mevzuat toleransları gibi değişiklikler Covid 19'dan kaynaklanan genel değişikliklerden bazılarını kapsar.

Üçüncü bölümde çalışmanın amacı ve öneminden bahsedilmiş sonrasında ise çalışmanın yöntemine ve yöntemin niçin seçildiğine değinilmiştir. Daha sonra toplanan veriler ışığında literatür incelenmiştir. Literatürde yer alan bulgularla görüşmelerde edilen bilgiler beraber değerlendirilmiştir. Bu yolla karayolu taşımacılık sektörünün bu dönemde karşılaştığı problemler irdelenmeye ve çözümler için bir görüş sağlanmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. Karayolu ve Karayolu Taşımacılığı

Türk Dil Kurumu'nun tanımına göre karayolu “Yerleşim merkezlerini birbirine bağlayan yol olarak tanımlanmıştır. 13/10/1983 tarihli 2918 kanun numaralı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3.maddesine göre ise karayolları “Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar” şeklinde ifade edilmiştir.

Karayolu taşımacılığı ise bir taşımacılık modudur. Lojistik fonksiyonlardan biri olan taşımacılık, malların veya insanların bir noktadan bir başka noktaya yer faydası yaratılarak taşınması anlamına gelmektedir. Bu taşıma işlemi, her birinin kendine has özellikleri olan ve taşınırken kullandığı yol altyapısının ismini alan beş farklı taşımacılık türü (Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, Boru Hattı) ile gerçekleştirilebilir. Karayolu taşımacılığı bu taşımacılık türlerinden biridir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hızla gelişen karayolu taşımacılığı lojistiğin bir fonksiyonu olmakla birlikte birçok ekonomide kendi başına bir ekonomik faaliyet olmayı başarmış bir sektördür.

Bununla birlikte, karayolu taşımacılığı, ürünün bir noktadan bir diğer noktaya direkt olarak taşınabilmesi, esnek yapısı, hızı ve farklı taşımacılık modları ile kullanıma uygun olması açısından vazgeçilmez bir taşıma modudur (Erturgut, 2016: 116). Dahası, karayolu taşımacılığı, karayolunun her türlü araziye uygun olması ve farklı finansman seçeneklerinin bulunması yoluyla kaynak sıkıntısı çeken ülkelerde tercih edilen bir taşımacılık türü olmaktadır (Altınok, 2001:84).

Karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık modlarına göre bazı avantajları bulunmaktadır. Örneğin, her ne kadar havayolu taşımacılığı daha hızlı bir ulaşım modu olsa da seyahat süresine check in ve boarding gibi ek süreler dahil edilirse durum karayolu lehine bir anda çevrilebilir hale gelir (Waters, 2003:313). Demiryoluna göre ise daha az yatırım maliyeti gerektirmesinden, yine daha tercih edilen bir taşımacılık modudur.

1.2. Türkiye Karayolları Tarihi

Türkiye karayolları tarihi birkaç farklı aşamada veya kategoride incelenebilir. Bunlardan birisi, uygulanan politikalara ve ülke tarafından önceliklendirilen ulaşım moduna göredir. Dünya genelinde de olduğu gibi ulaşım modları gelişirken daha yüksek hacimli yükler ve yolcular taşıyabilen iki taşımacılık modu olan denizyolları ve demiryolları Türkiye'de de bazı dönemlerde ön planda olmuştur. Bu bakımdan Türkiye karayolları tarihi,

Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı'ndan çıktığı Cumhuriyet döneminde yüksek hacimli yükler ve yolcu taşımacılığında daha yaygın kullanılması dolayısıyla demiryolları tercihli bir politika ile tezahür etmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nda ise savaşın getirdiği maddi sıkıntılar, otomotiv sanayiinin hızlı gelişimi ve savaş kaynaklı bazı sebeplerden ötürü farklı politikalar izlenmiştir. İkinci dünya savaşı sonrası ve KGM'nin kuruluşundan sonra ise dünyada otomotiv sektörünün yaygınlaşmaya başlaması ile de yine farklı politikalar uygulanmıştır. Bu bakımdan bu dönemleri ayrı ayrı incelemek Türkiye'nin karayolları tarihini anlamak bakımından açıklayıcı olacaktır.

1.2.1. Cumhuriyetin Kuruluşu ve İkinci Dünya Savaşı Yılları Arası Karayolları

Cumhuriyetin ilanı ile Osmanlı döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne ulusal sınırlar içerisinde 13900 km'si stabilize şose 4450 km'si toprak olmak üzere 18350 km yol ve 94 köprü kalmıştır.¹ Diğer yandan dönemin tercih edilen ulaştırma türü olan demiryolunda Osmanlı döneminde yapılan 8619 km hattın 4136 km'si Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmiştir ve bunun 2404 km'si yabancılar tarafından 1377 km'si de devlet eliyle işletilmekteydi.² Bu yıllarda karayollarının masraflı bir ulaşım sistemi olması ve motorlu taşıtların yaygınlaşmamış olması sebebi ile demiryollarının gelişimine karayollarına göre daha fazla önem verilmiştir. Dolayısıyla demiryolu tercihli politika karayolu taşımacılığını demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görmekteydi. Ancak bunun yanında içinde bulunan mali koşullar ve topografik nedenlerle ülkede her yere ulaşımı sağlayacak bir demiryolu ağının kurulmasının mümkün olmadığı ayrıca demiryolları hatları ve limanlar, vatandaşın evi ve demiryolu hattı arası bağlantılar için de gelişmiş bir karayolu ağının gerekliliği de göz ardı edilmemiştir (Şen, 2003: 42).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Nafia Vekaleti altında, savaş yılları yol yapım ve onarım hizmetlerinin finansmanını sağlamak amacıyla ve daha önce 21 Şubat 1921'de çıkarılan "Tarık Bedel-i Nakdisi" yol vergisinin yeniden düzenlenmesiyle³, kanunda değişiklikler yapılarak 19 Ocak 1925 tarihinde 542 sayılı "Yol Mükellefiyeti Kanunu" çıkartılmıştır. Yol mükellefiyeti kanununa göre daha önceki kanundan farklı olarak bedelden önce bedeni yükümlülük getirilmiş, bu vesileyle büyük oranda insan gücü ile yapılan yolların yapım ve onarım verimliliğinin artacağı öngörülmüştür. Yol mükellefiyeti kanunuyla birlikte mükelleflere, yılda 6-12 gün olarak bölgelerinden 40 km'ye kadar bir alanda yol yapım

¹ Karayolları Genel Müdürlüğü Tarihçe, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx>, (erişim tarihi: 28.08.2020)

² TCDD Demiryolları Tarihçe, <http://www.tcdd.gov.tr/content/31>, (erişim tarihi:28.08.2020)

³ Bu kanunla 18-60 yaş arası erkekler yol vergisiyle yükümlü kılınmıştır. Bu verginin dört günlük işçi gündeliği karşılığı para ya da bedenen çalışma yoluyla ödenmesi kararlaştırılmıştır.

işlerinde çalışma şartı getirilmiştir (Şen, 2003: 70). Bunun yanında yol mükellefiyeti kanunu yolları devlet yolları, il yolları ve köy kolları olarak üçe ayırmaktaydı. İl yolları il özel idarelerine, devlet yolları genel bütçeye, köy yolları ise köylülerin beden gücüne finanse edilmiştir. Ancak daha sonra bu ayırım 12 Haziran 1927'de *Tevhid-i Turuk Kanunu* ile bırakılıp devlet ve vilayet yolları birleştirilmiştir (As, 2006: 84).

1925 yılında Yol mükellefiyeti kanunu ile Bayındırlık Bakanlığı'nın her vilayette bir silindir bulundurma zorunluluğu mevcuttu. Silindir o dönemde ülkede yol yapımı için kullanılan en önemli araçtı ve bunun dahi temininde zorluk yaşanmıştır. (Mutlu, 1989: 52-53). 1927 yılına kadar karşılaşılan bu maddi sıkıntılar ve 1924 yılı itibari ile devletin artan demiryolları yatırımları karşısında karayolları yetersiz kaynak, personel ve makine ile istenen seviyeye gelememiştir (Özdemir, 2006: 63)

1927 yılıyla birlikte çıkarılan Tevhid-i Turuk kanununca devlet ve vilayet yolları birleştirilip vilayet özel idarelerine bırakılmıştır. Cumhuriyet sonrası demiryollarına verilen önem ve devlet yollarının yeterli ödenek alamaması sebebi karayollarına aktarılan paranın düşük olmasına yol açmıştır (Bayındırlık Bakanlığı, 1993: 172). 1927 tarihli Tevhid-i Turuk kanunuyla birlikte bütçeden demiryoluna aktarılan pay daha da artmış ve karayolu yapım çalışmaları tamamen durmuştur (Özdemir, 2006: 51). Tevhid-i Turuk kanununun 2 yıl sonra uygulamada beklenen sonucu verememesinden 2 Haziran 1929 tarihli 1525 sayılı Şose Köprüler Kanunu çıkarılarak Cumhuriyet Hükümeti'nin gerçek anlamda yol çalışmalarının başlangıcına imza atılmıştır. Tevhid-i Turuk kanunu ile devlet ve vilayet yolları birleştirildikten sonra meselenin, illerin teknik ve idari gücünü aşan bir durum olduğu anlaşılmış 1929 yılı itibariyle yeni düzenlemeye gidilmiştir (Şen, 2003: 72).

2 Haziran 1929 yılında kabul edilen 1525 sayılı Şose Köprüler Kanunu'na göre yine eski sistemde olduğu gibi devlet ve vilayet yolları olmak üzere ayrılmış ve finansman sistemi yol vergisi ile devam etmiştir. Yasa ile 10 gün bedeni yükümlülük ve 8 lira parasal karşılık düzenlemelerine ek olarak il özel idarelerine yeni yolların yapımı için 2 gün ve yol parası olarak da 3 lira arttırma yetkisi verilmiştir (Bayındırlık Bakanlığı, 1993: 174). Yasayla birlikte "milli şoseler" olarak tanımlanan yolun genel bütçeden finansı ile yapım bakım ve onarımının yapılması kararlaştırılmış ve bu yolların mümkün olduğunca fazla ilden geçmesi ve değişik bölgeleri hem birbirine hem de hükümet merkezine bağlaması planlanmıştır (Şen, 2003: 73-74).

Şose ve Köprüler Kanunu ile daha planlı ve organize bir karayolu yapım faaliyetine ulaşmak amaçlanmıştır. Nitekim il ve devlet yollarının ayrılması ve il özel idarelerinin kendi yeteneğini aşan yol yapım faaliyetlerin bakanlıkça yapılmasının kararlaştırılması ile somut bir

aba ortaya konulmuştur. Bundan sonra 8 Haziran 1930 tarihinde çıkarılacak 1688 sayılı yasa ile Bayındırlık Bakanlığı 1930 ve 1942 arası iller vasıtası ile alacağı yol vergisine karşılık 60.000.000 lira harcama yetkisi elde etmiştir. Bu kararla hem yeni yol yapımlarına başlanacak hem de teşkilatlanmaya çalışılması planlanmıştır (Şen, 2003: 75).

Şose ve Köprüler Kanunu'nun çıkarılmasından 2 sene sonra, büyük buhranın süren etkileri ve karayolu yapımı için illerde toplanan vergilerin toplanma amacına uygun kullanılamaması dolayısıyla 29 Temmuz 1931 tarihinde 1882 sayılı yasa çıkarılmıştır. Bu yeni düzenlemeyle 10 lira olan yol mükellefiyeti bedeli 4 liraya düşürülmüş ve bedeni yükümlölük ise 6 gün olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak da toplanan verginin %85'i il özel idarelerine %15'i Bayındırlık Bakanlığına bırakılmıştı. Bu düzenlemeler ve büyük buhranın sonucu kaynakların başka yerlere aktarılması ile il yolları yapımı neredeyse durma noktasına gelmiştir (As, 2006: 84).

Şose ve Köprüler Kanunu'ndan önce plansız yürütölen karayolları yapım ve bakım çalışmaları kanundan sonra bir düzene oturtulmaya başlanmıştır. Yine de siyasiler tarafından tercih edilen ulaşım türünün demiryolları olması dolayısı ile karayollarına gereken önem verilmemiştir. Bununla birlikte, karayollarında karşılaşılan tek engel ona verilmeyen önem değildi. Karayolları yapımında çalışacak nitelikli mühendis kıtlığı da yaşanmaktaydı. Bu, bazı durumlarda daha az maliyetle ve daha uygun tekniklerle yapılabilecek yolların ertelenmesine sebep olmuştur. Örneğın, Ankara-Konya, Adana-Karataş, Adana-Yenice, Adana-Ceyhan yolların, makadam yolların ihtiyacı olduğı taşın uzak mesafelerden getirilmesi zorunluluğı sebebiyle, yapımları gerçekleşmemiştir (Bayındırlık Bakanlığı, 1975: 8). Daha sonra bu yapım tekniğı terkedilerek stabilize yol yapım tekniğinin kullanılmaya başlanması ile Çukurova bölgesi bataklık arazilerden kurtulmuştur (Mutlu, 1989: 129).

Cumhuriyet dönemi yöneticilerinin demiryolu öncelikli politikalarıyla birlikte Türkiye coğrafiyasının altyapısı oluşurken ödenekler demiryollarına aktarılmıştır. Demiryolları hızla gelişirken karayolları daha çok illerin sorumluluğına bırakılmıştır. Bu politika ile 1940 yılına kadar demiryolları ağına yılda 200 km ile 3277 km daha eklenmiştir.⁴ Karayolları uzunluğı ise 1938 yılında 40.235 km'ye erişmiştir. Ancak yolların her mevsimde geçişe uygun kalitede olmaması durumu hala mevcudiyetini korumuştur (Özdemir, 2006: 69). Bayındırlık Bakanlığı 1923-1938 yılları arası karayollarına aktarılan ödenekler şu şekildedir:

⁴ Nafia Vekaleti, Cumhuriyetimizin 20.Yılı Kutlanırken Demiryolları Politikamızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış, Bayındırlık İşleri dergisi, Ekim 1943, Sayı 5-6, s.22-23

Tablo 1.1 Bayındırlık Bakanlığı Karayollarına Ayrılan Ödenek 1923-1938

Yıllar	Harcama Tutarları (\$)	Yıllar	Harcama Tutarları (\$)
1923	863.224	1931	3.072.488
1924	3.101.052	1932	3.175.586
1925	4.336.017	1933	2.534.119
1926	5.576.360	1934	2.374.023
1927	3.408.390	1935	3.127.527
1928	1.611.523	1936	1.836.179
1929	4.724.834	1937	2.075.934
1930	3.520.449	1938	3.687.992

Kaynak: (Karayolları Genel Müdürlüğü, 1973: 42)

Demiryolu ise aynı dönemde genel bütçeden yıllık 7-29 milyon lira arası pay almıştır (Mutlu, 1989: 47,111). Bütçeden de anlaşılabacağı gibi karayolları cumhuriyetin ilk yıllarında hep yetim kalmıştır. Ancak bu konumunda da gelişimi devam etmişti. Örneğin 1930 yılında imtiyazlı demiryollarının satın alınarak millileştirilmesi kapsamında Mudanya-Bursa Demiryolu satın alınması aslında bölgede artan kamyon ve otobüs hizmeti ile hattın rekabete dayanamaması sebebiyle gerçekleşmiştir (As, 2006: 124; Mutlu, 1989: 71). Bu, daha sonraki yıllarda artan karayolu taşıtıyla karayolunun öneminin kavranması şeklinde sonuçlanmıştır.

1.2.2. İkinci Dünya Savaşı Döneminde Karayolları

İkinci dünya savaşına girerken dünyada otomotiv endüstrisi hızla gelişmiş ve buna uygun yollar yapılmıştır. Türkiye ise bu gelişmenin çok gerisinde kalmıştır. Yolların çoğu motorlu taşıtlardan çok arabalara daha uygun halde kalmıştır. Örneğin 1942’de hazırlanan yeni yol programı projesinde yeni motorlu ve askeri araçların ağırlığı o zamanki yolların mevcut standartlarını aşmış olduğu fark edilmiştir. Bu nedenle de geometrik standartlar ve kaplama tiplerinde yenilemeye gidilmesi önerilmiştir (Tekeli ve İlkin, 2010: 394). Ancak bu proje daha sonra kanunlaşmamıştır.

1938 yılında demiryollarının gelişmesine paralel olarak karayollarına duyulan ihtiyaç artmıştır. Çünkü demiryollarının erişemediği bölgelere karayoluyla bağlantı yapılması bölgelerdeki tarım ürünlerinin merkezi bölgelere taşınması hususunda önemli ve gerekli görülmüştür. Böyle bir ortamda savunma, ekonomik ve turizm öncelikleri ile bir yol ağı programı düzenlenmiştir. Buna göre 22.000 km’lik bir yol ağı düşünülmüştü. Yol ağının 7300 km’si devlet 14700 km’ye yakını da iller arası yollar oluşturuyordu. Ancak program daha sonra ikinci dünya savaşı yüzünden uygulanamamıştır (Şen, 2003: 81).

İkinci dünya savaşının getirdiği ekonomik sıkıntılar Bayındırlık Bakanlığı’nın çalışmalarını sekteye uğratmıştır. Hem karayolları hem demiryolları çalışmaları devam

etmekteydi ancak yapım için kronik olan finansal yetersizlik bir de savaşın getirdiği mali yükümlülükler dolayısıyla artmıştır (Şen, 2003: 82). Bunun yanına bir de çalışacak eleman sıkıntısı da eklenmiştir.

İhtiyaçlar artık askeri durumlara göre belirlenmeye başlamıştır. Bu yüzden iş olarak çalışabilecek birçok kişi askeri anlamda kullanılmaya başlamıştır. Aynı zamanda bütçenin büyük kısmı da askeri anlamda kullanılmıştır. Bu durumları hafifletmek adına bazı yasalar çıkartılmıştır. Bu yasalardan biri 3780 sayılı Milli Koruma Kanunu'nun 9.maddesi 10 Haziran 1940 tarihli kararname ile çıkarılan "ücretli iş mükellefiyeti" kanunu olmuştur. Kanun, yol yapımında ziraatla uğraşmayan, İstanbul belediyesi sınırlarında yerleşik olmayan ve ziraatla uğraşmasına rağmen yol ve inşaat işlerinde çalışması ziraattan ayrılmasına sebep olmayan kişilerin ücretiyle senede 5 ay çalıştırılmasını öngören bir kanun olmuştur (Tekeli ve İlkin, 2010: 392).

Aynı yılın Eylül ayında ise gerçek ve tüzel kişilerin sahip olduğu sondaj, artezyen, taş kırma, karıştırma, beton karıştırma, kompresör gibi ekipman ve makinelerin valiliklere beyan edilmesi ve bu vesileyle Millî Savunma Bakanlığı'nın yol yapım işlerinde kullanılabilecek bu aletlerin değerleri neyse satın alabilmesi öngörülmüştür. Buna benzer bir yasa 1941 yılı Mayıs ayında çıkarılmıştır. Bu yasaya göre ise kazma, kürek, varyoz, tokmak gibi aletlerinde beyan edilmesi istenmiştir. Bu uygulama başlangıcından 8 ay sonra yürürlükten kaldırılmıştır (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 1993: 177-178).

1942 yılında savaşın getirdiği koşullarla birlikte karayolu ihtiyacı daha fazla hissedilmiştir. Daha önce tartışılan ve planlanan programlarda her mevsim geçit veren yol ihtiyacının farkında olunmakla birlikte bu yolların yapımının hızlı gerçekleşmesi kanaatine varılmıştır. Bu fikir stabilize yol yapım tartışmalarını gündeme getirmiştir (Alpan ve Öksüz, 2019: 156). O dönemde Şose ve Köprüler Reisliği'nde mühendis olarak çalışmakta olan Vecdi Diker ülkenin mevcut karayolu ağının stabilize yol yapım kullanılmadan hızlı şekilde geliştirilemeyeceğini savunmuştur (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 1993: 178). Bu tavsiyeyi Şose ve Köprüler Reisliği de benimsemiş, bu dönemden sonra makadam yol yapım tekniği yerine stabilize malzeme ve taş yerine toprak kullanılmıştır (Özdemir, 2006: 78). Savaşın getirdiği maddi sıkıntılarla birlikte her ne kadar 1942 yılında yapılması düşünülen 23.000 km'lik yol programı uygulanamasa da yeni yapım tekniği ile karayolu çalışmaları farklı bir boyut kazanmıştır.

1.2.3. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Karayolları

İkinci Dünya Savaşı sonrası yenilenen yol yapım tekniğiyle daha önceden yapılamayan bazı yolların yapılmasıyla birlikte yol yapımının ancak böyle bir tekniğin kullanımı ve iyi bir teşkilatlanma ile yapılacağı anlaşılmıştır. Bunlar ve ek olarak maddi sıkıntılar sebebiyle 25 Mart 1945'te iki mühendis, Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan, araştırma için Amerika'ya gönderilmiştir (As, 2006: 308). Bunun yanında maddi sıkıntıları çözmek adına da Amerika ile görüşülmeye çalışılmış ve nitekim bunlardan sonuç alınmıştır. Bu sonuçla, ABD, Türk-Yunan yardımı altında Türkiye'ye 100 milyon dolarlık yardımda bulunmuştur. Bu yardım daha çok SSCB ve komünizm tehlikesine karşı askeri amaçlar ve tarımsal ürünlerin nakliye ihtiyacını demiryolları ile karşılamak adına verilen bir yardım olsa da daha sonraki ABD-TR ilişkileri için bir ön ayak olmuştur (Şen, 2003: 117-118).

Amerika, İkinci Dünya Savaşı sonrası yıkılan Avrupa'nın yeniden inşası için Türkiye'yi bir araç olarak görmüştür. Yıkılmamış Türkiye Avrupa'ya tarım, gıda ve maden gibi ürünleri ihraç edebilir düşüncesi, ABD'li yetkililerde hâkim görüşü yansıtmıştır. Ancak öncelikle bu ürünlerin üretim yerlerinden taşıma merkezlerine veya direkt olarak Avrupa'ya taşınması gerekiyordu. Bunun için yeterli altyapının olmadığını gören ABD, Truman Doktrini'nden sonra makineleşme, pazar erişimi ve tarımsal ürünlerin alıcıya ulaştırılmasının yolu açılarak üretimin arttırılmasının sağlanması için Marshall Planı'nı devreye sokmuştur (Yücel, 2018: 25). Ancak başlarda, 1947 Eylül ayında, Türkiye'ye gelen General Horace Bride Truman Doktrini yardımının ancak askeri ihtiyaçlara yeteceğini beyan etmiştir. Daha sonra ise Vecdi Diker ve heyetinin Amerika'daki lobicilik faaliyetleriyle karayollarına ödenek ayrılması mümkün olmuştur. (Şen, 2003: 119).

Truman Doktrini ve Marshall yardımlarıyla beraber artık bir ivme kazanan karayolları, demiryollarına oranla daha çok önemsenmiş ve demiryolları ikinci plana atılmaya yavaş yavaş başlamıştır. Truman Doktrininden gelen para yardımından 5 milyon doların karayolu ıslahat çalışmalarına aktarılması konusunda ABD'den de onay alınınca bu ödenek ile Amerika'dan yol yapımında kullanılacak ekipmanlar alınmıştır. 306 taşıt ve 277 yol yapım makinesi getirilmesi ile yol yapımında makineli döneme geçilmiştir (As, 2006: 299). 5 milyon dolar ve Marshall yardımlarından gelen ödeneklerin ayrıldığı alanlar Tablo 1.2'de ve Tablo 1.3'te gösterilmektedir. Tablo 1.3'te karayollarına ayrılan ödeneğin diğer modlara oranla az olduğu görülse de karayollarına ayrılan ödenek sayesinde bu dönemde karayoluyla Türkiye'de ülkenin her tarafına erişme imkanına ulaşılmıştır (Çetin, Barış, ve Saroğlu, 2011: 132-133).

Tablo 1.2 Truman Doktrini Harcama Kalemleri

Ekipman	Değeri (\$)
Yapım Ekipmanı	1.750.627,00
Motor araç ve parçaları	2.174.072,69
Teknik Hizmetler	560.412,79
Nakliyat	559.887,52
Toplam	5.000.000,00

Kaynak: (As, 2006: 313)

Tablo 1.3 1948-1952 Dönemi Marshall Yardımları Ödeneklerinin Ulaşımındaki Dağılımı

Yıllar	Karayolları (\$)	Demiryolları (\$)	Denizyolları (\$)
1948-1949	5.000.000	-	-
1949-1950	10.000.000	4.474.000	9.414.810
1950-1951	3.500.000	19.127.830	19.539.000
1951-1952	-	18.172.430	10.713.160
TOPLAM	18.500.000	41.774.260	39.666.970

Kaynak: (As, 2006: 314)

1.2.4. Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşundan Günümüze Karayolları

Türkiye Cumhuriyeti ve Amerika arasındaki yardım anlaşmaları sürdürülürken Amerikalı uzmanlar Türkiye’de başarılı bir yol ağının kurulabilmesi için Şose ve Köprüler Reisliği’nin teşkilat yapısının yetersiz ve engelleyici olduğunu belirtmişlerdir. O dönemde 9 yıllık 23.000 km’lik bir yol ağı kurulması adına çalışan Türkiye, böyle bir yol ağının tamamlanabilmesi için, Amerikan Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H. E. Hilts’in raporunda uygulanmasının zorunlu olduğunu düşündüğü teşkilat değişimi için çalışmalara başlamıştır (Özdemir, 2006: 172-173). Rapora göre bir Yollar Genel Müdürlüğü’nün kurulması ve bu müdürlüğün tüzel bir kişilik, Sayıştay’dan bağımsızlık, tayin atama hakkı gibi özelliklerinin bulunması gerekli olmuştur. Bu özellikler kamuoyunda eleştirilse de Karayolları Genel Müdürlüğü 11 Şubat 1950 yılında kurulduğunda bu özellikleri bünyesinde barındırmıştır. KGM’nin daha sonra diğer kuruluşların teşkilatlanmasına ilham oluşturacak teşkilat yapısının kanunlaşmasında emeği geçen Vecdi Diker, kurumun ilk genel müdürü olarak görev almıştır (As, 2006: 433).

Kurum, kurulmadan önce yapılması adına çalışılan 9 yıllık yol programını büyük bir başarıyla tamamlamış ve yolları bakım altına almıştır. Bununla birlikte demiryollarına %100 oranında zam artışı, ülke içinde otomotiv sanayiinin gelişmesi, kamyon ithalatının serbest

bırakılması ile karayolları hızla gelişmiştir (Akgüngör ve Demirel, 2004: 425). Karayollarının hızlı bir değişimden geçtiği bu dönemden itibaren, otomobil, otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet sayılarında ve karayolları yük ve yolcu taşımacılığında büyük bir artış eğilimine girmiştir. Ayrıca bu dönemde OPEC kurumunun fiyat artışıyla beraber Ortadoğu’da artan mal akışı trafiği sonrası Türkiye’de TIR taşımacılığı da gelişmiş ve şirketler kurulmaya başlanmıştır (Tekeli ve İlkin, 2010: 144). Bu gelişimi yansıtmaları açısından 1950 ve 1981 yıllarında otomobil, minibüs-otobüs, kamyon kamyonet ve karayolları yük taşıma payı değişimleri Tablo 1.4’te verilmiştir.

Tablo 1.4 1950 ve 1981 Yılları Arası Araç Sayıları ve Karayolu Yük Taşıma Payı

Araç Türü	1950	1981
Otomobil	13.405	746.506
Minibüs-Otobüs	3.755	99.680
Kamyon-Kamyonet	15.404	341.713
Karayolları Yük Taşıma Payı	%32,5	%83

Kaynak: (Tekeli ve İlkin, 2010: 443-444).

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra karayolları özellikle Avrupa ve ABD’de gelişmiştir. Türkiye de ABD yardımlarıyla bu gelişim yönüne uyum sağlamaya başlamış ve bu dönemden itibaren neredeyse her ulaşım planında önceliği karayoluna vermiştir. Yine de verilen öneme ve her dönem artırılan ödeneye rağmen karayolları 1960’lı yıllarda AB ülkelerinden ve ABD’den oldukça geride kalmıştır. Örneğin 1960’lı yıllarda Batı Almanya’da toplam yol uzunluğu 356.000 km iken Türkiye’de aynı dönemde 60.623 km olarak gerçekleşmiştir (Aynacı, 2007: 14).

Bununla birlikte, Türkiye içinde hızla gelişen karayolları ile karayolu ulaşımının tüm ulaştırma modları içindeki payı hızla artmış ve arada bir dengesizlik söz konusu olmaya başlamıştır. Bu duruma bir denge getirmek ve karayolları trafiğinin demiryolları, denizyolları ve boru hattı yollarına paylaştırılması adına 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı hazırlanmıştır. Bu planla 1980 yılında %9,9 yük taşımacılık payı olan demiryollarının payının 1993 yılına gelindiğinde %27,5’e, karayollarının payının ise aynı dönemde %68,5’ten %36’ya getirilmesi hedeflenmişti. Yine de bu senaryo gerçekleşmemiş ve karayollarının payı %83,9, demiryollarının payı ise %7,7 olarak gerçekleşmiştir (Akgüngör ve Demirel, 2004: 425-426). Böylece karayollarının hızlı gelişimi 1990’lı yılların sonuna gelindiğinde de devam etmiştir.

İlk sanayi dönemlerinde üretilen mallar demiryolları ile taşınmaktaydı. Otomobil 20. yüzyıla girildiğinde duyulmaya başlanmıştır ancak yük taşıyabilmek için uygun yol ya da araç

mevcut değildi. Buna rağmen, ikinci dünya savaşından sonra, 1973 yılındaki petrol krizine rağmen, otomobil sayısı hızla artmış ve buna uygun yollar döşenmiştir. Dolayısıyla bu durum karayolu yük taşımacılığını da etkilemiştir. Artan karayolu yük taşımacılığı AB uyum politikalarında da kendine yer edinmiştir. Bu bağlamda 1956 yılında CMR, 1975'te de TIR sözleşmeleri yürürlüğe girmiştir.

2000'li yıllarda artık Avrupa'da oldukça gelişmiş durumda olan karayolu, yük taşımacılık payları arasında kendini göstermeye başlamıştır. Bu artış, üst makamlarca demiryollarına verilmesi gereken önem düşüncesine rağmen gelişmiştir. Avrupa ülkeleri planlı ekonomi günlerinden itibaren her ne kadar demiryolu ağırlıklı bir ulaşım politikasını belirlemiş olsalar da 1990'lı yıllardan 2000'li yıllara doğru karayolu taşımacılığı, %19,4 artarak, demiryolu taşımacılığı ise %43,5 azalarak, diğer taşımacılık modları arasında ağırlığını yine göstermiştir (European Comission, 2001: 13).

Türkiye de Avrupalı devletlerce yaratılması benimsenen bu ulaşım yapısına, en büyük ticaret ortağının Avrupa olduğu ve bu bölge ile karayolu bağlantısının olması sebebi ile uygun bir ulaşım politikası belirleme durumunda olmuştur. Dolayısıyla Türkiye hem aldığı dış yardımlar hem de iş birliği içinde olduğu ülkelerle ulaşım politikasını uyumlu hale getirmesi gereği içinde kalmıştır (Avcı, 2005: 92). Sonuç olarak Türkiye Avrupa'daki ulaşım sistemine dönemin şartlarıyla birlikte uyum sağlamıştır. Nitekim ilerleyen başlıklarda da görülebileceği gibi AB içerisinde karayolu yük taşımacılığını düzenleyen anlaşmalarda Türkiye de ortak konumunda yer almıştır.

1.3. Türkiye'de Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Anlaşmalar

İkinci dünya savaşından itibaren hızla gelişen karayolları beraberinde bu alanda düzenleme ihtiyacı da doğurmuştur. Nitekim ikinci dünya savaşından itibaren AET'nin oluşumuyla karayollarında gerekli uluslararası düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Örneğin ADR Konvansiyonu 1957 yılında imzalanmıştır. Oluşturulan düzenlemeler birlik içindeki ülkelerin karayolu taşıma kurallarını bir eş güdümlü hale getirir nitelikte olmuştur. Böylece karayolu taşımacılığında uluslararası kurallar bütünü oluşmaya başlamıştır. Türkiye'de bu anlaşmaların bazılarına iştirak etmiştir. Bu bölümde Türkiye'nin iştirak ettiği uluslararası karayolu taşımacılığı düzenlemelerine yer verilmiştir.

1.3.1. CMR Konvansiyonu

CMR Konvansiyonu (Convention Marchandise Routier) (Karayoluyla Uluslararası Mal Taşımacılığı Sözleşmesine İlişkin Anlaşma): CMR konvansiyonu uluslararası karayolu taşımacılığında koşulların standardizasyonu ile taşıyıcıların sorumluluklarını belirler. 19

Mayıs 1956 yılında Cenova’da imzalanmıştır. Türkiye ise sözleşmeye 1995 yılında katılmıştır. CMR sözleşmesi, gönderici ve alıcı ülkelerin farklı olduğu ve bu iki ülkeden birinin sözleşmeye üye oluşu ile geçerli olur (Verheyen, 2016: 442). Ayrıca yükü taşıyan aracın karayolu olması ve diğer taşımacılık modlarının kullanılması halinde de yükün araçtan indirilmemesi sözleşme hükümlerini geçerli kılar.

CMR Konvansiyonu taşıyıcıya taşıma sırasında ortaya çıkan hasar, kayıp ve gecikmelerden dolayı sorumluluk yükler. Taşıyıcı ve gönderici arasında bir sözleşme yapılmış sayılır ve eğer tarafların sorumlulukları geleneksel hükümlere göre belirlenmemişse karayolu taşımacısının sorumluluğu CMR Anlaşması tarafından tayin edilir.

CMR Sözleşmesi’nin Türkçe tercüme metninde TTK’nın 768 vd. maddesinde kullanılan “taşıma senedi” yerine “sevk mektubu” kullanımı tercih edilmiştir. Ancak TTK’nın 768/I maddesinde taşıyıcının talep edilmesi durumunda iki ayrı nüsha düzenlemesi yükümlülüğü belirtilir ve 771. Maddede birinci nüshanın sevk mektubu niteliği ikinci nüshanın ise taşıyıcı tarafından imzalanarak gönderene teslim edilmesi ile taşıma senedi niteliği taşıdığı görülür (Yeşilova, 2005: 239).

Diğer taşımacılık modlarına oranla hızla gelişen karayolu taşımacılığı CMR sözleşmesi sayesinde daha kolay süreçlerle işlemeye başlamıştır. CMR, malların taşınma sözleşmesi konusunda ülkeden ülkeye değişebilecek koşulları bertaraf etmiş bunları bir standarda bağlayarak uygulayıcılara sunmuştur. (Poliak, Tomicova, Cheu, Fedorko, ve Poliakova, 2019: 132)

1.3.2. ADR Konvansiyonu

ADR Konvansiyonu (Accord Dangerous Routier) ya da tam adıyla (European Agreement Concerning The International Carriage of Dangerous Goods by Road) yani (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması). 30 Eylül 1957 yılında imzalanan anlaşma 29 Ocak 1968 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye 22 Şubat 2010 itibarıyla anlaşmanın katılımcılardan biri olmuştur.

ADR Konvansiyonu, uluslararası karayolu taşımalarında tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi, taşınması gibi işlemlerde metotların oluşturulmasıyla taşımanın sağlıklı bir şekilde bitirilmesini amaçlayan sözleşmedir. Konvansiyon, tüm taşımacılık modlarında tehlikeli maddelerin taşınması sırasında, güvenli bir taşıma için yapılması gerekenler adına bir temel oluşturur (Paraskevas ve Hatzigayos, 2016: 290). ADR anlaşmasını, bir ana anlaşma ve iki ek oluşturmaktadır. Ana anlaşma üye ülkeler arasındaki ikili yasal işlemler ile ilgilenirken, ekler tehlikeli malların taşınması

koşullarını kapsar (Lukasik, Kusminska-Fijalkowska, ve Kozyra, 2017: 116). Tehlikeli madde terimi EK A ve EK B’de yer alan yasaklanmış veya belirli koşulları altında taşınması mümkün kılınmış maddeleri ve nesneleri ifade eder. EK A bu maddelerin paketlenmesi ve etiketlenmesi standartlarını EK B ise taşımayı yapacak aracın yapısını, ekipmanlarını ve taşımanın uygulama şeklini içerir.

Tehlikeli madde taşımacılığı yapan taşımacının sorumlulukları şu şekildedir;⁵

- Taşımayı taşıyacak madde veya nesnenin niteliğinin gerektirdiği ve ADR ya da Taşıt Uygunluk Belgesi almış araçlarla gerçekleştirmek.
- Taşımalarda sabit tank için hacmi 1 m³’ten sökülebilir tank için ise hacmi 3 m³’ten fazla portatif tank veya tank-konteyner ve ÇEKG gibi taşıma araçları kullanılırsa, taşıma araçlarının bu taşımalarda ADR veya Taşıt Uygunluk Belgesine sahip olması.
- Taşımacının, taşımalarda bir önceki maddede belirtilen taşıma birimlerinin kullanılması halinde bu yük taşıma araçlarının tank plakasını kontrol ederek periyodik muayene ve bakımlarının yapılmış olanlarıyla taşımayı yapması.
- Taşımacılık yapılan araç veya ambalaj ve paketlerde ADR’de belirtilen levha ikaz ve işaretlerin doğru ve uygun olanlarını kullanmak.
- Bütün taşıma araçlarında ve yüklerde sızıntı olup olmadığını kontrol etmek.
- Araçların bünyesinde, ADR kapsamında muafiyetli olan taşımalar haricinde, yine ADR’de belirtilen koruyucu ekipmanların bulundurmak.
- Yine Araçların bünyesinde, ADR kapsamında muafiyetli olan taşımalar haricinde, ADR’de belirtilen minimum sayıda yangın söndürme aletlerini bulundurmak.
- Sürücünün yazılı talimatı okumasını ve talimatta yer alan gereklilikleri yerine getirmesini sağlamak.
- Taşımada, birlikte yüklemelerde yükleme, ambalajlama sınırlarına dikkat etmek.
- Taşınılan tehlikeli maddenin sınıfına uygun olan SRC5 sertifikalı sürücüler çalıştırmak.
- Bu yönetmelikte yer alan maddelerden birini veya birkaçının ihlali halinde taşımanın başlamamasını sağlamak.
- Yine taşıma esnasında bir kural ihlali gerçekleşirse, taşımayı problem çözülünceye kadar durdurmak.

⁵ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/04/20190424-3.htm> (erişim tarihi: 13.10.2020)

- Yükleme ve boşaltma anlarında, aracın veya taşıma ve yük birimlerinin yakınında kolay yanabilme veya yakabilme özelliğine sahip madde ve nesnelerin bulunmamasını sağlamak, yine bunların yanında sigara içilmemesini veya çakmak ve kibrit gibi maddelerin kullanılmamasını sağlamak.
- Boş temizlenmemiş taşıma birimlerine ADR 5.4.1.1.6'e göre taşıma evrakı düzenlemek.
- Yükleme ve boşaltma ADR Bölüm 7.5.7 yükleme kurallarına uyulmasını sağlamak.

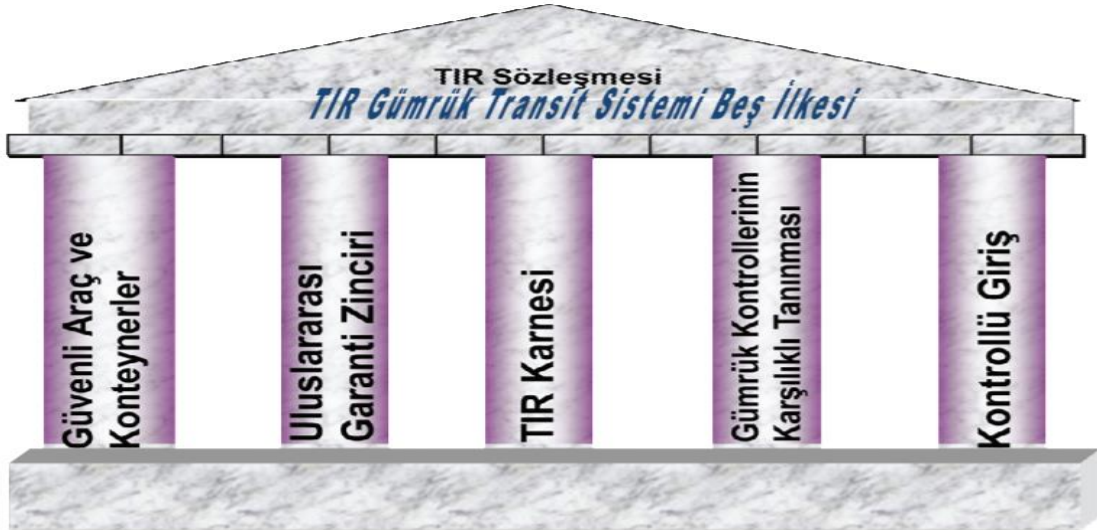
1.3.3. Tır Konvansiyonu

Temel amacı kendine üye olan ülkeler arasında karayolu taşımacılığı gümrük kontrollerinde basitleştirme ve uyum olan TIR Konvansiyonu çalışmaları, ilk olarak Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) ya da (BMAEK) himayesi altında, ikinci dünya savaşı sonrasında başlamıştır. 1949 yılında sonuçlanan TIR Anlaşmasının ilk zamanlarında az sayıda üye bulunmasına rağmen kısa sürede gerçekleşen başarı 1959 yılında TIR Konvansiyonu görüşmelerinin başlamasına vesile oldu. Bundan 16 yıl sonra ise TIR Konvansiyonu, sistemin işleminde pratik olgular değerlendirilerek, değişen gümrük ve taşıma gerekliliklerine yanıt vermek adına ilk yenilenmesine gitmiştir (UNECE, 2018: 1). Böylece sözleşme 1975 yılında imzalanmış ve 1978 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise bu sözleşmeye 16 Ocak 1985 tarihli 85/8993 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile katılmıştır.

TIR Konvansiyonu, gümrük faaliyetlerinin tamamlanması ve gümrük muayenesinin gerçekleştirilmesi için yapılacak adımları belirler (Bryukhov ve Kovalenko, 2018: 3). Bu sayede, TIR Konvansiyonu, sınırlar arası geçişlerde yerine getirilmesi gereken maddi külfetlerin ve yükümlülüklerin hem taşımayı yapana ve malını taşıtana hem de gümrük idarelerine külfet oluşturmuyarak malların gümrük mührü altında nakliyesini mümkün kılmayı amaçlar (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2012: 13). Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firmalar TIR Sisteminin getirdiği kolaylıklar ile sınır geçişlerini, idarelerin kontrollerine azami ölçüde katılarak gerçekleştirmektedir. Sistem bu sayede transit geçişleri hızlandırarak uluslararası ticaretin gelişmesine de destek olmaktadır.

TIR konvansiyonu sınırlar arası geçişlerde minimum müdahale ancak yüksek güvenlik ile karayolu taşımalarının gerçekleştirilmesini amaçlar. Konvansiyon bu amaçla taşımaları, TIR Karnesi denilen belgenin kullanılması yoluyla düzenler. TIR konvansiyonu sınır geçişlerinde minimum engel ile maksimum güvenliği sağlamak amacıyla 5 ilke ile çalışır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2012: 15).

Bu ilkeler bir şekil ile gösterilebilir:



Şekil 1.1 Tır Sistemi 5 İlke

Kaynak: (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2012: 15)

Güvenli Araç ve Konteynerler: Güvenli Araç ve Konteynerler ilkesi ile araç ve konteynerlerin içine erişimini engelleyecek şekilde mühürlü olarak hareket etmesini gerektirir.

Milletlerarası Garanti Sistemi: Bu sistem gümrük geçişlerinde risk altında olan vergi ve harçları uluslararası bir zincire bağlayarak garanti altına alır. Kefalet sistemi, ulusal kefiller yoluyla, taşımaların vergi ve harçlarının ödenmemesi durumunda ödemeyi garanti eder. Ayrıca Milletlerarası Garanti Sistemi bu yolla garantinin ulusal değil uluslararası kuruluşlara bağlı olduğunu gösterir.

TIR Karnesi: TIR konvansiyonu sınırlar arası geçişlerde minimum müdahale ancak yüksek güvenlik ile karayolu taşımalarının gerçekleştirilmesini amaçlar. Konvansiyon bu amaçla taşımaları, TIR karnesi denilen belgenin kullanılması yoluyla düzenler. Uluslararası gümrük evrakı olan TIR karnesi TIR sisteminin yönetsel temelini oluşturmakla birlikte uluslararası garanti sistemini varlığını ispat eden belgedir. Karne Sınır geçişlerinde yönetsel ve finansal maliyetlerin minimize edilmesini sağlar (Paraskevas ve Hatzigayos, 2016: 302). TIR karnesi uluslararası tek yetkili kuruluş olan IRU (International Road Transport Union) tarafından dağıtılır.

Gümrük Kontrollerinin Karşılıklı Tanınması: TIR sisteminin transit geçişlerinin hızlıca halledilmesi ve böylece ticaretin gelişimine katkısı, gümrük idarelerinin tır sistemi altındaki mühürlü bir araç için yaptığı kontrollerin geçiş yapılan ülkede tekrarlanmaması vesilesiyle gerçekleşir. Bu, TIR sisteminin temel avantajıdır.

Kontrollü Giriş: Belirli şartları yerine getirerek (örneğin; mali şartlar) TIR Karnesi dağıtımını üstlenecek ulusal kurum yine aynı ulusun yetkili makamların tarafından belirlenir. Bu ilke ile hileli işlemlerin önüne geçilmesi amaçlanır (UNECE, 2018: 6-9).

1.3.4. AETR Konvansiyonu

AETR Konvansiyonu ya da tam adıyla (European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport), (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçların Mürettebatının Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması) 5 Ocak 1975 yürürlüğe girmiştir. Anlaşma, 3820/85 temel AB yönetmeliğini 561/06 numaralı yönetmelikle uyumlu olarak uygulanır. Kurallar AB yönetmeliği 561/2006'da belirlenmiştir (Paraskevas ve Hatzigayos, 2016: 291). Türkiye bu anlaşmaya 16 Ocak 2001 yılında katılmıştır. Konvansiyon, Avrupa'da sürücü faaliyetlerini kontrol etme ve bu vesileyle adil rekabet koşulları, karayolu güvenliği, sürücüler için uygun sosyal standartlar geliştirme amacı gütmektedir.

Konvansiyonun AB Yönetmeliği 561/2006 ile getirdiği bazı şartlar ve yükümlülükler şunlardır:

- Karayolu nakliye sürücüsü olmak için kamyon veya uygunsa römork ya da yarı römork sürebilme yaşı 18'dir. Diğer araçlar için bu yaş 21'dir ancak bazı koşullarda üye ülkelerin biri tarafından tanınan profesyonel yeterlik belgesinin ibrazı ile bu sınır 18 olabilir.
- Yolcu taşımaları için; 3.5 tonu aşan yük taşımalarında en azından 1 yıl tecrübe, en azından bir yıl taşıma aracının bulunduğu bölgeden 50 km uzak yerlere yapılan seyahatlerde yolcu hizmeti sunmuş olma, ya da üye ülkeler tarafından tanınan profesyonel yeterlik belgesi bulundurma şartlarından birini gerçekleştirmesi durumunda 21 yaş sınır olabilir.
- Günlük sürüş süresi 9 saattir ve bu süre ancak 10 saate kadar uzatılabilir. Ancak bu uzatma haftada 2 defadan fazla yapılamaz.
- Haftalık sürüş süresi 56 saati aşamaz.
- İki art arda haftada sürüş süresi 90 saati geçemez.
- 4,5 saat sürüşün ardından dinlenme periyoduna başlanmadığı hallerde 45 dk kesintisiz ara verilmesi zorunludur.
- Bu mola 4.5 saatlik sürüşlerin içerisinde 15 ve 30'ar dakikalık şeklinde de kullanılabilir.
- Sürücü günlük ve haftalık dinlenme periyodları belirlemeli ve uygulamalıdır.

1.3.5. AB Üye Ülkeleri ile İkili Anlaşmalar

Türkiye'nin AB üye ülkeleri ile yaptığı taşımacılar ikili anlaşmalar ve kotalar çerçevesinde yapılır. Yapılan anlaşmalara istinaden taşımacılar, ülkeler arası geçişlerde kullanılan ve her sene belirli kotalar dahilinde üretilen geçiş belgeleri ile gerçekleştirilir. Geçiş belgeleri ikili, transit, dönüş yükü ve üçüncü ülke taşımacılarında kullanılır. İkili geçiş belgesi akit taraflar arasındaki taşımacıları, transit geçiş belgesi akit ülke üstünden geçiş yapılan taşımacıları, dönüş yükü geçiş belgesi yükünü akit ülkenin topraklarına boşalttıktan sonra yük alıp sonrasında kendi ülkesine yaptığı taşımacıları, üçüncü ülke geçiş belgesi ise dış bir akit ülkeden alınıp başka bir dış akit ülkeye yapılan taşımacıları belirtir (UND, 2019: 20).

AB üye ülkelerinin AB içinde kendi aralarında yaptığı taşımacılar serbestleşmiştir. Ancak AB ülkeleri ile üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımacılarda bu durum söz konusu değildir. AB üye devletleri tek tek üçüncü ülkelerle yapılan ikili anlaşmalarla aralarındaki karayolu taşımacılığı trafiğini düzenler. Türkiye İrlanda, Malta ve Güney Kıbrıs hariç olmak üzere diğer AB ülkeleriyle ikili anlaşmalara sahiptir. 2018 yılı bazı önemli geçiş güzergahları ya da nihai varış noktalarına göre taşıma kotaları şöyledir:

Tablo 1.5 Bazı Ükelere Göre Geçiş Kotaları (2018)

ÜLKE	KOTA
ALMANYA	170.050
AVUSTURYA	21.900
MACARİSTAN	40.000
BULGARİSTAN	300.600
ROMANYA	78.750
ÇEKYA	21.500
YUNANİSTAN	55.000
POLONYA	14.000

Kaynak: (UND, 2019: 24-25)

1.3.6. ITF Çok Taraflı Kota Sistemi (UBAK/CEMT)

Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Konferansı (UBAK) 1953 yılında uluslararası karayolları taşımacılığında sınır geçişlerindeki bazı prosedürleri belirleme, gümrük mevzuatını ülkeler arası uyumlaştırma ve bu vesileyle de üye ülke pazarlarını entegre etme amacıyla kurulmuştur. UBK'nın çok taraflı taşıma kotası sistemi ise 1 Ocak 1974 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.

İkili anlaşmalardan farklı olarak çok taraflı kota sistemi sayesinde UBK, taşıma firmalarının araçlarının boşaltma yaptığı ülkeden veya bölgeden boş şekilde dönme sayılarını azaltmaya katkı sağlamaktadır (UND, 2014: 13). Taşımacılar belirlenen şartları yerine

getirdiği takdirde bir yıl geçerli olan yıllık lisanslar ya da 30 gün geçerli olan aylık lisanslara başvurulabilir. Türkiye’de bu lisanslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından dağıtılır.

UBAK Belgeleri geçerli oldukları ülkelere göre dörde ayrılır.

Bunlar:

- Tüm ülkelerde geçerliliği bulunan UBAK belgeleri,
- Avusturya haricinde tüm ülkelerde geçerli olan UBAK belgeleri,
- Avusturya ve Yunanistan haricinden tüm ülkelerde geçerli olan UBAK belgeleri,
- Avusturya, Yunanistan ve İtalya haricinde tüm ülkelerde geçerli olan UBAK belgeleridir (MEB, 2009: 11).

Bununla birlikte taşımacılık firmaları belirli bir güzergahtan geçerken mevcut ikili geçiş belgelerinde eksiklik yaşaması durumunda UBAK belgesine sahipse bu belge ile geçişini yapabilmektedir. Ancak her iki belgeye de sahip olunmaması halinde ya ücretli geçiş yoluyla ya da güzergâh değişikliği ile taşımaya devam edilebilir. 2019 yılında Türkiye taşıma firmalarına tahsis edilen UBAK belge sayıları şöyledir:

Tablo 1.6 Türlerine Göre UBAK Belgesi Tahsisi (2019)

UBAK İZİN BELGESİ TÜRLERİ	Belge Sayısı	Firma Sayısı
Avusturya-Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	96	71
Yunanistan Geçerli UBAK Belgesi	60	18
Rusya Geçerli UBAK Belgesi	160	46
İtalya Geçerli UBAK Belgesi	330	85
Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	290	26
Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	1164	289
5 Ülkede Geçersiz UBAK Belgesi	4224	565

Kaynak: (UND, 2019: 30)

1.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Çıkış Kapıları

Yapılan anlaşmalara istinaden dağıtılan geçiş belgelerinin veya senelik ya da aylık tahsis edilen UBAK belgesinin yetersiz olması durumunda, normalde, gidilen yol uzunluğu, güzergâh sefer süresi ve maliyet hesapları ile güzergâh seçilirken taşımacılar güzergahlarını değiştirmek durumunda kalabilmektedirler. Örneğin; 2012 yılında Türk taşımacılar tarafından 130.000 Avusturya geçişi sağlanmıştır. Ancak 110.000 adet üretilen geçiş belgesi sayısının yetersiz olması sebebiyle bazı taşımalar UBAK belgesi ile gerçekleşmiştir (ICF, 2014: 89). Bu durum taşımacılığın maliyetli olmasına ve beklenen verimin elde edilememesine yol açabilmektedir (Gürbüz, 2010: 143; Ataseven ve Tunahan, 2015:89). Çünkü taşımacılar bu gibi sorunları aşmak için güzergahlarını değiştirebilmektedirler (Cengiz ve Kurtbağ, 2015:

21). Dolayısıyla Türkiye’de çıkış kapılarının ve bunlara bağlı rotaların taşımacılar tarafından iyi bilinmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

Türkiye’de uluslararası karayolu taşımacılığı karayolu altyapısı ve ro-ro alt yapısı ile iki ana kategoriye ayrılabilir. Bazen ro-ro ile yapılan taşımalar maliyet ve zaman açısından daha makul görülebilir ve bu da taşımacıyı taşımalarını ro-ro seferleri ile yapmaya teşvik edebilir. Bu bağlamda Türkiye’de batıya doğru en çok kullanılan karayolu güzergahları ve ro-ro seferlerinin düzenlendiği hatlar şu şekildedir (MEB, 2011: 15):

- Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya
- Bulgaristan-Yugoslavya (Sırbistan)-Macaristan-Avusturya
- Bulgaristan-Yugoslavya (Sırbistan)- Hırvatistan-Slovenya-Avusturya
- Bulgaristan-Yugoslavya (Sırbistan)-Hırvatistan-Slovenya-İtalya

Ro-ro seferleri:

- Çeşme-Trieste
- Haydarpaşa-Trieste
- Samsun-Novorossisk
- Trabzon-Sochi
- Zonguldak-Ukrayna

Türkiye’de 2019 yılında karayolu taşımacılığı ile çıkış yapılan 25 gümrük noktası vardır. Bu noktaların; 6 tanesi Ro-ro taşımacılığı ile batıya, 2 tanesi Ro-ro ile güneye, 3 tanesi Roro ile Karadeniz’e, 1 tanesi Ro-ro ile hem güneye hem batıya ve son olarak da 1 tanesi Ro-ro ile hem batıya hem de Karadeniz’e açılır. Karayolu aracı ve karayolu altyapısı ile yapılan taşımalarda ise; batıda Hamzabeyli, İpsala ve Kapıkule; doğuda Aktaş, Dilucu, Esendere, Gürbulak, Sarp ve Türkgözü; ve son olarak da güneyde Cilvegözü, Habur, Nusaybin ve Öncüpınar gümrük noktaları kullanılır. Şekil 1.2 Türkiye’de karayolları ile çıkış yapılabilen hudut kapılarını Şekil 1.3’te ise Türkiye’de ana ro-ro taşımacılığı güzergahları gösterilmektedir.



Harita 1.1 Türkiye'de Karayolları Hudut Kapıları

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/gumruk-idareleri/hudut-kapilari/kara-hudut-kapilari>

(erişim

tarihi:20.10.2020).



Harita 1.2 Türkiye'de Roro Taşımacılığı Hatları

Kaynak: (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016, s. 376).

Bundan sonraki bölümde taşıma sayılarına ve önemlerine bakılarak bazı önemli gümrük çıkış noktaları incelenmiştir. Buna göre batıda yer alan Hamzabeyli, Kapıkule, İpsala sınır kapıları, doğu kara güzergahında yer alan Sarp, Gürbulak ve Dilucu sınır kapıları, güney kara güzergahı taşımasının büyük bir bölümünü oluşturan Habur sınır kapısı, batı ro-ro taşımacılığında faaliyet gösteren Çeşme, Pendik ve Yalova ro-ro çıkış kapıları ve hem güney

hem batıya ro-ro ile hizmet verilen Mersin ro-ro çıkış noktası kara ve ro-ro taşımacılığı çıkış kapıları olarak iki ayrı başlık altında incelenecektir. Yine güney çıkış kapılarından olan Cilvegözü sınır kapısı ise yeterli veri bulunamamasından incelenmeye alınmamıştır.

1.4.1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Kara-Çıkış Kapıları

Hamzabeyli Sınır Kapısı: Edirne ili sınırları içinde ve Türkiye’de D535 Bulgaristan’da 7 numaralı karayolları üzerinde yer alan ve AB üyesi Bulgaristan ile Türkiye’yi birbirine bağlayan Hamzabeyli sınır kapısı tesisleri toplam 500 bin araç kapasitesi ile 64.000 m² açık alan, 2000 m²’lik ticari 1800 m²’lik idari bina, tırlar için 4 adet giriş ve 4 adet çıkış peronu, 2 kantar ve 2 x-ray cihazına sahiptir.⁶

Hamzabeyli sınır kapısı Bulgaristan’a açılan bir başka kapı olan Kapıkule’nin alternatifidir. 2019 yılı UND verilerine göre Hamzabeyli’den 40.559 Kapıkule’den 209.483 taşıma gerçekleştirilmiştir. Kuzeye daha yakın olan Hamzabeyli özellikle Romanya taşımalarında tercih edilebilmektedir. UND 2019 verilerine göre Türk taşımacıları tarafından yapılan 40.559 taşımanın 14.615’i Romanya’ya yapılmıştır. Bu rakam Kapıkule için 29.380’dir. Hamzabeyli çıkışlı araçların ihraç yaptığı diğer önemli ülkeler ise; 5.339 Rusya, 3.553 Bulgaristan, 2.489 Polonya, 2.384 Almanya ve 1.948 Ukrayna’dır.

Kapıkule Sınır Kapısı: Edirne ili içerisindeki bir diğer sınır kapısı olan Kapıkule Türkiye’de D100 karayolunu Bulgaristan tarafındaki E80 karayoluna birleştirir. İstanbul’dan başlayıp Pehlivan köy civarlarından itibaren kuzeybatıya yönelen sınır kapısı Türkiye’nin en işlek sınır kapılarından biridir (Bakırcı, 2013: 387).

Mevcut haliyle yapısında bir adet Tır bir adet yolcu bölümünde 19.900 m²’lik alanlı iki ticari bina, bir adet yolcu bir adet Tır bölümünde 7.500 m²’lik alanlı iki idari bina, üç ayrı fiziki araç kontrol birimleri ve x ray cihazı barındırmaktadır. Tır bölümünde 5 adet giriş 6 adet çıkış peronu ile hizmet vermektedir. Bütün bu özelliklerinin yanında modernizasyon sonrası getirilen yeni sistemle sürücülerin araçtan inmeden işlemlerini halledebileceği bir şerit oluşturulmuştur. Böylece sürücüler aynı şerit üzerinden bütün işlerini halledebilmektedir (Küçükaltan, 2012: 61).

Avrupa ile yapılan ticaret için vazgeçilmez bir sınır kapısı olan Kapıkule, özellikle bazı güzergahlara yapılan taşımaların büyük oranını kendine alıyor. Örneğin, UND 2019 yılı verilerine göre Türk taşımacılar tarafından Almanya’ya yapılan 91.213 taşımanın 52.271’i, Bulgaristan’a yapılan 23.630 taşımanın 19.520’si, Hollanda’ya yapılan 15.526 taşımanın

⁶ <https://web.archive.org/web/20161021025254/http://www.gtias.com.tr/modul/index/menu/Hamzabeyli/48> (erişim tarihi:19.10.2020)

10.956'sı, Romanya'ya yapılan 45.556 taşımanın 29.380'i ve Macaristan'a yapılan 9.344 taşımanın 8.241'i Kapıkule sınır kapısından yapılmıştır.

İpsala Sınır Kapısı: Edirne'nin İpsala ilçesinde yer alan İpsala sınır kapısı Türkiye'de E84 karayolu ile Yunanistan'da E90 karayolunu birleştirir. İpsala sınır kapısı, 24.03.2006 tarihli 2006/11 sayılı başbakanlık genelgesinde, 01.05.2006 tarihinden itibaren sadece transit işlemlerinde kullanılması, ihracat ve ithalat işlemlerinin ise bir iç gümrük idaresinde gerçekleştirilmesi karar olunmuştur.

İpsala sınır kapısı, Yunanistan'a daha yakın olmasına rağmen, gümrük işlemlerinin bir iç gümrük idaresinde yapılması zorunluluğu getirmesinden, Yunanistan taşımalarının Kapıkule sınırından yapılmasına yol açabilmiştir. UND 2019 verilerine göre İpsala sınır kapısından yapılan taşımaların büyük kısmı Yunanistan'a yapılmıştır. 2019 yılında İpsala sınır kapısından Türk taşımacılar tarafından yapılan 34.589 taşımanın 18.648'i Yunanistan'a yapılmıştır. Diğer önemli taşımaların ise 4.054'ü İspanya'ya, 3.899'u İtalya'ya, 1.809'u Almanya'ya, 1.511'i Makedonya'ya yapılmıştır.

Gürbulak Sınır Kapısı: Gürbulak sınır kapısı 7/6/1937 tarihli 3216 sayılı kanunla faaliyete girmiştir. Ağrı'nın Doğubayazıt ilçesinde bulunan Gürbulak sınır kapısı E80 karayoluyla Gürbulak'ı 32 numaralı karayoluyla İran Bazergan'a bağlar. 137.500 m²'lik bir alana sahip olan Gürbulak İran ve bölgedeki Türk toplulukları ile etkileşimin en büyük kapısıdır.⁷ Sınır ticaretinin yoğun olarak yapıldığı kapı, bu haliyle doğuda karayolu taşımacılığı için vazgeçilmez bir kapıdır (Ongun, 2009: 47). Gürbulak'tan çıkış yapılan taşımaların önemli bir güzergahı Gürbulak-İran-Türkmenistan-Kazakistan şeklindedir.

UND 2019 verilerine göre Türk taşımacılar tarafından 2019 yılında Gürbulak sınır kapısından yapılan taşıma sayısı 70.408'dir. Sınır kapısının bir diğer ucundaki devlet olan İran 33.403 taşıma sayısı ile bu taşımaların büyük bir bölümünü kapsamaktadır. Onu hemen 17.912 taşıma ile Özbekistan takip eder. Türk taşımacılar tarafından yapılan diğer bazı önemli taşımalar ise 5.350 Türkmenistan, 2.505 Afganistan, 2.049 Suriye şeklindedir.

Habur Sınır Kapısı: Şırnak Silopi'de bulunan sınır kapısı Türkiye'de E90 Irak'ta 2 numaralı karayolunu birbirine bağlar. Ortadoğu'yu Avrupa'ya bağlar ve Ortadoğu-Avrupa ticaret bağının en önemli kısmını oluşturur. 320 bin m²'lik alana inşa edilen kapıda 12 adet giriş 12 adet çıkış peronu bulunur.⁸ UND 2019 verilerine göre 2019 yılında Türk taşımacıları tarafından Habur sınır kapısından yapılan 501.537 taşımanın 500.535'i Irak'a yapılmıştır.

⁷ <http://www.dogubayazit.gov.tr/gurbulak-sinir-kapisi> (erişim tarihi: 27.10.2020)

⁸ <https://web.archive.org/web/20161021025414/http://www.gtias.com.tr/modul/index/menu/Habur/26> (erişim tarihi: 27.10.2020)

Sarp Sınır Kapısı: Karadeniz kıyısında Artvin'in Hopa ilçesinde E70 karayoluyla Gürcistan'a bağlanır. Kimlikle geçişin sağlanmasından sonra artan yoğunluk nedeni ile yenileme çalışmalarına başlanmış ve 2018 yılında 45.000 m²'lik alanla yeniden hizmete girmiştir.⁹

Türkiye'nin Güney Kafkasya'ya açılan önemli sınır kapılarından olan Sarp sınır kapısı Azerbaycan ve Gürcistan'a yapılan taşımaların ana noktasını oluşturmaktadır. Und 2019 raporuna göre 2019 yılında Türk taşımacılar tarafından Gürcistan'a yapılan 41.908 taşımanın 37.254'ü yine Türk taşımacılar tarafından Azerbaycan'a yapılan 56.171 taşımanın 32.578'i Sarp sınır kapısından yapılmıştır. Bu bağlamda söylenebilir ki Sarp sınır kapısı Gürcistan ve Azerbaycan ile yapılan ticarete en önemli kapı konumundadır. Ayrıca buradan çıkış yapan araçlar Rusya, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan gibi ülkelere de kolaylıkla geçiş yapabilmektedir. Nitekim yine bu kapıdan 2019 yılında Kazakistan'a 5.747, Türkmenistan'a 7.400 taşıma yapılmıştır.

Dilucu Sınır Kapısı: Türkiye'nin doğusunda Türkiye ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni birbirine bağlayan karayolu Türkiye'de E99 karayolunu Nahçıvan'da E002 karayoluna birleştirmektedir. 1992'de Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile ticari ilişkiler geliştirmek için açılan kapı, 36.857 m² alanda araçlar için 1 adet giriş ve 1 adet çıkış peronu ile çalışmaktadır (Tutar, ve diğerleri, 2012: 23; Kapan ve Coşanar, 2020: 183).

Aslında Iğdır'da doğuya açılan 3 sınır kapısı olmasına rağmen bu kapılardan sadece Dilucu sınır kapısı faaliyetlerini sürdürmektedir (Kapan ve Coşanar, 2020: 192; Yulu, 2014, s. 23). Bu bakımdan karayolu yük taşımacılığında önemli bir konumdadır. Und 2019 verilerine göre Dilucu sınır kapısından Azerbaycan'a 21.025, İran'a 5.218 ve Özbekistan'a 2.657 taşıma gerçekleştirilmiştir.

1.4.2. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Ro-ro Çıkış Kapıları

Pendik Limanı Ro-ro Çıkış Kapısı: İstanbul'un Pendik ilçesinde bulunan liman 1994 yılında İtalya'nın Trieste limanı ile bir taşıma ağı kurulması amacıyla inşa edilmiştir (Koldemir ve Kahraman, 2020: 1938). Pendik Ro-ro limanı 103.000 m²'lik alanda iki farklı hat üzerinde çalışmaktadır. Pendik-Trieste hattı haftada 4 gün hizmet vermekte ve bu seferlerde perşembe günü de Bari limanına uğramaktadır. İkinci hattı Bari limanı oluşturmaktadır. Ayrıca her iki limanda da intermodal taşımacılık hizmeti de verilmektedir.¹⁰

Pendik ro-ro limanı Batı ro-ro taşımacılığın en yoğun limanıdır. UND 2019 yılı verilerine göre Pendik ro-ro limanından Türk taşımacılar tarafından 50.702 araç taşıma

⁹ http://www.gtias.com.tr/tr/tamamlanan-proje-detay/sarp_sinir_kapisi_1#dt24 (erişim tarihi:28.10.2020)

¹⁰ <http://www.dfds.com.tr/mevcut-hatlar/tr/62> (erişim tarihi:28.10.2020)

yapmıştır. Bu taşımaların 10.776'sı İtalya'ya, 10.314'ü Fransa'ya, 10.087'si İspanya'ya, 7.436'sı Almanya'ya, 4.956'sı da Birleşik Krallığa yapılmıştır.

Yalova Limanı Ro-ro Çıkış Kapısı: Batıya açılan ro-ro kapılarından biri olan Yalova Limanı 80 bin m² 500 treyler kapasiteli modern limanlardan biridir. 2017 yılında açılan Yalovo Roro Terminali Ekol firmasının liman yatırımlarının ilkidir. UND 2019 verilerine göre 2019 yılı itibariyle Yalova'dan çıkan 25.429 taşımanın 5.591'i Almanya'ya, 4.090'ı İspanya'ya, 4.065'i Fransa'ya, 3.866'sı İtalya'ya yapılmıştır.

Çeşme Limanı Ro-ro Çıkış Kapısı: Özelleştirme idaresi ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. 06.06.2003 tarihinde Çeşme limanını Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş.'ye devrettikten sonra Ulusoy A.Ş. önceden 27.000 m² olan liman sahasını 85.000 m²'ye genişletti. Mevcut haliyle Çeşme limanı, 330 metre uzunluğunda 1 adet kruvaziyer ve ro-ro iskelesi, 215 metre uzunluğunda 1 adet ferry ve ro-ro iskelesi, 50 metre uzunluğunda da 1 adet ferry boat iskelesine sahiptir.¹¹

UND 2019 verilerine göre 2019 yılında Türk taşımacıları tarafından Çeşme limanından 31.934 taşıma yapılmıştır. Bu taşımaların 12.456'sı Almanya'ya, 6.239'u İtalya'ya 4.064'ü ise Fransa'ya gerçekleştirilmiştir.

Mersin Limanı Ro-ro Çıkış Kapısı: Akdeniz bölgesinde yerleşik olan Mersin Limanı Doğu Akdeniz'in en canlı limanıdır. Limanın, Gaziantep, Konya ve Kayseri gibi şehirlerle demiryolu bağlantısı vardır. Kapasitesi, hinterlandı, modern tesisleri ile canlı bir ticaret merkezi (Balık, 2014: 43) olması özelliğini bölgesinde bulunan sanayi şehirleriyle desteklemektedir. Mersin Limanı'ndan Libya, İtalya, Kıbrıs limanlarına belirli periyotlarda sürekli olarak ro-ro seferleriyle ulaşabilmektedir. Und 2019 verilerine göre Mersin Limanı'ndan 15.720 ro-ro taşıması gerçekleşmiştir. Bu taşımaların 5.182'si Almanya, 4.783'ü ise İtalya'yadır.

¹¹ <https://www.ulusoyselanes.com/liman/> (erişim tarihi:30.10.2020)

İKİNCİ BÖLÜM

COVID 19 SÜRESİNCE SEÇİLMİŞ BAZI ÜLKELER İÇİN GETİRİLEN KISITLAR ve GÜMRÜK UYGULAMALARI

Bu bölümde Covid 19 dolayısıyla uluslararası karayolu taşımacılığında bazı ülkelerde nasıl uygulamalara gidildiği gösterilecektir. Covid 19'un güncel bir konu olması ve yasaların akademik literatür yazınında pek yer almaması dolayısıyla uygulamalar yazılırken kaynak olarak BMAEK, UND, UTİKAD, IRU ve IRU'ya bağlı, üye ülkelerde faaliyet gösteren ulusal karayolu taşımacıları birlikleri ve ülkelerin ulaştırma ya da ilgili bakanlıkları tarafından yayınlanan veya duyurulan kararlar kullanılmıştır. Atıf şeklinin dipnot olması belgelerin bir internet kaynağı olarak yayınlanmasından kaynaklıdır. Bununla birlikte kaynakça kısmında belgelerin başlıkları ya da kararların resmi numaraları verilmiştir. Seçilen 10 ülkenin seçilme sebebi ise Türkiye'nin komşu ülkeleri olmaları – Gürcistan, Azerbaycan, Irak, İran, Bulgaristan, Yunanistan- ya da 2019 yılı itibarıyla uluslararası karayolları ile en çok taşıma yapılan ilk 10 ülke arasında yer almaları – Almanya, Romanya, İtalya, Fransa- dolayısıyladır. Tablo 2.1'de UND 2019 verilerine göre Türkiye'nin en çok taşımacılık yaptığı görülebilir.

Tablo 2.1 2019 Yılında Türkiye'nin Komşu ve En Çok Taşıma Yaptığı Ülkeler

GİTTİĞİ ÜLKE	2019 Taşıma Sayıları	2019 Yılı Taşımalarındaki %'lik Payı
IRAK	515.335	39,68
ALMANYA	91.191	7,02
İRAN	46.929	3,61
ROMANYA	45.561	3,51
İTALYA	38.075	2,93
GÜRCİSTAN	41.978	3,23
AZERBAYCAN	35.564	2,74
FRANSA	30.233	2,33
YUNANİSTAN	23.829	1,83
BULGARİSTAN	23.639	1,82

Kaynak: UND, Ocak-Aralık 2019 Karayolu Taşımacılığı İstatistik Tabloları.

Tabloya göre Türkiye'nin en çok taşıma yaptığı ülke komşu ülke olan Irak'tır. En çok taşıma yapılan ülkelerin içinden 6'sının da komşu ülke olduğu görülebilir. Diğer 4 ülkeden biri olan Romanya Almanya, İtalya ve Fransa'ya göre nispeten daha geride bir ekonomi

olmasına rağmen Türkiye ile taşımalarda dördüncü sırada yer almıştır. Geriye kalan güçlü ekonomilere sahip Almanya, İtalya ve Fransa da Türkiye ile güçlü taşımacılık bağları olan ülkeler arasına girmiştir. Çalışmanın bu kısmında bu tablodaki sıralama göz önünde bulundurularak Covid 19 döneminde bu ülkelerde meydana gelen değişiklikler incelenecektir.

2.1. Irak

Türkiye'nin komşu ülkelerinden ve taşımacılık yoğunluğunun yüksek olduğu ülkelere biri olan Irak ile bu dönemde virüsün bulaşmasını engellemek amacıyla taşımacılıkta yeni bir uygulamaya geçilmiştir. Ticaret Bakanlığı tarafından duyurulan “temassız ticaret” isimli uygulama ile buradaki taşımacılık işlemleri Mart ayından itibaren işlemeye başlamıştır. Bu uygulamaya göre Habur sınır kapısından giren Türk yükleri ancak Irak araçları ve şoförleri ile ülke içindeki teslim noktasına götürülebilecektir.¹² Böylece buradaki taşımacılık akışı sürdürülmüştür.

2.2. Almanya

Almanya'da karayolu taşımacılığında Pazar günleri ve resmî tatillerde kamyonlara trafik yasağı uygulaması vardır. Ancak bu şart, mart aylarında, coronavirüs döneminde talebi artan ürünleri karşılayabilmek, depoları dolu tutmak ve virüsün bazı etkilerini bertaraf etmek amacı ile belirli bir süre için Bavyera, Kuzey Ren-Vestfalya daha sonra da Saksonya ve Aşağı Saksonya'da askıya alınmıştır. 18 Mart 2020'den sonra diğer eyaletler de bu esneme belirli ürünler için devreye sokulmuştur ancak bu esneme süreç içerisinde bazı eyaletler için sürekli değişiklik göstermiştir. 18 Mart 2020 tarihine göre ilk kez duyurulan eyaletler ve hafta sonu sürüş yasağı gevşemesinin hangi ürünleri kapsadığı Alman Federal Yük Taşımacılığı, Lojistik ve İmha Derneği'nin sunduğu Tablo 2.2'den görülebilir.¹³ Bu kısıtlamaların kaldırılması uygulamasına Covid 19 dönemince sıklıkla başvurulmuştur. Buradaki temel amaç AB ortak politikasına da uygun bir şekilde taşımacılık akışının sürdürülmesinin kolaylaştırılması olmuştur.

¹² <https://ticaret.gov.tr/haberler/irak-ile-ticaret-temassiz-surduruluyor> (erişim tarihi:23.05.2021)

¹³ <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Relieves%20Germany%2018.03.pdf> (erişim tarihi:3.11.2020)

Tablo 2.2 Almanya, Eyaletlere göre hafta sonu sürüş yasağı istisnaları

Eyalet	Ürün Grubu	Dönem
Baden-Vürtemberg	Ürün grubu farketmeksizin	05.04.2020'ye kadar
Bavyera	Ürün grubu farketmeksizin	29.03.2020'ye kadar
Berlin	Kuru ürünler, tıbbi malzemeler ve boş araçlar	01.06.2020'ye kadar
Brandenburg	dönemsel ürünler ve perakende satışa yönelik ürünler	30.05.2020'ye kadar
Bremen	Perakende satışa yönelik kuru ürünler ve boş araçlar	30.05.2020'ye kadar
Hamburg	Ürün grubu farketmeksizin ve boş araçlar	16.04.2020'ye kadar
Hesse	Perakende satışa yönelik kuru ürünler	30.06.2020'ye kadar
Mecklenburg-Western Pomerania	Gıda maddesi, tıbbi malzemeler ve hijyen ürünleri	16.09.2020'ye kadar
Aşağı Saksonya	Kuru ürünler ve boş araçlar	30.05.2020'ye kadar
Kuzey-Ren Vestfalya	Kuru ürünler	30.05.2020'ye kadar
Renanya-Palatina	Ürün grubu farketmeksizin ve boş araçlar	26.04.2020'ye kadar
Saarland	Kuru ürünler için genel istisna, taşınan malların çıkış ve varış yerlerini gösteren belgenin bulundurulması şarttır.	Bir sonraki bildirim kadar.
Saksonya	Kuru ürünler, tıbbi ürünler ve boş araçlar. Çıkış ve varış yerine gösteren belgenin bulundurulması şarttır.	05.04.2020'ye kadar
Saksonya-Anhalt	Ürün grubu farketmeksizin	05.04.2020'ye kadar
Schleswig-Holstein	Kuru ürünler	30.05.2020'ye kadar
Tübingiya	Gıda maddesi, tıbbi malzemeler ve hijyen ürünleri ve boş araçlar.	01.06.2020'ye kadar

Kaynak: <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Relieves%20Germany%2018.03.pdf>
(erişim tarihi:3.11.2020)

Taşımacılık faaliyetlerinin kolaylıkla sürdürülmesi için uygulanan bir başka esneme ise sürüş saatlerinde meydana gelmiştir. AETR konvansiyonunun 6. Maddesine göre günlük sürüş süresi 9 saattir. Kurala göre bu süre haftada ancak iki kere 10 saate kadar aşılabılır. Ancak virüs döneminde bu kural birçok Avrupa devletinde gevşetilmiştir. Almanya da böyle bir uygulamaya başvurarak, 19 Mart 2020 tarihinden 17 Nisan 2020 tarihine kadar, bu aşım hakkının haftada 5 kereye uzatıldığını duyurmuştur. Ayrıca AETR konvansiyonunun 8.madde ve 6.fıkrasının a bendine göre sürücünün sıralı iki haftada iki haftalık dinlenme dönemi geçirmesi kuralı sıralı iki haftada iki azaltılmış haftalık dinlenme dönemi geçirmesi imkânı tanınarak gevşetilmiştir. Ancak bu kural, sürücünün, sıralı dört haftada sadece iki azaltılmış haftalık dinlenme dönemi geçirmesine diğer iki haftalık dönemde ise tam haftalık dinlenme

dönemi geçirmesine imkân tanımaktadır.¹⁴ Bu düzenlemenin geçerliliği daha sonra 31 Mayıs'a kadar uzatılmıştır.

2.3. İran

İran Yol ve Şehircilik Bakanlığı 26 Mart 2020'de Kapıköy-Razi sınırını taşımalara kapatmıştır. Bölgeden transit olarak geçecek üçüncü ülke vatandaşlarının komşu ülke tarafından kabul edilmeyeceği kararlaştırılmıştır. Esendere-Sero ve Gürbulak-Bazargan geçişleri Türk ve İranlı vatandaşlar için açıkken diğer vatandaşlar için ticari araçların girişi yasaklanmıştır. 5 Mayıs 2020'de önceden İran'a girmiş ancak Covid 19 dolayısı ile alınan yeni kararnameler sonrası Gürbulak sınırında takılı kalan Türk araçların Türkiye'ye girişine izin verilmiştir.¹⁵ Mart ayında İran, İran Sağlık Bakanlığı tarafından Covid 19 için çıkarılan önerilere uyulması halinde, transit geçişler için belirli bir güzergah zorunluluğu bulunmadan, İran sınır kapılarının, açık olduğunu belirtmiştir.¹⁶ Covid 19'un patlak vermesinden sonra 24 Şubat'ta İran'da artan vaka sayıları sonrası kapatılan kapıların, Kapıköy-Razi sınır kapısı haricinde, Esendere-Sero için sadece Türk plakalı araçlara ve Gürbulak-Bazargan sınır kapılarının ise 30 Haziran'dan iki hafta öncesi itibari ile bütün araçlara açık olduğu belirtilmiştir. Ancak her iki kapıda da yoğunluk yaşandığı ve Gürbulak sınır kapısında bekleme süresinin 1 haftaya kadar çıkabildiği ifade edilmiştir¹⁷.

2.4. Romanya

19 Mart 2020 tarihinde Romanya, diğer Avrupa devletlerinde olduğu gibi, karayolu taşımacılığı faaliyetlerinin sürdürülebilmesinin kolaylaştırılması için Avrupa Komisyonu tarafından tavsiye edilen önlemlere uyarak, AETR sürüş saatlerinde 18 Mart ve 16 Nisan tarihleri arasını kapsayan geçici düzenlemelere gitmiştir. Düzenlemeye göre günlük sürüş saati 9 saatten 11 saate ve çıkarılmış, dinlenme süresi ise 11 saatten 9 saate indirilmiştir. Ayrıca günlük sürüş süresi arası mola 5,5 saat sonra 45 dakika olacak şekilde düzenlenmiştir. Bu dönemde sürücülerin hızlıca geçiş yapabileceği rotaları ve geçiş noktalarını görmesi adına interaktif bir harita paylaşılmıştır.¹⁸

¹⁴ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/eu-temporary-exemptions-covid19.pdf> (erişim tarihi:3.11.2020)

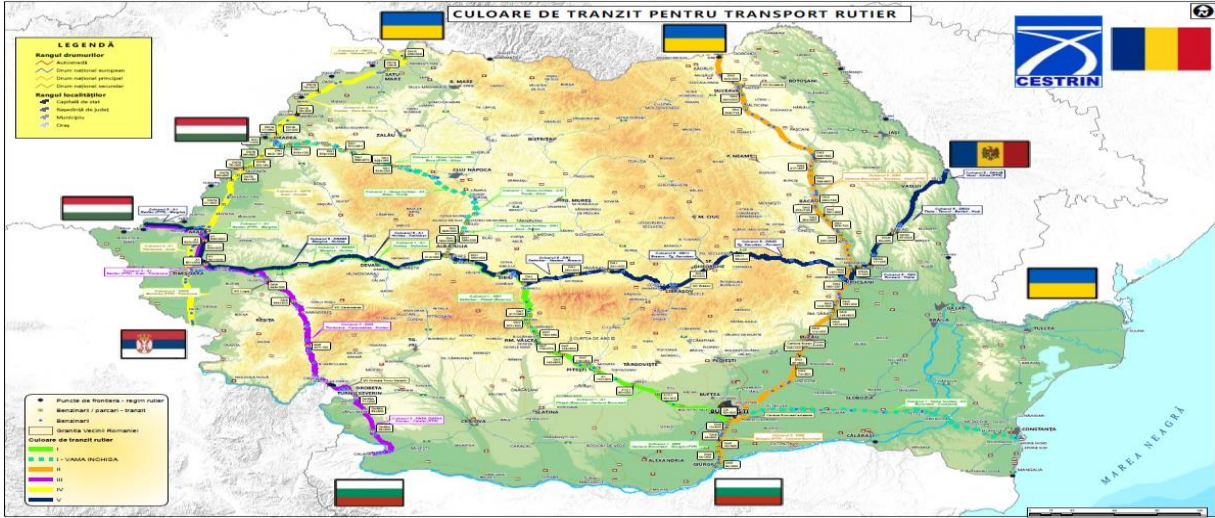
¹⁵ <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/bazargan-gurbulak-sinir-kapisinda-bekleyen-turk-tirlarinin-turkiyeye-gecisi-ba> (erişim tarihi:01.12.2020)

¹⁶ <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Protocol%20for%20Protecting%20Individuals%20at%20Iran%E2%80%99s%20Points%20of%20Entry.pdf> (erişim tarihi:01.12.2020)

¹⁷ <https://www.utikad.org.tr/Ulke-Bazinda-Onlemler/%C4%B0ran> (erişim tarihi:27.05.2021)

¹⁸ <https://www.politiadefrontiera.ro/en/traficonline/?vt=2&dt=1> (erişim tarihi:14.12.2020)

Romanya İçişleri Bakanlığı, 23 Mart 2020 tarihinde, Avrupa Komisyonu'nun uluslararası karayolu taşımacılığı koridorunun oluşturulması ve kesintisiz sürdürülmesi için verdiği tavsiyesine uyarak Romanya'dan geçiş için 5 farklı koridor belirlemiştir. Şekil 2.2'de geçiş için belirlenen noktalar gösterilmiştir.



Harita 2.1 Romanya Yeşil Koridoru Alternatif Rotaları

Kaynak: <https://www.mai.gov.ro/comunicat-de-presa-al-ministerului-afacerilor-interne-si-ministerului-transporturilor-infrastructurii-si-comunicatiilor-privind-asigurarea-unor-culoare-de-tranzit-pentru-transportul-de-marfa/> (erişim tarihi:14.12.2020)

4 Nisan 2020'de yayımlanan Parça 1 284/4 numaralı resmî gazete kararnamesiyle Romanya Hükümeti karayolu taşımacılığında yeni önlemler almıştır. Buna göre ağırlığı 2,4 tonu aşan ve ülkeyi transit geçen mal taşımacılığı araçlarının sürücülerini epidemiyolojik beyan doldurmak zorunda bırakılmamıştır. Ancak bu durumda olsa bile daha önce Ulaştırma, Altyapı ve İletişim Bakanlığı tarafından sunulmuş olan koridorlardan geçilmesi şartı konulmuştur. Bunun yanında transit süresinin dinlenme süreleri de dahil olmak üzere 48 saati aşmaması istenmiştir. Araçlar transit geçerken de dinlenecekleri yerlerin belirlenmiş park alanları dışında olmaması kararlaştırılmıştır.¹⁹

9 Nisan 2020'de 8 numaralı resmî gazete virüsün yayılmasının önlenmesine yönelik alınan kararlarla birlikte bazı tarımsal ürünlerin ihracatına yasaklama getirilmiştir. Yasak, tahıl, buğday, arpa, yulaf, mısır, pirinç, soya fasulyesi, ay çiçeği, şeker kamışı gibi ürünleri kapsamıştır. Buna göre bu ürünlerin Avrupa dışı ülkelere ihracı yasaklanmıştır. Avrupa ülkelerine ise ancak ihraç edildiği ülkede kullanılması ya da Avrupa bölgesi içinde kullanılması şartıyla ihracatına izin verilmiştir.²⁰

4 Nisan 2020'de Ulusal Yol Alt Yapı İdaresi Birliği (UYAİB), Braşov-Ploieşti arası DN1 E60 karayolu için, ağırlığı 7,5 tonu aşan araçların sürüş yasaklarını 16 Nisan 2020

¹⁹ <https://rm.coe.int/16809e2911> (erişim tarihi:15.12.2020)

²⁰ <https://www.untr.ro/userfiles/files/Military-Ordinance-no-8.pdf> (erişim tarihi:15.12.2020)

tarihine kadar kaldırmıştır.²¹ 16 Nisan 2020’de ise bu yasa 14 Mayıs 2020’ye kadar uzatılmış ve ek olarak A2 karayolu Bükreş-Konstanta, DN7 karayolu Piteşti-Versem ve DN39 karayolu Acıçay-Mankalya arası da bu muaftan yararlanan yollar listesine eklenmiştir.²²

2.5. Gürcistan

Gürcistan Başbakanı 18 Mart 2020’de Covid 19’un yayılımını engellemek adına bazı kısıtlamalar getirmiştir. Buna göre bazı istisnalar dışında tüm yabancı yolcuların ülkeye giriş ve çıkışı yasaklanmıştır. Bu kısıtlamaların 18 Mart 2020 24:00 itibari ile iki hafta geçerli olacağı belirtilmiştir. Kısıtlamalardan karayolu taşımacıları bazı şartlarla muaf tutulmuştur. DSÖ tarafından daha önce yüksek riskli olarak belirlenen ülkelerden geçmiş olan şoförleri kapsayan bu şartlara göre;

- Karayolu aracı sorumlu gümrük personel eşliğinde dezenfekte edilebilecek
- Transit geçiş durumunda eskort ile eşlik edilebilecek
- Sınır noktasında sürücü değiştirilebilecek
- Aracı Gürcistan sınırına getiren sürücü eğer yabancı ülke vatandaşı ise ya geri dönecek ya da karantinaya alınacak
- Sürüşü devam ettirecek sürücü Covid 19 taşıdığına dair herhangi bir klinik semptom göstermeyecek
- Gerekli görülen durumlarda kamyonun veya çekicinin değişmesi mümkün olabilecektir.²³

3 Nisan 2020 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı’nın internet sitesinden yaptığı duyuruya göre Gürcistan hükümeti bu tarihten itibaren yabancı kayıtlı araçlar için bir dizi uygulamaları devreye sokulmuştur. Buna göre yabancı uyruklu araçlar ülkede gümrük noktasından çıktıktan sonra ancak belirlenen durma noktalarında ya da gümrük kapılarının bekleme alanlarında duracaklardır. Durma noktalarında yakıt ikmali, yol kullanım kartı satın alımı, hukuki zorunluluk sigortası alma, kişisel ihtiyaçlar gibi nedenlerden ötürü durulabilir. Bunun dışında aracın yol üzerinde arıza yapması durumunda ilgili servise irtibata geçildikten sonra sürücünün araç kabinini terk etmemesi gerekecektir. Ülkeden transit geçecek taşıma araçları eğer Kazgebi gümrük noktasından ya da Kazgebi gümrük noktasına hareket etmiyorsa ülkeyi 24 saat içinde terk etme yükümlülüğündedirler. Bu süreler gümrük noktalarında

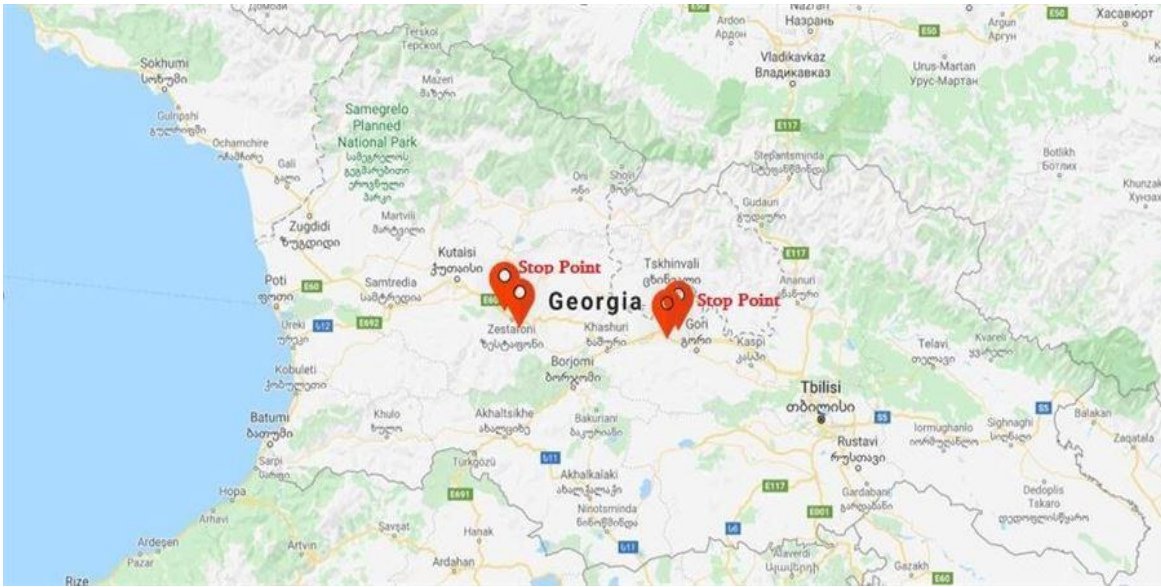
²¹ <https://www.untrr.ro/meniu-vertical/coronavirus/comunicate-de-presa-ale-autoritator-din-romania/04-04-2020-s-au-ridicat-restrictiile-de-tonaj-pe-dn1-e60-ploiesti--brasov.html#.X9iq8tj7RPY> (erişim tarihi:15.12.2020)

²² <https://www.untrr.ro/meniu-vertical/coronavirus/comunicate-de-presa-ale-autoritator-din-romania/16-04-2020-cnair-masura-ridicarii-restrictiilor-de-circulatie-impuse-autovehiculelor-cu-mtma-mai-mare-sau-egala-cu-7-5-tone-se-mentine-pana-in-data-de-14-05-2020.html#.X9jCq9j7RPY> (erişim tarihi:15.12.2020)

²³ <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Georgia> (erişim tarihi:02.12.2020)

gümrük işlemleri için bekleme süreleri dahil değildir. Kazgebi gümrük noktasından ya da noktasına veya ithalat taşımalarında ise bu süre 48 saati aşmayacaktır. 27 Nisan 2020 tarihinde ise bu şartlara ek olarak transit geçişte feribot yoluyla ülkenin terk edilmesi ve ithalat durumunda ise tekrar Gürcistan'dan yükleme yapılması durumunda ülkeyi terk etmek için 7 gün süre verilmiştir. Belirlenen 4 durma noktası şekil 4'te gösterilmiştir.²⁴

- URBNİSİ - Kareli bölgesi, Urbnisi köyü,
- TERCOLA - Terjola bölgesi, Siktarva köyü,
- GORİ - Gori bölgesi, Tanishidi (Tiniskhidi) köyü,
- ZESTAPONİ - Zestaponi bölgesi, Argveta köyüdür.²⁵



Harita 2.2 Gürcistan, Belirlenen Durma Noktaları

Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/gurcistan/tir-soforlerimiz-icin-onemli-uyari> (erişim tarihi:02.12.2020)

15 Haziran 2020 tarihinde Gürcistan Uluslararası Karayolu Taşıyıcıları Derneği'nden paylaşılan dosyada Covid 19 yayılımını engellemek adına sürücülerin tabi olacağı yeni bir rejim uygulanacağı duyurulmuştur. Buna göre transit geçişleri hariç olmak üzere ülkeye girecek yabancı veya Gürcü uyruklu sürücüler ateş testine tabi tutulacak ve sürücülerin ateşinin olması durumunda geçişlerine izin verilmeyecektir. Yine aynı şekilde sürücülerin dönüş yükünün olması veya feribot ile ülkeyi terk etme durumunda 7 gün içinde ülkeyi terk etme zorunluluğu vardır. Ancak eğer araç yükünü boşalttıktan sonra direk ülkeyi terk ederse verilecek süre 96 saattir.²⁶

²⁴ <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/georgia.jpg> (erişim tarihi:02.12.2020)

²⁵ <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/gurcistan/tir-soforlerimiz-icin-onemli-uyari> (erişim tarihi:02.12.2020)

²⁶ <https://www.utikad.org.tr/Ulke-Bazinda-Onlemler/G%C3%BCrcistan> (erişim tarihi: 03.12.2020)

2.6. Azerbaycan

9 Nisan 2020'de Azerbaycan Hükümet'i her ne kadar bütün sınır kapılarının karayolu taşımacılığına açık olduğunu açıklamışsa da yer yer gecikmeler yaşanmıştır. Azerbaycan önlem olarak bu tarihte sadece İran'dan ve Alat Limanı'ndan gelen araçların polis eskortu eşliğinde yola devam etmesi kararını almıştır. Ancak yolcu geçişi virüsün yayılımını engellemek adına bazı kısıtlamalara maruz kalmıştır. Örneğin; Azerbaycan ve İran sınırı 29 Şubat, Azerbaycan-Gürcistan ve Azerbaycan Türkiye sınırı 14 Mart, Azerbaycan-Rusya sınırı ise 18 Mart tarihinde geçici olarak yolcu trafiğine kapatılmıştır. Ancak bir Azerbaycan vatandaşı ülkesine geri döneceği durumda ya da belirtilen ülke vatandaşlarının kendi ülkelerine dönmeleri bu yasağın uygulanmayacağı beyan edilmiştir. Ayrıca Azerbaycan, komşu ülkelerinden biri olan İran'dan gelen taşımacılar için, römorkörlerin İran çekicilerinden Azerbaycan çekicilerine aktarılmasını kararlaştırmıştır.²⁷

2.7. İtalya

Mart ayından itibaren sınırdaki sağlık kontrolleri sürdüren ve geçişlerde bazı durumlarda karantinaya alınmadan geçebilmeyi sağlayan bir belgenin doldurulmasını gerekli kılan İtalya'da 22 Mart 2020 tarihinde, 161.yıl 76 numaralı resmî gazete yayımı üzerine, daha önce 23 Şubat'ta duyurulmuş olan kısıtlamalara ek olarak temel olmayan şirketlerin faaliyetlerini 25 Mart 2020 tarihine kadar verilen hazırlık süresi sonrası askıya alma kararı çıkartılmıştır. Bu dönemde taşımacılık yapan firmaların iş yaptığı tüccarların bu kategoride yer alıp almadığını kontrol etmeleri tavsiye edilmiştir. Aksi halde taşımacı firmalar yüklerini boşaltacakları noktalara ulaştıklarında kimseye ulaşamama durumu ile karşılaşabileceklerdir.

26 Mart 2020 tarihinde İtalya Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı bir kararname ile ağırlığı 7.5 tonu aşan araçların 29 Mart ve 5 Nisan tarihlerinde Pazar günü trafik yasağını kaldırmıştır. Ancak uluslararası taşımacılık yapan firmalar için bu askıya alınmanın bir sonraki duyuruya kadar devam edeceği belirtilmiştir.²⁸

3 Nisan 2020 tarihinde İtalya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sağlık Bakanlığının tavsiyeleriyle birlikte aldığı 145 numaralı kararname ile Covid 19 tedbirleri kapsamında İtalya'da yerleşik olmayan uluslararası taşımacılık yapan firmalarda çalışan personeller için bazı talimatları yürürlüğe koydu. Buna göre sürücünün İtalya'yı transit olarak geçme süresi 72 saattir, ancak özel bir durumda bu süre 48 saat daha uzatılabilir. Sürücüler girişlerde İtalya yerel sağlık örgütünün (ASL) önleme departmanına bildirim yapmak ve online olarak sunulan

²⁷ <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Azerbaijan> (erişim tarihi:14.12.2020)

²⁸ https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Decree%20lifting%20HGV%20bans%20Italy_27.03.pdf (erişim tarihi:23.11.2020)

öz beyan formunu doldurmak durumundadırlar. İtalya'yı transit olarak geçen sürücülerin bildirim kurallarına uyması zorunludur ve İtalya'da izinli kalış süreleri 24 saattir. Bu süre özel durumların beyan edilmesi halinde 12 saat daha uzatılabilir.

26 Nisan 2020'de İtalya Başbakanı tarafından duyurulan Faz 2 kuralları neticesinde daha önce faaliyetlerini askıya almaları istenen sektörler için yeni talimatlar yürürlüğe konulmuştur. Buna göre kararnamenin ek 3 kısmında belirtilen ATECO listesinde faaliyet sürdüren firmaların stoklarındaki ürünlerin gönderimlerini 30 Nisan'a kadar tamamlamaları ve yenilenen listeye göre listeden çıkan faaliyet gruplarındaki aktif firmaların 27 Nisan'dan itibaren faaliyetlerini yeniden başlatmaları uygun görülmüştür. Ayrıca taşımacılık faaliyetleri sürdürülürken mümkünse sürücülerin araçta kalmaları, araçta olmadıkları durumda 1 metre mesafe kuralına uymaları belirtilmiş ve boşaltım veya yükleme yapacak firmaların ofislerine girmenin yasak olduğu ifade edilmiştir.²⁹

İtalya hükümeti tarafından zorunlu kılınan öz beyan formu ilk duyurulduğundan itibaren birkaç defa şekil değişikliğine uğramıştır. Ancak 17 Mayıs tarihli 126 seri numaralı resmî gazetede yayımlanan kararla İtalya Başbakanı tarafından daha önce 26 Nisan'da duyurulan düzenlemeler güncellenmiş ve öz beyan sadece bölgeler arası taşımalarda zorunlu kılınmıştır. Bu da sürücülerin bu belgeyi İtalya'ya girişlerinde doldurma yükümlülüğünü ve yerel sağlık otoritelerine bildirim yapma zorunluluğunu kaldırmıştır.³⁰ Ayrıca İtalya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 17 Mayıs 2020 tarihli ve 207 numaralı kararnamesiyle 2 Haziran'a kadar Sicilya'ya yapılacak yük taşımalarının sadece Messina-Tremestieri limanından yapılacağı duyurulmuştur. 21 Mayıs'ta İtalya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı daha önce duyurulmuş olan İtalya varışlı yüklerde ülkeyi terk etme süresinin 72 saat olması ve İtalya geçişli yüklerde 24 saat zorunluluğu kaldırılmıştır.

11 Kasım 2020'de İtalyan Ulaştırma ve Lojistik Genel Konfederasyonu CONFETRA, 10 Kasım 2020 tarihli 280 numaralı Sağlık Bakanlığı kararnamesi ile kırmızı bölgeler için öz beyan formunun doldurulmasının ve ülkeye girişlerde ilgili sağlık kuruluşunun önleme departmanına bildirim yapılmasının zorunlu olduğunu açıklamıştır. Kırmızı bölgeler; Lombardia, Piemonte, Calabria, Valle d'Aosta. Diğer bölgeler için ise saat 22:00 ile 05:00 arası öz beyan formu zorunlu kılınmıştır.

²⁹ http://www.governo.it/sites/new.governo.it/files/DPCM_20200426.pdf (erişim tarihi:24.11.2020)

³⁰ https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Italy_DPCM%2017%20May.pdf (erişim tarihi:24.11.2020)

2.8. Fransa

21 Mart 2020 tarihinde Fransa, Ekolojik Geçiş Bakanlığı tarafından yayımlanan 8/70 numaralı resmî dergisindeki kararnameye göre Covid 19'un karayolu taşımacılık sektöründeki etkilerini hafifletmek amacıyla kararnamenin yayımlandığı tarihten 30 gün süre için geçerli olarak, haftalık sürüş süresinin 10 saate uzatıldığını belirtmiştir. Ayrıca sürücülerin haftada iki defayı aşmamak şartıyla 11 saat sürüş de yapabilecekleri eklenmiştir. Bunun yanı sıra haftalık sürüş süresi 60 saate kadar iki haftalık sürüş süresi ise 102 saate kadar genişletilmiş ve hafta sonu araçların sürüş yasağı kaldırılmıştır.³¹

23 Mart 2020 tarihinde toplanan Avrupa Komisyonu pandemi sürecinde taşımacılık ve lojistik faaliyetlerin sürdürülmesinin zorunluluğunu kavramış ve bu nedenle transit geçişlerde bu dönemde artan bekleme sürelerini minimize etmek ve karayolu ve diğer taşımacılık faaliyetlerin akışını hızlandırmak amacıyla bir rehber duyurmuştur. Buna göre Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı'nda malların sorunsuz akması için üye ülkelerin geçiş noktalarındaki bekleme sürelerini azaltma amacıyla bazı kolaylıklar sağlaması öngörülmüştür. Bu uygulamalarla geçiş esnasındaki prosedürler minimize edilerek geçişin 15 dakikayı aşmaması amaçlanmıştır. Bu nedenle, üye devletlerin, sürücülerden, kimlik ve sürücü ehliyeti dışında online ortamda oluşturulan ve komisyonun bu haberi duyurduğu dosyanın Ek 3'ünde belirlenen dosyanın dışında bir belge talep etmemesi istenmiştir.³²

Diğer Avrupa devletlerinde olduğu gibi Fransa'da da Covid 19 süresince bazı dönemlerde hafta sonu ve tatillerde sürüş yasakları askıya alınmıştır. Ancak Fransız hükümeti 24 Nisan 2020'de hafta sonu ve resmî tatillerde sürüş yasağının kaldırılmasının devam ettirilmemesi kararı almıştır. Yine de süreç içerisinde bazı dönemlerde bu muafiyet ya bütün taşıma araçlarına ya da belirli ürünlere sağlanmıştır. Örneğin; Fransız hükümeti, 4 Mayıs 2020'de yayımladığı dokümanlarla, ağırlığı 7.5 tonu aşan araçlar için, 3,7,8,9 ve 10 Mayıs günlerinde posta taşıma araçlarına ve 7,8,20 ve 21 Mayıs tarihlerinde ise gıda ürünleri, hijyen ve tıbbi ürünler (ya da bunların ara malları), inşaat malzemeleri taşıyan araçlara muafiyet sağladığını beyan etmiştir.^{33, 34}

2.9. Yunanistan

22 Mart 2020 tarihinde Yunan Devlet Başkanı 23 Mart 2020 saat 06:00'dan itibaren ulusal karantinaya girileceğini açıklamıştır. İnsan hareketliliğini azaltacak birçok kısıtlamaya

³¹ <https://www.fntr.fr/sites/default/files/2020-03/arrete-circulation-reconstitue.pdf> (erişim tarihi:03.12.2020)

³² https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200685-green-lanes-upgrade_en.pdf (erişim tarihi:03.12.2020)

³³ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041842212/> (erişim tarihi:03.12.2020)

³⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041842204/> (erişim tarihi:03.12.2020)

rağmen karayolu taşımacılığı herhangi bir müdahaleye maruz kalmamıştır. Bunun yanında bir Avrupa ülkesi olan Yunanistan Avrupa devletlerince uygulanan uygulamaları da takip etmiş ve Aetr Sözleşmesi'nde yer alan dinlenme ve sürüş sürelerinde 19 Mart ile 17 Nisan arası için değişikliğe gitmiştir. Bu değişikliğe göre günlük sürüş süresi 9 saatten 11 saate, haftalık en çok sürüş süresi 56 saatten 60 saate, günlük en az mola süresi 5,5 saatten 45 dakikaya çıkarılmış, günlük dinlenme süresi 11 saatten 9 saate indirilmiştir. Ayrıca 6 günlük sürüşten sonra 24 saatlik dinlenme zorunluluğu da kaldırılmıştır.³⁵ 18 Nisan'a gelindiğinde ise yeni bir genelge ile bu düzenlemelere benzer olarak bazı gevşemeler 31 Mayıs'a kadar geçerli kılınmıştır. Önceki sürüş saati gevşemesinden farklı olarak haftalık sürüş saati 56 saatten 58 saate çıkarılmış ek olarak ise iki hafta için 90 saatlik sürüş kısıdı 96 saate çıkarılmış ve 6 çalışma günü sonrası 24 saatlik dinlenme şartı yerine 7 çalışma günü sonrası 24 saatlik dinlenme düzenlemesine geçilmiştir. Ayrıca haftalık dinlenme yerinin, aracın hareketsiz olması koşuluyla, araç içinde olabilmesine de imkân tanınmıştır.³⁶

Yine, diğer Avrupa devletlerinde olduğu gibi, uygulanan hafta sonu ve resmî tatillerde kamyonlar için uygulanan trafik yasaklarına Covid 19 döneminde bazı toleranslar sağlanmıştır. Bu toleranslardan birisi, 10 Nisan 2020 Yunan Resmî Gazetesinde yayımlanan karara göre, 31 Mart 2020 tarihinde alınmış kararla, 16 Nisan-21 Nisan arası ve 30 Nisan-3 Mayıs arası tüm kamyon sürüş yasaklarının askıya alınmasıdır.³⁷

2 Nisan 2020'de Yunan Devleti Yunanistan'a girecek yabancı uyruklu kişilerin izolasyon durumlarına ilişkin bir kararname yayımlamıştır. 2 Nisan-20 Nisan aralığında geçerli olacak bu kararnamenin ikinci maddesine karayolu taşımacıları konu olmuştur. Buna göre, ülkeye giren karayolu taşımacılığı sürücülerinin hiç beklemeeksizin nihai varış yerlerine gitmesi veya transit olarak ülkeyi terk etmesi ve nihai varış yeri Yunanistan olan sürücülerin varış yerlerine vardıkları andan itibaren 14 günlük geçici karantina dönemine alınması gerekli kılınmıştır. Ancak yeni bir taşımaya başlanacağında karantinanın hemen sona erdirilebilmesi mümkün kılınmıştır. Bu kurallar daha sonra 15 Mayıs'a, 29 Mayıs'ta ise 15 Haziran'a kadar uzatılmış ve en son 2 Temmuz'da uygulamadan kaldırılmıştır. Ancak 29 Mayıs'tan itibaren geçici izolasyon dönemi 15 günden 7 güne düşürülmüştür.³⁸

³⁵ <https://www.yme.gr/nea-anakoinoseis/item/8104-taxografos-prosorini-eksairesi-tou-taxografou-apo-tis-diatakseis-tou-kanonismoy-561-2006-logo-tis-trexousas-pandimias-tou-koronoioy> (erişim tarihi:09.12.2020)

³⁶ <https://www.yme.gr/nea-anakoinoseis/item/8181-taxografos-prosorini-eksairesi-apo-diatakseis-tou-kanonismoy-ek-561-2006-gia-to-diastima-apo-18-apriliou-2020-eos-kai-31-maiou-2020-logo-pandimias-covid-19> (erişim tarihi:03.12.2020)

³⁷ https://ofae.gr/media/documents/2020/04/13/ARSE_ODIKON_ELLADA_APRILIOS_2020.pdf (erişim tarihi:09.12.2020)

³⁸ <https://wiki.unec.org/display/CTRBSBC/Greece> (erişim tarihi:09.12.2020)

6 Ağustos Yunan Resmî Gazetesinde yayımlanan karara göre Yunanistan 7 Ağustos saat 23:00'dan itibaren bir sonraki duyuruya kadar aşağıdaki gümrük kapı noktalarında çalışma sınırı getirmiştir. Buna göre aşağıda belirtilen gümrük noktalarında 23:00 ile 07:00 arasında yolcu ve yük girişine izin verilmeyeceği belirtilmiştir.

- Kakavia (Yunanistan-Arnavutluk)
- Krystallogigi (Yunanistan-Arnavutluk)
- Evzoni (Yunanistan-Moldova)
- Ormenio (Yunanistan-Bulgaristan)
- Nymfea (Yunanistan-Bulgaristan)
- Kipi/İpsala (Yunanistan-Türkiye)

Bu karara göre 7/24 çalışan tek kapı Promachona (Yunanistan-Bulgaristan) olmuştur.³⁹ Ancak daha sonra bu kuraldan kamyon taşımaları muaf tutulmuş 12 Ekim'den itibaren 7/24 çalışma sistemine kamyonlar için geri dönmüştür.⁴⁰ Yalnız daha sonra Krystallogigi sınır kapısının 20 Kasım 2020'de OFAE internet sitesinde yapılan duyuru ile bir sonraki açıklamaya kadar tamamen kapatıldığı belirtilmiştir.⁴¹

2.10. Bulgaristan

18 Mart 2020 tarihinden itibaren Bulgaristan, bazı ülkelere gelen yolcular için ülkeye giriş yasağı koymuştur. Bulgar vatandaşları, Bulgaristan'da uzun ya da sürekli ikamet izni olanlar, bunların bu yasaktan muaf tutulmuştur. Listede belirlenen ülkelere gelen Bulgar tır sürücülerinin, yükünü boşalttıktan hemen sonra tekrar ülkeyi terk etmesi durumunda, sadece ülkeyi terk edeceği vakte kadar karantinaya alınacağı, ancak ülkede kalması durumunda 14 günlük karantinaya alınacağı kararlaştırılmıştır. Listede belirlenen ülkelere gelen veya onların vatandaşı olan sürücüler ise yükleme ve boşaltma işlemi yapabilmelerine izin verilmiş ancak işlem tamamlandıktan sonra derhal ülkeyi terk etmeleri istenmiştir. Ülkenin transit geçilmesi durumunda ise 24 saat içinde ülkenin terk edilmesi yanında İran'dan gelen veya İran'a kayıtlı araçların ülkeye girmesinin yasaklanması kararlaştırılmıştır. Bunun sürüş saatlerinde de geçici olarak güncellemelere gidilmiş ve günlük sürüş 9 saatten 11 saate çıkarılmış, bu sürüş süresi boyunca 5 buçuk saatten sonra 45

³⁹ https://ofae.gr/media/documents/2020/08/07/land_BCP_GR.pdf (erişim tarihi:10.12.2020)

⁴⁰ <https://ofae.gr/en/nea/press-releases/se-24wrh-bash-kai-pali-h-dieleysh-twn-emporeymatik/> (erişim tarihi:10.12.2020)

⁴¹ <https://ofae.gr/en/nea/driving-restrictions/kleistos-o-synoriakos-sta8mos-sthn-krystalloghi/> (erişim tarihi:10.12.2020)

dakikalık dinlenme periyodu şeklinde çalışma sistemine girilmiş ve haftalık düzenli dinlenme süresi 45 saatten 24 saate indirilmiştir.⁴²

30 Mart tarihinden itibaren Bulgaristan'da trafiklerdeki kontrol sıkılaştırılmaya başlanmıştır. Bu tarihten itibaren Yunanistan'a açılan sınır kapısı olan Zlatograd-Thermes sınır kapısı geçici olarak kapatılmıştır. Ayrıca birçok şehirde ve bölgesel merkezlerin giriş ve çıkışlarında özel kontrol noktaları tahsis edilmiştir. Bu bölgelere iş, sağlık, akraba bakımı, temel tüketim malzemesi ve ilaç temini gibi nedenlerden seyahat edilebileceği ve kamyon şoförlerinin de bu sınırlardan geçebileceği ancak uzun süreler gecikmelere de maruz kalabilecekleri belirtilmiştir. Ancak daha sonra 7 Mayıs'ta bu uygulama yürürlükten kaldırılmıştır.

6 Nisan 2020'de Bulgaristan Sağlık Bakanlığı, aldığı kararla, AB üyesi olmayan tüm ülkelerin vatandaşlarının herhangi bir taşıma aracıyla ülkeye girişini yasaklamıştır. Buna bazı AB ülkeleri de eklenmiştir. Bunun yanında karayolu taşımacıları bu uygulamadan muaf tutulmuş ve sürücülerin ne gibi şeyler yapabileceği de belirtilmiştir. Buna göre sürücüler Bulgaristan'ı transit geçebilecek, kabin içinde rahatça kalabilecek, aracı sürebilecek, yükleme ve boşaltma yapabilecek, Bulgaristan'ı terk edebilecektir. Ülkeyi transit olarak geçecek Bulgar olmayan sürücüler içinse ülkeyi terk edecekleri rotalar Yol Altyapı Ajansı tarafından belirlenmiştir. Buna göre Ulusal Otoyol İdaresinin, ülkenin terk edileceği tarih, saat ve sınır kapısını belirten bir dokümanı sürücülere arz etmesi kararlaştırılmıştır.⁴³

Bulgaristan diğer Avrupa devletlerinde olduğu gibi koronavirüs döneminde karayolu taşımacılığının sorunsuz akması için geçişin 15 dakikadan uzun sürmediği geçiş noktaları belirlemiş ve interaktif harita olarak Yol Altyapı Ajansı tarafından paylaşılmıştır. Bu geçiş noktalarında sürücülerden kimlik, ehliyet ve online ortamda oluşturulacak bir belge haricinde bir şey istenmemesine karar verilmiştir. Paylaşılan interaktif haritada ayrıca sürücülerin yararlanabileceği yiyecek alanları, tuvalet hizmetleri alanları gibi değişik hizmetler de gösterilmiştir.⁴⁴

⁴² https://www.mh.government.bg/media/filer_public/2020/03/17/rd-01-130_postaviane_pod_karantina_-_koronaviris_na_pristigashchi_ot_merki.pdf (erişim tarihi:13.12.2020)

⁴³ https://www.mh.government.bg/media/filer_public/2020/04/07/rd-01-183.pdf (erişim tarihi:13.12.2020)

⁴⁴ <http://www.api.bg/index.php/en/green-corridors> (erişim tarihi: 13.12.2020)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİLERİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

2019 Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan Covid 19 (koronavirüs ya da SARS-CoV-2) kısa süre içerisinde etkisini Çin'de ve sonrasında diğer ülkelerde göstermiştir. Gün geçtikçe virüsün etkileri ve virüse bağlı ölümler Asya, Avrupa ve sonunda da Amerika kıtasında, kendini, artan bir şekilde göstermeye başlamıştır. Virüs 11 Mart 2020 itibariyle DSÖ tarafından pandemi ilan edilmiştir. Bu, aslında dünya ticaretinin de bir kriz dönemine girebileceğini gösteren bir durum olmuştur. Nitekim bu tarihten sonra ülkelerin virüsün yayılımını engellemek adına ticari hayatı derinden etkileyebilecek tedbirler almaya başlamasıyla birlikte birçok sektörde yavaşlamalar meydana gelmiştir (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020: 448). Lojistik faaliyetlerin bir parçasını oluşturan taşımacılığın türlerinden biri olan karayolu taşımacılığı da bu tedbirlerden, yasaklamalardan ve sınırlamalardan en çok etkilenen alanlardan biri olmuştur (Loske, 2020: 2). Bu dönemde karayolu taşımacılık sektörü, sınır geçişlerindeki kısıtlamalar, sürücü karantina uygulamaları, virüs ile azalan dış ticaretten doğrudan, reel hayatta meydana gelen kısıtlardan (meydana çıkma yasağı ve sosyal mesafe kuralı gibi) dolaylı etkilenmiştir. Örneğin, bölgeler arası geçişlerdeki sınır kontrollerinin artması ile oluşan araç kuyrukları sefer süresini uzatmış, bu da navlun fiyatlarının artmasına sebep olmuştur (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020: 451). Bunun yanında karayolu taşımacılık sektörü, turizm, perakende, hizmet sektörlerine göre, tır şoförlerinin 14 günlük karantina kuralından muaf tutulmalarından dolayı daha az etkilenmiştir (Dorofeev, Kurganov, Fillipova, ve Pashkova, 2020: 99). Bu değişiklikler karayolu taşımacılığı operasyonlarında birçok etkiler yaratmıştır. Bu bağlamda araştırmanın kapsamı sektörde meydana gelen değişikliklerin firmalar üzerinde idari ve operasyonel etkileri olmuştur.

TÜİK verilerine göre 2019 yılında Türkiye'de yapılan dış ticaretin %23,42'si karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir. Sayısal olarak bu 91,6 milyar doları ifade etmektedir. 2020 döneminde Mart'ta başlayan pandemi süreci ile hem ulusal hem de uluslararası anlamda meydana gelen kısıtlamalar sektörün iş yapma kapasitesini olumsuz etkilemiştir. Nitekim yine TÜİK verilerine göre karayolu ile yapılan ihracatta 2020 yılında mart, nisan, mayıs aylarında sırasıyla 2019 yılına göre %22, %38, %38'lik bir düşüş yaşanmış haziran ayında ise 2019 yılına göre %21'lik bir artışla düzelme gözlemlenmiştir. Karayolu ile yapılan ithalatı ise mart ayında 2019 yılına göre %8 artış, nisan ve mayıs ayında sırasıyla %28 ve %34 azalış ve son

olarak haziran ayında %14 artış gerçekleşmiştir. Bu veriler, pandemi sürecinin belli dönemlerinde karayolu taşımacılığının olumsuz etkilendiğini ve taşımaların bu etkiler ile azaldığını yansıtmaktadır.

Bu çerçevede Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yeri olan karayolu taşımacılığı sektörünün sorunlarını iyi anlamak ve çözmeye çalışmak dış ticareti artırıcı fikirler konusunda olumlu bir etki gösterebilecek niteliktedir. Günümüzde kapıdan kapıya yapılan taşımaların vazgeçilmezi olan karayolu taşımacılığının dış ticarete önemi büyüktür. Araştırma karayolu taşımacılığı sektöründe pandemi süresince meydana gelen yasal kısıtlamaların sektörde yarattığı değişikliklerin neler olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Bu sebeple araştırmanın amacı Türkiye'de faaliyet gösteren karayolu taşımacılık firmalarının Covid 19 süresince meydana gelen yasal kısıtlamalardan ve değişikliklerden nasıl etkilendiğini irdelemektir. Araştırma ile sınır geçişlerinde yaşanan bekleme süreleri, ülke geçişlerinde ibrazı gerekli olan belge düzenlemelerindeki kısıtlar, aracın ve sürücünün yeterliliğiyle ilgili olan belgelerin temininde yaşanan zorluklar, vize işlemlerinin uzaması problemleri, sürücüye uygulanan karantina uygulamaları, uzayan sefer sürelerinin maliyetleri ve navlunlara etkisi, dış ticaretin tüketimle birlikte azalması sonucu yük bulma aşamasında karşılaşılan zorluklar sektörde faaliyet gösteren firmaların uzman yöneticileriyle yapılan derinlemesine görüşme ile değerlendirilmiştir.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden biri olan derinlemesine görüşme metodu uygulanmıştır. Derinlemesine görüşme, çoğunlukla açık uçlu soru sorulması ve detaylı cevapların alınması yoluyla araştırılacak konunun bütün kapsamıyla irdelenmesine imkân veren bir veri toplama tekniğidir (Tekin ve Tekin, 2006: 101). Derinlemesine görüşmede katılımcılara bir duruma ilişkin olarak deneyimleri, beklentileri, durumun süreçleri ve sonuçlarıyla ilgili düşünceleri sorulabilir. Böylece hem katılımcıların durumla ilgili fikirleri hem de yeni konularla ilgili bilgileri derinlemesine öğrenme imkânı oluşur (Boyce ve Neale, 2006: 3).

Derinlemesine görüşme yöntemini kullanacak araştırmacı önce araştırma sorusunun ne olduğunu kapsamlı şekilde belirlemelidir. Bu, aynı zamanda, araştırma modelinin nitel veya nicel araştırma yöntemlerinden hangisiyle kurulması sorusuna da yön verir. Örneğin nicel araştırmalarda amaç önceden kategorileri keskin hatlarıyla belirleyip tanımladıktan sonra bu kategoriler arasındaki ilişkiyi bulma veya test etme yönündeyken nitel araştırmalar bu kategorileri ayırıp tanımlar ve araştırma süresince bu tanımların değişmesini bekler

(McCracken, 1988: 16). Dolayısıyla derinlemesine görüşme yöntemi de genel olarak tümevarımsal bir model gibi çalışarak tanımlayıcı ve keşif tipi bir araştırma için daha uygundur (Johnson ve Rowlands, 2012: 101).

Derinlemesine görüşme kullanacak araştırmacı genelde daha derin bilgi aradığından anket, odak grup çalışmaları veya resmi olmayan görüşmelerden daha derin bilgiler elde eder (Johnson ve Rowlands, 2012: 100). Araştırmacı, görüşmeyi yaptığı kişiden aldığı cevapları kategorize eder ve bu cevaplardan bazen yeni sorular oluşturabilir. İşte tam da bu özelliğiyle derinlemesine görüşme esnek ve keşfedici yapıdadır (Tekin ve Tekin, 2006: 103).

Derinlemesine görüşme modellenmiş çalışmalarda görüşmeler nadiren çalışmanın tek kaynağını oluşturur. Çoğu zaman derinlemesine görüşme, üzerinde çalışılan grubun bir üyesinin araştırılan konuyla ilgili yaşadığı deneyimleri, daha farklı kaynaklardan, örneğin; gözlem, gayri resmi görüşme veya saha araştırması vb. verilerle birlikte değerlendirir (Johnson ve Rowlands, 2012: 100). Çalışmada da bu bağlamda sektördeki yasal uygulamalar ve değişiklikler ikinci başlıkta bazı ülkeler özelinde verilmiştir. Burada yer alan değişikliklerin taşıyıcı firmaların faaliyetlerine nasıl etkilediği derinlemesine görüşme yöntemiyle incelenmiştir. Böylece derinlemesine görüşmenin yönteminin derin anlamda fayda sağlayan özelliğiyle çalışmada karayolu taşıyıcı firmaların bu dönemde nasıl sorunlar yaşadığı incelenmiştir.

Çalışmanın örneklemini seçilirken Türkiye'nin UND'ye göre üçüncü en çok taşımacılık firmasına sahip ve farklı bölgelere taşımacılık yapılan illerden biri olan Hatay ili seçilmiştir. Burada Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne üye olan firmalara ulaşılmaya çalışılmıştır. Görüşmelerin tamamı “yüz yüze” gerçekleştirilmiştir. Çalışmaya katılan katılımcılar harf usulüne göre “A, B, C, D, E, G, H, K, L, M, N, I” firmaları olarak kodlanmıştır. Toplanan ses kayıtları önce deşifre edilmiş sonra da kategorileştirilmiştir. Burada deşifre edilmiş bilgiler literatürle beraber incelenerek bulgular ortaya konulmaya çalışılmıştır. Sonuç kısmında ise bulgular özetlenmiş, yeni çıkarımlar değerlendirilmiş ve bazı önerilerde bulunulmuştur.

3.3. Bulgular

3.3.1. Karayolu Taşımacılığı Yük Piyasaları ile İlgili Bulgular

Karayolu taşımacılığının faaliyetini sürdürebilmesi için bir ticari değişimin olması zorunludur. Bu ticari değişimin karayolu taşımacılığındaki hacimde veya bu mod ile taşınan yüklerin içeriğinde bir değişiklik yaratıp yaratmadığını incelemek için öncesinde ticaretteki değişimlere bakmak ve değişiklikleri kriz çerçevesinde değerlendirmek gerekir. Kriz dönemlerinde insanlar ve dolayısıyla ülkeler tüketim şekillerinde değişikliklere gidebilirler.

Çünkü krizler, insanların içinde bulundukları ve etkilendikleri bağlamı değiştirir (Sheth, 2020: 280). Covid 19 döneminde de böyle bir değişimin ülkeler tarafından beklenmiş olması normal kabul edilebilir. Örneğin bir ülke kendi halkının gıda ihtiyacının tehlikeye gireceği konusunda endişe duyabilir (Kerr, 2020: 228). Böylece ülkeler yaşanması için zorunlu olan mallar konusunda (gıda, ilaç, koruyucu malzeme vs.) daha tutucu davranırlar.

Covid 19'un da ilk etkileri ülkelerin buna benzer yaklaşımlar göstermesine sebep oldu. Örneğin AB 2020 yılının ilk çeyreğinde koruyucu ekipmanların ihracatını izne tabii tuttu ve diğer başka ülkeler de dahil olmak üzere ticarete bazı kısıtlamalarla karşılaştı (Carreno, Dolle, Medina, ve Brandenburger, 2020: 402; Gruszczynski, 2020: 339). Ancak uluslararası ekonominin uzmanlaşma teorisinin de varlığı düşünülürse her ülkenin tarım veya bir başka sektörde ithalata bir şekilde bağımlı olduğu görülebilir. Bununla birlikte kriz dönemlerinde tüketim davranışlarındaki değişiklikler de bir mala veya mal grubuna olan talebi artırabilir. Sheth (2020: 281), bu durumu istifçilik olarak değerlendirmiştir. Buradaki davranış şekli gıda ve gıda gibi temel ürünlerin satın alımına etki eder. Nitekim Covid 19'un ilk zamanlarında panik alımları ile gıda sektöründe faaliyet gösteren kurumlar tedarik zincirlerini yeniden organize etmek durumunda kalmıştır (Hobbs, 2020: 171). Yine de bazen Avrupa'da marketlerin raflarının boş kaldığı gözlemlenmiştir (Galanakis, 2020: 4). Sonuç olarak, ithalatın zorunlu olduğu hallere ek olarak belirli mal gruplarına olan ani artan talep, taşıma yapacak firmalar için de bir talep anlamına gelebilir. Bu bağlamda, çalışmada yapılan görüşmelerde elde edilen cevaplara göre B firması, virüsün ilk dönemlerinde yük piyasasını, "Bizler yaş meyve sebze taşımacılığı yapıyoruz. Doğrusunu isterseniz ben buradaki taleplerin azaldığını sezmedim." şeklinde değerlenmiştir.

K firması ise yaş sebze ve meyve taşımacılığında ülkelerin gıda konusundaki hassasiyetlerinden dolayı kısıtlamalar ile karşılaşmadıklarını, "Covid 19 döneminde bizim ağırlıklı olarak taşıdığımız yaş sebze ve meyve taşımacılığına ise kısıtlama olmadı. Ülkeler bu dönemde bunları virüs dolayısıyla daha önemsemi. Hastalıkla mücadele için gıdanın önemi dolayısıyla bunlar pek kısıtlanmadı." şeklinde belirtmiştir.

Günümüz ekonomik dünyasında bir ülkenin dikkat edeceği konulardan biri halkının gıda ihtiyacının karşılanıp karşılanmadığıdır. Elbette normal zamanlarda bir ülkenin gıda akışı kıtlık tehlikelerine karşı daha savunmalı durumdadır. Virüs dönemlerinde ise ülkeler beklenildiği gibi gıda kıtlığının yaşanmaması adına gerekli tedbirleri alırlar. Bu tedbirlerin arasında da gıda tedarik zincirlerinin birbirine entegre edilmesinin ve sistemli çalışmasının sağlanması yer alır (S. Gray, 2020: 240). Tedarik zincirlerinin düzgün işleyişinde ise zincir yönetiminin taşımacılık faaliyetini gerçekleştiren modların önemi büyüktür. Bununla birlikte

kriz dönemlerinde gıda mallarına ulaşmanın kesintiye uğrayacağı korkusu zincir faaliyetlerinin düzgün işlememesine sebep olabilir. Nitekim, örneğin E firması, bu dönemde virüs dolayısıyla artan bir korkunun olduğunu ve bunun yük konusunda avantajlar yarattığını “Orta Doğu için ithalat yük piyasası olumlu anlamda değişimler yaşadı. Şu anda bütün ülkelerde yük bulabiliyoruz. Her ülkenin insanı biraz korkmuş durumda. Bu da bize dönüş yükü bulduruyor.” söyleyerek beyan etmiştir.

Bununla birlikte bu korku gıda mallarına olan talebi artırmıştır. A firması korkunun kaynağının sınırların kapatılması olabileceğini ifade edip bu dönemde taşımalardaki taleplerin arttığını belirtmiştir. Bu bağlamda, A firmasının değerlendirmesi “İlk dönemlerde ihracat ve ithalatta aşırı talep geldi. Bazı ülkeler ne yapacaklarını şaşırdığı için mesela; sınır kapılarının kapatılacaklarını düşündükleri için belki de ilk iki üç aylık dönemde talep arttı.” şeklinde olmuştur.

Firmaların bu yorumlarından yola çıkılarak korku dolayısıyla kısa dönemde artan talebin hissedildiği söylenebilir. Ek olarak, kriz dönemlerinde ortaya çıkabilecek bir başka tüketim davranışı da mevcuttur. Buna göre, kriz dönemlerinde insan cebindeki parayı harcarken daha önce kişisel mallara olan talebini bir süreliğine erteleyebilir (Sheth, 2020: 281; Cranfield, 2020: 153). Bu durum kriz dönemlerinde sürdürülebilirliği sağlamak adına tercih edilebilecek bir durumdur. Ülkeler de böyle bir sürdürülebilirliği sağlamak adına geçerli adımlar atabilirler. Ülkelerin Covid 19 döneminde benzer bir tutumla temel olmayan malların üretim fabrikalarını geçici suretle kapatması buna örnek verilebilir (Gruszczynski, 2020: 338). Fabrikaların geçici suretle kapatılması ticarette bir düşüşe sebebiyet verebilir. M firması fabrikaların kapatılması ile ilgili durumu “Covidin ilk dönemlerinde ithalatta biraz zayıflama yaşandı. Tüm firmalar biraz zorluk çekti. Bazı firmalar Covid’in ilk başladığı zamanlarda Avrupa’dan Türkiye’ye araçlarını boş çekmek durumunda kaldılar.” şeklinde değerlendirmiştir.

Bu demekten de anlaşılacağı gibi sanayileşmiş Avrupa temel olmayan sanayi üretim tesislerini bu süreçte kapatabilmiş veya kısıtlayabilmiştir. Temel olmayan işletmelerin kapanmasının birçok hizmet sektörüne olumsuz anlamda etkisi olmuştur (Williams ve Kayaoglu, 2020: 916). Taşınacak malın olmaması karayolu firmalarının bir anlamda işlerinin azalacağı anlamına gelebilecek niteliktedir. Örneğin Kolombiya için yapılan çalışmada karayolu taşımacılığındaki düşüşün temel olmayan ürünlerin akışındaki azalış ile bağlantılı olabileceği ileri sürülmüştür (Arellana, Marquez, ve Cantillo, 2020: 12). Bununla birlikte yaş sebze ve meyve taşıması yapan firmaların yüklerinde ise korku bağlamında artan talep dolayısıyla bir artışın beklenmesi normal kabul edilebilir. Çünkü yaş sebze ve meyve

ürünlerinin üretimi ve taşınması bu dönemde diğer ürünlere nazaran daha iyi bir durumda kalmıştır. Benzer bir ifadeye I firmasının verdiği yanıtta da ulaşılmıştır. Buna göre Türkiye’den giden taşımalarda yaş sebze ve meyve taşımacılığına talep artarken AB’de fabrikaların kapatılması dolayısıyla ithalat yükleri azalmıştır. I firması bu durumu, “Virüsten sonra benim görüşüm yükler arttı. Türkiye’den Avrupa’ya çok fazla sebze gitti. Taşıdığımız mallar aynı kaldı ama arttı. Ancak dönüş yükü bulmak sıkıntı oldu. Fabrikalar kapandı orada işçi de çalışmıyordu dolayısıyla yük bulamadık dönüşte.” şeklinde değerlendirmiştir.

Ancak Avrupa’da temel olmayan malların üretimindeki kapanma Türkiye’de bir politika olarak yer edinmemiştir. Yine de sektörde faaliyet gösteren firmaların çalışanlarında bir Covid 19 vakasının yaşanması halinde fabrikanın kapatılabilmesi mümkün olmuştur. Bunun yanında pandemi dolayısıyla üretim firmalarının tam kapasiteyle çalışmaması da üretim konusunda bir düşüşe sebep olabilmektedir (Kayabaşı, 2020: 15). H firması da bu konuya değinmiş ve kısıtlı çalışmadan dolayı üretimin azaldığını, “Sanayiler çalışmadı dolayısıyla üretim olmadı. Bir fabrikada 200 çalışıyorsa bu sayı kısıtlandı. Avrupa’da da Türkiye’de de geçerli bu durum ya kısıtlı kapasiteyle çalışıyor ya da gelenler daha az çalışıyor. Türkiye bu durumda daha iyiydi tabii ki.” şeklinde ifade etmiştir.

Fabrikalarda kısıtlı çalışma olgularına literatürde de değinilmiştir. Örneğin Yu, Xiao ve Li (2020: 2391) çalışmalarında çalışan kesimin Covid 19’un bulaşma riskinden dolayı çalışmayı istememesinin üretim fabrikalarında çalışacak personelin bulunmamasına sebep olabildiğini belirtmişlerdir. Bir ülkede üretim firmalarının çalışmaması veya kısmen çalışması bölgeden taşınacak yükün azalmasına sebebiyet verir. Nitekim Covid 19 dönem dönem bu tarz sıkıntılara sebep vermiştir. Firmalar taşıyacak ürün bulamadıklarından başka ülkelere yük arayışına girebilmişlerdir. Örneğin D firması bu dönemde yük bulamama dolayısıyla farklı ülkelere geçebildiğini şu şekilde ifade etmiştir:

“İthal edilecek ürünlerde çoğu zaman yasakların olması ya da üretimin olmaması sebebiyle başka tüccar veya ülke arayışına girdik. Örneğin ben geri dönüş yükünü Rusya veya Belarus ülkelerinden alırken virüs dolayısıyla Polonya ya da Slovakya gibi farklı ülkelere girmek durumunda kaldım.”.

Bütün bunlardan yola çıkarak tüketim şekillerindeki değişiklik, tüketicilerin paralarının büyük bir kısmını temel ürünlere harcama isteği, temel olmayan malların üretimindeki aksaklıklar Covid 19’un gıda ürünlerine olan etkisinin diğer temel olmayan ürünlere göre daha dar kapsamlı olduğunu gösterir niteliktedir. Dolayısıyla yukarıda bahsedilen olguların ve iki davranış şeklinin gıda taşımalarında karayolu yük taşımacılığına etkisinin olumlu olduğu görülebilir. S. Gray (2020: 242),’de karayolu taşımacılığının gıda ürünleri için Covid 19 döneminde tedarik zinciri bozulmalarına daha iyi yanıt verebilecek bir

konumda olduğunu belirtmiştir. Bu da taşınacak ürün grubundaki bu tarz bir değişimin karayolu ile taşınabilecek ürün sayısını olumlu anlamda değiştireceği anlamına gelebilir.

Bunun yanında, Covid 19 krizinin yük taşımacılığı üzerindeki etkilerini değerlendiren çalışmalarında, Ho, Xing, Wu, ve Lee (2021, s. 6), yukarıdaki tüketim davranış şekillerinin yanında kriz dönemlerinde yakıt maliyetinin düşmesinin de karayolu yük taşımacılığını olumlu anlamda etkilediğini yaptıkları analitik çalışmalarında gösterdiler. Bu dönemde yakıt maliyetlerindeki düşüş sokağa çıkma gibi uygulamalardan talepte azalma yoluyla ortaya çıkmıştır (Elleby, Domínguez, Adenauer, ve Genovese, 2020: 1068). Bu değişim, maliyetlerle ilgili karayolu taşımacılığının etkilenebileceği başka alanların da olduğunu göstermektedir. Örneğin diğer taşımacılık modlarında artan veya azalan maliyetlerin karayolu yük taşımacılığını nasıl etkilediği de incelenmesi gereken bir konudur. Örneğin bu dönemde baş gösteren konteyner bulma zorluğunun lojistik teslimatlarda gecikmelere sebep olabileceği öngörülmüştür (S. Gray, 2020: 243). Yapılan görüşmelerde de böyle bir olgunun sezgilendiği görülmüştür. C firması bu dönemde deniz taşımacılığındaki yüklerin dönem dönem karayoluna kayabildiğini şöyle ifade etmiştir:

“Covid 19 döneminden şimdiye kadar sanki biraz artış oldu. Ama söylemek isterim ki buradaki bahsettiğim artış 10 taşıma yaparken 20 taşıma yapmaya başladık şeklinde değildi. Benim kanaatimce bazı müşteriler gemiye verdikleri malları karayoluna vermeyi tercih ettiler. Denizyolu fazla kapasite bulamadığından veya bunla ilgili başka bir problem dolayısıyla müşteriler ürünlerini karayoluna aktardılar.”.

Karayolu taşımacılığının bu anlamda avantajlı olmasının sebeplerini açıklayan çalışmalar da vardır. Kapıdan kapıya taşımanın sadece kendisi ile mümkün olması ve ısı kontrolünün taşıma boyunca hiç kırılmaması adına karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık modlarına göre avantajları vardır (İpekçi ve Tanyaş, 2021: 52). Dolayısıyla, gıda malları özelinde bakılırsa, uzun mesafelerde soğutuculu konteyner taşımacılığına nazaran ülkemizde daha avantajlı durumda olan karayolu taşımacılığının artan gıda ticaretiyle daha fazla talep edilmiş olması ön görülebilir bir durumdur.

3.3.2. Yollardaki ve Gümrük Noktalarındaki Problemler ile İlgili Bulgular

Yukarıda da bahsedildiği gibi Covid'in ilk dönemlerinde özellikle gıda mallarına artan bir talepten söz edilebilir. Ancak bahsedilen dönemlerde TÜİK verilerine bakıldığında karayolu taşımacılığında önemli bir gerilemenin olduğu görülmektedir.

Tablo 3.1 Modlara Göre İhracat

Aylar	Toplam İhracat/Bin \$	Denizyolu/Bin \$	Demiryolu/Bin \$	Karayolu/Bin \$	Havayolu/Bin \$
Ocak	14 701 517	8 891 438	91 308	4 531 596	1 059 487
Şubat	14 608 402	8 506 360	83 875	4 583 234	1 219 711
Mart	13 353 475	8 506 746	118 943	3 748 500	936 845
Nisan	8 978 485	5 566 883	118 087	2 748 777	497 330
Mayıs	9 957 690	5 664 162	74 265	3 138 763	1 009 379
Haziran	13 460 884	7 812 902	99 201	4 374 669	1 106 489
Temmuz	14 891 633	8 724 197	118 782	4 900 067	1 055 001
Ağustos	12 457 236	7 116 524	102 407	4 172 265	966 521
Eylül	15 991 535	9 432 591	128 926	5 143 922	1 009 515
Ekim	17 319 636	10 170 367	123 053	5 404 882	1 508 956
Kasım	16 090 693	9 631 356	109 785	5 017 604	1 097 878
Aralık	17 846 755	10 895 014	119 501	5 372 162	1 265 799

Kaynak: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104> (erişim tarihi: 11.05.2021)

Tablo 3.2 Modlara Göre İthalat

Aylar	Toplam İthalat/Bin \$	Denizyolu/Bin \$	Demiryolu/Bin\$	Karayolu/Bin \$	Havayolu/Bin \$
Ocak	19 214 406	9 719 592	160 321	2 938 631	3 293 222
Şubat	17 643 984	9 025 409	186 945	3 309 347	2 622 481
Mart	18 822 163	9 766 216	187 745	3 503 009	3 055 773
Nisan	13 559 440	8 323 439	120 216	2 265 921	1 794 322
Mayıs	13 393 635	7 774 588	146 890	2 220 753	2 399 840
Haziran	16 318 147	8 707 363	204 132	2 978 781	3 543 375
Temmuz	17 717 775	9 355 096	171 094	3 247 366	3 265 152
Ağustos	18 756 947	8 972 356	125 081	3 125 145	5 285 440
Eylül	20 846 245	10 141 024	205 249	4 024 787	4 631 862
Ekim	19 713 734	10 126 474	201 954	4 409 792	2 793 096
Kasım	21 142 356	10 934 600	221 196	5 064 263	3 137 652
Aralık	22 385 541	11 991 684	214 041	4 794 576	3 437 448

Kaynak: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104> (erişim tarihi: 11.05.2021)

Taşımacılık modlarına göre ihracat rakamlarına bakıldığında özellikle Nisan ayında kuvvetli bir düşüşün yaşandığı görülebilir. Buradaki düşüş demiryolu hariç diğer bütün taşımacılık modlarını etkilemiştir. Karayolu taşımacılığı ise Nisan ayından bir ay önce de kuvvetli bir düşüş yaşamıştır. İthalatta ise benzer bir düşüş yine Nisan ayında gerçekleşmiş ve en çok etkilenenler arasında havayolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı baş sırada yer almıştır. Oysa görüşmecilerin demeçlerine göre ilk dönemlerde artan bir talep söz konusu idi. İlk dönemlerde artan talebe rağmen bu düşüşün gerçekleşmesinin sebepleri içinde bu dönemde Türkiye'ye gelen sürücülere 14 günlük karantina uygulamasında söz edilebilir. Karantina uygulamasının ekonominin her sektörüne olumsuz anlamda etki edebileceğini ifade

eden çalışmalar da vardır. Arabacı ve Yücel (2020: 92), çalışmalarında karantina döneminin uzun sürmesi halinde ekonomik faaliyetlerde bir aksama olacağından tüm sektörlerin etkileneceğini ifade etmişlerdir. Duran ve Acar (2020: 55), karantina uygulamalarının tüm sektörlerde üretim hacminde olumsuz anlamda bir değişim yaratacağını belirtmişlerdir. Karayolu taşımacılık sektöründe de bu karantina uygulamaları görülmüştür. Buna göre Türkiye'ye gelen şoförler 14 gün boyunca ev karantinası geçirecek kararı alınmıştır (Genç ve Kaya, 2021: 166). Uygulamanın sefer sayılarına olumsuz anlamda etkisi olmuştur (Yazıcı, 2020: 396). Görüşmelerde de benzer fikirlere ulaşılmıştır. A firması 14 günlük karantina uygulamasında şoförün karantina süresinin dolmasının beklenmesinden dolayı taşımalarda gecikmeler yaşandığını şöyle ifade etmiştir:

“Bizim ülkemiz ise özellikle ilk dönemde şoförün 14 günlük karantina döneminde sıkıntılar yaşattı. Özellikle kapıkule sınır kapısında tıkanmalar yaşandı. Yani giren şoför ülkeye giriyor ama çıkamıyordu. Yani mal ihraç edemiyorduk veya gecikmeler oluyordu. Örneğin; şoförün 5 günü var ve biz ise malımızı 5 gün bekletmek durumunda kalıyorduk. Hızlı sevkiyat yapamıyorduk.”.

Yine aynı konuyla ilgili B firması bu dönemde gümrük kapılarında problemler yaşadıklarını ve bu noktalarda yaşanan yığılmaların taşıma sayılarında bir azalışla sonuçlandığını şöyle ifade etmiştir:

“Yoğun olarak, bizim kendi ülkemizin çıkış gümrüklerinde sıkıntılar yaşadık. Bunun en başta geleni kapıkuledir. Orada yığılmalar yaşadık. Dış ticaret rakamlarına baktığınız zaman ihracatın arttığı söylenir. Bu mümkündür, ancak ilk zamanlarda taşımalarımız azalmıştı.”.

14 günlük karantina uygulamasının karayolu taşımacılık sektörüne olumsuz etki ettiği yorumuna G, H, K, M, I firmaları da katılmışlardır. Genel olarak karantina uygulamasının negatif etkilerinden kaçınmak için firmalar ülke içindeki sürücülerinin araçları alıp komple ülke dışındaki sürücüler ile değişimini sağlayarak çözüme başvurmuşlardır. Bu uygulamanın yapılmadığı operasyonlarda mecburen firmalar araçlarını yatıya çekmişlerdir. Bu da araçların âtil kapasitede kalmasına dolayısıyla talebin karşılanamamasına sebep olmuştur. G firması çözüm için başvuru yapılmaması ve dezavantajlarını, “15 günlük sürücü karantinası da ayrı bir durumdu. Bu dönemde ülkeye giren şoförün tekrar sefere çıkabilmesi için 15 gün beklemesi gerekiyor. Bu dönemde bir araç ayda sadece bir sefer yapabiliyordu. Nereye giderse gitsin bir seferden fazla taşımacılık yapmıyordu.” şeklinde değerlendirmiştir.

Çözüm yaklaşımının olumlu olduğu görülse de uygulama normal olarak gecikmelere sebebiyet verebilmiştir. Çünkü diğer olgularla birlikte düşünüldüğünde operasyonların bu denli değişimi mevcuttaki sürücü kriziyle değerlendirildiğinde taşımaların yavaşlamasına da sebep olmuştur. Dolayısıyla sürücünün karantinaya alınması durumunda yeni bir sürücü bulunması gerektiğinden toplam teslimat sürelerinde operasyonel anlamda gecikmeler yaşanabilmiştir. Nitekim, görüşme yapılan firmalardan biri olan H firması 15 günlük

karantina süresinin araçların yatılı pozisyona çekilmesine sebep olduğunu, “Sürücülere getirilen kısıtlamalar daha seri çalışmamızı etkiledi. Bugün bir şoförü 15 günlük sefere gönderip 15 günlük evinde yatırılıyorsun. Bu durumda da aracın da yatılı kalması gerekiyor. Yük var ancak araba yatmak durumunda kaldı.” şeklinde ifade etmiştir.

Bununla birlikte bu çözümü uygulamak için bile bazı sıkıntılarla karşılaşmıştır. Bilindiği gibi dönem dönem getirilen tam kapanmalar uçak, otobüs seferlerinin iptal edilmesine sebep olmuştur. Yani ülkeler virüsün yayılımını engellemek adına seyahat kısıtlamalarına da başvurmuştur (Macit ve Macit, 2020: 102). Firmalar sürücülerini aracın olduğu noktaya götürmek ve aracı teslim edecek şoförü evine götürebilmek için özel izinler alarak özel araçlar kullanmak durumunda kalmışlardır. Bu durum hem maliyetlere hem teslimat sürelerinde gecikmelere sebebiyet verebilmiştir. K firması seyahat kısıtlamalarından dolayı karşılaştığı problemleri şu şekilde çözmeye çalıştıklarını ifade etmişlerdir:

“Bununla birlikte Türkiye’de 14 günlük karantina uygulamaları vardı. Yani Türkiye’ye giren sürücü 14 gün kalıp ancak tekrar sefere çıkabiliyordu. Şoförleri yollarda değiştirmeye başladık, buradan uçak veya otobüs olmadığı için gerekli yerlere biz kendimiz taksi ile özel olarak götürdük.”.

Bunun yanında karantina uygulamasının aniden uygulamaya koyulması ile firmalar operasyonlarında ani değişikliklere gitmek durumunda kalmışlardır. Sınır kapısına giden sürücüler seferini yeni bitirdiklerini dolayısıyla da 14 günlük karantinaya geçmeleri gerektiğini öğrendiklerinde sefere çıkamamışlardır. Firmalar ise yeni sürücü ayarlamak ve sürücüyü bölgeye ulaştırmak durumunda kalmışlardır. Burada yaşanan operasyonel gecikmeler dolayısıyla da araçlar zaman maliyetine maruz kalmışlardır. Özellikle yaş sebze ve meyve taşıyan soğutuculu araçlar için zamanın önemi düşünüldüğünde firmalar elde ettikleri navlunlarından çok küçük bir kar oranıyla çalışmak durumunda kalmışlardır. I firması bu dönemde yaşanan olayları şöyle örneklendirmiştir:

“Türkiye’ye giren şoförler için bir karantina uygulaması vardı. Türkiye’ye girince 14 günlük karantina uygulanıyordu. Örneğin yine yüklerimizden birinde bu sorunu yaşadık. Ülkeye giren şoförümüzün bir daha çıkamayacağını söylediler. Bizim aracımız da sebze ve meyve yüklü. Şahsen ben o anda buradan yola çıktım ve Edirne’ye gittim. Arabayı ben Bulgaristan’a kadar götürdüm. Orada ise gelen başka bir araba ile geldim. Yani bende vize olmasaydı yükümüz 6 7 gün belki de beklemek zorunda olacaktı.”.

Sürekli değişkenlik gösteren bu uygulamalar dolayısıyla ülkelerin yaklaşımlarının da incelenmesi gerekir. Özellikle bu dönemde AB ülkeleri, karayolu taşımacılık faaliyetlerinin kolaylaştırılması adına -malların akışının sağlanması için getirilen düzenleme⁴⁵- gerekli adımları atmıştır. Ancak AB, yapısı itibarıyla iç pazarında üye devletlere aynı yükümlülükleri

⁴⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.CI.2020.086.01.0001.01.ENG&toc=OJ:C:2020:086I:TOC%3E> (erişim tarihi:24.04.2021)

getirecek düzenlemeleri yaptıktan sonra, Von Der Leyen, yerel halkı korumak adına istisnai düzenlemelere gidilebileceğini ancak bu düzenlemelerin sadece ortak hareket edildiği takdirde sonuca ulaşacağını belirtmiştir.⁴⁶ Ancak ortak hareketin virüsle mücadelede güçlü bir koz olacağını ifade eden bu açıklamaya rağmen sonbaharın ilk dönemlerinde bölgede farklı ve birbirleriyle uyumsuz uygulamalar gözlemlenmiştir (Paul, 2020: 239; Timmis ve Brüssow, 2020: 89). A firması değişkenlik gösteren bu uygulamalara karşın şunları ifade etmiştir:

“Tabi daha önce bu konuda bir tecrübe olmadığı için ülkeler de ne yapacağını bilemedi. Alınan kararlar çok değişti ve ülkeden ülkeye çok değişiklikler vardı. Bazı ülkeler taşımacılığı komple serbest bırakırken bazı ülkeler sınır kapılarını kapattı. Biz birkaç ülkeyi dolaştığımız için ülke ülke farklı sıkıntılar yaşadık.”.

Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firmalar birçok ülkeden geçtiklerinden her ülkenin kurallarına uymak zorundadırlar. Bu dönemde AB içinde bir eş güdümlülük tercihinin rağmen politikalardaki bölgesel değişiklikler karayolu firmalarının birden fazla farklı planlama yapmasına sebep olabilmektedir. Karayolu taşımacılığı süreç kolaylaştırma çabaları ülkelerin karayolu taşımacılığı işleyiş sistemi hakkında bilgisizliği ve farkındalıksızlığı dolayısıyla olumsuz anlamda gelişmiş ve yabancı sürücülerin ülkeler içinde kalmasına ve teslimat gecikmelerine sebebiyet verebilmiştir (CEPAL, 2020). Yukarıdaki görüşün de yansıttığı gibi bir ülkeden geçildiğinde seferin tamamlanmadığı ve kolaylaştırma çabalarının bütün ülkelere yayılması gerektiği firmalar tarafından ifade edilmiştir.

Ayrıca bu, sürdürülebilir bir taşımanın sağlanması için de gereklidir. Sürdürülebilir bir taşıma işlemi karayolu taşımacılığı firmalarının rekabet avantajı yaratabileceği alanlardan biridir. Sürdürülebilir taşıma işlemi navlundan iyi karlar elde etmenin ancak bunu gerçekleştirirken müşteri ihtiyaçlarına göre doğru teslimatın yapılmasının bir sonucudur. Literatürde de doğru bir rota planlamasının maliyet minimizasyonuna katkı sağladığı ifade edilmiştir (Drexler, 2012: 48). Çünkü doğru rota planlaması ile toplam mesafe kısaltılabilir ve planlamaya uygun bir şekilde operasyonlar gerçekleştirilebilir. Dolayısıyla Covid 19’un sınırlarda yarattığı sorunların firmaların rotalarını değiştirmek durumunda bırakması uygun bir teslimat sürecini aksatabilecek bir unsur olmuştur. B firmasının görüşüne göre de bu dönemde, bazı durumlarda, normalde geçilen ülkelerden vazgeçilip rota değişikliğine gidilebildiği görülmüştür. Konuyla ilgili, B firmasının görüşü, “Her ülkenin kendine göre getirmiş olduğu önlemler oldu. Bir ülkeden geçemediğiniz zaman mecbur olarak ülkeyi bypass etmek durumunda kalırsınız. Bu nedenle de bazen farklı ülkelere geçmek durumunda kaldık.” şeklindedir.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_468 (erişim tarihi:24.04.2021)

Bununla birlikte sınırlardaki test uygulamaları da gecikmelerin boyutunu daha ileri bir seviyeye taşımıştır. Yani, sınırlardaki artan kontroller buralarda araç kuyruklarının oluşmasına ve dolayısıyla da gecikmelere sebebiyet verebilmiştir. Tabii ki belirtilmesi gerekir ki her sınır kapısında aynı uygulama gerçekleşmemiştir. Görüşmelerde de bu duruma parmak basılmış ve ülkeden ülkeye değişen kuralların bazı noktalarda darboğaz yarattığı olgusuna ulaşılmıştır. C firması bu durumu bir örnekle “Her ülke kendine has kurallar koydu. Örneğin, İtalya, sürücülerini virüs testi olmadan ülkeye almadı. Irak Türk arabalarına yasak koydu. Şoförlerin oraya girmesi kesinlikle yasaklandı. Şu anda da bu uygulamayı sürdüren ülkeler var.” diyerek ifade etmiştir.

Yine de her ülkenin virüsü farklı düzeylerde yaşadığı göz önünde bulundurulursa farklı uygulamaların varlığı normal görülebilir. Bunun yanı sıra ülkelerin bu konudaki tecrübesizliği de göz önünde bulundurulmalıdır. Barua (2020: 11), benzer olguyu, pandemiden kaynaklı gerilemenin düzeltilmesinin politika yapıcılarının tecrübe yoksunluğundan ötürü zor olduğunu belirterek ifade etmiştir. İşte bu durum malların akışı için de geçerlidir. Örneğin A firmasına göre politik çözüm yollarının aranmasının firmalar tarafından bir rahatlıkla sonuçlanmasına rağmen bu dönemde ülkelerin tecrübesizliği dolayısıyla taşımacılıkta gerilemeler yaşanmıştır. A firmasının konuyla ilgili değerlendirmesi şöyledir:

“Hatta hızlandırmak için, örneğin AB ülkelerinde, ellerinden geleni yaptılar. O konuda bir rahatlama yaşadık. Ancak söylemeliyim ki, taşımacılığın artması gerektiği dönemde kısıtlamalar sebebiyle özellikle ilk üç aylık sürede zayıflamalar yaşandı. O dönemde tam anlamıyla ülkeler ne yapacağını bilemedi, yani hazırlıksız yakalandılar.”.

Burada bahsedilen tecrübesizlik değişken politikaların yaşanmasına sebebiyet verebilmiştir. Dolayısıyla kanunların veya yeni düzenlemelerin önceki deneyimden -böyle bir deneyim olmadığı için- yararlanılarak değil deneme yoluyla yapıldığı görülebilir. Bu dönemde devletler bir yandan ekonominin önceki dengesine ulaşmasını bir yandan da virüsün yayılımını engellemeyi amaçlayan politikalar yapmaya çalışmalarına rağmen bunların başarıya ulaşp ulaşmayacağı konusunda emin değildiler (Kerr, 2020: 226). Değişken politikalar da normal olarak sektörlerde faaliyet veren firmaları etkilemiştir. L firmasının verdiği aşağıdaki demeçte de bir örneği görülebilir. Buna göre faaliyet gösterilen ülkede aynı amaçla yapılmış iki farklı uygulama gerçekleşmiştir. Her iki uygulama da firmanın görüşüne göre problemleri olan uygulamalardır. Bu bağlamda testlerin yapılma mecburiyeti bir yana nasıl ve ne zaman istenildiği de bir problem konusu olmuştur. Örnekte belirtilen hükümet bunun için kendi ülkesinde test hizmeti veren kuruluşlarla buna çözüm sunmaya çalışmıştır.

Ancak burada yapılan testlerin de ekstra maliyeti firmaların operasyonlarında yeni bir kalem açmıştır. L firmasının görüşü şöyledir:

“Sürücü testlerini deneme yanılma yoluyla yapıyorlar. Mesela Lübnan hükümeti bundan sonra her gelen şoför için 24 saati geçmemiş pcr testi getirecek şartı koydu. Geminin kalktığı gün teste başvursan tamam ertesi gün oradasın. Ama Türkiye bir günde test vermiyor. Dolayısıyla Lübnan’da testi yaptırıyorsun ve Lübnan’da test için 120 dolar istiyor. Bu da ek maliyet oluyor. Şimdi ise bu durumun böyle yürümeyeceğini anlayıp kaldırdılar. Sonra ise arabalar gelecek şoförler gelmeyecek dediler sonra onu da kaldırdılar. Yani deneme yanılma yoluyla yapıyorlar işlemleri.”.

Bu dengesizlik ve Covid 19 ile beraber gelen beklenmedik olaylar örgüsü zihinlere “siyah kuğu” teorisini getirir. Nissam Taleb’in tanımlamalarına göre teori, sıklıkla, daha önce yaşanmamış ve yaşanması da muhtemel görünmeyen olayın yaşanması anlamına vurgu yapar (Mueller ve Stewart, 2016: 1320). Cranfield (2020: 151), Covid 19’u beklenmedik bir olay olması açısından “siyah kuğu” teorisine benzetmiştir. Ancak ona göre Covid 19, geçmişte yaşadığımız 2009-2009 finansal krizi, 9/11 saldırıları veya 2003 Sars virüsü gibi siyah kuğu olaylarından, yüksek bulaşıcılığı sebebiyle ve bütün ekonomide kapatmalara ve ticari bir kesintiye sebep olduğundan dolayı farklıdır. Dolayısıyla virüsün bu özellikleri değişen tepkilere yani politikalara sebep verebilmiştir. Çünkü ülkelerin virüse karşı tepkileri zamanlama, hazırlıklılık, sağlık sistemleri ve toplumsal yapı gibi değişkenlere göre farklılık göstermiştir (Dascalu, 2020: 1). Nitekim yukarıda da belirtildiği gibi AB’nin uyumluluk çağrılarına rağmen ülkeler Covid 19 döneminde kendi ülkelerinin kurumsal baskıları ile kendi başlarına çözümler sundular (Paul, 2020: 248). B firması sürekli değişen düzenlemelerle ilgili şunları ifade etmiştir:

“Bu süreç öyle bir süreç ki, ben 40 yıla yakın bu sektörün içindeyim ama bu kadar aksiliğin meydana geleceğini asla tahmin edemezdik. Yani İngiltere’den Kazakistan’a yükleyen bir aracı düşünürsek, bütün bu yolculukta Kazakistan’a kadar neyle karşılaşacağımızı gerçekten tahmin edemeyecek durumlarda kaldık. Şu ülkeden veya şu sınırdan geçebilecek miyim, şuralarda bana sıkıntı çıkaracaklar mı, acaba şunları da isterler mi gibi birçok konuyu düşünür olduk. Planlama konusunda çok sıkıntılarımız oldu.”.

Planlama her işletme ve sektör için olduğu gibi taşımacılık sektörü için de önemlidir. Planlamanın doğru yapılması firmanın faaliyetlerini sürdürebilmesi adına firma yöneticileri tarafından gerçekleştirilmesi gereken gerekli bir tahmin mekanizmasıdır (Ersoy, 2010: 3). Bunun yanında planlamanın doğruya en yakın yapılabilmesi için uygun bir ortamın olması gereklidir. Covid 19’un getirdiği belirsizlik ise değişken politikalarıyla bu ortamı yok etmiştir. Dolayısıyla yukarıdaki görüşün de değindiği gibi değişken ve uyumsuz politikalar karşısında planlama yapmanın zorluğu karayolu taşımacılık firmalarını zor durumda bırakmıştır.

Bununla birlikte planlama doğru bir bilgi akışını gerektirir. Ancak bu dönemde Covid 19 ani değişen politikalara sebep verebilmiş ve firmalar değişikliklere gerçekleştiği yerde hazırlıksız yakalanabilmişlerdir. Buralarda meydana gelen değişiklikler önceden olağan olarak yapılan işlere ek bir iletişimin gerekliliğini yaratmıştır. İletişim için ise İngilizce gereklidir. Özellikle uluslararası iş dünyasının ortak dili olan İngilizce değişikliklere uyum sağlayabilmek ve gerekli kimselerle doğru iletişimi kurmak için çok önemlidir. K firması bu dönemde sektörün Covid 19 dolayısıyla sürekli değişimlere maruz kaldığını ve bilgi iletişiminde zorlandığını şöyle ifade etmiştir:

“Her ülke özel izin veya belge istiyor. Malumunuz sürücülerimiz de yeterli seviyede yabancı dile sahip değil. Onlar da kısıtlı bilgileriyle iletişim kurmaya çalışıyorlar geri kalanını ise ofis çalışanları halletmeye çalışıyor. Ancak buna rağmen çoğu şirket yetkilisi İngilizce bilmiyordur. Dolayısıyla yetersiz bir bilgi oluyor bu durumda.” .

Gümrük noktalarıyla ilgili odaklanması gereken bir başka konu ise Covid 19 dönemince sınır geçişlerinin kapatılması veya burada yaşanan gecikmelerdir. Gümrük geçişlerindeki bekleme süreleri, tır firmalarının farklı rota seçimi veya uygun planlama yapımı için, gümrük operatörlerinin ise hangi zamanlarda yoğunluğun yaşandığının ve bu vesileyle ne kadar aracın ne kadar sürede geçebileceğinin garantisini verebilmesi için ilgilendiği bir konudur (McCord, ve diğerleri, 2010: 81). Yani bu noktalarda oluşabilecek gecikmeler tır firmalarının taşımalarını doğrudan etkileyebilecek özelliğe sahiptir. Bununla birlikte sınırların kapatılmasının temel nedeni virüsün insan etkileşimiyle bulaşması ve şoförlerin de bu etkileşimin bir parçası olmasındandır. Nitekim bu dönemde tır sürücüleri dünya çapında virüsü taşıyabilecek yüksek riskli grup olarak tanımlanmıştır (Malinga, Wiysonge, Ndwandwe, Okeibunor, ve Talisuna, 2021: 2). Dolayısıyla bu olgu bir şekilde, ülkeler arasında, virüslü olabilecek insanların hareketini kısıtlama isteği ile getirilen politikalar sonucu, tır sürücüleri için sınır geçişlerinde sürtünmeyi artırmıştır (Kerr, 2020: 226). Bu yüzden Örneğin AB’nin Covid 19’un yayılımını yavaşlatmak için kişilerin sınırlar arası ulaşımını yasaklaması ile hem yolcu hem yük taşımacılığında yavaşlamalar yani sınır geçişlerinde gecikmeler yaşanmıştır (Loske, 2020: 5). Benzer olguyu Arellana, Marquez, ve Cantillo (2020: 12) da ulusal sınırların kapatılması sonucu Kolombiya’da yük trafiğinde azalma olduğunu belirterek ifade etmişlerdir. Aslında AB tarafından, yukarıda da belirtildiği üzere, bu konuda sınır geçişlerinde pürüzsüz geçişi sağlamak için “yeşil koridor” uygulaması başlatılmıştı. Ancak görüşmelerde ulaşılan demeçlerde konuyla ilgili kolaylıklar konusunda olumsuz değerlendirmelere rastlanmıştır. A firması uygulamayla ilgili şu değerlendirmede bulunmuştur:

“Evet, ilk başlarda taşımacılık sektörüne koridor tahsis edilmesi gibi yardımlar yaşandı. Ama sonuçta bir ülkede hızlı olunuyor bir ülkede ise duraksıyorsun daha kötü oluyor. Yani olumlu şeyler yaşandığı gibi olumsuzlar da aynı zamanda yaşandı. Dolayısıyla toplamda değerlendirdiğinizde olumlu bir durum söz konusu değildi.”.

Yukarıda da bahsedilen birbiriyle uyumsuz politikaların sınır geçişlerinde eş güdümsüzlüğü doğurduğu görülebilmektedir. A firması bu noktada bir sınırda yapılan kolaylaştırmalardan elde edilen zaman ve maliyet karının bir diğer sınır noktasında bertaraf edildiğini ileri sürmüştür. Dolayısıyla bu dönemde operasyonel süreçlerde istenilen verime ulaşılmamıştır.

Özetle, politika yapıcılarının bu konuda yaşadığı bir deneyim olmadığından yapılan uygulamaların başarısızlıklarla karşılaşabildiği görülmektedir. Böyle kriz zamanlarında ortaya çıkan belirsizlik ortamı koordinesizliğe ve dolayısıyla da çatışmalara ve gecikmelere sebebiyet verebilecek tarzdadır (Carter ve May, 2020: 265). Böyle kriz dönemlerinde politika yapıcılarının başarısız uygulamalarının krizlerin karmaşıklığı ve belirsizliği ile ilişkili olduğu belirtilmiştir (Boin, 2009: 372). Dolayısıyla karayolu taşımacılığı için de böyle bir krize karşı hazırsızlık yakalanmanın maliyetleri olmuştur. D firması yapılan uygulamaların bu bağlamda olumlu bir etki yapmadığını şöyle ifade etmiştir:

“Pandemi döneminde öncekine göre, ne yapsalar, süreç uzadı. Yapılan uygulamalar süreci olumlu etkiledi diyemeyiz. Maalesef sektörümüzde her zaman önce yasaklar alınır, kısıtlamalar koyulur sonra bizlerin haberi olur. Bu sebeple arkada yığılmaların yaşanması normal. Yani bu bahsedilen rahatlatmaların hiçbiri önceki dönemlerde çalıştığımız gibi çalışmamızı sağlamadı.”.

Covid 19 sebebiyle iş hayatında meydana gelen aksama gümrük kapılarında da hissedilmiştir. Bu dönemde gümrük kapılarında daha az çalışan personelle karşılaşılabilmiştir. Bunun sonucunda da buradaki personel eksikliği sınır kapılarında yığılmalara sebebiyet verebilmiştir. Genç ve Kaya (2021: 171) da çalışmalarında benzer olguya ulaşıp gümrük noktalarındaki ek kontrollerin randevulu çalışma sistemine geçişle sonuçlandığını ifade etmişlerdir. Dolayısıyla bu dönemde sınır kapılarındaki ek kontroller ve daha kısmi çalışma, kapılarda kuyruklar oluşmasına sebep olabilmıştır. B firması da benzer bir izlenimi yaşadığını “Bizim sürücülerimizde yaşadığımız eksiklik. Gümrük kapılarındaki personel de aynı şekilde tezahür etmişti. Yani bir kapı normalde 5 peronla çalışırken 2 3 perona düştü. Dolayısıyla yığılmalar elbette söz konusu olmuştur.” şeklinde belirtmiştir.

Kapılardaki personel bakımından yaşanan bu aksaklığın yanı sıra mobilite halindeki sürücülere uygulanan test ve izin prosedürleri de karayolu taşımacılığı için bir sorun teşkil etmiştir. Sürekli hareket halinde olduklarından bulaştırıcı olarak değerlendirilen sürücülerin kapılarda test gibi uygulamalardan geçmesi gerekti. Bu durum aslında sürücülerin seferlerini tamamlayana dek birden çok kişi ile temasa geçmesi bakımından normaldir. Sürücüler

gümrük personeli, polis, diğer sürücüler, boşaltma yerlerindeki ilgililer ile sürekli temas halinde olduğundan virüsü taşıyan kişinin sürekli test edilmesi ya da aracını sürekli dezenfekteli tutmasının beklenmesi normal kabul edilebilir. AB'nin sınır geçişlerinde pürüzleri mümkün olduğu kadar azaltmaya çalışma çabalarına rağmen bu tarz uygulamalara bu dönemde rastlanmıştır. Yazıcı (2020: 398)da çalışmasında bu konunun dezenfekte işlemlerinin hızlandırılması için gereken teknolojik donanımın sağlanması yoluyla hızlandırılması gerektiği tavsiyesinde bulunmuştur. K firmasının yorumuna da bakıldığında test, sağlık ve güvenlik önlemlerinin gecikmeler yarattığı görülebilir. K firmasının yorumu şu şekildedir:

“Şu an güvenlik ve sağlık önlemleri dolayısıyla, örneğin testlerin alınması, izinlerin alınması, bir de gemiye binişlerde dezenfekte olaylarının olması gibi durumlar gecikmeler yaşattı. Yani bir İngiltere seferi daha 4 5 gün geçebildi. Tabii ki şimdi durum daha iyi ama ilk dönemlerde daha fazla bile gecikmeler yaşandı.”.

Taşımacılık akışının sürdürülmesi adına başka çözümlerle de sektöre yardım etmek kurumlar tarafından amaçlanmış ve hayata geçirilmiştir. Örneğin ticaretin sürdürülmesi adına “temassız ticaret” uygulaması başlatılmıştır. Bu uygulama ile bu işlemler için özel olarak tahsis edilmiş GTİ'ye ait tır parklarında sürücüler, römork konteyner veya sürücü değiştirerek taşımacılığı ve dolayısıyla da ticareti sürdürmüşlerdir. Hatta bu uygulama ile 2020 Nisan ayında önceki geçiş istatistiklerine ulaşılmıştır (Yazıcı, 2020: 397). B firması da uygulamanın taşımacılık akışına olumlu etkilerinden şunları belirterek bahsetmiştir:

“Temassız ticaret, Örneğin; Irak ve İran ülkesi kapılarını kapattı. Buralardan da çok ciddi kayıplar yaşadık. Irak kapıyı kapatınca, Ticaret Bakanlığı ile Und iş birliği yaparak, Irak tarafından sürücüler tahsis edildi UND tarihinde çok önemli bir projeydi. Tamamen tıkanmaya giden yolu bu proje sayesinde açabildik. Tabi yine de belirli aksaklıklar yaşandı bu bölge de. Proje ile hattı işler hale getirildi.”.

Bununla birlikte firmalar bu uygulamanın kendileri için bir risk oluşturduklarını ifade etmişlerdir. Hem tırların hem yüklerin değeri çok yüksek olduğundan araçları teslim ederek aslında bir riske girdiklerini ve bu riskin onlar için bölgeye yapılan taşımalarda bir endişe kaynağı oluşturduğunu belirtmişlerdir. Yine, görüşmelerde konuyla ilgili endişelerini haklı gösteren bazı örneklerle de rastlandığı belirtilmiştir. B firması yaşadığı örneği şu şekilde anlatmıştır:

“Araçla birlikte aracın içindeki yükler de çok kıymetli olabiliyor. Belki bir narenciye yükü çok değerli olmayabilir, ancak gün oluyor bazen telefon taşıyoruz. Bu telefonu yükleyen aracımızın içindeki yükün maliyeti 3 milyon Euro'ya tekabül ediyor. Böyle bir yükü hiç bilmediğiniz bir şoföre araçla beraber teslim ediyor ve yükün doğru şekilde boşaltılıp aracın sağ salim size gelmesini bekliyorsunuz.”.

3.3.3. Sürüş Süreleri ve Sürüş Yasakları ile İlgili Bulgular

TIR sözleşmesinde belirtildiği ve yukarıda da bahsedildiği üzere, sözleşmeye taraf olan ülkelerin tır sürücülerini günlük, haftalık ve aylık periyotlarda sürüş süresi kısıtlamalarına veya hafta sonu Avrupa'nın bazı bölgelerinde sürüş yasağı kısıtlamalarına uygun davranmak durumundadırlar. Sürüş süreleri esasında AETR konvansiyonunun rekabeti ve karayolu güvenliğini sağlaması bağlamında uyguladığı esaslara bağlıdır. Karayolu güvenliği hususu sürüş sürelerindeki dengesizliklerin uykusuzluk olarak geri döneceğinden kaynaklanır. Sürücülerin uykusuzluk problemlerinin kazaya sebebiyet verdiğini, Lauber ve Kayten (1988: 503) çalışmalarında belirtmiş ve gerekli düzenlemelerin, bu konuda çalışan araştırmacılar tarafından, teşvik edilebileceğini eklemişlerdir. Karayolu güvenliği hususunun yanında bir de sürüş süresindeki dengesizliklerin firmalar arası rekabet dengesizliği yaratabileceği hususu da AB üye devletleri tarafından göz önünde bulundurulmuştur. AB devletlerindeki iş gücü piyasalarının birbirlerinden farklı yapıya sahip olması karayolu taşımacılık firmalarının haksız rekabet ve sosyal damping uygulamasına başvurmasına sebep verebilecek tarzdadır (Sitran ve Pastori, 2013: 17). Yani buradaki bir politika eksikliği fazla sürüş sürelerine ve dolayısıyla yollarda güvensizliğe ve bölgede haksız rekabete sebebiyet verebilecek durumdadır. Gerçekten de fazla sürüş süreleri konusunda sürücülerin daha fazla kazanma düşüncesiyle teşvik edilebileceği bulgularına daha önceki çalışmalarda rastlanmıştır (Mahajan, Velaga, Kumar, Choudhary, ve Choudhary, 2019: 378; Belzer ve Sedo, 2017: 74). Sözün kısası bu iki husus AETR konvansiyonunda belirtilen süre ve sürüş kısıtlamalarının dayanağını oluşturur. Buna rağmen Covid 19 süresince dönem dönem bu sürüş süreleri ve hafta sonu sürüş yasaklarında, özellikle virüs döneminde önem arz edebilecek ürünlerin taşımalarının pürüzsüz gerçekleştirilmesi adına, yukarıda bahsedildiği gibi, bazı kolaylıklar sağlanmıştır. Çalışmada getirilen kolaylıklar konusunda sorulan soruya M firması şu yanıtları vermiştir:

“Bu konudaki rahatlatmalar tabii ki işimize yaradı. Hızlı sefer atıyorsun para kazanıyorsun. Şoförler sıkıntıya düşmüyor çünkü şoförlerin en büyük korkusu tako korkusu. Ama bu tolerans 2 ay sürdü 2 aydan sonra tekrar eski düzene oturtular. Şoföre gereken bilgiler verildi. Gümrük kapılarında şoförlere eski sisteme dönüldüğü belirtildi.”.

Bununla birlikte buradaki gevşemeler esasında genel sefer süresi konusunda pek bir değişiklik yaratmamıştır. Yukarıda da bahsedildiği gibi ülkeler arası değişken uygulamaları bir şekilde sınır geçişlerinde yavaşlamaya sebebiyet verebilmiştir. Bu da bir sınır kapısındaki olumlu durumu nötr hale çevirebilmiştir. A firması da bu yorumu dile getirmiş ve ülkeler arası uyumsuz politikaların genel sefer süresinin olduğu gibi kaldığını veya bazı durumlarda arttığını şöyle ifade etmiştir:

“Bu durumun bize olumlu yansımaları aldı. Bildiğiniz gibi araç Cuma günü Almanya’dan çıktığında Cumartesi günü Macaristan’da ya da Avusturya’da yatıyorduk. Yani geçiş süresi 3 gün olan yerleri 1 1.5 günde geçebiliyorduk. Ama daha önce de dediğim gibi Bulgaristan gibi ülkelerde de bekleme süreleri yüksek olduğu için toplamda sefer süreleri pek etkilenmedi ve hatta bazı durumlarda sefer sürelerimiz arttı. Avusturya, Macaristan, Almanya, Slovenya gibi ülkelerde çok güzel esnemeler oldu. Ama Bulgaristan’da ise bir darboğaza takılı kaldık.”.

Yine de gıda tedarik zinciri taşımacılığı özelinde bakıldığında ek gecikmelerin yaşanmaması ve taşımacılık akışının sürdürülmesi adına getirilen kolaylaştırıcı uygulamaların işe yaradığı alanlar da olmuştur. Gıda tedarik zincirinin gümrük noktalarındaki bekleme sürelerine ek olarak yolda bekleme durumuyla karşılaşacak bir özellikte değildir. Dolayısıyla burada yaşanan gevşemeler gıda taşımacılığını olumlu anlamda etkilemiştir. B firması da bu durumdan bahsetmiştir. Buna göre bu dönemde bazı ülkelerde virüsün yayılmasını engellemek adına getirilen uygulamalarla ülkeye giren araçların en kısa sürede ülkeyi terk etmesi istenmiştir. Bu da hem ülkede virüsün yayılımını engellemeye çalışanlara hem de taşımacılık işleriyle uğraşanlara avantaj yaratmıştır. B firmasının değerlendirmesi şu şekildedir:

“Covid’in ilk dönemlerinde mesela, Romanya, Macaristan, Slovakya, Polonya, Almanya’da lojistik sektörüne ve özellikle gıda taşımacılığı yapanlara süre konusundaki kısıtlamaları kaldırdılar. İlk günlerde mesela sürücümüz Romanya topraklarına girdiyse ona hiçbir yerde durmadan Romanya sınırını terk etmesi tavsiye edildi. Süre denetimlerini kaldırdılar, bu da bizim işimize yaradı tabi. Sefer süremizi ve taşıma maliyetimizi de düşürdü diyebilirim.”.

Bununla birlikte N firması bu durumdan bahsederken aslında genel sürüş sürelerindeki kontrollerin azalmasına rağmen kurallara uyulmasının avantajlı olduğunu vurgulamıştır. Bu konuya kanunsal yönden bakan N firmasının bu yorumu güvenlik açısından da değerlendirilebilir. Sürüş sürelerine uyum başta kaza riskini azalttığı için sürücülerin dikkat etmesi gereken bir konudur. N firmasının değerlendirmesi şöyledir:

“Covid zamanında Avrupa’da kontrol durumları biraz azaldı. Daha önce karşılaştığımız çok sıkı kontroller biraz zayıfladı. Ama onun dışında hafta sonu yasaklarıyla ilgili esneme bir değişim yapmadı. Bu esneklikler bizim işimizi pek rahatlatı diyemem sonuçta kanun varsa o kanuna uymak lazım. Ama söyleyebilirim kontrollerin biraz hafifletilmesi daha iyi oldu. Onu farkettiler yani. Daha önce en ufak bir hatayı affetmeyen yerlerde kontrollerin olmadığını görmekteyiz.”.

3.3.4. Tır Sürücüsü Bulma Zorluğu ile İlgili Bulgular

Günümüz taşımacılık dünyasında tır sürücüsü kıtlığı literatürde de sıklıkla ele alınan ve geçmişten günümüze mevcudiyetini koruyan bir konudur (Ji-Hyland ve Allen, 2020: 2). Birçok ülkede sürücü kıtlığına rastlanılmıştır dolayısıyla konunun etkisi global düzeydedir (Mittal, Udayakumar, Raghuram, ve Bajaj, 2018: 76). Yapılan görüşmelerde sürücü

kıtlığından ülkemizde de mustarip olunduğu görülebilir. B firması sürücü kıtlığının uzun dönemlerdir ülkede yaşandığını ve yeni sürücünün yetişmediğini “Sürücü sorunu bizim için büyük bir handikap. Yeni nesil uluslararası sürücü olma konusunda hevesli değiller. Geçmişte olduğu gibi artık piyasadan sürücü yetişmiyor. Dolayısıyla bu konuda gerçekten sıkıntılı bir durumdayız.” şeklinde ifade etmiştir.

Buna benzer şekilde L firması da sürücü sıkıntısının önceden de mevcut olduğunu ifade etmiş ve özellikle nitelikli sürücü bulmanın zorluğunu eklemiştir. Firma bu değerlendirmeyi “Türkiye’de zaten böyle bir sıkıntı vardı. Nitelikli şoför bulmak zaten zordu.” şeklindeki demecinde belirtmiştir.

Literatürdeki çalışmalarda sürücü kıtlığı birçok farklı etkene dayandırılabilir. Costello (2017: 10), sürücü kıtlığı problemini yaş, cinsiyet, yaşam tarzı, daha farklı iş alternatifleri ve yönetmelikler olarak 5 ana sebebe dayandırmıştır. Yaş problemi Covid 19’un da etki alanına girebilecek bir etmendir. Lemke, Apostolopoulos, ve Sönmez (2020: 660) de çalışmalarında Covid 19’un hastalıklılık ve ölüm riskinin yaş sebebiyle sürücülerini riske attığını belirtmişlerdir. Dolayısıyla burada belirtilen yaş problemi, Covid 19’un yaşı yüksek olan insanlar üzerindeki etkisi dolayısıyla sürücülerini ilgilendiren bir konudur. Görüşmelerde bu konuya dair demeçlere rastlanılmıştır. A firması sürücü kadrosunun çoğunun 60 yaş üstü kişilerden oluştuğunu dolayısıyla virüse bağlı sefere çıkmama isteklerinin yoğun olabildiğini veya tedbir amaçlı kendilerinin böyle bir kararı aldıklarını “Sürücü kadromuzun %30’u emekli, 60 yaş üstü kişilerden oluşuyor. Covid’ de 60 yaş üstü riskli gruba giriyor. Onlar gitmek istemiyor veya gitmek istesede biz temkinli davranabiliyorduk.” diyerek belirtmiştir.

Yine B firması da sürücü kadrolarının emekli olmaya yakın kişilerden oluştuğunu ifade etmiştir. İlerleyen yıllarda da belki de bu demografik verinin taşıyıcı firmalar için bir sürücü bulamama krizi dolayısıyla sefer yapmalarını engelleyebileceğini “Hatta günümüzde emekli olmaya yaklaşmış olan bir sürü şoförümüz var. 3 5 yıl içinde emekliliğe ayrılanlar ile belki de araçların sürücüsü olmadığından sefere çıkamayacak. Umarım bu sıkıntıyı bir şekilde aşarız.” şeklinde ifade etmiştir.

Sürücülerle ilgili bir başka problem ise nitelikli eleman bulma zorluğudur. LeMay ve Taylor, (1989: 48), çalışmalarında sürücülerde nitelikli eleman sayısının düştüğünü ifade etmişlerdir. Min ve Lambert (2002: 10) çalışmalarında sürücü krizinde etkenlerden birinin nitelikli eleman bulma zorluğu olduğunu ifade etmişlerdir. Daha yakın çalışmalardan birinde ise firmaların birçok kriter bağlamında sürücülerini değerlendirdiği ve değerlendirilen kriterler karşılandığı takdirde sürücülerin bir aday olabileceği belirtilmiştir. Bu da sürücü krizinin etkisini derinleştirmektedir (Costello, 2017: 3). Ek olarak nitelikli sürücü sürdürülebilir bir

taşımacılık faaliyetinin gerçekleştirilmesi için de gereklidir. Dubey ve Gunasekaran (2015: 131) bu durumun göz önünde bulundurulması gerektiğini belirtmiş ve baskılar altında sürdürülebilir bir taşımacılığın gerçekleştirilmesi için gerekli olan sürücü eğitimlerini eklemiştir. Nitelikli sürücü bulmak zorluğunu Covid 19 bağlamında B firması aşağıdaki şekilde değerlendirmiştir:

“Bizim araçlarımızın maliyeti yüksek, bu iş de uzmanlık isteyen bir yük. Örneğin; bazen yükün soğutulması veya ısıtılması gerekiyor. Buradan yola çıkan bir gıda buradayken soğutulması gerekirken, Moskova’da bu ürünlerin ısıtılması gerekiyor. Dolayısıyla bu konuda uzmanlık gerekiyor. Yani her önünüze gelene al şu aracı Rusya’ya götür diyemezsin. Bütün bunları düşünmek durumundasın. Daha önce hafriyat kamyonu sürücülüğü yapmış birini getirip, nasıl olsa daha önce tır sürücülüğü yapmış diyerek frigorifik araç verirsiniz yükünüze de aracınıza da zarar verirsiniz.”.

B firmasının temel olarak vurguladığı iki nokta olan aracın maliyeti ve yükün uzmanlık gerektiren bir yük olmasının firmalar için örneğin soğutuculu taşıma yapabilecek uzmanlığa ve tecrübeye sahip sürücü elemanı bulmak konusunda sıkıntı yaratabileceği yorumuna ek olarak N firması, aşağıdaki demecinde, farklı ülkelere yapılan taşımaların da farklı uzmanlıklar gerektirebileceğini şöyle ifade etmiştir:

“Şoför bulmak konusu gerçekten bu zamanlarda bir problem. Altını da çizmek isterim yeterli kapasiteye sahip yani benim işime yarayacak ve ihtiyacım olan donanıma sahipse uygun bir şoför olur. Örneğin ben soğutuculu yük taşıyorum Avrupa’ya taşıyorum. Yani birkaç kaleme uyan şoförler bulunduğu zaman şoför ihtiyacı karşılanmış olur. Ama benim çalıştığım bölgeye çalıştığım şekilde çalıştığım araçlara uyumsuz bir şoförse onu değerlendirmeye alamayız.”.

Görüldüğü gibi sürücü krizi tek başına ayrı bir konu olsa da Covid 19 ile etkileşime girdiğinde farklı bir duruma bürünmüştür. Görüşmelere göre yaşı ilerlemiş olan sürücü sayısı azımsanmayacak sayıdadır. Bu durum Covid 19’un yaşı ilerlemiş olan kişilere etkisinin daha fazla olmasından dolayı yaşlı sürücülerin bir süre piyasadan çekilmesine sebep olmuştur. Tecrübe ve yaştan doğru orantılı olması ve firmaların yeterli kapasiteye sahip sürücülerini çalıştıramamaları dolayısıyla mecburen nispeten daha genç ve muhtemelen daha yeteneksiz ve tecrübesiz sürücülere yönelmek durumunda kalınmıştır. Oysa yukarıdaki iki demeçte de görüldüğü gibi firmalar iyi bir operasyonun ancak yeterli kapasiteye sahip bir şoför tarafından gerçekleştirilebileceğini ifade etmişlerdir.

Covid 19’un artan mobilitede yüksek bulaşıcılık riski taşıdığı yukarıda da belirtilmiştir. Tır sürücülerinin bu bağlamda bir kaygı içinde bulunması normal kabul edilebilir. Gerçekten de tır sürücülerini etkileşimleri yüksek oldukları için Covid 19’a maruz kalma açısından riskli gruptadırlar (Lemke, Apostolopoulos, ve Sönmez, 2020: 660). Öyledir ki tır sürücülerinde sağlık problemleriyle ilgili kaygı durumlarına başka çalışmalarda yer verilmiştir. Örneğin, Shattell, Apostolopoulos, Collins, Sonmez, ve Fehrenbacher (2012: 438),

tır sürücülerıyla yaptıkları çalışmalarında katılımcıların %14.5'unun anksiyete yaşadıkları bulgusuna ulaşmışlardır. Ancak yapılan çalışmada virüse bağlı anksiyete üzerine bir sonuç elde edilmemiştir. Yine de yukarıda da bahsedildiği gibi sürücüler hareket halinde olduğundan virüse yakalanma riski yüksek gruba girer ve bu da riskin tetikleyebileceği bir anksiyete durumunu ortaya çıkarabilir. Görüşmelerde durumla ilgili yorumlara rastlanmıştır. B firması Covid'in hızlı gelişiminin şok etkisi yarattığını ve sürücülerin korkmasına sebep olduğunu şöyle ifade etmiştir:

“Özellikle ilk üç ayda Covid'in tavan yapması beklenenin çok daha üzerinde şok etkisi yarattı toplum içerisinde. Sürücü korkabildi, ya da rahatsızlanabildi, ya da yakınlarından biri rahatsızlanabildiği için gitmeyi tercih etmeyebildi. Örneğin 50 aracınız olduğunu düşünün 30 sürücünüz gitmek istemediği için evinde oturuyor. Oysa sizin hem yükünüz hem aracınız hazır. Yine de sürücü olmadığı için sefere çıkamıyorsunuz. Bu süreç hala devam ediyor. Ama geçmişe göre şimdi daha iyi yerlerdeyiz.”.

B firmasının sürücünün korkması dolayısıyla bazı araçlarını yatıya çekmesi demecine C firmasının da demecinde rastlanılmıştır. C firması bu konuyu “Şoförlerden yana sıkıntımız vardı. Şoförler korkularından dolayı gitmeyi tercih etmediler. Bir iş almışız ve yapacağız diye taahhüt vermişiz. Ancak şoförünüz çalışmak istemiyor. Bir yandan şoförünüzü zorlayamıyorsunuz bir yandan da işini yapmak durumundasın.” diye ifade ederek belirtmiştir.

B ve C firmalarının yorumlarına benzer yorumları D, K, L, M firmaları da belirtmiş ve özellikle virüsün ilk dönemlerindeki artan endişeyle sürücülerin sefere çıkmamayı tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. Sürücülerin sefere çıkmamayı tercih etmesinin karayolu taşımacılığına etkilerinin birkaç farklı perspektifte değerlendirilmesi mümkündür. B ve C firmasının yorumlarından da anlaşıldığı gibi şoförlerin çıkmamasıyla birlikte firmalar araçlarını yatılı duruma çekmek durumunda kalmışlardır. Bu da piyasada örneğin zaten taşıma taahhüdü verilmiş yüklerin taşınması konusunda bir gecikmeye sebebiyet verebilmiştir. Bir karayolu firması için bu akla gelen bu ilk etki aslında müşteri ve taşıyıcı ilişkisini zedeleyecek niteliktedir. Yüklerin şoför bulamama sebebiyle gecikmeli teslimatı ya da yük taahhüdünü alamama müşterinin bir başka taşıyıcı firmayla anlaşması anlamına gelebilir. Özellikle belirli hat üzerinde çalışan firmaların belirli müşterilerin güvenini kaybetmesi o hat üzerindeki etkinliğini azaltıcı bir etkiye sahip olabilir.

Sürücülerin sefere çıkmaması ise piyasada yükleri gönderecek araçların bulunmasını zorlaştırabilmiştir. Yukarıda bu dönemde artan talepten bahsedilmiştir. Ancak görüşme yapılan firmalardan K ve L firması arzadaki sıkıntıların bir talep fazlalığına sebep olduğunu yani esasında talepte büyük değişiklikler olmadığını ifade etmişlerdir. Bu da navlun bedellerinde bir artışa sebebiyet verebilmiştir. L firmasının konuyla ilgili görüşü şöyledir:

“Şoförler çalışmaz oldu. Kronik hastalığı olanlar da ben bir iki ay çalışmayacağım dediler. Doğal olarak piyasadan araçlar çekildi. Araç çekilince de arz talep birbirini karşılamaz oldu. 3000 dolar olan navlun 4000 5000 dolarlara çıktı. Bu da ihracatçıyı etkiledi ve doğal olarak da Türkiye ekonomisini etkiledi.”.

Bütün bunlara ek olarak, Türkiye’de sürücü bulma zorluğu nedenlerine sürücülerin vize almada yaşadıkları sıkıntılar eklenebilir. Günümüzde AB üyesi bir ülkenin sürücüsü bölge içinde serbestçe sürüş hakkına sahip iken, Türk sürücüler normal koşullarda bile AB üye devletlerine girişlerde vize uygulamalarına tabii olmakta ve sürücülerin vize süreçleri ağır işlemektedir (Cengiz ve Kurtbağ, 2015: 13). Covid 19 döneminde ise sosyal hayatta virüsün yayılımını engellemek adına uygulanan kapanma politikaları konsoloslukların da geçici surette kapanmasına sebep olabilmektedir (Vo ve Tran, 2021: 2). Türkiye’de de bu durum geçerli olmuş ve zaten ağır işleyen süreçler düzensiz çalışma veya tam kapatılma gibi sebeplerle oldukça yavaşlamıştır (Yazıcı, 2020: 396). Ağır işleyen vize süreçleri de dolayısıyla sürücü krizine yol açabilmektedir. Firmalar da konuyla ilgili süreçlerin sürücü bulmak konusunda bir krize sebebiyet verdiğini ifade ettiler. A firmasının konuyla ilgili görüşü şöyle olmuştur:

“Ülkelerin çoğu konsolosluklarını kapattığı veya askıya aldığı için yaklaşık 1.5 2 aylık dönemde hiç vize alamadık. Schengen vizesi alamadığımız için de mevcut şoförlerimizin vizeleriyle devam etmeye çalıştık. Orada da kapasitemizde bir düşüş yaşandı. Şimdi ise bir sıkıntı yok ancak bazı dönemlerde gecikmeler çok belirgindi. Yani bir haftada çıkan vize 3 haftada 4 haftada çıkabiliyordu ancak.”.

Görüşme yapılan bütün firmalar vizeler konusunda derinleşen bir krizden söz ettiler. Vize konusunda müracaat edilecek konsoloslukların kapatıldığı literatürde de değerlendirilmiş ve özellikle Türkiye’de bu durumun önceden yavaş işleyen vize süreç krizini daha derinleştirdiği bulgusuna ulaşılmıştır. Vizelerin geç verilmesi ile de çalışma kapasitesi negatif etkiye maruz kalmış ve firmalar düşük kapasiteyle çalışmak durumunda kalmışlardır. Aynı yorumu B, C, K firmaları da çalışma kapasitelerinin düştüğünü, araçların yatılı kalabildiğini ya da iş kayıpları yaşayabildiklerini ifade ederek belirtmişlerdir. Bununla birlikte C firması, vizeler konusunda önceden de böyle bir tutumun olduğu ifade etmiş ve batı ülkelerinin Türkiye’ye karşı olumsuz tutumlarından da bahsetmiştir. C firmasının görüşü şöyledir:

“Sigorta ve muayene konusunda pek bir sıkıntı yaşadığımızı söyleyemem. Ama vize konusu sadece bu iki yıl değil senelerden beri süregelmekte. Tabii virüs döneminde bu ikiye katladı. Maalesef batı ülkelerinin Türkiye’ye karşı olumsuz tutumları var. Bizim şoförlerimize vizeleri zamanında verseler sürücü konusunda sıkıntı yaşamayız.”.

Vize alımında yaşanan problemlerle derinleşen sürücü kıtlığıyla firmalar başa çıkabilmek için bu dönemde sürücü kadrosunu artırmak durumunda kalabilmektedirler. Böyle bir artışın, işler normala döndüğünde fazla personel anlamına gelebileceğinden, firmalar açısından verimli bir işe alım olmayacağı söylenebilir. Bu dönemde yeni sürücülerin işe alınmasıyla da hem çalışan hem çalışmayan sürücünün maaşlarının ve sigortalarının ödenmesi

söz konusu olduğu için de firmalar fazladan maliyetle karşılaşmışlardır. M firması vizelerle ilgili karşılaşılan problemleri şöyle değerlendirmiştir:

“Vize alımında büyük problemler yaşadık. Bazen bir ayda vizelerimiz çıkmıyor. Sürücülerimizin başvurusunu yolladığımızda konsolosluklar kapalı olabiliyor, sistem yavaş işleyebiliyor. Şoförün vizesi önceden iki üç gün önceden alınabilirken bu dönemde 1 hafta, 10 gün veya 15 güne çıkabildi. Şu anda randevu usulü çalışılıyor ve bazen 20 25 günde ancak randevu çıkabiliyor. Yine randevudan sonra ancak 1 hafta veya 10 günde vize çıkabiliyor. Bu yüzden şoförlerimizi artırdık. Araç sayımızın yaklaşık iki katı sürücü aldık. Bu da bize bir külfet oluyor. Çünkü her sürücünün sigortasının ödenmesi gerekiyor.”.

3.3.5. Soğuk Zincir Taşımacılığı ile İlgili Bulgular

Covid 19 dolayısıyla gümrük kapılarında oluşan problemler burada gecikmelere sebebiyet verebilmiştir. Örneğin, Karlı ve Tanyaş (2020: 181), çalışmalarında gümrük noktalarında tır kuyruklarının oluştuğunu ifade etmişlerdir. Aynı konuya, Yazıcı (2020: 396) da değinmiş ve sınırlarda araçların uzun süre beklediğini belirtmiştir. Yapılan görüşmelerde de benzer ifadelerle rastlanılmış ve yaşanan gecikmelerin hem teslimat sürelerini artırdığı hem de soğutucu taşımacılık yapan firmaların maliyetini artırdığı bulgusuna ulaşılmıştır. G firması soğutuculu taşımanın gümrük noktalarında karşılaştığı problemleri “Bunun yanında kapılarda da problemler yaşadık. Gerek gümrüklerdeki kuyruk gerekse sürücü bulmaktaki sıkıntılar bizi zora soktu. Biz de thermokingli yani yaş sebze ve meyve taşımacılığı yaptığımızdan sürekli hareket etmemiz gerekiyor.” şeklinde değerlendirmiştir.

Yine mülakat yöntemiyle lojistik sektöründen topladıkları bilgilerle yaptıkları çalışmalarında Genç ve Kaya (2021: 170) da sınır geçişlerinde gecikmeler yaşandığını ifade etmiş ve hatta bu gecikmelerin teslimat sürelerine etki ettiğini eklemişlerdir. Teslimat sürelerindeki gecikmelerle karşılaşıldığına görüşmelerde de rastlanmıştır. Bu durum özellikle bozulabilecek malların taşınmasında problem yaratabilecek niteliktedir. Ürünlerin bekleme süresi arttıkça hem aracın maliyeti hem de bozulma riski artmaktadır. D firması da bu riski verdiği ifadesinde şöyle değerlendirmiştir:

“Gümrük kapılarında yaşadığımız sıkıntılardan, bazı seferlerimizi 16, 17 gün bitirmemiz gerekirken 26, 27 günde bitirdiğimizden bahsedirim. Bunun yanında virüs döneminde riskli gruba girebilecek ürünleri alma konusunda sıkı davrandığımızı söyleyebilirim. Çünkü biliyorsunuz virüsün ilk dönemlerinde kapılarda oluşan kuyruklarda bekleme süresi arttıkça o derecede mal da riske giriyordu.”.

Birçok ülke bu dönemde uluslararası giriş çıkışlarda ek kontroller uygulamaya başlamıştır. Örneğin belirlene bölgelerde dezenfekte uygulamaları gibi ek kontroller getirilebilmiştir (Genç ve Kaya, 2021: 398). Buradaki artan kontroller gecikmelere ve tır kuyruklarına sebebiyet verebilmiştir. K firması da benzer bir yorumu şöyle ifade etmiştir:

“Tabii ki artan prosedürler gecikmeler yaşatabiliyor. Şu an güvenlik ve sağlık önlemleri dolayısıyla, örneğin testlerin alınması, izinlerin alınması, bir de gemiye binişlerde dezenfekte olaylarının olması gibi durumlar gecikmeler yaşattı. Yani bir İngiltere seferi daha 4 5 gün geçebildi. Tabii ki şimdi durum daha iyi ama ilk dönemlerde daha fazla bile gecikmeler yaşandı.”.

Sonuç olarak gümrük noktalarındaki sıkı kontroller buralarda bir araç kuyruğu oluşmasına sebebiyet verebilmiştir. Bundan dolayı da araçların teslimat sürelerinde gecikmeler yaşanabilmiştir. Buna ek olarak gümrük noktalarında veya gemiye binişlerde pcr testi ya da dezenfektan uygulamaları da buralardaki gecikmeleri derinleştirmiştir. Teslimat sürelerinin, AB tarafından çalışılan taşımacılığı kolaylaştırma çabalarına rağmen, bu uygulamalar dolayısıyla artması taşımacılık firmalarına kolaylık sağlayacak yeni düzenleme ihtiyaçlarına vurgu yapar nitelikte olmuştur.



SONUÇ

2019'un Aralık ayında patlak veren Covid 19 virüsü ile tüm sektörlerde dönem dönem tam veya sınırlı kapatmalar karayolu taşımacılığı sektöründe de etkisini hissettirmiştir. TÜİK verilerine göre Türkiye'de dış ticarete kullanımı bakımından ikinci sırada yer alan karayolu taşımacılığı virüsün etkilerine bağlı olarak azalma yaşamış ve sektör çalışanları kısıtlamalardan olumsuz etkilenmiştir. Çalışmada karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren firma uzmanlarıyla derinlemesine görüşme yöntemiyle görüşülmüş ve karayolu taşımacılığının bu dönemde nasıl olaylarla karşılaştığı ve ne gibi olumsuzlukların yaşandığı hakkında yorumları dinlenmiştir.

Çalışmada sorulan sorular literatür, güncel resmi haber kaynakları, karayolu taşımacılığı sektörü dinamikleri göz önüne alınarak hazırlanmıştır. Genel olarak sorular gümrük noktalarındaki problemler, sürüş süresi kısıtlamaları veya kolaylaştırmaları ile ilgili problemler, AB'nin karayolu ulaştırma politikası bağlamında yaptığı değişiklikler, tüketici davranışındaki değişiklikler, tır sürücüsü problemleri, soğuk hava taşımacılığı ile ilgili konular üzerine odaklanmıştır.

Yük piyasasını değerlendirirken, firmalar genel olarak tüketicilerin korku durumunda sergilediği tüketim davranışlarına vurgu yapmıştır. Buna göre virüsün ilk dönemlerinde özellikle meyve ve sebze taşıma taleplerinde bir artış meydana gelmiştir. Literatürde de bu konuya krizler çerçevesinde değinilmiş ve kriz dönemlerinde insanların istifçilik ya da tercihsel olarak temel olan malları satın aldıkları ifade edilmiştir. Bu davranış şekli ülkeler arasında da geçerli olmuş ve ilk dönemde temel olmayan ürünlerin üretim yerleri geçici olarak kapatılmış veya virüs dolayısıyla kapatılmaya gidebilmişti. Taşımacı firmaların özellikle temel olmayan mallarda dönem dönem taşıma taleplerinin azlığı konusunda yorumları da bunu ifade etmiştir. Ek olarak fabrikaların kapanması dolayısıyla da taşımacı firmalar yük bulmak için başka ülkelere yük aramak durumunda kalabilmişlerdir.

Temel olmayan fabrikaların kapatılmasının karayolu taşımacılık sektörüne olumsuz yansıdığına hem görüşmelerde hem de literatürde benzer çalışmalarda görülmüştür. Kolombiya'da yapılan çalışmada temel olmayan malların üretim aksaklığının karayolu yük taşımacılığı taleplerinde bir aksaklık yarattığı gözlemlenmiştir. Görüşmelerde ise AB ülkelerinde yük bulunamadığı için ülkelere zaman zaman boş dönülebildiği ifade edilmiştir. Bu malların ihracat ayağında ise Türkiye'de böyle bir yasağın olmadığı ifade edilmiş ancak yine de virüse bağlı daha kısıtlı çalışma durumlarıyla da karşılaşılabilinmiştir. Her iki durumda da temel olmayan malların taşıma talebi bir kısıtla karşılaşmıştır.

Ek olarak diğer taşımacılık modları ile karayolu taşımacılığı arasındaki avantajlara bağlı olarak yaşanan değişimler de mevcuttur. Literatürde bazı çalışmalarda düşen akaryakıt fiyatlarının karayolu yük taşımacılığına olumlu etki ettiği sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte diğer taşımacılık modlarında yaşanan konteyner krizi gibi problemler karayolu yük taşımacılığına geçişi destekleyebilmiştir. Gıda taşımacılığında ise özellikle AB ile yapılan taşımalarda avantajlı konumda olan karayolu taşımacılığı talepte olumlu bir değişim yaşamıştır. Literatürde de soğutuculu taşımalarda karayolu taşımacılığının avantajlarına yer verilmiştir.

Yük piyasasını ilgilendiren bir başka konu ise virüs döneminde virüse bağlı olarak talep gören temizlik ve sağlık malzemeleridir. Bu dönemde AB ve diğer ülkeler de özellikle bu mallara olan talebi karşılayabilmek ve halklarının sağlık tehdidine karşı koyabilmek için bu malzemelerin taşımalarını kolaylaştırmaya çalışmışlardır. Dolayısıyla AB ülkeleri firmaları bu dönemde bu malların ithalatını yoğun şekilde talep edebilmiştir.

Karayolu taşımacılığında virüse bağlı olarak etkilenen bir diğer alan ise gümrük noktaları ve burada yapılan işlemlerdir. Gümrük noktalarında görüşmelerde akla gelen ilk problem virüsün erken dönemlerinde uygulanan sürücünün ülkeye girmesi halinde 14 günlük karantina süresini geçirmesi zorunluluğudur. Bu konuda ulaşılan demeçlerde 14 günlük karantina süresi dolayısıyla firmaların taşıma seferleri azalmıştır. Gelen sürücülerin bir daha sefere çıkabilmesi için 14 günlük karantina uygulamasına maruz kalması sonrası yeni sürücü bulamayan firmalar araçlarını bekletmek durumunda kalmışlardır. Bu uygulama firmaların etkin çalışamamasına ve talebe karşılık verememesine sebep olmuştur. Bundan yola çıkarak da bazı firmalar bu dönemde algılanan artan talebin aslında gerçek olmadığını arzdaki problemlerden kaynaklandığını ifade etmişlerdir. Literatürde de benzer sonuçların yaşandığı görülmüştür.

14 günlük karantina sürecinin arzdaki değişimi esasında sefere çıkacak sürücü bulamamaktan kaynaklanmıştır. Arzdaki değişim virüsten dolayı korku ile sürücülerin gitmeyi tercih etmemesi ve 14 günlük karantina uygulamaları gibi sebeplerle olumsuz yönde gelişmiştir. Bu dönemde tüketim şekillerinden kaynaklı artan talep arzdaki aksamalar dolayısıyla iyi değerlendirilememiştir. Tam kapanmaya maruz kalmamak için getirilen bu uygulama, sehayat kısıtlamaları ile aracın bulunduğu bölgeye sürücünün ulaşamaması dolayısıyla da olumsuz etkilenmiştir. Bu durumda da firmalar geciken teslimat süreleriyle baş başa kalabilmişlerdir.

Bir diğer konu ise ülkeler arasındaki uyumsuz politikalardır. Gümrük noktalarında değişen uygulamalar buradaki taşımacılık işlemlerinin gerçekleştirilmesinde sorunlar

yaratmıştır. Test uygulamaları, temassız ticaret uygulamaları, istenen belgelerde değişiklik, araç dezenfekte prosedürleri, gümrük personelinin çalışma şekli gibi konular bu konulardan bazılarıdır. Nitekim görüşmelere göre firmalar her ülke farklı bir süreç içine girmiş ve operasyonel planlamalarda sürekli değişiklikler yapmak zorunda kalmışlardır. Ancak bu değişen uygulamalar gün geçtikçe gelişmiş ve bir düzene oturmaya başlamıştır. Burada yaşanan tecrübelerin yeni krizlere daha hazırlıklı olunması bağlamında yarar sağlayacağı söylenebilir.

Gümrük noktalarındaki problemler politika yapıcılar tarafından yeni uygulamalarla aşılmaya çalışılmıştır. Bu uygulamalardan biri temassız ticaret uygulamasıdır. Yukarıda da değinildiği üzere uygulama bazı sorunları barındırmaktadır. Firmaların güven problemi bu sorunların en önemlilerindendir. Araçların yüksek değerli yükler taşıması firmaların bu uygulamaya şüpheli gözle bakmasına sebep olmuştur. Burada düşünülmesi gereken uygulama belki de araç takip uygulamaları ile sürücünün araçtan hiç inmeyeceği şekilde son teslim noktasına ulaşmasını sağlamak olabilir. Yine de temassız ticaret uygulaması sürücüleri komple kabul etmeyen ülkelerde tıkanan yolları açmayı başaramamıştır. Bu da uygulamanın başarısını yansıtmıştır.

Firmaların, ülkelerden geçerken ilgilenmesi bir diğer konu olan sürüş yasakları veya kısıtlamalardır. AETR sözleşmesinde belirtilen sürüş kısıtlamalarının resmi olarak gevşemesi yukarıda da verilmiştir. Bu gevşemenin yanında bu dönemde sürüş süreleri AB trafik denetleyicileri tarafından tolere edilebilmiş ve kontrol göz ardı edilebilmiştir. Bu uygulama her ülkenin, ülkesine teslimat yapmayacak aracın ülkeden hemen çıkmasını istemesi ile eş güdümlü bir uygulamadır. Ek olarak bu dönemde kamusal ve sosyal alanda da getirilen yeni çalışma uygulamaları ile zaten taşıt yollarında bir azalma görülmüş ve burada sürüş sürelerinden kaynaklanan riskler doğal olarak düşmüştür. Dolayısıyla sürüş sürelerindeki kontrol uygulamalarının esnekliği normal kabul edilebilir. Bu uygulama ile firmalar kapılarda yaşadığı ekstra gecikmeleri bir nevi yollarda telafi etmişlerdir. Böylece teslimat sürelerinde abartılı bir gecikmeyle karşılaşılmamıştır.

Virüs döneminin karayolu taşımacılığını olumsuz etkilediği en önemli konulardan biri ise tır sürücüsü bulma sorunlarıdır. Bu konu virüs bağlamında 5 farklı şekilde değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler,

- Virüs dolayısıyla konsoloslukların kapatılması veya kısıtlı çalışması ile vize başvurularına geç ya da hiç yanıt alınamaması,
- Virüsten önce de vizelerin verilmesinde konsoloslukların şüpheyile yaklaşmasına ek olarak bu dönemde artan kontrollü değerlendirmeler,

- Virüsten dolayı sürücülerin, özellikle virüsün bulaşıcılık riski yaşlılar arasında yüksek olduğundan yaşlı sürücülerin, sefere çıkmayı istememesi,
- Zaten, mevcut piyasaya yeni şoför girişinin az oluşuna ek olarak bu olguların problemleri derinleşmesi,
- 14 günlük karantina gibi uygulamaların sürücülerin kısıtlı çalışmasına sebep olması şeklinde vücut bulmuştur.

Bütün bu olgular taşımacılık firmalarının doğru ve planlı iş yapmasını engellemiş ve taleplere zamanında yanıt verememesine sebep olmuştur. Bunun yanında tır sürücüsü kıtlığının, yukarıdaki 5 madde değerlendirildiğinde, virüsten ayrı şekilde de değerlendirilmesi gereken bir konu olduğu söylenebilir. B firmasının bir önerisine benzer olarak tır sürücüsü bulma sıkıntısı, ülkede bu meslek konusunda eğitimlerin ve reklamlar ve tanıtıcı uygulamalarla teşviklerin artırılması yoluyla aşılabılır. Aksi takdirde gelecekte bu noktada karşılaşılabılır problemler daha büyük sonuçlar doğurabilecek niteliktedir.

Çalışmada değerlendirilen bir diğer konu ise görüşmelerde sıklıkla değinilen yaş sebze ve meyve taşımacılığını oluşturan soğuk zincir taşımacılığıdır. Bu dönemde talepsel anlamda en olumlu bir görünüm arz etmesi gereken bu alan soğuk zincir taşımacılığını yeterince göz önünde bulundurmamış politikalar ve uygulamalar dolayısıyla olumsuz etkilenmiştir. Ülkelerin kriz dönemlerinde gıda gibi ürünlerin tedarikine ne kadar önem verildiği düşünülürse ülkemizin ve diğer ülkelerin bu alanda taşımacılık yapan firmaların isteklerine önem vermesi ve önceliklendirmesi gerektiği görülebilir. Kapılardaki bekleme süreleri, 14 günlük karantina uygulamaları, gereksiz kontrol uygulamaları gibi faaliyetlerin bu alanda iş yapan firmaların taşımacılığının daha maliyetli ve gecikmeli olmasına sebebiyet verebilmiştir. AB'nin özellikle yeşil koridor gibi birbirleriyle uyumlu politikalarına rağmen bu dönemde teslimat süreleri gecikmelere uğramıştır. Bu da ne ülkelerin, ne taşıtanın, ne de taşıyanın isteyeceği problemler arasına girmiştir.

Hem literatür hem çalışmanın bulguları değerlendirildiğinde kriz döneminde ülkemizin karayolu taşımacılık sektörünün hazırlıksız yakalandığı gözlemlenmiştir. Getirilen uygulamalar da bazen ek problemlere sebep olabilmış veya asıl problemi çözmek konusunda pek yardım edemeyebilmiştir. Bu durumda edinilen tecrübeler ışığında alınabilecek bazı önlemler söz konusu olabilir. Bu önlemler şu şekilde sıralanabilir:

- Yük piyasalarında ani dalgalanmalar karşısında tedarik zincirleri daha iyi entegre edilmeli,
- İhracat ve İthalat kısıtlamalarından kaçınılmalı,

- Üretim konusundaki aksalıklar giderilmeli ve engelleme koyulmamaya çalışılmalı,
- Sürücülerin testleri daha planlı şekilde yapılmalı,
- Sürücüler aşı konusunda önceliklendirilmeli,
- Aşılama işlemleri için gerekirse gümrük noktalarında planlamalar yapılmalı,
- Negatif test sonucu çıkan sürücüler karantinaya alınmamalı ve ülkelerde durdurulmamalı, bunun yerine transit geçişler hızlandırılmalı,
- Ülkeler arası eşgüdümlü politikalar oluşturulmalı,
- Sürücü eğitimlerine önem verilmeli, istihdam konusunda gerekli adımlar atılmalı,
- Gümrük peronlarında çalışma oranı her zaman %100'e yakın olmalı, bunun yerine daha az temas gerektiren çalışma şekilleri uygulanmalı,
- Karayolu taşımacılığı için acil durum merkezleri kurulmalı,
- Karayolu taşıma politikaları planlanırken ortaya daha proaktif bir tutum konulmalıdır.

Son olarak, bu çalışma karayolları özelinde yapılan bir çalışmadır. Benzer bir çalışma dünya ticaretinin en büyük bölümünü oluşturan denizyolu ya da demiryolu, havayolu, su yolu taşımaları için de yapılabilir. Bu alanlarda yapılacak derinlemesine bir araştırma literatürde boş kalan bir alanı doldurabilir. Benzer şekilde, bu alanlarda yapılacak çalışmalarla elde edilecek daha derin bilgiler, politika yapıcılara yol gösterici olabilir.

KAYNAKÇA

- Akçacı, T., ve Çınaroğlu, M. S. (2020). "Yeni Koronavirüs (COVID-19) Salgınının Lojistik ve Ticarete Etkisi". *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, Özel Cilt, 447-456.
- Akgüngör, A. P., ve Demirel, A. (2004). "TÜRKİYEDEKİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN ANALİZİ VE ULAŞTIRMA POLİTİKALAR". *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10(3), 423-430.
- Alpan, M. P., ve Öksüz, A. A. (2019). "1934-1944 SENELERİ ARASINDAKİ KARAYOLU FAALİYETLERİNİN NAFİA MECMUASI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ". *Türk İslâm Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, 14(27), 139-164.
- Arabacı, H., ve Yücel, D. (2020). "Pandeminin Türkiye Ekonomisine Etkileri ve Türkiye Merkez Bankası Tarafından Finansal İstikrarı Sağlamak Amacıyla Alınan Önlemler". *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 9(2), 91-98.
- Arellana, J., Marquez, L., ve Cantillo, V. (2020). "COVID-19 Outbreak in Colombia: An Analysis of Its Impacts on Transport Systems". *Journal of Advanced Transportation*, 2020, 1-16.
- As, E. (2006). *CUMHURİYET DÖNEMİ ULAŞIM POLİTİKALARI (1923 – 1960)*. Doktora Tezi. ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ, İzmir.
- Altınok, S. (2001). "Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi". *SÜ İİSBF Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 1(1-2), 72-87.
- Avcı, S. (2005). "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları". *ULUSAL COĞRAFYA KONGRESİ*. 29-30 Eylül 2005, İstanbul, 87-96.
- European Comission. (2001). *WHITE PAPER, European transport policy for 2010: time to decide*, European Comission, Italy.
- Aynacı, M. (2007). *1960-1980 YILLARI ARASINDA KARAYOLU ULAŞIMININ GELİŞİMİ*. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bakırcı, M. (2013). "TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ULAŞIMINDA DEMİRYOLU SINIR KAPILARININ YERİ VE ETKİNLİĞİ". *MARMARA COĞRAFYA DERGİSİ*, Temmuz(28), 370-407.
- Balık, İ. (2014). "Limanlar ve Liman Yeri Seçimi". *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 7(2), 37-48.

- Barua, S. (2020, Nisan). "Understanding Coronanomics: The economic implications of the coronavirus (COVID-19) pandemic". Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3566477>, 1-44.
- Bayındırlık Bakanlığı. (1993). *Cumhuriyetin 70.yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı*. Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Belzer, M. H., ve Sedo, S. A. (2017). "Why do long distance truck drivers work extremely long hours?". *The Economic and Labour Relations Review*, 29(1), 59-79.
- Boin, A. (2009). "The New World of Crises and Crisis Management: Implications for Policymaking and Research". *Review of Policy Research*, 26(4), 367-377.
- Boyce, C., ve Neale, P. (2006, Mayıs). "CONDUCTING IN-DEPTH INTERVIEWS: A Guide for Designing and Conducting In-Depth Interviews for Evaluation Input". *Monitoring and Evaluation - 2. Pathfinder International*, 1-14.
- Bryukhov, R., ve Kovalenko, K. (2018). "International legal regulation of road transportation (features of the legal consciousness of legislators)". *MATEC Web of Conferences*. Ocak 2018, Paris, 1-7.
- Carreno, I., Dolle, T., Medina, L., ve Brandenburger, M. (2020). "The Implications of the COVID-19 Pandemic on Trade". *European Journal of Risk Regulation*, 11, 402-410.
- Carter, D. P., ve May, P. J. (2020). "Making sense of the U.S. COVID-19 pandemic response: A policy regime perspective". *Administrative Theory & Praxis*, 42(2), 265-277.
- Cengiz, C., ve Kurtbağ, Ö. (2015). "Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri". *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 6(2), 1-33.
- Costello, B. (2017). *Truck Driver Shortage Analysis 2017*. Virginia: American Trucking Associations.
- Cranfield, J. A. (2020). "Framing consumer food demand responses in a viral pandemic". *Canadian Journal of Agricultural Economics*, 68(2), 151-156.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (1973). *Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız*. Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı. (1993). *Cumhuriyetin 70.yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı*. Bayındırlık Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Çetin, B., Barış, S., ve Saroğlu, S. (2011). "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış". *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 1(1), 123-150.

- Dascalu, S. (2020). "The Successes and Failures of the Initial COVID-19 Pandemic Response in Romania". *Frontiers in Public Health*, 8(344), 1-6.
- Dixit, A. K. (2015). "How Business Community Institutions Can Help Fight Corruption". *The World Bank Economic Review*, 29(1), 25-47.
- Dorofeev, A., Kurganov, V., Fillipova, N., ve Pashkova, T. (2020). "Ensuring the integrity of transportation and logistics during the COVID-19 pandemic". *XIV International Conference 2020 SPbGASU "Organization and safety of traffic in large cities*. Saint Petersburg: Transportation Research Procedia (50), 96-105.
- Drexl, M. (2012). "Rich vehicle routing in theory and practice". *Logistics Research*, 5, 47-63.
- Dubey, R., ve Gunasekaran, A. (2015). "The role of truck driver on sustainable transportation and logistics". *Industrial and Commercial Training*, 47(3), 127-134.
- Duran, M. S., ve Acar, M. (2020). "Bir Virüsün Dünyaya Ettikleri: Covid 19 Pandemisinin Makroekonomik Etkileri". *International Journal of Social and Economic Sciences*, 10(1), 54-67.
- Dünya Bankası. (2014). *AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi*. Dünya Bankası.
- Elleby, C., Domínguez, I. P., Adenauer, M., & Genovese, G. (2020). "Impacts of the COVID-19 Pandemic on the Global Agricultural Markets". *Environmental and Resource Economics*, 76, 1067–1079.
- Ersoy, P. (2010). *Stratejik Lojistik Planlamanın Değer Yaratma Üzerine Etkisi: İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında İşlem Gören Firmalar Üzerine Bir Uygulama*. Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi* (1. b.). Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.
- EUROPE, U. N. (2013). *TIR, CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS, (TIR CONVENTION, 1975)*. United Nations, Cenova.
- Galanakis, C. M. (2020). "The Food Systems in the Era of the Coronavirus (COVID-19) Pandemic Crisis". *Foods*, 9, 1-10.
- Genç, E., ve Kaya, E. (2021). "Covid 19 Pandemi Sürecindeki Gümrük Mevzuatı Değişikliklerinin Lojistik Faaliyetlerine ve Çalışanların İş Motivasyonuna Etkisi". *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 161-175.
- Gruszczynski, L. (2020). "The COVID-19 Pandemic and International Trade: Temporary Turbulence or Paradigm Shift?". *European Journal of Risk Regulation* 11, 11(Özel Sayı 2), 337-342.

- Ho, S.-J., Xing, W., Wu, W., ve Lee, C.-C. (2021). "The impact of COVID-19 on freight transport: Evidence from China". *MethodsX*, 8, 1-7.
- Hobbs, E. J. (2020). "Food supply chains during the COVID-19 pandemic". *Canadian Journal of Agricultural Economics*, 68(2), 171-176.
- Hogan, J., ve Feeney, S. (2012). "Crisis and Policy Change: The Role of the Political Entrepreneur". *Risk, Hazards & Crisis in Public Policy*, 3(2), 1-24.
- ICF. (2014). *AB ile Türkiye Cumhuriyeti Arasında bir Anlaşmanın Ekonomik Etkisi Üstüne Çalışma*. ICF Consulting Ltd, Londra.
- İpekçi, E., ve Tanyaş, M. (2021). "Soğuk Zincir Lojistiği Uygulamaları ve Türkiye'de Soğuk Zincir Lojistiğinin Swot Analizi". *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13(26), 46-64.
- Ji-Hyland, C., ve Allen, D. (2020). "What do professional drivers think about their profession? An examination of factors contributing to the driver shortage". *International Journal of Logistics Research and Applications*, 1-16.
- Johnson, J. M., ve Rowlands, T. (2012). "The Interpersonal Dynamics of In-Depth Interviewing". J. Gubrium, J. Holstein, A. Marvasti, ve K. McKinney (ed.), *The SAGE Handbook of Interview Research The Complexity of the Craft*. SAGE Publications, Kaliforniya, 99-113.
- Kabaaloğlu, H. (2010). "Turkey-Eu Customs Union: Problems and Prospects". *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 12(2), 47-57.
- Kapan, K., ve Coşanar, G. (2020). Sınır Yerleşmelerine Jeopolitik Açıdan Bakmak: Iğdır Örneği". *Uludağ Uluslararası Çalışmalar Dergisi*, 4(2), 175-197.
- Bayındırlık Bakanlığı. (1975). *Karayolları Genel Müdürlüğü 25 Yaşında*. Bayındırlık Bakanlığı, Ankara.
- UND. (2019). *Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı*. UND, İstanbul.
- Karlı, H., ve Tanyaş, M. (2020). "Pandemi Durumunda Tedarik Zinciri Risk Yönetimine İlişkin Öneriler". *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(37), 174-190.
- Kayabaşı, E. T. (2020). "Covid 19'un Piyasaya ve Tüketeci Davranışlarına Etkisi". *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 15-25.
- Kerr, W. A. (2020). "The COVID-19 pandemic and agriculture: Short- and long-run implications for international trade relations". *Canadian Journal of Agricultural Economics*, 68(2), 225-229.

- Koldemir, B., ve Kahraman, C. (2020). "Ulaşım ve Ticaret Coğrafyası Açısından İstanbul Limanları". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(76), 1931-1949.
- Kögmen, Z. (2014). *KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ DİĞER TAŞIMACILIK MODLARIYLA KARŞILAŞTIRILMASI VE SAĞLADIĞI AVANTAJLAR*. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Küçükaltan, B. (2012). *ULUSLARARASI TİCARET KAPSAMINDA LOJİSTİK ŞİRKETLERİNİN GÜMRÜK FAALİYETLERİ: KAPIKULE ÖRNEĞİ*, Yüksek lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Lauber, J. K., ve Kayten, P. J. (1988). "Sleepiness, Circadian Dysrhythmia, and Fatigue in Transportation System Accidents". *Sleep*, 11(6), 503-512.
- LeMay, S. A., ve Taylor, S. (1989). "The truck driver shortage: an overview and some recommendations". *Journal of Transportation Management*, 1(1), 47-55.
- Lemke, M. K., Apostolopoulos, Y., ve Sönmez, S. (2020). "A novel COVID-19 based truck driver syndemic? Implications for public health, safety, and vital supply chains". *American Journal of Industrial Medicine*, 63(8), 659-662.
- Loske, D. (2020). "The impact of COVID-19 on transport volume and freight capacity dynamics: An empirical analysis in German food retail logistics". *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 1-6.
- Lukasik, Z., Kusminska-Fijalkowska, A., & Kozyra, J. (2017). "TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY ROAD FROM A EUROPEAN ASPECT". *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 95, 109-119.
- Macit, A., ve Macit, D. (2020). "Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid 19 Pandemisinin Yönetimi". *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(4), 100-116.
- Mahajan, K., Velaga, N. R., Kumar, A., Choudhary, A., ve Choudhary, P. (2019). "Effects of driver work-rest patterns, lifestyle and payment incentives on long-haul truck driver sleepiness". *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 60, 366-382.
- Malinga, T., Wiysonge, C. S., Ndwandwe, D., Okeibunor, J. C., ve Talisuna, A. O. (2021). "A scoping review of the impact of long-distance truck drivers on the spread of COVID-19 infection". *Pan African Medical Journal*, 38(27).
- McCord, M. R., Goel, P. K., Brooks, C., Kapat, P., Wallace, R., Dong, H., ve Keefauver, D. E. (2010). "Documenting Truck Activity Times at International Border Crossings Using Redesigned Geofences and Existing Onboard Systems". *Transportation Research Board*, 2162(1), 81-89.

- McCracken, G. (1988). *The Long Interview*. A Sage University Paper, Qualitative Research Methods, Volume 13. Sage Publications, Beverly Hills.
- MEB. (2009). *MEGEP Ulaştırma Hizmetleri Karayolu Taşımacılığı I*. Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara.
- Min, H., ve Lambert, T. (2002). "Truck Driver Shortage Revisited". *Transportation Journal*, 42(2), 5-16.
- Mittal, N., Udayakumar, P. D., Raghuram, G., ve Bajaj, N. (2018). "The endemic issue of truck driver shortage - A comparative study between India and the United States". *Research in Transportation Economics*, 71, 76-84.
- Mueller, J., ve Stewart, M. G. (2016). "The curse of the Black Swan". *Journal of Risk Research*, 19(10), 1319-1330.
- Mutlu, Y. N. (1989). *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1988*. Bayındırlık Bakanlığı Matbaası Ankara.
- Nafia Vekaleti, Cumhuriyetimizin 20.Yılı Kutlanırken Demiryolları Politikamızın Gür Verimlerine Genel Bir Bakış, Bayındırlık İşleri dergisi, Ekim 1943, Sayı 5-6, 22-23.
- Notteboom, T., Pallis, T., ve Rodrigue, J.-P. (2021). "Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis". *Maritime Economics & Logistics*.
- UND. (2019). *Ocak-Aralık 2019 Karayolu Taşımacılığı İstatistik Tabloları*. UND, İstanbul.
- Ongun, F. G. (2009). *TÜRKİYE KARA SINIR KAPILARININ YAP İŞLET DEVRET MODELİ İLE MODERNİZASYONU*. Yüksek Lisans Tezi. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Özdemir, N. (2006). *CUMHURİYET DÖNEMİ KARAYOLU POLİTİKASI (1923-1960)*. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Paraskevas, G., ve Hatzigayos, T. (2016). "THE ROAD VISUAL INSPECTION MECHANISMS OF THE FREIGHT ROAD TRANSPORTS IN THE EUROPEAN UNION FROM A LEGAL AND ECONOMIC PERSPECTIVE". *13th International Scientific Conference on Economic and Social Development*. 14-16 Nisan 2016, Barselona, 286-308.
- Paul, R. (2020). "Europe's essential workers: Migration and pandemic politics in Central and Eastern Europe during COVID-19". *European Policy Analysis*, 6(2), 238-263.
- Poliak, M., Tomicova, J., Cheu, K., Fedorko, G., ve Poliakova, A. (2019). "THE IMPACT OF THE CMR PROTOCOL ON CARRIER COMPETITIVENESS". *Journal of Competitiveness*, 132-143.

- S. Gray, R. (2020). "Agriculture, transportation, and the COVID-19 crisis". *Canadian Journal of Agricultural Economics*, 68(2), 239-243.
- Shattell, M., Apostolopoulos, Y., Collins, C., Sonmez, S., ve Fehrenbacher, C. (2012). "Trucking Organization and Mental Health Disorders of Truck Drivers". *Issues in Mental Health Nursing*, 33(7), 436-444.
- Sheth, J. (2020). "Impact of Covid-19 on consumer behavior: Will the old habits return or die?". *Journal of Business Research*, 117(Eylül), 280-283.
- Sitran, A., ve Pastori, E. (2013). *Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers*. Avrupa Parlamentosu. doi:10.13140/RG.2.1.4314.6405
- Şen, L. (2003). *Türkiye'de demiryolları ve karayollarının gelişim süreci*. TESAV Yayınları No:23, Ankara.
- Tekeli, İ., ve İlkin, S. (2010). *Cumhuriyetin Harcı III Modernitenin Altyapısı Oluşurken (2.b.)*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Tekin, H. H., ve Tekin, H. (2006). "NİTEL ARAŞTIRMA YÖNTEMİNİN BİR VERİ TOPLAMA TEKNİĞİ OLARAK DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME". *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 3(13), 101-116.
- ECLAC. (2020). *The effects of the coronavirus disease (COVID-19) pandemic on international trade on international trade (Rapor No: 6)*. United Nations ECLAC.
- Timmis, K., ve Brüssow, H. (2020). "The COVID-19 pandemic: some lessons learned about crisis preparedness and management, and the need for international benchmarking to reduce deficits". *Environmental Microbiology*, 22(6), 1986-1996.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2012). *Tır El Kitabı, Tır Karneleri Kapsamında Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi*. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ankara.
- UNECE. (2018). *TIR Handbook, Customs Convention on The International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (11. b.)*. UNECE, Cenevre.
- Tutar, H., Elyıldırım, G., Demir, E., Aydoğdu, B., Erdal, M., ve Boztemir, İ. (2012). *TRA2 BÖLGESİNDE SINIR TİCARETİ VE SINIR KAPILARI: Sosyo-Ekonomik Bir Analiz Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. Serka Kalkınma Ajansı, Kars.
- UND. (2014). *UBAK Çok Taraflı Kotası Kullanım Kılavuzu*. UND, İstanbul.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2016). *Ulaşan ve Erişen Türkiye*. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- MEB, *Ulaştırma Hizmetleri Alanı Kara yolu Taşımacılığı*. (2011). MEB, Ankara.
- Verheyen, W. (2016). "National judges as gatekeepers to the CMR Convention". *Uniform Law Review*, 441-456.

- Vo, T. D., ve Tran, M. D. (2021). "The Impact of Covid-19 Pandemic on the Global Trade". *International Journal of Social Science and Economics Invention*, 7(1), 1-7.
- Walsh, J. I. (2006). "Policy Failure and Policy Change British Security Policy After the Cold War". *Comparative Political Studies*, 39(4), 490-518.
- Waters, D. (2003). *Logistics An Introduction To Supply Chain Management*. (1.b.). Palgrave Macmillan, Hampshire.
- Williams, C. C., ve Kayaoglu, A. (2020). "COVID-19 and undeclared work: impacts and policy responses in Europe". *The Service Industries Journal*, 40(13-14), 914-931.
- Yazıcı, S. (2020). "Covid 19'un Soğuk Zincir Lojistiğine Etkisi". *Journal of Awareness*, 5(3), 391-400.
- Yeşilova, E. (2005). "CMR-TAŞIMA SENEDİNİN İSPAT KUVVETİ". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(1), 237-273.
- Yu, Z., Xiao, Y., ve Li, Y. (2020). "The Response of the Labor Force Participation Rate to an Epidemic: Evidence from a Cross-Country Analysis". *Emerging Markets Finance and Trade*, 56(10), 2390-2407.
- Yulu, A. (2014). "DİLUCU SINIR KAPISI'NIN İĞDIR ŞEHRİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ". *COĞRAFYA DERGİSİ*(28), 20-35.
- Yücel, İ. (2018). *MARSHALL PLANI VE TÜRKİYE'YE ETKİSİ*, Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

5.1. Dipnotlar ve İnternet Kaynakları

- 1.Karayolları Genel Müdürlüğü, "Tarihçe". <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx> (erişim tarihi: 28.08.2020).
- 2.TCDD Demiryolları, "Tarihçe". <http://www.tcdd.gov.tr/content/31> (erişim tarihi:28.08.2020).
- 5.Resmî Gazete, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/04/20190424-3.htm> (erişim tarihi: 13.10.2020).
- Ticaret Bakanlığı, "Kara hudut kapıları". <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/gumruk-idareleri/hudut-kapilari/kara-hudut-kapilari> (erişim tarihi:20.10.2020).
- 6.Gümrük ve Turizm İşletmeleri, "Hamzabeyli Sınır Kapısı". <https://web.archive.org/web/20161021025254/http://www.gtias.com.tr/modul/index/menu/Hamzabeyli/48> (erişim tarihi:19.10.2020).

- 7.Doğu Beyazıt Kaymakamlığı, “Gürbulak Sınır Kapısı”.
<http://www.dogubayazit.gov.tr/gurbulak-sinir-kapisi> (erişim tarihi: 27.10.2020).
 - 8.Gümrük ve Turizm İşletmeleri, “Tamamlanan Proje Sarp Sınır Kapısı”.
<https://web.archive.org/web/20161021025414/http://www.gtias.com.tr/modul/index/menu/Habur/26> (erişim tarihi:27.10.2020).
 - 9.Gümrük ve Turizm İşletmeleri, “Tamamlanan Proje Sarp Sınır Kapısı”.
http://www.gtias.com.tr/tr/tamamlanan-proje-detay/sarp_sinir_kapisi_1#dt24 (erişim tarihi:28.10.2020).
 - 10.DFDS, “Mevcut Hatlar”. <http://www.dfds.com.tr/mevcut-hatlar/tr/62> (erişim tarihi:28.10.2020).
 - 11.Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği, <https://www.ulusoysealines.com/liman/> (erişim tarihi:30.10.2020).
 - 12.Ticaret Bakanlığı, “Irak ile Temassız Ticaret Sürdürülüyor.”.
<https://ticaret.gov.tr/haberler/irak-ile-ticaret-temassiz-surduruluyor> (erişim tarihi:23.05.2021).
 - 13.Federal Yük Taşımacılığı Lojistik ve İmha Derneği (BGL), “Kamyonlar için Pazar Günü Sürüş Yasağının Kaldırılması”. <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Relieves%20Germany%2018.03.pdf> (erişim tarihi:3.11.2020).
 - 14.Uluslararası Taşımacılık Forumu, “COVID-19 salgını nedeniyle AB ve AB Üyesi Olmayan Devletler tarafından verilen geçici istisnalar”. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/eu-temporary-exemptions-covid19.pdf> (erişim tarihi:3.11.2020)
 - 15.Ticaret Bakanlığı, “Bazargan Gürbulak sınır kapısında bekleyen Türk tırlarının Türkiye’ye geçişi”. <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/iran/bazargan-gurbulak-sinir-kapisinda-bekleyen-turk-tirlarinin-turkiyeye-gecisi-ba> (erişim tarihi:01.12.2020)
 - 16.Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği, “İran'ın Giriş Noktalarında Bireyleri Korumaya Yönelik Protokol”. <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Protocol%20for%20Protecting%20Individuals%20at%20Iran%E2%80%99s%20Points%20of%20Entry.pdf> (erişim tarihi:01.12.2020).
- Romanya İçişleri Bakanlığı, “İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma, Altyapı ve Haberleşme Bakanlığı'ndan yük taşımacılığı için transit şeritlerin sağlanmasına ilişkin basın açıklaması”. <https://www.mai.gov.ro/comunicat-de-presa-al-ministerului-afacerilor-interne-si-ministerulului-transporturilor-infrastructurii-si-comunicatiilor-privind->

- [asigurarea-unor-culoare-de-tranzit-pentru-transportul-de-marfa/](#) (erişim tarihi:14.12.2020).
- 17.Utikad, “Ülkeler Bazında Önlemler: İran”. <https://www.utikad.org.tr/Ulke-Bazinda-Onlemler/%C4%B0ran> (erişim tarihi:27.05.2021).
- 18.Romanya Sınır Polisi, “Online Traffic”. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/traficonline/?vt=2&dt=1> (erişim tarihi:14.12.2020).
- 19.Romanya Resmî Gazetesi, “1.parça 284/4.04.2020 sayılı karar”. <https://rm.coe.int/16809e2911> (erişim tarihi:15.12.2020).
- 20.Romanya Ulusal Karayolu Taşıyıcıları Birliği, “Covid 19’un yayılmasını önlemeye yönelik tedbirler hakkında 09.04.2020 tarih ve 8 sayılı askeri kararlar”. <https://www.untrr.ro/userfiles/files/Military-Ordinance-no-8.pdf> (erişim tarihi:15.12.2020).
- 21.Romanya Ulusal Karayolu Taşıyıcıları Birliği, “04.04.2020-DN1 (E60), Ploieşti – Braşov’da tonaj kısıtlamaları kaldırıldı”. <https://www.untrr.ro/meniu-vertical/coronavirus/comunicate-de-presa-ale-autoritatile-din-romania/04-04-2020-s-au-ridicat-restrictiile-de-tonaj-pe-dn1-e60-ploiesti--brasov.html#.X9iq8tj7RPY> (erişim tarihi:15.12.2020).
- 22.Romanya Ulusal Karayolu Taşıyıcıları Birliği, “Ploieşti – Braşov’da 16.04.2020 7,5 ton ve üzerinde olan araçlara uygulanan trafik kısıtlamalarının kaldırılmasına yönelik tedbir 14.05.2020 tarihine kadar devam etmektedir”. <https://www.untrr.ro/meniu-vertical/coronavirus/comunicate-de-presa-ale-autoritatile-din-romania/16-04-2020-cnair-masura-ridicarii-restrictiilor-de-circulatie-impuse-autovehiculelor-cu-mtma-mai-mare-sau-egala-cu-7-5-tone-se-mentine-pana-in-data-de-14-05-2020.html#.X9jCq9j7RPY> (erişim tarihi:15.12.2020).
- 23.Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, “COVID-19 nedeniyle Sınır Geçişlerinin Durumu Gözlemevi: Gürcistan”. <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Georgia> (erişim tarihi:02.12.2020).
- 24.Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, “COVID-19 nedeniyle Sınır Geçişlerinin Durumu Gözlemevi: Gürcistan durma noktaları”. <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/georgia.jpg> (erişim tarihi:02.12.2020).

- 25.Ticaret Bakanlığı, “Tır şoförlerimiz için önemli uyarı”.
<https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/gurcistan/tir-soforlerimiz-icin-onemli-uyari> (erişim tarihi:02.12.2020).
- 26.Utikad, “Ülke bazında önlemler: Gürcistan”. <https://www.utikad.org.tr/Ulke-Bazinda-Onlemler/G%C3%BCrcistan> (erişim tarihi: 03.12.2020)
- 27.Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, “COVID-19 nedeniyle Sınır Geçişlerinin Durumu Gözlemevi: Azerbaycan”.
<https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Azerbaijan> (erişim tarihi:14.12.2020)
- 28.Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği, https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Decree%20lifting%20HGV%20bans%20Italy_27.03.pdf
(erişim tarihi:23.11.2020).
- 29.İtalyan Hükümeti Bakanlar Kurulu Başkanlığı, “Üretim faaliyetlerinin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi için endüstriyel ve ticari bulaşma önlemleri”.
http://www.governo.it/sites/new.governo.it/files/DPCM_20200426.pdf (erişim tarihi:24.11.2020).
- 30.Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği, Confetra: “Konu: Doğal afetler - Koronavirüs - 18 Mayıs’tan itibaren ekonomik faaliyetlerin yeniden açılması için kurallar - DPCM 17 Mayıs 2020, G.U. 126 /17.5.2020”. https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=/flashinfo/Italy_DPCM%2017%20May.pdf (erişim tarihi:24.11.2020).
- 31.Fransa Ekolojik Geçiş Bakanlığı ve Dayanışma Ulaşım, “Mal taşıma araçlarının hareket yasağı Koronavirüs "Covid-19" salgın krizi çerçevesinde belirli dönemler için kaldırılıyor”.
<https://www.fntr.fr/sites/default/files/2020-03/arrete-circulation-reconstituee.pdf> (erişim tarihi:03.12.2020).
- 32.Avrupa Komisyonu, “Yeşil Koridorlar”.
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200685-green-lanes-upgrade_en.pdf (erişim tarihi:03.12.2020)
- 33.Fransa Ekolojik Geçiş Bakanlığı ve Dayanışma Ulaşım, “Koronavirüs salgını krizi bağlamında belirli eşya taşıma araçlarının hareket yasağını kaldıran talimat: NOR: TRET2011101A”. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041842212/>
(erişim tarihi:03.12.2020).
- 34.Fransa Ekolojik Geçiş Bakanlığı ve Dayanışma Ulaşım, “Koronavirüs salgını krizi bağlamında belirli eşya taşıma araçlarının hareket yasağını kaldıran talimat: NOR: TRET2010930A”. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041842204>
(erişim tarihi:03.12.2020).

- 35.Yunan Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı, “Mevcut koronavirüs pandemisi nedeniyle takografin 561/2006 Yönetmeliği hükümlerinden geçici olarak muaf tutulması”. <https://www.yme.gr/nea-anakoinoseis/item/8104-taxografos-prosorini-eksairesi-tou-taxografou-apo-tis-diatakseis-tou-kanonismoy-561-2006-logo-tis-trexousas-pandimias-tou-koronoioy> (erişim tarihi:09.12.2020).
- 36.Yunan Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı, “Pandemik COVID-19 nedeniyle 18 Nisan 2020 ile 31 Mayıs 2020 arasındaki dönem için (EC) 561/2006 Yönetmeliği hükümlerinden geçici muafiyet”. <https://www.yme.gr/nea-anakoinoseis/item/8181-taxografos-prosorini-eksairesi-apo-diatakseis-tou-kanonismoy-ek-561-2006-gia-to-diastima-apo-18-apriliou-2020-eos-kai-31-maiou-2020-logo-pandimias-covid-19> (erişim tarihi:03.12.2020).
- 37.Yunanistan Resmî Gazetesi, https://ofae.gr/media/documents/2020/04/13/ARSE_ODIKON_ELLADA_APRILIOS_2020.pdf (erişim tarihi:09.12.2020).
- 38.Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, “COVID-19 nedeniyle Sınır Geçişlerinin Durumu Gözlemevi: Yunanistan”. <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Greece> (erişim tarihi:09.12.2020).
- 39.Yunanistan Resmî Gazetesi, “Sağlık, Altyapı ve Ulaştırma Bakanlarının ortak kararı Koronavirüs COVID-19'un yayılmasını sınırlamak için Ülkenin kara bağlantılarının geçici olarak kısıtlanmasının tedbiri”. https://ofae.gr/media/documents/2020/08/07/land_BCP_GR.pdf (erişim tarihi:10.12.2020).
- 40.Yunanistan Karayolu Taşımacılığı Federasyonu, “24 saat esasına göre yine ülkemizde açık olan tırların sınır geçişleri (Kipi, Ormenio, Promachona, Evzonon, Nymfaia, Krystallopigi ve Kakavia)”. <https://ofae.gr/en/nea/press-releases/se-24wrh-bash-kai-pali-h-dieleysh-twn-emporeymatik/> (erişim tarihi:10.12.2020).
- 41.Yunanistan Karayolu Taşımacılığı Federasyonu, “Krystallopigi'nin gümrük ofisi tüm araçlara kapalıdır”. <https://ofae.gr/en/nea/driving-restrictions/kleistos-o-synoriakos-sta8mos-sthn-krystallophgh/> (erişim tarihi:10.12.2020).
- 42.Bulgaristan Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı, “RD-01-130/13.03.2020 sayılı karar”. https://www.mh.government.bg/media/filer_public/2020/03/17/rd-01-130_postaviane_pod_karantina_-_koronavuris_na_pristigashchi_ot_merki.pdf (erişim tarihi:13.12.2020).

- 43.Bulgaristan Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı, “RD-01-183/6 Nisan 2020 sayılı karar”.
https://www.mh.government.bg/media/filer_public/2020/04/07/rd-01-183.pdf (erişim tarihi:13.12.2020).
- 44.Bulgaristan Bölge Kalkınma ve Bayındırlık Bakanlığı Yol Altyapı Ajansı, “Yeşil Koridorlar”. <http://www.api.bg/index.php/en/green-corridors> (erişim tarihi: 13.12.2020).
- 45.Avrupa Birliği Resmî Gazetesi, “Sağlığı korumak ve malların ve temel hizmetlerin mevcudiyetini sağlamak için sınır yönetimi önlemlerine yönelik kılavuzlar (2020/C 86 I/01)”.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.CI.2020.086.01.0001.01.ENG&toc=OJ:C:2020:086I:TOC%3E> (erişim tarihi:24.04.2021).
- 46.Avrupa Komisyonu, “COVID-19: Komisyon, sağlığı korumak ve malları ve temel hizmetleri kullanılabilir durumda tutmak için sınır önlemleri için yönergeler sunar”.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_468 (erişim tarihi:24.04.2021).

EK-1 DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME SORULARI

1. Firmanızın karayolu taşımacılığı sektörüne yönelik faaliyetleri ve gelişimi hakkında bilgi verir misiniz?
2. Covid 19 nedeniyle alınan önlemler, kısıtlamalar karayolu taşımacılığına nasıl yansdı, bize deneyimlerinizden bahseder misiniz?
3. Covid 19 nedeniyle gümrük kapılarından geçişlerde önceki taşımalarınıza göre farklı bir deneyim yaşadınız mı? Evet ise nasıl deneyimlerle karşılaştığınızı açıkla mısınız?
4. Covid 19 nedeniyle gümrük veya sınır geçişlerinde devletler tarafından geçişlerin kolaylaştırılması ve sefer süresinin kısaltılması için (taşımacılık akışının sürdürülmesi adına belirli gümrük noktalarının tahsis edilmesi veya sürücülerden sadece belirli belgelerin istenilmesi gibi...) getirilen kolaylıklar sefer sürenizde nasıl değişiklikler meydana getirdi?
5. Covid 19 nedeniyle karayolu yük piyasasında değişim yaşandı mı? Evet ise yaşadığınız deneyimleri paylaşabilir misiniz?
6. Covid 19 nedeniyle taşınılan malların içeriğinde bir değişiklik oldu mu? Evet ise bize deneyimlediğiniz değişikliklerden bahseder misiniz?
7. Covid 19 nedeniyle yük bulmak için çalıştığınız ülkeler haricinde başka ülkelerle çalışmak durumunda kaldınız mı? Kaldıysanız, burada yaşadığınız deneyimleri açıkla mısınız?
8. Covid 19 nedeniyle, araçlarınızı rotalarken önceden kullandığınız rotaları değiştirmek zorunda kaldınız mı? Evet ise bu durum sefer maliyetlerinizi ve sürelerinizi nasıl etkiledi?
9. Covid 19 nedeniyle taşımacılık operasyonlarınız bir aksaklıkla (yükleme boşaltma yerlerinin, zamanının değişimi veya bu yerlerde muhatap olunacak bir yetkili bulabilme zorluğu, hareket kısıtlamaları vb.) karşı karşıya kaldı mı? Eğer kaldıysanız operasyonlarınızın süresinde veya maliyetlerinde ne gibi değişiklikler yaşadınız?
10. Covid 19 nedeniyle sürücü bulmak konusunda sıkıntı yaşadınız mı? Yaşadıysanız bu sorunu nasıl değerlendirdiniz?
11. Sürücü sıkıntısı yaşadıysanız bu durum sefer maliyetlerinizi veya süreçlerinizi nasıl etkiledi?
12. Firma olarak araç sigortaları ve muayeneleri, sürücü vizeleri gibi belgelerin yenilenmesi konusunda sıkıntılarla karşılaştınız mı? Karşılaştıysanız bu belgelerin teminindeki zorluk operasyonlarınızı nasıl etkiledi? Bize deneyimlerinizden bahseder misiniz?

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Sezer RAMAZAN
EĞİTİM DURUMU	
Eğitimi Tamamladığı Lise	Karaçay Bedii Sabuncu Lisesi
Lisans Programı	Akdeniz Üniversitesi - Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu - Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü
Yabancı Diller	İngilizce: İyi
BİLİMSEL FAALİYETLER	
Makaleler: - Aydın H., Ramazan S., Altınok H. (2021). Lojistik ve Faaliyetleri Konusunda Yapılan Lisansüstü Tezlerin İçerik Analizi. Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 19(1), 282-296., Doi: 10.11611/yead.877240 - MERSİN, K., RAMAZAN, S. (2020) "Greenhouse Gas Emission due to Fuel Consumption in Maritime Transportation", International Journal of Scientific and Technological Research ,vol.6 ,pp.17 -20, DOI: 10.7176/JSTR/6-09-03	
İŞ DENEYİMİ	
Çalıştığı Kurumlar	İstanbul Gelişim Üniversitesi Araştırma Görevlisi - Şubat 2020-(Devam Ediyor)