

TÜRKİYE’DE DIŞ TİCARET LOJİSTİK SÜREÇLERİ: MALİYET VE REKABET UNSURLARI

Mart 2012

Yayın No: TÜSİAD-T/2012-03/526

© 2012, TÜSİAD

*Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü,
4110 sayılı Yasa ile değişik 5846 sayılı FSEK uyarınca,
kullanılmazdan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun
yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekil ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak,
çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak,
kiralananmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak,
telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik
yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.*

ISBN: 978-9944-405-80-5

Kapak Tasarımı: Doğan KUMOVA

SİS MATBAACILIK PROM. TANITIM HİZ. TİC. LTD. ŞTİ.
Eğitim Mah. Poyraz Sok. No:1 D.63 Kadıköy - İSTANBUL
Tel: (0216) 450 46 38 Faks: (0216) 450 46 39

ÖNSÖZ

TÜSİAD, özel sektörü temsil eden sanayici ve işadamları tarafından 1971 yılında, Anayasamızın ve Dernekler Kanunu'nun ilgili hükümlerine uygun olarak kurulmuş, kamu yararına çalışan bir dernek olup gönüllü bir sivil toplum örgütüdür.

TÜSİAD, insan hakları evrensel ilkelerinin, düşünce, inanç ve girişim özgürlüklerinin, laik hukuk devletinin, katılımcı demokrasi anlayışının, liberal ekonominin, rekabetçi piyasa ekonomisinin kurum ve kurallarının ve sürdürülebilir çevre dengesinin benimsendiği bir toplumsal düzenin oluşmasına ve gelişmesine katkı sağlamayı amaçlar. TÜSİAD, Atatürk'ün öngördüğü hedef ve ilkeler doğrultusunda, Türkiye'nin çağdaş uygarlık düzeyini yakalama ve aşma anlayışı içinde, kadın-erkek eşitliğini, siyaset, ekonomi ve eğitim açısından gözetilen insanların toplumun öncü ve girişimci bir grubu olduğu inancıyla, yukarıda sunulan ana gayenin gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla çalışmalar gerçekleştirir.

TÜSİAD, kamu yararına çalışan Türk iş dünyasının temsil örgütü olarak, girişimcilerin evrensel iş ahlakı ilkelerine uygun faaliyet göstermesi yönünde çaba sarf eder; küreselleşme sürecinde Türk rekabet gücünün ve toplumsal refahın, istihdamın, verimliliğin, yenilikçilik kapasitesinin ve eğitimin kapsam ve kalitesinin sürekli artırılması yoluyla yükseltilmesini esas alır.

TÜSİAD, toplumsal barış ve uzlaşmanın sürdürüldüğü bir ortamda, ülkemizin ekonomik ve sosyal kalkınmasında bölgesel ve sektörel potansiyelleri en iyi şekilde değerlendirerek ulusal ekonomik politikaların oluşturulmasına katkıda bulunur. Türkiye'nin küresel rekabet düzeyinde tanıtımına katkıda bulunur, Avrupa Birliği (AB) üyeliği sürecini desteklemek üzere uluslararası siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel ilişki, iletişim, temsil ve işbirliği ağlarının geliştirilmesi için çalışmalar yapar. Uluslararası entegrasyonu ve etkileşimi, bölgesel ve yerel gelişmeyi hızlandırmak için araştırma yapar, görüş oluşturur, projeler geliştirir ve bu kapsamda etkinlikler düzenler.

TÜSİAD, Türk iş dünyası adına, bu çerçevede oluşan görüş ve önerilerini Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'ne, hükümete, diğer devletlere, uluslararası kuruluşlara ve kamuoyuna doğrudan ya da dolaylı olarak basın ve diğer araçlar aracılığı ile ileterek, yukarıdaki amaçlar doğrultusunda düşünce ve hareket birliği oluşturmayı hedefler.

TÜSİAD, misyonu doğrultusunda ve faaliyetleri çerçevesinde, ülke gündeminde bulunan konularla ilgili görüşlerini bilimsel çalışmalarla destekleyerek kamuoyuna duyurur ve bu görüşlerden hareketle kamuoyunda tartışma platformlarının oluşmasını sağlar.

Bu araştırma raporu, TÜSİAD Dış Ticaret ve Gümrük Birliği Çalışma Grubu'nun çalışmaları çerçevesinde, PricewaterhouseCoopers Türkiye tarafından hazırlanmıştır. Bu raporda yer alan bilgi ve yorumlar PwC Türkiye tarafından balka açık kaynaklar ve TÜSİAD üyesi firmalardan alınan bilgilere dayandırılarak verilmiştir. Raporda yer alan öneriler PwC açısından bağlayıcı olmayıp sadece yorum niteliğinde sunulmuştur. Dolayısıyla bilgilerin kullanımından raporun okuyucuları sorumlu olup, olası sonuçlarından ötürü PwC sorumluluk kabul etmemektedir.

TÜSİAD Dış Ticaret ve Gümrük Birliği Çalışma Grubu Başkanı Sayın Asım Barlın ve Çalışma Grubu üyelerine, raporun hazırlanması sürecinde vermiş oldukları büyük destek ve katkılardan ötürü teşekkür ederiz.

Mart 2012

ÖZGEÇMİŞLER

Cenk ULU

Orta Doğu Teknik Üniversitesi mezunu olan Ulu, Avrupa Birliği tarafından sınavla verilen Jean Monnet bursuna almaya hak kazanarak İngiltere’de "The University of Nottingham"dan MBA derecesini almaya hak kazanmıştır. Ulu’nun "Türkiye’deki Batılı Ortak Girişimlerle" ilgili bir MBA tezi ile "Dış Ticarete Standardizasyon" başlıklı bir gümrük uzmanlık tezi bulunmaktadır. 1996-2000 yılları arasında beş yıl süre ile Gümrük Müsteşarlığında Gümrük Uzmanı olarak çalışmıştır. Bu görevi sırasında özellikle gümrük birliği uygulamaları ve Avrupa Birliği konularında çalışmalar yapmıştır.

Ocak 2001’de PwC’ye katılan ve şu an PwC Türkiye Dolaylı Vergi Hizmetleri ortağı olan Ulu, dış ticaret ve gümrük uygulamaları, Katma Değer Vergisi uygulamaları, Özel Tüketim Vergisi uygulamaları, kambiyo uygulamaları, yatırım teşvik uygulamaları, serbest bölgeler, transit ticaret, Avrupa Birliği ve GATT konularında uzmanlaşmıştır. Cenk Ulu aynı zamanda PwC’nin verdiği gümrük, dış ticaret, teşvik ve serbest bölgeler seminerlerinde de konuşmacı olarak rol almaktadır.

Yabancı Sermaye Derneği’nde de (YASED) aktif olan Cenk Ulu, çok iyi derecede İngilizce bilmektedir.

Cem ARACI

Koç Üniversitesi Ekonomi bölümü mezunu olan Cem Aracı, 2006 yılında PwC’de çalışmaya başlamıştır. Ayrıca 2010 yılında University of Southampton’dan MBA derecesi almıştır. Tedarik zinciri yönetiminin finansal performans üzerine etkisi konusunda tezi bulunmaktadır.

Cem Aracı, yerli ve yabancı sermayeli firmalara gümrük, dış ticaret ve dolaylı vergiler konularında destek vermektedir. Kendisinin uluslararası ticaret, gümrük uygulamaları, dolaylı vergiler ve yatırım teşvik mevzuatı konularında tecrübesi bulunmaktadır. Ayrıca ekonomik etkili gümrük rejimleri, serbest bölge uygulamaları konularında tecrübelidir. Bunun yanı sıra gümrük ve dış ticaret operasyonlarının denetimi ve süreç analizi gibi gümrük ve vergi konularında projelerde yer almıştır. PwC Türkiye Dolaylı Vergi Hizmetleri Müdür Yardımcısı olan Cem Aracı, elektronik fatura ve defter konularında uzmanlık sahibi olup, PwC müşterilerine bu kapsamda hizmet vermektedir. Cem Aracı, iyi derecede İngilizce bilmektedir.

SUNUŞ

Rekabet Gücü ve Dış Ticaret Operasyonları

Günümüzde küçük ölçekli firmalar dahi sıklıkla ithalat ve ihracat yapar hale gelmiştir. Tedarik ve arz artık dünya genelinde daha geniş bir coğrafyaya yerleşmiş ve sipariş bazında parçalı teslimatlar yoğun şekilde kullanılır hale gelmiştir. Dolayısıyla ülke genelinde tüm sanayici, tüccar, hizmet sağlayıcı ve tüketiciler kendi ticaret düzenlerine uygun taşıma, depolama ve gerekli diğer lojistik operasyonlarını etkin biçimde gerçekleştirmek arzusundadır.

Yoğun rekabet ortamında firmalar, tedarik zinciri yönetimini, bir maliyet unsuru olmasının yanı sıra, asıl olarak müşterisine ve kendi operasyonuna değer katan ve finansal getiri sağlayan bir unsur olarak görmektedir ve rekabet gücünde fark yaratan en önemli unsurlardan biri olduğunun bilincindedirler. Dolayısıyla ithalat ve ihracat işlemine konu eşyanın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki teslim noktasına varışına kadar geçen süreçte oluşan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları firmaların müşterilerine kattığı değeri ve dolayısıyla finansal performansını etkileyerek rekabet gücünü azaltmaktadır.

TÜSİAD tarafından; ithalat ve ihracat işlemleri sırasında firmaların rekabet gücünü etkileyen unsurların incelenmesi ve bunlarla ilgili çözüm önerileri sunulması amacıyla görevlendirildiğimiz çalışma neticesinde hazırladığımız bu raporda sırasıyla; lojistik performansının firmalar açısından önemi; Türkiye’de ve AB’de lojistik faaliyetleri; kara, deniz, hava, demiryolu ve çoklu taşıma modelleri ile yapılan ithalat ve ihracat işlemlerinde rekabeti etkileyen unsurlar; gümrük işlemlerinde rekabet gücünü etkileyen faktörler ve son olarak Türkiye’nin gelecek vizyonu çerçevesinde yorumları yer almaktadır.

Raporda yer alan "**PwC Transportation & Logistics 2030**" çalışması bulguları ve "**PwC 14. Küresel CEO Araştırması**" sonuçlarına ilişkin bilgilerin değerlendirmelerimize küresel bir perspektif kattığını düşünmekteyiz.

Taşımacılık ve lojistik sektöründe öne çıkmış ülkelere bakıldığında, bu ülkelerin lojistik altyapılarını, pazarlarında faaliyet gösteren firmalara rekabet avantajı sağlayacak şekilde yapılandırıldığını görmekteyiz. Dolayısıyla, Türkiye’nin bu konudaki girişimlerinde kamu, özel sektör ve en önemlisi lojistik hizmet sağlayıcıları ile etkin bir işbirliği kurulması gerektiği görüşündeyiz. Bu bağlamda raporun, kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları, ithalatçı-ihracatçı firmalar ve lojistik hizmet sağlayıcılarından olan geniş bir kitleye katkı sağlayacağı inancındayız.

Amaç ve Kapsam

Rekabet koşullarının sertleştiği ve küreselleşme ile birlikte ticaret ortamının hem tedarik hem de tüketim ayağında daha geniş coğrafyalara yayıldığı gözönüne alındığında, lojistik operasyonlarında verimlilik sağlamak önem kazanmıştır. Bu rapor lojistik ve taşımacılık sektörünün durumundan ziyade, Türkiye’de faaliyet gösteren firmaların ithalat ve ihracat operasyonlarında yaşadığı problemleri ve masrafları etkileyen unsurları inceleyerek çözüm önerileri sunmayı amaçlamaktadır.

Dolayısıyla raporun kapsamı, firmaların ithalat ve ihracat süreçlerinde ürünün fabrika/depodan çıkıp diğer ülkedeki noktaya varana kadar oluşan lojistik süreçlerinin değerlendirilmesidir. Doğal olarak lojistik sektörünün durumu ithalat ve ihracat yapan firmaları doğrudan etkileyeceği için, sektörün genel durumu ve gelişimi raporun kapsamı içindedir.

Raporda başlangıç olarak lojistik süreçlerindeki verimliliğin firmaların performansına ve rekabet gücüne etkileri konusuna odaklanılmıştır. Bu kapsamda ithalat ve ihracatçı firmaların lojistik süreçlerde yaşadığı problemlere ışık tutmak adına konular, denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu ve çoklu taşımacılık olmak üzere taşıma şekillerine göre gruplandırarak ele almıştır. Hatırlatmak isteriz ki bu rapor, genel hatlarıyla lojistik operasyonun yurt dışı taşıma ve gümrük işlemleri bölümüne odaklanmaktadır. Bilindiği üzere lojistik süreçleri; depolama, paketleme ve benzeri katma değerli hizmetler, risk ve sigorta ile kentsel lojistik gibi birçok önemli aktivite ve kavramı da kapsamaktadır. Dolayısıyla, raporun odaklandığı taşıma ve gümrük süreçleri dışında, bu lojistik süreçlerinin de rekabet gücü açısından incelenerek raporlanması yararlı olabilecektir.

Rekabet açısından göreceli olarak başarılı örneklerden yararlanma ve değerlendirme çerçevesinde, dış ticaret hacmimizin büyük kısmını oluşturan Avrupa Birliği ülkelerindeki uygulamalar rapor kapsamında gözönüne alınmıştır.

Yöntem

Raporun hazırlanması esnasında PwC Türkiye olarak uzmanlık ve tecrübemiz dâhilinde yapılan analiz ve değerlendirmelerden yararlanılmıştır. Analizlerimize temel olarak TÜSİAD üyesi 30 firma ile yapılan anket çalışması, seçilen TÜSİAD üyesi firmalar ile yapılan görüşmeler, lojistik ve gümrük hizmet sağlayıcı firmalar ile yapılan görüşmeler ve bu çalışmalar esnasında temin edilen veriler kullanılmıştır. Ayrıca, PwC şirketler ağıının küresel ölçekte yayımladığı çalışmaların yanı sıra, halka açık kaynaklarda yer alan çalışma ve verilerden de yararlanılmıştır.

Araştırmamıza kaynak olması amacıyla yapılan anket çalışmasında, ithalat ve ihracat işlemlerinde farklı taşıma şekillerinde (yöntem) karşılaşılan sorunlar hakkında önem derecesine göre cevap verilmek üzere sorular yöneltilmiştir. Bilgiler genel olarak firmaların konu uzmanlarının verdiği cevaplara dayanmakta olup, her bir işlem veya tarih için farklılık gösterebilmektedir. Ayrıca, istatistiksel açıdan ankete katılan firma sayısı, genel olarak pazarın temsili açısından yeterli bir örnekleme kümesi oluşturamamıştır. Bu nedenle temel yaklaşımımız, toplanan anket sonuçlarından istifade ederek ithalat ve ihracatçıların lojistik operasyonları sürecinde ilave masraf ve zaman kaybı yaratan unsurları araştırmaktır. Dolayısıyla, raporda anket sonuçlarına ilişkin ayrıntılı istatistikî bilgiler verilmemektedir. Anket çalışması, pazarda mevcut bulunan belirli sorunların tespiti ve niteliğinin anlaşılması için yardımcı bir araç olarak kullanılmıştır. Anket çalışması nitelik ve nicelik açısından Türkiye'nin genelini temsil etmediği için, bu çalışma, sadece ithalat-ihracat yapan firmaların yaşadıkları problemleri genel hatlarıyla belirlemek ve sonrasında bunlarla ilgili araştırma yapabilmek için kullanılmıştır.

Türkiye'de resmi politika ve hükümet programının önemli bir parçası haline gelmiş olan **2023 vizyonu** çerçevesinde; Türkiye ekonomisinin dünya ölçeğinde en büyük ilk 10 ekonomi arasında girmesi ve ihracat hacminin 500 milyar dolar seviyesine ulaşması hedefleri gözönüne alındığında taşımacılık ve lojistik sektörünün rekabet gücünün artırılması, hedefin tutturulması için gereken ülke rekabet avantajını sağlamada büyük önem taşımaktadır.

Başta TÜSİAD olmak üzere rapora destek verenlere teşekkür ederim.

Cenk Ulu
Şirket Ortağı
PwC Türkiye
Mart 2012

PwC Hakkında

PwC, tüm dünyada en üst düzey sektör uzmanlığı ile sunduğu denetim, vergi ve danışmanlık hizmetleri ile müşterilerine aradıkları değeri katar.

158 ÷lke 169.000'i aşkın çalışanı ile PwC yeni bir yaklaşım ve pratik tavsiyeler üretmek üzere müşterileri ile düşünce, deneyim ve çözüm önerilerini paylaşır.

PwC 1981'den bugüne faaliyet gösterdiği Türkiye'de, İstanbul'da iki, Ankara'da, Bursa'da ve İzmir'de birer ofis olmak üzere toplam 5 ofiste, yaklaşık 1.250 kişilik profesyonel kadrosu ile Türk iş dünyasının aradığı değeri yaratmak için hizmet sunmaktadır. PwC Türkiye, bağımsız denetim, vergi ve mali hukuk danışmanlığı, kurumsal finans ve mali danışmanlık, risk yönetimi, muhasebe ve mali işler yönetimi, insan kaynakları ve eğitim alanlarında çok kapsamlı bir hizmet yelpazesi ile büyüme ve performans etkinliğini arttırmak için müşterilerine çözümler sunmaktadır.

İÇİNDEKİLER

1. YÖNETİCİ ÖZETİ	17
2. LOJİSTİK PERFORMANSININ FİRMA REKABET GÜCÜNE ETKİSİ.....	27
3. TAŞIMA ŞEKİLLERİ BAZINDA MALİYETİ VE SÜRELERİ ETKİLEYEN UNSURLAR.....	31
3.1 Türkiye ve AB’de Lojistik Faaliyetleri	31
3.1.1 Karayolu	34
3.1.1.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde karayolu taşımacılığının durumu	34
3.1.1.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar	34
3.1.1.3 Sınır kapılarına ilişkin hususlar	37
3.1.1.4 Sınır kapısı yönetiminde yeni yaklaşımlar	41
3.1.1.5 Öneriler	41
3.1.2 Denizyolu.....	42
3.1.2.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde denizyolu taşımacılığının durumu	42
3.1.2.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar	44
3.1.2.3 Öneriler	54
3.1.3 Havayolu	55
3.1.3.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde havayolu taşımacılığının durumu.....	55
3.1.3.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar	56
3.1.3.3 Öneriler	60
3.1.4 Demiryolu	60
3.1.4.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde demiryolu taşımacılığının durumu	60
3.1.4.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar	63
3.1.4.3 Öneriler	65
3.1.5 Çoklu Taşımacılık (Multi-Model Taşımacılık).....	66
3.1.5.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde çoklu taşımacılığın durumu.....	66

4. GÜMRÜK İŞLEM SÜREÇLERİNDE REKABET GÜCÜNÜ ETKİLEYEN UNSURLAR	73
4.1 AB Uyum Süreci Kapsamında Gümrük	73
4.2 Gümrük Otoritesi Yapısı.....	74
4.3 İthalat ve İhracat İşlem Süre ve Maliyetleri	76
4.3.1 Dış Ticaret Politikası Kapsamında İzin ve Kontrol Süreleri	78
4.3.2 Gümrük Müşavirlik Ücretleri	80
4.4 Gümrük İşlemleri ile İlgili Gelişim Alanları.....	80
4.4.1 E-Belge Projesi.....	80
4.4.2 Piyasa Gözetimi.....	82
4.4.3 Yetkilendirilmiş Yükümlü	83
4.4.4 Varış Öncesi Bildirim (Entry Summary Declaration) Uygulaması.....	84
5. 2023 TÜRKİYE VİZYONU KAPSAMINDA LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET	89
5.1 Lojistik Operasyonlarında Yaratılan Değer ve Lojistik Sektörünün Gücü.....	89
5.2 PwC 14. Küresel CEO Araştırması.....	90
5.3 PwC Transportation & Logistics 2030 Çalışması.....	91
5.4 Geleceğin Lojistik Dünyası	93
5.5 Dış Ticaret Politikası	94
6. SONUÇ.....	99
KAYNAKÇA	101

TABLolar

Tablo 1. Lojistik Performans İndeksi (2010).....	31
Tablo 2. AB Ülkelerinin İhracat Hacmi ve Türkiye'ye Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotası (2006/2007)	35
Tablo 3. Türk Ticaret Denizcilik Filosu Rakamları	42
Tablo 4. Dünyada ve Türkiye'de Terminal-Elleçleme Konteyner ve Gümrük Ardiye Ücret Tarifeleri.....	51
Tablo 5. Türkiye Dış Hat Taşınan Kargo Bedelleri.....	56
Tablo 6. Havayolu Taşıma İşleminde Oluşan Masraf Kalemleri ve Bunlara İlişkin Yorumlar	59
Tablo 7. Türkiye'den Gerçekleşen Ro-Ro Taşımaları (2003/2007)	67
Tablo 8. Gümrük Muayene Türleri	76
Tablo 9. İthalat Gümrük İşlem Süreleri	77
Tablo 10. 2010 Yılında Ödeme Şekillerine Göre İthalat ve İhracat (bin ABD Doları)	94

ŞEKİLLER

Şekil 1. AB-27 ve Türkiye'nin Kıymet Bazında Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Verileri-1	32
Şekil 2. AB-27 ve Türkiye'nin Kıymet Bazında Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Verileri-2	32
Şekil 3. UND Kotasız Avrupa Planı Harita Gösterimi	36
Şekil 4. Türkiye Dış Hat Taşınan Kargo Verileri	56
Şekil 5. Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu 2010	61
Şekil 6. Türkiye'de Demiryolu Hat Yapısı Dağılımı	61
Şekil 7. Türkiye'de Demiryolu Yük Taşıma Verileri (Ham Ton Kilometre)	61
Şekil 8. Türkiye'de Uluslararası Demiryolu Taşıma Hacmi Verileri (Net Ton)	61
Şekil 9. Türkiye ve AB'deki Demiryolu Uzunlukları (km)	62
Şekil 10. 2009 Yılı Toplam Çeken Araç Sayısı (Lokomotif ve Railcar).....	62
Şekil 11. 2009 Yük Vagonu Sayısı.....	62
Şekil 12. Ro-Ro Taşımaları (2009).....	68
Şekil 13. Türkiye Dış Ticaret Hacmi ve Gümrük Müsteşarlığı Personel Sayısı.....	74

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devleti
AEO	Authorized Economic Operator
BİLGE	Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri
DLH	Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DPT	Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı
DTS	Dış Ticaret Standardizasyonu
DWT	Deadweight Tonnage
GTİ	Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.
İMKB	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
ISPS	The International Ship and Port Facility Security Code
KDV	Katma Değer Vergisi
KKDF	Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TSE	Türk Standardları Enstitüsü
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRKLİM	Türkiye Liman İşletmeleri Derneği
TÜSİAD	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
UBAK	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği

B Ö L Ü M

YÖNETİCİ ÖZETİ

1. YÖNETİCİ ÖZETİ

Uluslararası arenada firmalar tedarik zincirleri boyunca yarattıkları katma değer ile rekabette üstünlük sağlamaktadırlar. Lojistik performansı firmanın nakit akışını (işletme sermayesi) ve kârlılığını doğrudan etkilemektedir. Pazarların ve tedarik noktalarının geniş coğrafyalara yayıldığı küreselleşen dünyada, eşyanın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki varış noktasına kadar katlanılan maliyetler ve süreler firmaların rekabet gücünü belirleyen etkenlerdir.

Firmaların lojistik performansları ve dış ticaret işlemlerinde katlandıkları masraflar, büyük ölçüde ülkenin taşımacılık altyapısına ve lojistik sektörünün etkinliğine bağlıdır. Bu bağlamda Türkiye'nin en büyük dış ticaret ortağı olan ve Türk firmalarının rekabet içinde olduğu Avrupa Birliği ülkelerindeki durumu da incelemek yerinde olacaktır. 2010 yılında Dünya Bankası tarafından yapılan Lojistik Performans İndeksi çalışmasına göre Türkiye, dünya genelinde 39. sıradadır. Türkiye ile karşılaştırıldığında Avrupa Birliği ülkeleri ise genel olarak maliyet, hız, verimlilik gibi konularda, daha iyi performans gösterdiklerine dair analiz yapılması sonucunda, daha üst sıralarda yer almışlardır.

Avrupa Birliği'nde ve Türkiye'de dış ticaret işlemlerinde en çok kullanılan taşıma şekli denizyolu ve daha sonra karayoludur. Ancak karşılaştırmalar yapılırken, bariz şekilde göze çarpan durum Avrupa'da multi-model (çoklu) taşımacılığın başarısı ve özellikle eşyaların limanlara taşınmasında demiryollarının etkin şekilde kullanılmasıdır.

Veriler ve yurt dışı örnekleri ile karşılaştırmalar Türkiye'de gümrük otoritesinin özveriyle yaptığı çalışmaları ortaya koymaktadır. Ancak verimliliğin ve kurumlararası işbirliğinin artması ve teknolojik entegrasyonun sağlanmasına imkan verecek mevzuat değişikliklerinin hızlıca uygulamaya alınması, yapılması gerekenler arasında yer almaktadır.

Çalışma kapsamında her bir taşıma şekli temelinde yaşanan sorunları ve firmaların rekabet gücünü etkileyen unsurları belirlemek amacıyla, TÜSİAD üyesi 30 firma ile anket yapılmıştır. Bu çalışma Türkiye genelini yansıtacak bir örneklem büyüklüğüne sahip olmamakla birlikte yaşanan belirli problemlerin tespiti açısından önemli bir kaynak oluşturmıştır. Anket çalışması nitelik ve nicelik açısından Türkiye'nin genelini temsil etmediği için bu çalışma sadece ithalat-ihracat yapan firmaların yaşadıkları problemleri genel hatlarıyla belirlemek ve sonrasında

2023 bedefleri çerçevesinde ortaya koyulan vizyon ve bu hedeflere uygun şekilde programa alınan altyapı yatırım planları, ülke refahını arttıracak gibi sanayicilerin rekabet gücünü de olumlu yönde etkileyecektir.

onlarla ilgili araştırma yapabilmek için kullanılmıştır. Karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve çoklu taşıma şekilleri ile yapılan dış ticaret işlemlerinde rekabeti etkileyen maliyetleri ve süreleri arttıran unsurlara ilişkin bulguların yanı sıra Türkiye'nin 2023 Vizyonu çerçevesinde yorumlar da raporda yer almaktadır. Aşağıda taşıma yöntemleri bazında ithalat ve ihracatçının rekabet gücünü etkileyen unsurlar özetlenmiştir.

Türkiye'nin artan ekonomik verimliliği ve küreselleşme sonucunda, firmaların uluslararası ortamda rekabet gücü kazanma isteği artmıştır. Bu durumun sonucu olarak da taşımacılık ve lojistik sektörleri büyümeye ve değer kazanmaya başlamıştır. Gerek Avrupa Birliği ile Türkiye arasında gerçekleşen ve gümrük vergilerini sıfıra indiren Gümrük Birliği Anlaşması çerçevesinde gerekse de Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından oluşturulan ve yerli üreticinin dış pazardaki gücünü arttırmaya yönelik düzenlemeler ile rekabet gücü artış göstermiştir. Bununla birlikte, uluslararası taşımada ortaya çıkan belge temininde yaşanan güçlükler, liman hizmetlerindeki gecikmeler, depolama ve yurt içi taşıma bedelleri gibi doğrudan masraflar ve liman, gümrük hizmetlerindeki zaman kayıpları sebebiyle oluşan dolaylı masraflar, sektöre olumsuz yönde etki etmektedir.

Türkiye'nin 2023 hedeflerini gerçekleştirebilmesi için, yukarıda bahsi geçen tüm olumsuzlukları işbirliği ile en asgari düzeye indirmesi, mevzuatın altyapısını iyi kurması ve verilen hizmetin müşteriler tarafından kabul edilebilir bir fiyatta ama kaliteli sunuluyor olması gereklidir.

Karayolu

- Türkiye, Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırıldığında en büyük ve en genç araç filosuna sahip ülkelerden biridir.
- Ancak sınır geçişlerinde yaşanan sorunlar, geçiş belgesi kotası ve vize uygulamaları nedeniyle bu araç filosunu verimli şekilde kullanması yeterince mümkün olmamaktadır.
- Devlet kurumlarının yoğun çalışmaları sonucu geçiş kotaları son yıllarda arttırılmış olsa dahi, bu artış Türkiye'nin dış ticaret artış hızını karşılamamaktadır. 2023 vizyonu çerçevesinde 500 milyar dolar ihracat hedefi gözönüne alındığında bu ve benzeri kısıtlamaların bertaraf edilmesi hayati önem kazanmıştır.
- Dış ticaret işlemlerinde karayolunu tercih eden firmalar genel olarak, sınır kapılarındaki yoğunluğun, maliyetleri ve süreleri olumsuz etkilediğini belirtmektedir. Sınır kapılarında yap-işlet-devret modeli ile başarılı iyileştirme projeleri yapılmıştır. Ancak sınır kapılarında komşu ülkenin uygulamalarından ve altyapı yetersizliğinden kaynaklı problemler devam etmektedir.

Öneriler

- 1- Geçiş belgesi kotalarının kaldırılması veya arttırılması yönünde uluslararası ilişkiler boyutunda yapılan girişimlerin kuvvetlendirilerek arttırılması ve 2023 dış ticaret vizyonu da gözönüne alınarak hızlı adımlar atılması yararlı olacaktır.
- 2- Türk sürücülerinin vize sorunlarına ilişkin yine uluslararası ilişkiler ve mevcut ortaklık anlaşmaları çerçevesinde gerekli düzenlemelerin yapılması için çalışmalar yürütülmesi önemlidir.
- 3-Diğer ülkelerle karşılıklılık ilkesini gözetmek ve dijital takometrenin imkânlarından yararlanarak bir kontrol mekanizması kurmak suretiyle ihraç malı taşıyan araçlara uygulanan 550 litre vergisiz yakıt teslimi uygulamasında litre sınırının kaldırılması ya da yükseltilmesi önemli bir teşvik yaratabilecek; ayrıca Türkiye'nin döviz kaybı yaşamasını engelleyebilecektir.
- 4-Kabotaj hatında yük ve yolcu taşıyan deniz araçları ile uçak yakıtlarına getirilen sıfırlanmış Özel Tüketim Vergisi(ÖTV) avantajının kara taşımacılığı için de getirilmesi yararlı olacaktır. Ayrıca dış ticaret taşımacılığında kullanılan araçlar için Motorlu Taşıtlar Vergisi yükünün hafifletilmesi, nihayetinde ihraç malı taşıtanların maliyetlerinde düşüş sağlayabilecektir.
- 5- Sınır kapılarında teknik imkânların geliştirilmesi ve zaman kayıplarının önlenmesi kadar güvenlik ortamının tesis edilmesi de önemlidir. Ayrıca sınır kapılarının yurt dışı tarafında gerekli iyileştirmelerin yapılması için uluslararası ilişkiler boyutunda girişimlerin arttırılması yararlı olacaktır.
- 6 - Karayolu ile taşınacak ihraç mallarının her seferinde hareket gümrük idaresine fiziken götürülmesi ve sonrasında çıkış (sınır) gümrük idaresine sevk edilmesi mekanizmasının Avrupa Birliği örneklerine benzer şekilde daha pratik hale getirilmesi ve mümkünse bu hususta basitleştirilmiş usullerin devreye sokulması yararlı olacaktır.

Denizyolu

- Dış ticaret taşımalarında en çok tercih edilen yöntem denizyoludur. Türkiye’de limanların ciddi bir kapasite, altyapı ve donanım yatırımına ihtiyacı bulunmaktadır.
- AB örnekleri ile karşılaştırıldığında limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları açısından önemli sıkıntıları mevcuttur. Örneğin Almanya Hamburg Limanı tren istasyonu ve hatlarında 300 km uzunluğunda demiryolu bulunurken Türkiye’de 17 limanın toplam demiryolu uzunluğu sadece 84 km’dir.
- Türkiye’de liman hizmetleri ücretleri yük ve gün başına göre bakıldığında AB limanlarına göre düşüktür. Ancak uzayan ithalat süreçleri nedeniyle oluşan ardiye, liman içi hizmetler ve diğer masraflar Türkiye’deki firmaların bu avantajdan yararlanmasına engel olmaktadır.
- Türkiye’de, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok, birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek donanımda konvansiyonel yapıların tercih edildiği görülmektedir. Dünyanın önemli limanları incelendiğinde ise bir yük tipinde uzmanlaşma veya belirgin bir özellik ile avantaj sağlama eğilimi görülmektedir.
- Denizyolunu tercih eden ithalatçı ve ihracatçılar, limanlarda özellikle beklemelerden ötürü, terminal, elleçleme ve ardiye hizmetlerinde oluşan yüksek maliyetlerin yanı sıra kapasite ve ekipmanlarındaki yetersizlik nedeniyle hizmet kalitesinde sorun yaşamaktadırlar.
- Ayrıca, belge temini ve gümrük işlemlerine ilişkin bazı ücretler (liman işleticilerince alınan tam tespit muayene ücreti, X-ray sevk ücreti gibi bedeller) maliyetleri artırmaktadır.



Öneriler

- 1- Limanların altyapı ve teknik imkânlarının güçlendirilmesi, kapasitelerinin artırılması, geçici depolama yeri gibi limanların tamamlayıcı unsurlarına yatırımlar yapılarak hizmet kalitesinde ve maliyetinde iyileştirme sağlanması önemlidir. En önemli husus limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının artırılmasına yönelik teşviklerin yaratılması ve yatırımlara kaynak ayrılmasıdır. Bu kapsamda hükümetin sürdürdüğü demiryolu hamlesi hızlanarak devam etmelidir.
- 2- Denizyoluyla gelen eşyaya ilişkin olarak yansıtılan masraflarda şeffaflığı sağlayacak mekanizmaların kurulması ve ordino ya da tam tespit muayene ücreti gibi belirli masraf kalemlerindeki değişkenliğin bertaraf edilerek taşıyan ve taşıtan arasındaki uzlaşmazlığın ortadan kaldırılması yararlı olacaktır. Liman hizmetleri müşterilerinin (ithalatçı-ihracatçı) tüketici haklarını korumak üzere yasal düzenlemeler yapılması ve kontrol mekanizmaları tesis edilmesi yararlı olacaktır.
- 3- Lojistik sürecini bir bütün halinde gözönüne alarak mevcut ve yeni liman yatırımlarında hinterlant kullanımı geliştirilmelidir. Coğrafi ve fiziki altyapısı olmayan limanların taşınması hususu değerlendirilmelidir.
- 4- Gelişmiş ülke örnekleri incelenerek limanlarda uzmanlaşma (belli bir taşıma talebine yönelik ihtisas edinme) politikası izlenmeli ve Türkiye’nin rekabet içinde olduğu belirli yurt dışı limanlarının faaliyetleri gözönüne alınarak alternatif oluşturacak yatırımlar yapılmalıdır. Özellikle hinterlant etkinliği az ve kapasitesi sınırlı limanların sadece belirli özellikteki taşımalarda uzmanlaşması daha verimli bir lojistik yönetimi sağlayabilecektir.

Havayolu

- Dış ticaret işlemlerinde havayolunu kullanan firmalar genel olarak yüksek elleçleme ve yer hizmetleri ücretlerinden olumsuz etkilendiklerini belirtmektedirler. Mevzuat gereği havayoluyla taşınan eşya sadece havalimanı içerisinde elleçlenebilmektedir.
- Bu durum dünya çapında tartışılan ve asıl olarak güvenlik protokolleri ile ilgili bir durumdur. Ancak belirli koşulları sağlayan tedarik zinciri operatörlerinin uçakla gelen iglo konteynerları havalimanı dışına çıkararak ihracat eşyasının havalimanı dışında konteynerlara yüklendiği yurt dışı örnekleri mevcuttur.
- Havayolu taşıması ile pahalı olmasına karşın hızlı bir şekilde taşımanın yapılması amaçlanmaktadır. Ancak ithalat izinleri aşamasında yaşanan gecikmeler (örneğin TSE, Tarım İl Müdürlüğü, Sağlık Bakanlığı izinleri) havayolunu tercih eden firmaların amaçlanan şekilde hızlı taşıma yapmasına engel olabilmektedir.
- Ayrıca, gecikmelerden kaynaklı olarak firmalar yüksek tutarlarda geçici depolama ve ardiye ücretleri ödemek durumunda kalmaktadırlar. Tutarların yüksek olmasının diğer önemli bir nedeni de işleticilerin sınırlı alanlar için ödediği yüksek kiralardır.



Öneriler

- 1- Havalimanlarında gerçekleşen elleçleme hizmetlerinin, lojistik operasyonunu kolaylaştıracak ve elleçleme maliyetlerini azaltacak şekilde yapılandırılması kapsamında dünya örneklerinin incelenmesi ve mümkün bulunan belirli operasyonların havalimanı dışarısında yapılabileceği bir mekanizma kurulması yararlı olabilecektir (örneğin iglo konteynerin liman dışına çıkarılabilmesi ve elleçlenmesi). Bu kapsamda öncelikli olarak gündeme alınabilecek konu havalimanları çevresinde ardiye yerlerinin arttırılmasına yönelik yatırımların teşvik edilmesi olabilecektir.
- 2- Havayoluyla gelen eşyaya ilişkin olarak yansıtılan masraflarda şeffaflığı sağlayacak mekanizmaların kurulması ve ordino ya da tam tespit muayene ücreti gibi belirli masraf kalemlerinin bertaraf edilmesi (ya da asgari seviyeye indirilmesi) için gerekli çalışmaların yapılması yararlı olacaktır.
- 3- Yüksek ardiye ücretlerini engellemek için havayoluyla gelen eşyaların ithalat izin süreçlerinde iyileştirme sağlanması, geçici depolama yerlerinin arttırılarak kiralalarının düşürülmesi için gerekli adımların atılması fayda sağlayabilecektir. Ayrıca havalimanlarında depoloma hizmeti veren özel kuruluşların kira yüklerinin doğrudan müşteriye yansıtıldığı hususu gözden kaçmamalıdır.
- 4- Havalimanında yer alan ancak yurt içi taşımacılıkta rekabeti olumsuz etkileyen veya sınırlandıran, kaliteden yoksun yapılanmalara ilişkin kontrol ve denetimin arttırılması faydalı olacaktır.

Demiryolu ve Çoklu Taşıma

- Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırdığında Türkiye'nin büyük bir demiryolu ağı yatırımına ihtiyacı olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca mevcut altyapı ve araç parkının modernizasyonu gerekmektedir. Daha da önemlisi demiryolu sisteminin verimli ve rekabetçi şekilde işletilmesi ile ilgili taslak mevzuatın yasallaşması gerekmektedir.
- Son yıllarda devlet otoritesi bu konuda kararlılığını ortaya koyarak gerek mevzuat açısından gelişimin önünü açmak gerekse yeni yatırım kararları alarak demiryollarına olan ilginin artmasını sağlamak anlamında umut verici çalışmalar yürütmektedir.
- Dış ticaret işlemlerinde demiryolu taşımasını kullanan firmalar sefer takvimine uyulmaması, sık sık hat kapama ve değişiklikleri olması, istenen zaman ve güzergâhta vagon bulunamaması gibi sıkıntılar yaşayabilmektedirler. Bu rapor çalışması kapsamında yapılan görüşmelere katılan firmaların önemli bölümü çoklu taşıma modlarından ülkemizde yeterli ölçüde faydalanamadıkları inancındadırlar. Mevcut veriler AB ile karşılaştırıldığında bu gerçeği ortaya koymaktadır. Hamburg Limanı'nda 2010 yılında yaklaşık 2 milyon TEU konteyner demiryolu vasıtasıyla elleçlenmiştir. Bu rakam Türkiye'nin 2009 yılında denizyoluyla yaptığı ihracata (konteyner) denk gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı açısından bakıldığında fark daha da bariz hale gelmektedir. 2010 yılında sadece Hamburg Limanı'nda demiryolu bağlantısı ile elleçlenen 40 milyon ton yük, Türkiye'nin demiryolu ile yaptığı toplam dış ticaret taşımasının (2.6 milyon ton) 15 katı seviyesindedir.
- Firmalar bulundukları bölge itibariyle çoklu taşımacılıktan yararlanabilecek konumda olmalarına rağmen, Türkiye'de altyapı, araç ve lojistik hizmetleri bakımından demiryollarının multimodel bağlantılarının yetersiz olması sebebiyle arzulanan maliyet ve süre avantajı yakalanamamaktadır.

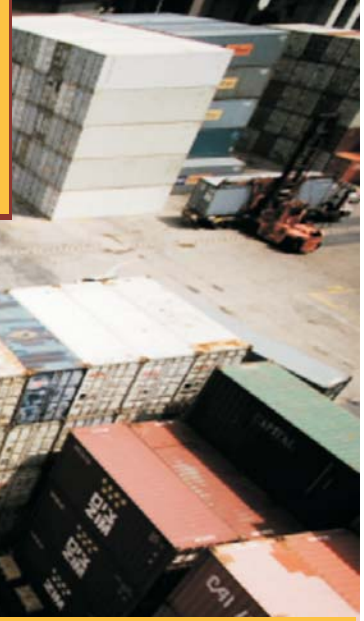


Öneriler

- 1- Demiryolu ağı, araç parkı, liman bağlantıları ve diğer alt-üstyapı yatırımlarının yapılarak Türkiye'de demiryollarının taşıma sistemine etkin ve sürekli bir şekilde dahil edilmesi gerekmektedir. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı'nın ve diğer yetkili kurumların stratejik planları yerinde tespitler içermektedir. Bunların hızla hayata geçirilmesi yararlı olacaktır.
- 2- Demiryolu taşımacılığında kamunun yanı sıra özel sektörün de dahil olabileceği, ekonomik ve kaliteli hizmet sunan daha liberal ve rekabetçi bir yapı oluşturulmalıdır.
- 3- Bu reformun gerçekleşmesi için gerekli olan mevzuatın hayata geçmesi, Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu Tasarısı Taslağı ve TCDD Kanunu Tasarı Taslağı'nın yasallaşması yararlı olacaktır.
- 4- Taşıma şekilleri arası transfere imkân verecek lojistik köyleri sanayicilerin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir. Yapılacak demiryolu ve liman yatırımları çoklu taşımacılık operasyonlarını da gözönüne alarak yapılmalıdır. Lojistik köyü yatırımları bu bakımdan önem arz etmektedir.
- 5- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde başarılı şekilde yürütülen Organize Sanayi Bölgesi ve Endüstri Bölgeleri çalışmaları süreçlerinde demiryolu bağlantıları hususuna önem verilmesi ve gerekirse demiryolunu kullanabilecek sektörler için OSB yer seçiminde demiryolu ulaşımının önceliklendirilmesi yararlı olacaktır.

Gümrük

- Gümrük otoritesi personeli özveri ile hizmet vererek gecikmelerin önüne geçmeye çalışmaktadır. Ancak gümrük otoritesi yurt dışı örnekleri ile karşılaştırıldığında yeterli sayıda personele sahip değildir.
- Gümrük işlemlerinde gecikmelerin önemli kısmı dış ticaret mevzuatı kapsamında gerekli olan kontroller ile izin alımı sürecinde oluşmaktadır.
- İthalat ve ihracat işlemlerinde, kırmızı hatta yönlendirilen işlemlerden ötürü önemli tutarlara ulaşan ve öngörülemeyen tam tespit muayene ücretleri (liman işletmecisi tarafından alınan) ve ek mesai masrafları oluşmaktadır.
- Gümrüklerde beyanname tescil işlemleri nispeten hızlı şekilde yapılmaktadır. Ancak dış ticaret politikası önlemleri kapsamında uygulanan ithalat izin ve kontrol süreçlerinin yanı sıra kontrol altına alınamayan farklı faktörler nedeniyle 1 haftayı bulan bekleme süreleri ile karşılaşabilmekte ve ciddi maliyetlerin yanı sıra rekabette geri kalma riski ile karşılaşmaktadır.

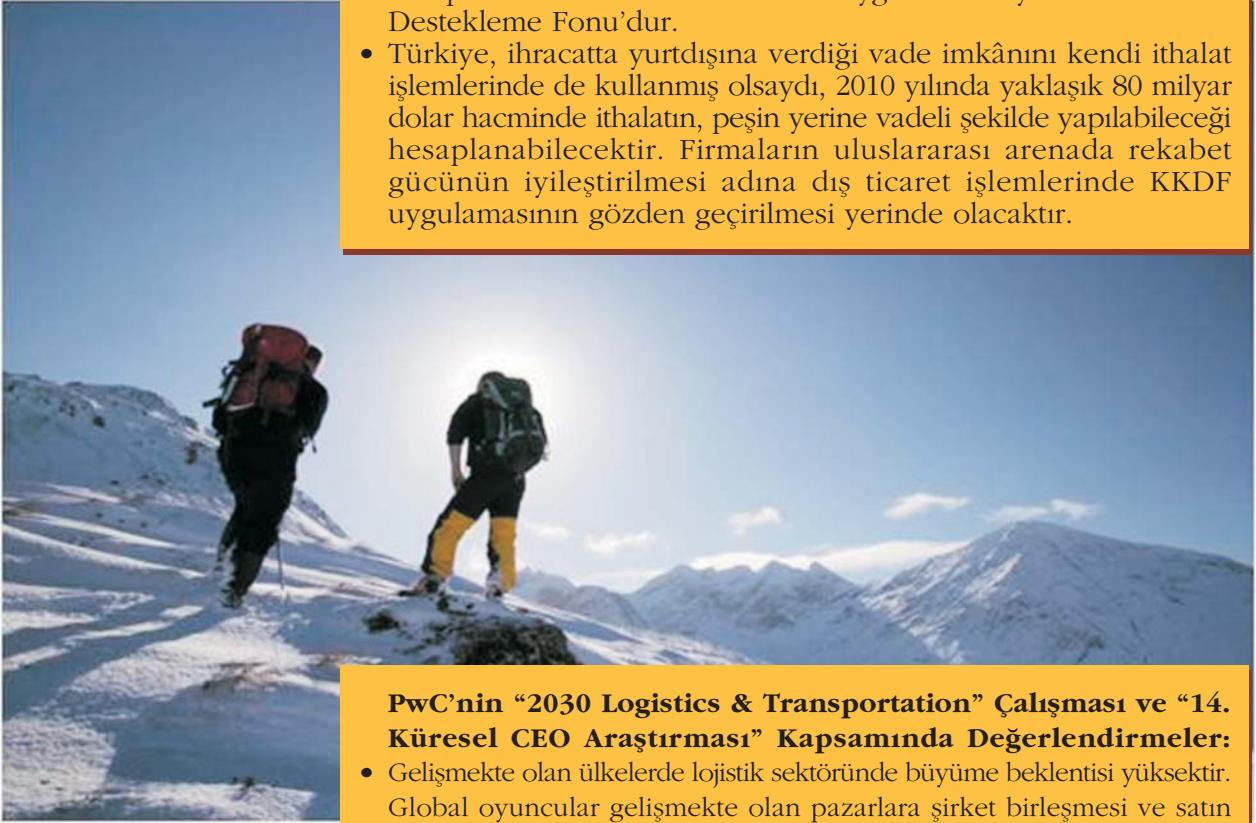


Öneriler

- 1- Piyasa gözetimi fonksiyonun Avrupa Birliği örneklerinde olduğu gibi uygulanması yararlı olabilecektir. İthalat kontrolleri, standardizasyon denetimleri ve tüketici koruma önlemlerinin eşyaların ithalatından sonra yapılması etkili olacaktır.
- 2- Basitleştirilmiş usuller mekanizmasının geliştirilerek AB uygulamaları ile yeknesak hale getirilmesi yararlı olacaktır. Bu çerçevede yetkilendirilmiş yükümlü, kayıt yoluyla rejim beyanı ve varış öncesi bildirim gibi imkânlar hayata geçirilmelidir.
- 3- E-belge projesi tüm gümrüklerde hayata geçirilmeli ve tek pencere uygulaması kapsamında tüm ilgili kurumların entegre şekilde işlem yapabileceği mekanizma kullanıma açılmalıdır.
- 4- Gümrüklerde boş kadroların doldurularak personel sayısının artırılması ve çalışma saatleri sisteminin gözden geçirilerek hem resmi personel hem de mükellef için daha verimli bir yapı kurulması yararlı olacaktır.
- 5- Özellikle sanayide girdi olarak kullanılan ürünlere ilişkin olarak, ihtisas gümrükleri (ithalatın sadece belirli gümrük idarelerinden gerçekleştirilebilmesi kuralı) uygulamasının gözden geçirilmesi yararlı olabilecektir.

2023 Vizyonu

- Türkiye 2023 yılına kadar yıllık 500 milyar dolar ihracat hacmine ulaşmayı hedeflemektedir. Bu süreçte Türkiye'deki firmaların rekabet güçlerinin korunarak arttırılabilmesi ve bu hedefe ulaşılabilmesi için ulaştırma altyapısı ile lojistik hizmetlerinin kapasite ve kalitesinin bu yoğunluğa hazır olması gerekmektedir. Dolayısıyla konunun tüm paydaşlarını dâhil edecek şekilde bir Ulaştırma Ana Planı'nın uygulamaya alınması yararlı olacaktır.
- Türkiye 2010 yılında ithalatının %51'ini peşin yaparken ihracatının sadece %8'ini peşin satış olarak yapmıştır. Bu durumun en büyük sebeplerinden biri vadeli ithalatlara uygulanan Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu'dur.
- Türkiye, ihracatta yurtdışına verdiği vade imkânını kendi ithalat işlemlerinde de kullanmış olsaydı, 2010 yılında yaklaşık 80 milyar dolar hacminde ithalatın, peşin yerine vadeli şekilde yapılabileceği hesaplanabilecektir. Firmaların uluslararası arenada rekabet gücünün iyileştirilmesi adına dış ticaret işlemlerinde KKDF uygulamasının gözden geçirilmesi yerinde olacaktır.



PwC'nin "2030 Logistics & Transportation" Çalışması ve "14. Küresel CEO Araştırması" Kapsamında Değerlendirmeler:

- Gelişmekte olan ülkelerde lojistik sektöründe büyüme beklentisi yüksektir. Global oyuncular geliştirmekte olan pazarlara şirket birleşmesi ve satın almaları yoluyla girmeyi planlamaktadırlar.
- 2030 yılıyla beraber en büyük tehditlerin altyapı yetersizliği, enerji, çevre ve güvenlik olacağı öngörülmektedir.
- 2030 yılına kadar gerçekleşmesi beklenen teknolojik gelişmelerle; katlanan konteynerlar, yeraltında sistemli paket taşımacılığı, limandan depoya devamlı çalışan sabit konveyör bant, kendini yenileyen bio-beton ve hızlı tren ile yük taşımacılığı gibi birçok imkânın lojistik operasyonlarının parçası olması beklenmektedir.
- Türkiye küresel trendleri takip etmeli ve rekabette sıkıntı yaşamamak adına özellikle çevre ve güvenlik konularında gelişmeleri izlemelidir.

B Ö L Ü M 2

LOJİSTİK SÜREÇLERİNİN FİRMA PERFORMANSINA ETKİSİ

2. LOJİSTİK SÜREÇLERİNİN FİRMA PERFORMANSINA ETKİSİ

PwC tarafından yapılan analizlere göre 2010 yılı mali döneminde Avrupa'da halka açık en büyük 1200 firmanın toplamda 450 milyar Euro fazladan (bertaraf edilebilecek) işletme sermayesi tuttukları hesaplanmıştır.

Günümüz dünyasında rekabet koşulları büyük ölçüde değişerek, sadece fiyat bazlı bir rekabet yerine, firmanın ticari operasyonu içerisinde yer alan tüm fonksiyonların organizasyona kattığı değer çerçevesinde gelişen bir rekabet ortamı oluşmuştur. Geçmiş ile kıyaslandığında, hedef müşteri ve tedarikçiler coğrafi olarak daha geniş alanlara yayılmış durumdadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlarda bulunan müşteriler kaliteli ürünlere daha ucuza ve daha kısa zamanda ulaşmayı talep etmektedirler.

Dolayısıyla rekabetçi firmalar, yerel ve küresel stratejilerine bu yönde şekil vererek merkezîyetçi ve tek üretim lokasyonlu yapılarını daha geniş bir coğrafyaya dağılmış stratejik yapılara çevirerek kaynaklara ve tüketicilere daha kolay ve hızlı ulaşımı hedeflemektedir.

Lojistik operasyonlarda yaratılan fayda, firmaların rekabet gücüne gittikçe daha çok etki eder duruma gelmiştir. Nakliye, depolama, dağıtım ve benzeri lojistik faaliyetler firmalar için sadece bir maliyet unsuru olarak görülmemektedir. Lojistik aktivitelerindeki başarı, firmalar için aynı zamanda müşterisine ve firmasına katkı sağlayan bir rekabet unsurudur.

Nakliye ve depolama başta olmak üzere lojistik faaliyetleri firmaların hem nakit akışı hem de işletme sermayeleri ile doğrudan ilgilidir. Eşyanın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki varış noktasına ulaştırılması aşamasında kullanılan kaynaklar (örneğin taşıt) ve katlanılan masraflar (örneğin gümrükleme masrafları) firmanın bilançosuna, gelir tablosuna veya nakit akış tablosuna doğrudan etki etmektedir.

Nakit Akışı ve İşletme Sermayesi: Özellikle kriz dönemlerinde lojistik faaliyetlerin işletme sermayesi ve nakit akışı üzerindeki etkileri önem kazanmaktadır. Hammaddenin hızlı şekilde temini ve bitmiş ürünün kısa sürede müşteriye ulaştırılması firmanın nakit yönetimini verimli hale getirmektedir. Düzenli işleyen bir lojistik ağı, firmanın düşük miktarda hammadde ve mamul stoğu ile çalışmasına, satın alma ve satışlarda teslim sürelerinin kısalmasına, firmanın alacak ve stok devir hızı performansının iyileşmesine olanak sağlamaktadır.

Örneğin İMKB'ye kota, gıda ürünü imalatçı ve ihracatçısı bir firmanın 2010 yılı finansal tablolarından yola çıkarak (dönem başı ve dönem sonu stok rakamları temel alınarak) hesaplama yapıldığında, firmanın stok devir hızında 1 gün, alacak devir hızında 1 gün ve ticari borç devir hızında 1 gün iyileştirme sağlaması halinde işletme sermayesi ihtiyacında yıllık yaklaşık 3 milyon TL iyileştirme sağlayabileceği yorumlanabilecektir.

Taşıma masraflarının azaltılması, firmaların kârlılığı ve dolayısı ile rekabet gücü açısından finansal performansı etkilerken, taşıma sürelerinin kısaltılması da işletme sermayesi açısından finansal performansı olumlu etkilemektedir. Lojistik operasyon süresinin kısaltılması stok devir hızını birebir oranda etkilemese de, malın erken teslim edilmesi dolayısı kimi zamanlar tahsilatın hızlandırılmasını önemli ölçüde etkilemektedir.

PwC tarafından yapılan analizlere göre 2010 yılı mali döneminde Avrupa'da halka açık en büyük 1200 firmanın toplamda 450 milyar Euro fazladan (bertaraf edilebilecek) işletme sermayesi tuttukları hesaplanmıştır¹. Nitekim son yıllarda Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği ülkelerinde tedarik zinciri yönetiminin işletme sermayesine etkisi firmalar gözünde önem kazanmıştır.

Maliyet ve Kârlılık: Lojistik operasyonlarının nakliye, sigorta, gümrük, depolama ve personel başta olmak üzere birçok masraf kalemi bulunmaktadır. Bu masraf kalemlerinin her biri çoğu zaman küçük rakamlar olmakla beraber işlem sayısının çokluğu düşünüldüğünde firmalar için önemli maliyet kalemleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle navlun ve sigorta masrafının haricinde oluşan, nominal olarak küçük ancak işlem sayısının çokluğu sebebiyle önemli rakamlara ulaşabilen yan masraflar dikkat çekmektedir. Rekabetçi ortamda en ufak kar marjlarının bile önem kazandığı ticaret hayatında bu şekilde oluşan yan masraflar firmalar için önemlidir.

Pazarlama: Müşteri memnuniyeti açısından bakıldığında, etkin bir lojistik operasyonu firmanın genel ticaret hedeflerine ulaşmasında olumlu rol oynamaktadır. Limanda, havalimanında, sınır kapısında veya gümrüklerde uzayan bekleme süreleri, hem bitmiş ürün ithalat ve ihracatçıların hem de üretim bandına hammadde bekleyen üreticilerin memnuniyeti açısından önemli sorunları beraberinde getirebilmektedir.

Rekabette avantaj sağlanması anlamında lojistik süreçlerde katlanılan masrafların azaltılması ve sürelerin kısaltılması önemlidir. Ancak bir firmanın, Türkiye gümrük bölgesinde gerçekleşen masraflarda ve sürelerde iyileştirme sağlaması sadece kendi operasyonunda yapacağı değişikliklere bağlı değildir. Hizmet aldığı lojistik sektörünün ve bu sektörün kullandığı taşıma altyapısının durumu firmanın lojistik süreçlerinde yaratacağı rekabet avantajını doğrudan etkileyecektir.

Dolayısıyla bu rapor, her ne kadar konuyu firmalar açısından ele alıyor olsa da, öncelikle lojistik sektörünün ve operasyonlara taraf olan diğer yapıların (örneğin resmi idareler) diğer ülke uygulamaları ile karşılaştırılmalı olarak değerlendirilmesi yararlı olacaktır. Bu sebeple raporun bir sonraki bölümünde Türkiye'de ve Avrupa Birliğinde lojistik sektörü, taşıma operasyonlarının genel durumu ve altyapısı hakkında bilgi ve yorumlara yer verilmiştir.

¹ PwC European Working Capital Study, January 2011

B Ö L Ü M

TAŞIMA ŞEKİLLERİ BAZINDA MALİYETİ VE SÜRELERİ ETKİLEYEN UNSURLAR

3. TAŞIMA ŞEKİLLERİ BAZINDA MALİYETİ VE SÜRELERİ ETKİLEYEN UNSURLAR

3.1 Türkiye ve AB’de Lojistik Faaliyetleri

Yeni hammadde kaynaklarına ve satış pazarlarına ulaşmak veya ticaret ortamında rekabetçi olmak için firmalar, tedarik zincirleri boyunca diğer firmalarla işbirliği yapmakta ve lojistik hizmet sağlayıcı firmaları ticaret ağlarının bir parçası haline getirmektedir. Bu kapsamda lojistik operasyonlarında başarı gösterilmesi etkin ve verimli bir ticaret için önemlidir.

Tedarik zinciri boyunca işbirliği yapan bir organizasyonun başarısını etkileyen diğer önemli faktörler ise ülkenin lojistik altyapısı, politikaları ve yasal mevzuat ile bu mevzuatın uygulanma şeklidir. Nitekim Türkiye’de ithalat ve ihracat faaliyetleri yürüten firmalar, malları bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki varış noktasına ulaştırana kadar nakliye firması, sigorta acentesi, liman işletmesi, havalimanı işletmesi, sınır kapıları, gümrük otoriteleri, kontrole tabi eşyalarda diğer kamu otoriteleri, antrepo işletmecileri ve gümrük müşavirleri başta olmak üzere birçok farklı tarafla ilişki yürütmektedir. Bu ilişki silsilesi her aşamada birbirine sıkı sıkıya bağlıdır. Dolayısıyla, lojistik süreci boyunca tek bir noktada çıkan aksaklık dahi birden çok tarafı etkileyebilmekte, firma için masrafların ve zaman kayıplarının gereksiz artmasına neden olabilmektedir.

Türkiye’de taşımacılık ve lojistik sektörü son yıllarda geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılırken, önemli aşamalar kaydetmiş olmasına karşın halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir. Ancak Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki avantajlı konumu, genç ve dinamik demografik yapısı, büyümeye elverişli sektör dinamikleri ve 2023 hedefleri ile bu bölgeler arasında bir transfer merkezi konumuna gelmeyi başarabilecek durumdadır.

Lojistik sektörü, ekonomik kalkınma için büyük önem arz etmektedir. Lojistik

Tablo 1. Lojistik Performans İndeksi 2010
(Dünya Bankası)

1	Almanya	4.11	21	Yeni Zelanda	3.65
2	Singapur	4.09	22	İtalya	3.64
3	İsveç	4.08	23	Güney Kore	3.64
4	Hollanda	4.07	24	Birleşik Arap Emirlikleri	3.63
5	Lüksemburg	3.98	25	İspanya	3.63
6	İsviçre	3.97	26	Çek Cumhuriyeti	3.51
7	Japonya	3.97	27	Çin	3.49
8	İngiltere	3.95	28	Güney Afrika	3.46
9	Belçika	3.94	29	Malezya	3.44
10	Norveç	3.93	30	Polonya	3.44
11	İrlanda	3.89	31	İsrail	3.41
12	Finlandiya	3.89	32	Bahreyn	3.37
13	Hong Kong	3.88	33	Lübnan	3.34
14	Kanada	3.87	34	Portekiz	3.34
15	A.B.D	3.86	35	Tayland	3.29
16	Danimarka	3.85	36	Kuveyt	3.28
17	Fransa	3.84	37	Litvanya	3.25
18	Avusturalya	3.84	38	Slovakya	3.24
19	Avusturya	3.76	39	Türkiye	3.22
20	Tayvan	3.71	40	Suudi Arabistan	3.22

performansı o ülkede yaşayanlara ve iş yapan firmalara maliyet ve verimlilik anlamında katkı sağlayabilmektedir. Bu anlamda Türkiye'nin lojistik performansının diğer ülkelerle karşılaştırılması olarak incelenmesi yararlı olacaktır.

İlk defa 2007 yılında Dünya Bankası tarafından 135 ülkede çok sayıda taşıma acentesi ve taşıyıcının katılımıyla gerçekleştirilen bir anket sonucuna göre hazırlanan lojistik performans indeksi çalışması, 135 ülkenin lojistik alanındaki performans değerleri hakkında fikir vermektedir. 2010 yılında güncellenen verilere göre Türkiye, dünya sıralamasında 39. sırada yer almaktadır.

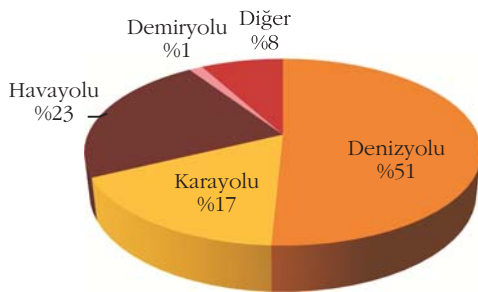
Tedarik zinciri boyunca rol oynayan tarafların ve ilgili uygulamaların bir bütün halinde başarısı, Türkiye'nin lojistik operasyonlarında rekabet gücünü belirlemektedir. İthalat ve ihracat verileri gözönüne alındığında, Türkiye'nin en büyük dış ticaret ortağının Avrupa Birliği olduğu anlaşılmaktadır. Bu aşamada Avrupa Birliği ve Türkiye'de genel olarak lojistik faaliyetlerinde mevcut durumun incelenmesi, ülkemiz açısından rekabette olumlu ve olumsuz etki yapan unsurların ortaya çıkarılabilmesi açısından yararlı olacaktır. Lojistik Performans İndeksi çalışması bulgularında da görüldüğü üzere, Avrupa Birliği ülkeleri genel olarak daha yüksek performans puanlarına sahiptirler.

Dünya Bankası Lojistik Performans İndeksi verilerine göre Türkiye'nin sıralaması gümrük işlemlerinde 46, altyapıda 39, uluslararası sevkiyatlarda 44, lojistik kalitesi ve yetkinliğinde 37, yükün izlenebilirliğinde 56, işlem süresinde ise 31 olarak yer almıştır. Genel sıralamada 39. sırada bulunan Türkiye, aynı çalışmanın 2007 yılında yayınlanan bir önceki sürümünde ise 34. sırada yer almıştır.

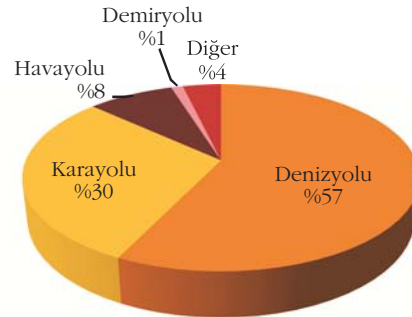
Çok uluslu şirketler Türkiye'de aktif olarak çalışmakta ve birçoğu yerel firmalarla ortaklıklar kurmaktadır. Lojistik, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde önemle üzerinde durulan

Şekil 1-2. AB-27 ve Türkiye'nin Kıymet Bazında Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Verileri

Şekil 1. AB 27 (2010)



Şekil 2. Türkiye (2010)



Kaynak: Eurostat ve TÜİK (Kıymet bazında taşıma şekillerine göre dış ticaret verileri)

bir konudur. Bu sebeple, Türkiye’de altyapının geliştirilmesi ve çevre koruma standartlarının iyileştirilmesi önemlidir.

Avrupa Birliği üyesi 27 ülkenin dış ticaret işlemlerinde taşıma şekilleri kıymet bazında incelendiğinde, Türkiye’de olduğu gibi en çok kullanılan taşıma yönteminin denizyolu olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye’de kıymet bazında bakıldığında, dış ticaret taşımalarının %57’si deniz, %30’u kara ve %8’i havayolu ile taşınmaktadır.

AB-27 ülkelerinin ve Türkiye’nin yurt içi taşıma şekilleri karşılaştırıldığında, Türkiye’de karayolu taşımalarının aldığı pay daha net ortaya çıkmaktadır. 2009 yılı verilerine göre, Türkiye’de şehirlerarası yolcu taşımalarının yaklaşık %95,4’ü, yük taşımalarının ise yaklaşık %91,9’u karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu oran AB-27 ülkelerinde 2007 yılı için yolcu taşımalarında %83, yük taşımalarında ise %46 düzeyindedir². Eurostat tarafından 2008 yılı için derlenen verilere göre, AB-27 ülkelerinde karasal ulaşımda (karayolu ve demiryolu) yolcu taşımacılığının yaklaşık %92’si, yük taşımacılığının ise yaklaşık %76’sı karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Türkiye’de yolcu taşımacılığının yaklaşık %95 oranında karayolu ulaşımı ile sağlanıyor olması, AB-27 ülkelerinde görülen karayolu yoğunluklu yolcu taşımacılığı değerleriyle paralellik arz etmektedir³.

Türkiye’de kıymet bazında bakıldığında dış ticaret taşımalarının %57’si deniz, %30’u kara ve %8’i havayolu ile yapılmaktadır.

Ancak, Türkiye’de yük taşımalarındaki karayolu payı AB-27 ortalamasına oranla oldukça yüksektir. Avrupa’da yük taşımacılığında AB içinde demiryolu, Türkiye ile kıyaslandığında çok yüksek hacimde gerçekleşmektedir. Örneğin 2007 yılında AB’de yük taşımacılığının %18’i demiryolu ile yapılırken Türkiye’de sadece %5’i demiryolu ile yapılmıştır⁴.

Mevcut ulaştırma altyapı yoğunluğu incelendiğinde, Türkiye’nin AB-27 ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu gözlenmektedir⁵. Bu sebeple altyapı geliştirme ve iyileştirme çalışmalarına önem verilmesi elzemdir.

Türkiye’nin lojistik altyapısı hakkında birçok araştırma raporu yayımlanmıştır. Ancak firmalar açısından iş hayatının günlük işleyişi içerisinde yaşanan operasyonel sıkıntıları ve ithalat-ihracat işlemlerinde karşılaşılan sorunları inceleyen yeterli sayıda kaynak bulunmamaktadır. Raporun devamında, Türkiye’de faaliyet gösteren firmaların ithalat ve ihracat işlemlerine ilişkin lojistik faaliyetlerinde karşılaştıkları ve rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen unsurlar tartışılmıştır.

² DPT, 9. Kalkınma Planı (2007-2013)

³ DPT, 9. Kalkınma Planı (2007-2013)

⁴ Eurostat Model Split of FreightTransport 2007 verisi

⁵ DPT, 9. Kalkınma Planı (2007-2013)

3.1.1 Karayolu

3.1.1.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde karayolu taşımacılığının durumu

Türkiye’de dış ticaret işlemlerinde denizyolu taşımacılığının ardından ikinci sırada karayolu taşımacılığı gelmektedir. Türkiye, Avrupa Birliği ülkeleri arasında en büyük araç filosuna sahip ülkelerin başındadır. Ancak ithalatçı ve ihracatçı firmaların aldıkları hizmet açısından bakıldığında Türkiye’nin yerli taşıma firmalarının sahip olduğu filonun büyüklüğü yanında, Türkiye’ye mal taşıyan veya Türkiye’den mal götüren yerli ve yabancı nakliye firmalarının rekabet durumu ve pazara ulaşım durumları da önemlidir.

Uluslararası taşımacılık yapan firmaların önemli bölümünün günümüz koşullarına uyum sağlayarak kurumsallaşma yönünde ciddi adımlar attığı gözlenmektedir. Uluslararası yük taşımacılığında C2 taşıma belgesi alan firma sayısı 30 Kasım 2011 tarihi itibarıyla 1642 olmuştur⁶. Bu sayı uluslararası taşımacılık yapılmasına olanak verilen belge sayısında, 2004 yılına göre, yaklaşık %48 oranında artışa işaret etmektedir. Zaman zaman belge sayısının yetersiz olduğu yönünde yorumlar yapılmakla beraber, Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Ana Planı Stratejisi III. Raporunda belirtildiği üzere, firma sayısı ve kapasite fazlası sektörü olumsuz olarak etkileyebilmektedir. Bu nedenle aynı raporda belirtildiği üzere, uluslararası taşımacılar, araç filolarını sayısal olarak arttırmaktan çok, özellikle Avrupa taşımalarında koşul olan standartlara (Euro-2, Euro-3 gibi) dönüştürmeye odaklanmalıdır. Fakat bu raporun devamında ele alınacağı üzere diğer ülkelerin geçiş belgesi kotası uygulamaları da firmaların bu yönde ilerleme kaydetmesini engelleyebilmektedir. İthalatçı ve ihracatçı firmalar açısından düşünüldüğünde, karayolu ile yapılan taşıma işlemlerinde maliyeti ve rekabet gücünü etkileyen unsurlar incelenirken sırasıyla yurt dışı parkura isabet eden taşıma operasyonlarında ve sınır kapılarında yaşanan sorunların incelenmesi yararlı olacaktır. Aşağıda bu çerçevede belirli tespitler sunulmuştur.

3.1.1.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar

Çalışma kapsamında yapılan araştırmalar, TÜSİAD üyesi 30 firma ile yapılan anket çalışması, seçilen TÜSİAD üyesi firmalar ve servis sağlayıcılar ile yapılan görüşmeler sonucunda maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurları aşağıdaki konu alt başlıkları çerçevesinde değerlendirmek doğru olacaktır.

Yurt dışı Parkura İlişkin Unsurlar

Bilindiği üzere Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki gümrük birliğinin temel işlevi, sanayi mallarının ve işlenmiş tarım ürünlerinin serbest dolaşımını sağlamaktır. Ancak pratikte serbest dolaşımdaki eşyanın rahatça taşınmasına engel teşkil eden uygulamalar bulunmaktadır. Bunlar geçiş belgesi kotaları ve vize uygulamaları olarak ikiye ayrılabilir.

⁶ Ulaştırma Bakanlığı Web Sitesi Bölümü Yetki Belgesi İstatistikleri

Geçiş Belgesi Kotaları: Anlaşmalar gereği yabancı ülkelerden temin edilen ve uluslararası taşımalarda kullanılan ikili, transit, üçüncü ülke, dönüş yükü ve benzeri izin belgelerine geçiş belgesi denmektedir. Uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetleri, ikili uluslararası karayolu taşıma anlaşmaları ve bunlara bağlı olarak imzalanan protokollerde belirlenmiş esaslara göre yürütülmektedir. Bazı ülkelerle imzalanmış olan protokollerde ise söz konusu ülkeden geçişler kotaya bağlanmıştır. İlgili ülke makamlarınca Ulaştırma Bakanlığı'na iletilen geçiş belgeleri, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) aracılığı ile taşıyıcılara dağıtılmaktadır. Ancak özellikle artan ticaret hacimleri sebebiyle taşımacılık firmaları, ilgili ülke makamlarınca sağlanan geçiş belgelerinin yetersizliğinden şikâyet etmektedirler. Geçiş belgesi yetersizliği sebebiyle bazı taşımalarda transit geçilmesi planlanan ülkelerden geçilememekte, bu sebeple rota değiştirilmesi gerekebilmekte, bunun sonucunda ise, taşıma süresi ve doğal olarak maliyet gibi unsurlar farklılık gösterebilmektedir. Bazı durumlarda ise, Türk şirketleri dış ticarete konu olan eşyayı Türk taşımacılık firmaları yerine yabancı firmalara daha yüksek fiyatlarla taşımak zorunda kalmaktadırlar. Örnek vermek gerekirse, Türkiye'nin Almanya'ya yaptığı ihracat 2007 yılında, bir önceki yıla göre %20 artmasına rağmen, Türkiye'ye tahsis edilen geçiş belgesi adedi sadece %3 artmıştır.

Tablo 2. AB Ülkelerinin İhracat Hacmi ve Türkiye'ye Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Kotası (2006/2007)

Ülke	İhracat Hacmi (Milyon ABD Doları)			Türkiye'ye tahsis edilen geçiş belgesi kotası (adet)		
	2006	2007	Değişim	2006	2007	Değişim
Yunanistan	1603	2262	% 41	42.000	42.000	% 0
Romanya	2350	3651	% 55	36.000	38.000	% 5
Almanya	9686	11994	%23	146.500	151.550	% 3
Macaristan	486	776	% 59	39.900	39.900	% 0
Avusturya	710	844	%18	17.500	18.000	% 2
Fransa	4604	5974	%29	25.000	27.000	%8
İspanya	3720	4580	%23	3700	4050	%0

Kaynak: UND Quota Free Europe Action Plan Presentation, 2008

Bu uygulamanın Türkiye'deki ihracatçı açısından nasıl bir sorun yarattığı, UND tarafından organize edilmiş "Kotasız Avrupa" girişimi ile ilgili dokümanda açık bir örnek ile tarif edilmiştir.

Şekil 3. UND Kotasız Avrupa Planı Harita Gösterimi



Kaynak: UND Quota Free Europe Action Plan Presentation

İtalya tarafından Türkiye'ye; İspanya, Fransa ve Portekiz taşımalarına ilişkin verilen geçiş kota sayısının yıl içerisinde dolduğu durumda, Ro-Ro gemileri ile İtalya'nın Trieste Limanına gelen Türk taşımacısı mecburen Avusturya ve Almanya üzerinden dolaşarak Fransa ve İspanya'ya gitmektedir.

Halbuki aynı güzergâhı izleyen ve Türkiye'den yük alarak İspanya'ya taşıma yapan bir İtalyan taşımacı, İtalya'yı doğrudan geçerek söz konusu fazla yol ve zaman masrafına katlanmamaktadır⁷. Geçiş belgesi kotası uygulamasının motivasyonu konusuna yorum getirirken; çoklu taşımacılığı özendirmek, kazaları önlemek, çevre kirliliğini azaltmak ve AB standartlarına uyumu teşvik etme gibi sebeplerin yanında asıl olarak taşımacılık sektöründe AB açısından korumacılık ve bir bakıma serbest ticaretin önünde bir engel etkisi yarattığı yönünde yorumlar da göz ardı edilmemelidir. Ancak bu uygulama ithalatçı-ihracatçı firmalar ve taşımacıların çözüm getirebileceği bir konu olmayıp uluslararası ilişkilerin bir parçasıdır. Nitekim Ulaştırma Bakanlığı bu konuda yoğun çalışmalar yürütmektedir. 2010 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülen müzakereler sonucunda, gerek mevcut geçiş belgesi kotalarının artırılması, gerekse bir kısım ülkeler ile geçişlerin serbestleştirilmesi veya tek giriş için geçerli belge sisteminin çok-girişli belge sistemine dönüştürülmesi suretiyle, geçiş izni sayılarında önceki yıllara oranla %134,2 artış sağlanmıştır⁸. Bu çalışmaların sonucunda 2006 yılı sonu itibariyle; ikili izin belgeleri ile çok girişli ve UBAK izin belgeleri ile yapılan sefer sayıları da dikkate alındığında, toplam 952.060 adet olan geçiş izin sayısı, 2010 yılı sonunda 1.144.233 adede çıkartılmıştır⁹.

⁷ UND Quota Free Europe Action Plan Presentation, 2008

⁸ Ulaştırma Bakanlığı 2010 Yılı İdare Faaliyet Raporu sayfa 87

⁹ Ulaştırma Bakanlığı 2010 İdare Faaliyet Raporu sayfa 88

Ancak sağlanan artışa rağmen, bu rakamlar Türk taşıtlarının dış ticaret taşımalarını karşılamaya yetmemektedir. 2023 dış ticaret hacmi hedefi göz önüne alındığında, konu hakkında çalışmaların kararlılıkla devam ettirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. AB ülkelerinin uyguladığı gibi, Türkiye de kendi politikaları ve ihtiyaçları doğrultusunda, bu şekilde kota uygulamaları yapmaktadır. Sanayicilerin düzenli olarak ithalat ve ihracat faaliyetlerini gerçekleştirdikleri belirli ülkeler gözönüne alınarak, uluslararası ilişkiler düzeyinde girişimlerde bulunulması Türk firmalarının rekabet gücünü olumlu yönde etkileyebilecektir.

Vize Sorunu: Ocak 1973 yılında yürürlüğe giren Türkiye ve AB arasındaki katma protokol ile Türk sanayi ürünlerine AB ülkelerinde serbest dolaşım hakkı tanınmıştır. Ayrıca bu katma protokol hükümlerine göre, protokol tarihinden önceki ticaret ve dolaşım koşullarının protokolün imza tarihinden sonra kötüleştirilmemesi gerektiği kararlaştırılmıştır. Ancak vize uygulamasının protokol hükümlerine uyumluluğu konusunda tartışmalar yaşanmıştır. Türk araç sürücüleri her üç ayda bir vize ücreti ödemekte ve firmalar vize alım süreçlerinde zaman ve iş gücü kaybı yaşamaktadır. Bu şekilde oluşan ek masraflar dolaylı yollardan ithalat ve ihracat yapan firmalara yansımaktadır. Bu konu, geçiş belgesi kotası konusunda olduğu gibi, uluslararası ilişkilerin bir parçası olup, devletler seviyesinde ticarete rekabet gücünü korumayı gözetecek şekilde tartışılmalıdır.

Yakıt Maliyeti: C1, C2, L2, M3 yetki belgeli tır ve kamyonlar yurt dışına çıkış yaparken vergisiz motorin alımı yapabilmektedir. Örneğin tırlar 550 litreye kadar vergisiz alım yapabilmektedirler. AB standartlarına uygun dijital takometre uygulamasına geçildiği gözönüne alınarak, ihracat taşıması yapan araçlarda bu sınırın kaldırılması veya ihracat taşıması yapan taşımacıya farklı teşvikler sağlanması yararlı olacaktır. Böyle bir uygulama ihracatçıları açısından navlun masraflarını azaltacaktır. Teknik açıdan bakıldığında, yurt dışı taşıma belgesi olan ve dijital takometre kullanan araçların hangi güzergâhlarda ne kadar süre yol yaptıkları rahatça takip edilebilecektir. Bu şekilde bir uygulamanın öncelikle diğer ülkelerle ikili ilişkiler açısından incelenip karşılıklılık ilkesine göre yapılandırılması önemlidir. Nitekim geçmişte Bulgaristan ile Türkiye arasında yaşanan 200 litre mazot sınırı sorunu gibi durumların yaşanmaması için konunun diğer ülke boyutları da gözönüne alınmalıdır.

Rekabet açısından bakıldığında Türkiye’de vergi yükünün fazlalığı nedeniyle yakıt maliyetinin diğer ülkelere göre çok yüksek olması bilinen ve sık sık gündeme getirilen bir konudur. Bu nedenle raporda bu hususla ilgili tekrar değerlendirme yapılmamıştır.

Ancak özellikle ihracat taşımaları için yakıt maliyetlerinde indirim imkân verecek her türlü destek Türkiye’nin 2023 ihracat hedefi çerçevesinde yararlı olacaktır.

3.1.1.3 Sınır kapılarına ilişkin hususlar

Bu çalışma kapsamında lojistik süreçleri incelenirken, karayolu taşımacılığında en çok sıkıntı yaratan maliyet unsurlarının, özellikle günleri bulan bekleme süreleri sebebiyle, sınır kapılarında ortaya çıktığı bilgisine ulaşılmıştır. Ayrıca araç sürücülerinin özellikle sınır kapılarında kaybedilen

zamanı kazanmak için zorunlu sürüş saatleri gibi uygulamaları dikkate almadıkları durumlar olduğu ve bu yüzden kesilen trafik cezalarının da dolaylı olarak taşıma maliyetlerine yansıdığı bilinmektedir.

Türkiye'nin dış ticaret hacminin önemli bölümünü Avrupa Birliği üyesi ülkelerle olan ticaretimiz oluşturmaktadır. Fakat Türkiye, coğrafi konumu sebebiyle, dünya üzerinde sınır kapıları en işlek ülkelerden birisidir. Örneğin Kapıkule sınır kapısı dünyanın ikinci, Avrupa'nın ise en işlek sınır kapısıdır.

Türkiye'nin jeopolitik konumu sebebiyle dünya ticaret yollarının üzerinde oluşu, lojistik açıdan bazı sorunları beraberinde getirmiştir. Bu sorunların başında sınır kapılarındaki aşırı yoğunluk gelmektedir. Bu yoğunluk ile gümrük işlemlerindeki iş süreçlerinin sayıca çokluğu ve personel azlığı gibi nedenlerle gümrükte beklenen süre biraraya geldiğinde, sınır geçişleri zorlaşmakta ve uzamaktadır. Bu durumun iki önemli etkisinden bahsedilebilir. Birinci etki insanlar üzerinde görülmektedir. Uzun kuyruklarda beklemek zorunda kalan araç sürücüleri üzerinde bu etki oldukça büyüktür. Bu kuyruklarda beklemek zorunda kalan araç sürücüleri çoğu zaman temel ihtiyaçlarını gidermek için dahi yeterli olanakları bulamamaktadırlar. Ayrıca; teknik altyapı yetersizliği, güvenlik sıkıntıları ve yoğunluk nedeniyle sınır kapılarına yakın bölgelerde suç oranlarının ve çevre kirliliğin artması gibi bölge insanı için olumsuz sonuçlar görülmektedir. Bu sorunlara çözüm bulmak kapsamında, gümrük kapılarında yaşanan sorunları gidermek ve sınır kapılarının imajının pozitif yönde değiştirilmesi amacıyla, Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) işbirliği ile Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. (GTİ) kurulmuştur. GTİ "yap-işlet-devret" modeli çerçevesinde sınır kapılarını modernize etmektedir. GTİ web sitesinde verilen bilgilere göre belirli sınır kapılarında gerçekleştirilen projeler ile modernizasyon kapsamında; idari ve ticari binalar, giriş-çıkış kontrol üniteleri, arama hangarları, kaçak eşya depoları, peronlar, kantarlar, sosyal tesisler, Tır park alanları inşa edilmiştir. X-ray araç tarama sistemleri, kartlı geçiş sistemleri, kapalı devre kamera ve güvenlik sistemleri gibi modern uygulamalar sınır kapılarına kazandırılmıştır. Modernizasyon kapsamında sınır kapılarında yapılan bu tür altyapı iyileştirme çalışmaları neticesinde, sınır kapılarında verimliliğin artırılması hedeflenerek bekleme sürelerinin ve araç kuyruklarının kısaltılmasına çalışılmıştır. Ayrıca, GTİ tarafından işletilmekte olan sınır kapılarında yolcuların ihtiyaçlarına cevap veren yiyecek-icecek mekânları, bankalar, hediyelik eşya ve gümrüksüz satış mağazaları bulunmaktadır¹⁰.

Ancak çok sayıda sınır kapısında altyapı ve üstyapı sorunları devam etmektedir. İyileştirme çalışmalarına hız verilerek planlama kapsamında olan diğer sınır kapıları için de yeni düzenlemelerin ve yatırımların gerçekleştirilmesi yararlı olacaktır.

Yukarıda belirtildiği üzere, Türkiye'de resmi otorite, sınır kapılarındaki tesisleri ve süreçleri iyileştirmek için çalışmalar yapmaktadır. Ancak sorun, sınır kapısının diğer ülke tarafında oluşan aksaklıklardan kaynaklanabilmektedir. Nitekim rapor kapsamında anket çalışmasına katılan kişilerin verdiği bilgilere göre, karayolu ile yapılan ihracatlarda sınır geçişlerinde diğer ülke kaynaklı problemler ve uzun beklemeler yaşandığı belirtilmektedir. Ayrıca Türkiye'den çıkışta, ihracat prosedürlerinin tamamlanması sürecinde de, ihracat hareket ve çıkış gümrük idaresinde yapılan işlemler ve nakliye firması ile gümrük müşavirinin koordineli şekilde takip etmek zorunda olduğu belge temini aşamalarında sorunlar yaşandığı belirtilmiştir.

¹⁰ *Büyük Ticaret ve Sanayi Odası Web Sitesi*

Bu noktadan hareketle, ülkemiz dış ticaretinin önemli kısmının üzerinden geçtiği Kapıkule, Habur ve Gürbulak sınır kapıları, ülkeye giriş ve çıkışlarda maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar açısından incelenmelidir.

Kapıkule Sınır Kapısı: Kapıkule Sınır Kapısı dünyanın ikinci, Avrupa'nın ise en işlek sınır kapısıdır. Ülkemizin Avrupa ile olan ticaretinin çok büyük bir bölümü Kapıkule Sınır Kapısı'ndan yapılmaktadır. 333.000 m² toplam alanda hizmet vermekte olup, bir adet yolcu, bir adet de tır bölümünde olmak üzere toplam 19.900 m² alana sahip iki ayrı ticari binaya sahiptir. Saha içerisinde üç ayrı noktada fiziki araç kontrol birimleri ve X-ray tarama cihazları yer almaktadır. tır bölümü 5 adet giriş, 6 adet çıkış olmak üzere 11 adet peronla, yolcu bölümü ise 12 adet giriş, 11 adet çıkış olmak üzere 23 peronla hizmet vermektedir¹¹.

Geçmiş dönemlerde yazılı ve görsel basında özellikle uzun araç kuyrukları ile gündeme gelen Kapıkule Sınır Kapısı, 2009 yılında modernizasyon çalışmaları tamamlanarak yukarıda belirtilen imkânlarla hizmete devam etmiştir. İstatistikî bilgiler modernizasyon çalışmalarının sonuç verdiğini ortaya koymaktadır.

Ancak Kapıkule'de araç giriş çıkış hacminin çok büyük olmasından dolayı işlem süreleri dünya ortalamasının üzerinde seyretmektedir¹². Kapıkule Sınır Kapısında devam etmekte olan sorunlar genelde işlemlerin başlamasından önce kuyrukta geçen süre ve işlemlerin aldığı süredir.

Kapıkule Sınır Kapısında zaman zaman oluşan uzun kuyruklar ve buna bağlı uzun işlem sürelerinin aslında, Kapıkule'nin Bulgaristan ayağı olan Kaptan Andreevo kapısından içeri araç alımlarının yavaş yapılmasından kaynaklandığı belirtilmektedir. Konu ile ilgili olarak yetkili makamların Bulgaristan'daki makamlarla beraber çalışarak çözüm üretilmesinin gerekli olduğu bir gerçektir. Bu sebeple Türk yetkililerin son zamanlarda yoğunlaştırmış oldukları girişimlerini devam ettirmelerinin faydalı olacağı inancındayız.

Özellikle 2023 ihracat hedefi göz önüne alındığında bugüne göre yaklaşık 4 kat büyümesi beklenen ihracat hacminin sorunsuz şekilde taşınabilmesi için, şimdiden potansiyel büyüme de dikkate alınarak, önlemlerin alınması gerekmektedir. İhraç mallarının Türkiye'den çıkışta sınırda beklemesi araçlara gün kaybı yaşatmakta ve oluşan bu maliyetler bir şekilde ihracatçı firmaya yansımaktadır.

İhraç mallarının Türkiye'den çıkışta sınırda beklemesi, tırlara gün kaybı yaşatmakta ve oluşan bu maliyetler bir şekilde ihracatçı firmaya yansımaktadır.

Habur Sınır Kapısı: Bu sınır kapısı Türkiye'nin Irak'a açılan sınır kapısıdır. Ortadoğu'nun Avrupa ile ticaretinin önemli bir parçası konumundadır. 320.000 m² alanda hizmet veren Habur Sınır Kapısı, 3.500 m² ticari binaya ve 6.000 m² idari binaya sahiptir. 12 adet giriş - 12 adet çıkış olmak üzere toplam 24 adet peron ile hizmet vermektedir. 2 X-ray araç tarama cihazı, 1 bagaj tarama X-ray'i düzenli olarak kullanılmaktadır¹³.

¹¹ GTİ A.Ş. web sitesi

¹² http://www.iru.org/en_bwt

¹³ GTİ A.Ş. web sitesi

Geçmiş dönemlerde kamuoyuna yansıyan haberlerde belirtildiği üzere Habur Sınır Kapısı, Cizre'ye kadar uzanan araç kuyrukları ve bakımsız oluşu ile tanınmaktadır. 2006 yılında gerçekleştirilen modernizasyon çalışmalarından sonra nispeten bakımlı hale getirilmiştir. Ancak çalışmalar sonucunda bekleme süresi istenen düzeye çekilememiştir. 2008 yılına gelindiğinde işlem sürelerinin önemli derecede kısaldığı ve bu sebeple ilgili personelin ödüllendirildiği yönünde haberler kamuoyuna yansımıştır.

Ancak yine de firmalar açısından bakıldığında bekleme süreleri hala uzundur. Basında yer alan "Habur'da bekleme süresi 3 güne düştü" gibi haberler aslında bu sorunun devamına işaret etmektedir¹⁴.

Habur Sınır Kapısında devam etmekte olan sorunlar genel olarak güvenliğin tam temin edilememesi rekabet ortamının düzenli olmaması ve teknik yetersizlikler olarak görülmektedir. Güvenlik konusu resmi personel, sürücüler ve hizmet veren diğer kimselerin can ve mal güvenliği ile ilgilidir. İhracat yapan firmaların taşıma firmalarını rekabetçi bir ortam içinde seçemediği ve işlem kuyrukları sırasında belirli sıkıntılar yaşandığı bilinmektedir.

Gürbulak Sınır Kapısı: Türkiye'yi İran'a bağlayan en önemli sınır kapısıdır. 2003 yılında "yap-işlet-devret" sistemiyle Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ile Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) arasında imzalanan bir sözleşme ile yenilenmiş ve 30 Mayıs 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. 160 dönüm alana kurulu tesisleri, 75.000 m²'lik yol ve park alanı, 16.000 m² kapalı alanı ile her yıl ortalama 80.000'in üzerinde ihracat ve 30.000'den fazla ithalat taşımasının yanı sıra 50.000'in üzerinde transit taşımaya, ayrıca yılda 800.000 civarında yolcu giriş-çıkışına ev sahipliği yapmaktadır¹⁵.

Kamuoyuna yansıyan haberlerde belirtildiği üzere Gürbulak Sınır Kapısında genelde İran tarafından kaynaklanan beklemler uzun kuyruklara yol açmaktadır. Sık sık kuyrukların uzaması ve bu süreçte bekleyen araç sürücüleri ve araçlar için yeterli kalitede hizmet sağlayacak tesis olmaması büyük sıkıntılara sebep olmaktadır. Örneğin Mart 2011 döneminde zaman zaman 20 km'yi bulan kuyruklarda sürücülerin günlerce beklediği, -20 dereceye varan soğukta sıkıntılar yaşadıkları, gümrük işlemlerinde sistemdeki yoğunlaşmadan kaynaklı gecikmeler yaşandığı yönünde haberler basına yansımıştır¹⁶. Ayrıca altyapı eksiklikleri ile beraber güvenlik konusunda da sıkıntılar bulunduğu bilinmektedir. Kamuoyuna yansıyan ve resmi bir rapora dayandırıldığı belirtilen haberlere göre gümrük sahasında yeterli güvenlik önlemi bulunmadığı, yetkisiz kişilerin sahaya girebildiği, yasa dışı faaliyetlerin önüne geçilmesini sağlayacak teknik imkânların bulunmadığı belirtilmiştir¹⁷. Gürbulak Sınır Kapısında gerekli iyileştirilmenin yapılması yönünde inisiyatif gösterilmiş ve Bakan düzeyinde ziyaretler ile tespitler yapılmıştır. İran'a açılan bu sınır kapısının Türkiye'nin İran ve Orta Asya pazarları ihracatı göz önüne alınarak hızla iyileştirilmesi, altyapısının geliştirilmesi ve güven ortamının tesis edilmesi yararlı olacaktır.

¹⁴ <http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=1053440>

¹⁵ Gürbulak sınır Kapısı Tanıtımı, http://www.gumrukmuhafezahaber.com/haber_detay.asp?haberID=484, Aralık 2011

¹⁶ Anadolu Ajansı Haberi 08 Şubat 2011. Haber7.com sitesinden alınmıştır.

¹⁷ Akşam Gazetesi Haberi (24 Ocak 2011 tarihli) <http://www.aksam.com.tr/gurbulak-terorun-finans-merkezi-14361b.html>

3.1.1.4 Sınır kapısı yönetiminde yeni yaklaşımlar

Yukarıda bahsedilen sınır kapıları da dâhil olmak üzere ülkemizdeki hemen hemen bütün sınır kapılarında altyapı ve işletme sorunları devam etmektedir. Türkiye, sınır kapılarının altyapısını iyileştirmeye ve modernizasyon yapmaya devam etmektedir. İyileştirme çalışmalarına hız verilerek planlama kapsamında olan diğer sınır kapıları için de yeni düzenlemelerin ve yatırımların gerçekleştirilmesi yararlı olacaktır. Rapor kapsamında yapılan anket çalışması bulgularına ve araştırmalarına göre, sınır kapılarındaki gecikmelerin büyük bölümü komşu ülke tarafındaki problemlerden kaynaklanmaktadır. Uluslararası işbirliği yapılmadıkça sorunlar tam olarak çözülemeyecektir.

Nusaybin'de yapılmakta olan ve Türkiye'nin ortak kullanımlı sınır kapısı olan Nusaybin Sınır Kapısı bu anlamda umut veren bir projedir. Suriye ile ortak sınır kapısı görevi görecektir. Diğer taraftan Habur Sınır Kapısındaki yoğunluğu azaltması beklenmektedir. Diğer taraftan Gürcistan ile imzalanan protokol ile Sarp Sınır Kapısı da bu alanda atılmış önemli bir adımdır. Bu şekilde uluslararası işbirliğinin diğer komşu ülkelerle de yapılması yararlı olacaktır. Nitekim Dünya Gümrük Örgütü yayımladığı araştırma raporlarında Koordine Sınır Yönetimi kavramına önem verilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Bu anlamda güzel bir örnek İskandinav ülkeleri arasında bulunmaktadır. Norveç, İsveç ve Finlandiya kendi aralarında iş dağılımı yaparak sınır kapılarını ortak biçimde yönetmektedir¹⁸. Bu yapılanmada her bir ülke sınır idaresi, diğer ülkenin sınır kapısı işlemlerini de yapmaya yetkilidir. Böylelikle bu ülkeler arasında, sınırın iki tarafında iki sınır idaresi olmasına gerek kalmamaktadır. Örneğin; sınır kapısı kendisine gelen eşyaya ilişkin olarak bir ülke için ihracat çıkışı işlemlerini yaparken diğer ülke için ithalat girişi işlemlerini yapabilmektedir. Türkiye'de Gümrük Müsteşarlığınca (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) başlatılan İpek Yolu Gümrük İdareleri İşbirliği Girişimi benzer bir uygulamadır ve resmi otorite tarafından öncelikli olarak gündeme alınmıştır.

3.1.1.5 Öneriler

Özetle, dış ticaret işlemlerinde karayolu taşıma şeklini tercih eden ithalat ve ihracatçı firmaların rekabet gücünü olumlu yönde geliştirmek için aşağıdaki hususlarda çalışmalar yapılması yararlı olacaktır.

1- Geçiş belgesi kotalarının kaldırılması veya arttırılması yönünde uluslararası ilişkiler boyutunda yapılan girişimlerin kuvvetlendirilerek arttırılması ve 2023 dış ticaret vizyonu gözönüne alınarak hızlı adımlar atılması önemlidir.

2- Türk sürücülerinin vize sorunlarına ilişkin yine uluslararası ilişkiler ve mevcut ortaklık anlaşmaları çerçevesinde gerekli düzenlemelerin yapılması için çalışmalar yürütülmesi yararlı olacaktır.

¹⁸ World Customs Organisation 2009 Coordinated Border Management - a concept paper , WCO Research Paper 2

3- Diğer ülkelerle karşılıklılık ilkesini gözetmek ve dijital takometrenin imkânlarından yararlanarak bir kontrol mekanizması kurmak suretiyle ihraç malı taşıyan araçlara uygulanan 550 litre vergisiz yakıt teslimi uygulamasında litre sınırının kaldırılması ya da yükseltilmesi önemli bir teşvik yaratabilecek; ayrıca Türkiye'nin döviz kaybı yaşamasını engelleyebilecektir.

4- Sınır kapılarında teknik imkanların geliştirilmesi ve zaman kayıplarının önlenmesi yararlı olacaktır. Sınır kapılarında güvenlik ortamının tesis edilmesi önemlidir. Ayrıca sınır kapılarının yurt dışı tarafında gerekli iyileştirmelerin yapılması için uluslararası ilişkiler boyutunda girişimlerin yoğunlaştırılması faydalı olacaktır.

3.1.2 Denizyolu

3.1.2.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde denizyolu taşımacılığının durumu

Türkiye’nin 8.333 kilometrelik kıyı şeridi uzunluğu denizcilik açısından avantajlı olup ülkemiz, konumu nedeniyle Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprüdür. Bu sebeple Türkiye, önemli bir deniz taşımacılık potansiyeline sahiptir. Türkiye’nin jeopolitik konumu, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Ege ve Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya’ya uzanan bir ulaşım merkezi durumundadır.

Tablo 3. Türk Ticaret Denizcilik Filosu Rakamları

Tonaj Grupları	Sayı	DWT
0 - 149	557	3,827
150 - 1499	376	252,284
1500 - 5999	360	1,218,506
6000 - 9999	101	753,943
10000 - 34999	105	1,940,986
35000 - 52999	38	1,682,194
53000 - 79999	17	1,094,334
120000+	7	1,159,498
Toplam	1,561	8,105,573

Dış ticaret taşımalarında denizyolu diğer taşıma şekillerine göre, yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği ve taşıma maliyetinin daha düşük olması sebebiyle, tercih edilmektedir. Türk Deniz Ticaret filosu 1.561 gemiden ve 8.105.573 DWT oluşmaktadır. Günümüzde dünya deniz ticaret filosunun 1,35 milyar DWT olduğu tahmin edilmektedir¹⁹. Ayrıca Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, 2008 yılı itibarı ile Türkiye filosu dünya sıralamasında 28. sırada yer almaktadır.

TUİK verilerine göre, 2009 yılında Türkiye’nin denizyoluyla yapılan ithalatı 139.862.090 ton, ihracatı ise 73.770.263 ton olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılı verilerine göre Türkiye’de 174 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan

¹⁹ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, “Deniz Ticareti İstatistikleri”, Ankara 2010.

6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 4 tanesi de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir yolları tarafından işletilmektedir²⁰.

Türkiye limanları işletici kurumlar açısından incelendiğinde 3'e ayrılmaktadır.

- Kamu Limanları
- Belediye Limanları
- Özel Limanlar

Türkiye limanlarının yapılanmaları incelendiğinde, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyonel yapıların tercih edildiği görülmektedir²¹. Dünyanın önemli limanları aynı bakış açısıyla incelendiğinde ise, belli bir konuda uzmanlaşma eğilimi göstermektedir. Örneğin Trieste Limanı Ro-Ro konusunda uzmanlaşmış bir liman iken Singapur limanı o bölgede geniş bir coğrafyanın ihracat eşyası çıkış merkezi limanı özelliği ile öne çıkmıştır.

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/veya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması önemlidir. Bu sayede, hem liman sayısındaki artış limanlar arası rekabeti olumsuz etkilemeyecek hem de liman hizmeti alanlar ihtiyaçlarını olması gerektiği gibi karşılayabileceklerdir.

Artan ticaret hacminin kesintisiz bir şekilde taşınmasını sağlayacak ve Türkiye'nin transit ülke konumuna gelmesini kolaylaştıracak büyük ölçekli ana limanların oluşturulması hedefine yönelik olarak yürütülmekte olan Kıyı Yapıları Master Planı ile Çandarlı, Filyos ve Mersin Konteyner Limanlarına ilişkin fizibilite ve teknik dokümanlar büyük ölçüde tamamlanmıştır²². Türkiye Liman İşletmeleri Derneği (TÜRLİM) tarafından yayınlanan Türk Limancılık Sektörü 2010 Raporu'nda yer alan bilgiye göre, 2015 yılına ilişkin konteyner yük tahmini 14.353.000 TEU olarak hesaplanmıştır. TÜRLİM tarafından yapılan açıklamalarda, Türkiye limanlarının toplam teorik konteyner kapasitesi 2010 yılı itibarıyla, 11.085.000 TEU olarak belirlenmiştir. Bu bilgiler ışığında gelecek dönem için Türkiye limanlarının kapasitesinin artırılması gerektiği ortadadır.

Türkiye'de limanların durumu, işletmesi ve gelişimi üzerinde etkili olan kurumların sayısının bir hayli fazla olduğu açıktır. Limanlarda gerçekleşen çeşitli süreçler, işlemler birçok farklı kurumun yetki ve sorumlulukları dâhilindedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı (DPT), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ), Belediyeler ve kolluk kuvvetleri bu kurumlara örnek olarak verilebilir.

²⁰ Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2009

²¹ Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2009 - Limanlar

²² DPT, 9. Kalkınma Planı (2007-2013)

Bu kuruluşlar arasında koordinasyonun daha etkin hale getirilmesi önemlidir. Limanlarda yatırım, operasyon ve idare süreçlerinin karmaşık yapısı aşılması zor problemler ile biraraya geldiğinde, işlem sürelerine ve dolayısı ile maliyetlere yansımaktadır.

3.1.2.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar

Çalışma kapsamında yapılan araştırmalar, TÜSİAD üyesi 30 firma ile yapılan anket çalışması, seçilen TÜSİAD üyesi firmalar ve servis sağlayıcılar ile yapılan görüşmeler sonucunda aşağıdaki konu alt başlıkları çerçevesinde değerlendirmeler sunulmaktadır.

a) Altyapı

Yurt dışında başarılı örnekler ile karşılaştırıldığı zaman, Türkiye’de limanların altyapı bakımından önemli sorunları olduğu anlaşılmaktadır. Birçok sektör raporunda belirtilen bu durum aynı zamanda rapor kapsamında yapılan anket çalışması ve firma görüşmelerinde de öncelikli sorunlar arasında göze çarpmaktadır. Nitekim Deniz Ticaret Odasının hazırladığı deniz sektör raporlarında konuya ayrıntısıyla yer verilmiştir. Limanların bir kısmında yük elleçleme araçlarının yeterli düzeyde olmaması; liman tesislerinde eski teknolojinin varlığı; limanlarımızın bir kısmında altyapı (kara yolu, demir yolu bağlantıları) ve demiryolu bağlantısının yetersiz olması veya hiç olmaması, ülke içinde limanların organize sanayi bölgeleri ve üretim merkezlerine yeterli bağlantısının bulunmaması durumu önemli sorunlar olarak nitelendirilmiştir.

Limanlardaki altyapı eksiklikleri sebebiyle geminin boşaltılması işlemlerinin 2-4 güne varan sürelerde tamamlanabilmesi de anketimize katılan firmalar tarafından bir sorun olarak nitelendirilmiştir. Mevcut olan uygulamada bir konteyner gemisi limana yükünü tamamen boşaltıp ambar onayı alınmadan beyanname tescil edilemediğinden, bu tür zaman kayıpları gereksiz maliyet yaratmaktadır.

Bu ve benzeri uygulamalar gerek altyapı yetersizlikleri gerekse mevzuat koşulları nedeniyle ithalat ve ihracat yapan firmaları olumsuz etkilemektedir. Aşağıda konu hakkında değerlendirmeler bulunmaktadır.

Liman Kapasitesi: Aşağıda bahsedilecek liman giriş derinliği, iskele uzunluğu ve hinterlandın etkinliği konuları bir tarafa bırakılıp salt kapasite olarak bakıldığında dahi, Türkiye’de limanların yeterli kapasitede olmadığı yorumlanabilecektir. Bu konuda devlet otoritesi büyük çaplı çalışmalar yapmakta ve kapasitenin hızlı biçimde artması için özel sektör liman işletmeciliğinin de önünü açmaktadır. Fakat ana liman olarak tarif edilebilecek bir coğrafi bölge veya deniz taşıma hattı üzerinde, dünya ölçeğinde büyük kapasiteye sahip bir liman bulunmamaktadır. Özel işletmelere ait küçük limanlar ise genel olarak sanayiciler için yararlı hizmetler vermekte olup, diğer yandan da bölgesel ve şehirselle lojistik planlamasını zorlaştırmaktadır. Türkiye’nin dış ticaret işlem hacminin büyük bölümünün geçtiği belirli limanlarda kapasite yetersizliği, ithalatçı ve ihracatçıları açısından, bekleme sürelerinden ötürü, önemli maliyet ve süre kayıplarına yol açabilmektedir.

Örneğin Haydarpaşa gibi önemli bir limanda zaman zaman 4 gün boşaltma öncesi bekleme süresi oluşabilmektedir. Çalışma kapsamında yapılan ankete verilen cevaplarda, firmaların, liman kapasitesindeki yetersizliklerden dolayı, özellikle mevsimsel yoğunlaşma dönemlerinde süre kayıpları yaşadıkları belirtilmektedir. Liman kapasitesinin mevsimsel yoğunlukları gözönüne alınarak artırılması ve liman işletmecilerinin bu yönde planlama yapması önemlidir.

Liman kapasitesi sadece makine, ekipman, elleçleme yeri veya iskele imkanları ile alakalı değildir. Uzunluk, derinlik ve ilgili diğer denizcilik unsurları limanın fiili kapasitesini belirlemektedir. Bir konteyner gönderisinde taşıma fiyatları belirlenirken özellikle "slot cost" maliyetleri büyük önem taşımaktadır. Ülkemiz limanlarında hizmet veren dış hat taşıyıcılar, Türkiye limanlarının tamamının altyapısının uygun olmaması sebebiyle 300m'den daha uzun gemilerin yanaşamaması dolayısıyla daha küçük gemilerin kullanılması gerekmekte, bu nedenle "slot cost" artmakta ve ücretlendirme açısından sıkıntı yaşanabilmektedir. Bu sınır genel olarak boğaz geçişleri ile de alakalıdır.

Geçici Depolama Yeri: İthalatçı ve ihracatçılara ek masraf ve süre getiren sorunlardan en önemlisi liman sahasında yeterli geçici depolama ve istif yeri olmamasıdır. Bu durum limanlardaki teknik ekipman ve teknolojik donanım eksikleri ile birleştiğinde yanaşma ve boşaltma sürelerinde uzamalara yol açmakta ve özellikle ardiye masraflarında ciddi artışlara neden olmaktadır. Ankete katılan firmaların büyük bölümü liman sahasında geçici depolama yeri sıkıntısı yaşadıklarını ve işlemlerin uzaması durumunda ardiye masraflarının sorun teşkil ettiğini belirtmişlerdir. Türkiye'de genel olarak limanlarda geçici depolama ile ilgili "ücretsiz serbest depolama" (free time) anlayışı var olmakla beraber, özellikle devlet limanlarında fiili olarak uygulanmasının istenen düzeyde olmadığı anlaşılmaktadır. Yurt dışı limanlara bakıldığında ise genelde limanlar tarafından uygulanan 7 günlük serbest zaman (ücretsiz şekilde liman sahasında istifleme) konseptinin daha yaygın kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Resmi otoritenin seçici davranarak güven tesis etmiş firmalara, antrepolarını veya fabrika sahalarını geçici depolama yeri olarak kullanma imkânı vermesi durumunda mevcut geçici depolama yerlerindeki sıkışıklık ve verimsizlik azalacaktır.

Teknik İmkanlar: Limanda gerçekleşen yükleme, boşaltma, temizlik, depolama, elleçleme, fumigasyon veya taşıma gibi birçok işlem modern ve kullanışlı ekipmanlar gerekmektedir. Bu imkânların bulunmaması durumunda ithalatçı ve ihracatçı firmalar kendilerine gerekli olan imkânları bulabildikleri limanlara yönelmekte veya mevcut liman içerisinde daha verimsiz yöntemlerle operasyonları gerçekleştirmek durumunda kalmaktadır. Ancak her iki durumda da firmalar açısından artan maliyetler ve işlem süreleri yaşanmaktadır. Limanların belirli bir uzmanlıkta kendini geliştirmesi (örneğin yük taşıma tipi veya ürün kategorisi) bu bakımdan da önemlidir.

Nitekim bir limanın her türlü yük tipine cevap verecek şekilde ekipman ve altyapı ile donatılması mümkün olmakla beraber, ekonomik ve operasyonel açıdan zordur. Ancak limanlar belirli bir alanda uzmanlaşma sağlarsa her liman ilgili alana ilişkin gerekli yatırımı seçici bir şekilde belirleyerek yapabilecek ve kolayca işletebilecektir.

Hinterlant: Limanların hizmet verdikleri coğrafyada art alanlara (hinterlant) ulaşım imkânları liman operasyonlarının verimliliği için büyük önem taşımaktadır. Plansız şehirleşme ve limanların hinterlant kesimlerinde taşımacılık faaliyetlerine entegre olmamış lojistik ağları lojistik sektörüne zarar verdiği gibi, bu yapıları kullanan ithalatçı ve ihracatçı firmalara ek süreçler ve masraflar çıkarmaktadır. Haydarpaşa, Ambarlı ve İzmir gibi en önemli limanlar dahi hinterlant konusunda büyük sıkıntılar yaşamaktadırlar. Limanların şehrin içinde kalmış olmaları, şehrin dışında olsa dahi arka taraflarında coğrafi olarak engeller olması ve hinterlandından limana geçen eşyalara hizmet verecek şekilde organize olmuş lojistik faaliyet merkezleri olmaması önemli sorunlara yol açmaktadır. Firmalar, limandan çıkan eşyalarının millileşmeden önce depolanması sürecinde, önemli yurt içi taşıma ücretleri ödemek durumunda kalabilmektedir. Türkiye’de büyük hacimli limanların bazıları coğrafi olarak uygun bölgelerde konumlanmamıştır. Örneğin İzmir Limanı ve Haydarpaşa Limanı şehrin merkezinde kaldığından limanlarda ihtiyaç olan genişletmeler yapılamamaktadır. Ayrıca limana eşya girişi ve çıkışı için gerekli olan otoyol ve demiryolu bağlantılarının eksikliği açıkça hissedilmektedir. Bu durumun önüne geçilmesi için liman art alanlarında (hinterlant) taşıma şekilleri arasında aktarma yapmaya imkân veren lojistik merkezlerin kurulması gerekmektedir.

b) Hizmetler ve ilgili masraflar:

Yukarıda bahsedilen yetersizlikler ithalat ve ihracat taşımalarında denizyolunu seçen firmalara doğrudan ve dolaylı olarak olumsuz etki yapabilmektedir. Altyapı yetersizliklerinin yanında limanlarda ve gümrük işlemlerine ilişkin bazı süreçlerde deniz yoluyla taşınan eşyanın teslimine süre ve maliyet açısından sıkıntılar yaratabilmektedir. Aşağıda ilgili hususlar alt konu başlıkları altında değerlendirilmiştir.

Tüketicinin Korunması Hususu: İthalatçı ve ihracatçı firmalar, lojistik hizmet sağlayıcılarının (liman, taşıyıcı, acente, depo işleticisi) müşterisi durumundadır. Bir diğer ifade ile lojistik sektörünün tüketicisi durumundadır. Her hizmet ve ürünün pazarlanmasına ilişkin olarak, uygulanan tüketici haklarının ve tüketicinin bilinçlendirilmesi gibi hususların lojistik sektörü hizmetleri için de uygulanması gerekmektedir. Firmalar liman veya ilgili lojistik masraflarına ilişkin kendilerine gelen faturalarda mevcut bulunan birçok masraf kalemini anlamamakta ve hizmetin mahiyetini kavramakta zorluk çekmektedir. Daha da önemlisi çoğu kişi bu masraf kalemlerinin, ödenmesi zorunlu vergi gibi tutarlar olduğunu düşünmektedir.

Gerçekten de belirli masraf kalemleri uluslararası anlaşmalar ve küresel ölçekte taşımacılık sektörü tarafından organize olarak yansıtılan ücretlerdir (örneğin ISPS ücreti). Ancak bunun yanında birçok çeşitli hizmet kalemi kısaltılmış kod adlarıyla firmalara içerikleri tam olarak belirtilmeden yansıtılabilmektedir. Dokümantasyon, temizlik, özet beyan düzenleme, ordino, nezaret ücretleri ve farklı birçok masraf kalemi armatör veya acenteler tarafından firmalardan tahsil edilmektedir.

Yetkili kurumların veya meslek örgütlerinin, fiyatlama ve müşteriye bu fiyatlamadan haberdar etme noktasında tüketici haklarını gözeterek şekilde bir kontrol mekanizması oluşturması yararlı olabilecektir.

Örneğin ordino ücreti ile ilgili olarak, birçok firma fiyat tekliflerinde veya internet sitelerindeki tanıtım bölümlerinde ordino ücreti için "ithalatçı firmanın varış limanına yanaşmış olan yükünün gümrüklerde **ithalat işlemlerini gerçekleştirebilmesi için gerekli** olan belge" gibi ifadeler kullanmakta ve ordino ücretini gümrük mevzuatının şart koştuğu bir uygulama gibi gösterebilmektedirler. Meslek grupları temsilcilerinin ve tüketici hakları ile ilgili yetkili kurumların bu ve benzer örnekler hakkında önlemler alması yararlı olabilecektir. Aşağıda **ordino** konusu detay olarak incelenmiştir.

Ordino: Bu konu uzun yıllardır ithalat yapan firmaların gerek maliyet gerekse iş gücü (süre) açısından problem yaşadıkları bir konudur. Mevzuat açısından bakıldığında gümrük işlemlerinin gerçekleşmesi için ordino belgesi gerekli değildir. Nitekim Gümrükler Genel Müdürlüğü 09.03.2000 tarihli yazısında, bu belgenin, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki münasebetlerde esas tutulduğu ve gümrük işlemleri açısından bir anlamı olmadığı ifade edilmiştir.

Uzun yıllardır uygulanan ve artık yazılı olmayan bir teamül haline gelmiş ordino uygulaması sorunu devam etmektedir. Ayrıca denizcilik sektörü temsilcilerinin işaret ettiği üzere, hukuki açıdan, eşyanın teslimine ilişkin olarak, bir belge mekanizmasının gerekli olduğu yönünde yorumlar dikkate alınmalıdır. Eşyasını taşıyan firmaların ordino ücretinin, esasen aldıkları hizmetin bir parçasına ilişkin bir tutar olduğu ve gümrük mevzuatı bakımından bu şekilde bir zorunluluk olmadığı konusunda bilgili olması yararlı olacaktır. Hizmet sağlayıcı taşıyıcı firma ile acente ve eşyasını taşıyan firma arasındaki ticaret ilişkisinin bir parçası gereği, hizmet bedelinin içinde veya dışında bir bedel yansıtılması mümkündür ve ticaretin serbestliği kavramı çerçevesinde firmaların kendi anlaşmalarına bağlıdır. Ancak gerçek mahiyeti ve gerekliliği konusunda doğru bilgi verilerek işlem yapılması önemlidir. Bu tutarın, mevzuat gereği olmazsa olmaz bir belge şeklinde konumlayarak firmalara yansıtılması anlayışı gözden geçirilmelidir. Diğer yandan bu belgenin olmaması durumunda eşyanın mülkiyeti ile ilgi yaşanabilecek muhtemel problemler de gözönüne alınmalıdır.

Bu belgenin kullanılmasının hukuki bir zorunluluk olması durumunda ise belgenin acenteler ve gümrük idaresi ile kurulacak bir elektronik akış ile onaylanması ve gerek hız gerekse maliyet açısından avantaj yaratılması uygun olacaktır.

Nitekim son yıllarda bazı kurumsal anlayışlı taşıma firmaları ve acenteler, müşterilerine ordino ücreti yansıtmamakta, bu işleme ilişkin tutarları kendi inisiyatifleri doğrultusunda müşterilerini doğru şekilde bilgilendirerek başka isimler altında (teslim talimatı) veya hizmet tutarlarının bir parçası olarak faturalama yapmaktadır. Bu anlayış pazarın geneline yayılırsa lojistik firmaları arasındaki rekabet de gözönüne alındığında, sonunda ücretlerin azalacağı aşîkârdır.

Ordino ücreti konusunda eşyasını taşıyan firmalara (lojistik hizmet alıcısı) yük getirmeyecek ve aynı zamanda acente ve taşıyıcı arasında hukuki sorunlara yol açmayacak bir şekilde çözüm

bulunması önemlidir. Bazı denizcilik sektörü temsilcileri, ordino veya teslim talimatı gibi bir belgenin kullanılmaması durumunda hukuki sorunların çıkabileceği yönünde, önem verilmesi gereken açıklamalar yapmışlardır. Dolayısıyla uygulanacak çözümün, iki tarafın da endişelerine cevap verecek şekilde oluşturulması önemlidir. Ordino konusundaki değerlendirmeler, deniz yoluyla gelen eşyada olduğu gibi havayoluyla gelen eşya için de geçerlidir.

Liman Sahasında Oluşan Masraflar: İthalatçı ve ihracatçı firmalara birçok yan masraf ve süre uzamalarından kaynaklı ek yük yansıyabilmektedir. Uzayan süreler gözönüne alındığında bunların başında ardiye ücretleri gelmektedir. Limandaki kapasite ve ekipman yetersizliği ya da mevsimsel yoğunluktan dolayı yanaşma ve boşaltma esnasında gün kayıpları yaşanabilmekte ve ilave maliyetler oluşmaktadır. Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere 'Türkiye'de yaygın olarak uygulaması bulunmayan serbest süre (free time) kavramının sınırlı sayıda limanda uygulanıyor olması sebebiyle, eşyaların liman sahasına inmesinden itibaren her konteyner için gün başına ardiye ücreti alınmaktadır.

Eşyasını antrepoya almaksızın doğrudan millileştirmek isteyen firmalar, gümrük işlemleri öncesinde diğer kurumlardan alınması gereken izinleri alana kadar geçen sürede ardiye ücreti ödemektedir. Bu süreler özellikle Tarım İl Müdürlüğü, TSE, Dış Ticaret Müsteşarlığı (Ekonomi Bakanlığı), Sağlık Bakanlığı veya ilgili diğer kurum ve kuruluşların izinlerine veya verecekleri uygunluk yazılarına tabi olan ürünlerin ithalatında daha uzun olmakta ve ciddi ardiye masraflarına yol açmaktadır. Bu konu hakkında ayrıntılı değerlendirmeler raporun sonraki bölümünde yer almaktadır.

Ek olarak, tam tespite sevk edilen (kırmızı hat) tüm eşyalar için limanlarda (işleticiler tarafından) tahsil edilen "tam tespit muayene ücreti" hususu gözden geçirilmelidir. Gümrük mevzuatının verdiği yetki ve belirlediği usullere göre, risk kriterleri gözetilerek yapılan muayene işlemlerinde, yetkili memurlar beyannameyi kırmızı, sarı veya mavi hatta yönlendirebilmektedir. Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi raporun gümrük işlemleri ile ilgili bölümünde yer almaktadır.

Bu aşamada, konunun liman işletmecilerine etkisi ve dolayısıyla ithalat-ihracat yapan firmalara yansımaları boyutunda kısaca yorum yapmak yerinde olacaktır. Tam tespitin yapılması için çoğu limanda istif sahasında yer ve imkân olmadığından, yükün muayene yerine sevk edilmesi ve doğal olarak liman içinde ek taşıma yapılması gerekmektedir. Dolayısı ile kırmızı hatta sevk edilen her konteyner liman işletmesi açısından ilave bir hizmet kalemi oluşturmakta ve dolaylı olarak ilave bir gelir yaratmaktadır. Diğer taraftan bu işin mesai saatleri dışında yapılması nedeniyle ek mesai ücreti ödenmesi gerekmektedir. Bu durum neticesinde liman içerisinde yapılan taşıma ve ek mesai ücretleri doğrudan ithalatçı tarafından karşılanması gereken ilave masraflar olup, malın maliyetini arttıran bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Gümrük işlemlerinde inceleme sürecinin belirleyici unsuru olan risk kriterleri kamu otoritesinin bilgisi dahilinde olup, ithalatçı-ihracatçı firmalar tarafından detayları, doğal olarak, bilinmemektedir. Bu sistem devletin vergi gelirini korumak, güvenlik ve mevzuata uyumu denetlemek için etkin bir yöntemdir. Ancak belirli işlemlerin aynı mükellef tarafından sıklıkla gerçekleştirilmesi, aynı

ürünün defalarca ithal edilmesi ve mevzuata aykırı bir fiil tespit edilmemesi halinde bile eşyanın başka sebeplerle kırmızı hatta sevk edildiği durumlarda şeffaf bir açıklama olmadığı için ithalatçı firma bunu limana gelir yaratan ve bunun yanında ek mesai ücreti doğuran bir mekanizma olarak yorumlayarak şüpheye düşebilmektedir. Asıl olarak kırmızı hatta düşme sebebi sektör, ürün, müşavir firma, taşıyıcı firma veya rastgele sistemin seçmesi gibi birçok nedenden kaynaklı olabilecektir. Fakat toplam rakamlara bakıldığında, kırmızı hatta düşme oranının yüksekliği hususu dikkate alınmalıdır. Bu oranlar gelişmiş ülkelerdeki seviyelere daha yakın hale geldiğinde önemli bir verimlilik artışı yakalanabilecektir.

Unutulmamalıdır ki kırmızı hatta sevk edilen her bir işlem, konteyner başına ortalama 140 dolar masrafa yol açmaktadır. Eşyanın istif sahasından alınması, taşınması ve geri bırakılması bu maliyetleri İzmir ve Haydarpaşa Limanlarında 278 dolara kadar çıkarabilmektedir. Bu durum havalimanları için de geçerlidir. Dolayısıyla, resmi otoritenin tam muayene tespit ücreti konusunda kırmızı hatta sevk sebepleri bağlamında farkındalık yaratması ve performans incelemesi yapması yararlı olabilecektir. İşlemin değişkenlik arz etmesi ve maliyetlerin kontrol altına alınmasını zorlaştırıldığı düşünüldüğünde ise, tam tespit muayene ücretlerinin ithalat/ihracat yapan firmaya yansıtılması yerine, ithalat/ihracat başına alınacak belirli bir sabit ücret ile oluşturulacak fondan karşılanması alternatif bir çözüm oluşturabilecektir. Bu fon, ilgili ticaret odaları ve liman işletmecileri sektör kuruluşları tarafından, özellikle ihracatçının yükünü hafifletecek şekilde uygulama yapabilecektir.

Olayın zaman boyutunda ise azami sürelerin uygulamaya koyulması zaman maliyetinin de önceden tespit edilmesi imkânını getirirken, planlamaların daha gerçekçi yapılmasına fırsat tanıyacaktır.

Konteyner Pozisyonlaması: Deniz taşımacılığında maliyetler üzerinde etkili olan bir diğer unsur da konteyner pozisyonlama maliyetleridir. Taşıyıcı firmalar sahip oldukları konteyner havuzlarını olabildiğince optimum kullanmak zorundadır. Ancak, bazı limanların ithal yük, bazı limanların da ihraç yük ağırlıklı çalışması sebebiyle, konteyner pozisyonlamasında fazla ve eksikler meydana gelmekte, limanlar arasında konteynerlerin aktarımı gerekliliği ortaya çıkabilmektedir. Bu sebeple taşıyıcı firma bazı limanlar arasında boş konteyner taşımaları gerçekleştirerek tüm limanlarda talebe cevap vermek için gerekli çalışmaları yapmaktadır. Ancak bilindiği gibi Kabotaj Kanunu sebebiyle, Türk limanları arasında eşya taşıma işleri yalnızca Türk bayraklı gemilerce yapılabilir. Bu nedenle, yabancı bir taşıma şirketi, örneğin Mersin Limanı'ndan Ambarlı Limanı'na ihtiyacı olan boş konteynerleri kendi gemileri ile taşıyamamakta; ya yerli bir taşıyıcı firmaya bu konteynerleri taşıtmakta ya da, bu konteynerleri Mersin'den yurtdışındaki bir limana götürüp (örneğin Port Said) daha sonra ihtiyaç noktasına taşımaktadır. Bu işlemlerde doğan maliyetler de daha sonra eşyasını taşımak isteyen Türk ithalatçı ve ihracatçılara yansımaktadır. Ayrıca, konteynerlere geçici kabul işlemi yapmak suretiyle, ilave maliyetler yaratılabilmektedir.

Unutulmamalıdır ki, taşımacılık ve lojistik şirketlerinin karşılamak zorunda kaldıkları ilave maliyetlerin tümü ithalatçı ya da ihracatçı firmalara yansıtılmakta olup, özellikle hammadde ve

ara mamul ithalatları ile ihraç ürünler üzerine ilave olarak gelen bu maliyetler, ülkenin ihraç ürünlerinin rekabette fiyat dezavantajı yaşaması ile sonuçlanmaktadır. Bu konuda dünya örneklerinin incelenerek, denizcilik sektörü ve ithalatçı-ihracatçı firmaların sorunları noktasında iyileştirmelere imkân sağlayacak çözümlerin üretilmesi önemlidir. Ancak dış ticaret işlemleri lojistik süreçlerinde verimsizliğin en büyük kaynağı olan dış ticaret dengesi (ihracat - ithalat dengesi) düzelmediği sürece bu problem devam edecektir. Dolayısıyla dış ticaret açığı veren bir ülke olarak Türkiye'nin, deniz taşımacılığında konteyner aktarma uygulamaları açısından daha verimli düzenlemeler yapması yararlı olacaktır.

Son olarak özet beyan tescilinde noter onaylı kaptan vekâleti talebi süre, iş gücü ve masraflar açısından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bu uygulamanın daha pratik ve modern bir yöntemle değiştirilmesi yararlı olacaktır.

Raporun sonraki bölümlerinde her bir taşıma yöntemini kapsayacak şekilde gümrük işlemleri ile ilgili yaşanan gecikme ve maliyet yaratan unsurlar değerlendirilmiştir.

c) Yurt içi taşıma:

Yurt dışından mal getiren firmaların belirli limanlardan ithal eşyalarını teslim alarak yurt içi sevkiyatının yapılması aşamasında hizmet sağlayıcı (taşıma firması) seçiminde karşılaştığı sorunlar zaman zaman yazılı ve görsel basında haber olarak yer almaktadır. Kendi aracı ile veya seçtiği bir taşıma şirketinin aracını kullanarak limandan (örneğin Haydarpaşa Limanı) malını taşımak isteyen ithalatçı firmaların, belirli dönemlerde taşıma kooperatifleri tarafından engellendiği haberleri, liman işletmecileri, kara taşımacıları, taşıma organizatörleri ve firmalar arasında çok kez gündeme gelmiştir. Nitekim konu hakkında yargıya intikal etmiş olaylar da söz konusudur. Konu hakkında somut delil içeren resmi bir kaynak olmamakla beraber, limanda yer alan ancak taşıma rekabetini olumsuz etkileyen kaliteden yoksun yapılanmaların kontrol ve denetiminin artırılması için devlet otoritesinin konuyu gündemde tutması ve yurt dışında modern lojistik zincirlerinde bulunan güvenlik ve rekabet ortamının tesis edilmesi yararlı olabilecektir.

Günümüze kadar alınan önlemler ve yapılan incelemeler yararlı sonuçlar doğurarak büyük ölçüde problem aşılmış olmasına karşın, belirli deniz ve hava limanlarında sorunlar devam edebilmektedir. Rekabet Kurulu, 2004 tarihli bir kararında (05-12/146-53) Haydarpaşa Limanında taşıma kooperatiflerinin fiyat ayarlaması yaptığı ve diğer firmaların limana girişlerini fiziken engellediği iddiası üzerine inceleme yapmış ancak bir ihlal olmadığı yönünde görüş bildirmiştir. Ancak rapor incelendiğinde görüşülen tarafların eşyasını taşıyan firmalardan ziyade taşıma kooperatifi yetkilileri, taşıma firması sahibi ve liman yetkilisi olduğu anlaşılmaktadır.

Raporda 2004 yılı öncesinde, limana girişlerde engelleme yapıldığı ve polisiye önlemler alındığı ifade edilmektedir. Limana girişlerin fiziken engellenmesi durumunun rekabet açısından "piyasaya giriş engeli" olarak değerlendirilemeyeceği ve bunun emniyet güçlerinin yetkisi altına giren adli bir durum olduğu yorumu yapılmıştır. Ancak teknik açıdan bu şekilde olan durum fiili açıdan bakıldığında, eşyasını taşımak isteyen firmalar açısından farklı değerlendirilebilecektir.

Dolayısıyla konunun, devlet otoritesinin yasal iradesi ile ithalatçı-ihracatçı firmaların da görüşü alınarak incelenmesi ve bir sorun var ise önlemler alınması yararlı olacaktır. Avrupa örneklerin de bakıldığı zaman herhangi bir limana belli bir firmanın veya grubun özel hizmet vermesi ve rekabette öncelik kazanması sık rastlanan bir durum değildir.

d) Limanlar ve rekabet açısından değerlendirmeler (yurt dışı örnekler)

Yukarıda bahsedilen altyapı sorunları ve sektöre ilişkin hususlar Türk firmalarının dünya pazarındaki rekabet gücüne olumsuz etki yapmaktadır. Ancak bu durumun diğer dünya örnekleri ile karşılaştırılarak rekabet gücüne etkileri hakkında yorum yapılması fayda sağlayacaktır. Liman hizmet kalemleri bazında bakıldığında, Türkiye’de önemli hizmet kalemlerinin nominal tutar olarak daha ucuza sağlanabildiği anlaşılmaktadır.

Ardiye ve terminal hizmetleri Türkiye’de nispeten daha düşük tutarlara yapılabilmektedir. Ancak limanlarda kapasite yetersizliği, altyapı sorunları, geçici depolama yeri sıkıntısı ve yoğunluktan dolayı uzayan süreler bu maliyet avantajını ortadan kaldırılmaktadır. Örneğin yurt dışındaki ithalatçı bir firma kendisine gelen bir konteyner mal için önceden öngörmediği ve tam tespit muayene ücreti gibi tutarları ödememektedir. Tam tespit muayene işlemi için bir ücret ödüyorsa dahi ödeme yaptığı bu tutar gerçekten liman işletmecisinden aldığı bir hizmete ilişkindir. Oysa Türkiye’de bazen fiili olarak masraf gerektiren bir hizmet yapılmıyor olsa dahi, ordino ve tam tespit muayene ücretleri sabit şekilde ödenir durumdadır.

Pratik olarak Türkiye’deki limanların Avrupa’daki en yoğun limanlar ile rekabet gücünü analiz etmek adına ücret tarifelerini karşılaştırmak yararlı olabilecektir. Aşağıda konuya ilişkin basit bir örnek sunulmuştur.

Tablo 4. Dünya ve Türkiye’de Terminal-Elleçleme Konteyner ve Gümrük Ardiye Ücret Tarifeleri

	Singapur	Trieste	Hamburg	Rotterdam	Marsilya	Haydarpaşa	İzmir	Mersin
Terminal-Elleçleme Konteyner	148 \$	200 \$	240 \$	200 \$	293 \$	85 \$	85 \$	120 \$
Ardiye Günlük	12 \$ (3 gün Serbest zaman - ücretsiz zaman)	20 \$ (3 gün Serbest zaman - ücretsiz zaman)	47 \$ (3-5 gün Serbest zaman - ücretsiz zaman)	47 \$ (3-5 gün Serbest zaman - ücretsiz zaman)	29 \$ (5 gün Serbest zaman - ücretsiz zaman)	9 \$	7 \$	7 \$

Anlaşıldığı üzere ücret tarifeleri kalem bazında ve günlük olarak Türkiye limanlarında nominal bazda daha düşüktür. Bununla beraber, limanlarımız için en büyük dezavantaj ise ithalat işlemlerinin uzunluğu ve fiziksel denetimlerdeki verimsiz mekanizmalardır. Uzayan süreler beraberinde yüksek ardiye ücretleri ve liman içi hizmet giderleri doğurmaktadır.

Örneğin, Singapur limanında gümrük işlemleri ve bekleme süreleri oldukça kısa olup fiziksel denetim de son derece azdır. Kontrole tabi ürünler dahi 3-5 saat içerisinde ithalat işlemleri bitirilerek limandan çekilebilmektedir. Türkiye’de ise günler alan bekleme süreleri yüksek ardiye ücretlerini beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla düşük liman hizmetleri fiyatları bile, Türk limanlarını belirtilen sebeplerden dolayı yeterince cazip kılmamaktadır.

Küresel ölçekte bakıldığında, liman işletmelerinin hızla uluslararası ortaklıkların ilgi odağı olduğu anlaşılmaktadır. Önemli limanlar hakkında göze çarpan bir durum her limanın kendine has bir rekabet avantajı veya kendisini ön plana çıkaran bir özelliği olduğu gerçeğidir. Dolayısıyla Türkiye ve diğer ülke limanlarında oluşan masraflar ve süreler mutlak değerleri ile karşılaştırılmaktan ziyade hizmet ettikleri kesimlere lojistik açıdan kattıkları değer ile karşılaştırılmalıdır. Örneğin bir limanda ardiye masrafı yüksek iken demiryolu bağlantısı kuvvetli olduğu için bu yüksek ardiye ücreti firmalar tarafından gözardı edilebilir. Dolayısıyla mutlak değerler (nominal) üzerinden karşılaştırma yapmaktansa, limanların vizyon ve misyonları ile ilgili yorum yapmak daha yerinde olacaktır. Aşağıda, çalışma kapsamında seçilmiş bazı limanların kendilerini ön plana çıkaran özellikleri değerlendirilmiştir.

Rotterdam: Limanların küresel ölçekte faaliyet gösteren birden fazla büyük firma tarafından yönetilmesine en güzel örneklerden biri Rotterdam Limanı’dır.

Bu sayede liman işletmesi (işletmecileri), ticaret ağının gelişimini, yatırımların devamlılık arz etmesini ve teknolojik imkânların devamlı bir gelişme içinde olmasını sağlamaktadır. Rotterdam Limanı’nda aralarında dünyanın en büyük taşıma firmaları, depolama firmaları, lojistik hizmet sağlayıcıları ve acentelerin olduğu 45’ten fazla yerli ve yabancı firmanın ortaklığı bulunmaktadır²³. Kamu idaresi ve özel teşebbüsün ortak olduğu ve birarada işlettiği bir yapıya sahip olan Rotterdam Limanı ülke ekonomisine nüfuz etmesi ve taşımacılık sektörüne yön vermesi açısından önemli bir role sahiptir. Bu şekilde bir alternatif modelin de Türkiye için düşünülmesi ve yararlı olduğu kanısına varılırsa özelleştirme ya da yeni yatırım planlarında bu şekilde yapıların öngörülmesi faydalı olabilecektir.

Trieste: Çoklu taşımacılık (intermodal-kombine taşımacılık) altyapısı bir limanı bariz şekilde öne çıkaran ve kullanıcı firmalara avantaj sağlayan bir etkidir. Trieste limanı gerek demiryolu bağlantılarının etkinliği gerekse karayollarına bağlantısı ile Akdeniz havzasında Ro-Ro taşımacılığın odak noktası olması nedeniyle kendisine önemli bir avantaj sağlamaktadır. Trieste limanının en büyük kullanıcılarından biri olan Türk firmalarının bugüne kadar edindiği tecrübeden de yararlanarak Türkiye’de bu şekilde bir liman tesis edilmesi mümkün olabilecektir.

Hamburg: Avrupa’nın deniz aşırı ülkelerle bağlantısını kurması, üretim ve tüketim noktalarını birleştirmesi, ileri seviyede gelişmiş lojistik hizmetleri barındırması ve ticaret hacminin büyüklüğü nedeniyle dünyanın önemli limanlarından biri olan Hamburg, denizyolu ve demiryolu bağlantılarının etkinliği ile göze çarpmaktadır. Rekabet konusunda kullanıcı firmalara değer katan önemli bir unsur, Hamburg limanında mevcut bulunan elleçleme ve depolama imkânlarıdır. Dolayısıyla

²³ Michiel NIJDAM, PAPER FOR IAME CONFERENCE 2009, COPENHAGEN, 24-26 June 2009

firmalar elde ettikleri operasyonel avantajlar nedeniyle yüksek terminal veya ardiye masrafları ödemeyi göze almaktadır.

Port Said: Bu liman 3.3 milyon TEU konteyner elleçleme hacmi ile Akdeniz'in en büyük konteyner limanlarından biridir²⁴. Port Said'in başlıca özelliği Süveyş Kanalı'nın ticaret yolları üzerindeki önemini ve coğrafi avantajını kullanarak transit liman olma özelliğini etkin biçimde kullanmasıdır. İzmir ve Mersin Limanları ile birlikte Türkiye'de Ege ve Akdeniz'de hizmet veren veya verecek olan limanların transit hatlarda rekabet etme açısından Port Said limanından daha avantajlı şekilde hizmet sunabilir hale gelmesi gerekmektedir.

Singapur Limanı: Bu liman dünyanın en önemli lojistik merkezlerinden biri olup, büyük bir coğrafyaya aktarma limanı olarak hizmet vermektedir. Limanın önemli özelliği, ihracat pazarına açılan kapı olarak ana gemiler arasında transferi kolaylaştıracak ve yükleme merkezlerine iyi hizmet verebilecek şekilde denizcilik ve terminal hizmetlerini sunabilmesidir. Kapasite ve teknik donanım açısından liman işletmeciliği ve lojistik yönetim kavramının en modern örneklerinden biridir. 2009 yılı verilerine göre 26 Milyon TEU elleçleme kapasitesi ile dünyanın en büyük hacimli konteyner limanı ünvanını taşımaktadır. Konum ve ihtiyaç itibarı ile Türkiye'ye örnek olmaya veya karşılaştırma yapmaya uygun değilse bile, devasa boyutta bir organizasyon ve lojistik altyapısının, ülke ve şehir ekonomisine entegre biçimde nasıl yönetileceğine dair anlamlı bir örnek olarak incelenmesi yararlı olacaktır.

Raporda kısaca belirli dünya limanlarına ilişkin örnekler verilmiştir. Liman işletmeciliği ve limanların altyapılarıyla ilgili olarak, Türkiye'nin vizyon ve planlarına uygun şekilde benzer limanların seçilerek incelenmesi yararlı olacaktır. Rapor kapsamında seçilen limanlar dünyada isim yapmış belirli limanlardır. Resmi otoritenin veya ilgili sivil toplum örgütlerinin Türkiye örneklerine uygun ve karşılaştırılabilir limanları seçerek bir çalışması yapması fayda sağlayacaktır.

e) Türkiye'de limanlar ve rekabet açısından değerlendirmeler

Yurt dışı limanlarla ilgili verilen özet bilginin asıl amacı, dünya genelinde başarılı örneklerin ve genel trendin liman işletmeciliğinde ihtisaslaşma olduğuna dikkat çekmektedir. Raporda daha önce belirtildiği üzere dünya limanlarında genel olarak uzmanlaşma (Trieste örneği) veya çoklu taşıma altyapısını geliştirerek lojistik merkezi fonksiyonu yürütme (Hamburg örneği) eğilimi gözlenmektedir. Dünya limanlarından görülen bu eğilimden farklı olarak Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek, farklı ekipmanlarla donatılan konvansiyonel türde liman özelliği göstermektedir²⁵. Dolayısıyla ithalatçı ve ihracatçı firmalara ek değer yaratması bakımından limanlarımıza farklılık ve rekabette avantaj yaratacak belirli özelliklerin kazandırılması önemlidir. Bu kapsamda aşağıdaki önerilerin değerlendirilmesi yararlı olabilecektir.

Serbest Liman: Belirli AB ülkelerinde mevcut olan "serbest liman" konseptinin Türkiye açısından araştırılması yararlı olabilecektir. Serbest liman yapısında eşyaların ithalat vergileri ve

²⁴ AAPA World Port Rankings 2009

²⁵ Deniz Ticaret Odası Denizcilik Sektör Raporu 2009

kontrollerine tabi olmadan sınırsız süre (ücreti karşılığında) liman depolarında bekletilmesi; liman sahasında paketleme, etiketleme, temizleme, birleştirme ve diğer basit elleçleme işlemlerinin yapılması; gümrük gözetimi altında işleme faaliyetleri yapılması; yurt içinden serbest limana getirilen eşyaların ihracat teslimi sayılması; yurt dışından limana gelerek depolanan eşyanın elleçleme faaliyetinden sonra tekrar yurt dışına transit aktarılması durumunda herhangi bir gümrük beyan prosedürü izlenmemesi ve geçici depolama statüsünün bir nevi antrepo statüsüne dönüşmesi mümkündür.

Belirli AB ülkelerinde kullanılan "serbest liman" yapılanmasının Türkiye açısından uygulanabilirliğinin sorgulanması yararlı olabilecektir. Türkiye'deki serbest bölge uygulaması birçok açıdan buna benzemekle beraber önemli farklar bulunmaktadır. Serbest liman daha çok geçici depolama yeri veya antrepo rejimi kullanımı mantığında olup, serbest bölge uygulamasında olduğu gibi faaliyet ruhsatı, firma veya şube kurma, adam çalıştırma ve defter tutma gibi bürokratik prosedürler açısından farklılık gösterebilmektedir. Bu konuda yapılacak araştırma esnasında uluslararası anlaşmalar, Türkiye'de mevcut olan serbest bölge uygulamasına etkisi, Avrupa'da faaliyet gösteren serbest limanların çalışma yöntemleri (depolama, elleçleme) ve uygulanabilecek gümrük ve vergi avantajları incelenerek analiz yapılması gerekmektedir. Nitekim Türkiye'de antrepoların ihraç amacıyla kullanılması ile ilgili yasal düzenlemenin temeli KDV ve gümrük mevzuatında mevcuttur. Ancak fiili uygulaması bulunmamaktadır. Serbest liman konseptinde olduğu gibi ihraç amacıyla antrepo kullanılması gibi alternatif yöntemlerin gündeme getirilmesi yararlı olacaktır. Operasyonel açıdan fayda sağladığı gibi KDV iadesinin hızlı alınması anlamında finansal faydaları da olacaktır.

Kombine Taşımacılık Bağlantısı: Bilindiği üzere Türkiye'de limanların demiryolu bağlantıları konusunda ciddi eksiklikleri vardır. Deniz Ticaret Odası 2009 Yılı Denizcilik Sektörü Raporu'nda bu konu hakkında aşağıdaki açıklamaları yapmıştır;

"...özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde %77 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır. Hâlbuki demiryolu ulaşımı konteynerin deniz dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma şekillerinden birisidir. Türkiye'de elleçlenen konteyner ve genel kargonun % 60'lık bölümü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda TCDD'ye ait Derince ve Bandırma limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliaga gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır."

Dolayısıyla multi-model (çoklu) taşımacılığın gelişmesine imkân sağlayacak altyapı yatırımlarının özel ve kamu işbirliği ile hızlıca tamamlanması ve hayata geçirilmesi Türkiye 2023 vizyonuna ulaşmanın olmazsa olmaz bir parçası niteliğindedir. Raporun sonraki bölümlerinde kombine taşımacılık yöntemi ile ilgili ayrıntılı değerlendirmeler sunulacaktır.

3.1.2.3 Öneriler

Özetle, dış ticaret işlemlerinde denizyolu taşımasını tercih eden ithalatçı ve ihracatçı firmaların rekabet gücünü olumlu yönde geliştirmek için aşağıdaki hususlarda çalışmalar yapılması yarar sağlayacaktır.

1- Limanların altyapı ve teknik imkânlarının güçlendirilmesi, kapasitelerinin artırılması, geçici depolama yeri gibi limanların en önemli ihtiyaçları konusunda yatırımlar yaparak iyileştirme sağlanması önemlidir. En önemli husus limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının artırılmasına yönelik teşviklerin yaratılması ve yatırımlara kaynak ayrılmasıdır. Bu kapsamda hükümetin sürdürdüğü demiryolu hamlesi hızlanarak devam etmelidir.

2- Denizyoluyla taşınan eşyaya ilişkin olarak yansıtılan masraflarda şeffaflığı sağlayacak mekanizmaların kurulması, ordino ya da tam tespit muayene ücreti gibi belirli masraf kalemlerinin bertaraf edilmesi (ya da asgari seviyeye indirilmesi) için gerekli çalışmalar yapılması yararlı olacaktır. Liman hizmetleri müşterilerinin (ithalatçı-ihracatçı) tüketici haklarını korumak üzere regulasyon ve kontrol mekanizmaları tesis edilmesi yararlı olacaktır.

3- Lojistik sürecini bir bütün halinde gözönüne alarak liman yatırımlarında ve mevcut limanların işletmelerinin iyileştirilmesi konusunda hinterlant ve limana gelen eşya ile ilgili diğer yurt içi hizmetlerde (yurt içi taşıma) rekabeti olumsuz etkileyen unsurların önüne geçilmesi gerekmektedir (örneğin taşıma kooperatifleri konusunda sıkıntı yaşanıp yaşanmadığı konusunda devlet iradesini ortaya koyacak şekilde incelemeler yapılması).

4- Diğer ülke örnekleri incelenerek limanlarda uzmanlaşma (belli bir taşıma talebine yönelik ihtisas edinme) politikası izlenmeli ve Türkiye'nin rekabet içinde olduğu belirli yurtdışı limanlarının faaliyetleri gözönüne alınarak yatırımlar yapılmalıdır. Özellikle hinterlant etkinliği az ve kapasitesi sınırlı limanların sadece belirli özellikteki taşımalarda uzmanlaşması daha verimli bir lojistik yönetimi sağlayabilecektir.

3.1.3 Havayolu

3.1.3.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde havayolu taşımacılığının durumu

Küreselleşme sonucu artan ticaret, insanların özgür dolaşımı ve artan turizm sonucu havayoluna talep artışı görülmüştür. Belirli kriz dönemlerinde havacılık sektöründe sıkıntılar yaşansa dahi makro seviyede bakıldığında havayolu ulaşımı, modern toplumların gittikçe daha sık kullandığı bir seyahat yöntemi haline gelmeye devam etmektedir.

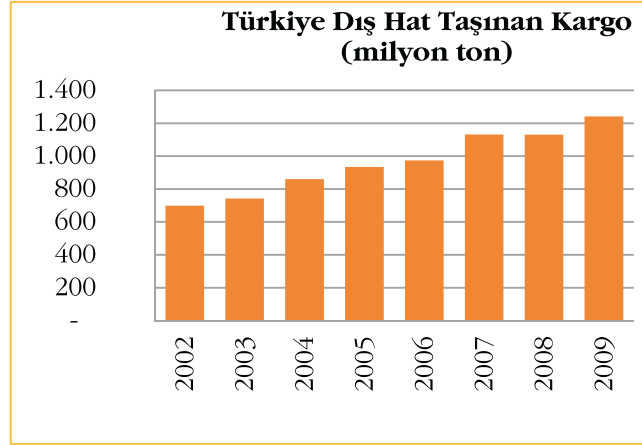
Rekabetçi ortam içerisinde hızın önem kazanmasıyla ve yükte hafif kıymette ağır olan belirli ürünlerin taşınmasında havayolu tercih sebebi olmaktadır. 2004-2008 yılları arasında hava kargo taşımacılığı sektöründe % 5,6'lık bir yıllık bileşik büyüme olmuştur²⁶.

Tablo 5. Türkiye Dış Hat Taşınan Kargo Bedelleri

Yıl	Dış hat taşınan kargo (ton)	Toplam uçak sayısı
2002	698.935	138
2003	742.255	138
2004	860.461	142
2005	933.697	202
2006	973.934	245
2007	1.131.833	250
2008	1.130.464	262
2009	1.241.512	297

Kaynak: TÜİK

Şekil 4. Türkiye Dış Hat Taşınan Kargo Verileri



Kaynak: TÜİK

2010 yılında Türkiye’de dış ticaret işlemlerinin kıymet bazında %8’i havayolu ile yapılırken bu oran AB ortalamasında % 23 seviyesine kadar çıkmıştır. Bu durum Türkiye’nin genel olarak ithal ve ihraç ettiği ürünlerin kompozisyonu ile alakalıdır.

3.1.3.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar

Hava yoluyla yapılan dış ticaret taşımalarında hem ithalat hem ihracat yapan firmalar açısından maliyet yaratan unsurların başında (navlundan sonra) yer hizmetleri ve ardiye gelmektedir.

Elleçleme hizmetleri: Havayolu taşımalarında havayolu firmaları taşıyacakları eşyayı genellikle havaalanlarında teslim almakta olup, bu durum neticesinde, söz konusu eşyanın muayenesi, tarama işlemi ile birlikte alan içerisinde yapılmaktadır. Dolayısıyla eşyanın paletlere yerleştirme işlemi de havaalanında yapılmaktadır. Elleçleme işlemlerinin güvenlik ve mevzuat başta olmak üzere çeşitli nedenlerle havalimanı içerisinde yapılması maliyetleri arttırmaktadır. Eşyaların geldikleri kap içerisinde (konteyner) limandan çıkarılması ve liman dışında fabrikanın (veya son teslim yeri) adresinde boşaltılması/doldurulması gibi bir mekanizma olmaması, ithalatçı ve ihracatçı firmalara süre kaybına ve artan maliyetlere yol açmaktadır. Dünya Bankası raporlarında da belirtildiği üzere hava yoluyla yük ve kargo taşınması konusunda en tartışmalı husus hangi elleçleme hizmetlerinin havalimanı dışında yapılabileceği konusudur²⁷. Bu kapsamda çeşitli teknolojik çözümler, takip sistemleri, muayene metodları, amaca yönelik palet tipleri ve komple palet tarayıcıları kullanmak suretiyle çözümler getirmiş diğer ülke örnekleri incelenmelidir.

²⁶ Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek Ve Tanıtım Ajansı Taşımacılık Ve Lojistik Sektörü Raporu, Ocak 2010

²⁷ Dünya Bankası (http://siteresources.worldbank.org/EXTAIRTRANSPORT/Resources/515180-1262792532589/6683177-1268747346047/air_cargo_ch3.pdf)

Havayolu firmaları taşıyacakları eşyayı genellikle havaalanlarında teslim alırlar. Söz konusu eşyanın muayenesi, tarama işlemi ile birlikte alan içerisinde yapılır. Bu sebeple genellikle eşyanın iglo (uçak konteyner veya özel kaplara) yerleştirme işlemi de havaalanında yapılır. Ancak dünya örneklerine bakıldığında ihracatçı, ithalatçı ve taşıma firmaları maliyetleri düşürmek ve alan darlığından etkilenmemek için faaliyetlerinin en azından mümkün olan kısımlarını havaalanı dışında sürdürmek isteği içindedirler. Bu firmalar, mümkün olduğunda eşyanın taşıma kaplarına yerleştirme işlemlerini, eşyayı havayolu firmasına teslim etmeden yapmayı tercih etmektedir. Ancak bu yöntemin uygulanabilmesi için havaalanlarına bu gibi iglo taşıma kaplarının oldukları gibi alınarak, muayene için manüel bir boşaltma, serme ve tekrar yükleme işlemine tabi tutulmadan incelenmesi gerekmektedir. Bu sebeple havayolu ile taşınacak eşyanın muayenesinin eşya havaalanına girmeden veya girdiğinde palet ya da iglo tarayıcıları (x-ray) kullanılarak yapılması, gönderici firmaların maliyetlerini azaltmak için atılması gereken bir adımdır. Bu konu hakkında yurtdışı örneklerin incelenerek, uluslararası standartlar ve güvenlik protokolleri de göz önüne alınarak, mümkün olan durumlarda havayoluyla gelen eşyanın havaalanında boşaltılmadan fabrikaya kadar aynı taşıma kabı içerisinde teslimi gibi mekanizmaların uygulanabilirliği incelenmelidir.

Aynı durum ihracat teslimleri için de geçerli olacaktır. Nitekim bazı yurtdışı örneklerde, gerekli şartları yerine getiren lojistik hizmet sağlayıcıları, taşıdıkları eşyaları aynı iglo (taşıma konteyneri) içerisinde müşterisinin kapısına götürebilmekte ve ihraç ürünlerini de müşterilerinden fabrika adresinde yükledikten sonra uçağa götürebilmektedirler. Böyle bir örnekte havalimanında yükleme, boşaltma ve ilgili elleçleme faaliyetlerine ilişkin süre ve masraflar önlenebilecektir.

Havaalanlarında tahsil edilen terminal ve elleçleme ücretlerinin oldukça yüksek olduğu anketimize katılan bazı firmalar tarafından da belirtilmiştir. Bunun iki sebebi olduğu söylenebilir. Birincisi havaalanlarında eşyanın elleçleme işlemini gerçekleştirecek firmanın eşya sahibi tarafından seçilememesi gelmektedir. Taşıyıcı firmalar, taşıma bedelinin dışında talep ettikleri elleçme bedellerini, pazarlık konusu yapmaksızın, tüm firmalardan talep ederken, göndericilerin kendi eşyalarını elleçleyecek firmayı seçme hakkı yoktur. İkinci neden olarak ise eşyanın havaalanında elleçlenme mecburiyeti gösterilebilir. Havaalanlarındaki güvenlik önlemleri gereği, havayolu ile taşınacak tüm eşyanın muayeneden geçmesi gerekmektedir. Bu sebeple havaalanı dışında paketlenip, paletlere yerleştirilen eşyanın havaalanında bir kez daha elleçlenerek iglo adı verilen uçak konteynerlerine yerleştirilmesi gerekmektedir. Ancak bu gereklilik gönderici ve alıcı firmalar nezdinde ağır maliyet kalemleri haline gelmenin yanı sıra zaman kaybı demektir.

Yurtdışı örneklerine bakıldığı zaman, bu duruma çözüm olarak, havayolu vasıtası ile yüksek ticaret hacmine ulaşan bazı firmalara elleçleme işlemlerini yapmaları için, konteynerleri alan dışına çıkartarak kendi tesislerinde doldurma ve boşaltma fırsatı verilmiş ve bu noktalarda gerçekleştirilen güvenlik kontrolleri ile zaman kayıplarının önüne geçilmiştir.

Ardiye Ücretleri: Havayolu taşımacılığında uzayan ithalat izin ve gümrük beyanname süreçlerinin ayrı bir önemi vardır. Hava kargolarının yüksek değeri, ardiyenin pahalı oluşu ve hızın esas olarak mal sahibi açısından önemli olması sebebiyle, gümrük muayene ve kargo taşıma işlemlerinin süresini minimize etmek önemlidir. Birçok ülke gümrük işlemleri için "dual track" sistemini geliştirmiştir²⁸. Ekspres paket servisleri için daha seri bir işlem düzeni sağlanırken, büyük hacimli kargolar için daha rutin bir süreç işlemektedir. AB'deki birçok havaalanında birkaç saat içinde gümrük işlemlerinin tamamlanması mümkündür. Bu süre birçok taşıma şekline göre daha hızlıdır. Bunun yanında örneğin altı saat gibi bir süre, Dünya Bankası gibi belirli kaynaklarda yer alan raporlara göre, yavaş kabul edilebilecektir.

Genelde gecikmelerin nedeni, havayolu taşımacılığı ve ilgili gümrük bildirimlerinin bilgisayar üzerinden yapılıp yapılmamasına bağlıdır. Eğer yeterli teknolojik altyapı yoksa bu belgelerin önceki havaalanından teslimi zaman alır. Aynı zamanda teknolojik altyapı, takip sistemleri ve verimli depo kullanımı için önemlidir. Hızın birinci derecede önemli olduğu havayolu taşımasında teknolojinin etkin ve verimli bir şekilde kullanılması amaca hizmet etmektedir.

Türkiye özelinde bakıldığında, gümrük beyannamesi tescil sürecinde sistemin gelişmiş seviyede ve modern bir teknik ile çalışmakta olduğu anlaşılmaktadır. Ancak asıl sorun gümrük beyannamesi tescil sürecinin başlamasından önce diğer kurum ve kuruluşlardan alınması gereken izin ve belgelerin temininde geçen süre ile ilgilidir. Firmalar, eşyaları hızlı şekilde ulaştırılsın diye havayolunu seçip yüksek tutarlar ödemişken; TSE veya benzeri diğer izin süreçlerinde zaman kaybetmesi ve yüksek tutarlı ardiye masraflarına katlanılması istenmeyen bir durumdur. Dolayısıyla ithalat izin süreçlerinin kısaltılmasını sağlayacak ilave düzenlemelere gidilirken, geçici depolama yerlerinin arttırılarak kiralalarının azaltılması gerekmektedir.

Taşıma Ücreti ve Diğer Masraflar: Yukarıda belirtildiği gibi yükleme-boşaltma hizmetleri başta olmak üzere yer hizmetleri ve yüksek ardiye masrafları havayolu ile taşınan ithal ve ihraç eşyasına olumsuz etki eden unsurlardır. Bunun yanı sıra havayolu taşımalarında firmalara doğrudan yansıyan yan masrafların (örneğin surcharge masraflar) bir hayli çeşitli ve yüksek olduğu yorumları yapılmaktadır. Örneğin artan petrol fiyatlarından ötürü taşıma ücretinin yanı sıra "petrol farkı" ücreti talep edilmektedir. Bu durum kriz zamanlarında diğer taşıma şekilleri ve belirli ülkelerden yapılan taşımalar için de ortaya çıkmıştır (örneğin İran'dan yapılan karayolu sevkiyatları).

Ayrıca havayolu taşımacılığında karşılaşılan bir diğer sorun da Türk havalimanlarından gerçekleştirilen uçuş sayısının yetersizliği nedeniyle, gerektiğinde ve istendiğinde eşya gönderilmesinin mümkün olmayışıdır. Ancak uçak sefer sayısı, kapasitesi ve uçuş noktası fazlalığı gibi konular doğrudan Türkiye'nin dış ticaret potansiyeli ile bağlantılıdır. Başta Türk Hava Yolları olmak üzere Türkiye'de yabancı ve yerli sermayenin yaptığı yatırımlar ve uçak

²⁸ Dünya Bankası (http://siteresources.worldbank.org/EXTAIRTRANSPORT/Resources/515180-1262792532589/6683177-1268747346047/air_cargo_ch3.pdf)

alımları gözönüne alındığında, yeterli talebin gelmesi halinde, istenen seferlerin yapılabilceğı ve havayolu taşımacılığında arzın kısa sürede kendiliğinden arttırılabileceğı yorumlanabilecektir. Bu şekilde bir gelişme olması halinde maliyetler azalabilecek ve istenen sayıda ve lokasyona uçuşlar gerçekleştirilebilecektir.

Diğer yandan, bugünkü güncel durumda dahi, belirli iyileştirilmelerin yapılması önemlidir. Denizyolu taşımacılığı ile ilgili bölümde bahsedildiğı üzere eşyasını taşıtan firmalara yansıtılan ücretlerin mahiyetinin, gerçekten böyle bir servis verilip verilmediğinin ve bu hizmetlerin rekabetçi bir ortam içerisinde makul fiyatlar ile verildiğinin, şeffaf biçimde tüketiciye (ithalatçı ve ihracatçıya) bildirilmesi yararlı olacaktır. Diğer taşıma şekillerinde bahsedilmiş olan ordino ücreti ve tam tespit muayene ücreti gibi uygulamalar, havayolu taşıma işlemleri için de geçerlidir. Aşağıda özet olarak bir havayolu taşıma işleminde oluşan masraf kalemleri belirtilmiş ve bunlara ilişkin yorumlar sunulmuştur.

Tablo 6. Havayolu Taşıma İşleminde Oluşan Masraf Kalemleri ve Bunlara İlişkin Yorumlar

Masraf Kalemi	Yorum
Taşıma	Ürüne, mesafeye, hacme göre değişen ücretler vardır. Türkiye'nin uçak filosu ve dış ticaret hacmi gibi birçok etkene bağlıdır.
Ordino	100-200 Euro arası değişen tutarlar vardır. Denizyolu ile taşıma konusunda bahsedilen hususlar havayolu taşıma için de geçerlidir.
Elleçleme - Terminal	Yukarıda bahsedildiğı üzere yer hizmetleri konusunda daha rekabetçi bir ortam oluşturulması ve belirli işlemlerin liman dışına kaydırılması ihtimalinin gözden geçirilmesi yararlı olabilecektir.
Ardiye	İthalat izinlerine ilişkin işlem sürelerinin kısaltılması, firmalara avantaj sağlayacaktır.
Tam Tespit Muayene	İşlemin kırmızı hatta yönlendirilmesi halinde önemli tutarlar oluşabilmektedir. İhraç ürününe dahi bu şekilde bir ücret uygulanması ve çıkış yapan eşyaya ilişkin X-ray ücreti yansıtılması gibi konular ihracatın teşviki açısından tekrar gözden geçirilmelidir.
Surcharge	Örneğin petrol fiyatlarındaki değişikliklere bağlı olarak fark yansıtmaları veya güvenlik ile ilgili masraf yansıtmaları yapılmaktadır. Ücretler firmaya göre değişebilmektedir. Bu konuda tüketicinin korunması amacıyla şeffaflık tesis edilmesi yararlı olacaktır.

3.1.3.3 Öneriler

Özetle, dış ticaret işlemlerinde havayolu taşıma şeklini tercih eden ithalat ve ihracatçı firmaların rekabet gücünü olumlu yönde geliştirmek için aşağıdaki hususlarda çalışmalar yapılması yararlı olacaktır.

1- Havalimanlarında gerçekleşen elleçleme hizmetlerinin, lojistik operasyonunu kolaylaştıracak ve elleçleme maliyetlerini azaltacak şekilde yapılandırılması kapsamında dünya örneklerinin incelenmesi ve mümkün bulunan belirli operasyonların havalimanı dışarısında yapılabileceği bir mekanizma kurulması yararlı olabilecektir (örneğin uçak konteynerinin liman dışına çıkarılabilmesi ve elleçlenmesi). Bu kapsamda öncelikli olarak gündeme alınabilecek konu havalimanları çevresinde ardiye yerlerinin artırılmasına yönelik yatırımların teşvik edilmesi olabilecektir.

2- Havayoluyla gelen eşyaya ilişkin olarak yansıtılan masraflarda şeffaflığı sağlayacak mekanizmaların kurulması, ordino ya da tam tespit muayene ücreti gibi belirli masraf kalemlerindeki değişkenliğin bertaraf edilmesi (ya da asgari seviyeye indirilmesi) için gerekli çalışmaların yapılması yararlı olacaktır.

3- Yüksek ardiye ücretlerini engellemek için havayoluyla gelen eşyaların ithalat izin süreçlerinde iyileştirme sağlanması, geçici depolama yerlerinin artırılarak kiralalarının düşürülmesi için gerekli adımların atılması fayda sağlayabilecektir. Ayrıca havalimanlarında depoloma hizmeti veren özel kuruluşların kira yüklerinin doğrudan müşteriye yansıtıldığı hususu gözden kaçmamalıdır.

4- Havalimanında yer alan ancak taşıma rekabetini olumsuz etkileyen veya sınırlandıran kaliteden yoksun yapılanmaların kontrol ve denetiminin artırılması faydalı olacaktır. (örneğin yurt içi taşıma kooperatifleri)

3.1.4 Demiryolu

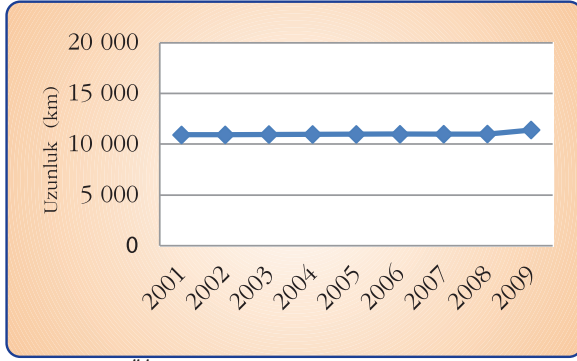
3.1.4.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde demiryolu taşımacılığının durumu

TCDD tarafından işletilmekte olan demiryollarının 2010 yılı sonu itibari ile toplam uzunluğu 11940 km’dir²⁹. Türkiye’de yılda gerçekleştirilen 550 milyon tonluk taşımının %5’i demiryolu ile yapılmaktadır.

²⁹ Ulaştırma Bakanlığı 2010 Yılı İdare Faaliyet Raporu

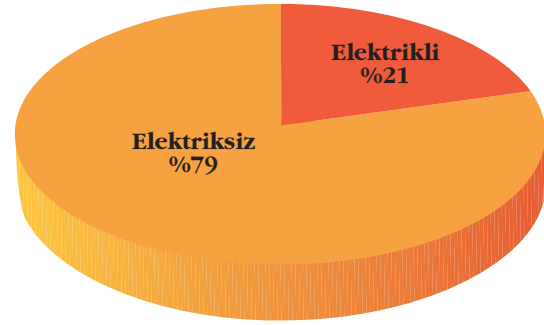
Yıllardır özelleştirme programı dâhilinde olan demiryolu işletmeciliğine yatırımların yapılması gecikmiş ve dolayısıyla demiryolu kullanımı Türkiye’de istenen seviyeye çıkamamıştır. Aşağıdaki tabloda demiryolu uzunluklarının son 5 yıl içindeki gelişimi yer almaktadır³⁰. Görüldüğü üzere demiryolu hat uzunluğu konusunda son 10 yıl içerisinde önemli bir gelişme kaydedilmiştir. Ancak son yıllarda devlet bu konuda kararlılığını ortaya koyarak, gerek mevzuat açısından gelişimin önünü açmak, gerekse yeni yatırım kararları alarak demiryollarına olan ilginin artmasını sağlamaya başlamıştır.

Şekil 5. Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu 2010



Kaynak: TÜİK

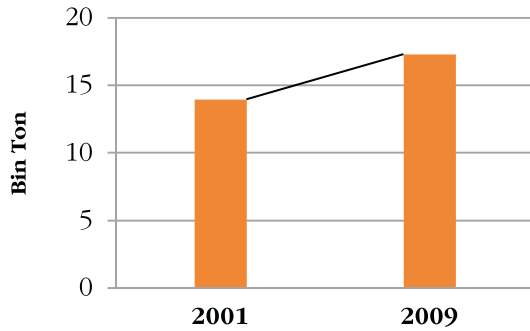
Şekil 6. Türkiye’de Demiryolu Hat Yapısı Dağılımı



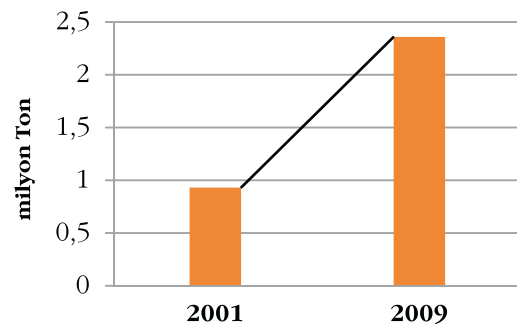
Kaynak: TÜİK

Dış ticaret işlemlerinde demiryolu kullanımı aynı dönem içerisinde önemli ölçüde artış göstermiştir. 2001 yılından 2009 yılına kadar tren yolu ile yapılan uluslararası taşıma miktarı ton bazında %154 artış göstermiştir³¹.

Şekil 7. Türkiye’de Demiryolu Yük Taşıma Verileri (Ham Ton Kilometre)



Şekil 8. Türkiye’de Uluslararası Demiryolu Taşıma Hacmi Verileri (Net Ton)



Kaynak: TÜİK Demiryolu uzunluğu, tren kilometre, ton kilometre ve yük taşıma istatistiği

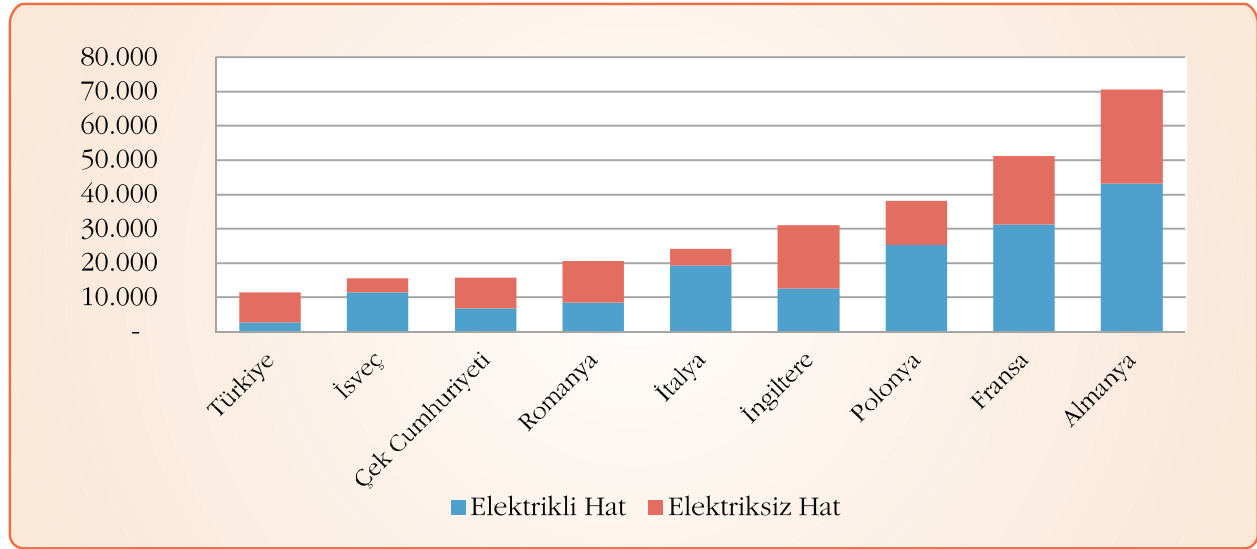
Bu artış son yıllarda Türkiye’de demiryolları kullanım stratejisinde yapılan değişikliğin bir parçasıdır. TCDD üçüncü şahısların vagon ve konteyner sahibi olmasının önünü açarak demiryolu taşımacılık payının artırılmasını sağlamak için "Konteyner taşımacılığının geliştirilmesi projesi"

³⁰ TCDD İstatistik Yıllığı, 2006-2010

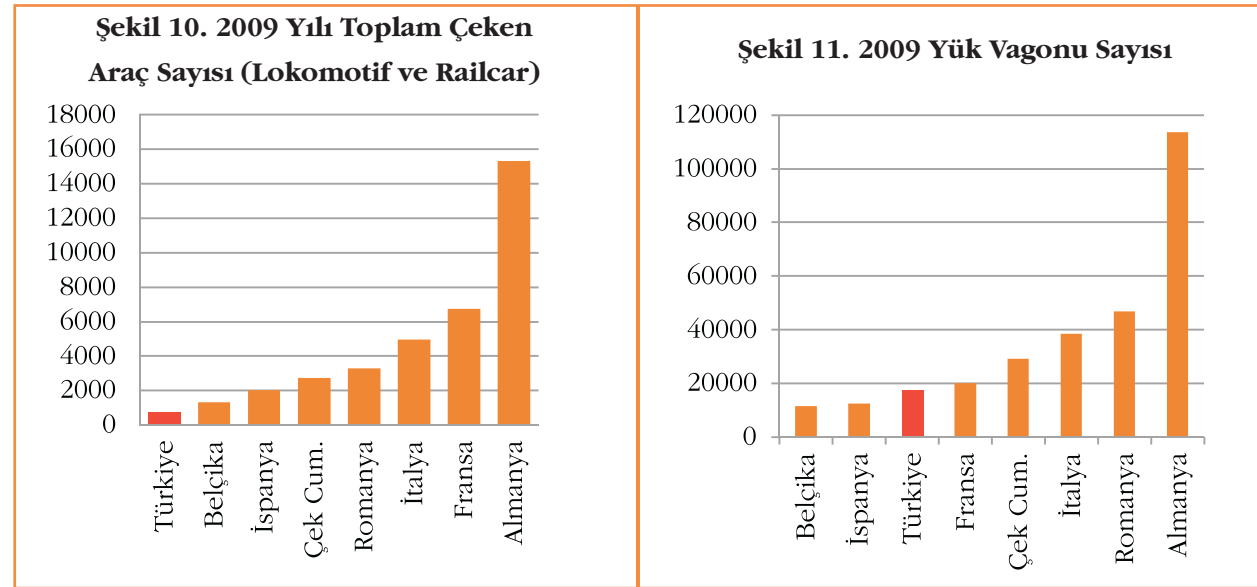
³¹ TÜİK Demiryolu uzunluğu, tren kilometre, ton kilometre ve yük taşıma istatistiği, Aralık 2011

ile diğer taşıma alt sistemleri arasında rekabeti kaldırıp işbirliğini amaçlayan kombine taşımacılık sistemini teşvik etmeye başlamıştır³². 2003 yılı sonunda üçüncü şahıslara ait vagon sayısı 771 adet iken, 2010 sonu itibariyle, mevcut sözleşmeler çerçevesinde, 40 adet firmanın 2,453 adet vagonu TCDD şebekesinde işletilmektedir ve bu vagonlar toplam yük taşımalarının %20'sini gerçekleştirmektedirler³³. Ancak başta Avrupa Birliği olmak üzere yurt dışı örnekleri ile karşılaştırıldığı zaman Türkiye'de demiryolu yetersizdir.

Şekil 9. Türkiye ve AB'deki Demiryolu Uzunlukları (km)



Ayrıca Türkiye'nin lokomotif ve vagon sayısı bakımından da eksikleri bulunmaktadır. Aşağıda belirli Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırmalı olarak lokomotif ve yük vagonu sayıları verileri sunulmuştur.



³² Özel Sektörün Demiryolu Beklentileri, Yaşar Rota, Transport Dergisi Nisan 2011/4 sayfa58

³³ Özel Sektörün Demiryolu Beklentileri, Yaşar Rota, Transport Dergisi Nisan 2011/4 sayfa58

Türkiye'nin demiryolu altyapısını geliştirmesi ve işletme performansını arttırması ithalatçı ve ihracatçı firmaların demiryolu taşımalarından istifade ederek maliyet ve süre avantajı yaratmasını sağlayabilecektir.

Yapımına 2008 yılında başlanan Kars - Tiflis - Bakü demiryolu da önemli bir proje olarak nitelendirilebilir. Azerbaycan ile Türkiye'yi bağlayacak olan demiryolu hattı Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehrinde, Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Kars şehrine gelecektir. Projenin toplam uzunluğu 124 km'ye ulaşacak ve bunun 92 km'si Türkiye'den geçecektir. Türkiye, bu projelerin tamamlanmasıyla birlikte, Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında bir bağlantı merkezi haline gelecektir. Projede taşınan yükün 2034 yılında 17 milyon tona ulaşması beklenmektedir³⁴. Marmaray Projesi'nin de tamamlanmasına paralel olarak, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi hayata geçirildiğinde Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün hale gelecektir. Böylece Avrupa ile Orta Asya arasındaki yük taşımalarının büyük bölümünün demiryoluna kaydırılması planlanmaktadır³⁵.

Aşağıda ithalat ve ihracat işlemlerinde demiryolunu kullanan ve kullanabilecek firmaların rekabet gücünü etkileyebilecek belirli unsurlar ve çeşitli öneriler sunulmuştur.

3.1.4.2 Maliyeti ve rekabeti etkileyen unsurlar

Dış ticaret taşımaları başta olmak üzere ülkemizde demiryolu ile yük taşımacılığı konusunda büyük eksiklikler bulunmaktadır.

a) Altyapı

Yurt dışı örnekler ile karşılaştırıldığı zaman Türkiye'de demiryolu taşımacılığının altyapı (hatlar) ve üstyapı (araç-ekipman) eksiklikleri sebebiyle önemli sorunları olduğu anlaşılmaktadır. Aşağıda konu hakkında değerlendirmeleri bulunmaktadır.

Demiryolu ağı: Türkiye'de demiryolu uzunluğu (ray hattı) ülkenin geneline ve üretim tesislerinin yakınına nüfuz edecek kadar yaygın ve uzun değildir. AB ülkeleri ile karşılaştırıldığında İtalya'da 2 kat, Polonya'da 3 kat, Fransa'da 4 kat ve Almanya'da 6 kat daha uzun demiryolu hattı bulunmaktadır. Türkiye'de kilometrekare yüz ölçüm başına 11 km demiryolu ağı düşerken Almanya'da 95 km, Belçika'da 113 km, İngiltere'de 67 km demiryolu düşmektedir³⁶. Uzun yıllardan beri yeterli oranda yatırım yapılmaması sonucunda demiryolu altyapısı açısından Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde olduğu görülmektedir.

Bu durum dış ticaret işlemlerinde demiryolunu tercih eden veya limana ulaşımında demiryolu kullanmak isteyen firmaların istasyona uzak kalması, arada yurt içi taşıma ve yükleme boşaltma

³⁴ Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, Ocak 2010

³⁵ Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, Ocak 2010

³⁶ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2009 yılı Sektör Raporu

yapması zorunluluğunu getirmektedir. Dolayısıyla maliyetler ve süreler olumsuz yönde etkilenmektedir.

Araç Parkı: Türkiye’de ithalatçı ve ihracatçı firmalar istedikleri güzergâh, zaman ve sayıda lokomotif ve vagon bulmakta zorluk çekmektedirler. Türkiye ile kıyaslandığında Çek Cumhuriyetinde 3.6 kat, Romanya’da 4.4 kat ve İtalya’da 6.6 kat daha fazla lokomotif vardır. Vagon sayılarında ise Çek Cumhuriyeti 1.6 kat, Romanya ve İtalya ise 2 kat daha fazla vagona sahiptir. Üstelik Türkiye’de vagonların sadece %15’i özel sektöre aittir. Bu oranda artış sağlanmadıkça demiryolu taşımacılığının ithalatçı ve ihracatçı firmalar açısından, avantajlı hale gelmesi mümkün gözükmemektedir.

Liman ve karayolları ile bağlantı (Çoklu Taşımacılık Modeli): Türkiye’de limanlar ile demiryollarının bağlantısı zayıftır. Örneğin Almanya’da Hamburg Limanı tren istasyonunda 300 kilometre uzunluğunda demiryolu bulunurken Türkiye’de 17 limandaki toplam demiryolu ağı sadece 84 km’dir³⁷. Ayrıca demiryolları istasyonlarının ana karayollarına kolay ulaşımı da önemlidir. Raporun (çoklu yöntem) taşımacılık bölümünde konu hakkında daha detaylı bilgi verilecektir.

b) Demiryolu İşletme Sistemi

TCDD’nin yük taşımaları müşteri profili bazında incelendiğinde; 2009 yılında toplam taşımaların % 79’unu Karabük ve İskenderun Demir Çelik, Etibank, Ermen, Adoçim, Tüpraş, Öztrak Nakliyat, Türkön, Ar-Gü başta olmak üzere 50 firma ile yapıldığı görülmektedir³⁸. Dolayısıyla ülke genelinde sanayicilere ulaşım açısından penetrasyon yetersizdir.

TCDD’nin hedefleri arasında yer alan, özel sektörün katılımını sağlamak üzere yürütülen çalışmalar sonucunda, TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, 2009 itibarı ile bu değer 2.453 adet vagona yükselmiştir sağlamıştır. 2009 yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 4,2 milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı % 22’ye ulaşmıştır³⁹.

Demiryolu taşımacılığında özel sektör operatörlüğü olmaması ve mevcut altyapı ve ekipmanlar ile sistemlerin eskimiş yıpranmış uzak olması nedeniyle, yapılan seferlerde düzensizlik, tahmin dışı gecikmeler, yeterli vagon bulamama gibi sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Tedarik zincirinde istenmeyen bu tip işletme sorunları ithalatçı ve ihracatçı açısından maliyetleri olumsuz etkilemektedir. Bu sonuca, mevcut altyapının ve ekipmanın eskimiş olması da sebep olabilmektedir. TCDD verilerine göre rayların yaklaşık %40’ı yirmi yaşın üstündedir⁴⁰. Ana hat lokomotiflerinin %82’si yirmi yaşın üstündedir⁴¹. Sık sık duran seferler firmalara maliyet ve süre kayıpları yaratarak rekabet gücüne olumsuz etki yapmaktadır. Özel sektör temsilcileri verdikleri beyanatlarda

³⁷ *Transport Dergisi Ocak 2011/1 sayfa 57*

³⁸ *TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü 2009 Sektör Raporu*

³⁹ *TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü 2009 Sektör Raporu*

⁴⁰ *TCDD İstatistik Yıllığı 2006-2010 sayfa 27*

⁴¹ *TCDD İstatistik Yıllığı 2006-2010 sayfa 33*

işletmeye ilişkin belirttikleri sorunlardan en önemlisinin demiryolu işletmeciliği ile ilgili olduğundan bahsetmektedir. şöyle ki; demiryolu ile eşya taşımacılığı yapan özel firmalardan bir sonraki yıl yapacağı taşımaların programı TCDD tarafından talep edilmekte ve TCDD'ye iletilmektedir. TCDD'nin yaptığı program dâhilinde operasyonlar gerçekleşmektedir. Ancak uzun süreli yol kapamaları, yol çalışmaları veya benzeri problemler fiili taşımanın programa uygun yapılmasına engel olurken blok tren uygulamasında da aksaklıklar yaşanmasına sebep olmakta, bu gibi durumlar eşyasını taşıtan firmalara sıkıntılar doęurmaktadır⁴².

c) Mevzuat

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği bünyesindeki Denizcilik Meclisinin gündeme getirdiği gibi Genel Demiryolu ereve Kanunu Tasarısı Taslağı ve TCDD Kanunu Tasarı Taslağının henüz yasallaşmamış olması sektörün gelişimini olumsuz etkileyen sorunların başında gelmektedir. Rekabetçi ortam bulunmayışı firmalar açısından taşıma maliyetlerini arttıran ve aldıkları hizmetin kalitesini düşüren bir sistemi ortaya çıkarmaktadır. AB normlarına uygun şekilde demiryolu sektöründe reform yapacak, yk ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere demiryolları sistemini özel ve kamu işletmelerinin kullanımına açacak ve iyi kalite hizmeti daha uygun ücretlerle kullanıcılara sunacak bir sistemin mevzuat temeli, en kısa sürede hazırlanarak hayata geçirilmelidir. Bu konu son yıllarda ilgili devlet kurumlarının öncelikli gündem maddesi haline gelmiş ve strateji planlarında ayrıntıları ile yer almıştır.

Dokuzuncu Kalkınma Planında demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirileceği, yük taşımacılığının özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanması için serbestleştirileceği belirtilmiştir. Bu stratejik vizyon ve kalkınma planının kararlılıkla uygulanması önemlidir.

3.1.4.3 neriler

Özetle, dış ticaret işlemlerinde demiryolu taşıma tercih eden ithalat ve ihracatçı firmaların rekabet gücünü olumlu yönde geliştirmek için aşağıdaki hususlarda çalışmalar yapılması yararlı olacaktır.

1- Demiryolu ağı, araç parkı, liman bağlantıları ve diğer alt ve üstyapı yatırımlarının yapılarak Türkiye'de demiryollarının taşıma sistemine etkin ve sürekli bir şekilde dahil edilmesi gerekmektedir. Bu konuda Ulaştırma Bakanlığı'nın ve diğer yetkili kurumların stratejik planları yerinde tespitler içermektedir. Bunların hızla hayata geçirilmesi yararlı olacaktır.

2- Demiryolu taşımacılığında kamunun yanı sıra özel sektörün de dahil olabileceği daha liberal ve rekabetçi bir yapı oluşturulurken, daha ekonomik ve kaliteli hizmet sunan rekabetçi bir yapı inşa edilmelidir.

⁴² *Transport Dergisi 2011/1 sayfa 56*

3- Taşıma yöntemleri arası transfere imkân verecek lojistik köylerinin sanayi bölgelerin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir. Yapılacak demiryolu ve liman yatırımları çoklu yöntem (multi-model) taşımacılık operasyonlarını da gözönüne alarak yapılmalıdır.

4- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde başarılı şekilde yürütülen Organize Sanayi Bölgesi ve Endüstri Bölgeleri çalışmaları süreçlerinde demiryolu bağlantıları hususuna önem verilmesi ve gerekirse demiryolunu kullanabilecek sektörler için OSB yer seçiminde demiryolu ulaşımına öncelikli olarak önem verilmesi yararlı olacaktır.

3.1.5 Çoklu Taşımacılık (Multi-Model Taşımacılık)

3.1.5.1 Türkiye’de ve AB’de dış ticaret işlemlerinde çoklu taşımacılığın durumu

Lojistik sektöründe hızın artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi sürdürülebilir rekabet avantajı yakalamak açısından sektörde faaliyet gösteren firmalar için büyük önem arz etmektedir. Bilindiği üzere tüm taşıma şekillerinin birbirlerine karşı avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Bu sebeple, taşıma şekillerinin geçişli olarak en uygun biçimde kullanılması maliyet ve sürat açısından rakiplere oranla daha fazla avantaj kazanılabilmesi imkânını getirmektedir. Bunun yolu geleneksel taşıma yöntemlerinin ayı ayrı geliştirilmesi yerine, tüm taşıma yöntemlerinin birbirlerine karşı üstünlüklerinin birbirini tamamlayacak şekilde, optimum kullanımına imkan veren "çoklu taşıma modeli" kullanılmasıdır⁴³.

1980 Yılında düzenlenen Birleşmiş Milletler, Çoklu Taşımacılık (Multimodal Transport) Konvansiyonu’na göre çoklu taşımacılık "taşımanın büyük bölümünün demiryolu, iç sular veya denizyoluyla yapıldığı; başlangıç ve nihai aşamalarında karayolunun olabildiğince kısa mesafeler içinde kullanıldığı çok türlü taşımadır".

UNCTAD çoklu taşımacılığı, bir ülkede belirli bir çıkış yerinden malın, başka bir ülkede teslim yeri olarak belirtilen yere, çoklu taşıma kontratı ile çoklu taşıma operatörü sorumluluğunda, en az iki farklı taşıma şekli kullanılarak önceden anlaşılan tek bir fiyat ve fatura kapsamında taşınması olarak tanımlanmaktadır. Tanım olarak "çoklu taşımacılık", "intermodal taşımacılık" ve "kombine taşımacılık" farklı olmakla beraber anlam olarak birbirlerine yakındır.

⁴³ Gümrükte Uzman Görüş Aralık 2010 Emine Sultan Çapar sayfa 60

Bu sistemlerin amacı, çeşitli ulaşım türlerini kullanarak katma değer yaratacak ve ulaşım maliyetlerini azaltacak şekilde kapıdan kapıya ulaşım hizmeti sunmak olarak tanımlanmaktadır⁴⁴. Ülkeler kendi ulaştırma stratejileri doğrultusunda belirli taşıma şekillerine ağırlık verilmesini teşvik edebilmekte veya maliyeti en aşağıya çekecek şekilde taşıma şekillerinin birbirlerine geçişli olarak kullanılmasını sağlayacak uygulamaları hayata geçirebilmektedir. Belirli şehirlere araç ile girilememesi, hafta sonu yasakları, tonaj kısıtlamaları ve benzeri uygulamalar bu stratejilerin uygulanmasında kullanılan enstrümanlardır.

Firmalar tarafından çoklu taşımacılık modellerinin tercih edilme sebepleri şu şekilde sıralanabilmektedir:

- Tek bir fiyat ve tek bir taşıyıcı sorumluluğu
- Daha güvenli, emniyetli ve ekonomik taşıma hizmeti
- Pazara daha iyi giriş yapabilme olanağı
- Yeni pazarlara açılma
- Daha fazla taşımacılık seçenekleri ve fırsatları

Çoklu taşımacılık politikası çerçevesinde Avrupa Birliği, Amerika ve Uzak Doğu ülkeleri başta olmak üzere tüm ülkeler bünyesinde bir takım stratejiler geliştirilmektedir. Avrupa Birliği taşımacılığı, modern ekonomilerin anahtarı olarak görmekte ve ulaştırma politikaları üretmek ve bunların uygulanmasının sağlanması üzerinde çalışmalar yapmaktadır⁴⁵.

Avrupa Birliği, ortak taşımacılık politikasını oluşturmak amacıyla, uzun vadeli stratejilerinin ilk aşamalarını açıkladığı Beyaz Kitap ile taşımacılık türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi konusunu en önemli amaçlardan biri olarak belirlemiştir.

Türkiye’de ise coğrafi özelliklerle paralel şekilde, bir ulaştırma sistemi olarak Ro-Ro uluslararası ve ulusal limanlar arasında kullanılmaktadır. Aşağıdaki tablolarda da görülebileceği gibi Ro-Ro kullanımı oldukça yaygındır.

Tablo 7. Türkiye’den Gerçekleşen Ro-Ro Taşımaları (2003/2007)

Ro-Ro TAŞIMALARI					
	2007	2006	2005	2004	2003
PENDİK/HAYDARPAŞA-TRIESTE	64,569	57,692	53,629	55,606	54,047
ÇEŞME - TRIESTE	20,311	18,286	17,240	16,222	13,898
AMBARLI - TRIESTE	20,787	21,726	18,592	19,987	17,040
SAMSUN-NOVOROSSISKY	9,975	13,885	13,628	11,240	8,080
ZONGULDAK-UKRAYNA	11,904	9,657	7,786	5,446	5,074
RİZE-POTİ	0	481	2,602	3,044	3,730
TRABZON-SOCHI	2,845	2,957	1,553	1,609	1,651
TOPLAM	130,391	124,684	115,030	113,154	103,520

Kaynak: Roder

⁴⁴ Gümrükte Uzman Görüş Aralık 2010 Emine Sultan Çapar sayfa 62

⁴⁵ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü 2009 İdare Faaliyet Raporu sayfa 2

Karayolu ile yapılan taşımalarda akaryakıt gideri, vize gideri, araç gideri, sürücü gideri gibi unsurları en aza indirmesi ve büyük zaman kayıplarını ortadan kaldırması sebebiyle çoklu taşıma yöntemi olan Ro-Ro Türk ticareti için büyük önem taşımaktadır. Örneğin Gaziantep - Frankfurt arası karayolu ile sefer yaklaşık 7000 km iken Mersin - Trieste Ro-Ro hattı ile bu mesafe yaklaşık 2450 km olmaktadır⁴⁶. Bu, karayolu taşımacılığı bölümünde belirttiğimiz birçok sorunu bertaraf etmenin yanı sıra, firmaların tedarik programlarını Ro-Ro gemisi saatlerine göre programlamalarını da mümkün kılmaktadır.

Şekil 12. Ro-Ro Taşımaları (2009)



Kaynak Denizcilik Sektör Raporu 2009

*Rusya Federasyonu, Eylül 2010'da Sochi Limanı'nı kapatmıştır.

Bu rapor çalışması kapsamında yapılan ankete katılan firmaların önemli bölümü çoklu taşıma şekillerinden ülkemizde yeterli ölçüde faydalanamadıklarını düşünmektedirler. Firmalar bulundukları lokasyon itibarıyla çoklu taşımacılık modellerinden yararlanabilecek konumda olmalarına rağmen Türkiye'de altyapı, araç ve lojistik hizmetleri bakımından böyle bir sistem gelişmediği için arzulanan maliyet ve süre avantajları yakalanamamaktadır.

Çarpıcı Bir Örnek

Çoklu yöntem taşıma sistemlerinin dünyadaki ve Türkiye'deki durumunu karşılaştırmalı olarak açıklayabilecek çarpıcı bir örnek vermek yerinde olacaktır.

Almanya'nın Hamburg Limanında 300 kilometre uzunluğunda ray bulunmakta ve günde ortalama 200 yük türeni 4500 vagon ile Hamburg Limanı'ndan geçiş yapmaktadır⁴⁷. 83 tren işleticisi (operatörü) bu limanda hizmet vermektedir. Bu demiryolu istasyonu, Hamburg Limanı hinterlandından Güney Almanya, Çek Cumhuriyeti, Polonya ve Alpler bölgesine yapılan toplam yük taşımasının %30'unu gerçekleştirmektedir. Hamburg Limanında 2010 yılında yaklaşık 2 milyon TEU konteyner demiryolu vasıtasıyla elleçlenmiştir.

⁴⁶ Gümrükte Uzman Görüş Aralık 2010 Emine Sultan Çapar sayfa 65

⁴⁷ Hamburg Port Authority Web Page

Bu rakam Türkiye'nin 2009 yılında denizyoluyla yaptığı ihracata (konteyner) denk gelmektedir. Yani denizyolu ile yapılan işlemler göz önüne alındığında; Hamburg Limanı'ndan demiryolu ile taşınan konteyner miktarı, Türkiye'nin toplam denizyolu konteyner ihracat hacmine eşittir. Demiryolu taşımacılığı açısından bakıldığında fark daha da bariz hale gelmektedir. **2010 yılında sadece Hamburg Limanı'nda demiryolu bağlantısı ile elleçlenen 40 milyon ton⁴⁸ yük, Türkiye'nin demiryolu ile yaptığı toplam dış ticaret taşımasının (2.6 milyon ton⁴⁹) 15 katı seviyesindedir.**

Lojistik Üs ve Lojistik Köy Kavramları

Çoklu yöntem taşımacılığın, devlet eli ile yön verilerek hızlıca geliştirilmesi için en önemli mekanizmalardan biri lojistik hizmet merkezlerinin (lojistik köyü) kurulması ve bunların Türkiye'nin ticaret hayatına hızlıca entegre edilmesidir. Lojistik köyler, yurt içi, uluslararası ve transit taşıma, lojistik ve malların dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından yapıldığı lojistik merkezlerdir.

Özellikle büyük şehirlerde yer ve yoğunluk sıkıntısı çeken limanların ve gümrüklerin lojistik köylerine taşınması ve Türkiye genelinde bölgesel ihtiyaçlara cevap veren lojistik faaliyet merkezlerinin kurulması yararlı olacaktır.

Taşıma şekilleri arasındaki geçişlerin sağlanması için sanayi ve liman bağlantılarının yapılması şarttır. Bu bağlantılar demiryolu ve karayolu ağı ile etkin şekilde yapılmalıdır. Ancak önemli olan tüm lojistik faaliyetlerin yürütülebileceği ve eşyanın bir taşıma şeklinden diğerine rahatça

aktarılabileceği lojistik faaliyet merkezlerinin inşa edilmesidir. Bu merkezlerin Türkiye genelinde ilgili bölgenin ihtiyacına cevap verecek şekilde dizayn edilmesi gerekmektedir. Nitekim 9. Kalkınma Planı'nda ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin



bütüncül bir yaklaşımla ele alınacağı; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılacağı, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma şekillerinde güvenliği öne çıkaran politikaların izleneceği; limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacağı belirtilmiştir. Bu çalışmaların hızla hayata geçirilmesi yararlı olacaktır.

⁴⁸ Hamburg Port Authority Web Page

⁴⁹ TCDD Demiryolları İstatistikleri 2006-2010 sayfa 72

B Ö L Ü M

GÜMRÜK İŞLEM SÜREÇLERİNDE REKABET GÜCÜNÜ ETKİLEYEN UNSURLAR

4. GÜMRÜK İŞLEM SÜREÇLERİNDE REKABET GÜCÜNÜ ETKİLEYEN UNSURLAR

4.1 AB Uyum Süreci Kapsamında Gümrük

Türkiye, diğer alanlarda olduğu gibi, gümrük müktesebat ve uygulamalarında da Avrupa Birliği uyum sürecinde gerekli düzenlemeleri yapma stratejisini sürdürmektedir. Nitekim dış ticaret ile ilgili Avrupa Birliği ilkeleri aynı zamanda Türkiye'nin tarafı bulunduğu Gümrük Birliği'nden kaynaklanan yükümlülüklerinin bir bölümü ile de örtüşmektedir.

Avrupa Komisyonu Genişleme Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan 2011 yılı Türkiye İlerleme Raporu'nda gümrük uygulamaları ile ilgili olarak Gümrük Müsteşarlığının (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) yetki ve görev alanına giren konularda sağlanan gelişmeler hakkında bilgi verilmiştir. Burada yer alan bilgiler durum tespiti yapmak yanında Avrupa Birliği ilkelerine uyum açısından getirilen önerileri de kapsamaktadır.

Buna göre 2011 yılı Türkiye İlerleme Raporunda belirtilen ve firmaların gümrük işlemlerinde hız, kolaylık ve yan masrafların azaltılması şeklinde sonuçlar doğurabilecek bazı değerlendirmeler Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) tarafından duyurulduğu haliyle aşağıda sunulmuştur⁵⁰.

- Ekonomi Bakanlığı tarafından risk esaslı ithalat kontrol sisteminin pilot uygulaması başlatılmış olmasına rağmen sistem hali hazırda sadece belli ürün gruplarıyla sınırlandırılmaktadır. Ayrıca, AB'de serbest dolaşımda olan üçüncü ülke ürünleri hala uygunluk değerlendirme prosedürüne tabi tutulmakta gümrüklerdeki fiziksel kontroller pazara girişlerini geciktirmektedir.
- Piyasa gözetimi alanında, Başbakanlık tarafından yayımlanan genelge ile ilgili kurumlarca Piyasa Gözetim Koordinasyon Kuruluna aktif katılımın teşvik edilmesi dikkat çekmektedir. Bununla birlikte çeşitli kurumlar arasında koordinasyon sorunu devam etmektedir. Piyasa gözetimi hususunda risk analizi yetersiz kalmaktadır.
- Sınırlı bir ilerleme kaydedilmesine rağmen ticarete uygulanan teknik engeller sorun teşkil etmeye devam etmektedir. Piyasa gözetim sistemlerinin etkili biçimde uygulanmasına ilişkin yetersizlikler sürmektedir. İthalat ve ihracata ilişkin tüm lisans uygulamaları ve kısıtlamaların kaldırılması 1/95 sayılı kararın tam olarak uygulanmasının sağlanması için büyük önem taşımaktadır.
- Fiziki kontrollerin sayısının azaltılması suretiyle meşru ticaretin kolaylaştırılması amacıyla riske dayalı kontrollerin ve basitleştirilmiş usullerin geliştirilmesi gerekmektedir.

2011 Yılı Türkiye İlerleme Raporu gözönüne alındığında, özellikle üç konuda iyileştirme sağlanması halinde, Türkiye gümrük bölgesinde gerçekleşen ithalat ve ihracat işlemlerinde firmalara rekabet açısından avantaj sağlayacak bir sonuç elde edilebilecektir.

⁵⁰ Gümrük Müsteşarlığı Web Sayfası <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/abdisiliskiler/Sayfalar/kob.aspx>

1. AB'de serbest dolaşıma girdikten sonra Türkiye'ye getirilen eşyalar üzerinde gerçekleştirilen gözetim ve kontroller (örneğin ürün güvenliği denetimi) konusunda kolaylık sağlayacak düzenlemelerin yapılması,
2. Riske dayalı kontrollerin ve basitleştirilmiş usullerin geliştirilmesi
3. Piyasa gözetim sisteminin (sonradan kontrol) geliştirilmesi

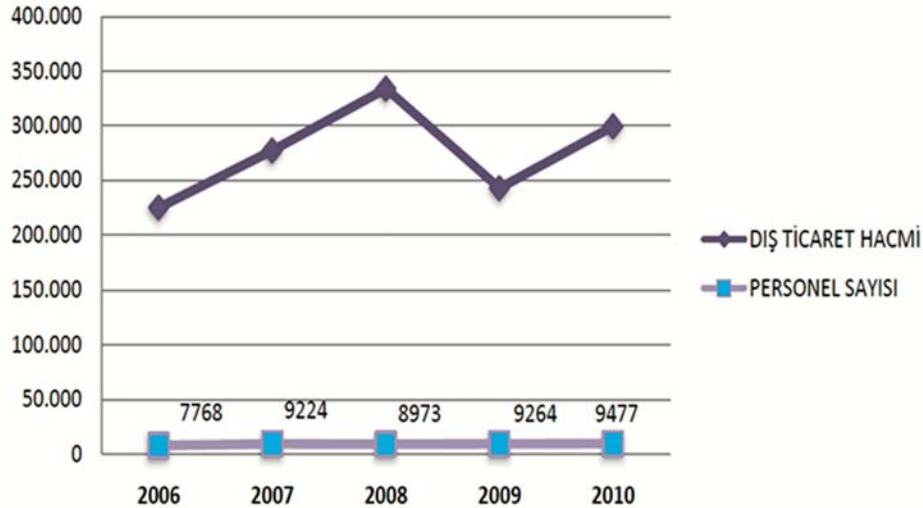
Yukarıdaki yorumlar ışığında Türkiye'de ithalat ve ihracat süreçlerinde yaşanan ve maliyetlerin artmasına sebep olan bazı durumlar hakkında değerlendirmeler sonraki sayfalarda sunulmaktadır.

4.2 Gümrük Otoritesi Yapısı

Bu raporun hazırlanması sürecinde gümrük otoritesinin yapısı değiştirilerek Gümrük ve Ticaret Bakanlığı çatısı altında düzenlenmiştir. Ancak aşağıda sunulan bilgi ve yorumlar genel olarak gümrük işlemlerini yürüten gümrük idareleri ile ilgili olduğundan 2010 ve önceki yılların verilerinin kullanmasında sakınca görülmemiştir.

Lojistik altyapıdaki eksiklikler dışında, Türkiye gümrük bölgesindeki ithalat ve ihracat işlemlerinde firmalara ek maliyet ve zaman kaybı yaşatan sebeplerin önemli bir bölümü de dış ticaret işlemlerini düzenleyen ve yürüten resmi kurumların performansı ile ilgilidir. Bu çerçevede, öncelikli olarak, görevli personelin iş yükü hakkında değerlendirme yapmak yerinde olacaktır. Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) 2010 yılı faaliyet raporunda belirtildiği üzere kuruma ait 11,642 adet personel kadrosundan 9,477 adedi dolu olup, 2416 adet boş kadrosu bulunmaktadır. Nitekim mevcut kadro doldurulsa bile 11,642 kişilik kadro, sınır kapılarının sayısı, dış ticaret hacmi ve komşu ülkelerin özellikleri gözönüne alındığında yeterli değildir. Gümrük Müsteşarlığı'nca 2010 yılı Faaliyet Raporunda belirtildiği üzere Türkiye'nin artan dış ticaret hacmini karşılayacak ölçüde personel artışı yaşanmamıştır.

Şekil 13. Türkiye Dış Ticaret Hacmi ve Gümrük Müsteşarlığı Personel Sayısı



Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) 2010 yılı faaliyet raporu.

Gümrük otoritesinin kısıtlı personel sayısı ile gösterdiği başarılı performans gözardı edilmemelidir. Yurtdışı örneklerine bakıldığında; Almanya'da yaklaşık 40,000⁵¹, Fransa'da 18,836⁵² gümrük personeli ile çalışmakta olduğu görülmektedir.

Gümrük otoritesinin kısıtlı personel sayısı ile gösterdiği başarılı performans gözardı edilmemelidir. Almanya'da 40,000 gümrük personeli görev yaparken Türkiye'de 9,477 kişi yapmaktadır.

Devlet gelirleri bir bütün halinde düşünüldüğünde, devletin vergi gelirleri güvenliğini sağlamakla görevli teşkilatın personel sayısını incelemek de yerinde olacaktır. Örneğin İngiltere'de gümrük ve gelir idaresi ortak bir teşkilat altında faaliyet göstermekte olup, toplam personel sayısı yaklaşık 86,000⁵³ kişi iken, Türkiye'de Gelir İdaresi Başkanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı toplam personel sayısı yaklaşık 50,719 kişidir⁵⁴. Bu rakam geçmiş yılın verisi olup raporun hazırlanması esnasında gerçekleşen kurum yapısı değişikliğinin (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı yapısına geçiş) etkileri gözönüne alınmamıştır.

Ayrıca bu ülkelerin dış ticaretinin önemli bölümünün Avrupa Birliği içerisinde serbest dolaşım kapsamında olduğu gözönünde bulundurulmalıdır. Ek olarak, bu ülkelerde coğrafi konum gereği sınır yönetiminin daha kolay olduğu yorumlanabilecektir. Örneğin Fransa'nın sınır komşuları Belçika, İspanya, Lüksemburg, İtalya ve Almanya gibi gümrük idarelerini birbirleriyle bütünleşmiş hale getirmiş gelişmiş ülkelerdir. Bu kapsamda Türkiye açısından bakıldığında personel yetersizliği açıkça ortaya çıkmaktadır.

İthalatçı ve ihracatçıların beklemelerden ötürü sürelerini ve dolayısıyla masraflarını etkileyen unsurları incelerken eşyanın muayenesi ile ilgili verileri incelemek yararlı olabilecektir. Gümrük Müsteşarlığı 2010 yılı faaliyet raporunda belirtildiği üzere son 5 yılda ithalat beyanname sayısı %9 düzeyinde bir artışla 1.759.000 adetten 1.922.000 adete çıkmıştır. İhracat beyanname sayısı %17 düzeyinde bir artışla 2.053.000 adetten 2.405.000 adete ulaşmıştır. Toplam beyanname sayısı yaklaşık %14 düzeyinde bir artışla 3.812.000 adetten 4.327.000 adede ulaşmıştır. Aynı raporda, 2010 yılında ithalat ve ihracat işlemlerinin toplam %91'inin gerçekleştiği ilk 29 gümrük idaresinde muayene memuru başına yıllık ortalama 5.162, aylık ise 430 beyanname düştüğü; Halkalı Gümrük Müdürlüğünde ise aylık ortalama 880 beyanname düştüğü belirtilmiştir.

Bu rakamların özet bir analizi yapıldığında Halkalı Gümrük Müdürlüğünde muayene memuru başına günlük ortalama 40 beyanname düşmektedir. İthalat ve ihracat işlemlerinin kırmızı ve sarı hatta düşme istatistikleri gözönüne alındığında her bir gümrük muayene memuruna günde 7 adet kırmızı hat, 28 adet sarı hat işlemi düştüğü hesaplanabilecektir.

⁵¹ Almanya Federal Gümrük İdaresi Web Sitesi

http://www.zoll.de/eO_downloads/d3_flyer/tbe_federal_customs_administration.pdf

⁵² Fransa Gümrük İdaresi Web Sitesi <http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=3618#2>

⁵³ HMRC 2009 Department Report (İngilere Gelir ve Gümrük İdaresi Raporu)

⁵⁴ Gelir İdaresi Başkanlığı Web sitesi 2010 verilerine göre GİB'da 41,242 personel görev yapmaktadır.

Bu rakamlar devletin resmi verileri ile daha net biçimde hesaplanabilecektir. Raporda verilen örnek hesaplamalar belirli ölçüde varsayımlara dayanmaktadır⁵⁵.

Bu işlemlerin bir kısmının gümrük sahası dışında gerçekleştirildiği, muayene memurlarının, eşyanın bulunduğu mahale ulaşmaları, eşyanın muayenesi ve diğer işlemler için gereken asgari süreler dikkate alındığında görevli başına bu sayıda işlemin gerçekleştirilmesi zor görülmektedir. Bu durum raporda daha önce belirtilen ek mesai masrafların ve sürelerin uzaması dolayısıyla ardiye masraflarını tetikleyen bir unsur olmaktadır.

Gümrük Müsteşarlığının (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) faaliyet raporlarında da belirttiği üzere, gerekli personeli istihdam etmesi ve personeline kaliteli çalışma ortamını sunması mükelleflere doğrudan olumlu etki edebilecektir. Hem bu iş yükünü azaltacak hem de ithalatçı-ihracatçı firmalara dış ticaret işlemlerinde zamandan ve maliyetten kazanç sağlayacak bazı uygulamalarla ilgili değerlendirmeler aşağıda sunulmuştur.

4.3 İthalat ve İhracat İşlem Süre ve Maliyetleri

Eşyanın muayene sürecinin beklemelerden kaynaklanan maliyetler üzerinde ne ölçüde pay sahibi olduğunu tespit etmek için bu süreçle ilgili verileri incelemek yararlı olabilecektir. Gümrük işlemlerine konu eşyanın işlem süresini ve doğabilecek ek masrafları etkileyen en önemli unsur eşyaya uygulanan ithalat izin ve kontrolleri yanında, yapılacak muayenenin türüdür. Risk kriterlerine göre bilgisayar sistemi otomatik olarak veya yetkili görevlinin kararı doğrultusunda eşya kırmızı, sarı, mavi veya yeşil hat muayene türlerine yönlendirilir.

Tablo 8. Gümrük Muayene Türleri

Kırmızı Hat	Eşyanın fiziki muayenesi ile birlikte belge kontrolünün de yapıldığı hatır
Sarı Hat	Fiziki muayeneye gerek görülmeksizin eşyaya ait beyanname ve eklerinin doğruluğunun ve birbiriyle uygunluğunun kontrol edildiği hatır
Mavi Hat	Eşyanın veya buna ilişkin yazılı beyan ile ilgili belgelerin veya ticari belge ve verilerin sonradan kontrol edildiği hatır
Yeşil Hat	Eşyanın belge kontrolüne veya fiziki muayeneye tabi tutulmadığı hatır

Mevcut veriler incelendiğinde, bir eşyanın gümrük idaresine beyanından serbest dolaşıma girişine kadar gümrük işlemleri nedeniyle gümrük idaresinde kaldığı sürenin kabul edilebilir olduğu yorumlanabilecektir. Nitekim Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) internet sitesinde yer alan bilgilere göre, gümrük işlem sürecinin başladığı andan itibaren işlem gören beyannamelerin % 51'inin işlemleri ilk sekiz saatte, %70'inin işlemleri ise ilk 24 saat içinde tamamlanarak, eşyası teslim edilebilir hale gelmektedir⁵⁶.

⁵⁶ Gümrük Müsteşarlığı Web Sitesi Risk Yönetimi Sayfası Gümrük İşlem Süreleri 2010

Tablo 9. İthalat Gümrük İşlem Süreleri

Süre/Hat	Kırmızı Hat (%)	Sarı Hat (%)	Mavi Hat (%)	Toplam Ortalama
İlk 24 Saat	59%	71%	83%	70%
24 -48 saat	16%	12%	8%	12%
48 -72 saat	6%	5%	3%	5%
72 -96 saat	6%	4%	2%	4%
96 -120 saat	4%	2%	1%	2%
120 -168 saat	4%	2%	1%	2%
168 -240 saat	2%	1%	1%	1%
240 saat üstü	3%	2%	1%	2%
Toplam	100%	100%	100%	100%

Ancak çalışma esnasında yapılan anketin sonuçları ve firmalarla yapılan görüşmelerde alınan bilgilere göre, özellikle kırmızı hatta düşen eşyaların gümrük işlem sürelerinde yaşanan uzamaların liman sahasında tam tespit muayene ücreti, liman içinde iç nakliye ücreti, muayene memurunun kontrollerine ilişkin sıkça ek mesai ödenmesi sonuçlarını doğurduğu yönündedir.

Verilere göre kırmızı hatta düşen işlemlerin %41'i bir sonraki güne sarmaktadır. Deniz taşımacılığı ile eşya ithal edilen bir firma özelinde düşünüldüğünde, liman işletmesince her bir konteyner için ortalama 140 doları tam tespit muayene ücreti alınmakta ve genelde işleminin sonraki güne sarkmasını istemeyen yükümlünün, muayene memurunun işlemi için ek mesai ödemesi gerekmektedir. Ayrıca, tam tespit işlemi için istif sahasından muayene yerine kadar iç taşıma yapıldığı durumlarda 278 dolara varan masraflar ortaya çıkmaktadır.

İhracat işlemlerinde dahi, özellikle Onaylanmış Kişi Statü Belgesine sahip olmayan Dâhilde İşleme İzin Belgesi kullanan firmaların Kırmızı Hat'a sevkinin %70 oranına kadar yükseldiği gözlenmekte ve bir beyanname muhteviyatında birden fazla konteyner var ise tamamı için tam tespit istenildiğinden 900 dolara kadar ücret yatırılmaktadır⁵⁷.

İthalatçı ve ihracatçı firmaların zaman zaman gümrük işlemleri bitirilmiş eşyanın liman ve antrepodan çıkış işlemlerinin yapılmayarak bekletildiği, ayrıca mevzuatta bulunmayan gereksiz belge ve dilekçelerin talep edildiği yönünde şikâyetleri olmuş ve bunlar İstanbul Gümrük Başmüdürlüğü nezdinde dile getirilmiştir. Bu kapsamda İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü vermiş olduğu emir ile;

- Limanlarda görevli tüm personel sayısına göre işleticilerinden (aynı zamanda antrepo ve GDA işleticisi olduklarından) global mesai tahsilatı yapılması, bu şekilde çifte mesai tahsilatına sebebiyet verilmemesi bakımından, gümrük işlemleri bitirilmiş eşyanın liman sahalarına giriş ve çıkışından kaynaklı mesai ücretlerinin eşya sahibi firmalardan talep edilmemesi,

⁵⁷ *Türk Trade Durum Dergisi Mayıs 2011 Sayısı (Gümrüklerde Yaşanan Sorunlarla İlgili Genel Bir Değerlendirme, İlfeta Aksoy)*

- Gümrük işlemi bitmiş eşyanın, gümrük personelinin limanda bulunduğu her saatte (mesai ücretleri global olarak yatırılmış olacağından) giriş ve çıkışına müsaade edilmesi (akaryakıt vb. ürünler hariç),
- Giriş ve çıkış işlemleri sırasında mevzuatın öngördüğü belge ve kontroller dışında keyfi ve yasal dayanağı bulunmayan uygulamalardan mutlak surette kaçınılması," şeklinde talimat verilmiş ve keyfi uygulamalardan kaçınılması yönünde hatırlatma yapılmıştır⁵⁸.

Fakat limanlardaki yoğunluk, gümrük memuru başına düşen işlem adedi, kırmızı hat uygulamaları ve diğer teknik imkânsızlıklar nedeniyle ek mesai problemi büyük ölçüde devam etmektedir. Fazla mesai saat ücretleri de gümrükler bazında farklılıklar göstermektedir. Mesela hafta içi fazla mesai saat ücretleri İzmir Gümrüğü'nde saat dilimlerine bağlı olarak 45.- TL'den 80.- TL'ye kadar değişirken, Erenköy Gümrüğü'nde bu rakam 110.- TL, Halkalı Gümrüğü'nde ise saat ücreti 102.-TL'nin yanı sıra, yeni eklenen 50.- TL'lik yolluk ücreti ile toplam 152.- TL'ye kadar çıkabilmektedir⁵⁹. Bazı gümrüklerde ise ATR ve EUR1 onayı mesai saatlerinin dışına sarkarsa ilave 30.-TL tahsil edilmektedir.

Ek olarak özellikle, sanayide girdi olarak kullanılan ürünlere ilişkin ihtisas gümrükleri (ithalatın sadece belirli gümrük idarelerinden gerçekleştirilebilmesi kuralı) uygulamasının gözden geçirilmesi yararlı olabilecektir. Nitekim bu uygulama ek süre kayıplarına ve lojistik maliyetlere sebebiyet vermektedir.

Önceden beyan sistemine geçilmesi, gümrükte kontrol yerine piyasa kontrolleri yapılması, basitleştirilmiş usullerin daha etkin hale getirilmesi ve gümrük muayene personelinin sayısının ve çalışma ortamının iyileştirilmesi bu sürelerin kısılmasını sağlayabilecektir. Ayrıca kayıt yoluyla rejim beyanı mekanizması, işlemlerin hızlanması ve maliyetlerin düşürülmesi açısından en anlamlı çözüm olacaktır.

4.3.1 Dış Ticaret Politikası Kapsamında İzin ve Kontrol Süreleri

Uzayan sürelerle ve oluşan ek masraflara ilişkin ayrıntılı bilgi, raporun devamında verilecektir. Ancak rekabet gücünü maliyetler ve süreler açısından olumsuz etkileyen asıl problem gümrük işlem sürecinin başlamasından önceki ithalat kontrol ve izinleri sürecidir.

Dış ticarete koruma önlemleri ve ülkenin yerli üretici ve sermayesini ulusal menfaatleri doğrultusunda, belirli ölçülerde, koruma eğilimi tüm ülkelerde belirli dönemlerde mevcut olabilmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler, dinamik büyüme trendleri içerisinde bir yandan uluslararası anlaşmalara uyuma önem vermekte, bir yandan da gelişmiş ülkeler ile rekabette

⁵⁸ 2011/5 Sayılı Baş Müdürlük Emri(21.02.2011) İstanbul Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü

⁵⁹ TürkTrade Durum Dergisi Mayıs 2011 Sayısı (Gümrüklerde Yaşanan Sorunlarla İlgili Genel Bir Değerlendirme, İlfeta Aksoy)

kendisine avantaj sağlamaya çalışmaktadırlar. Dolayısıyla raporda ithalat ve ihracat süreçlerinde tarife dışı önlem şeklinde yorumlanabilecek ve ticaret politikasının bir uzantısı olarak işlemekte olan mekanizmalara ilişkin bir değerlendirme yapılmamaktadır. Nitekim bu konular lojistik performansından ziyade, bir ülkenin kendi isteği doğrultusunda ithalatı yavaşlatma tercihi ile ilgili olabilecektir. Türkiye'nin de kendi ulusal menfaatleri doğrultusunda bu şekilde önlemler alması doğaldır.

Ancak Türkiye'de ithalat ve ihracat yapan firmaların rekabet gücünde iyileştirme sağlanması adına gümrük işlemlerinde ithalat ve ihracatta yaşanan gecikmelerin, ek masraf yaratan unsurların neler olduğu ve bunların ne şekilde bertaraf edilebileceği hakkında değerlendirme yapmak yerinde olacaktır. İhracat konusunda masraf ve sürelerde azalma sağlanmasının ülke için yararı açıktır. Ayrıca ithalat konusunda da özellikle hammadde, ara mamul ve işletmede kullanılmak üzere yurt dışından ekipman getiren firmaların yaşadığı teknik ve bürokratik işlem sıkıntılarının azaltılması sanayicinin rekabet gücüne olumlu etki yapabilecektir.

Yukarıda belirtildiği üzere gümrük işlemi, muayene, beyanname tescili sürecinde oluşan zaman kaybından ziyade asıl maliyet ve zaman kaybı artırıcı unsur, ithalat izin ve kontrollerinin alınması sürecinde yaşanmaktadır. Dış Ticaret Müsteşarlığı (Ekonomi Bakanlığı), Sağlık Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı), TSE ve diğer ilgili kurum ve kuruluşlardan alınması gereken kontrol belgesi, uygunluk yazısı, ithalat izni ve benzeri belgeler beklenmedik ölçüde uzun zaman ve yüksek masraflara neden olabilmektedir.

İthalat izni alma süreleri çoğu zaman beklenmedik ölçüde uzayabilmektedir. Tedarik sürecini hızlandırmak için yüksek maliyete katlanarak havayolu ile yurda eşya getiren bir firma, ulaşımda kazandığı süreyi, bir bakıma ithalat izinleri alma sürecinde, kaybetmektedir. Üstelik havalimanı depolama (veya antrepo) yerinde nispeten yüksek olan ardiye ücretlerine fazladan katlanmak durumunda kalmaktadır. İthalat izin/kontrol sürecinde oluşan 3 günlük bir gecikme, risk kriterlerine göre belirlenen muayene yöntemi, zaman zaman sınıflandırma konusunda gerekli görülen bir uygulama, ithalatçı açısından birbiri üzerine eklenen masraf kalemlerini peşi sıra getirmektedir.

Hammadde veya yarı mamul getiren bir imalatçının bu şekilde süre kayıpları yaşaması üretim sürecini ve müşteri memnuniyetini olumsuz etkilemektedir.

Rapor kapsamında yapılan anketin bulgularına göre, firmaların, ihracat operasyonları da dâhil olmak üzere dış ticaret işlemlerinde, belge temini menşe, dolaşım, konşimento, beyanname ve diğer ilgili süreçlerde gereksiz masraflara katlandığı belirtilmiştir. Bu yan masrafların asgari seviyeye indirilmesi firmanın rekabet gücünü olumlu etkileyebilecektir.

Yetkilendirilmiş yükümlü, tek pencere uygulaması ve piyasa gözetim mekanizmalarının etkin hale getirilmesi bu süreleri kısaltabilecek ve firmalara maliyet unsuru olan kalemleri azaltabilecektir.

4.3.2 Gümrük Müşavirlik Ücretleri

Gümrük Kanunu'nda ifade edildiği üzere gümrük müşavir derneklerince, gümrük müşavirlerinin yapacakları iş ve işlemler karşılığı alacakları asgari ücretleri gösteren ve takvim yılı bazında belirlenen Asgari Ücret Tarifesi, Gümrük Müsteşarlığınca uygun görülerek onaylanmak suretiyle uygulamaya konulmaktadır.

Geçtiğimiz yıllarda Gümrük Müşavirlik firmalarımızın çok çeşitli fiyatlar ve fiyatlandırma kriterleri ile piyasada işlemler yapmakta olduğu bilinmektedir. Gümrük Müsteşarlığı'nın başlatmış olduğu asgari tarife uygulaması çalışmasının bu çeşitlilik konusunda tereddüdü olan firmaları yönlendirmek, fiyatlandırma kriterleri konusunda fikir vermek gibi bir faydası olmuştur.

Diğer yandan, Asgari Ücret Tarifesi ile iki şirket veya iki şahıs arasında kurulacak ticari ilişkideki minimum fiyatların belirlenmiş olması, serbest piyasa mekanizmasına aykırı bir durum oluşturmaktadır. Serbest piyasa koşullarında bu tür işlemler için taban fiyat belirlenmemesi gerektiği yönünde yorum yapmak yerinde olabilecektir. Fiyat ve fiyat ile ilgili unsurlar, hizmet alacak ilgili şirketin, kendi ihtiyaçları çerçevesinde, o hizmeti sağlayacak şirketle yapacağı görüşmeler sonucunda, hizmet veren ve sağlayan arasında belirlenmesi gereken unsurlardır.

4.4 Gümrük İşlemleri ile İlgili Gelişim Alanları

Gümrük işlemlerinde (ithalat ve ihracat süreçlerinde) ek maliyetlere ve zaman kayıplarına neden olarak rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen unsurların önlenmesi ve lojistik performansında iyileştirme yapılması önemlidir. Bu iyileştirmeyi başarmak için yapılabilecek veya hazırlıkları tamamlanmış olduğu halde hayata geçirilmesi gereken belirli uygulamalar aşağıda değerlendirilmiştir.

4.4.1 E-Belge Projesi

Günümüzde bilgi ve bilgi teknolojileri, tüm ekonomik aktivitelerde temel girdi olarak kullanılmaktadır. Bu sebeple küresel rekabet koşullarında ekonomik kalkınmanın sürdürülebilmesi için bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir.

The Economist dergisi ve IBM işbirliği ile hazırlanan "e-readiness" ("e-hazır olma") çalışması sonucunda Türkiye, 2008-2009 yıllarında 70 ülke arasında 43. sırada yer almıştır⁶⁰. Ancak günümüzde gerek devlet gerekse özel sektörün başarıyla yürüttüğü projelerin önümüzdeki yıllarda Türkiye'yi daha üst sıralara taşıyacağı açıktır.

Türkiye'nin bilgi toplumuna geçiş sürecinin hızlandırılması dâhilinde, bilgi toplumu ve stratejileri belirlenerek bu alandaki tüm faaliyetlerin bir bütünlük içerisinde yürütülüp, çağın

⁶⁰ <http://graphics.eiu.com/pdf/E-readiness%20rankings.pdf>

rekabet koşullarına uyum sağlayan bir ekonomik dönüşüm sağlanması amacıyla 04.12.2003 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 2003/48 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile bir proje başlatılması kararlaştırılmıştır⁶¹. Bunun üzerine, Türkiye’nin Avrupa Birliğine entegrasyonu ve AB mevzuatına uyuma ilişkin hedefleri de gözönünde bulundurularak Devlet Planlama Teşkilatı’nın koordinasyonunda bir "e-dönüşüm Türkiye Projesi" başlatılmıştır⁶².

Dış ticarete rol alan devlet kurumlarının tamamında uygulamaya geçirilecek bilişim sistem ve prosedürleri ile eşyanın serbest dolaşıma giriş süresinin önemli bir şekilde azaltılması ve bu sayede maliyetlerin düşürülmesi, iş verimliliğinin artırılması hedeflenmektedir. Bu amaçla e-dönüşüm Türkiye Projesi çalışmaları altında Gümrük Müsteşarlığı’nca (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) koordine edilen "Dış Ticarete e-belge" uygulama grubu bünyesinde **e-belge projesi** başlatılmıştır⁶³. Bu proje, temel olarak, devlet ile ticareti gerçekleştiren kişiler arasındaki bilgi akışını hızlandırarak işlemlerin basitleştirilmesini ve dış ticaret işlemlerinde kullanılan bilgi ve belgelerin kurumlar arasında elektronik ortamda paylaşılması ile tüm işlemlerin elektronik ortamda gerçekleştirilmesini hedeflemektedir.

E-belge projesi; ithalat ve ihracat işlemi yapan yükümlülerin, gümrük işlemlerinde Gümrük Müsteşarlığı’nca (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) basılı ortamda istenen belgeleri, Merkezi Gümrük Sistemine dijital ortamda gönderebilmesini sağlamak üzere geliştirilen bir yazılım ve bu yazılımın üzerinde çalıştığı İçerik Yönetimi Sistemi’nden oluşan bir projedir⁶⁴. Proje kapsamında geliştirilen "**tek pencere**" ortamı; kamu kurumlarından izin ve onay alma zorunluluğu bulunan yükümlülerin, tüm işlemlerin tek noktadan yaparak yine tek noktadan sonlandırmaları anlamına gelmektedir⁶⁵. Pratikte ise, "tek pencere" ortamı, tüm verilerin ve uluslararası gümrükleme ve çıkış işlemleriyle ilgili belgelerin ilgili makamlara sunulması ve bu makamlar tarafından kullanılması için gerek fiziksel gerekse elektronik giriş yapma olanağı sunacaktır. Uygulamanın entegrasyonunun hızlandırılması amacıyla, sorumlu kuruluş sıfatı ile Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) koordinatörlüğünde, ilgili diğer kurum ve kuruluşlar da (Tarım İl Müdürlüğü, Sanayi Bakanlığı, TSE, İhracatçı Birlikleri, DTS, TOBB, UND vs.) e-belge uygulamasına senkronize olarak dâhil edilmişlerdir. Dış ticarete e-belge uygulaması ile temel olarak aşağıdaki unsurlar hedeflenmektedir⁶⁶;

- Dış ticaret işlemlerinin, ilgili tüm kurumlarca standart e-belge’ler kullanılarak elektronik ortamda gerçekleştirilmesinin sağlanması
- Etkin, hızlı, verimli ve güvenilir bir e-ortam altyapısına başvurulması,
- Dış ticaretle ilgili tüm tarafların, dış ticaretle ilgili tüm gereksinimlerini yerine getirebilmeleri için bilgilerin tek bir ortamda sunulabilmesine olanak tanıyan -tek pencere- ortamının oluşturulması

⁶¹ (07.01.2011 Tarihli İTO Gazetesinde yer alan Gümrük Müşavirleri Meslek Komitesi ve İTO Meclis Üyesi M.Esen Yağcı’nın Makalesi)

⁶² -Dönüşüm Türkiye Projesi Kısa Dönem Eylem Planı, 2003-2004, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı

⁶³ <http://www.gumrukkontrolor.org.tr/Yayinlar/Dergiler/45/7.html>

⁶⁴ <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/anasayfa/Documents/ebelge.pdf>

⁶⁵ www.gumruk.gov.tr/Arama/Documents/tekpencere.ppt

⁶⁶ <http://e-belge.gumruk.gov.tr/>

- Elektronik ortamda iş yapmanın gerektirdiği yasal düzenleme ve mevzuat değişiklikleri için somut dayanaklar oluşturularak öneriler geliştirilmesi

E-belge uygulaması "yükümlü" ve "gümrük personeli" profili olmak üzere iki ayrı süreci kapsayacak şekilde geliştirilmiştir. Yükümlüler uygulama ile Gümrük Müsteşarlığı'na dijital ortamda ve elektronik imzalı olarak belge gönderme işlemi yapabilecek, göndermiş oldukları belgeler üzerinde ilgili gümrük personeli tarafından yapılan işlemler ve sonuçları hakkında bilgi alabileceklerdir⁶⁷. Gümrük personeli uygulama ile yükümlüler tarafından gönderilmiş olan dijital belgeleri görüntüleyerek, geçerli olup olmadıklarının belirlenmesinin ardından söz konusu belgenin gönderiliş amacına göre gümrük iş akışını sürdüreceklidir⁶⁸. Personel aynı zamanda yetkiler çerçevesinde sistem üzerinde denetimsel ya da istatistikî amaçlarla sorgular gerçekleştirebilecektir.

Söz konusu proje şu anda test aşamasında olmakla beraber, pilot bölge olarak seçilen, Ankara Esenboğa Gümrük Müdürlüğünde ve Ankara TIR Gümrük Müdürlüğünde uygulanmaktadır⁶⁹. Elektronik sisteme geçiş ile ilgili olarak, 7/10/2009 tarihli 27369 mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliği Geçici 2. Maddesi ile özet beyan ve gümrük beyannamesine ilişkin sistemde gerekli değişikliklerin 01.01.2011 tarihine kadar aşamalı olarak tamamlanacağı belirtilmiş olmakla beraber bu tarih, 31/12/2010 tarihli ve 27802 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile Geçici 2. Madde'de yapılan değişiklikle 01.01.2012 tarihine ötelenmiştir.

Gümrük otoritesinin "Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri" (BİLGE) programına geçişindeki başarı gözönüne alındığında, tek pencere sistemine geçişin de hızla tamamlanmasının mümkün olacağı yorumlanabilecektir. BİLGE sistemi 1998 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğünde pilot olarak uygulanmaya başlanmış, 2000 yılında da diğer gümrük idarelerinde programın yaygınlaştırılmasına geçilmiştir. 30 Ekim 2001 tarihi itibarıyla Türkiye çapında gümrük işlemlerinin %98'i BİLGE programı üzerinde gerçekleştirilmiş hale gelmiştir⁷⁰. Resmi otoritenin daha önce kısa sürede başarılı bir şekilde Türkiye genelinde uygulamaya geçiş tecrübesinde gösterdiği gibi, tek pencere uygulamasına geçiş sürecinde de hızlı davranması yararlı olacaktır.

İthalat izin ve kontrol süreçlerinde yaşanan gecikmelerin önlenmesi bakımından söz konusu tek pencere ve elektronik belge akışı uygulamasının en kısa zamanda hayata geçirilmesi önemlidir.

4.4.2 Piyasa Gözetimi

Modern gümrük anlayışının en önemli elementi sonradan kontroller kapsamında piyasa gözetimleridir. Eşyanın gümrükte muayene edilerek belgelerinin incelenmesi yerine gerekli

⁶⁷ Gümrük Müsteşarlığı Web Sitesi

⁶⁸ 2011'de Tüm İşlemleri Elektronik Ortamda Yapacak adlı haber; http://lojiturk.net/haber_detay.php?haber_id=1412 adresinden alınmıştır.

⁶⁹ <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/egumruk/Sayfalar/ebelge.aspx>

⁷⁰ Avrupa Birliğinde Entegre Tarifeye Yönetim Sistemi (ITMS) ve Adaylık Sürecindeki Türkiye'de ITMS'in Uygulanabilirliği, Cenk Buray Altay, Gümrükte Uzman Görüş, Haziran 2009 Sayı 21

şartları yerine getirmiş mükellefler için eşyaların piyasada sonradan kontrolü ve beyana konu bilgi-belgelerin mükellefin tesislerinde kontrolü bu anlayışın bir parçasıdır. Türkiye’de Basitleştirilmiş Usuller kapsamında ele alınan konu ile ilgili, Sonradan Kontrol ve Riskli İşlemlerin Kontrolü Yönetmeliği kapsamında çeşitli düzenlemeler yapılmış olup, pratik olarak kullanılmaya devam edilmektedir.

Yetkilendirilmiş yükümlü, kayıt yolu ile rejim beyanı, önceden özet beyan, tek pencere ve elektronik gümrük işlemleri gibi mekanizmalar, sonradan kontrol uygulamasının etkinliğini istenen seviyeye çıkarabilecektir. Böylece firmalar gümrüklerde zaman kayıplarını önleyebilecek ve maliyetlerini düşürebileceklerdir.

Diğer yandan, mevcut sonradan kontrol sistemi sadece gümrük beyannamesi süreçleri ile sınırlı olup, ürünün diğer ithalat veya piyasaya sürme ile ilgili izin veya standartları konusunda denetimi kapsamamaktadır. Belirli kurumların kendileri ile ilgili ürünlere ilişkin olarak piyasada denetim yapması ve ürüne ilişkin standardizasyon, dış ticaret politikası önlemi veya tüketicinin korunması mevzuatına ilişkin uyumunu gözetleyecek bir yapının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bugünkü durumda Gümrük Müsteşarlığı’nın (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) bu şekilde ek bir faaliyeti yürütebilecek yeterli personel sayısı ve yapılanması bulunmamaktadır. Basitleştirilmiş usul mekanizmasının geliştirilmesi, gümrükte işlem süreçlerinin iyileştirilmesi, diğer kurumlarla işbirliği içinde piyasa gözetim yöntemi belirlenmesi ve gerekli personelin istihdam edilmesi ile piyasa gözetimi yapısı kurulabilecektir. Temmuz 2011’de Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğü’nün, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesine devredilmesi olumlu bir gelişme olarak yorumlanabilmektedir.

4.4.3 Yetkilendirilmiş Yükümlü

Avrupa Birliği, dış ticaret ve gümrük alanlarında önem kazanan güvenlik boyutu üzerinde çeşitli değişiklikler yapmaktadır. Güvenlik ve emniyet konusundaki bu çalışmalar özellikle tedarik zinciri güvenliğini ön plana çıkarmış ve zincir boyunca faaliyet gösteren tüm aktörleri etkilemiştir. Bu konu Dünya Gümrük Örgütü’nün çeşitli kararlarında ve ticaretin kolaylaştırılması ve güvenliğine ilişkin standartlar çerçevesinde de ele alınmıştır.

Standartlar çerçevesinde yer alan yetkilendirilmiş ekonomik operatör kavramı ile giriş ve çıkış öncesi elektronik ortamda beyan, Avrupa Birliği tarafından da gümrük mevzuatına dahil edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında hem güvenli hem de hızlı taşımacılık yapılması zorunluluğu, ABD ve AB açısından "yetkilendirilmiş yükümlü" (Authorized Economic Operator) kavramını önemli hale getirmiş ve bu ülkeler ile ticaret yapan ülkeleri de rekabetin korunması açısından benzer yapıya yönelmeye sevk etmiştir⁷¹.

Yetkilendirilmiş yükümlü, gümrük sahasının tamamında yaptığı gümrük işlemleri çerçevesinde güvene layık ekonomik operatör olarak tanımlanabilir. "Ekonomik operatör: mesleki faaliyetleri

⁷¹ *Gümrük Müsteşarlığı Web Sitesi AEO Açıklamaları*

çerçevesinde gümrük mevzuatında belirtilen faaliyetlerle iştirak eden kişi" olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda, yetkilendirilmiş yükümlü de ithalatçı, ihracatçı, taşıyıcı, nakliyecisi, gümrük müşaviri gibi çeşitli alanlarda faaliyet gösteren kişileri kapsamaktadır. AEO Rehber ilkeleri uyarınca da ekonomik operatör tanımı "gümrük mevzuatında belirtilen faaliyetlerin ifasını" doğrudan ifa ile sınırlamamakta, bu bağlamda ihracata yönelik eşya üreten bir imalatçı, ihracat işlemleri başka bir kişi tarafından yapılırsa dahi, AEO statüsünü alma talebinde bulunabilmektedir. Türkiye’de gerek Dünya Gümrük Örgütü çerçevesindeki yükümlülükleri, gerekse AB ile Gümrük Birliği yükümlülükleri çerçevesinde, benzer düzenlemeler getirmek hedefiyle 648/2005 sayılı Konsey Tüzüğü hükümlerinin, 4458 sayılı Gümrük Kanunu’na yansıtılması amacıyla "Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair 5911 sayılı Kanun" 7 Temmuz 2009 tarihli ve 27281 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ile ilgili hükümler, Gümrük Kanunu’nun 5. ve 5/A. Maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği’nin 4-21. Maddeleri arasında düzenlenmiştir. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü’nün getirdiği avantajlar;

- Gümrük işlemlerinde daha az belge ve fiziki kontrole tabi olmak
- Kontrol olması durumunda denetimin öncelikli olarak ve istenilen bir yerde yapılması
- Gümrük Kanunu’nda yer alan basitleştirilmiş usullerden faydalanma hakkının daha kolay elde edilmesi
- AB sınırlarını geçen eşya için verilen ön beyanlara istinaden daha ileri düzeyde bir fiziksel denetimin öngörülmesi durumunda, beyanı yapan yetkilendirilmiş yükümlü ise yapılacak fiziksel denetimin önceden haber verilmesi
- Diğer yükümlülerden daha az bilgi sunarak beyanda bulunma hakkına sahip olmak

Bilindiği üzere Türkiye, AB ile uyum çerçevesinde mevzuatında önemli değişiklikler yapmıştır. Yürürlükte olan Gümrük Birliği kapsamında da Türkiye kendi gümrük mevzuatını AB mevzuatı ile uyumlu hale getirmektedir. Bununla beraber, ABD’nin de güvenlikle ilgili çalışmalar yaptığı ve Dünya Gümrük Örgütü’nün genel kabul görmüş güvenlik kriterleri oluşturmaya çalıştığı bilinmektedir. Bu açıdan bakıldığında, yetkilendirilmiş yükümlülerin oluşturduğu ve bütün dünyaca kabul görmüş bir veri tabanının bulunduğu bir sistemin Türkiye’de kullanılması, özellikle ihracatçılar açısından yararlı olacaktır. Türkiye’de faaliyet gösteren ithalatçı ve ihracatçı firmaların rekabet gücüne katkıda bulunma adına yetkilendirilmiş yükümlü mekanizmasının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu sayede, şartları sağlayan güvenilir firmaların yabancı ülke gümrük idarelerinde de ayrıcalıklı muamele görmesi sağlanabilecektir⁷².

4.4.4 Varış Öncesi Bildirim (Entry Summary Declaration) Uygulaması

Önceki bölümde belirtildiği üzere gümrük işlemlerinde kolaylık sağlayacak mekanizmaların geliştirilmesi uluslararası ölçekte gündemde olan bir konudur. Bu uygulamanın dâhilinde bulunan önemli bir konu varış öncesi özet beyan mekanizmasıdır.

Türkiye gümrük bölgesinde, ithalatçılar açısından süreleri ve dolaylı olarak maliyetleri etkileyen önemli bir unsur eşyanın gümrük giriş beyannamesi tesciline kadar geçen süreçtir. Özet beyan mekanizması ile ilgili iyileştirme yapılması, ithalatçı ve hizmet sağlayıcı lojistik firmaları açısından yararlı olacaktır.

Nitekim Avrupa Birliği'nde, 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren giriş özet beyanının (ENS) elektronik ortamda verilmesine başlanmıştır. ENS, AB Parlamentosu ve Komisyon Tüzüğü gereğince AB'ye giren eşyanın güvenlik ve risk analizine tabi tutulması amacıyla, eşya AB gümrük idaresine varış yapmadan önce elektronik yolla verilen özet beyandır. ENS, ilk varış yerinde boşaltılmayacak ve taşıt üzerinde kalarak diğer varış yerlerinde boşaltılacak eşya da dâhil olmak üzere eşyayı AB Gümrük Bölgesine getiren araçtaki tüm eşya için, eşyayı AB gümrük bölgesine getiren taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi tarafından verilir.

ENS, eşyanın ilk varış noktasında boşaltılıp boşaltılmayacağına bakılmaksızın, AB gümrük bölgesine ilk gireceği gümrük idaresine verilir. Taşıma aracı, AB gümrük bölgesini terk etmediği sürece taşıdığı eşya için yeniden ENS vermek zorunda değildir. Fakat taşıma aracı AB gümrük bölgesi dışına çıkarsa, hem dışarıda yüklediği eşya hem de hâlihazırda taşıdığı eşya için tekrar girişi yapacağı gümrük idaresine ENS vermek zorundadır⁷³.

Bu mekanizma dâhilinde giriş gümrük idaresi risk analizini, eşya gümrüğe sunulduğunda geçici depolama için verilen özet beyan veya gümrük beyanı ya da yararlanabileceği diğer belgeler üzerinden yapar. Risk analizi, eşyanın fiziki girişinin yapılacağı giriş gümrük idaresine verilen ENS üzerinden yapılır.

Özetle giriş ve çıkış öncesi özet beyan uygulamasının da dâhil olduğu ve onaylanmış kişi statüsü ile de benzerlikler taşıyan yetkilendirilmiş yükümlü statüsü ile elde edilen önceden beyan sonradan kontrol hakkı mahiyetinde bir sistemin, Türkiye'de de hayata geçirilmesi, dış ticaret işlemi yapan firmalar açısından büyük fayda sağlayacaktır.

⁷³ *Gümrük Müsteşarlığı Web Sitesi ENS Rehber*

B Ö L Ü M

2023 TÜRKİYE VİZYONU KAPSAMINDA LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET STRATEJİSİ

5. 2023 TÜRKİYE VİZYONU KAPSAMINDA LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET STRATEJİSİ

Türkiye’de faaliyet gösteren firmaların ithalat ve ihracat işlemleri süresince ortaya çıkan lojistik maliyet ve zaman kayıplarında iyileştirme sağlanarak rekabet gücünün artırılması için, ülkenin ulaştırma konusundaki stratejik planının ve dış ticaret politikasının önemi büyüktür. Devlet Planlama Teşkilatı kalkınma planlarına göre; ulaştırma sektöründe temel amaç; ülke ekonomisinin ve sosyal hayatın gereksinimlerine uygun, taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının zamanında oluşturulmasıdır. Ulaştırma alt sektörlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması esastır⁷⁴.

Türkiye’nin dış ticaret vizyonu kapsamında hedefi ise 2023 yılına kadar yıllık 500 milyar dolar ihracat hacmine ulaşmaktır. Bu hedefe ulaşılması ve bu süreçte Türkiye’deki firmaların rekabet güçlerinin korunması için ulaştırma altyapısının ve lojistik hizmetlerinin kapasite ve kalite olarak bu yoğunluğa hazır olması gerekmektedir. Dolayısıyla, konunun tüm paydaşlarını dâhil edecek şekilde bir Ulaştırma Ana Planı’nın uygulamaya alınması yararlı olacaktır.

Devletin yapacağı altyapı yatırımlarının yanında, lojistik sektörünün gelişimi de 2023 hedeflerine ulaşılması açısından önem taşımaktadır. Bu nedenle ulaştırma stratejisi ve dış ticaret vizyonu dünya ölçeğinde lojistiğin geleceğini öngörerek yapılmalıdır.

5.1 Lojistik Operasyonlarında Yaratılan Değer ve Lojistik Sektörünün Gücü

2023 hedefine ulaşılması, bir bakıma, Türkiye’deki sanayici firmaların uluslararası rekabette başarılı olmasına bağlıdır. Hedeflenen pazarlara ucuz ve hızlı şekilde ulaşılması gerekmektedir. Diğer bir ifade ile firmalar lojistik operasyonlarında kendilerine ve müşterilerine değer katmayı başarmak zorundadırlar.

Firmaların ihracat pazarına ulaşmasındaki başarısı, hizmet aldıkları lojistik sektörünün gücüne bağlıdır. Lojistik sektörünün gücü ise operasyonların yürütüldüğü ulaştırma altyapısına (lojistik altyapısına) bağlıdır.



⁷⁴ Devlet Planlama Teşkilatı

Dolayısıyla bu iki kavram hakkında değerlendirmeler yapmak yerinde olacaktır. Bu çerçevede PwC tarafından her yıl yapılan Küresel CEO Araştırması sonuçları ve yine PwC tarafından hazırlanan Transportation & Logistics 2030 çalışmasının bulgularını paylaşmak anlamlı olacaktır.

5.2 PwC 14. Küresel CEO Araştırması

Dünya genelindeki ekonomik krizin üzerinden 2 yıl geçerken, PwC'nin 14. Yıllık Küresel CEO Araştırması'na göre, yakın gelecekte büyümeye yönelik CEO'ların beklentisi kriz öncesi seviyelere dönmüştür. Bu yıl Yeniden Büyüme Hayali (Growth Reimagined) teması ile yayınlanan 14. Yıllık Küresel CEO Araştırması özellikle gelişmekte olan piyasalardaki fırsatlar ve öngörülerin CEO'ların geleceğe dönük güvenini ve olumlu beklentilerini güçlendirdiğini ortaya koymaktadır. Dünya genelinden 1201 CEO'nun katılımıyla gerçekleşen araştırmada firmaların gündeminde olan ve asıl olarak "büyüme" ile ilgili olan birçok konu hakkında görüşler toplanmıştır. Bu görüşleri lojistik sektörü ve lojistik operasyonlarının firmaların başarısındaki etkileri bakımından incelemek yararlı olacaktır.

Gelişmekte Olan Ekonomiler: Araştırma kapsamında 31 ülkeden 60 tane lojistik firması CEO'su ile yapılan görüşmelerde, lojistik ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların global ekonomik kriz sonrasında gelişmekte olan ülke pazarlarına giriş konusunu ön plana koydukları sonucuna varılmıştır. Nitekim gelişmekte olan ülkeler 2008 krizinde dahi göreceli olarak büyümelerini sürdürmüşlerdir. Bu yüzden uluslararası oyuncular sürdürülebilirliği sağlamak adına bu ülkelerde faaliyetlerini arttırmak istemektedirler. Önümüzdeki 3 yıl boyunca gelişmekte olan pazarlara girme planları olup olmadığı sorusuna lojistik firmaları CEO'ları diğer sektörlerin CEO'larına göre bariz şekilde daha yüksek oranda (%73) evet cevabı vermiştir.

Lojistik Sektöründe Şirket Birleşme ve Satın Almaları: Aslında bu eğilimin bir göstergesi de lojistik ve taşımacılık sektöründe şirket birleşme ve satın almalarında görülen artıştır. Global ölçekte lojistik sektörüne bakıldığında, 2010 yılında 2009 yılına göre %54 (adet olarak) daha fazla birleşme ve devralma işlemi olduğu anlaşılmaktadır. 2011 yılı için daha hareketli bir tablo beklenmektedir. Taşıma sektörü CEO'larının %27'si birleşme ve satın alma yöntemini önümüzdeki 12 ay boyunca büyüme stratejilerinin en önemli parçası olarak görmektedirler. Bu oran diğer sektörlerin genelinde sadece %14'tür. Araştırmaya katılan lojistik sektörü CEO'larının %40'ı şu anda bir birleşme - satın alma sürecinde olduklarını belirtmişlerdir.

Teknoloji Kullanımı: Lojistik sektörü CEO'larının %78'i bilgi teknolojilerinin gelişimini ve bunların tedarik zinciri yönetimine uygulanmasını kendileri için öncelik olarak görmektedir. Bilgi teknolojileri gelişimi bir maliyet kalemi olarak değerlendirilmekten ziyade, firmaya ve müşterilere değer katarak gelir yaratan bir unsur olarak görülmektedir.

İnovasyon konusunun önemine değinen lojistik sektörünün global oyuncularını, hizmet sağlayıcıların araştırma ve geliştirme faaliyetlerini kendi masraflarını azaltacak sistemlere odaklamaktan çok, müşterilerinin ihtiyaçlarına yönelik olarak şekillendirmelerini tavsiye etmektedirler. Araştırmaya katılan CEO'ların büyük bölümü, anlamlı ve gerçekten değer yaratan yeniliklerin, ancak lojistik firması ve eşyasını taşıtan firmanın işbirliği içerisinde çalışarak geliştirilebileceğini ifade etmektedir. Örneğin havayolu şirketleri, hava trafik kontrol merkezi ve havalimanlarının birlikte çalışarak jet yakıtından tasarruf imkânları yaratması gibi örnekler mevcuttur. Bilgi işlem teknolojilerindeki etkinlik firmalar için rekabet üstünlüğü getiren bir faktördür.

Lojistik Sektöründe İnsan Kaynağı: CEO'lar lojistik sektöründe uluslararası ticaretin etkinliği dolayısıyla tecrübelerin ve uzmanlığın paylaşılması için belirli sayılarda yabancı personel çalıştırmakta ve çoğu farklı ülke ofisleri arasında değişim programları yapmaktadırlar. CEO'ların %65'i uluslararası bir iş ortamı yaratmak için farklı ülkelere personelleri kendi takımlarına dâhil etmeyi ve kendi personellerini yurt dışında görevlendirmeyi yararlı bulmaktadır. Ancak, bu CEO'ların yarısı, yurt dışı ofislerinde görevlendirecek kalifiye ve tecrübeli eleman bulmakta zorlandıklarını belirtmektedirler. Türkiye'nin genç nüfusu ve son yıllarda lojistik alanında eğitim veren kurumların arttığı gözönüne alınırsa Türkiye bu alanda kendi açısından rekabetçi üstünlük sağlayabilecektir.

Devlet ve Özel Sektör Ortak Hedefleri: Lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu altyapı, büyük yatırımlar gerektirmektedir. Dolayısıyla bu sektör diğerlerine göre devlet yatırımlarına daha çok bağımlıdır. Lojistik sektörü CEO'larının %50'si mevcut altyapının sektörün geleceğini tehdit ettiğini düşünmektedir. Bu oran diğer sektörlerde %37'dir. Bu sebeple lojistik sektörü CEO'larının %27'si ulaştırma altyapısındaki yetersizliklerin sektör açısından en önemli risk olduğunu düşünmektedirler. Bu oran diğer sektörlerde %16'dır. Ortak hedefler olan ekonomik büyüme, refah, rekabet gücünün artırılması gibi amaçlar devlet ve özel sektör tarafından paylaşılmalıdır. Lojistik firmaları CEO'larının %55'i firmaların da bu yatırım ve çabalarda kendi üstlerine düşeni yapması gerektiğini ve ülkelerinin altyapı yatırımlarında rol almaları gerektiğini belirtmişlerdir. Bu oran diğer sektörlerde %44'tür.

Türkiye'de lojistik sektörünün dünya standartlarında rekabetçi biçimde gelişmesi ve kaliteli hizmet sunması, ülke sanayicisi için çok önemlidir. Bu yüzden global gelişmelerin takip edilmesi ve sektör trendleri hakkında bilgi sahibi olunması önemlidir.

5.3 PwC Transportation & Logistics 2030 Çalışması

Türkiye'nin 2023 dış ticaret hedefi göz önüne alındığında, bu malların taşınmasını yapacak lojistik sektörünün gelecek performansı önem kazanmaktadır. PwC'nin yaptığı Transportation & Logistics 2030 çalışması bu konu hakkında önemli ipuçları vermektedir. Lojistik faaliyetlerinin

2030 yılında nasıl olacağını öngörmek ve dış ticaret planlarını buna göre şekillendirmek ya da gerekiyorsa önlemler almak yararlı olacaktır.

Geleceğe dönük olarak ulaşım altyapısının çok yönlü analizini ve lojistik sektörü açısından sonuçlarını inceleyen dört fasıllı bu geniş çalışmada; enerji ve çevre kısıtlı ortamda taşımacılığın geleceği, ulaştırma altyapısının kapasite gereksinimi, gelişmekte olan ülkelerin dünya lojistiğinde yeri ve tedarik zincirinde güvenlik konuları araştırılmıştır.

2030 yılına kadar petrol fiyatlarının artacağı, ancak bu durumun sektörün yapısını değiştirecek birincil öneme sahip bir olgu olmayacağı belirtilmektedir. 2030 yılında petrol türevli yakıtların hala en çok kullanılan yakıt olacağı ve devlet politikalarında marjinal bir değişiklik olmayacağı tahmin edilmektedir. Diğer yandan, karbon emisyonu (çevrenin korunması) konusu önemini arttıracak ve uluslararası alanda takip getiren bir yapıya bürünecektir. Daha uzak gelecekte bu konu birincil öneme sahip bir sorun haline gelip, insanların tüketim alışkanlıklarında değişimlere yol açacak ve mevzuat ile desteklenen yaptırımların lojistik sektörü için önemli etkileri olabilecektir.

Raporun önemli tespitlerinden biri de güvenlik konuları ile ilgilidir. Dünya genelinde artan terör eylemleri ve doğrudan tedarik zincirlerine yapılan saldırılar şimdiden güvenlik konusunun önemine dikkat çekmiştir. Belirli hatlara veya tesislere yapılabilecek saldırılar bir ülkenin ekonomisini derinden sarsabilecek büyüklükte etkiler bırakabilmektedir. Örneğin, denizlerde karşılaşılan korsan faaliyetlerinin denizcilik endüstrisine zararının 7-12 milyar dolar dolaylarında olduğu tahmin edilmektedir⁷⁵. Aden Körfezinde vuku bulan korsan faaliyetleri sebebiyle AP Moller, Maersk, CMA CGM ve diğer birçok taşıyıcı Aden Körfezini ve Süveyş Kanalı kullanmaktan kaçınmaya başlamıştır. Bu sebeple Mısır ekonomisinin yılda 642 milyon dolar kayıp yaşadığı tahmin edilmektedir. PwC'nin raporunda belirttiği üzere, devlet otoritesinin ve özel sektörün güvenlik konusunda büyük yatırımlar yapması gerekecektir.

Raporda, Türkiye'de lojistik sektörünün geleceğine geniş yer verilmiştir. 2030 yılında Türkiye'de ulaştırma altyapısı özelleştirme işlemlerinin tamamlanması ve yatırımlarda kamu ve özel sektörün dengeli bir paylaşım içinde olması beklenmektedir. Türkiye'nin doğu-batı arasında bir lojistik üssü ve transit ticaretin önemli uğrak noktası olması potansiyeli, uzun zamandır Türkiye'de ve diğer ülke yatırımcıları arasında konuşulan bir husustur. Ancak, ülkenin liman ve demiryolu altyapısı mevcut hali ile bu hedefe ulaşmaktan uzaktır. Kamu yardımı ile sektöre ihtiyacı olan önemin verilmesi durumunda lojistik, Türkiye'nin döviz getiren ve önde gelen bir sektörü haline gelirken, bölgeyi yönlendiren bir hacme ulaşabilecektir⁷⁶.

Raporda, gelecekte gerçekleşmesi beklenen teknolojik gelişmeler hakkında verilen bilgiler ilginçtir. Türkiye'de devasa kanal projeleri (tanker geçişine uygun yapay su yolu) gibi büyük ve sıradışı projelerin gündemde olduğu bir dönemde, raporda belirtilen iddialı teknolojik gelişmelerin değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Geleceğe dönük bu beklentilerin Türkiye açısından düşünülmesi ve mümkünse Türkiye'deki firmalara rekabet üstünlüğü sağlayacak şekilde adımlar atılması yararlı olabilecektir.

⁷⁵ *Eye for Transport*, 2011

⁷⁶ *Transport Dergisi*, Sayı 82, Şubat 2011

5.4 Geleceğin Lojistik Dünyası

2015

Ulaştırma Altyapısında Reklam Gelirleri:

Günümüzde firmalar stadyumlara isimlerini vermek için büyük paralar harcamaktadır. Bu trendin ulaştırma altyapısına da (limanlar, yollar, otoyollar, demiryolu istasyonları) sıçraması beklenmektedir. Nitekim Japonya'da şimdiden bazı demiryolları isimleri reklam ücreti karşılığında firmalara tahsis edilmiştir. İstanbul metrosunda da benzer bir uygulama yapılmıştır.

2020

Konteyner Konveyör Bant:

2020 yılıyla beraber limanlar ile lojistik faaliyet merkezleri arasında, devamlı çalışan bantların kurulması öngörülmektedir. Devamlı dönen bu konveyör hatlar, limanlara konteyner giriş ve çıkışında büyük avantaj yaratabilecektir. Türkiye'de özellikle şehir içinde kalmış limanlarda araç giriş çıkışı problemleri yaşandığı gözönüne alınırsa, bu gibi bir teknoloji faydalı olabilecektir.

2020

Hızlı Tren Yük Taşımacılığı:

2020 yılıyla beraber hızlı trenlerin yük taşımacılığında da kullanılacağı yönünde beklentiler vardır. Şimdiden yük taşımacılığı konusunda gelecek beklentilerinin göz önüne alınması yararlı olabilecektir. Türkiye'de demiryolu altyapısında daha öncelikli plan ve projelerin olduğu ve bu konunun şimdilik uzak bir ihtimal olduğu gerçektir. Ancak rekabet açısından düşünüldüğü zaman İtalya'daki ihracatçının malını İngiltere'ye 6 saat içinde gönderebildiği bir ortamda Türkiye'deki ihracatçı 3 günde gönderebilecekse bu durumda rekabet etmek mümkün olmayacaktır.

2020

Kırsal Kesim Lojistik Uzmanlığı:

Lojistik operasyonları büyük ölçüde şehirlere ve sanayi merkezlerine odaklanmış olacaktır. Kırsal kesimin ihtiyaçlarına cevap verecek ve burayı niş market olarak görece lojistik firmaların rekabetçi üstünlük sağlayabilecekleri öngörülmektedir. Bu özellikle tarım ve gıda sektörü taşımacılığı için önemlidir. Türkiye'de tarım sektörünün nüfus ve yüzölçümü olarak büyük lüğü düşünüldüğünde konunun gözönüne alınması anlamlı olacaktır.

2030

Teknolojik Gelişmeler:

2030 yılına kadar lojistik sektörünü etkileyecek ve sahiplerine rekabetçi avantaj kazandıracak birçok teknolojik gelişim olacaktır. Bunların büyük bölümü şimdiden icat edilmiş, ancak ekonomik olarak ticari hayata entegre edilmemiştir. Karbondioksit emen maddeler, katlanabilir konteynerlar, kendini yenileyen bio-beton, yolları yenileyen bakteriler ve hava ve yol koşullarına göre kendini şekillendiren uçak ve gemiler, beklenen gelişmelerden bazılarıdır.

2030

Yeraltında Yük Taşınması:

2030 yılıyla beraber, senelerdir araştırmacıların gündeminde olan yeraltı yük taşıma hatlarının hayatımıza gireceği öngörülmektedir. CargoCaps gibi projeler sayesinde her bir kabin tünel içerisinde 2 Euro-palet taşıyacak şekilde 24 saat boyunca otomatik olarak taşıma yapması mümkün kılınabilecektir. Bu sistemler özellikle küçük hacimli kargo teslimleri için planlanmaktadır.

5.5 Dış Ticaret Politikası

2023 dış ticaret vizyonu kapsamında, muazzam düzeyde artması planlanan ihracat hacminin ülkeye kazandıracakları önemlidir. Türkiye, yapacağı yıllık 500 milyar dolar ihracattan gerekli karı elde edemeyecek ve bu hacimde ticaret yaparken finansal açıdan diğer ülkelerle rekabette üstünlük yakalayamayacak ise, aslında arzulanan faydayı elde edememiş olacaktır. Bu nedenle, dış ticaret dengesinin iyileştirilmesi ve ülkenin ödeme dengesinde firmaların rekabet gücünü engelleyen uygulamalardan kaçınılması yararlı olacaktır.

Global kriz döneminde gelişmiş ekonomilerden ziyade Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler büyüme sağlamışlardır. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkeler yurt dışı ülkelere mal alımlarında birçok ülke ile kıyaslandığında vadeli mal alma konusunda avantaj sağlamıştır.

Türkiye’de firmaların dış ticaret işlemlerinde istediği verimliliği yakalaması ve ithalatlarında kendisine sağlanan vade imkânlarından yararlanması önemlidir. Ancak, bilindiği üzere Türkiye’de peşin ithalat dışında (mal bedelinin ithalattan önce yurtdışına transfer edildiği işlem) yapılan ithalatlarda (örneğin mal mukabili) eşyanın değeri üzerinden %3 Kaynak Kullanımını Destekleme Fonu ödenmesi gerekmektedir. Bu oran Ekim 2011’de %6’ya çıkarılmıştır.

Bir firmaya tek olarak baktığımızda, Dâhilde İşleme Rejimi kullanması halinde, ihraç eşyasının imalatında kullandığı ithal eşya için KKDF ödememesi, mevzuatın sağladığı teşvik nedeniyle mümkündür. Ancak makro ölçekte bakıldığında, Türkiye ithalatını peşin yaparken ihracatını vadeli yapan bir ülke konumunda olmaya devam etmektedir. Anket çalışması kapsamında görüşülen TÜSİAD üyesi firmaların büyük bölümü üretim yapan ve hem yerli hem ihraç pazarında rekabet yapan firmalardır. Bunların %50’si vadeli ithalat yapabilecekleri halde, KKDF ödememek için, peşin ithalat yapmak durumunda kaldıklarını belirtmektedirler. Nitekim Türkiye 2010 yılında ithalatının %51’ini peşin yaparken ihracatının sadece %8’ini peşin satış olarak yapmıştır.

Türkiye 2010 yılında ithalatının %51’ini peşin ödeme şekli ile yaparken ihracatının sadece %8’ini peşin satış şeklinde yapmıştır.

Tablo 10. 2010 Yılında Ödeme Şekillerine Göre İthalat ve İhracat (000 ABD Doları)

2010 yılında ödeme şekillerine göre ithalat ve ihracat (000 ABD Doları)				
Ödeme Şekli	İhracat	Oran	İthalat	Oran
Mal Mukabili Ödeme	67,508,769	59%	34,718,890	19%
Peşin Ödeme	8,831,879	8%	95,434,737	51%
Vesaik Mukabili Ödeme	20,994,959	18%	14,963,761	8%
Akreditif ve Diğer Ödeme Şekilleri	16,645,005	15%	40,424,371	22%
Toplam	113,980,611	100%	185,541,758	100%

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı Web Sitesi

Eğer ithalat işlemlerinde de ihracat işlemlerindeki oranlar gerçekleşmiş olsaydı, yani Türkiye ihracat işlemlerinde yurt dışındaki müşterilerine verdiği vade imkânını kendi ithalat işlemlerinde aynı ölçüde satıcılardan temin etmiş olsaydı, 2010 yılında yaklaşık 80 milyar dolar hacminde ithalat peşin yerine vadeli şekilde yapılabilecekti. Diğer bir ifade ile Türkiye bu tutarda parayı ticaret hayatında geçerli ortalama vade süreleri kadar (örneğin 90-120 gün) elinde tutabilecekti. İthalatta peşin çalışırken ihracatta vadeli çalışmanın diğer bir sakıncası da, tabi olarak parasını gönderdiğiniz eşyanın istenen şekilde gelmemesi ve daha önemlisi sattığınız eşyanın parasının tahsil edilememesidir. Firmaların uluslararası arenada rekabet gücünün iyileştirilmesi adına dış ticaret işlemlerinde KKDF uygulamasının gözden geçirilmesi yerinde olacaktır. Yakın dönemde artan KKDF oranı (%6) cari açıkla mücadele açısından bir mekanizma olarak görülse de firmaların rekabet gücü dikkate alınarak düzenleme yapılması yerinde olacaktır.

B Ö L Ü M

SONUÇ

6. SONUÇ

Türkiye'nin Avrupa, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'da artan ekonomik etkinliği gözönüne alındığında, firmaların uluslararası ortamda rekabet gücü kazanmasının önemi anlaşılmaktadır. Hızla devam eden küreselleşme, ticari kısıtların azalması ve gittikçe akışkan hale gelen sermaye sayesinde taşımacılık ve lojistik sektörleri ortalama büyümenin üstünde bir grafik çizmektedir.

Gümrük Birliği Anlaşması ile Avrupa Birliği ile Türkiye arasında sanayi ürünleri ve işlenmiş tarım ürünleri ticaretinde gümrük vergileri sıfıra indirilmiştir. Ayrıca, gerek Dış Ticaret Müsteşarlığı (Ekonomi Bakanlığı) gerekse Gümrük Müsteşarlığı (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) birçok düzenleme ile yerli üreticinin rekabet gücünü arttırmaya yönelik uygulamalar gerçekleştirmektedir. Bununla beraber, uluslararası taşımada belge temini, liman hizmetleri, depolama ve yurt içi taşıma bedelleri gibi doğrudan masraflardaki artışlar ile liman ve gümrük hizmetlerindeki gecikme ve yaşanan zaman kayıpları şeklinde ortaya çıkan dolaylı masraflar, ticaret erbabının uzun yıllardır dış ticaretin kolaylaştırılması ve masrafların aşağıya çekilmesi yönünde verdiği çalışmaları olumsuz etkilemektedir.

Türkiye'nin 2023 hedefinin gerçekleştirilmesi için, firmaların rekabet gücüne olumsuz etki yapan unsurlar bertaraf edilmelidir. İthalat ve ihracat operasyonlarında eşyanın bir ülkedeki çıkış noktasından alınarak diğer ülkedeki teslim noktasına varışına kadar yaşanan lojistik süreçlerinde karşılaşılan gereksiz masraf ve gecikmeler kamu ve özel sektörün işbirliği ile asgari seviyeye indirilebilecektir. Bu işbirliği çerçevesinde, kamunun gerekli altyapı yatırımlarını hızla yapması ve mevzuat temelini oturtması önemlidir. Bu şartlar altında şirketlerin de yeni kurumsal stratejiler ve süreçler geliştirmesi gerekmektedir. Ayrıca lojistik sektörünün de uluslararası standartlarda hizmet vererek Türk sanayicisine uygun fiyata iyi kalitede hizmet vermesi önemlidir.

Raporda sunulan öneriler genel olarak ithalatçı, ihracatçı ve özellikle üretici (sanayici) firmalar açısından rekabet gücünü arttıracak şekilde basitleştirilmiş usullerin ve teknik imkânların mümkün kılınmasıyla ilgilidir. Bu kapsamda bakıldığında firmalar, mükellef ve resmi otorite arasında güvene dayalı bir ilişkiye ihtiyaç duyulmaktadır. Güven ortamı ancak etik değerlere daha bağlı hareket edilmesi ve etik değerlerin ticaret hayatının vazgeçilmez bir parçası olarak algılanması halinde mümkündür. Servis sağlayıcıların yaklaşımında, ithalatçı ve ihracatçı firmaların motivasyonlarında etik değerlerin ön plana çıkarılması, bu konuda farkındalığı arttıracak bilinçlendirme çalışmalarının yapılması önemlidir. Özellikle genç nüfusun AB ülkelerine göre bariz yüksek olduğu Türkiye'de, hızlı büyüme trendi de gözönüne alındığında, eğitim-öğretim hayatının ilk dönemlerinden başlayacak ve profesyonel yaşamda da devam edecek şekilde etik değerler ile ilgili sistemli şekilde bilinçlendirme yapılması önemlidir.

Bu raporun sonuç ve önerileri doğrultusunda, sektör temsilcilerinin katılımı ile, kapsamlı bir çalışma yapılarak tedarik zincirinin başından sonuna oluşan süre ve maliyet değerlerini analiz eden ve mümkünse yurtdışı örnekler ile karşılaştıran bir çalışma yapılması yararlı olabilecektir.

KAYNAKÇA

AAPA World Port Rankings 2009 (b.t.), <http://aapa.files.cms-plus.com/PDFs/WORLD%20PORT%20RANKINGS%202009.pdf>. Aralık 2011

Air Freight: A Market Study with Implications for Landlocked Countries.(b.t.),http://siteresources.worldbank.org/EXTAIRTRANSPORT/Resources/515180-1262792532589/6683177-1268747346047/air_cargo_ch3.pdf. Aralık 2011

Aksoy, İ. (2009), Gümrüklerde Yaşanan Sorunlarla İlgili Genel Bir Değerlendirme, Durum, (71)

Altay, C.B., (2009), Avrupa Birliğinde Entegre Tarife Yönetim Sistemi (ITMS) ve Adaylık Sürecindeki Türkiye’de ITMS’in Uygulanabilirliği. Gümrükte Uzman Görüş, (21)

Altunyaldız, Z. (2011), Dünün Kabuğundan Sıyrılmak: 2023’ün Gümrüklerini Yaratmak, Türk Trade Durum Dergisi, (71)

Aniszewski, S. (2009), Coordinated Border Management. WCO Research Paper, (2)

Annual Report 2010 (b.t.), http://www.hamburg-port-authority.de/en/component/docman/doc_download/85-annual-report-2010.html Aralık 2011

Bor Gümrük 2011’de Tüm İşlemleri Elektronik Ortamda Yapacak (b.t.), http://lojiturk.net/haber_detay.php?haber_id=1412. Kasım 2011

Çapar, E.S. (2010), Çoklu Taşımacılık. Gümrükte Uzman Görüş, (Aralık 2010).

Departmental Report 2009 (b.t.), <http://www.hmrc.gov.uk/about/dept-ann-rep09.pdf>., Aralık 2011

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (2004), E-Dönüşüm Türkiye Projesi Kısa Dönem Eylem Planı, Ankara

DPT (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Ankara: DPT yayınları

Erdoğan, O. (22 Mart 2011), New Reality of the Turkish Fleet: Certain Issues for Competitive Ingredients, Aralık 2011, http://www.mareforum.com/ISTANBUL_III_PRESENTATIONS/ERDOGAN.pdf

E-readiness rankings 2009 The usage imperative (b.t.), <http://graphics.eiu.com/pdf/E-readiness%20rankings.pdf>, Aralık 2011

Eurostat Model Split of FreightTransport (b.t.), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdtr220>, Aralık 2011

French Customs in a few facts and figures (b.t.),<http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=3618#2>, Kasım 2011

Gümrük Müsteşarlığı 2010 yılı faaliyet raporu

Gürbulak Sınır Kapısı (b.t.), http://tr.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCrbulak_s%C4%B1n%C4%B1r_kap%C4%B1s%C4%B1, Aralık 2011

Gürbulak Terörün Finans Merkezi (b.t.),<http://www.aksam.com.tr/gurbulak-terorun-finans-merkezi--14361h.html>, Aralık 2011

Gürbulak'ta 10 kilometrelik TIR kuyruğu (b.t.), <http://www.haber7.com/haber/20110208/Gurbulakta-10-kilometrelik-TIR-kuyruğu.php>, Ocak 2011

Habur'da Bekleme Süresi 3 Güne Düştü (b.t.), <http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=1053440>, Kasım 2011

İlerleme Raporu 2011 (b.t.), <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/abdisiliskiler/Sayfalar/kob.aspx>, Aralık 2011

İstanbul Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü, 2011/5 Sayılı Baş Müdürlük Emri, (21.02.2011).

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (2009), Deniz Sektörü Raporu 2009, İstanbul

İştiraklerimiz (b.t.), <http://www.bigatso.tobb.org.tr/istiraklerimiz/gti-as.html>, Aralık 2011

Lojistikçiyi 2030'da Neler Bekliyor (b.t.), <http://www.transport.com.tr/kap7,82@2200.html>, Aralık 2011

McMahon, D., Vandenhaute, D., & Böhme, M. (2011) PwC European Working Capital Study, PwC Finance and Treasury Solutions

Nijdam, M. (2009). Local Effects of Global Trends; Internationalization in Port-Industries and Its Effect on Port Clusters, The Case of Rotterdam, Paper For Iame Conference

Özyazıcı, N. (2005), Gümrük Müsteşarlığı Muhabere ve Elektronik Dairesi Başkanı, Gümrük Dünyası Dergisi, (45)

Quota Free Action Plan. (b.t.),http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=Event_2009_ITF-Leipzig/ITF2009-Kaya.ppt, Kasım 2011

Rota, Y. (2011). Özel Sektörün Demiryolu Beklentileri, Transport Dergisi, (2011-4).

Sınır Kapılarımız (b.t.),<http://www.gtias.com.tr/page.asp?id=12>, Aralık 2011

T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı Muhabere ve Elektronik Dairesi Başkanlığı, (2010). E-Belge Projesi Sunumu, Ankara

T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı (2011). AB'nin Elektronik Ortamda Giriş Özet Beyanı Verilmesi Uygulamasına İlişkin Rehber, Ankara

T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı (2011), Gümrükler 2023 Vizyonu 1. Arama Koferansı/ 2011-2013 Stratejisi, Ankara

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2009), Demiryolu Sektör Raporu, Ankara

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü (2011), ENS Rehberi.

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2009), Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO)

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı (2010), 2010 İdare Faaliyet Raporu, Ankara

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (2011), Bölgelere Göre Yetki Belgesi Sayıları ve Yüzdelik Dilimleri, Ankara

TCDD (2006-2010), TCDD İstatistik Yıllığı, Ankara

TCDD (2009), Demiryolu Sektör Raporu, Ankara

The Federal Customs Administration (b.t.), http://www.zoll.de/e0_downloads/d3_flyer/the_federal_customs_administration.pdf, Aralık 2011

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (Farklı Yıllar), Demiryolu uzunluğu, tren kilometre, ton kilometre ve yük taşıma istatistiği

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı (2010), Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu, Ankara

Waiting Times in Borders (b.t.), http://www.iru.org/en_bwt

Yağcı, M.E. (2011), Dış ticarete e-belge uygulamasının önemi, İTO Gazetesi, (07 Ocak), Aralık 2011

TUŚIAD 40