



## YURTIÇİ MEVZUATIN ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN FİRMALAR ÜZERİNE ETKİSİ

Murat ÇEMBERCİ\*

Nagehan UCA\*\*

Mustafa Emre Civelek\*\*\*

Öz

Bu çalışma, mevzuatın uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörüne etkisini bilimsel olarak ispatlamayı ve ispat sonucunda yöneticilere karar vermelerinde yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Mevzuat mevcut hali ile sektördeki firmalar tarafından yetersiz bulunmaktadır. Bu yetersizlik firmaların rekabet gücüne olumsuz yönde etki etmektedir. Sektörde faaliyet gösteren firmalarda 192 geçerli anket sayısına ulaşılmış ve mevzuatın etkisinin alt boyutları belirlenmiştir. Analiz yöntemi olarak çoklu regresyon kullanılmıştır. Başlangıçta altı boyut esas alınmış olup, yapılan istatistiksel analizler sonucunda bu boyutlardan beş tanesinin rekabet gücüne etkisi ispatlanmıştır. Boyutlardan istatistiksel olarak anlamlı çıkanlar “İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları)”, “Gümrükler ile İlgili Sorunlar”, “Cezalar ile İlgili Sorunlar”, “Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar” ve “Yetki Belgeleri ile İlgili Sorunlar”dır.

**Anahtar Kelimeler:** Karayolu Taşımacılığı, Lojistik, Mevzuat, Lojistik Firmalarının Rekabet Gücü, Uluslararası Lojistik.

## EFFECT OF DOMESTIC REGULATION ON INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION COMPANIES

Abstract

The aim of this paper is to designate the effects of regulations on international road transportation sector and as a result of scientific evidence to help managers during decision-making process. The regulations were found inadequate by the firms in the sector. This inadequacy exerts negative influence on competitiveness of the firms. The research reaches the 192 valid survey numbers in companies operating in the sector. Sub-dimensions of effects of regulation have been determined and analyzed by means of multiple regression method. At the beginning, research based on six dimensions and after the statistical analysis for fives of the dimensions, effects on competitiveness were found statistically significant. The names of the dimensions are “problems related with human resources”, “problems related with customs”, “problems related with penalties” and “obstacles related with the entrance to sector”.

**Key Words:** Road Transportation, Logistics, Regulation, Competitiveness of Logistics Companies, International Logistics.

### 1. GİRİŞ

Türkiye’de lojistik sektörü ile ilgili şirket sayısı, işgücü, yıllık satışlar, elde edilen katma değer ve pazar büyüklüğü gibi konularda veri bulmak konusunda ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Uluslararası raporlar ve akademik yayınlar incelendiğinde ulaştırma sektörüne ait verilerin lojistik sektörü verileri yerine kullanıldığı görülmektedir. AB ve ABD verilerine göre, lojistiğin GSMH’deki payı % 10 civarındadır. Türkiye’nin 2011 yılı GSMH’si yaklaşık 750 milyar dolar ve lojistik sektörünün Türkiye’deki pazar büyüklüğünün 70 milyar doların üzerinde olduğu tahmin edilmektedir (Bayraktutan, Tüylüoğlu, & Özbilgin, 2012).

Agility’nin Emerging Markets Logistics Index 2014 raporunda sektörün profesyonellerinin %72’si dünya ekonomisinin ve ticaret hacmindeki büyümenin lojistik

\* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Uluslararası Lojistik Bölümü, [mcemberci@ticaret.edu.tr](mailto:mcemberci@ticaret.edu.tr)

\*\* Öğr. Gör., İstanbul Ticaret Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Lojistik Programı, [nuca@ticaret.edu.tr](mailto:nuca@ticaret.edu.tr)

\*\*\* Öğr. Gör., İstanbul Ticaret Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Hava Yollarında Yer Hizmetleri Yönetimi Programı, [ecivelek@ticaret.edu.tr](mailto:ecivelek@ticaret.edu.tr)



sektörünü etkilediğini belirtmiştir (Agility, 2014). Ayrıca, Dünyada lojistik sektörünün hacminin 6 trilyon dolar olarak tahmin edilmektedir (Müsiad, 2013).

Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığını düzenleyen mevzuatın güncel dinamiklerle uyumlu olmaması, sektörde yer alan firmaların rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemektedir. Ülke ekonomilerindeki gelişmeler, ülkemizin içinde bulunduğu coğrafyada yeni oluşan dengeler ve Türkiye'nin 2023 vizyonu mevzuatın bu hali ile yetersiz olduğunu göstermektedir(UND, 2012: 1-110).

Sektörün mevzuat kaynaklı sorunlarını çözmeye yönelik çeşitli girişimler yapılmakla birlikte, somut bir adım olarak; 2012 yılında taşımacılık sektörünün nabzını tutmak ve 2023 vizyonunu belirlemek için, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından, Türkiye çapında 410 UND üyesi firmanın temsilcisinin katılımıyla Antalya'da bir Arama Konferansı gerçekleştirilmiştir. Bu Arama Konferansında sektörün mevcut sorunları ve durumu analiz edilerek, 2023 vizyon ve hedefleri belirlenmiştir. Tüm katılımcıların "beyin fırtınası" yöntemiyle, sektörün bugünü ve 20 yıl sonrası hakkındaki değerlendirmeleri alınmıştır. Bu değerlendirmeler sektöre hizmet eden sivil toplum kuruluşlarının gündemine girmiş ve mevzuatın sektörü ne şekilde etkilediği konusunda bilimsel bir araştırma yapma gereğini ortaya çıkmıştır.

Araştırma gözlem birimi olarak İstanbul'da faaliyet gösteren UND üyesi karayolu taşımacılığı firmaları olarak belirlenmiş olup, 192 firmaya anket uygulanmıştır. Anketlerden toplanan veriler istatistiksel veri analiz yazılım programında işlenerek, demografik analizler, güvenilirlik analizi ve çoklu regresyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları sektöre etki ettiği varsayılan altı boyut içerisinde beş boyutun bilimsel olarak anlamlı olduğu ispat edilmiştir.

## 2. ARAŞTIRMANIN İÇERİĞİ

Türkiye'de eşya veya yolcu taşıma hizmetlerinde "karayolu" en fazla kullanılan taşıma türüdür. 2012 sonu itibarıyla yurt içi eşya taşımacılığının %92'si, yolcu taşımacılığının ise %96'sı karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Uluslararası eşya taşımalarında ise "karayolu", değer bazında ihracat taşımalarının %40'ını, miktar bazında ise %30'unu gerçekleştirerek, denizyolunun hemen ardından, dış ticaretimize en fazla hizmet sunan taşıma türünü temsil etmektedir. Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı hizmeti sunan sektör firmaları tarafından, ülke ekonomisinin geneline sağlanan katkı (döviz geliri) yıllık ortalama 8 milyar doları bulmakta olup; bu sektör yan sektörleriyle beraber yaklaşık 500 bin kişiye istihdam sağlamaktadır. Türkiye çapındaki ekonomik ve ticari faaliyetlerin %70'inin gerçekleştiği Ulaştırma ve Lojistik sektörünün, ülkemizin kalkınmasında önem taşıyan sektörlerimizin başında gelmektedir. 24 bin kadar ihracatçı firmanın bulunduğu sektörde firmalar dünya pazarlarına yaklaşık 76 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir(UND, 2012: 1-110).

2003 yılında yayınlanan "4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu" ve bu Kanunun 34. maddesine dayanılarak 2004 yılında yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği, sektöre yeni bir rejim getirerek, sektörü önemli ölçüde disiplin altına almıştır. Bu Yönetmeliğin amacı, karayolu taşımacılık faaliyetlerini ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek; taşımacılık faaliyetlerinde düzeni ve güvenliği sağlamak; mali yeterlilik, mesleki yeterlilik, mesleki saygınlık ilkelerine uygun olarak pazara giriş şartları ile taşımacılık faaliyetlerde bulunanların, gönderenlerin, yolcuların, çalışanların haklarını, sorumluluklarını, yükümlülüklerini tespit etmek; taşımacılık faaliyetlerinde istihdam edilenler ile taşımacılık



faaliyetlerinde yararlanılan taşıt, araç, gereç, yapı, tesis ve benzerlerinin niteliklerini belirlemek; karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır(Resmi Gazete, 2003).

Ayrıca, 2004 yılında bu mevzuattan yola çıkılarak yayınlanan “Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Eğitim Yönetmeliği” kapsamında (yine, sektöre giriş şartlarından biri olan) “mesleki yeterlilik” eğitimleri ile ilgili usul ve esaslar, eğitim müfredatı, eğitimin süresi, sınav, mesleki yeterlilik belgesinin şekli ve diğer hususlar da düzenlenmiştir. Avrupa Birliği’nin “Ortak Ulaşım Politikası” kapsamındaki kuralları içeren mevzuat; özellikle de “Karayolu ile Yapılan Eşya ve Yolcu Taşımacıları Mesleğine Giriş ile Bu Taşımacıların Ulusal ve Uluslararası Taşımacılık Alanında Serbest Yerleşim Özgürlüklerinin Etkin Kullanımını Teşvik Etmek Üzere Diploma, Sertifika ve Diğer Ünvanların Karşılıklı olarak tanınmasını İçeren 29 Nisan 1996 tarihli ve 96/26/AT sayılı Konsey Direktif dikkate alınarak hazırlanan Kanun ve Yönetmelik ile sektörde “mesleğe girişte geçerli 3 AB kuralı (mesleki yeterlilik, mesleki saygınlık ve mali yeterlilik) ilk kez Türk mevzuatına girmiştir(Resmi Gazete, 2003).

Öte yandan, genel işleyişi ve uluslararası-küresel ticaret ve ekonomik faaliyetlerle doğrudan bağlantısı olması bakımından son derece dinamik ve değişken bir sektör olan taşımacılık sektöründe, mevzuatın da paralel bir değişim ve yeni gelişen şartlara uyum göstermesi zorunludur. Zira, sektör her geçen gün, artan petrol fiyatlarından değişen arz-talep dengesine, kullanılan araç türlerindeki veya hedef pazarlardaki ekonomik ve siyasi şartlardaki değişimden toplumsal beklentilerdeki değişime kadar çok farklı boyutlarda ve çok sayıda faktörden etkilenmekte; ilgili mevzuatın yayımlandığı tarihte geçerli olmayan şartlar, belli bir süre sonra (kısa-orta veya uzun vadede) geçerliliğini yitirebilmektedir (bkz. değişen ulaşım politikaları, yabancı oyuncuların pazara girmesi vb.). Diğer yandan, ülkemizin taraf olduğu ADR, ATP, vb. yeni uluslararası konvansiyonlar ve anlaşmalar ile, sektörde düzenlenmemiş yeni alanlar da ortaya çıkmaktadır(UND, 2012: 1-110).

Analiz kapsamında karayoluyla şehirlerarası ve Uluslararası eşya taşımacılığı yapmakta olan yaklaşık 2400 firmanın 506’sı İstanbul’da yerleşik olarak hizmet vermektedir.(firma yoğunluğu olarak Mardin ve Mersin illeri de ikinci ve üçüncü sırada geliyor olsa da, performans açısından İstanbul firmaları öne çıkmaktadır) Bu firmalar, bünyelerinde 250 binden fazla kişiye istihdam sağlamakta olup, ekonomiye sağladıkları katma değer yıllık olarak 4 milyar doları bulmaktadır. Görüleceği üzere, mevcut sektör mevzuatının iyileştirilmesinin, sektör firmalarının sorunlarını çözerek tüm bu faaliyet ve hedeflere olumlu katkı sağlayacağı ve yabancı rakipleri karşısında firmalarımıza rekabet gücü kazandırırken, bir yandan da bölgenin (ilin) kalkınmasına katkıda bulunacağı resmi kurum strateji belgelerine de yansıtılmaktadır(UND, 2012: 1-110 ).

## 2.1. Araştırma Boyutlarının Belirlenmesi

Karayolu Taşımacılık Mevzuatının Sektörel Etkisini ölçen boyutlar araştırma komisyonunun çalışmaları sonucu ortaya çıkarılan üç aşamada belirlenmiştir.

**1. aşama:** 2012 yılında taşımacılık sektörünün nabzını tutmak ve 2023 vizyonunu belirlemek için, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından, Türkiye çapında 410 UND üyesi firmanın temsilcisinin katılımıyla Antalya’da bir Arama Konferansı gerçekleştirilmiştir. Bu Arama Konferansında sektörün mevcut sorunları ve durumu analiz



edilerek, 2023 vizyon ve hedefleri belirlenmiştir. Tüm katılımcıların “beyin fırtınası” yöntemiyle, sektörün bugünü ve 20 yıl sonrası hakkındaki değerlendirmeleri alınmıştır.

**2. aşama:** 2014 Ekim-Kasım ayları içinde sektör temsilcileri ile düzenli olarak yapılan mülakatlardan sonuçlar elde edilmiştir.

**3. aşama:** 2014 Kasım ayı içinde araştırma komisyonunun kendi içinde yapmış olduğu toplantılarda boyutlar son haline getirilmiştir.

Bu aşamaların sonucunda araştırmamızın modelini oluşturan altı adet boyut belirlenmiştir.

## 2.2. Araştırma Boyutlarının Tanımlanması

Karayolu Taşımacılık Mevzuatının Sektörel Etkisini ölçen boyutlar aşağıda tanımlanmıştır.

### 2.2.1. Firmanın Pazardaki Rekabet Gücü

Firmanın Pazardaki Rekabet Gücü boyutu; Türkiye’de yerleşik taşımacılık firmalarının uluslararası rakipleri karşısında etkinlik ve verimliliklerinin derecesini ifade etmektedir. Araştırmada, diğer boyutlar tarafından etkilenen Bağımlı Değişken olarak belirlenmiş, araştırma anketinde aşağıdaki soru ile ölçülmüştür.

*“Karayolu taşımacılığını düzenleyen kanun ve yönetmelikler genel anlamda firmamızın uygulamalarını olumsuz etkileyip firmamızın rekabet gücünü düşürmektedir.”*

### 2.2.2. İnsan Kaynakları ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları)

Sürücü Kaynaklı Sorunlar boyutu; sektörde istihdam edilen sürücülerin eğitimleri, davranışları, sorumlulukları ve çalışma şekilleri ile ilgili yaşanan sorunları ifade etmektedir. Bu boyut; araştırma anketindeki üç soru ile ölçülmüştür.

*“Sürücü suçlarından dolayı firmaların sorumlu tutulması bizi olumsuz etkilemektedir.”*

*“Sektörümüzde eğitilmiş ve kalifiye sürücü sıkıntısı yaşanmaktadır.”*

*“Sektörde sürücü çok sık firma değiştirmektedirler.”*

### 2.2.3. Gümrükler ile İlgili Sorunlar

Gümrükler ile İlgili Sorunlar boyutu; iç gümrük ve sınır kapılarında yaşanan yoğunluklar, bekleme süreleri ve bürokratik süreçleri ifade etmektedir. Bu boyut; araştırma anketindeki üç soru ile ölçülmüştür.

*“İç gümrük ve sınır kapılarındaki bürokratik süreçler maliyetlerimizi arttırmaktadır.”*

*“İç gümrük ve sınır kapılarındaki bürokratik engeller dolayısıyla bekleme süreleri uzamaktadır.”*

*“Gümrüklerde yaşanan yoğunluk nedeniyle yeni sınır kapılarına ihtiyaç vardır.”*



#### 2.2.4. Yetki Belgeleri ile İlgili Sorunlar

Yetki Belgeleri ile İlgili Sorunlar boyutu; yetki belgesi ücretleri ve belge konumlandırılmalarını ifade etmektedir. Bu boyut; araştırma anketindeki iki soru ile ölçülmüştür.

*“Sektörümüzdeki yetki belgesi ücretleri firmamızın maliyetlerini gereğinden fazla arttırmaktadır.”*

*“L2 ve R2 belgeleri üst düzey olarak konumlandırılırken C2 belgesinin alt düzey olarak konumlandırılması firmamızın rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.”*

#### 2.2.5. Cezalar ile İlgili Sorunlar

Cezalar ile İlgili Sorunlar boyutu; yurt dışında kesilen cezaların ve uygulamaların müteakibiyeti ile belgelerden kaynaklanan cezaları ifade etmektedir. Bu boyut; araştırma anketindeki iki soru ile ölçülmüştür.

*“Yurtdışında kesilen cezaların ve uygulamaların müteakibiyet esasına uygun olmaması firma rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.”*

*“Sürücüler tarafından kaybedilen ve hatalı kullanılan belgelerden dolayı verilen faaliyet durdurma cezaları bizi olumsuz etkilemektedir.”*

#### 2.2.6. Kurumsallaşma ile İlgili Sorunlar

Kurumsallaşma ile İlgili Sorunlar boyutu; firmalarda çalışan insan kaynağının mesleki eğitimi ve yeterliliği ile firmanın kurumsal yönetim ilkeleri ile yönetilmesini ifade etmektedir. Bu boyut; araştırma anketindeki üç soru ile ölçülmüştür.

*“Firmamızda mesleki eğitim ve yeterlilik açısından insan kaynağı sorunu yaşanmaktadır.”*

*“Firmamızın kurumsal yönetim ilkeleri ile yönetilmesi rekabet avantajı sağlayacaktır.”*

*“Firma çalışanlarının mesleki eğitimler ile yetkinliklerini arttırmaları bize rekabet avantajı sağlayacaktır.”*

#### 2.2.7. Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar

Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar boyutu; sektöre giriş kriterlerinin zorluk derecesini ifade etmektedir. Bu boyut; araştırma anketindeki iki soru ile ölçülmüştür.

*“Sektöre giriş kriterlerinin yeterince zor olmaması rekabetsizliğimizi olumsuz etkilemektedir.”*

*“Sektöre girişte yetki belgelerinin durdurulması firmamızı olumsuz etkilemektedir.”*

### 3. ARAŞTIRMA METODU VE UYGULAMASI

Bu bölümde araştırmanın demografik özellikleri, metodolojisi, araştırma modeli ve yapılan istatistiksel analizler yer almaktadır.

#### 3.1. Demografik Özellikler

Bu bölümde araştırmamıza katılarak anketimizi cevaplayan 192 uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapan Türk firmasının; filo büyüklüğü, çalışan sayısı, sürücü sayısı, yıllık ciro, müşteri sayısı, sermaye yapısı, yetki belgesi türü, firma yaşını gösteren demografik özellikler aşağıda belirtilen tablolarda açıklanmaktadır.





**Tablo 1: Firmaların Filo Yapıları**

<b>TOPLAMLAR</b>	
Öz mal Araç Sayısı	10528
Kiralık Araç Sayısı	1285
<b>Toplam Araç Sayısı</b>	<b>11813</b>
<b>ORTALAMALAR</b>	
Öz mal Araç Sayısı	58,82
Kiralık Araç Sayısı	7,18
<b>ORANLAR</b>	
Öz mal Araç	89,12%
Kiralık Araç	10,88%

Tablo 1.'de belirtildiği gibi firmaların filo büyüklükleri öz mal araçlarda 3-1000, kiralık araçlarda ise 1-242 arasında değişmektedir. Firmaların filo büyüklüklerinde öz mal araç sayıları genel olarak 200'ün, öz mal araç sayıları da 50'nin altındadır.

**Tablo 2: Firmalarda Çalışan Sayıları**

Toplam Çalışan Sayısı	17253
Ortalama Çalışan Sayısı	88,48

Tablo 2.'de firmalarda çalışan sayısı 4-6000 arasında değiştiği görülmektedir. Her ne kadar çalışan sayısı 6000 olan firmalar olmasına rağmen genel olarak 1000'in altındadır.

**Tablo 3: Sürücü Sayıları**

Toplam Sürücü Sayısı	8343
Ortalama Sürücü Sayısı	42,78

Tablo 3.'de belirtildiği gibi firmalardaki sürücü sayısı 5-853 arasında değişmekte olup, sürücü sayısı genel olarak 300'in altındadır.

**Tablo 4: Firmaların Yıllık Ciroları**

Yıllık Toplam Ciro	3.628.102.426,31 TL
Yıllık Ortalama Ciro	20.497.753,82 TL

Tablo 4.'de görüldüğü gibi, ankete katılan firmaların yıllık ciroları toplam 3.628.102.426,31 TL, ortalamaları ise 20.497.753,82 TL'dir.

**Tablo 5: Firmaların Müşteri Sayıları**

Toplam Müşteri Sayısı	24.843
Ortalama Müşteri Sayısı	147



Tablo 5.'de özetlendiği üzere, ankete katılan firmaların toplam müşteri sayısı 4500 olan firma bulunmakla beraber, ankete katılan firmaların müşteri sayıları genel olarak 500'ün altındadır. Ortalama müşteri sayısı da 147 olarak tespit edilmiştir.

**Tablo 6:** Firmaların Yabancı Sermaye Oranları

SAYI	ORAN
183	0%
1	1%
4	25%
1	35%
1	37%
3	50%
1	80%
1	90%

Tablo 6.'daki veriler, ankete katılan firmaların çok azının yabancı sermaye sahibi olduğunu ifade etmektedir. Sadece 2 adet firmanın yabancı sermaye oranı %80 ve üzeri olarak tespit edilmiştir.

**Tablo 7:** Firmaların Yetki Belgesi Türleri

Yetki Belgesi	Sayı
C2	184
C3	1
R2	13
L2	6
G2	4

Tablo 7.'de firmaların en çok C2 yetki belgesine sahip oldukları gözlenmekle beraber, 13 firma R2 belgesi, 6 firma L2 belgesine, 4 firma G2 belgesine ve 1 firma da C3 yetki belgesine sahip olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo 8:** Firmaların Yaşları

Firma Yaşı	Firma Sayısı
0-10	64
11-25	101
26-50	28
51-100	2

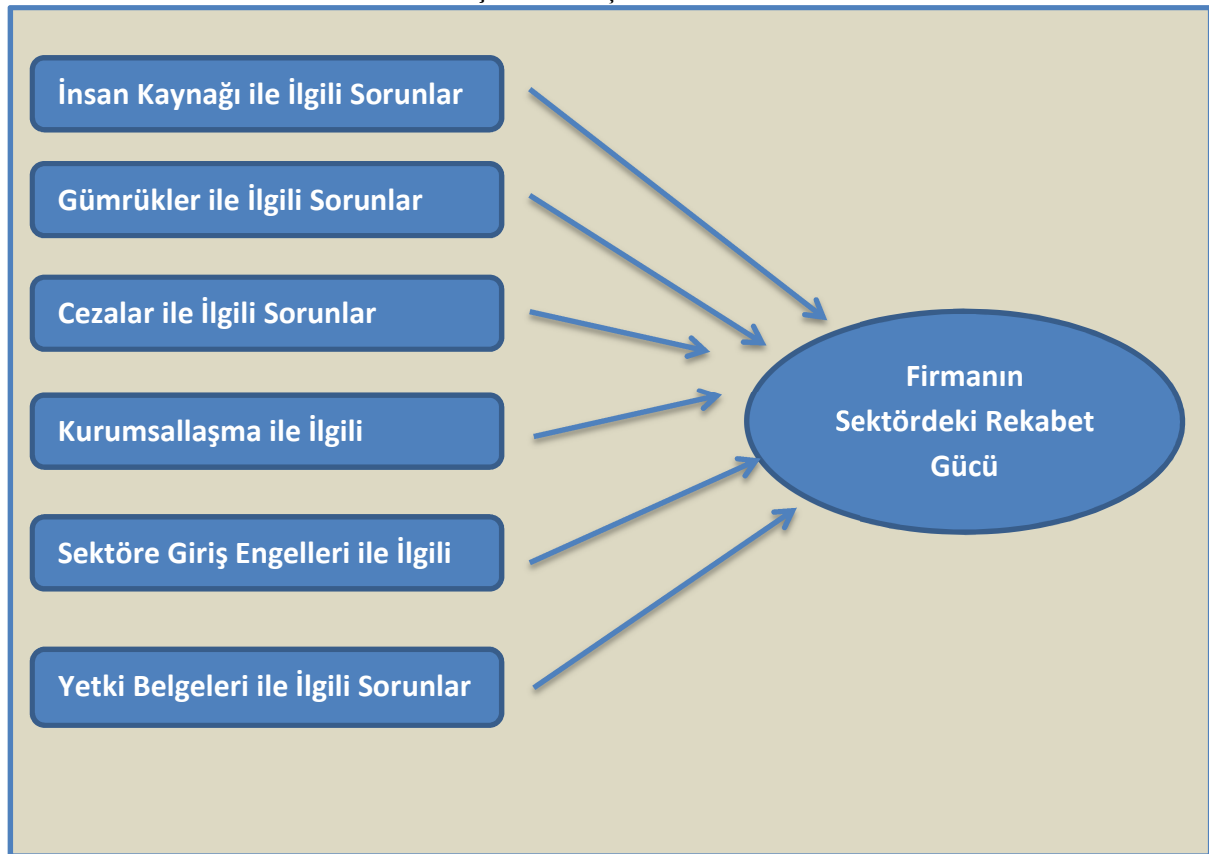
Tablo 8.'de belirtilen verilere göre, firmaların genellikle 11-25 yıl arasında kuruldukları görülmektedir. Veri analizi sonucu ortalama firma yaşı 17 olarak bulunmuştur. Sadece 2 firmanın 50 yaş üstü olduğu tespit edilmiştir.



### 3.2. Araştırma Metodolojisi

Araştırmanın ana kütlesi İstanbul’da faaliyet gösteren UND üyesi karayolu taşımacılığı firmaları olarak belirlenmiş olup, 192 firmaya anket uygulanmıştır. Örneklem kümesine uygulanmış olan anket, uluslararası literatürde kabul görmüş, Likert ölçeği olarak bilinen tutum ölçeği kullanılacak şekilde hazırlanmıştır. Anketin tasarlanmasında örneklem kümesinin gerçekleri dikkate alınmıştır. Tasarlanan anket firma yetkilileri ile bireysel anket cevaplama şeklinde uygulanmıştır. Yapılan görüşmelerden elde edilen anketler, UND tarafından toplanmıştır. Verilerin toplanması sırasında yüz yüze görüşme, mülakat ve e-posta yoluyla bildirim yöntemleri kullanılmıştır. Araştırmacılar, sınıflandırılan verileri bilimsel olarak teste tabi tutarak, problemin tanımlanmasına hizmet edecek bilimsel araştırma yöntemlerini kullanmak suretiyle analizi gerçekleştirmiştir. Araştırmanın yapısal geçerliliği ve güvenilirliği araştırılmıştır. Son kısımda ise, istatistiksel analiz sonuçları ve hipotez testleri yer almaktadır.

Şekil 1: Araştırma Modeli



Araştırmanın bağımlı değişkeni “firmanın sektördeki rekabet gücü” olup, bağımsız değişkenlerle ilişkili hipotezler Tablo 9’da özetlenmiştir.





**Tablo 9. Hipotezlerin Özeti**

H <sub>1</sub>	İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları) Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>2</sub>	Gümrükler ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>3</sub>	Cezalar ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>4</sub>	Kurumsallaşma ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>5</sub>	Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>6</sub>	Yetki Belgeleri ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.

### 3.3. Güvenilirlik Analizi

Yapılan güvenilirlik analizi sonucunda Cronbach's Alpha değeri genel olarak kabul görülen 0,70 değerinin çok üzerinde olan 0,896 olarak bulunduğu için anketin iç güvenilirliğinin yeterli seviyede olduğu tespit edilmiştir. Analiz sonuçlarında herhangi bir sorunun çıkarılması iç güvenilirlik değerlerine katkı sağlamadığı için, soru eksiltmesini gerektirecek bir bulguya rastlanmamıştır. Güvenilirlik testine ait analiz sonuçları Tablo 10'da özetlenmiştir.

**Tablo 10: Güvenilirlik Analizi**

GÜVENİLİRLİK ANALİZİ			SORU-TOPLAM İSTATİSTİKLERİ			
Cronbach's Alpha	Boyut	Sorular	Silinirse Ölçek Ortalaması	Silinirse Ölçek Varyansı	Düzeltilen Soru-Toplam Korelasyon	Silinirse Cronbach's Alpha
,896	<b>Firmanın Sektördeki Rekabet Gücü</b>	<b>Soru 14</b>	63,1823	92,433	,423	,894
	<b>İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları)</b>	<b>Soru 15</b>	62,5937	88,504	,622	,887
		<b>Soru 16</b>	62,7552	87,484	,601	,888
		<b>Soru 17</b>	62,8125	87,797	,615	,887
	<b>Gümrüklerle İlgili Sorunlar</b>	<b>Soru 18</b>	62,7292	86,230	,754	,883
		<b>Soru 19</b>	62,6615	86,801	,745	,883
		<b>Soru 20</b>	62,9323	87,142	,593	,888
	<b>Yetki Belgesi ile İlgili Sorunlar</b>	<b>Soru 21</b>	62,9844	86,026	,609	,887
		<b>Soru 22</b>	63,0208	86,052	,573	,889
	<b>Cezalar ile İlgili Sorunlar</b>	<b>Soru 23</b>	62,7344	86,657	,732	,884
		<b>Soru 24</b>	62,6927	86,832	,680	,885
		<b>Soru 25</b>	63,7344	88,102	,422	,896
	<b>Kurumsallaşma ile İlgili Sorunlar</b>	<b>Soru 26</b>	63,2135	88,274	,515	,891
		<b>Soru 27</b>	63,0521	90,249	,475	,892
<b>Soru 28</b>		63,0521	89,453	,433	,894	
<b>Sektöre Giriş ile İlgili Sorunlar</b>	<b>Soru 29</b>	63,6615	92,319	,305	,899	



### 3.4. Çoklu Regresyon Analizi

Çalışmada, bağımlı değişken olan Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünde meydana gelen değişimin, bağımsız değişken olarak yer alan İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları), Gümrükler ile İlgili Sorunlar, Yetki Belgeleri ile İlgili Sorunlar, Cezalar ile İlgili Sorunlar, Kurumsallaşma ile İlgili Sorunlar, Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar tarafından nasıl açıklandığını belirlemek için çoklu regresyon analizi yapılmıştır. Tablo 11’de görüldüğü üzere model genel olarak anlamlıdır.

**Tablo 21:** Anova Tablosu

Model		Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Ortalama Karesi	F	Sig.
1	<b>Regresyon</b>	24,980	6	4,163	7,858	,000
	<b>Artık Değer</b>	98,015	185	,530		
	<b>Toplam</b>	122,995	191			

192 anketten oluşan veri seti üzerinde regresyon analizi uygulanmış olup, araştırma modelinde yer alan altı boyuttan beş tanesinin firmaların sektördeki rekabet gücü üzerinde etkili olduğu istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. Bu boyutlar aşağıda listelenmiş olup Tablo 12.’ de boyutların regresyon analiz sonuçları ayrıntılı olarak verilmiştir.

1. İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları)
2. Gümrüklerle İlgili Sorunlar
3. Yetki Belgesi ile İlgili Sorunlar
4. Cezalar ile İlgili Sorunlar
5. Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar

**Tablo 32:** Değişkenlerin Katsayıları

Model	Katsayılar		Standardize Katsayılar	t	Sig.	
	$\beta$	Std. Hata	$\beta$			
1	<b>Sabit</b>	1,764	,359		4,914	,000
	<b>İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları)</b>	,100	,093	,182	1,871	,086
	<b>Gümrüklerle İlgili Sorunlar</b>	,202	,104	,205	1,939	,054
	<b>Yetki Belgesi ile İlgili Sorunlar</b>	,153	,070	,190	2,167	,032
	<b>Cezalar ile İlgili Sorunlar</b>	,106	,105	,109	1,713	,072
	<b>Kurumsallaşma ile İlgili Sorunlar</b>	,019	,069	,021	,277	,782
	<b>Sektöre Giriş ile İlgili Sorunlar</b>	,174	,080	,170	2,175	,031

Tablo 12’ de görüldüğü gibi beş boyut %10 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlıdır.



#### 4. SONUÇ

Mevzuatın Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Yapan Türk Firmaların Rekabet Gücüne Etkisini araştıran bu çalışmada başlangıçta altı boyut esas alınmış olup, yapılan istatistiksel analizler sonucunda bu boyutlardan beş tanesi bilimsel olarak anlamlı bulunmuştur. Bu sonuç; sektörde uzun süredir mevzuata yönelik eleştirilerin bilimsel temele oturmasını sağlamıştır. Sonuç olarak; altı hipotezin beş tanesi % 5 anlamlılık düzeyine göre anlamlı olarak bulunduğu gerekçesi ile kabul edilmiş olup bir tanesi reddedilmiştir. Kabul edilen hipotezler Tablo 13’de gösterilmiştir.

**Tablo 13:** Kabul Edilen Hipotezler

H <sub>1</sub>	İnsan Kaynağı ile İlgili Sorunlar (Araç Kullanıcıları) Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>2</sub>	Gümrükler ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>3</sub>	Cezalar ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>5</sub>	Sektöre Giriş Engelleri ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.
H <sub>6</sub>	Yetki Belgeleri ile İlgili Sorunlar Firmanın Sektördeki Rekabet Gücünü negatif yönde etkiler.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ndan alınan verilere göre 2014 yılında uluslararası karayolu eşya taşımacılığı yapmak üzere C türü (C1,C2,C3) yetki belgesi alan firma sayısında önceki yıla göre % 5 civarında bir artış gözlenirken, R2 ve L2 yetki belgeli firma sayılarında hemen hemen değişim olmadığı görülmektedir. Bu tespit; 2014 yılında açıklanan 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında öngörülen “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm” Eylem Planı ile hedeflenen “sektörel dönüşümün” henüz başlayamadığını ortaya koymaktadır (10. Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2013)

Mevcut yasal çerçeve içerisinde, karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı faaliyeti gerçekleştirmekte olan firmaların “kurumsallaşma” konusunda çeşitli sıkıntılar yaşadıkları görülmektedir.

Üretim ve ihracat firmalarının faydalandığı desteklerden doğrudan yararlanamayan sektördeki firmalar, mevzuattan kaynaklanan bazı yükümlülüklerini (zorunlu filo yatırımı, çevre dostu araç yatırımı, nitelikli personel istihdamı vb.) yerine getirmek zorunda olduklarından faaliyetlerini sürdürmeleri risk altındadır. Sektörün genel operasyonel performansı mevcut sektör koşullarını olumsuz etkilemektedir.

Uluslararası taşıma performansımıza baktığımızda, 22 sınır kapısından gerçekleştirilen karayolu ve ro-ro taşımalarının, son 10 yılda 400 bin seferden, yaklaşık 1,5 milyon sefere ulaştığını görmekteyiz. Ancak, özellikle küresel kriz sonrası daralan pazarlar ve artan rekabet ortamının getirdiği şartlar altında, ülkemiz karayolu taşımacılarının pazar payının, göreceli oranda daraldığı da tespit edilmiştir (UND, 2012: 1-110).

Yabancı plakalı araçlar konusu özellikle son birkaç senedir sektör gündeminde üst sıralarda yer almaktadır. Mevcut resmi istatistiklere göre, tüm sınır kapılarından gerçekleştirilen ihracat yükü taşımalarında Türk araçlarının payı son 5 yılda göre % 84’ten % 80’e inerken (Irak hariç istatistiklerde, Türk firmalarının payı % 70’lere inmiştir), yabancı araçların ihrac pazarımızdaki payı ise son 5 yılda % 10’dan fazla artış kaydetmiştir(UND, 2012: 1-110). 2008 yılında Türkiye’den AB’ye gerçekleştirilen toplam 400.000 taşımanın 335.000’i Türk plakalı araçlarla yapılırken, 65.000’i yabancı araçlar ile yapılmıştır. 2014’e



gelindiğinde, Türkiye’den Avrupa pazarlarına yönelik taşımalar toplamı 500.000’e çıkan Avrupa taşımamızın 310.000’i Türk plakalı araçlarca gerçekleşirken, yabancı araçların payının 190.000’e çıktığı görülmektedir. Benzer bir pazar kaybı, İran, Gürcistan gibi yakın komşu ülkelerin taşımacılarının ülkemiz yük pazarında artan payları ile Doğu sınır kapılarımızdan gerçekleşen taşıma performansımıza da yansımaktadır (UND, 2012: 1-110).

Yurtdışında ve yurtiçinde oluşan haksız rekabet ortamı, sektör firmalarının performansına doğrudan yansımakta; yaşanan pazar kayıpları, örneğin; Avrupa Birliği’nin mesleğe giriş kurallarına kıyasla, “mali şartlar” bakımından çok daha katı kurallara uyumu gerektiren mevcut Karayolu Taşıma mevzuatında, sektörün geleceğini koruyabilecek bazı yeni düzenlemelere ihtiyaç doğurmaktadır. Değer bazında % 43’ü karayoluyla taşınan ihracatımızın performansı, sektörün performansı ile doğrudan ilintilidir. Bu nedenle, ülkemizin temel hedefi olan “500 milyar dolarlık ihracat ve 2,5 trilyon dolarlık GSMH ile dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girmesi” için güçlü bir ulaştırma ve lojistik sektörüne ihtiyaç vardır (UND, 2012: 1-110).

2023’e yönelik stratejik hedeflerimizden biri de; ülkemizin dünya hizmet ticaretinden aldığı payın artırılması ve hizmet sektörlerindeki ihracat gelirlerimizin 150 milyar dolara çıkarılmasıdır. Bu hedefin yaklaşık yarısını sağlayacak taşımacılık sektörünün mevzuatta yapılacak iyileştirmelerle hizmet yelpazesini geliştirmek, nitelikli personel istihdam ederek kurumsal yapısını geliştirmek gibi tedbirleri hayata geçirerek rekabet gücünü artırması için desteklenmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

## **KAYNAKÇA**

Agility. (2014). *Agility Emerging Markets Logistics Index 2014*. Transport Intelligence.

Bayraktutan, P. D., Tüylüoğlu, D. D., & Özbilgin, A. G. (2012). Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi:Kocaeli örneği . *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 61-71.

“4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu”, Resmi Gazete, 19.7.2003 Sayı: 25173.

“Karayolu taşıma yönetmeliği”, Resmi Gazete, 11.06.2009 Sayı: 27255.

“Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Eğitimi Yönetmeliği”, Resmi Gazete, 03.09.2004 Sayı: 25572.

Müsiad. (2013). *LOJİSTİK SEKTÖR RAPORU*. İstanbul: Müsiad.

TBMM (2013), Onuncu Kalkınma Planının (2014 - 2018) Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına Sunulduğuna Dair Başbakanlık Tezkeresi İle Plan Ve Bütçe Komisyonu Raporu, , Haziran, Ankara.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), “Vizyon 2023 Arama Konferansı, 18-20 Ocak 2012, Antalya, ss.1-110.