

Hatay'da Bahçe Ürünleri Taşımacılığının Durumu ve Sorunları

Elif ERTÜRK, Ahmet Erhan ÖZDEMİR, Mustafa TURACI, Nilay ŞAHİN

Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Bahçe Bitkileri Bölümü, 31034,
Alahan/HATAY

Özet

Hatay ilinin Antakya merkez, İskenderun, Reyhanlı ilçelerinde Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin (UND) bünyesinde, faaliyet gösteren 84 taşımacılık işletmesiyle yapılan anketlerin değerlendirildiği bu araştırmada, meyve ve sebze taşımacılığı sektörünün yapısı ve sorunları incelenmiş, çözüm önerileri sunulmuştur. Araştırma anketleri 2000 yılı Ekim ile 2001 yılı Haziran ayları arasında yapılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre anketimize yanıt veren işletmelerden %74,8'i meyve ve sebze taşımacılığı yaparken, %25,1'i meyve ve sebze taşımacılığı yapmamaktadır. Hatay ilinde bulunan işletmelerin %93,6'sı yurt dışına, %6,4'ü ise hem yurt dışına hem de yurt içine taşımacılık yapmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Meyve, sebze, taşımacılık, dışsatım

Giriş

Üretilen meyve ve sebzeler üretici-komisyoncu ve/veya toptancı-hal-pazarıcı ve/veya tüketici gibi aşamalardan sonra tüketiciye ulaşmaktadır (Olgun ve Işıklı 1992).

Ülkemiz koşulları bakımından günümüzde yaş meyve ve sebze dış satımında en önemli ve aynı derecede zorunlu hizmet alanlarından birisi taşımacılıktır. Taşıma hizmeti uygun ulaştırma sistemi ve taşıma araçları ile sağlanabilmektedir (Karabağlı ve ark. 1989).

Üretimden tüketime kadar uygulanacak bilinçli ve planlı bir programla dış satımımız kalite ve kantite olarak artırılabilir. Yaş meyve ve sebze dış satımımızda görülen konuyla ilgili sorunlar ambalajlama, depolama ve taşıma gibi destek hizmeti veren sektörlerin sağlıklı bir yapıda olmamaları olarak gösterilebilir (Gündüz 1993).

Ürünler hangi şekilde taşınırsa taşınırlar belirli prensiplere göre hareket edilmektedir. Bütün taşıma işlerinde ürünün, bozulmaması ve kalitenin kaybolmaması için korunması gerekmektedir. Bu koruma faaliyeti, ürünün örselenmeden taşınması ile beraber kışın dondan ve yazın sıcak havadan muhafazayı da içine alır. Ürünlerin taşıma esnasında korunmasında vasıtanın soğuk hava tesisatı önemlidir. Buna ek olarak ürünün belirli merkezlere bozulmadan ulaştırılmasında, vasıtanın sürati de dikkatle göz önünde bulundurulması gereken bir konudur. Kısa zamanda bozulan ürünlerin taşıma esnasında bozulmaması ve özelliklerinin kaybolmaması için soğuk hava tesisleri ile koruma tedbirlerinin alınması taşıma masraflarını önemli derecede yükseltmektedir (Yurdakul 1996).

Ülkemize yıllık 1,5 milyar dolarlık döviz girdisi ile ekonomimize katkısı önemli boyutlarda olan uluslararası karayolu taşımacılığının önemi büyüktür. Ayrıca, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) RO-RO filosunun, Akdeniz'in 2., Dünyanın 6. büyük filosuna sahip olduğu bildirilmiştir (Anonim 2000).

Hatay ilinde Antakya merkez ilçe, Dörtöy, Erzincan, İskenderun ve Samandağ ilçelerinde toplam 23 tane paketleme evi saptanmıştır (Özdemir ve Kaplankıran 2001). Bunların yanında bir o kadarda ilkel koşullarda pazara hazırlanıp özellikle dış pazarlara

meyve ve sebze gönderen işletme mevcuttur. Hatay İli yetiştiricilik, pazara hazırlama ve taşıma konularında oldukça önemli bir konumdadır. Ancak, yetiştiricilik, derim, taşıma ve muhafaza konularındaki sorunlar önemli boyuttadır.

Meyve sebze üretim ve taşımacılığı yönüyle özellikle Türkiye için önemli bir pazar olan Ortadoğu ülkelerine yakınlığı bakımından, bir sınır şehri olan Hatay ili önem arz etmektedir (Şahin ve Özdemir 2001). Hatay ili ve ilçelerinde ekolojik özellikleri nedeniyle bir çok meyve tür ve çeşidi ticari olarak yetiştirilmektedir. İlin, deniz, kara ve nispeten demiryolu ulaşımına uygun bir konumda olması ve özellikle Ortadoğu dış pazarlarına yakınlığı ve buradan meyve ve sebze dış satımının düşük maliyetlerle yapılabilmesi önemli avantajlarıdır (Şahin ve ark. 2002).

Gerek üretim bölgesi olarak ve gerekse bir sınır şehri olan Hatay Cilvegözü ve Yayladağı sınır kapıları ile İskenderun Limanı sayesinde bir ticaret merkezi durumundadır. İlin bu konumuna bağlı olarak uluslararası taşımacılık büyük bir gelişme göstermiştir. Hatay ilinde toplam 99 adet uluslararası taşımacılık yapan işletme mevcuttur. Bu işletmelerin araç parkında toplam 88.950 ton taşıma kapasitesi mevcuttur (Anonim 2000).

Türkiye 40 milyon tonu aşan meyve ve sebze üretimiyle Dünyanın önemli üretici ülkelerinden birisidir. Ülkemiz rakamsal olarak önemli üretici ülkelerden birisi olmasına karşın, ürettiğinin yaklaşık %3-4'ünü dış satıma gönderebilmektedir. 2001 yılı itibariyle ülkemizin bu sektördeki dış satımı 1.420.000 tondur (Anonim 2002).

Gümrük birliğine giren ülkemizin Avrupa Birliğine tam üyeliği hedeflediği düşünüldüğünde, başta tarım kesimi olmak üzere özellikle taşımacılık sektörünün ve bunun yanında meyve ve sebze taşımacılığının olumsuz etkilenmemesi için bu sektördeki işletmelerin yapılarının ortaya konulması ve alınacak tedbirlerin belirlenmesi de önem taşımaktadır.

Bu çalışmanın amacı, ülkemiz taşımacılığında önemli bir yeri olan Hatay ili Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerinde taşımacılık sektöründeki işletmelerin mevcut durumunu saptamak, sorunlarını belirlemek, bu sorunların giderilmesine çözüm önerileri üretmek ve sektörün iç ve dış pazar potansiyelini daha iyi değerlendirmesi için alınması gerekli önlemleri belirlemektir.

Materyal ve Yöntem

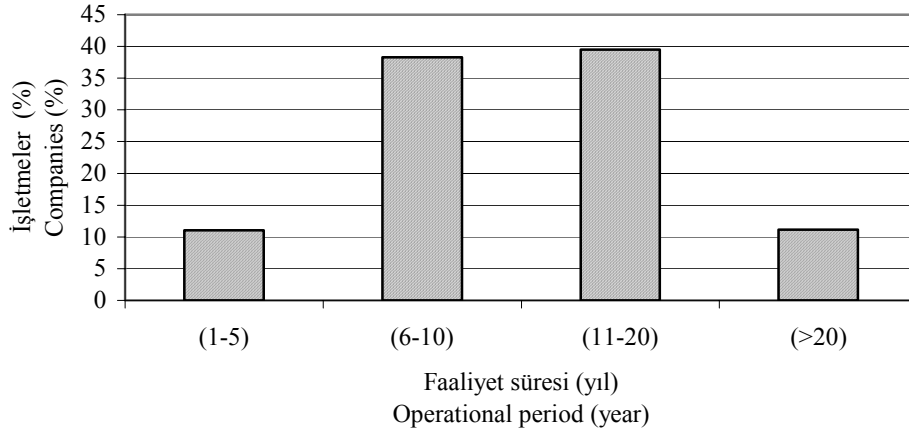
Bu araştırmanın materyalini Hatay İli Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerine kayıtlı işletmelerden anket yoluyla elde edilen birincil veriler oluşturmıştır. Araştırmada ayrıca, Hatay Tarım İl Müdürlüğü, Devlet Planlama Teşkilatı, Hatay Ticaret Odası ve UND ile konuyla ilgili yapılmış çalışmalardan elde edilen bilgiler de kullanılmıştır.

UND'ne kayıtlı 99 işletmeden Hatay İli Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerine bağlı olan 84 işletmeden anket yöntemiyle bilgiler derlenmiştir. Araştırma anketleri 2000 yılı Ekim ile 2001 yılı Haziran ayları arasında yapılmıştır. Yapılan ankette taşımacılık yapan işletmelerin yapısı, faaliyet süreleri, büyüklüğü, taşıma kapasiteleri, personellerinin teknik düzeyi, işletme sahiplerinin sektöre bakış açıları, ürünleri dış pazarlara ulaştırma yapısı ve yolları ile ilgili sorunlara yönelik sorular yöneltilmiş ve elde edilen veriler değerlendirilip yorumlanmıştır.

Bulgular ve Tartışma

Ankete katılan işletmelerin %11.1'i 1-5 yıl, %38.3'ü 6-10 yıl, %39.5'i 11-20 yıl ve %11.2'si 20 yıl üzerinde faaliyette olduğu saptanmıştır (Şekil 1).

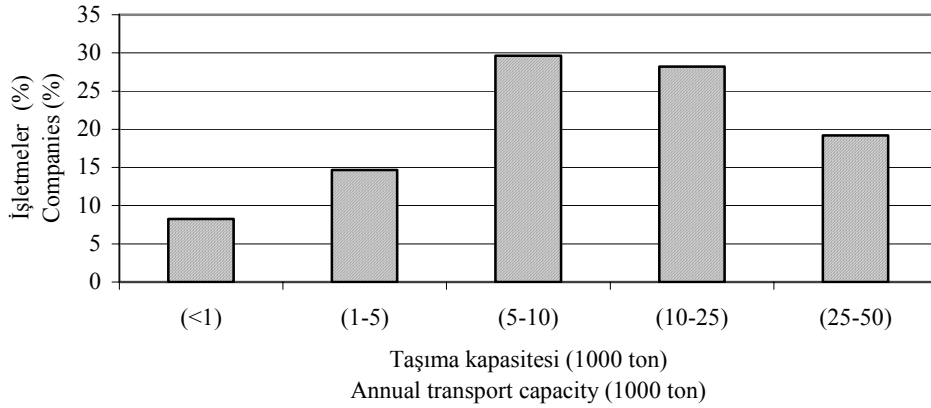
HATAY'DA BAHÇE BİTKİLERİ TAŞIMACILIĞI



Şekil 1. Antakya, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerindeki Bahçe ürünü taşımacılığı yapan işletmelerin faaliyet süresi grupları (%)

Figure 1. The operational period groups of companies transporting horticultural crops in Antakya, İskenderun and Reyhanlı

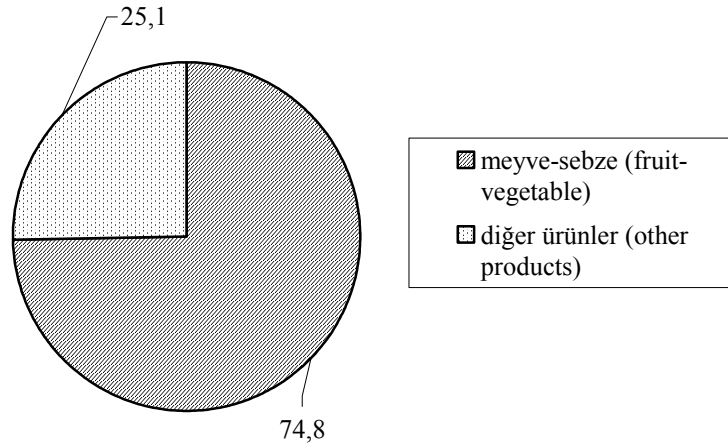
İşletmelerin taşıma taşıma kapasiteleri 1000 tonun altında olanların %8,3, 1000-5000 ton arasında olanların %14,7, 5000-10.000 ton arasında olanların %29,6, 10.000-25.000 ton olanların %28,2, 25.000-50.000 ton arasında olanların %19,2 olduğu saptanmıştır (Şekil 2).



Şekil 2. Antakya, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerinde bulunan işletmelerin yıllık taşıma kapasiteleri.

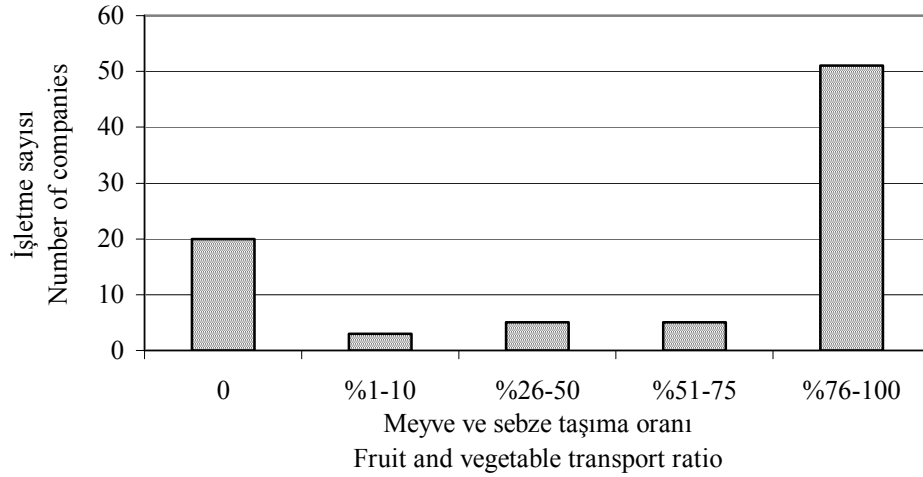
Figure 2. Annual transport capacity of companies in Antakya, İskenderun and Reyhanlı

Ankete olumlu yanıt veren işletmelerden %74,8'i meyve ve sebze taşımacılığı yaparken, %25,1'i meyve ve sebze taşımacılığı yapmamaktadır (Şekil 3).



Şekil 3. Meyve ve sebze taşımacılığı yapan işletmelerin ürün çeşitliliği
Figure 3. The crop profile of companies in fruit-vegetable transport

Yapılan taşımacılıkta meyve ve sebze taşımacılığı yapmayan işletme sayısı 20 iken, toplam taşımacılık içerisinde meyve ve sebze taşımacılığı, %51–75 arasında olan işletme sayısı 5 ve %76–100 arasında olan işletme sayısı 51 olarak belirlenmiştir (Şekil 4).



Şekil 4. Antakya, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerindeki işletmelerin meyve ve sebze taşıma oranları

Figure 4. Fruit and vegetable transport ratios of companies in Antakya, İskenderun and Reyhanlı

Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerinde bulunan işletmelerin %93,6'sı yurt dışına, %6,4'ü ise hem yurt dışına hem de yurt içine taşımacılık yapmaktadır. Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerinde ambalajlanan yurt dışına gönderilen

HATAY'DA BAHÇE BİTKİLERİ TAŞIMACILIĞI

meyve ve sebzelerin taşınması kara yolu ile frigorifik kamyonlarla (%98,6) ve deniz yolu ile soğutmalı odalara sahip gemilerle (%1,4) yapılmaktadır.

Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerinde faaliyet gösteren işletmeler mevsimine ve müşteri isteğine göre her türlü meyve ve sebze taşıdıklarını belirtmişlerdir. Bununla birlikte İşletmelerin %78,1'i ağırlıklı olarak meyve taşımacılığı yaparken, %21,9'u sebze taşımaktadır. Taşımacılığı yapılan meyveler içerisinde en fazla turuncgiller, şeftali, nar, armut, erik, elma, kiraz, vişne, üzüm taşınırken, sebzeler içerisinde domates, soğan, biber, patlıcan, maydanoz, patates, marul ve havuç taşınmaktadır (Çizelge 1).

Çizelge 1. İşletmelerin yıllık toplam meyve ve sebze taşıma oranları

Table 1. Annual fruit and vegetable transport ratio of companies

Ürün Product	İşletmeler (%) Companies (%)
Meyve (Turuncgiller, şeftali, nar, armut, erik, elma, kiraz, üzüm) Fruit (Citrus, peach, pomegranate, pear, plum, apple, sweet cherry, grape)	78.1
Sebze (Domates, soğan, biber, patlıcan, maydanoz, patates, marul, havuç) Vegetable (Tomato, onion, pepper, eggplant, parsley, potato, lettuce, carrot)	21.9

Ankete katılan işletmelerin %84,0'ü meyve ve sebzeleri aynı vasıtada karışık olarak taşırken, %16,0'sı ayrı taşımaktadır (Çizelge 2). Karışık olarak taşınan ürünler; turuncgiller, elma, armut, üzüm, şeftali, kayısı, erik, kiraz, kavun, domates, biber, patlıcan, marul, havuç, , soğan, pırasa, sarımsak, patates, maydanoz, nane, dereotu, semizotu, gibi meyve ve sebzelerdir.

Çizelge 2. Karışık taşımacılık yapan işletme sayısı ve oranları (%)

Table 2. The number and ratio of companies which transport mixed load

	İşletme sayısı (Number of companies)	İşletmeler (%) Companies (%)
Karışık ürün taşıyan Mixed load	44	69,8
Ayrı ürün taşıyan Non-mixed load	19	30,2

Karışık taşıma yapan işletmelerin %6,6'sı sorun olduğunu, %73,4'ü sorun olmadığını, %20,0'ı bazen sorun olduğunu bildirmişlerdir. Ancak, araştırma sonuçlarımız, Hatay ilinden yurtdışına ve/veya yurtiçine yapılan frigorifik taşımacılıkta karışık yüklemenin bilinçli bir şekilde yapılmadığını ve uluslararası standartlara uygun olarak, ürünlerin fizyolojik özellikleri ve yapılan araştırma sonuçları ile pazar gözlemleri göz önünde bulundurularak belirlenmiş karışık yükleme gruplarına uyulmadığını göstermiştir.

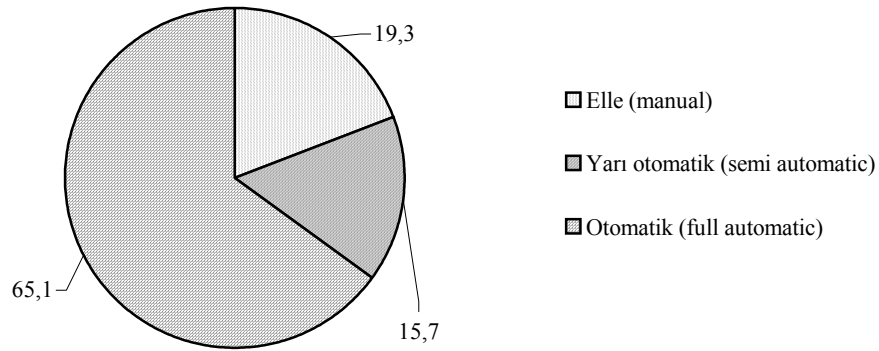
Antakya merkez, İskenderun ve Reyhanlı ilçelerinde frigorifik kamyonlarda yapılan karışık taşımada havalandırma, sıcaklık, nem ayarlarının belirlenmesinde işletmelerin, %34,5'de ihracatçı firma tarafından belirlenmekte, %53,4'ünde taşınan meyve ve sebzelerin sıcaklık ve nem isteklerinin ortalaması alınmakta, %1,7'sinde sıcaklık ve nem çabuk bozulabilen ürüne göre ayarlanmakta, %7,2'inde sıcaklık ve nem isteği benzer

ürünler taşınmakta, %1,4'ünde ise taşıma koşullarını çoğunluğu oluşturan ürüne göre ayarlamaktadır (Çizelge 3). Bu durum frigorifik taşımacılıkta meyve ve sebzeler için uygun taşıma koşullarının yeterince sağlanmadığını göstermektedir.

Çizelge 3. Karışık taşımada sıcaklık, nem ve havalandırma değerlerinin belirlenmesi
Table 3. The determination of temperature, relative humidity, air circulation levels in mixed load transportation

	İşletmeler (%) Companies (%)
İhracatçı firma belirliyor Based on exporter requirements	34,5
Ortalama alınıyor Based on average	55,1
Çabuk bozulan meyve-sebzeye göre Based on perishable fruits and vegetables	1,7
Sıcaklık ve nem isteği benzer ürün taşıma Transporting products having similar requirements for temperature and humidity	7,2
Çoğunluğu oluşturan ürüne göre Based on majority of products	1,4

Frigorifik kamyonlarla yurt içi ve yurt dışına yapılan taşımacılık sırasında sıcaklık, nem, taze hava sağlanması ve havalandırma gibi faktörlerin kontrolünü elle yapan işletmelerin oranı %19,3, yarı otomatik olarak yapan işletmelerin oranı %15,7, otomatik olarak yapan işletmelerin oranı ise %65,1'dir (Şekil 5).



Şekil 5. Taşımacılık sırasında frigorifik kamyonlarda sıcaklık, nem, taze hava temini ve havalandırma kontrollerinin yapılaş şekillerine göre oranları.

Figure 5. Type of temperature, relative humidity, air circulation control during transport

Taşımacılığı yapılan ürünlerde ambalaj materyali olarak tahta kasa, plastik kasa, karton kutu ve file torbalar kullanılmaktadır. Taşınan ürünlerin ambalaj materyalleri

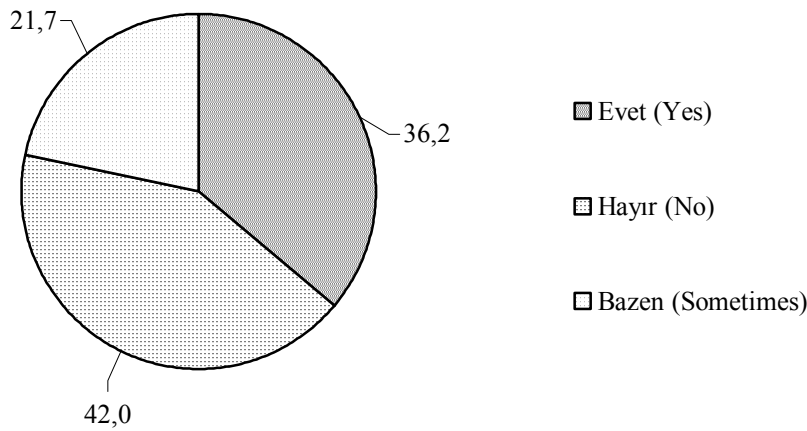
HATAY'DA BAHÇE BİTKİLERİ TAŞIMACILIĞI

konusunda, taşımacılık yapan işletmeler tarafından herhangi bir sorunları olmadığı belirtilmiştir.

Ambalajlanan meyve ve sebzelerin taşınmasında yüklemeyi işletmeler tamamı ile (%68,6) veya kısmen (%2,9) kendi yaparken, %28,5'unda yüklemeyi ihracatçı firma yapmaktadır.

Meyve ve sebzelerin taşınması sırasında, özellikle frigorifik taşımacılıkta, yollarda kalite kontrol konusunda herhangi bir uygulama yapılmadığı bildirilmiştir. Özellikle yurt dışına yapılan taşımacılıkta ülkeden çıkarken kontrolden sonra mühürlendiği için ürünün gideceği ülkenin gümrük kapısından girene kadar mühür sökülemediğinden, yollarda kalite kontrol yapılamamaktadır.

Ankete olumlu yanıt veren işletmelerin %36,2'si paketlenen ürünün tüketici pazarına taşınması sırasında bozulmalar olduğunu, %42,0'ı bozulmaların olmadığını, %21,7'si bazen bozulmaların olduğunu bildirmiştir (Şekil 6).

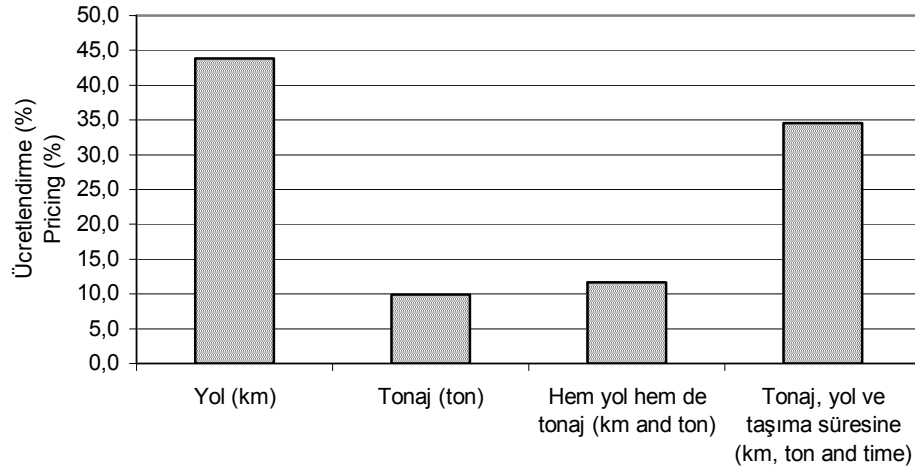


Şekil 6. Taşınan ürünlerin tüketici pazarına taşınması sırasında görülen bozulma oranları (%).

Figure 6. Deterioration ratio of produce during transport to arrival market (%)

İşletmelerin %43,8'i taşınan ürünlerde ücretlendirmenin yola (km) göre, %9,9'u tonaja (kg) göre, %11,7'i yol ve tonaja göre, %34,6'ı tonaj, yol ve taşıma süresine göre yapıldığı saptanmıştır (Şekil 7).

Ankete katılan işletmeler, iç veya dış pazarlara yapılan taşıma sırasında gümrük işlemleri sırasında en fazla sorunu yaşadıklarını, bunu ücret ve destekleme konularının izlediğini bildirmişlerdir. Gümrük geçişi sırasında Türk plakalı kamyonların navlun ücretlerinin, yabancı plakalı araçlara oranla yüksek olduğu, Ortadoğu pazarlarına açılan ve büyük çapta TIR filolarının seyrettiği Reyhanlı karayolunun dar ve bozuk olması zaman kayıplarına ve sık sık trafik kazalarının meydana gelmesine neden olduğu, yabancı plakalı kamyonlar için gerekli olan "Taşıma Özel İzin Belgesi" nin alınmasının çok zaman aldığı belirtilmiştir. Gümrük geçişleri sırasında yukarıda belirtilen nedenlerle meydana gelen yığılmalar ürün teslimini geciktirmektedir. Ücret konusunda ücretin zamanında alınamadığı veya eksik ücret ödendiği durumlar söz konusu olabilmektedir. Taşımacılık yapan işletmeler devletten destekleme adı altında herhangi bir teşvik almadıklarını bildirmişlerdir.



Şekil 7. Taşınan ürünlerde ücretlendirme
Figure 7. Pricing of transport produce

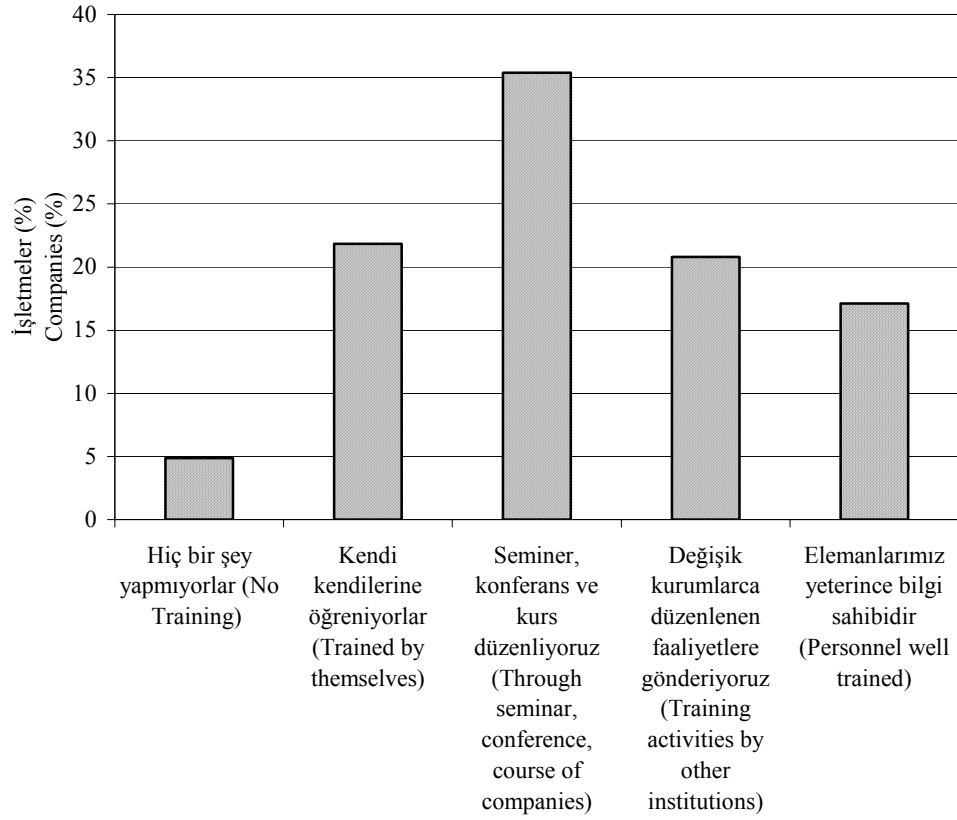
İstifleme konusunda uzun süreli taşımacılıkta, istiflerin iyi yapılmadığında ve/veya taşınması yapılan ürün ambalaj materyalinin kalitesinin iyi olmamasından kaynaklanan sorunlarla zaman zaman karşılaşmakta olduğu bildirilmiştir. Taşıtlardaki sürücüler genellikle soğutma tekniğini ve önemini iyi bilmediği ve bunun sonucu önemli miktarda ürün kayıplarının olabildiği bildirilmiştir.

Meyve, sebze ve diğer ürünlerin taşımacılığını yapan 84 işletmenin sadece 4 tanesinde ziraat mühendisi çalışmakta olduğu saptanmıştır. Ankete katılan işletmelerde taşımayı yapan sürücü ve diğer elemanların bilgi birikimi açığı konusunda, işletmelerin %4,9'u hiç bir şey yapmadıklarını, %21,8'i sürücülerin kendi kendilerine öğrendiklerini, %35,4'ü seminer, konferans, kurs düzenlediklerini, %20,8'i değişik kurumlarca düzenlenen faaliyetlere gönderdiklerini, %17,1'i elemanlarının yeterince bilgi sahibi olduklarını bildirmiştir (Şekil 8).

Meyve ve sebzelerin derim sonrası pazara hazırlama ve pazarlamasında etkin bir yeri olan taşımayı, üretim merkezleri ile tüketim merkezlerini birbirine bağlayan yol durumu, ürünlerin dayanıklılığı, taşıma şekli ve tekniği, araçların özellikleri ve kapasiteleri ile çalışanların bilgi birikimleri etkilemektedir.

Hatay'da önemli Avrupa şehirlerine ve Ortadoğuya yapılan taşımacılığın yaygın olarak karayolu ve frigorifik kamyonlar ile yapıldığı saptanmıştır. Ülkemizde meyve ve sebzelerin taşınmasının ağırlıklı olarak karayolu ile yapıldığı Güneş (1981), Selamoğlu (1984), Karabağlı ve ark. (1989), Özcan ve ark. (1995), Anonim (2000), Özdemir ve Kaplankıran (2001), Türk ve Sarı (2002) tarafından da bildirilmiştir. Kara yollarımızın altyapı yetersizliği, giriş kapılarındaki park yeri ve antrepoların yetersizliğinden kaynaklanan sorunlarda söz konusudur. Ayrıca, Hatay iline havaalanı inşası başlamış olup, pek fazla yaygın olmayan hava, deniz ve demiryolu taşımacılığının alt yapı eksiklikleri giderilip, bunların daha aktif kullanılır hale getirilmesi ile karayollarındaki aşırı yükün azaltılması mümkün olabilecektir.

HATAY'DA BAHÇE BİTKİLERİ TAŞIMACILIĞI



Şekil 8. İşletmelerin personel eğitimi
Figure 8. Training of personnel of companies

Türk araçlarının seferlerinin yabancı firmalara mensup araçlarından daha uzun zamanda gerçekleştiği ve bunun nedenleri arasında; gerek Avrupa, gerekse Ortadoğuya yapılan taşımalarda gümrük kapılarında geçiş belgelerinin yetersizliğinden ve rekabetten kaynaklanan güçlükler çıkarıldığı, vize ve geçiş belgesi sorunları, transit geçiş ücretlerinin yüksekliği özellikle Avrupa'ya yapılan Türk plakalı araçlara sınırlı bir yol yürüme izni verilmesi veya politik nedenlerden dolayı normal seyir güzergahının değiştirilmesi sayılabilir.

Yaş meyve ve sebze taşımacılığında sürücü, zaman ve taşınan ürünün muhafazası için en önemli ve büyük bir sorumluluğun altına giren kişidir. Sonuçlarımıza göre, işletmelerin %43,8'i elemanların bilgi birikimi açığı için ya hiçbir şey yapmıyor veya yeteri kadar bilgileri olduğuna inanıyor. Geriye kalan işletmelerin %56,2'si ise değişik aktivitelerle elemanlarına yardımcı olmaktadır. Ancak, sürücülerin eğitilmeleri için UND'nin üyeleri olan işletmeler ve sürücüler için eğitim programları düzenlenebilir, taşıyıcı firmalar sürücülerini eğitebilirler, sürücülerini özendirici prim ödenmesi gibi önlemler alınabilir. Hatay ili UND üye sayısı olarak 2. büyük ilimiz olmasına karşın, yaptığımız çalışmalarda sektörün en büyük sorunlarından birisinin eğitilmiş eleman eksikliği olduğu saptanmıştır. Bu sektörde istihdam edilen personel eğitilmiş olmalı veya

eğitimlerine ve verimli çalışmalarına önem verilmelidir. Üniversitelerin bünyesinde ulaştırma ile ilgili bölümlerin sayısının artırılmasıyla kara, hava ve deniz taşımacılığı sektöründe yetişmiş ara eleman ihtiyacı karşılanmış olacaktır.

Çok çabuk bozulabilen ürünlerin hızlı bir şekilde tüketici pazarlara taşınması ve taşıma sırasında miktar ve kalite kayıplarının azaltılmasını sağlama açısından palet cover şeklinde (plastik torba ile palet üzerindeki kasalar tümüye sarılıp, torba ısı ile kapatıldıktan sonra belirli oranda CO₂ gazı torbaya enjekte edilmesi) uygulanan modifiye atmosfere paketleme gibi teknikler kullanılabilir (Turacı ve Ertürk 2002).

Üzüm, kiraz, domates ve bamya gibi çabuk bozulabilen ürünlerin taşınmasında işletmeler sürücülerini sıkı bir biçimde denetlemeli ve soğutucuyu dinlenme ve uyku saatlerinde kapatmamaları konusunda uyarmalıdır. Böylece taşıma sırasında kalite kayıpları minimum bir seviyede olacaktır. Taşıt sürücülerini keyfi davranışlarda bulunmamalı, ürünleri dış pazarlara zamanında ulaştırmalıdır. Böylece özellikle pazar boşluğu olan ürünlerin iyi fiyat etmesi sağlanacak ve dış satımcımızın ve ülkemizin ticari itibarı korunmuş olacaktır.

Bugün ülkemizde meyve-sebze taşımacılığında gerek iç tüketim gerekse dış satım açısından karşılaşılan önemli sorunlardan biri hiç şüphesiz “karışık yüklemenin” bilinçli bir şekilde yapılmamasıdır (Türk ve Sarı 2002).

Araştırma sonuçlarımız ilimizden yapılan meyve-sebze taşımacılığında karışık yüklemenin (%84,0) önemli bir paya sahip olduğunu göstermiştir. Bu durum özellikle aynı tür ürünün ulaşım aracını doldurmaması ve aracı boş göndermektense boş yerlere diğer gönderilebilecek meyve-sebzelerin yerleştirilmesinden kaynaklanmaktadır. Bilinçsiz ve kuralsız olarak yapılan taşıma sonucu özellikle uzun süreli taşımacılıkta ürünlerin birbirini etkilemesi veya ortam sıcaklığının olumsuz etkisiyle önemli miktarda kalite kayıpları meydana gelmektedir (Özelkök 1988). Ancak, zorunluluk hallerinde kısa süreli taşımalar için karışık taşımanın, karışık olarak taşınabilecek meyve ve sebzeler için uygun olup, uzun süreli taşımalarda sorunların çıkabileceği bildirilmiştir (Karaçalı 2002; Kaynaş 1996).

Taşıma sırasında meydana gelen ürün kayıplarının azaltılması için, uluslararası standartlara uygun olarak, ürünlerin fizyolojik özellikleri ve yapılan araştırma sonuçları ile pazar gözlemleri göz önünde bulundurularak meyve ve sebzeler için oluşturulan karışık yükleme gruplarına uyulması konusunda sektör çalışanlarının bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Karışık yüklemede genel prensip ürünlerin taşıma açısından isteklerini göz önünde bulundurmadır. Bu istekleri sıcaklık, atmosfer bileşimi, oransal nem, kokuya karşı duyarlılık ve etilen gibi fizyolojik olarak aktif olan gazlara karşı reaksiyonlar olarak sıralayabiliriz.

Çok uzun süreli taşımalarda özellikle deniz yolu taşımacılığında karışık yüklemede ürünler ne kadar uyumlu olurlarsa olsunlar risk daima göz önünde tutulmalı ve tek ürün yüklenmesine özen gösterilmelidir. Karışık yüklemede şayet herhangi bir şekilde SO₂ jeneratörleri kullanılıyorsa bu taktirde üzümler tek ürün olarak taşınmalı ve karışık yüklemeye asla gidilmemelidir. Ayrıca, karışık yüklemede sıcaklık her zaman üşüme zararına duyarlı ürünler göz önünde bulundurularak, taşıma sıcaklığı yüksek olan ürüne göre ayarlanmalıdır. Nitekim, Türk (1988)’ün yaptığı çalışma sebze taşımacılığında, özellikle biber ve patlıcan gibi ürünlerde düşük taşıma sıcaklığından dolayı meydana gelen üşüme zararının önemli olduğunu ortaya koymuştur.

The Status and Problems of Horticultural Products Transport in Hatay Province

Summary

In this study, by the evaluation from the questionnaires filled out by 84 transport companies associated with International Transport Association, the structure and problems of fruit and vegetable transport in Antakya, İskenderun and Reyhanlı, Hatay Province were investigated and problem solving solutions were offered. The questionnaires were filled out from October, 2000 to June, 2001. According to data obtained, 74,8% of the companies participated to survey transport fruit and vegetable, 25,1% of them transport products other than fruit and vegetable. The 93,6% of companies in Hatay transport products only to international markets and 6,4% of them transport to both international and national markets.

Key words: Fruit, vegetable, transport, export

Kaynaklar

- Anonim, 2000. Sektör Raporu (1999-2000). Uluslar arası Nakliyeciler Derneği, 236 s.
- Anonim, 2002. <http://www.igeme.org.tr>
- Gündüz, M., 1993. Yaş Meyve ve Sebze İhracatında Soğuk Zincirin Önemi ve Mevcut Yapının İncelenmesi. İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara, 82 s.
- Güneş, T. 1981. Tarımsal Pazarlama. Türkiye II. Tarım Kongresi, T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı., 19-22 Ekim, Ankara, 441-468.
- Karabağlı, A., Şenel, D., Ergün, N., Arıkbay, C., Yıldırım, Ş. 1989. Türkiye'de Yaş Meyve ve Sebzelerin İç ve Dış Pazarlaması İle İlgili Altyapının İyileştirilmesi. Milli Produktivite Merkezi Yayınları No: 388, Ankara, 94 s.
- Karaçalı, İ., 2002. Bahçe Ürünleri Muhafazası ve Pazarlanması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, No: 494, İzmir, 469 s.
- Kaynaş, K., 1996. GAP Bölgesindeki Sebzelerin Muhafazası ve Pazara Hazırlanması. GAP I. Sebze Tarımı Sempozyumu, Şanlıurfa, 292-301.
- Olgun, F.A. ve Işıklı, E., 1992. Ege Bölgesi Tarımı Açısından Önem Taşıyan Bazı Meyvelerin Üretim-Değerlendirme ve Pazarlama Sorunları İle Çözüm Önerileri. Türkiye 1. Ulusal Bahçe Bitkileri Kongresi, Cilt 1, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi, 13-16 Ekim, İzmir, 337-338.
- Özcan, M., Ertürk, E. ve Özkahraman, F., 1995. Karadeniz Bölgesi Meyve Sebze Yetiştiriciliğinde Hasat Sonrasında Oluşan Ürün Kayıplarını Azaltma Yolları. Karadeniz Bölgesi Tarımının Geliştirilmesinde Yeni Teknikler Kong., 10-11 Ocak, Samsun, 261-268.
- Özdemir, A. E., Kaplankıran, M. 2001. Hatay İlinde Paketleme Evlerinin Yapısal Özellikleri. Derim 18 (1), 2-16.
- Özelkök, S., 1988. Meyve-sebzelerin Soğukta Taşınması. Gıda İşleme ve Saklanması Soğuk Tekniği Uygulamaları Semineri, 20-21 Nisan 1987, İstanbul, 177-189.
- Selamoğlu, F., 1984. Tarım Ürünleri Dışarıda Taşıma Sorunları. Tarım Ürünleri Dış Pazarlaması Sempozyumu 7-9 Kasım, Adana, 169-171.
- Şahin, N. ve Özdemir, A.E., 2001. Antakya Yöresinde Meyve ve Sebze Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Sorunları. Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Bahçe Bitkileri Bölümü, Bitirme Tezi, 33s.

- Şahin, N., Özdemir, A.E., Ertürk, E., 2002. Hatay İlinde Meyve ve Sebze Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Sorunları. II. Bahçe Ürünlerinde Muhafaza ve Pazarlama Sempozyumu, 24-27 Eylül, Çanakkale, 93-99.
- Turacı, M. ve Ertürk, E., 2002. Hatay İlinin Antakya, İskenderun ve Reyhanlı İlçelerinde Meyve ve Sebze Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Sorunları. Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Bahçe Bitkileri Bölümü, Bitirme Tezi, 37 s.
- Türk, R., 1988. Bazı Önemli Yaş ve Meyve ve Sebzelerin Soğukta Taşıma ve Pazarlama Aşamalarında Meydana Gelen Kalite Kayıpları ve Nedenleri Üzerine Bir Araştırma. Gıda İşleme ve Saklanması Soğuk Tekniği Uygulamaları Semineri, 20-21 Nisan 1987, İstanbul, 191-198.
- Türk, R. ve Sarı, E., 2002. Taze Bahçe Ürünlerinin Dış Pazarlara Ulaşımında Yeni Arayışlar. II. Bahçe Ürünlerinde Muhafaza ve Pazarlama Sempozyumu, 24-27 Eylül, Çanakkale, 20-27.
- Yurdakul, O., 1996. Tarım Ürünleri Pazarlaması. Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi. Genel Yayın No: 39, Adana, 228 s.