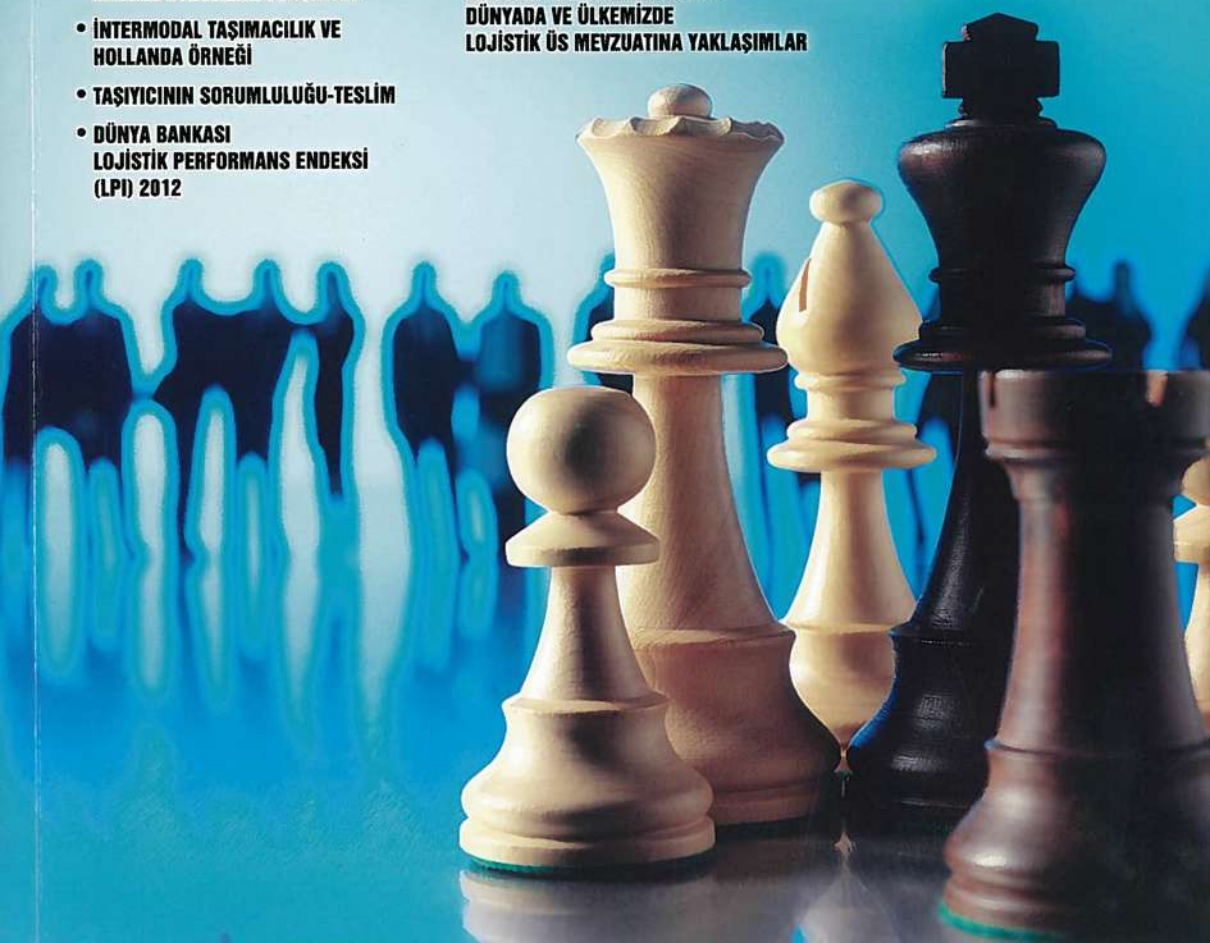
GÜMRÜK VE TİCARET UZMANLARI DERNEĞİ

GÜMRÜK ve TİCARET

YIL: 10 • LOJİSTİK ÖZEL SAYI: 32

- TÜRKİYE'DE LOJİSTİK MERKEZLER: DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER
- TIR SİSTEMİNE İLİŞKİN GÜNCEL UYGULAMA SORUNLARI
- İNTERMODAL TAŞIMACILIK VE HOLLANDA ÖRNEĞİ
- TAŞIYICININ SORUMLULUĞU-TESLİM
- DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI) 2012
- LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ VE SON GELİŞMELER
- LOJİSTİK ÜSLER BAĞLAMINDA LOJİSTİK MEVZUATININ ÖNEMİ DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE LOJİSTİK ÜS MEVZUATINA YAKLAŞIMLAR



GÜMRÜK ve TİCARET
GÜNCEL GÜMRÜK VE TİCARET DERGİSİ
YIL: 10
SAYI: 32
2012

YÖNETİM ADRESİ
Necatibey Mahallesi Konya Sokak
No: 3/76 Ulus / Altındağ
Tel : 0 312 306 86 14
Faks : 0 312 306 87 15
E-posta : gud@gud.org.tr
www.gud.org.tr

ABONELİK
Yıllık 4 adet dergi için abonelik bedeli KDV Dahil 40.00 TL'dir.
Abonelik ve ayrıntlı bilgi taleplerinizi, gud@gud.org.tr e-posta adresine veya (312) 306 87 15 no'lu faksa iletebilirsiniz.

ISSN: 1303-7722

Gümrük ve Ticaret Dergisi Tasarımı ve Basımı Başak Matbaacılık ve Tanıtım Hiz. Ltd. Şti. tarafından gerçekleştirilmiştir.
Anadolu Bulvarı Meka Plaza No: 5/15
Gimat / Yenimahalle - ANKARA
Tel: 0 312 397 16 17 • Faks: 0 312 397 03 07
basaktanitim@gmail.com

Yaygın süreli yayın.
Üç Ayda bir yayınlanır.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİM KURULUNDAN

2001 yılında Gümrük Uzmanları unvanı ile kurulan Derneğimiz, 640 sayılı KHK ile yapılan düzenlemelere paralel olarak 2012 yılı Şubat ayında gerçekleştirilen Genel Kurul toplantısı ile Gümrük ve Ticaret Uzmanları Derneği adını aldı ve yeni Yönetim Kurulumuz görevine başladı.

Bu bağlamda Eski Yönetimin değerli üyeleri Sayın Abdulkadir ÖZGEN'e, A. Ercan İLGÜZ'e, Serdar AY'a, Mustafa GÖKÇEOĞLU'na ve Osman KURT'a çok kıymetli emekleri ve gayretleri için teşekkürü borç biliriz.

Takip eden süreçte, sadece Dernek adımız değişmedi, Derneğimiz çatısı altına farklı donanım ve tecrübeye sahip yeni üyeler de girdi.

Yönetime geldiğimiz günden itibaren, Derneğimizin en görünür faaliyetlerinden olan dergi basımı ve yayımı üzerinde bir çalışma başlattık. Öncelikle yeni bir Yayın Kurulu oluşturduk. Gerek meslek grubumuzun yeni görev alanı gerekse üyelerimizin talepleri doğrultusunda dergimizin ismi başta olmak üzere şekil ve içerik itibariyle revizyona gittik. Revizyonun beraberinde gelen yasal işlemler, dergi adı ve logomuzun tescil edilme süreci, maalesef yeni dergimizin basımında gecikmeye sebep oldu. Bu sebeple 2012 yılında lojistik konusunun işlendiği tek bir dergiyle karşınızdayız.

Yeni yılda, özellikle gümrük ve ticaret konularında profesyonellikle ele alınmış ve daha geniş bir kitleye hitap eden pek çok makale ile yeniden sizlerle buluşmayı ümit ediyor ve sizlerin katkılarını bekliyoruz.

Yeni ismi ile "Gümrük ve Ticaret" dergimizi beğeninize sunuyoruz.

Saygılarımızla.

Sinem TAŞTAN
Sn.Tastan@gtb.gov.tr
Gümrük ve Ticaret Uzmanları Derneği Başkanı

EDİTÖRDEN

Değerli okurlarımız,

Yeni ismi ile 32'nci sayımızı sizlere sunmanın mutluluğunu duymaktayız. Lojistik temalı bu özel sayımıza katkı veren herkese teşekkür ederiz. İlerleyen sayfalarda ilginizi çeken konularda daha derin bilgileri bulabileceksiniz. Bu çerçevede öncelikle lojistik kavramı ve tarihçesi ile ilgili kısa bir derlemenin tema bütünlüğü açısından faydalı olacağını düşünüyoruz.

Lojistik kavramını ortaya koymak için elinizde tutmakta olduğunuz derginin meydana geliş sürecinin basamaklarını inceleyerek işe başlayabiliriz. Yazarlar tarafından kaleme alınan metinlerin grafik bölümünde bilgisayar teknolojileri kullanılarak sayfa düzenleri yapılmıştır. Daha sonra bunların film çıkışları alınıp filmlerden alüminyum levhalar üzerine kalıplar üretilmiştir. Kalıplar ve kâğıt, baskı makinelerine konularak baskı işlemi gerçekleştirilmiş, baskı sonrasında yüzey kaplama işlemleri uygulanmıştır. Mücellitler tarafından çeşitli makinelerin de yardımıyla katlama, dikiş, kapak takılması, ambalajlar için kalıplı kesim gibi işlemlerin ardından paketlenerek dağıtımcıya teslim edilmiş, dağıtımcı tarafından kendi ağı içerisinde gerekli işbölümü ve planlama yapılmış ve siz okurlara ulaşması sağlanmıştır.

Görüldüğü gibi günlük hayatın son derece küçük bir parçasını oluşturan bir sürecin bile ortaya konması için pek çok unsurun bir araya gelmesi gerekmektedir. Bu örneği, günlük hayatta kullandığımız tüm eşyaya genellersek, lojistiğin durmadan akan karmaşık bir süreç olduğu sonucuna varabiliriz.

Lojistik için, gerek akademik gerekse ticarî çevreler tarafından standart bir tanım oluşturulmaya çalışılmaktadır. Dünyanın değişen şartlarına göre bu tanımın kapsamının giderek genişlediği göze çarpmaktadır.

Lojistik, Yunanca "Logistikos" kelimesinden türemiş olup, "hesap yapma bilimi", "hesapta becerikli/yetenekli" anlamına gelmektedir. Türk Dil Kurumu sözlüğünde ise; lojistik, kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması olarak tanımlanmaktadır. Lojistiğin bir terim olarak tanımlanması ise

1840 yılına dayanır. Bu tarihte lojistik (logistique) Fransız Akademisi tarafından, taşımacılık şekillerini birleştiren ve koordine eden olarak tanımlanmıştır.

Sektörün en bilinen organizasyonu olan Profesyonel Tedarik Zinciri Yönetimi Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professionals), lojistiği, müşteri isteklerini karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, hizmetlerin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının planlandığı, uygulandığı ve kontrol edildiği tedarik zinciri sürecinin bir parçası olarak tanımlamaktadır.

İş dünyasında lojistik temel olarak ürünün ve ilgili bilginin istenen hareketlerinin sağlıklı olarak yerine getirilmesi işidir. Biraz genişletilirse lojistik, hammadde temininden son ürün müşteriye ulaşıncaya dek geçen süreçte, müşteri istek ve ihtiyaçlarına uygun olarak, her türlü ürünün ve ilgili bilginin etkin bir şekilde akışının ve depolanmasının sağlanması işlemlerinin bütünüdür. (Bekir Tuğrul Küçüksolak, 2002)

Lojistik Mühendisleri Derneği'ne (Society of Logistics Engineers-SOLE) göre lojistik, bileşenlerinin uygun şekilde göz önüne alınmak suretiyle kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak, ürün yaşam çevriminin tüm safhaları boyunca kaynak girdilerinin etkin bir yaklaşımla sisteme etkisini zamanında teminat altına almak için oluşturulan ürün veya sistemin tüm hayatı boyunca kullanılan yönetim destek alanıdır.

Lojistik ve arz zinciri yönetiminin önde gelen akademisyenlerinden Martin Christopher lojistiği "...hammadde, yarı-mamul ve mamullerin (ve bunlarla ilgili bilgi akışlarının) tedarik, sevkiyat ve depolama süreçlerinin hem işletme içerisinde hem de dağıtım kanalı boyunca stratejik yönetiminin gerçekleştirilmesi ve etkin sipariş karşılama yöntemleri ile mevcut ve gelecekteki kâr maksimizasyonunun sağlanması" olarak tanımlamaktadır.

Tarihçe

Lojistiğin bir bilim dalı olarak dikkat çekmeye başlaması 1900'lerin başına dayanır. Bu yıllarda tarım ürünlerinin uzak mesafelere taşınması ihtiyacı ortaya çıkmış ve lojistik aktiviteler önem kazanmıştır.

Diğer yandan 1950'lerden beri iş hayatı içinde, 1960'lardan beri dünya literatüründe yer alan lojistik kavramı günümüzde neden daha sık gündeme gelmeye başlamıştır? Neden lojistik sürecin halkalarındaki unsurlar tek tek irdelenmekte ve ihtiyaçların ortaya konmasına çalışılmaktadır?

Bu soruların cevabı bizi dünyadaki pek çok bilimsel gelişmede (ne yazık ki) rolü olan savaşlara kadar götürür. Lojistik kelimesi terim olarak, başlangıçta askeri anlamda ihtiyaç duyulan mühimmat, personel ve tesislerin sağlanması, yönetilmesi ve taşınması ile ilgili askeri bilim dalını veya ikmal, ulaştırma ve haberleşme birimlerini desteklemek için yürütülen askeri faaliyetleri ifade etmek için kullanılmıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı esnasında uygulanan lojistik modeller savaşın sonucunu belirleyecek etkiler yaratmıştır.

Daha sonraları ticari yaşamda taşımanın, stoklamanın ve dağıtımın optimizasyonunun gerekliliğinin ortaya çıkması ve İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra değişen koşullar, askeri alanda önemli avantajlar sağlayan lojistik modelleri, maliyetlerini azaltmak isteyen büyük firmaların da gündemine getirmiştir. İşletmelerin pazarlama faaliyetlerinden sorumlu yöneticileri savaş sonrası talebe odaklanmışlar ve bu durum 1958 durgunluğuna kadar devam etmiştir. 1958 ekonomik durgunluğu ise kârların azalmaya başlaması nedeniyle daha etkin bir maliyet kontrol sistemi araştırmalarının başlatıldığı bir ortam yaratmıştır (Birdoğan Baki, 2004).

Lojistiğin tarihsel gelişimi incelendiğinde karşılaşılan başka bir durum da lojistik performans standartlarının 1960-2000 yılları arasında göstermiş olduğu değişimdir. 1960'larda lojistik performans standartlarının kabul edilebilirlik düzeyi orta düzeylerde iken, anahtar performans ölçüsü üretim maliyetleridir. 1970'lerde ise lojistik performans standartlarındaki kabul edilebilirlik düzeyi yükselmiş rekabet ve malzeme gereksinimleri planlaması ön plana çıkmış ve anahtar performans ölçüsü üretim ve stok maliyetleri olmuştur. 1980'ler lojistik performans standartlarının daha iyi belirlendiği ve tüm işletmelerde uygulanmaya başlandığı yıllardır. Hükümetlerin piyasanın işleyişindeki kontrollerini azaltmaları, müşteri kavramının öne çıkması, teknolojinin önem kazanması lojistik performans standartlarının değişmesine neden olmuştur. 1980'lerde anahtar performans ölçüsü ulaştırma maliyetleridir. 1990'lar lojistik performans standartlarının hem bilinirlik hem de uygulanabilirlik açısından iyi bir düzeye ulaştığı yıllardır. Bu yıllarda müşteriler, teknoloji, hissedarlar ve dağıtım kaynakları planlaması lojistik performans standartlarının gelişimine yön vermiştir. Bu dönemin anahtar performans ölçüleri ise dağıtım ve lojistik maliyetleri olmuştur. 2000'li yıllarda ise artık lojistik performans standartlarına yön veren gelişmeler müşteriler, teknoloji, hissedarlar, tedarik kaynakları ve kurumsal kaynak planlamasıdır. Bu dönemin anahtar performans ölçüleri ise lojistik maliyetleri, tedarik zinciri ve müşteri hizmetleri maliyetleridir (Yusuf Gümüş, 2009).

Teknolojinin taşımacılığa yaptığı katkılar sayesinde ticarete konu edilebilen ürünlerin sayısı artmıştır. Ürünlerin daha hızlı taşınması, gerektiği kadar depolanması, gereksinim anında hazır olması, raf ömrünü kaybetmemesi, geri dönüşlerin sağlanması gibi lojistik yönetiminin temel esasları ortaya çıkmıştır.

Ticari çevrelerin iş görme anlayışlarında belirgin bir değişim yaşanmaktadır. Bir nesil öncenin söylediği "iyi ürün kendini sattırır" görüşü artık eksik kalmaktadır. Üretim maliyetlerinin birbirine yaklaşması ve artan rekabet işletmeleri iyi ürünü nihai tüketiciye en az maliyetle ve en hızlı şekilde ulaştırma baskısı ile karşı karşıya bırakmaktadır. Bu değişim, bizleri lojistiğin altında yer alan pek çok yeni kavram ile karşılaştırmaktadır. Bu sayıda bu kavramların detaylarına ilişkin bilgiler de bulacaksınız.

Aydınlatıcı ve keyifli bir okuma olması dileğiyle...

Sibel BAVLI
S.Bavli@gtb.gov.tr
Editör

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK MERKEZLER: DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Barış BİÇİMSEVEN | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
B.Bicimseven@gtb.gov.tr

1. Lojistik Merkez Kavramı

Lojistik kavramı askeri terminolojinin bir parçası olarak ortaya çıkmış ve temel olarak; orduların savaşabilmesi için gerekli olan her türlü malzemenin ihtiyaç sahibi birliklere ulaştırılmasını ifade eden bir yardımcı hizmet olarak ele alınmıştır. Dolayısıyla lojistik adıyla anılmasa da bu işlev tarihi olarak hep var olmuştur. Örneğin; Osmanlı ordusunda bu faaliyetleri menzil teşkilatı adı verilen organizasyon yerine getirmiştir. Napolyon; "Ordular mideleri üzerinde ilerler." demiştir. Dolayısıyla lojistik orduların her zaman en önemli yardımcı hizmetlerinden biri olarak kalmıştır.

20'nci yüzyıl sonlarından itibaren iletişim teknolojilerinde ortaya çıkmaya başlayan hızlı gelişim dünya ticaretinin gerek yapısında, gerekse hacminde önemli değişiklikler meydana getirmiştir. Alıcı ve satıcı arasındaki ilişkilerin çok kolay ve hızlı şekilde kurularak ticaretin gerçekleşebilmesi, ticarete konu eşyanın alıcıdan satıcıya ulaştırılması sürecindeki temel altyapı unsuru olan küresel lojistik faaliyetlerde de önemli bir artışa yol açmıştır.

Lojistik konusunda dünya çapında referans alınan Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi (The Council Of Supply Chain Management Professionals) lojistik kavramını; satıcıdan alıcıya kadarki süreçte, eşyanın ve buna ilişkin bilgi-

nin ileri ve geri hareketinin planlanması, uygulanması ve kontrolü olarak tanımlamaktadır.[1]

Uluslararası ticaret hacmindeki hızlı gelişmeye paralel olarak küresel düzeyde önemli büyüme oranlarına ulaşan lojistik sektörü, ülkemizde de etkileyici bir gelişme göstermiştir. 2008 yılında sektör büyüklüğünün 60 milyar dolar olduğu ve 2015 yılında ülkemiz lojistik sektörünün toplam büyüklüğünün 120 milyar dolar seviyesine ulaşacağı tahmin edildiği[2] dikkate alındığında günümüzde bu büyüklüğün 90-100 milyar bandında seyrettiği düşünülebilir.

"Lojistik etkinliğinin artırılmasına yönelik arayışlar çerçevesinde ortaya çıkmış en önemli kavramlardan biri de lojistik merkezlerdir."

Uluslararası ticaretteki bu büyüme rekabet koşullarındaki değişmeleri de beraberinde getirmiştir. Mal ve hizmetlerin üretim maliyetlerindeki rekabetin niteliği; hammadde ve yarı mamül mal maliyetlerinin minimize edilmesinden, lojistik performanstaki artışlar ve teknolojik gelişmeler yoluyla lojistik maliyetlerinin azaltılmasına doğru kaymaktadır. Bu durum lojistik faaliyetlerin etkinliğinin artırılmasını çok önemli bir hale getirmiştir. Lojistik faaliyetlerin maliyet etkinliğine dayanan ve çevresel etkisi en aza indirilerek yerine getirilebilmesi işletmelerin temel amaçlarından biri olarak ortaya çıkmaktadır.

Lojistik etkinliğinin artırılmasına yönelik bu arayışlar çerçevesinde ortaya çıkmış en önemli kavramlardan biri de lojistik merkezlerdir. Lojistik merkezler tüm lojistik faaliyetlerin bir arada yürütüldüğü, çok modlu taşımacılık türlerine (multimodal, intermodal, kombine) ve uluslararası taşımacılık koridorlarına erişim sağlayan ve ticari süreçlere müdahil tüm kurum ve kuruluşların bir arada bulunduğu fiziki mekânı ifade etmektedir.[3]

Tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik merkezlerin üç temel özelliği bulunmaktadır. **Bunlardan ilki lojistik faaliyetlerin bir arada yürütülmesidir.** Böylece lojistik hizmetlere erişim kolaylaşmakta ve hizmet sağlayıcılar arasında ortaya çıkacak sinerji, etkinlik ve maliyetlere olumlu olarak yansımaktadır.

Diğer unsur ise çok modlu taşımacılık imkanlarına ve uluslararası ulaşım koridorlarına erişimin mümkün olmasıdır. Lojistik merkez örnekleri arasında entegre olmamış olarak sınıflandırılan ve çok modlu taşımacılık imkanlarına sahip olmayanlar bulunmasına rağmen, asıl olarak lojistik merkezlere karakterini veren en önemli özelliklerden biri çok modlu taşımacılıktır. Tek taşımacılık moduna dayanan taşımacılık türleri maliyet etkinliğinin önündeki en önemli engellerden biridir. Ülkemiz örneğinde karayollarının yük taşımacılığından aldığı aşırı pay, maliyetlerin ve çevresel etkinin en aza indirilmesini

---

1 Supply Chain Management Professionals-CSCMP

2 Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.

3 Logistics Centres-Directions For Use, EUROPLATFORMS EEIG–January, 2004, s. 1.

engeller niteliktedir. Deniz ve demiryolunun sağladığı ölçek ekonomisi avantajlarından da mahrum olan karayolu taşımacılığı lojistik maliyetleri üzerinde baskı yaratmaktadır. Yapılan araştırmalar, çok modlu taşımacılığın tek modlu taşımacılık türlerine göre önemli oranda maliyet etkinliği sağladığını ortaya koymaktadır.

> *Her lojistik merkez kabaca bir tek pencere (single window) uygulaması gibi çalışmaktadır.*

Son olarak sayılabilecek özellik ise ticari süreçlere müdahil tüm kurum ve kuruluşların bir arada bulunmasıdır. Dış ticaret işlemleri, sınır aşan para ve mal hareketlerine dayandıklarından geleneksel olarak önemli ölçüde hukuki düzenlemeye konu olmuşlardır. Bu durum farklı kurum ve kuruluşların yerine getirmesi gereken formaliteler ortaya çıkarmakta ve bu yapıya çok kuruluşlu ortam adı verilmektedir (multi agency environment). Bu tür bir operasyonel ortamın getirdiği en önemli problemlerden biri, her bir kuruluşun dış ticaret işlemleri sırasında farklı formalitelerin (izin belgeleri, kontrol belgeleri, lisanslar vs.) yerine getirilmesini istemesidir. Buna bir de bu kuruluşların farklı fiziki mekanlarda hizmet vermeleri eklenince işlem hız ve maliyetleri olumsuz yönde etkilenmektedir. Lojistik merkezler bu soruna etkin bir çözüm getirmek amacıyla bu kurum ve kuruluşları bünyesinde tek bir fiziki mekanda bir araya getirmektedir. Gümrük tekniği açısından ifade etmek gerekirse, her lojistik merkez bu özelliği dolayısıyla, kabaca bir tek pencere (single window) uygulaması gibi çalışmaktadır.

Tüm dünyada lojistik merkezler farklı gelişmişlik düzeylerine sahiptirler. İdeal lojistik merkezler aşağıdaki nitelikleri taşımaktadır;[4]

1- Çok modlu taşımacılığa imkan vermesi,

2- Ölçek ekonomilerinin ortaya çıkmasını temin eden bir yapı,

3- Ticari yük yoğunluğunun oluşmasına ve dolayısıyla maliyet etkinliğinin ortaya çıkmasını temin eden bir yapı,

4- Lojistik sektörünün gelişmesini temin edecek şartların varlığı,

5- Lojistik sektörünün sabit sermaye yatırımı ihtiyacının azaldığı ve değişken maliyetli çalışma imkanının ortaya çıktığı alanlar olması (dış kaynak kullanımı vs.).

Lojistik merkezler yukarıda ifade edilen niteliklerin sağladığı avantajlarla lojistik faaliyet alanına dahil olan tüm hizmetlerin verildiği yerler olmayı amaçlamaktadırlar. Bunlar taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemleri, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi faaliyetlerdir.

2. Dünyada Lojistik Merkezler

Dünyada ilk lojistik merkezler Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya'da, Avrupa'da ise 1960'lı

[4] Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007, s. 6.-7.

yıllardan başlamak üzere Fransa'da Paris bölgesinde Garanor ve Sogoris (Rungis)'te oluşturulmuştur.[5] Avrupa'daki hızlı ekonomik gelişmeye paralel olarak Almanya, Hollanda, İtalya, İspanya gibi kıta Avrupası ülkelerinde lojistik merkezler kurulmaya başlanmıştır. Avrupa örneği yakından incelendiğinde Almanya'nın ülke sathına yayılan çok sayıda lojistik merkez oluşturduğu ve bunların belli bir olgunluk düzeyine ulaştığı gözlenmektedir. Avrupa'nın en önemli limanı konumunda bulunan Roterdam limanı da Hollanda'nın lojistik merkezi haline gelmiştir. İtalya'daki lojistik merkezlerin ülke demiryolları gelişim stratejisine paralel olarak kurulduğu ve demiryolu altyapısına dayanan bir entegrasyon modeline dayandığı gözlenmektedir. İspanya'da ise limanların kapasite kullanımlarını artırmak ve art alanları ile olan bağlantılarını iyileştirmek amacıyla kuru liman modeli esas alınarak lojistik merkez planlamasının yapıldığı anlaşılmaktadır. Son 50 yıl içerisinde çok önemli bir ekonomik sıçrama sergileyen uzak doğuda ise bölgenin en büyük üretim merkezlerinin dünyaya açıldığı liman ve geçiş alanları olan Hong Kong ve Singapur önemli lojistik merkezler olarak ön plana çıkmaktadır. Dünyadaki ilk çok modlu taşımacılık operasyonlarını gerçekleştiren ve lojistik merkez olarak adlandırılabilecek alanların kurulduğu Amerika Birleşik Devletlerinde ise lojistik merkezlerin kurulmasında ve işletilmesinde özel sektörün ağırlıklı rolü ile ulaştıkları ölçeğin büyüklüğü dikkat çekmektedir. Örneğin Dallas kenti yakınlarında bulunan Alliance Global Logistics Hub bünyesinde, sadece ticari yüklerin taşındığı bir havaalanını barındırmakta ve bir deniz limanına sahip olmamasına rağmen, hava yolunun demiryolu ve karayolu ile etkin bir şekilde entegre edildiği bir lojistik merkez hüviyeti arz etmektedir.

> *"Ankara Lojistik Üssü ülkemizin ilk lojistik üssü olması açısından önem taşımaktadır."*

Dünyadaki uygulamaların genel değerlendirmesinden, bu yerlerin belli bir planlama çalışması neticesi ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Zira, lojistik merkezler ancak bölgesel ve küresel lojistik ağlar içindeki yerleri ve önemleri nispetinde etkinlik gösterebilmektedir. Bu nedenle ulusal düzeyde lojistik önceliklerinin, hedef ve stratejilerin ortaya konduğu "Lojistik Master Plan"ları ile küresel entegrasyona ilişkin stratejilerin varlığı bu merkezlerin etkin şekilde çalışmasının ön şartı durumundadır. Bu yerlerin işletilmesine baktığımızda ise kamu-özel sektör işbirliğini (PPP-Public Private Partnersip) esas alan bir yapının mevcut olduğu görülmektedir. Ortaklık yapısı içerisinde merkezi ve yerel yönetim kuruluşları ile özel sektör yatırımcıları bir arada yer almaktadır.

3. Türkiye'de Lojistik Merkezlerin Durumu

Ülkemizde halen faaliyetini devam ettirmekte olan Ankara Lojistik Üssü ülkemizin ilk lojistik üssü olması açısından önem taşımaktadır. Ankara Lojistik Üssü 389 bin metrekaresi kapalı olmak üzere toplam 700 bin metrekare alanda,

[5] Gülsen T. Aydın-Kemal Selçuk Öğüt, "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul 2008, 2. Cilt (s.1471-1481.), s. 3.

4 bin çalışanı ve 45 işletme ile yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme ve montaj gibi alanlarda faaliyet göstermektedir. Planlanan demiryolu bağlantısının tamamlanması ile bu merkezin etkinliğinin daha da artacağı düşünülmektedir.

Ülkemizde İstanbul Halkalı bölgesi ile İskenderun ve Mersin bölgelerinde de lojistik merkez yatırımları gerçekleştirilmek üzere çalışmalar yapıldığı bilinmektedir. Buna ek olarak özel sektör tarafından Edirne Havsa bölgesinde de bir lojistik merkez kurulmasına ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Öte yandan Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından aşağıda sıralanan 16 noktada lojistik merkezlerin kuruluş çalışmaları devam etmektedir. Bunlar;

- Eskişehir (Hasanbey)
- İzmit (Köseköy)
- Kayseri (Boğazköprü)
- İstanbul (Halkalı/Ispartakule)
- Samsun (Gelemen)
- Balıkesir (Gökköy)
- Mersin (Yenice)
- Uşak
- Erzurum (Palandöken)
- Konya (Kayacık)
- Kaklık (Denizli)
- Bilecik (Bozüyük)
- Kahramanmaraş (Türkoğlu),
- Mardin,
- Kars
- Sivas Lojistik Merkezleridir.[6]

[6] http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoy.pdf, erişim: 21.12.2012

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Kalkınma Bakanlığı paydaş kamu kurumları olarak ortaya çıkmaktadır. Aşağıdaki diyagramda lojistik merkezlere ilişkin kamu ve özel sektör paydaşlarının rolleri görülmektedir.

Şekil 1: Lojistik Merkezlerde Kamu ve Özel Sektör

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 8'inci maddesinde Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında;

"ı) *Lojistik köy, merkez veya üslerin* yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek." sayılmıştır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 15'inci maddesinde Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında;

"h) Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, *lojistik merkezleri* kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek." sayılmıştır.

> ***"Lojistik merkezler konusunda düzenleme yapma yetkisi birden fazla bakanlık arasında dağılmış durumdadır."***

Ekonomi Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 12'nci maddesinde Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında;

"c) Serbest bölgeler ve *lojistik merkezlerinde* yapılabilecek üretim, alım-satım, depolama, kiralama, montaj-demontaj, bakım-onarım, kıyı bankacılığı, bankacılık, sigortacılık, finansal kiralama ve diğer faaliyet konularını belirlemek." ve

"ç) Serbest bölgeler ve *lojistik merkezlerinde* faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilere faaliyet ruhsatı vermek veya verilmiş belgeleri iptal etmek." sayılmıştır.

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 2'nci maddesinde;

"c) *Organize sanayi bölgelerinin*, endüstri bölgelerinin ve küçük sanayi sitelerinin planlanmasına, kuruluşuna, yapılaşmasına ve işleyişine ilişkin mevzuatla verilen görevleri yapmak, bu kuruluşların arıtma, altyapı ve üstyapı tesislerini desteklemek, destekleme şart ve niteliklerini belirlemek ve faaliyetlerini denetlemek." görevleri arasında sayılmıştır. 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun 4. maddesinde ise "İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile *lojistik amacıyla kurulan OSB'yi*" ifade eder denilmektedir.

Görüldüğü gibi lojistik merkezler konusunda düzenleme yapma yetkisi birden fazla bakanlık arasında dağılmış durumdadır. Bu durum halen kurumlar arasında yetki karmaşasına yol açmakta ve geleceğe yönelik olarak lojistik sektörünün beklentilerinin karşılanamaması riskini ortaya çıkarmaktadır. Bu durumun ortadan kaldırılmasını teminen lojistik merkezler konusundaki çalışmaların koordine edilerek bir strateji çerçevesinde belli bir hedefe yönlendirilmesi için koordinasyona ilişkin bir yapının bir an önce oluşturulması gerekmektedir.

4. Genel Değerlendirme ve Öneriler

Lojistik merkezlerden beklenen önemli işlevlerden biri de ekonomik kalkınmaya katkı sağlamaktır. Bu yönleriyle lojistik merkezler, lojistik maliyetlerinin minimize, endüstriyel verimliliğin ise maksimize edilmeye çalışıldığı yerler olarak ortaya çıkmaktadır. Böylesi çekici çevre şartlarının oluşturulabilmesi için bu yerlerin tek elden

ve tüm tarafların temsil edildiği bağımsız bir organ tarafından yönetilmesi gereği ortaya çıkmaktadır. Diğer bir ifadeyle lojistik merkezler tercihen kamu-özel sektör işbirliği ile yönetilen yerler olmalıdır. Günümüzde modern kamu yönetiminin en çok üzerinde durduğu kavramlardan birisi olan yönetişim (governance) mantığı da bu tür bir yönetim anlayışını ön plana çıkarmaktadır.

> *Lojistik merkezler tercihen kamu-özel sektör işbirliği ile yönetilen yerler olmalıdır.*

Dünya uygulamasından anlaşıldığı kadarıyla, bu merkezlerin ortakları arasında yerel yönetimler, Ulaştırma Bakanlığı, yerli ve yabancı özel sektör kuruluşları ile finans kuruluşları bulunmaktadır. Söz konusu konsept lojistik sektörünün tüm paydaşlarını bir araya getirerek bir sinerji yaratmakta ve ölçek ekonomilerinin ortaya çıkmasını kolaylaştırmaktadır. Lojistik Merkezlerin kurulmasına ve işletilmesine yönelik yapılacak çalışmalarda, yukarıda ifade edilen dengeyi gözettiği gözlenen Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) nin izlediği sistematikten faydalanılabileceği düşünülmektedir. İlgili bakanlık bu konuda yaptığı düzenlemelerde genel esasları belirlemekte, teşvik edici önlemleri almakta ve denetimleri gerçekleştirmektedir. Bunların dışındaki tüm faaliyetler katılımcı özel sektör kuruluşları tarafından yürütülmektedir. OSB düzenlemeleri incelendiğinde, buraların katılımcı özel sektör kuruluşlarının çoğunluğunu oluşturduğu bir kurul tarafından yönetildiği gözlenmektedir.

Lojistik merkezlerin, ülke ekonomisine etkilerinin doğru şekilde değerlendirilebilmesi ve bunlardan azami faydanın sağlanabilmesi, kamu otoritesi tarafından yürütülecek bütüncül bir planlanma faaliyeti ile mümkün olabilecektir. Bu çerçevede, kamu idaresi tarafından yapılması gereken düzenlemede özel sektör ve ihtiyaçları ön planda tutulmalı ve özel sektörün girişimci dinamiğinden öncelikle faydalanılmalıdır. Dolayısıyla, kamu idaresi bu konudaki usul ve esasları belirlerken sadece düzenleyici ve eşgüdümü sağlayıcı ve lojistik merkezlerden beklenen faydanın sağlanmasının önündeki her türlü engeli (mevzuat, formalite, gereksiz bürokrasi, muhtemel çıkar çatışmaları vs.) ortadan kaldırıcı bir rol üstlenmelidir. Yapılacak düzenlemeler kamu-özel sektör işbirliği modeli çerçevesinde özel sektörün ihtiyaçları ile ülke ekonomisinin gereklilikleri arasında dengeyi gözetir mahiyette olmalıdır.

Kamusal ve özel çıkarların dengelenmesini sağlamak ancak kamu idaresi tarafından gerçekleştirilecek makro düzeyde bir planlama ve paydaş yönetimi anlayışı ile mümkün olabilir. Bu çerçevede, lojistik merkezlerin yerine getireceği işlev göz önüne alındığında, bu faaliyetlerden doğrudan ve dolaylı etkilenecek veya çalışmalara katkı sağlayabilecek kamu ve özel paydaşların özenle belirlenmesi gerekmektedir.

Yukarıdaki değerlendirmeden hareketle, ülkemizde hali hazırdaki durumun tespiti ile başlayarak önerilerimizi ifade etmeye çalışacağız. Lojistik sektörünün ülkemizde ve dünyada göstermiş olduğu etkileyici gelişim süreci, lojistik merkezler konusunda da ülkemiz kamuoyunda bir farkındalık yaratmıştır. Türk lojistik sektörü stratejik düşüncenin bir gereği olarak, bu mer-

kezlerin sektörün büyüme ve gelişmesindeki büyük önemini tespit etmiş ve kurulmaları konusundaki taleplerini giderek daha fazla dile getirmeye başlamıştır. Kamu yönetimi de bu konuya verdiği önemi göstermek istercesine çeşitli bakanlıklara bu konuda görev ve yetki vermiştir. Buradan ortaya çıkan ilk sonuç, sektörün talebinin etkin bir şekilde karşılanabilmesi için kamunun bu alanda teşvik edici, planlayıcı ve koordine edici rolünü yerine getirmesi gereğidir. İlk olarak çözüme kavuşturulması gereken sorun, kamu kurum ve kuruluşları arasındaki yetki karmaşasının giderilmesi ve buna ek olarak da tüm kamu, özel ve sivil toplum paydaşlarının temsil edildiği bir koordinasyon platformunun oluşturulmasıdır. Bu amaçla bir "Lojistik Koordinasyon Kurulu" nun gerekli olduğu düşünülmektedir. Bu kurulda tüm paydaş bakanlıklar ile sektör temsilcilerini bünyesinde barındıran sivil toplum örgütlerinin temsil edilmesi gereklidir.

> *Lojistik merkezler doğası gereği önemli oranda altyapı yatırımı ve belli niteliklere sahip ulaştırma modlarına erişimi gerektiren mekanlardır.*

Burada öncelikle bakanlıkların eşgüdüm ihtiyacı konusunda birkaç değerlendirmeye yer vermek istiyoruz. Kamu yönetimimiz geleneksel olarak, ortaya çıkan yeni durum ve ihtiyaçlara o alanda hukuki düzenleme yapmak ve ilgili mevzuatı yürütmek amacıyla bir kurumu yetkilendirmek şeklinde cevap vermiştir. Ancak lojistik merkezler konusunda farklı bir durumla karşı karşıya olduğumuz anlaşılmaktadır. Lojistik, faaliyet alanı gereği birden fazla bakanlığı ilgilendirir durumdadır. Yani kavramın doğası birden fazla bakanlığın işbirliğini gerektirmektedir. Lojistik merkezler özelinde bu değerlendirmemizi sürdürürsek; lojistik merkezler ülke ekonomisinin gerekleri ve sektörün ihtiyaçlarını gözetir mahiyette planlanması gerekli yerlerdir. Bu yönleriyle ülkemizde Kalkınma Bakanlığının görev alanında bulunduğu değerlendirilmektedir. **Daha önce de ifade edildiği gibi, konu hakkında bir kanun veya yönetmelik çıkarmak yerine bütüncül bir ekonomik planlama yaklaşımıyla lojistik merkezlerin temel nitelikleri ortaya konarak, tüm ekonomik göstergeler değerlendirilmeli ve tüm paydaşların katılımıyla bu konuda yapılacak her türlü girişimin temelini teşkil edecek bir "Lojistik Master Planı" hazırlanmalıdır.** Ülkemiz lojistik politikası ve öncelikleri ile strateji ve hedeflerinin ortaya konacağı bu belge bir an önce tamamlanarak yürürlüğe girmelidir. Aksi halde, lojistik merkezlerin kurulması konusundaki kararlar, çeşitli baskı gruplarının (siyasi, sektör lobi faaliyetleri, v.b.) birbirleri karşısındaki pozisyonlarına göre belirlenen gündelik kararlar olarak kalacak ve ekonomik gerekliliklerden uzaklaşarak önemli oranda kaynak israfına yol açacaktır.

Kalkınma Bakanlığının koordinasyon içindeki planlama işlevi bu şekilde özetlendikten sonra şimdi de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının altyapı yatırımları konusundaki rolü hakkındaki değerlendirmelerimize yer vermek istiyoruz. Lojistik merkezler doğası gereği önemli oranda altyapı yatırımı ve belli niteliklere sahip ulaştırma modlarına erişimi gerektiren

mekanlardır. Bu nedenle, birden fazla ulaştırma modunun mevcut olduğu ve bu modlar arasında geçişin mümkün olabileceği alanlar olmalıdır. Ülkemiz ulaştırma ağı ile etkin bir şekilde entegre edilebilmesi, bu merkezlerden beklenen faydanın sağlanması açısından çok önemlidir. Bu yönleriyle ülkemizin ulaştırma politikası ve altyapısından sorumlu olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yerine getireceği işlev ön plana çıkmaktadır.

Lojistik merkezler, dış ticarete ilişkin faaliyet ve hizmetlerin yoğunlaştığı alanlardır. İthalat, ihracat, transit, antrepo gibi gümrük işlemlerinin bu merkezlerde yerine getirileceği ve buna ilişkin hizmetlerin de verilmesi gerektiği açıktır. **Aslında gümrükleme hizmetlerinin varlığı, bir lojistik merkezin uluslararası pazarlara açılabilmesi ve dış lojistik merkezlerle ağ (network) oluşturabilmesinin en önemli şartıdır.** Bu yönüyle Gümrük ve Ticaret Bakanlığının bu yerlerde gümrük birimleri kurarak, lojistik merkezlerin gerektiği gibi işletilmesinde önemli bir işlevi yerine getirdiği açıktır. Ayrıca, lojistik merkezlerin dış ticaret iş akışlarının etkin ve verimli şekilde yürütülebileceği şekilde planlanması ve işletilmesinde de Gümrük ve Ticaret Bakanlığının önemli katkısı olacaktır.

Kamu sektöründeki rol ve işlevler bu şekilde özetlendikten sonra, özel sektörün bu süreçteki yerine de değinmek istiyoruz. Başta da ifade ettiğimiz gibi, lojistik merkezler temel olarak lojistik sektörünün etkinlik ihtiyacına cevap vermek üzere kurulan yerlerdir. Bu konudaki beklenti ve ihtiyaçlar konusunda kamu ile iletişimi sağlayacak paydaşlar, sektörü temsil eden sivil toplum kuruluşları olacaktır. Oluşturulması önerilen koordinasyon kurulunda sivil toplum kuruluşlarının sektör ihtiyaçlarını kamu otoritelerine düzenli bir şekilde iletme imkanı ortaya çıkacaktır.

Lojistik merkezler, geleceğin lider sektörler arasında yer alması beklenen lojistik sektörümüzün uluslararası rekabet gücünü artırarak lojistik performansımıza önemli katkılarda bulunacaktır. Bu merkezlerin etkin planlama ve koordinasyon anlayışı çerçevesinde stratejik bir yönetim anlayışıyla faaliyete geçirilmesi, ülkemiz dış ticaretinin büyümesi ve ekonomik kalkınmamız yolunda önemli aşamalardan birini oluşturacaktır.

KAYNAKÇA

Gülsen T. Aydın-Kemal Selçuk Öğüt, "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul 2008, 2. Cilt (s.1471-1481.), s. 3.

Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.

Logistics Centres-Directions For Use, EUROPLATFORMS EEIG–January, 2004, s. 1.

Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007, s. 6.-7.

http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoy.pdf

Council of Supply Chain Management Professionals (www.cscmp.org)

TIR SİSTEMİNE İLİŞKİN GÜNCEL UYGULAMA SORUNLARI

Demet Erol GÜZELOĞLU | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
D.ErolGuzeloglu@gtb.gov.tr

TIR[1] (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı) bir uluslararası gümrük transit sistemidir. Bu sistemin dayanağı, Birleşmiş Milletlerin depozitörlüğü altındaki 1975 tarihli TIR Sözleşmesidir[2]. TIR sistemi, 68 taraf ülke ile çok geniş bir coğrafyada TIR karnesi eşliğinde karayolu ile transit işlemlerini kapsayan ve kamu-özel sektör ortaklığında uygulanan kıtalararası tek transit sistemidir. Bu sistemde yıllık ortalama 3 milyon adet taşımacılık operasyonu gerçekleştirilmektedir.

> *TIR sistemi, 68 taraf ülke ile çok geniş bir coğrafyada TIR karnesi eşliğinde uygulanan kıtalararası tek transit sistemidir.*

TIR sistemi, eşyanın gümrük sınırlarında zaman ve vergi maliyetlerini minimize ederek ve sınır geçişlerini kolaylaştırarak **uluslararası bir garanti mekanizması** kapsamında eşyanın uluslararası hareketine hizmet etmektedir.

---

1 Fransızca (Transports Internationaux Routiers)

2 İlk Sözleşme, 1959 yılında ihdas edilmiştir; 1975 tarihinde TIR Sözleşmesi çok modlu taşıma operasyonlarını içerecek şekilde yenilenmiştir.

Türkiye, TIR sisteminde yaklaşık % 25'lik[3] payı ile en büyük ölçekte TIR karnesi kullanan ülke konumundadır.

Uluslararası eşya taşımacılığında minimum müdahale ve maksimum güvenliği sağlamak için TIR rejimi 5 temel ilkeyi barındırmaktadır. Bu ilkeler;

- Taşımacılığın yetkili makamlarca onaylanmış taşıt ve konteynerle yapılabilmesi,
- Eşyanın taşınması sırasında ödenmesi gereken vergilerinin garanti altına alınması,
- TIR karnesinin hem beyanname yerine geçmesi, hem de garantinin kanıtı niteliğinde olması,
- Hareket gümrük idaresinde yapılan kontrolün varış gümrük idaresince de tanınması,
- Sisteme belli gereklilikleri sağlayan firmaların girebilmesi olarak sıralanır.

Bu sistem aracılığıyla, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıyla ilgili çalışmalar uluslararası platformda hız kazanarak Hindistan, Pakistan ve Çin gibi önemli Asya ülkelerinin de yakın gelecekte TIR sistemine dahil olması ile Merkez Asya'da yer alan ve denize kıyısı olmayan ülkeleri de transit alanına dahil ederek, bölgedeki ticaret hacminin genişletilmesi amaçlanmaktadır.

[3] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/figures/tircarnet10.pdf

> *"Doğu-Batı Avrupa trafiğinde hızlı yükseliş ve Merkez ve Doğu Asya ülkelerinin sisteme dahil olmasıyla, TIR sistemi bugün bazı sıkıntılarla yüz yüzedir."*

50 yıl önce yaratılan ve oldukça etkili bir global transit sistemi olan TIR sistemi, taşımacılığın ve dolayısıyla uluslararası ticaretin kolaylaştırılması konusunda önemli bir rol oynamış; ancak sistemin yaygınlaşması, beraberinde uluslararası anlamda uygulamaya yönelik problemleri de getirmiştir.

Doğu-Batı Avrupa trafiğinde hızlı yükseliş ve Merkez ve Doğu Asya ülkelerinin sisteme dahil olmasıyla, TIR sistemi bugün bazı sıkıntılarla yüz yüzedir. Özellikle, yeni taraf olmuş ülkelerde yeterli bilgi birikimi, deneyim ve iyi yetişmiş personel olmaması, sistemin yönetimi ve kontrolünün geneline problemler şeklinde yansımaktadır. Bu makalede bu sorunlar ele alınacaktır.

TIR SÖZLEŞMESİNİN UYGULANMASINDAN KAYNAKLANAN SOMUT SORUNLAR

TIR sisteminin aktörleri;

1. Karne hamili
2. Gümrük idaresi
3. Ulusal kefil kuruluş
4. Uluslararası kuruluş şeklindedir.

Buna göre, TIR Sözleşmesinin uygulanmasında ortaya çıkan sorunlar beş ana başlıkta sınıflandırılmıştır.

A. TIR Karnesi Hamili Kaynaklı;

- **Karne alanlarının tam doldurulmaması**

Karne hamilleri tarafından tam ve uygun bir şekilde doldurulmayan karnelerin sayfalarının çakıştırılmasında (Volet1-Volet2) sorun yaşanmakta ve TIR işlemleri aksamaktadır. TIR karnelerinin doldurulmasındaki eksiklik ve hatalar, suiistimallere yol açabileceği gibi karnenin usulüne uygun doldurulması sistemin amacına ulaşması açısından önem arz etmektedir.

> *TIR karnesine eşyanın tanımının açık ve anlaşılır olarak yazılmaması, kelime oyunlarıyla gümrük idaresini yanıltma amacı taşıyabilmektedir.*

- **TIR karnesinde eşya tanımının detaylı yapılmaması**

Karnenin "Kapların veya eşyanın sayısı ve cinsi & eşyanın açık tanımı" başlıklı 10 no'lu kutusunda eşya cinsinin açıkça yazılmayarak "Ekli fatura muhteviyatı eşya", "Liste muhteviyatı eşya", "Elektronik eşya", "Gıda maddesi" vb. genel ve muğlak ibarelerin yazılması, eşyaya ilişkin riskli bir durumun var olabileceğini göstermektedir.

Başka bir deyişle; TIR karnesine eşyanın tanımının açık ve anlaşılır olarak yazılmaması, kelime oyunlarıyla gümrük idaresini yanıltma amacı taşıyabilmektedir. Bu sayede; gözetim belgesi, uygunluk belgesi vb. ticaret politikası önlemlerinden kaçınılmakta ve yüksek vergili eşya yurt içinde bırakılmaktadır.

Örneğin; TIR karnesinin 10 nolu kutusunda "different goods as per attached invoice" yazılması, giriş ve çıkış gümrük idaresine sunulan faturanın tarih ve sayısı aynı olmasına karşın farklı faturalar ile farklı eşya sunulmasına neden olabilmekte; yani, ekli faturanın değişebilmesi ihtimali risk yarattığından eşyanın tanımının açık ve anlaşılır yapılması, karne sayfalarının ekindeki belgelerin uygunluğunun sorgulanması açısından önem taşımaktadır.

Burada önerimiz, karnenin eşya tanımı bölümüne, mutlaka eşya cinsinin açık ve ayrıntılı yazılmasına dikkat edilmesi ve Voletlerin ekindeki belgelerin uygunluğunun incelenmesi olacaktır.

- **TIR araç şoförlerinin seçimi**

Sürücülerin dikkatli seçilmesi TIR sisteminin düzgün işlemesi için önemli hususlardan biridir. TIR taşımacılığı yapan bazı firmalar, bu konuda düzgün seçim yapmadıklarından, sürücülerin usulsüzlükleri nedeniyle TIR sisteminden geçici ihraç/kesin ihraç gibi yaptırımlarla karşı karşıya kalmaktadır.

Sözleşmeye göre, TIR karnesi hamili, karayolu taşıtının, taşıt dizisinin veya konteynerin yükü ve bu yüke ilişkin TIR karnesi ile birlikte hareket gümrük idaresine, yol boyu gümrük idaresine ve varış gümrük idaresine sunulmasından ve Sözleşmenin diğer ilgili hükümlerine tam olarak uyulmasından sorumludur.

Sözleşme Madde 38/(1)'in uygulanmasına ilişkin olarak; 0.38.1 sayılı "Ticari bir işletme, bu ticari idarenin bilgisi dışında, sürücülerin birisi tarafından işlenen bir suç yüzünden TIR sisteminden men edilemez." açıklama notunun firmalar

tarafından sürekli istismar edilerek araç sürücülerini suçlu göstermeleri yoluyla kaçakçılık olaylarının çoğalması nedeniyle, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komisyonuna bağlı olarak çalışan TIR İdari Komitesi tarafından, firmaların sorumluluğunu tam olarak ortaya koymak anlamında söz konusu açıklama notu, 07.11.2003 tarihinde Sözleşmeden çıkarılmıştır. Böylelikle, karne hamilinin şoförün her türlü eylem ve davranışından sorumlu olduğu ve bu sorumluluğun devredilemeyeceği vurgulanmıştır.

> *"Karne hamilinin şoförün her türlü eylem ve davranışından sorumlu olduğu ve bu sorumluluğun devredilemeyeceği vurgulanmıştır."*

B. Kefil Kuruluş Kaynaklı;

- **Karne hamiline ilişkin bilgilerin güncel olmaması**

Yerli karne hamillerinin iletişim bilgilerinin güncel olmaması, bir usulsüzlük durumunda yapılacak bildirimde sıkıntı yaşanmasına yol açmaktadır; bu konuda kefil kuruluşlara düşen görev bu bilgileri güncel tutmaktır.

Aynı şekilde, herhangi bir usulsüzlük durumunda yabancı karne hamiline yapılan geçerli bildirim kanıtında sorun yaşanmakta ve bu da kefil kuruluşa başvurma süresinde gecikmeye neden olmaktadır.

- **Firmanın sisteme dahil edilmeden önce/sonra yeterli kapasitede olup olmadığının denetlenmemesi**

TIR Sözleşmesi'nin 9 no'lu ekinin "Gerçek ve tüzel kişilerin TIR karnesinden yararlanmak üzere yetkilendirilmesi" başlıklı 2 no'lu bölümünde de belirtildiği üzere, firmanın güçlü bir mali yapıya sahip bulunması, gümrük konularında ciddi ihlallerinin bulunmaması sorgulanması gereken unsurlardandır.

- **TIR sisteminin uygulanması konusunda yeterli bilginin olmaması**

TIR Sözleşmesi'nin 9 no'lu ekinin 1 nolu bölümünde yer aldığı şekilde, kefil kuruluş çalışanlarının TIR Sözleşmesinin doğru uygulanması konusunda bilgi sahibi olması aranılacak kriterler arasında olmalıdır.

C. Gümrük İdaresi Kaynaklı;

- **TIR karnesinin geçerlilik tarihi ve ülke mührünün sahteliği**

Karne hamili TIR karnesini gümrük idaresine ibraz ettiğinde, gümrük idaresince karnenin geçerlilik tarihi ve karneye uygulanan ülke mührünün orijinalliğine dikkat edilmesi, karnenin kefaletinin geçerliliği açısından önemlidir. Bu noktaların tespiti, karnenin sahte olup olmadığının tespiti bakımından gereklidir.

- **TIR karnesinin 16 no'lu kutusunda mühür numarasının yazılmaması/anlaşılır olmaması**

Karnenin 16 no'lu kutusuna, TIR aracına takılan mührün numarasının yazılmaması/okunur olmaması, bu mührün değiştirilebileceği, yani araçtaki

eşyanın illegal transferine zemin hazırlamak anlamına gelmektedir.

- **TIR karnesinin 17 no'lu kutusunda hareket gümrük idaresinin tarih, imza ve onay bilgilerinin okunaklı olmaması**

Karnenin 17 no'lu kutusunda anlaşılır/okunur olmayan tarih, imza ve gümrük onayı bilgileri, TIR karnesinin sahtecilik işlemine konu olabileceğine işaret etmektedir.

- **Gereksiz refakat (eskort) uygulamalarının taşımacılık üzerinde yük oluşturması**

TIR Sözleşmesine taraf bazı ülkeler gereksiz refakat uygulaması yapmaktadır. Sözleşmenin 23'üncü maddesi, sadece başka bir yolla gümrük mevzuatına uyulmasının sağlanamadığı istisnai durumlarda refakat verilebileceğini belirtir ve refakate ilişkin karar risk analizine dayalı olmalıdır. Buna göre, gümrük idarelerinde eşya, alıcı, gönderici, ülke vb. parametrelere ilişkin risk verilerinin mevcut olması halinde refakat uygulaması yapılması tavsiye edilmektedir.

- **Gümrük denetimlerinin rasyonel yapılmaması**

Gümrük denetiminin risk analizlerine dayandırılmaması, gereğinden fazla (aşırı) fiziki kontrol yapılmasına neden olabilir. Burada önemli olan husus, eşyanın illegal trafiği ile mücadele ederken denetimin rasyonel bir şekilde yapılmasıdır. Ayrıca, eşyanın kontroller sırasında boşaltılırken zarar görmesi ve teknik uzmanlığı bulunmayan kişilerce denetlenmesi, yolculuğun devamında teknik sorunlarla karşılaşılmasına neden olabilmektedir.

> *"Gümrük idarelerinde eşya, alıcı, gönderici, ülke vb. parametrelere ilişkin risk verilerinin mevcut olması halinde refakat uygulaması yapılması tavsiye edilmektedir."*

- **Gümrük memurlarının sayısının yetersiz olması**

Yetersiz gümrük personeli, gümrük iş süreçlerinin etkin olmayan bir şekilde yerine getirilmesi ve akışın aksamasına yol açmaktadır. Burada, idarede yeterli nicelikte insan kaynağının etkili bir şekilde kullanımı ve personelin yeniliklere uyumlu olarak eğitilmesi önem kazanmaktadır.

- **Teknik donanım eksikliği**

Eşyanın modern bir şekilde tetkiki ve tespitine yarayan görüntüleme cihazlarının (X-ray gibi) yetersiz olması, alt yapı sorunlarının varlığı, diğer gümrük işlemlerinde olduğu gibi TIR işlemlerinin akışını da zorlaştırmaktadır.

D. Kağıt Bazlı Sistem Kaynaklı;

- **İş akışının yavaşlaması**

TIR Sözleşmesi halen basılı TIR karnesi üzerinden işlem yapılmasını öngördüğünden, bu kağıt bazlı sistem işlemlerin daha yavaş yürümesine ve sahtecilik girişimlerinin artmasına sebep olmaktadır. Aynı zamanda, bu durum sahte muayene kaşesinin kullanılması, sahte boşaltma tutanakları düzenlenmesi, TIR karnesinin usulsüz olarak ibrası gibi durumlara da cevaz verebilmektedir.

Bunun dışında, TIR işlemlerinin bitirilmesi ve kağıt dolaşımına (karne sayfalarının eşleştirilmesi gibi) bağlı gecikmeler de kağıt bazlı sistemin handikapları arasında sayılabilir.

- **Bilgi teknolojilerinin kağıt sisteme üstünlüğü**

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, TIR işlemlerinin esasen kağıt ortamında yürütülmesi hem usulsüzlüklere zemin hazırlama, hem de bir maliyet unsuru olan gecikme şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Zira, kağıt belgelerde usulsüzlük, sahtecilik ve tahrifat riski yüksektir.

Bilgi teknolojileri üstüne kurulu sistemlerin, gümrük idareleri arasında yüksek kalitede bilgi paylaşımını esas aldığı düşünüldüğünde, bilgisayarlaştırılmış sistemin avantajları ortaya çıkmaktadır.

Taşımacılığın giderek artan hacmi, yerel ve bölgesel bazda teknolojik altyapıya dayalı güvenlik uygulamalarını ön plana çıkarmaktadır. Keza, zaman ve kaynak tasarrufu için, ortaya çıkacak hizmetin etkinliği de dikkate alındığında, elektronik işlemlerin maliyeti azaltacağı ve herhangi bir kağıtsız sistemin kağıt sistemden daha ucuz olacağı da değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan, süreçlerin elektronik olarak takip edilmesi sınır geçişlerinde kolaylık sağlayacak; rejimin sonlandırılması ve ibrası gecikmeden yapılacaktır.

"Taşımacılığın giderek artan hacmi, yerel ve bölgesel bazda teknolojik altyapıya dayalı güvenlik uygulamalarını ön plana çıkarmaktadır."

Bu konuda yaşanan bir gelişme, TIR Sözleşmesinin 10 no'lu eki uyarınca, SAFETIR (**TIR Karneleri için Kontrol Sistemi- IRU Safe TIR**) projesi olarak da anılan ve gümrük idarelerinde sona eren TIR karnelerine ait boşaltma bilgilerinin IRU sistemine aktarılarak nihai amaç olan çakıştırma işlemlerinin gerçekleştirilmesidir. Bu sistem ile karneye ilişkin olarak, kefaletin geçersizliği, çalıntı, kayıp vs. bilgilerinin gümrük idaresine online bildirilmesi ve bilginin dağıtılmasında gecikmelerin önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

Bu konuda değinilmesi gereken bir diğer gelişme ise eTIR olarak da anılan elektronikleştirilmiş TIR sisteminin kurulumu ve sürdürülmesine ilişkin ülkemizin de aktif katılımı ile devam eden çalışmalardır. eTIR'ın yeni taşımacılık gidişatı ve kaçakçılık girişimlerini önlemede etkili bir araç olacağı düşünülmektedir. Bu konuda sürdürülen çalışmalar sonuçlandırıldığında, kağıt sistemden kaynaklanan sorunların büyük ölçüde çözülmesi beklenmektedir. Böylece, sadece ulusal bazda değil ülkeler arasında TIR taşımacılığına ilişkin tüm süreç elektronik ortamda yürütülüyor olacaktır. TIR Sözleşmesinin tüm süreçlerin elektronikleştirilmesi yönünde güncellenmesi veya yeni bir eTIR Sözleşmesinin oluşturulması, eşya hareketinin izlenebilmesi ve elektronik sistemden dolayı gümrük idaresinin risk analizi yapabilmesine imkan tanıyacak şekilde gerekli kontrolleri önceden yapılabilmesi, rejimin gecikmeden ibra edilebilmesi gibi yönlerden oldukça ciddi bir adım olacaktır.

ma noktasının fazla olması durumlarını karşılayacak şekilde (TIR Sözleşmesinden kaynaklanan) bu noktaların sayısının artırılması hususunda, ülkemizce Birleşmiş Milletler Taşımacılığı Etkileyen Gümrük Sorunları Çalışma Grubuna (WP.30) bir öneride bulunulmuştur, değerlendirmeler devam etmektedir.

SONUÇ

TIR sistemi dünya çapında en yaygın olarak kullanılan ve en çok Akit Tarafı olan kara transiti sistemi olmasına karşın yukarıda anlatıldığı üzere sistemin handikapları da mevcuttur. Bu noktada, TIR rejimine yeni bir bakış açısı kazandırmanın zamanının geldiği düşünülmektedir.

Gümrük işlemlerinde elektronikleşmeye doğru giden dünya trendi, Bakanlığımız projeksiyonunu da bu yönde etkilemektedir. Elektronik çözümler, sistemi daha az maliyetli ve risk yönetimi odaklı kılacaktır.

Ancak, uygulama alanı oldukça büyük bir coğrafyayı kapsayan TIR Sözleşmesinde, ülkeler arasında bağlantı sağlanarak tüm sürecin elektronik ortamda yürütülmesinin zaman alacağı da aşikardır.

Sonuç olarak, burada unutulmaması gereken, tüm avantaj ve handikaplarına karşın TIR ya da diğer bölgesel transit sistemlerinden birinin diğerini ortadan kaldırmadığı, nakliyecilere farklı alternatifler olarak sunulduğudur.

KAYNAKLAR

- 1975 tarihli TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına dair Gümrük Sözleşmesi
- TIR Handbook
- http://www.unece.org/tir/welcome.html
- TIR Sözleşmesi ve Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi: Son Gelişmeler - Uluslararası Taşımacılığı ve Ticareti Kolaylaştırmak ve Güvenli Kılmak İçin Yeni Araçlar" konulu uluslararası çalıştay, 11-12 ŞUBAT 2010
- TIS.PT Report, Lisbon, Aralık 2010

İNTERMODAL TAŞIMACILIK VE HOLLANDA ÖRNEĞİ

Barış DEMİREL | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
B.Demirel@gtb.gov.tr

1. KAVRAM

Günümüzde bir yük, çıkış noktasından varış yerine, değişik ulaştırma modlarını (türlerini) kullanarak ulaşmaktadır. Bu nedenle taşımacılıkta eşyanın kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak hedefine ulaşmasında ulaştırma modlarının seçimi önem kazanmaktadır.

> *Taşımacılıkta eşyanın kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak hedefine ulaşmasında ulaştırma modlarının seçimi önem kazanmaktadır.*

Bu bağlamda eşyanın çıkış noktasından varış yerine kadar ulaşımında birden fazla ulaştırma türünün kullanılması kaçınılmaz olmuştur. Birden fazla ulaştırma türünün entegrasyonuyla yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan taşımacılıkta, çok modlu taşımacılık (multi-modal transport), intermodal taşımacılık ve kombine taşımacılık (combined transport) ifadeleri kullanılmaktadır.

İntermodal taşımacılık

İntermodal (modlar arası) taşımacılık; yüklerin (malların) bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile

taşınarak, türler arasındaki geçişlerde eşyanın kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin elleçlendiği taşıma şeklidir (UNECE, 2001).

İntermodal yük taşımacılığı, iki veya daha fazla uygun taşıma modunun kullanılması olup, malların operasyonel olarak verimli ve düşük maliyetle ulaştırıldığı, çevresel açıdan sürdürülebilir bir entegre ulaştırma zinciri oluşturmayı amaçlamaktadır.

Burada konteyner taşımacılığı veya treylerin *"hiç açılmadan"* kara yolu, demiryolu veya deniz yolu ile taşınması kastedilmektedir. Hedef yükleme anında ağzı kapatılan taşıma ünitesinin teslim noktasında açılmasıdır (Ateş, 2009).

Çok modlu (multi-modal) taşımacılık

Çoklu taşıma, bir yükün satıcıyla alıcı arasında, en az iki taşıma sistemiyle ve tek yük senediyle taşınmasıdır. Çoklu taşımanın uluslararası alanda yapılmasının yanı sıra bir ülkenin ulusal sınırları içinde de uygulanması mümkündür. Günümüzdeki uygulama ağırlıklı olarak uluslararası çoklu taşıma yönündedir.

Kombine taşımacılık

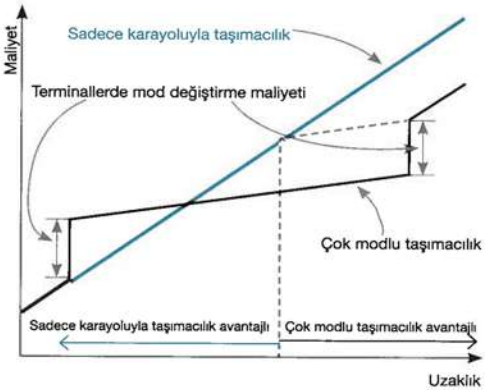
Kombine taşımacılık deyimiyle genelde karayolunu olabildiğince az kullanma olanağını sağlayan ve birden fazla ulaştırma türünden yararlanılan bir taşıma sistemi anlatılmak istenilmektedir. Taşıma zincirinin asıl büyük kısmının demiryolu veya denizyolu ya da iç-suyolu ile gerçekleştirildiği, başlangıç ve bitiş ayaklarında karayolunun olabildiğince kısa olarak yer aldığı bir taşıma sistemidir.

2. İNTERMODAL TAŞIMACILIĞIN AVANTAJLARI

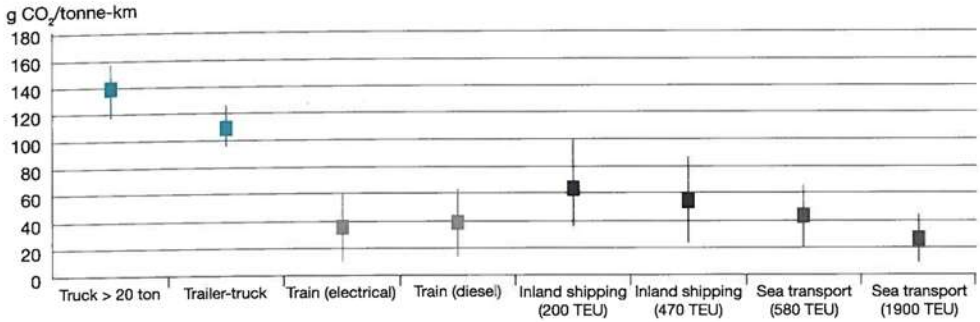
İntermodal taşımacılık ekonomik, çevresel ve esneklik konusunda bazı avantajlar sağlamaktadır (Ateş, 2009).

EKONOMİK: Tek modlu taşımacılık belirli bir mesafeye kadar uzaklıklarda ekonomik olarak avantaj sağlamasına rağmen, farklı uzaklıklarda birden fazla taşıma türünün entegre olarak kullanıldığı durumlar daha avantajlı olmaktadır. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre mesafeye bağlı olarak 1.5-8.5 kat daha az maliyetli olduğu için deniz yolu ve demiryolunun kullanıldığı taşımalar salt karayolu taşımalarına göre daha ekonomiktir.

Bu durum, taşıma verimliliğini artırarak, ülkenin dünya pazarlarındaki rekabet gücünün artmasına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, tek bir altyapı unsurunun üzerindeki aşırı yüklenmeyi engellemesi, kamu ve özel alt yapı yatırımlarında yüksek getiri sağlaması ekonomik avantajları arasında yer almaktadır.



Şekil 1: Tek modlu ve Çok modlu Taşımacılığın uzaklık maliyet analizi
Kaynak: Çancı ve Türkay, 2006



Şekil 2: Taşıma modlarına göre Karbondioksit (CO_2)
Kaynak: HollandIntermodal (2009)

İntermodal taşımacılığın entegrasyonuyla yüklerin transferinde elleçleme azaltılarak operasyonel verimlilik sağlanmaktadır. Bunun dolaylı bir etkisi de yüklere olan zararın azaltılarak sigorta maliyet hesaplarında kullanılan risklerin azaltılmasıdır (Çancı ve Türkay, 2006: 238).

ÇEVRECİ: İntermodal taşımacılıkta enerji sarfiyatı en aza indirgenerek, hava ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerin oluşumu engellenmekte, dolayısıyla daha az çevre kirliliğine yol açılmaktadır. Genel olarak deniz taşımacılığı çevresel zararı en az taşıma modu olarak bilinmektedir. Denizyolunu, demiryolu ve karayolu taşımacılığı izlemektedir.

ESNEK: İntermodal taşımacılığa uygun olarak üretilen konteyner ve treylerler, her çeşit taşıma ve depolama sistemine uyumlu olması sebebiyle taşımada esneklik ve seçenek imkânı sunmakta, birden fazla taşıma modunda kullanıldığı için, kapıdan kapıya taşımacılık imkânı da sağlamaktadır.

SOSYAL: İntermodal taşımacılıkta nispeten daha masraflı ve çevreye daha çok olumsuz etki yaratan karayolu taşımacılığının payı azaltıldığı için karayollarında trafik sıkışıklığı ve kazalar azalmakta, karayolu altyapısı daha az yıpranmaktadır.

3. İNTERMODAL TAŞIMACILIĞIN DEZAVANTAJLARI

MALİYET (KISA MESAFELERDE): Pek çok analiz göstermektedir ki intermodal taşımacılık orta ve uzun mesafeler için daha az maliyetli bir taşıma seçeneğidir. (Wichser, Weidman et al. 2007). Bu anlamda, kısa mesafeli taşımalarda tek modlu taşıma ve özellikle karayolu taşımacılığı daha avantajlıdır.

ZAMAN: İntermodal taşımacılık, karayolu taşımacılığına nazaran daha uzun sürmektedir. Bu anlamda, intermodal taşımacılığın karayolu taşımacılığına göre daha az rekabet avantajı olduğu ifade edilmektedir (Krueger, 2005).

KARMAŞIK ORGANİZASYON: İntermodal taşımacılığın bir diğer dezavantajı birbirinden bağımsız farklı taşıyıcıların yakın işbirliğini gerektirmesidir. Bu taşıyıcıların aynı pazarda

rekabet ettikleri dikkate alındığında, intermodal taşımacılık için farklı işbirliği çabalarına girmek yerine mümkün olduğu ölçüde taşıma zincirinin tamamını üstlenmeyi tercih edebilmektedir. (Wichser, Weidman et al. 2007)

> *İntermodal taşımacılık yapan firmalar veya organizasyonlar intermodal taşıma rotalarının azlığı nedeniyle nispeten daha sınırlı bir hizmet sunabilmektedir.*

HİZMET: İntermodal taşımacılık yapan firmalar veya organizasyonlar intermodal taşıma rotalarının azlığı nedeniyle nispeten daha sınırlı bir hizmet sunabilmektedir. Bu durum tarifeli intermodal taşımacılığı azaltmaktadır.

4. İNTERMODAL TAŞIMACILIK TÜRLERİ

İntermodal taşımacılığın 10 çeşit olası hizmet bileşimi vardır (Çekerol, 2007):

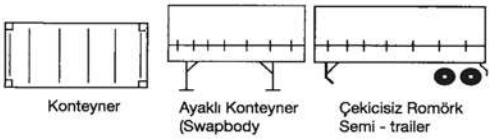
1. Demiryolu-Karayolu
2. Demiryolu-Denizyolu
3. Demiryolu-Havayolu
4. Demiryolu-Boruhattı
5. Karayolu-Havayolu
6. Karayolu-Denizyolu
7. Karayolu-Boruhattı
8. Denizyolu-Boruhattı
9. Denizyolu-Havayolu
10. Havayolu-Boruhattı

Bu kombinasyonların tümüne uygulamada her zaman rastlamak olası değildir. İntermodal taşımacılıkta en çok 3 farklı taşıma modeli entegrasyonu kullanılmaktadır. Bunlar aşağıdaki gibidir (Kaynak, 2003):

- Demiryolu+Denizyolu entegrasyonu
- Denizyolu+Karayolu entegrasyonu
- Demiryolu+Karayolu entegrasyonu.

İntermodal taşıma üniteleri olarak konteynerler, swapbody denilen konteyner benzeri fakat ayaklı olup, genellikle istiflenemeyen ve esas olarak karayolu/demiryolu hareketleri için kullanılan ayaklı konteynerler, ve demiryolu (Ro-La) veya denizyoluyla (Ro-Ro) taşımaya uygun çekicili ve çekicisiz römorklar kullanılmaktadır (Şekil 3).

Demiryoluyla taşıma genellikle ağır, hacimli ve büyük yüklerin karadan **uzun mesafeler** arasında taşınması için kullanılmaktadır. Trenler, tutarlı ve orta dereceli hıza sahip olmasının yanı sıra konteyner veya hacimli yüklerin taşınması için modlar arasında geçişe olanak sağlamaktadır (Tuzkaya, 2007).



Şekil 3: İntermodal Taşımacılık Üniteleri
Kaynak: Woxenius, 1998

Yük taşımacılığının, taşıma modları arasındaki dengesizliği azaltarak, ekonomik, çevresel ve sosyal yönden dezavantajları dikkate alınarak olabildiğince karayollarından diğer ulaştırma türlerine aktarılması gerekmektedir. Bu anlam-

da, denizyollarının ancak limanlar arasında katkı sağlaması olasıdır.

Karasal alanlarda boru hatlarının özel durumu ve havayollarının katkısının kısıtlı olması nedeniyle asıl görevin demiryollarına düşeceği ortaya çıkmaktadır. Göz ardı edilmemesi gereken bir husus da ister demiryolu, ister denizyolu, isterse havayolu taşımada ağırlıklı görevi üstlenmiş olsun, özel durumlar dışında, yükün ilk çıkış noktasında ve son varış noktasında, başka bir anlatımla kapıdan kapıya taşımanın iki ucunda karayoluna gereksinim duyulacağıdır. Dolayısıyla, yük taşımacılığında karayolunu tamamen devre dışı bırakmak değil, taşımadaki rolünü daraltmak söz konusudur. Sonuçta, gelecekte bir değil, birden fazla ulaştırma türünün oluşturduğu bir taşıma zinciri ile yüklerin taşınması en geçerli taşıma sistemini oluşturacaktır (Evren ve Öğüt, 2006).

Karasal alanlarda boru hatlarının özel durumu ve havayollarının katkısının kısıtlı olması nedeniyle asıl görevin demiryollarına düşeceği ortaya çıkmaktadır.

5. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE İNTERMODAL TAŞIMACILIK

Avrupa Birliği'nin ulaştırma konusundaki temel stratejisi genel itibariyle çeşitli AB enstrümanlarında yer almakla beraber, en açık şekilde, 2007–2013 için Avrupa Birliği Topluluk Stratejik İlkelerinde (TS Belgesi) ifade edilmektedir. Bu ilkelerinden ilki "Avrupa'yı ve bölgelerini yatırım ve çalışma için daha çekici yerler yapmak"tır. Bu bağlamda, bu ilkenin 1'inci alt maddesi "ulaştırma altyapısını genişletmek ve geliştirme" olarak belirtilmektedir. Etkili, esnek, emniyetli ve çevre dostu ulaştırma altyapısının sağlanması, ekonomik büyüme için önkoşul olarak görülmektedir. TS belgesi, aynı zamanda demiryolu ulaştırmasının iyileştirilmesi, "deniz otoyolları" kavramına özel önem atfederek denizyolu ulaştırmasının payının artırılması ve TEN-T şebekesinin diğer bölgelerle entegrasyonuna atıfta bulunmaktadır.

Avrupa Birliği'nin ulaştırma sektörünün sorunlarını anlatan ve bu sorunlara çözüm önerileri getiren en önemli AB politika belgelerinden birisi de "Beyaz Kitap" olarak bilinen "2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası Belgesi"dir. Eylül 2001 yılında kabul edilen Beyaz Kitap, demiryolları, deniz ulaştırması, iç suyolu ulaştırmasını canlandırarak ve bu ulaştırma modları arasında bağlantı sağlayarak, 2010 yılına kadar ulaştırma modları arasında dengeyi sağlamak gibi ulaştırma sektöründe halledilmesi gereken acil konuları gündeme getirmektedir.

Beyaz Kitap tarafından belirtilen temel sorunlar arasında;

- ulaştırma modları arasındaki dengenin sağlanması,
- yolcu haklarının geliştirilmesi,
- yol emniyetinin artırılması,
- trafik sıkışıklığının önlenmesi,
- çevre üzerinde ulaştırmanın olumsuz etkilerinin azaltılması ile sürdürülebilir hareketliliğin sağlanması,

- belirli demiryollarında temel altyapının sağlanması ve
- Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının oluşturulması

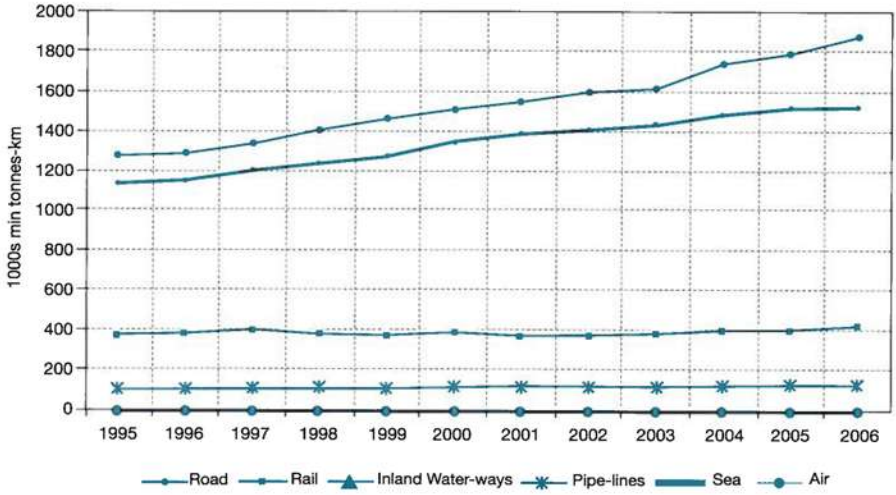
bulunmaktadır.

Ancak, 2001 yılından 2006 yılına kadar taşıma modlarının performansına baktığımızda (Şekil 4), ulaşım modları arasında dengenin sağlanması yönündeki çabaların sonuç vermediği görülmektedir. Avrupa Birliği bünyesinde denizyolu ile taşımacılık 2000-2006 yılı arasında yıllık bazda % 1 artış göstermiş iken, aynı dönemde karayolu taşımacılığı % 5 civarında artış göstermiştir.

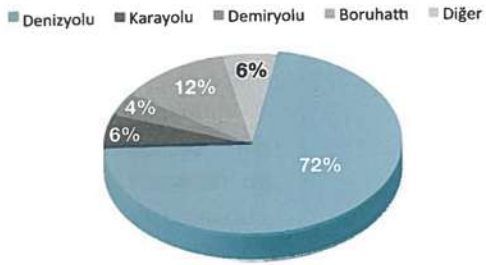
AB'nin taşıma modları arasındaki dengesizliği gidermeye yönelik temel stratejisine bağlı olarak AB'nin deniz taşımacılığını teşvik etmeye yönelik hedeflerini incelediğimizde (EC, 2009), tehlikeli malların taşımacılığındaki düzenlemelerin basitleştirilmesi, gümrük formalitelerinin azaltılması, tek pencere uygulamasının yaygınlaştırılması, tek noktada kontrol, elektronik veri transferi, gümrüklü ve gümrüksüz alan ayrımları oluşturma gibi hedeflerin belirlendiği görülmektedir.

Buradan özellikle deniz taşımacılığının önündeki engellerin genel olarak idari ve mevzuat kaynaklı olduğu, bu anlamda gümrük işlemlerindeki basitleştirmelerin deniz taşımacılığının teşvik edilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

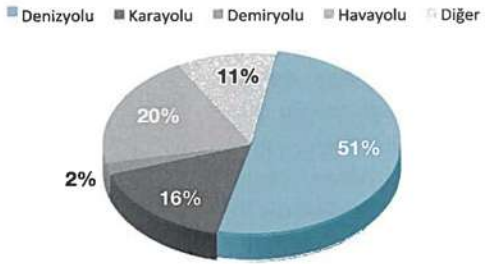
AB'in dış ticaretini incelediğimizde, miktar olarak deniz taşımacılığının % 72, karayolu ile dış taşımacılığının % 6.1 ve demiryolları taşımacılığının ise % 4.2 olduğu görülmektedir (Şekil 5). Değer bazında baktığımızda ise deniz taşımacılığının % 51, karayolu ile dış taşımacılığının % 16, demiryolları taşımacılığının % 1,6 ve havayolu taşımacılığının % 20 olduğu görülmektedir



Şekil 4: 27 AB Ülkesinde Taşıma Moduna göre Taşımacılık Performansı
Kaynak: Norroy P. (2008), EU policy on shortsea and intermodal transport, European Commission DG TREN



Şekil 5: AB'nin Taşıma Modları bazında Dış Ticaret (Miktar bazında)
Kaynak: EUROSTAT



Şekil 6: AB'nin Taşıma Modları bazında Dış Ticaret (Değer bazında)
Kaynak: EUROSTAT

(Şekil 6). Bu durum AB'nin dış ticaretinin önemli bir kısmının komşu olmayan ülkelerle gerçekleştirdiğini teyit etmektedir.

Avrupa Birliği 2006 yılından itibaren, ulaştırma alanındaki temel stratejisini revize etme çalışmaları yürütmektedir. Bu kapsamda Beyaz Kitap'ta vurgusu yapılan ve karayolu taşımacılığını azaltıcı ve diğer taşıma modlarını teşvik edici politikasının yerine taşıma modlarının entegrasyonunu öngören bir politika üzerinde durulmaktadır. Bu politika karayolu dışındaki diğer taşıma modlarını teşvik edici niteliğini değiştirmemiş olmakla beraber, taşıma zincirin tamamında verimli ve çevre dostu bir intermodal taşıma anlayışını desteklemektedir. Bu politika değişikliğine, eski politikasının deniz ve demiryolu taşımacılığının nispeten payını artırmaya yeterli olmaması sebep olmuştur.

Avrupa Birliği'nin revize edilen yeni ulaştırma stratejisinde geliştirilmesi gereken hususlar aşağıda ifade edilmektedir:

- Çok modlu taşıma zincirinin teşvik edilmesi ve özellikle demiryolu taşımacılığında hizmet kalitesinin artırılması
- Tüm taşıma modlarında akıllı teknolojilerin hataya geçirilmesi
- İdari basitleştirmeler: gümrük formaliteleri ve fiziki kontroller için tek duruşta kontrol yaklaşımının tesis edilmesi
- Ortak standartlar ve ortak çalışılabilirliğin tesis edilmesi.

6. TÜRKİYE'DE İNTERMODAL TAŞIMACILIK

Cumhuriyetin ilk on yılında devlet politikasının odak noktası demiryolu ve deniz ulaştırması yatırımları olmuştur. Önemli yerleşim ve üretim merkezleri demiryolları tarafından bağlanmış, limanlar da öncelikli yatırım alanları arasında yer almıştır.

Bu dönemin devamında, savaşın getirdiği koşulların sonucu olarak bir duraklama dönemi izlenmiştir. 1940–1950 yılları arasında sadece 370 km demiryolu inşa edilmiştir. Deniz ulaştırmasındaysa; liman hizmetlerinin yönetimi ve sağlanması devlet eliyle yapılmıştır. Yatırımlar, günlük ihtiyaçlar için gerekli olan seviyede olmuştur. Yolların 14.000 km'si zarar görmüş ve bakıma ihtiyaç duyulan 18.365 km'lik bir kara-

yolu ağı mevcut olmasına rağmen karayolu ulaştırması da aynı şekilde ihmal edilmiştir. Bu yüzden, 1950'lilere kadar, karayolu demiryollarının ne yerine geçebilmiş ne de etkili ulaştırma hizmeti sağlayabilmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasından sonra, karayolu ulaştırması karayolu ağına yapılan yatırımlarla beraber hızlı bir şekilde gelişmiştir. Bu sefer de diğer ulaştırma modları ihmal edilmiştir. Bu yüzden, demiryolları ve denizyolları karayolu ulaştırması karşısında güç kaybetmiştir.

Bu durum, 1963 yılında başlayan planlanmış kalkınma döneminde de aynen devam etmiştir. Kamu yatırımlarında, karayolu ulaştırmasının payı % 80'e yükselirken, demiryollarının payı % 6'ya ve denizyollarının payı % 4'e düşmüştür. Havayollarıysa, önemli bir gelişim sürecinden geçerek payını % 10'a yükseltmiştir. Sonuç olarak, yatırım oranlarını ve yatırımların dağılımını etkileyen ulusal ulaşım önceliklerindeki değişimler sektörün mevcut sorunlarına neden olmuştur.

Mevcut Türk ulaştırma politikası, Kalkınma Planlarında (8. ve 9. KP), ilgili Orta-vadeli Program ve Yıllık Yatırım Planlarında, Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde, Stratejik Çerçeve Belgesinde ve TINA-Türkiye çalışmasında da belirtildiği üzere, demiryolları ve liman yatırımlarına önem vererek ulaştırma modları arasındaki dengesizliği azaltmaya yoğunlaşmaktadır.

"Mevcut Türk ulaştırma politikası, demiryolları ve liman yatırımlarına önem vererek ulaştırma modları arasındaki dengesizliği azaltmaya yoğunlaşmaktadır."

9. Kalkınma Planı (2007–2013)

9. Kalkınma Planı ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel alanlardaki önceliklerini ortaya koyan Türkiye'nin temel politika belgesidir. 9. Kalkınma Planının ortaya koyduğu 5 kalkınma eksenine aşağıda yer verilmektedir:

- Rekabet edebilirliği artırmak
- İstihdamı artırmak
- Beşeri sermayeyi ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek
- Bölgesel kalkınma sağlamak
- Kamu hizmetlerinin kalitesini ve etkinliğini artırmak

Ekonomik büyüme ve sosyal gelişimi sürdürülebilir bir şekilde sağlama stratejik amacını, destekleyen bu eksenler arasında ulaştırma, "Rekabet edebilirliği artırmak" ekseni altında değerlendirilmektedir.

Ulaştırma sektörü için stratejik amaç "ülkenin rekabetçi gücünü artıracak hızlı ve emniyetli ulaştırma altyapısının oluşturulması" şeklinde tanımlanmaktadır.

Özetle, sektörel önceliklerin içeriğine bakılacak olursa; 9. Kalkınma Planı, temel olarak ulaştırma modları arasındaki dengesiz dağılıma, demiryolu ve deniz yolu ulaştırmasındaki fiziksel altyapı yetersizliğine ve kısmen düşük fiziksel stan-

dartlardan kaynaklanan karayolu ulaştırmasındaki emniyet eksikliğine odaklanmaktadır.

Orta-vadeli Program

2011-2013 dönemini kapsayan mevcut Orta-vadeli Program kamu politikasını ortaya koymak ve kaynak dağılımını bu çerçeveye göre yönlendirmek amacıyla düzenlenmiştir.

"Dengeli, rasyonel ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturularak ulaştırma modlarının etkin kullanımını sağlamak Türkiye'nin ulaştırma politikalarının temel konusudur."

Orta-vadeli Program'ın ulaştırma politikalarında öngördüğü temel amaç, ekonomik ve sosyal yaşamın gerekleri ile uyumlu olarak ulaştırma modları arasında sağlıklı bir denge sağlamaya yönelik ulaştırma politikaları ile ekonomik, emniyetli ve hızlı ulaştırmanın çağdaş teknoloji ve uluslararası düzenlemelerle uyum içinde gerçekleştirildiği bir ulaştırma altyapısının geliştirilmesidir. Program ulaştırma önceliklerini; Türkiye'nin ulaştırma ağının TEN-T ile bağlantısı, yük taşımacılığında hızlı demiryolu ulaştırması da dahil olmak üzere demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına odaklanılması, kombine taşımacılığa yönelik olarak limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesi, otoyol standartlarının geliştirilmesi, trafik emniyetinin tüm ulaştırma modlarında, özelikle karayolunda, artırılması olarak ortaya koymaktadır.

Ulaştırma Operasyonel Programı

Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan Ulaştırma Operasyonel Programında ise ulaştırma sektörünün eksiklikleri ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmak suretiyle genel amaçla uyumlu biçimde belirlenen öncelikler şu şekilde ortaya konmuştur:

- Demiryolu altyapısının geliştirilmesi
- Liman altyapısının geliştirilmesi

Sonuç olarak, dengeli, rasyonel ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturularak ulaştırma modlarının etkin kullanımını sağlamak Türkiye'nin ulaştırma politikalarının temel konusudur. Bunun için; yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu ulaştırmasının payının artması ve ana limanların lojistik merkezlerine dönüştürülmesini sağlamak için ulaştırma sisteminde entegre bir yaklaşımın kabul edilmesine yoğunlaşılmaktadır. Aynı zamanda bütün ulaştırma modlarında emniyetin sağlanmasına bir diğer önceliktir.

Ulaştırma Sektörünün SWOT Analizi

Ulaştırma sektörümüzün güçlü ve zayıf yönleri ile bu alandaki fırsat ve tehditler aşağıda ifade edilmektedir (Ulaştırma Operasyonel Programı (2007-2013):

Güçlü yönler:

- Ülkemizin Avrupa, Ortadoğu ve Asya arasındaki stratejik konumu
- Türk limanlarının kavşak ve aktarma limanı olmaya yönelik coğrafi pozisyonu

- Demiryolu yatırımlarına ilişkin politik düzeyde destek
- Marmaray'ın tamamlanması ile birlikte aktarmasız demiryolu taşıma ağı
- Karayolunda kaliteli ve profesyonel taşıyıcılar ve güçlü filo
- Duble yollar ile iyileştirilmiş karayolu altyapısı
- Yap-İşlet-Devret modelleri ile hava ve deniz limanları ile kara kapısı altyapısının finansman imkanı

Zayıf yönler:

- Değişik taşıma modları arasında karayolu lehine dengesizlik
- Demiryolu bağlamında yetersiz hinterland erişimi
- Büyük ölçekli ve aktarma limanlarının yetersizliği ve altyapı eksikliği
- Düzenleyici konumda Liman idaresi ve Liman topluluk sisteminin olmayışı

Fırsatlar:

- Yük ve yolcu taşımacılığını demiryolu ve çok modlu liman demiryolu bağlantılarına aktarma potansiyeli
- Avrupa, Asya ve Ortadoğu'da artan ulaştırma hizmetleri talebi
- Türk limanlarının Avrupa'nın TEN-T ağına yakınlığı ve transit nokta olma potansiyeli
- Avrupa, Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri ile RO-RO ve RO-LA taşımacılığın uygulanabilmesi potansiyeli

Tehditler:

- Rusya-İran-Hindistan hattının alternatif taşıma olarak gelecekte kullanılması
- AB'nin karayolu taşımacılığını azaltmaya yönelik stratejisi ve AB ülkeleri ile geçiş belgesi sorunları dolayısıyla karayolu taşımacılığı imkânının kısıtlanması
- Komşu ülkeler ile ulaştırma hizmetlerini kesintiye uğratabilecek bölgesel çatışmalar
- Akdeniz'deki diğer limanlar ile aktarma limanı olma konusunda rekabet

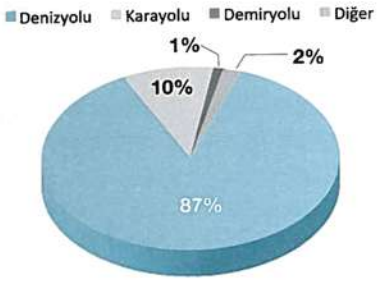
Mevcut Sorunlar

2005 yılı istatistiklerine göre, uluslararası yük trafiğinde baskın ulaştırma modu % 87 ile deniz ulaştırmasıdır. Uluslararası taşımada karayolu % 10, demiryolu ise % 1 civarındadır (Şekil 7). Ülkemizde (ülke içi) yüklerin % 91'i karayolları ile taşınırken, % 5'i demiryollarıyla ve % 3'ü denizyoluyla taşınmaktadır. Deniz ulaştırmasının uluslararası yük taşımacılığında baskın olmasına rağmen, ülke içi ulaştırmada az bir paya sahip olması sebebiyle toplam ulaştırmadaki payı düşüktür.

Bu anlamda bakıldığında intermodal taşıma olarak % 90 üzerinde "denizyolu-karayolu" ve "karayolu-denizyolu" taşıma şeklinin ağırlıklı olarak kullanıldığı söylenebilir.

Türkiye içerisindeki ana ekonomik merkezler arasındaki mesafeler genellikle 500-600

km'den fazladır ve Batı Avrupa ülkelerinde bu mesafelerde intermodal taşımacılık operasyonlarının mümkün olduğu kabul edilmektedir (OECD, 2009).



Şekil 7: Türkiye'nin Taşıma Modları bazında Dış Ticareti (Miktar bazında)
Kaynak: Lojistik Raporu 2010 (MÜSİAD)

Bu dengesizliğin altında yatan çok fazla sektörel ve genel nedenler/sorunlar vardır. Altyapı yetersizliğinden dolayı, Türkiye'deki demiryolu sektörü hem yolcu hem de yük taşımacılığı bakımından karayolu ulaştırmasının çok gerisinde kalmaktadır.

Mevcut demiryolu ağı, 81 il merkezinin 37'sinden geçmemektir. Buna göre, ülke düzeyindeki yük taşımalarının, yaklaşık olarak % 20'sinin demiryolu tarafından taşınması söz konusu değildir. Demiryolu payının küçüklüğünde, bu durumun da rolü bulunmaktadır. Özellikle, Trabzon ve Antalya ve Tekirdağ limanlarının demiryolu bağlantısından yoksun bulunması, giderilmesi zorunlu eksiklikler olarak ifade edilmektedir (Lojistik Raporu, 2010).

Orta Asya'ya yapılan demiryolu taşımalarında iki önemli eksiklik bulunmaktadır. Birincisi, Gürcistan ile demiryolu bağlantısının olmaması, ikincisi ise Avrupa'dan Orta Asya'ya tek demiryolu güzergâhı olan Kapıkule-Kapıköy (İran sınırı) koridorunun İstanbul Boğazı ve Van Gölü ile iki yerde kesintiye uğramasıdır. Bu çerçevede, Avrupa Birliğine tam üyelik sürecinde Türkiye'nin bölge ulaşımında söz sahibi olabilmesi için Kars-Tiflis Demiryolu Projesi ile Van Gölü Demiryolu Geçişi Projesi'nin en kısa zamanda hayata geçirilmesi gerektiği ifade edilmektedir.

İhracatımızın yüzde 60'ı AB ülkelerine yöneliktir. Bu ihracatın ise % 90'ı karayolu ile taşınmaktadır. Bu güzergâhta yaşanan kota sorunu sebebiyle, Türk karayolu taşıma operatörleri karayolu, deniz ve RO-RO taşımacılığını birleştiren yaratıcı çözümler uygulayarak, uluslararası koşullara kendilerini adapte etmişlerdir. Bu durum kısmen şu olguyla açıklanmaktadır: AB'ye yapılan Türk ithalatındaki % 138'lik artışa rağmen son beş yıl içerisinde alınan geçiş izni kotalarında sadece % 50'lik bir artış görülmüştür. Türk operatörler geçiş izni sorunlarının üstesinden gelebilmek için Avrupa'da şirketler edinmeye başlamış ve ayrıca alternatifler sunmak için RO-RO hizmetleri geliştirmişlerdir (OECD, 2009). Bu durum esasen, 1990'ların başından itibaren Balkanlarda ortaya çıkan ve Türk operatörlerin Batı Avrupa pazarları ile Türkiye arasında yürüttükleri karayolu ulaştırma hizmetlerini gittikçe zorlaştıran anlaşmazlıkların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (OECD, 2009).

Ülkemizde, intermodal taşıma örneklerinden RO-RO ve RO-LA taşımacılık intermodal taşımacılığa özgü avantajlardan çok, karayolu ile taşımacılıkta karşılaşılan güçlüklere çözüm olarak ortaya çıkmıştır.

Ancak, diğer ulaştırma modları, özellikle demiryolu, kendini adapte etme hususunda daha az eğilim göstermiştir. Coğrafi özelliklerine ve yılların deneyimine rağmen demiryolu ağı yeterli kapasiteye sahip değildir ve demiryolu altyapısının birçok bölümüne yeni yatırım yapılmamıştır. Mevcut demiryolu ağı sadece belirli bir kaç ana hat üzerinde yoğunlaşmış olduğundan, demiryolu hizmetleri sadece belirli bölgelerde ve belirli şehirler arasında mevcuttur. Yine de, son yıllarda gerçekleştirilen kamu yatırımı projeleri ile demiryollarının kalite ve teknik imkânları geliştirilmektedir (OECD, 2009).

Özellikle, kıyı ve kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığının önündeki en önemli engellerden biri de limanlarımızın neredeyse tamamının uluslararası alanda faaliyet göstermesi, bir başka ifade ile ulusal yükün (kabotaj yükü) boşaltılması veya yüklenmesi amacı ile limanlarımızda yeterli gümrüksüz alan bulunmamasıdır.

Türkiye henüz, vergi indirimleri ve sübvansiyon şemaları gibi, intermodal taşımacılığı güçlendirmek için Batı Avrupa ülkelerinde kullanılan mali ve idari teşviklere sahip değildir. Bu teşvikler "kamu hizmeti" olarak görülen intermodal taşımacılık ve terminal operasyonları için yatırım ve başlangıç işletim maliyetlerine katkı sağlamaktadır (OECD, 2009).

Özetle, mevcut durumdaki temel sorun ülke içindeki ulaşılabilirliği daha yüksek seviyelere çıkarmak amacıyla karayollarına önem verilirken demiryolları ve limanların ihmal edildiği geçmiş dönem politikalarıdır. Demiryolu şebekesi yoğunluğunun az olması ile hizmet kalitesinin düşük olması ve liman geri bağlantıları ve büyüklük açısından limanların yetersizliği Türkiye'nin ulaştırma sektörünü etkileyen temel eksiklerdir.

Lojistik Performans

Dünya Bankası tarafından, altı farklı lojistik kriter (gümrük ve sınır kontrol işlemleri, lojistik altyapı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat) dikkate alınarak Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index-LPI) geliştirilmiş ve ülkelerin lojistik acıdan gelişmişlik düzeyinin ortaya çıkması sağlanmıştır.

2012 yılı için yayınlanan endekste puanlamalar "5" tam puan üzerinden gerçekleştirilmekte ve ülke puanı tüm alt kriter puanlarının ağırlıklı ortalaması şeklinde hesaplanmaktadır.

Lojistik Performans Endeksi ilk 10 ülke ve Türkiye	
Sıra	Ülke
1	Singapur
2	Hong Kong, Çin
3	Finlandiya
4	Almanya
5	Hollanda
6	Danimarka
7	Belçika
8	Japonya
9	ABD
10	Birleşik Krallık
27	Türkiye

Şekil 8: Türkiye ve LPI
Kaynak: Dünya Bankası, LPI (2012)

Ülkemiz 2012 yılında hazırlanan listede 155 ülke arasında 27'nci sırada yer almaktadır. 2010 yılında hazırlanan listede 39'uncu sırada, 2007 yılında hazırlanan raporda 34'üncü sırada bulunan Türkiye, son 2 yılda oniki basamak yükselmiştir (Şekil 8). Yüksek gelirli ülkelerin dışında, lojistik altyapısının performans üzerine büyük etkisi olduğu görülmektedir. Listenin orta sıra-

larında bulunan ülkelerin daha üst sıralarda yer alması önündeki en büyük engel olarak yetersiz altyapı ve iletişim yatırımları gösterilebilir.

Ülkemiz 2010 yılında hazırlanan raporda gümrük işlemlerindeki hız ve verimlilik açısından 46'ncı sıradayken 2010 yılında hazırlanan raporda 32'nci sıraya yükselmiştir. Ülkemizin toplam sıralamada 12 sıra birden yükselmesinde gümrük kriteri üzerinden yapılan olumlu ilerlemenin payı oldukça büyüktür. Ancak LPI araştırmasında, gümrük kriterinin içerisinde

LPI Genel	Puan	3,51
	Sıra	27
Gümrük	Puan	3,16
	Sıra	32
Altyapı	Puan	3,62
	Sıra	25
Uluslararası taşımalar	Puan	3,38
	Sıra	30
Lojistik yeterlilik	Puan	3,52
	Sıra	26
İzleme ve takip edilebilirlik	Puan	3,54
	Sıra	29
Zaman	Puan	3,87
	Sıra	27

Şekil 9: Lojistik Performans Endeksi Kriterleri
Kaynak: Dünya Bankası, LPI (2012)

	Gümrük işlemlerinin tamamlanma süresi	İthalattaki kurum sayısı	İhracattaki kurum sayısı	Fiziksel kontrol oranı
LPI 2012				
Türkiye	1 gün	3	2	8%
Hollanda	0 gün	1	1	3%
LPI 2010				
Türkiye	1,36 gün	3,44	3,11	16%
Hollanda	0,44 gün	1,4	1,7	4%
LPI 2007				
Türkiye	1,9 gün	4,8	5	10%
Hollanda	0,6 gün	1,7	2,9	3%

Şekil 10: Lojistik Performans Endeksi Gümrük Kriterleri (Türkiye, Hollanda)
Kaynak: Dünya Bankası, LPI (2007, 2010, 2012)

sınır kontrolleri gerçekleştiren diğer kurumlar da dahil edilmekte olup, doğrudan gümrük idarelerinin sorumluluğunda olan kısmı ayırmak mümkün bulunmamaktadır. Gümrük kriterinin detaylarını incelediğimizde gümrük süreçlerinde 2007 yılından bu yana ciddi iyileştirmeler gerçekleştirilmiş olduğu görülmektedir (Şekil 9) (Şekil 10).

İntermodal taşımacılık örnekleri

Uluslararası ulaştırmanın değişen koşulları, uluslararası faaliyette bulunan Türk karayolu nakliyecilerinin intermodal filolarını genişletmelerine ve Türkiye ile bazı Avrupa limanları arasında yeni RORO hatları geliştirilmesi için yaratıcı çözümler benimsemelerine yol açmıştır. Bu çözümler genellikle karayolu, deniz, RO-RO ve Ro-LA (Rollende Landstrase) taşımacılığından oluşmaktadır (OECD, 2009).

Türk RO-RO taşımacılığının özellikle Güney Avrupa'yla olan bağlantısı oldukça başarılıdır. Bu yüzden, uzmanlar özellikle yurtiçi ticaret akışları açısından, bu bağlantının Akdeniz ve Karadeniz ticaretinin diğer alanlarına doğru uzatılmasının teşvik edilmesini tavsiye etmektedir (OECD, 2009).

Şekil 11: Ro-Ro Hatları
Kaynak: Lojistik Sektör Raporu (MÜSİAD)

Ayrıca Karadeniz'de düzenli sefer yapan önemli sayıda RO-RO hizmeti mevcuttur. Türkiye, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın Karadeniz'deki limanları arasında düzenli RO-RO hizmetleri de yapılmaktadır. Bu bağlantılar üzerindeki karayolu taşımacılık hacminin yılda 20.000 araç civarında olduğu tahmin edilmektedir. (OECD, 2009)

Swap gövdelerinin kullanıldığı düzenli bir intermodal taşımacılık hizmeti ile Almanya ve Türkiye arasında dört adet haftalık blok tren işletilmektedir. Ayrıca, özel demiryolu vagonları üzerinde otomobil taşımacılığı için bir pazar da mevcuttur. 2006 yılından itibaren Romanya ve Türkiye arasında her biri yaklaşık 200 otomobil taşıyan iki adet haftalık blok tren işletilmektedir (OECD, 2009).

Rusya Federasyonu ve Romanya ile düzenli demiryolu-feribot hizmetleri yürütülmektedir. Bir diğer yerel demiryolu-feribot bağlantısı Van Gölü'nden geçmekte olup, bu bağlantı İran ile olan önemli uluslararası demiryolu ve intermodal hattının bir parçasıdır. Konteyner yoluyla yapılan intermodal demiryolu taşımacılığı, Avrupa ve Orta Asya arasında düzenli konteyner blok trenleri de işleten TCDD tarafından üstlenilmektedir (OECD, 2009).

Demiryolu sistemi kullanılarak yapılan intermodal taşımalar, TCDD tarafından işletilen ve demiryolu bağlantısı bulunan (Haydarpaşa, Alsancak, Mersin, Bandırma, Samsun, Derince, İskenderun) limanlar bağlantısıyla "denizyolu+demiryolu" bunun yanı sıra "karayolu+demiryolu" bağlantılı ulaştırma yapılması mümkündür. En büyük liman olarak kabul edilen Ambarlı Limanı'nda ise demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır.

Türkiye'de Avrupa'dan demiryolu ile konteyner taşıması son yıllarda artış göstermiş olup, bu konudaki en önemli konteyner terminali Halkalı'dadır. Avusturya kombine taşıma şirketi OKOMBI demiryolu ve Viyana -Halkalı arasında düzenli konteyner ve semi treyler taşıması yapmaktadır. Ayrıca, Mainz-İzmir ile Sopron (Macaristan)-Halkalı arasında da demiryolu ile düzenli konteyner taşıması yapılmaktadır (DLH, 2004).

Türkiye'deki demiryolu ulaştırma sektörüne dinamizm getirmek, rekabeti arttırmak ve daha iyi hizmet vermek amacıyla, özel sektöre TCDD demiryollarında kendi trenlerini işletme hakkı verilmiştir. 2005 yılında yaklaşık olarak 25 özel şirket faaliyete başlamıştır.

Türkiye'deki ilk özel demiryolu ulaştırma şirketlerinden olan Ar-Gü 2003 yılında kurulmuştur. Geniş hizmet ağıyla yapılanan Ar-Gü, bugün toplam 501 adet vagonu ve 700 adet değişik tiplerde konteyneri ile kendi istasyonları arasında her tür dökme veya paletli mal taşıması gerçekleştirmektedir. Derince, Yenice, Mersin, Gaziantep, Eskişehir, Konya ve Kayseri'de istasyonları bulunan Ar-Gü, kendi vagon ve ekipmanları ile bu istasyonlar üzerinden demiryolu ve karayolu taşımacılığını birleştirerek kombine taşımacılık hizmeti vermektedir. Ayrıca, limanlar ve kendi istasyonları arasında ithalat ve ihracat konteynerleri taşıyarak müşterilerine limandan kapıya ve kapıdan limana kombine taşımacılık hizmeti sağlamaktadır (Ar-Gü, 2009).

Diğer bir demiryolu şirketi olan Schenker Arkas, Orta Avrupa'dan Türkiye'ye özel ve sıra dışı bir tren servisi sunmaktadır. "Schenker Blok Treni" olarak adlandırılan sistem sayesinde Avrupa'nın

her noktasından Türkiye istikametine gidecek vagonlar Avusturya - Macaristan sınırında Sopron kasabasında birleştirilerek "Schenker Katarı" oluşturulmaktadır. Sopron'dan itibaren katar duraksamadan 5 gün içerisinde İstanbul'a ve 11 gün içerisinde İzmir'e kadar gelmektedir. Tarife ile belirlenmiş kalkış ve varış saatleri Schenker Blok Treninin en önemli avantajlarıdır (Schenker Arkas, 2009).

2005 yılında faaliyete başlayan Turkon ise Söke-Bözüyük, Aydın-Bozüyük, Tunçbilek-Körfez, Bozüyük-Mersin, Bozüyük-Haydarpaşa, Bozüyük- Alsancak/İzmir, Biçerova-Kayseri, Maraş, Diyarbakır, Gaziantep, Mersin ve İskenderun hatlarında hizmet sağlamaktadır (Turkon, 2009).

İntermodal Taşımacılık ile uyumlu projeler:

MARMARAY PROJESİ: Marmaray Projesi ile sadece yolcu değil, aynı zamanda yük taşımacılığı da yapılması öngörülmektedir. Marmaray'da Ro-LA trenlerinin işletilmesiyle birlikte, İstanbul'dan transit geçen ve İstanbul'a gelen-giden yüklerin demiryoluyla taşınması sağlanarak, daha az karayolu kullanılacak, trafik sıkışıklığı azaltılarak daha çevreci ve ekonomik ulaşım gerçekleştirilecektir.

BAKÜ-TİFLİS-KARS PROJESİ: Bu demiryolu hattı Azerbaycan'la Türkiye'yi birleştirmeyi amaçlamaktadır. İstanbul Boğazı'nda sürdürülen Marmaray Projesinin de tamamlanmasına paralel olarak, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi hayata geçirildiğinde Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması mümkün hale gelecektir.

ANKARA-İZMİR DEMİRYOLU PROJESİ: Ege Bölgesinin, İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgesine yüksek standartlı bir demiryolu hattı ile bağlanması hedeflenmektedir. Mevcut durumda Ankara-İzmir arasındaki 824 km mesafe 14 saat sürmektedir. Bu sayede Ankara İzmir arası Manisa üzerinden 658 km ve seyahat süresi 3 saat 50 dakikaya inecektir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009).

KAVKAZ-SAMSUN PROJESİ: Rusya Kavkaz'dan Samsun'a Tren Ferry Hattı oluşturulması hedeflenmektedir.

RO-RO UYGULAMALARI: Trabzon, Antalya, Tekirdağ limanlarına demiryolu bağlantısı oluşturmak suretiyle RO-LA taşımacılığının bu limanlar bağlantılı olarak hizmete sokulması planlanmaktadır.

LOJİSTİK KÖYLER: TCDD tarafından Türkiye genelinde Samsun, Balıkesir, Eskişehir, İstanbul, Kayseri, Mersin, İzmit, Erzurum, Konya, Uşak ve Denizli illerinde toplam 11 lojistik merkez kurulmasına karar verilmiştir. Lojistik merkezler, demiryollarının yanı sıra kara, hava ve mümkün olan durumlarda deniz yollarıyla da entegre olacak ve intermodal taşımacılık hayata geçirilecektir.

Gümrükte son yıllarda taşımacılık alanında yapılan iyileştirmeler:

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca son yıllarda gerek mevzuat gerek idari kapasite anlamında çok sayıda iyileştirme ve proje gerçekleştirilmiş olup, bunlardan bazıları aşağıda ifade edilmektedir:

ALTYAPI İYİLEŞTİRMELERİ: Gerek Yap-İşlet-Devret, gerek AB projeleri gerekse milli büt-

çe imkanları ile başta kara sınır kapıları olmak üzere, tüm sınır kapıları ile iç gümrük idarelerinin altyapısı iyileştirilme çalışmaları devam etmektedir. Şu ana kadar 7 kara sınır kapısı yenilenmiş, diğer tüm kara sınır kapılarının yenilenmesine yönelik olarak Yüksek Planlama Kurulu'ndan gerekli kararlar alınmıştır.

Kara kapıları ve deniz limanlarında gümrük denetimlerinin en kısa sürede tamamlanmasını sağlamak üzere Araç ve Konteyner Tarama Sistemleri kurulmuş olup, araçların ve konteynerlerin çok kısa bir sürede gümrük kontrolünden geçirilmesi sağlanmaktadır. 2012 Aralık ayı itibariyle 19 Araç ve Konteyner Tarama Sistemi kurulmuş bulunmaktadır. Ayrıca gerek AB projeleri ile gerek bütçe imkanlarıyla ilave 10 araç ve konteyner tarama sisteminin 2013 ve 2014 yıllarında kurulumu planlanmaktadır.

Bunun dışında özellikle lojistik üslerin oluşturulması çalışmalarına hız verilmiş olup, Ankara Kazan'da her türlü gümrükleme hizmetinin verilebildiği lojistik üs kurulmuş ve Ankara TIR Gümrük ve Gümrük Muhafaza idareleri bu tesislere taşınmıştır. Söz konusu tesislere demiryolu bağlantısının tesis edilerek intermodal taşıma altyapısının tesis edilmesine yönelik projeler ve çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca, İstanbul'da Halkalı ve Erenköy Gümrük Müdürlüklerinin de benzer şekilde şehir dışında kurulacak lojistik merkezlere taşınması ve buralarda da gerek karayolu, gerek demiryolu ve mümkün olması halinde denizyolu bağlantılarının oluşturulması hedeflenmektedir.

İTHALAT VE İHRACAT İŞLEMLERİNİN İÇ GÜMRÜKLERE KAYDIRILMASI: 2006/11 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile kara sınır kapılarında sadece transit ve yolcu işlemlerinin yapılmasına izin verilmiş bu anlamda kara sınır kapılarındaki yığılmalar önlenerek sınır geçişleri hızlandırılmıştır. Aynı Genelge ile kara sınır kapılarında insan sağlığı kontrolleri ve dezenfeksiyon uygulamaları da kaldırılmıştır.

ULAŞTIRMA KONTROLLERİNİN DEVRİ: (Mülga) Ulaştırma Bakanlığı ile yapılan protokol ile kara sınır kapılarında Ulaştırma Bakanlığı'nın yetkisindeki işlem ve kontrollerin gümrük idarelerince yerine getirilmesi sağlanarak, sınır geçişlerindeki kontrollerin tek seferde yapılması sağlanmıştır.

KABOTAJ TAŞIMACILIĞINDA KOLAYLIK: 20.03.2008 tarihinde Kabotaj Tebliğinde (Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Yükleme, Taşıma ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Denetimi Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ) yapılan değişiklik ile gümrüksüz (milli) eşyanın gümrüklü eşya (ithal-ihraç-transit) ile Türk limanları arasında Türk Bayraklı gemiler ile birlikte taşınabilmesi ve bu gümrük sahalarından yükleme-boşaltılması işlemlerine izin veren kolaylık getirilmiştir. Bu değişiklik ile kıyı taşımacılığının teşvik edilmesi hedeflenmektedir.

VARIŞ ÖNCESİ BİLDİRİM VE RİSK ODAKLI DENETİM SİSTEMİ: 4458 sayılı Gümrük Kanununda Değişiklik Yapan 5911 sayılı Kanun ile eşyanın ve taşıtın varışından önce bilgi verme yükümlülüğü getirilerek, risk analizinin eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine gelişinden önce yapılması ve bu sayede gümrükleme ve gümrük kontrol süreçlerinin hızlandırılması hedeflenmiştir. Gerekli altyapının 2011 yılı içerisinde tamamlanması ile varış ve kalkış öncesi beyan sistemi 2012 yılı itibariyle hayata geçirilmiştir.

OTAK TRANSİT SİSTEMİ: Ülkemiz, 1 Aralık 2012 itibariyle Ortak Transit Sözleşmesine taraf olarak sistemin bir parçası haline gelmiş ve bu suretle taşımacılık sektörü açısından AB'ye entegre olmuştur. Bu bağlamda, Türkiye'den bir AB ülkesine yapılacak karayolu taşımasında örneğin Ankara'dan açılacak bir T1 beyannamesi ile Hamburg ya da Londra'ya kadar eşyanın tek bir beyan ile taşınması mümkün olup; aynı şekilde, Rotterdam'da açılacak bir T2 beyannamesi de başkaca bir işleme gerek olmaksızın Konya'daki gümrüğümüzde sonlandırılması mümkün bulunmaktadır. Ortak transit rejiminde nakliyecimiz, gerek Türk gümrük idarelerinde gerekse AB gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ile karşılaşılacaklar, ayrıca taşımacı elektronik beyanı her aşamasında izleyip taşımanın gerçekleşip gerçekleşmediğini takip edebilecektir. Bununla birlikte, belirli güvenilirlik kriterlerini sağlayan taşımacılar, kapsamlı teminat, teminattan vazgeçme, izinli alıcı ve izinli gönderici gibi basitleştirilmiş usullerden de faydalanabilecektir.

TIR EPD ÖN BEYAN SİSTEMİ: 01.01.2009 tarihinden bu yana AB'ye giriş ve çıkışlarda elektronik ön beyan ile bildirimde bulunmak ve 01.01.2011 tarihinden itibaren de bu beyanlarda AB'nin belirlediği güvenlik bilgilerini de göndermek zorunlu hale geldiğinden, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'nin (IRU) bu ihtiyaca cevap verebilmek için geliştirdiği ve halen 21 ülkede uygulanan TIR-EPD (TIR Elektronik Ön Beyan) programının ülkemizde de uygulanmasına ilişkin olarak gerekli çalışmalar tamamlanmış ve 05.06.2012 tarihi itibariyle de uygulamaya geçmiş bulunmaktadır. TIR EPD sistemi kullanılarak gerçekleştirilecek ön bildirimler sayesinde yapılan taşıma işlemine ilişkin sunulması gerekli bilgiler Bakanlığımızın elektronik sistemine önceden ulaşmış olacağından, işlemler sırasında manuel olarak veri girişi yapılması yerine bu bilgileri çağırmak için sadece ilgili TIR Karnesi numarasının sisteme girilmesi yeterli olmaktadır. Bu sayede TIR Elektronik Ön Beyan Sistemini kullanacak nakliyecilerin giriş gümrük idarelerindeki işlem süreleri kısalacak ve işlemlerini daha hızlı ve daha basit bir şekilde tamamlamış olacaklardır.

RUSYA BASİTLEŞTİRİLMİŞ GÜMRÜK HATTI (BGH): 18 Eylül 2008 tarihinde imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Müsteşarlığı ile Rusya Federasyonu Federal Gümrük Servisi Arasında Gümrük İşlemlerinin Basitleştirilmesine İlişkin Protokol" ile Türkiye ile Rusya arasında oluşturulan, iki ülke arasındaki ticarette sevk edilen mallara ilişkin bilgilerin iki ülkenin gümrük idareleri arasında elektronik yolla önceden değişimi mümkün olup, sistemden yararlanmak isteyen firmalar sistem çerçevesinde, sevk edilen mallara ilişkin bilgileri gümrük idaresine önceden sunabilmekte ve dış ticaret işlemlerinde, gümrük noktalarında öncelik, gümrük muayenesinden muafiyet, eksik belge sunma gibi çeşitli kolaylıklar sağlanmaktadır.

ARAÇ TAKİP SİSTEMİ: Teknolojinin imkânlarından istifade ederek taşıyıcılar için masraflı olan refakat uygulamasını ikame etmek ve riskli sevkiyatlara ilişkin gümrük gözetimini etkin bir şekilde gerçekleştirebilmek için ülkemiz içerisindeki transit taşımalardan riskli görülen sevkiyatların uydu vasıtasıyla takibini öngören sistem Ağustos 2010 tarihinde hayata geçirilmiştir. Bu sistem ile günde ortalama 100-150 civarında transit kapsamında işlem gören araç gerek Ankara'dan gerekse Bölge Müdürlüklerinden anlık olarak takip edilmektedir.

7. İNTERMODAL ÜLKE İNCELEMESİ: "HOLLANDA"

Avrupa'da uzun yıllardan beri uluslararası ticarette ve taşımacılıkta Hollanda lider bir rol oynamıştır. Bu durum nispeten geniş nehir bağlantıları ve derin bir doğal liman altyapısına sahip olmasından kaynaklanmaktadır.

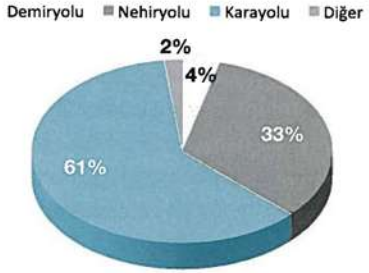
Hollanda'nın limanlarında "arsa sahibi" ve "düzenleyici ve denetleyici" bir role sahip olan "Liman Otoritesi" yaklaşımı uygulanmakta olup, ekonomik ve ticari faaliyetlerin tamamı Liman Otoritesi tarafından uzun süreli imtiyaz hakkı verilen özel sektör eliyle yürütülmektedir. Liman Otoriteleri de çoğu zaman özel sektör kuruluşları olmakla beraber, belediye ve devletin hisse sahibi olduğu kurumlardır.

Yüzölçümü açısından oldukça küçük bir ülke olmasına rağmen, açık ekonomi anlayışı, çok dilli kültür, stratejik konum gibi pek çok etmen nedeniyle çok sayıda uluslar arası şirket üs olarak veya dağıtım merkezi olarak Hollanda'yı tercih etmektedir.

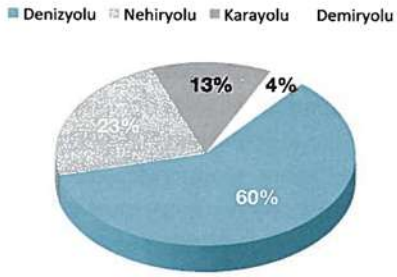
Dünya ticaretinin % 95'inden fazlası denizyolu ile yapılmaktadır. Hollanda deniz ulaştırmasındaki konumu ile Avrupa'nın yük taşımacılığında bir giriş kapısı rolünü üstlenmiştir.

Hollanda'nın başarısının ortaya çıkardığı bir takım sıkıntılar da mevcuttur. Bunların başında taşıma faaliyetlerinin yarattığı olumsuz çevre etkisi, trafik sıkışıklığı ve kazalar gelmektedir. Bu anlamda Avrupa Birliği'nin temel ulaştırma stratejisine paralel olarak özellikle, iç suyolu taşımacılığı (nehir taşımacılığı), kıyı taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığının teşvik edilmesine yönelik çok sayıda proje yürütülmektedir. Hollanda üzerinden yapılan transit taşımacılık için farklı taşıma modlarının akılcı kombinasyonunun oluşturulması en ideal çözüm olarak görülmektedir.

AB ülkelerinin pek çoğunda karayolu taşımacılığı % 50'nin üzerindedir. Bu rakam Hollanda'da % 60 düzeyindedir. 2020 yılına kadar taşımacılığın faaliyetlerinin iki katına çıkacağı tahmin edilmekte olup, bu bağlamda, Hollanda hükümeti karayolu taşımacılığını azaltan kıyı taşımacılığı, demiryolu ve nehiryolu taşımacılığını teşvik eden daha dengeli bir taşıma dağılımına ulaşmayı hedeflemektedir.



Şekil 12: Hollanda'nın Taşıma Modları bazında Ülke içi Taşıma (Miktar bazında)
Kaynak: Hollandintermodal (2009b)



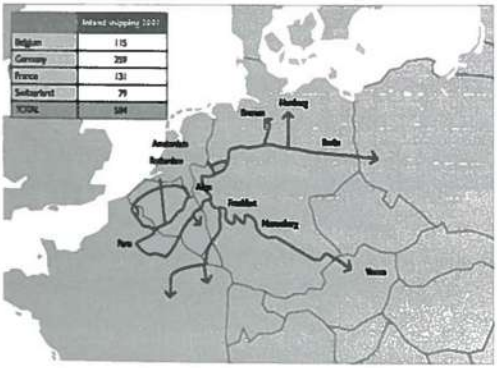
Şekil 13: Hollanda'nın Taşıma Modları bazında Dış Ticareti (Miktar bazında)
Kaynak: Hollandintermodal (2009b)

Hollanda'da karayolu taşımacılığının yarısından fazlasının teorik anlamda diğer taşıma modlarına kaydırılabileceği tespit edilmiştir. Bu anlamda diğer AB ülkelerine nazaran nehiryolu taşımacılığı en yüksek düzeyde olan Hollanda, altyapı yatırımı nispeten daha az olan doğal nehir yataklarını ülke içi ve komşusu Almanya, Belçika, Fransa, Avusturya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan'a kadar olan taşımalarda kullanmaktadır. Haftada yaklaşık olarak 600 üzerinde barç seferi ile nehiryolu taşımacılığı yapılmaktadır. Bir barçın yaklaşık 470 konteynere kadar taşıyabildikleri dikkate alındığında bir bu kadar kamyonun karayollarını işgal etmesi engellenmektedir.

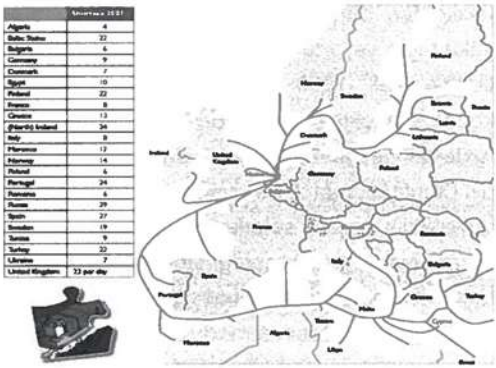
Hollanda özellikle Rotterdam limanına karayolu ile taşımaları asgariye indirmek üzere "Transferium" isimli bir proje başlatmış olup, projenin 2013 yılında hayata geçmesi öngörülmektedir. Buna göre, Rotterdam limanına gelen tüm konteynerler barçlar ile ülkenin iç kısmında ve şehrin dışında kurulacak olan iç Terminal'e taşınacaktır.

Bu terminalden kara, demiryolu ve nehiryolu ile Hollanda ve diğer Avrupa ülkelerine taşımaların yapılması öngörülmektedir. Bu şekilde yılda 200.000 karayolu ile konteyner taşımacılığının nehiryoluna indirilmesi hedeflenmektedir.

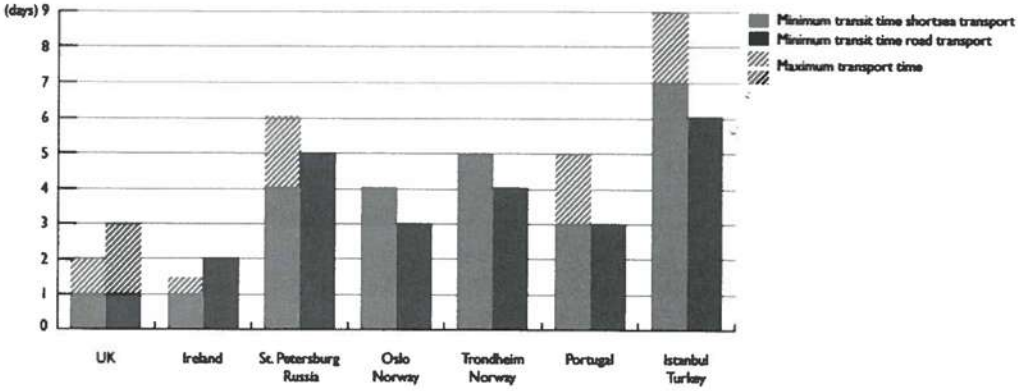
Kıyı taşımacılığı karayolu taşımacılığına nazaran daha az tercih edilen bir taşıma olmasına rağmen diğer AB üyesi ülkeler ile karşılaştırıldığında Hollanda kıyı taşımacılığında en ileri düzeydeki ülkelerden biri konumundadır. Kıyı taşımacılığı ile Hollanda'ya gelen veya giden kıtalararası büyük gemilerin boşalttığı yükler daha küçük gemilerle Avrupa ülkelerine hatta Kuzey Afrika ve Ortadoğu'ya kadar dağıtılmaktadır. Kıyı taşımacılığında yaklaşık olarak 10.000 ton veya 1000 konteynere kadar taşıyabilen gemiler kullanılmaktadır. Hollanda'dan yaklaşık olarak haftada 400 civarında kıyı taşımacılığı seferi yapılmaktadır. Kıyı taşımacılığı istisnai bazı durumlar hariç olmak üzere intermodal taşıma bağlantılı bir taşıma türüdür. Yani kapıdan kapıya veya fabrikadan fabrikaya teslim için kıyı taşımacılığının önünde ve sonunda demiryolu ve/veya



Şekil 14: Hollanda'dan intermodal haftalık Nehiryolu Taşımacılığı (2007)
Kaynak: Hollandintermodal (2009b)



Şekil 15: Hollanda'dan intermodal haftalık Kıyı Taşımacılığı (2007)
Kaynak: Hollandintermodal (2009b)

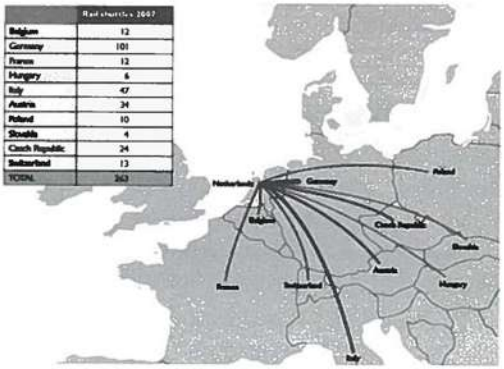


Şekil 16: Hollanda'dan kıyı ve karayolu taşımacılığı transit süreleri (2007)
Kaynak: Hollandintermodal (2009b)

karayolu taşımacılığı da yapılması gerekmektedir. Kıyı taşımacılığı kısa mesafelerde benzer olmakla beraber, uzun mesafelerde karayoluna nazaran zaman açısından daha uzun sürmektedir. Orta ve uzun mesafelerde kıyı taşımacılığı karayoluna nazaran daha ucuzdur.

Demiryolu taşımacılığı Hollanda'da kara ve nehiryolu taşımacılığına nazaran daha az kullanılmakla beraber, demiryolu altyapısı ve ağı itibariyle Avrupa'da en ileri düzeyde bulunan ülkelerden biridir. Demiryolu taşımacılığı ağır yükler için ve orta ve uzun mesafelerde tercih edilmektedir (1000 km üzeri). Yeterli düzeyde kapasiteye ulaşması halinde bazı kısa mesafelerde de karayoluna nazaran daha az maliyetlidir. Demiryolunun temel avantajları olan maliyet, güvenilirlik (tarifeli seferler) ve yüksek kapasite ve çevreci yapısı gereği Hollanda hükümeti tarafından nehiryolu taşımacılığından sonra teşvik edilen ikinci taşıma modudur. Hollanda'dan haftada 250'nin üzerinde uluslararası demiryolu yük taşıma seferi düzenlenmektedir. Avrupa'nın hemen hemen tüm ülkelerine demiryolu ile taşıma yapılabilmekte olup, Almanya, Fransa, Belçika, İsviçre, Avusturya ve Polonya'ya her gün doğrudan seferler yapılmaktadır.

Sonuç olarak bakıldığında, Hollanda'da bulunan deniz limanlarının neredeyse tamamında, nehiryolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, kıyı taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı bağlantıları mevcut olup, özellikle konteynerlerin gemiden diğer küçük feeder gemilerine, barçla-



Şekil 14: Hollanda'dan haftalık demiryolu taşımacılığı (2007)
Kaynak: Hollandintermodal (2009b)

ra (nehiryolu için), trenlere ve karayolu taşımaları için kamyonlara kısa sürede aktarılabilmesini sağlayan ileri teknoloji altyapı ve ekipmanlar tesis edilmiş olup, kuzey Avrupa'da "Hamburg-Le Harve" hattında rekabetçi bir konumda bulunmaktadır.

KAYNAKLAR

Akcan, B. (2005). Türkiye'de İntermodal Taşımacılıkta Taşıma Modlarının ve Ulaşım Ağlarının Gelişme Stratejileri. Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ar-Gü. http://www.ar-gu.com.tr/ (2011).

Ateş F. (2009), Kombine Taşımacılık ve Dış Ticaretteki Yansımaları, Mesleki Uygulama Bitirme Ödevi.

Çancı, M. ve Türkay, M. (2006). "Marmaray'da Yük Taşımacılığı ve Çok Modlu Sistemle Entegrasyonu". http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3107.pdf (2008).

Çekerol, G. S. (2007). Lojistik Açıdan İntermodal Yük Taşımacılığı ve Türkiye Hızlı Tüketim Ürünleri Dağıtımı İçin Bir Uygulama. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

EC (2001). European Transport policy for 2010: Time to Decide, European Commission, Directorate General for Energy and Transport, Brussels, Belgium.

EC (2006). The Communication from Commission "Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent" is a mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper, Brussels, 22.06.2006 COM(2006) 314 final.

EC (2009). Communication and action plan of 21 January 2009 with a view to establishing a European maritime transport space without barriers [COM(2009) 10.

Eurostat (2010). "Extra EU-27 trade in goods by mode of transport" in: Statistics in focus:External trade,

Evren G. ve Öğüt K.S. (2006), Kombine Taşımacılık ve Ro-La, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu 2006.

HollandIntermodal (2009), Intermodal Transport Factsheet, www. hollandintermodal.com

HollandIntermodal (2009b), Intermodal Transport: From a Dutch Perspective, www. hollandintermodal.com

Kasilingam, R.J. (1998). Logistics and Transportation Design and Planning. Londra: Kluver Academic Publishers.

Kaynak, M. (2003). "Ulaştırmada Yeni Eğilimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli". Avrasya Etüdleri Dergisi, (24).

Lojistik Sektör Raporu (2010), MÜSİAD. http://www.musiag.org.tr

Norroy P. (2008), EU policy on shortsea and intermodal transport, European Commission DG TREN

OECD (2009), İntermodal Taşımacılık- Ulusal Ülke İncelemesi: Türkiye, Uluslararası Ulaştırma Forumu, OECD.

Schenker Arkas, http://www.schenkerarkas.com.tr/services/railway/index.html (2011).

Turkon, http://www.turkon.com.tr/ (2011).

Tuzkaya, U.R. (2007). Çok Modlu Taşımacılık Sistemlerinin Stratejik Planlamasında Kritik Faktörlerin Modellenmesine Yönelik Bir Çözüm. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

(Mülga) Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. http://www.dlh.gov.tr (2011).

Ulaştırma Operasyonel Programı (2007-2013), (mülga) Ulaştırma Bakanlığı, Ankara

Wichser J, Weidman U. et al. (2007) Strategies For Increasing Intermodal Freight Transport Between Eastern And Western Europe, Institute of Transportation Planning and Systems.

Woxenius J. (1998). Development of Smale-Scale Intermodal Freight Transportation in a Systems Context, Report 34. Göteborg, İsviçre: Department of Transportation and Logistics Chalmers University of Technology.

TAŞIYICININ SORUMLULUĞU-TESLİM

Emel KOCABAY | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
ekocabay@gtb.gov.tr

Taşıyıcının gümrük işlemlerinde oynadığı önemli rol esas alındığında, taşıyıcının sorumluluğu konusu incelenmeye değer alanlardan birisini oluşturmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğu konusu, yurtiçi taşımalarla ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu (TTK), Borçlar Kanunu (BK), Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) gibi ulusal kanunlar, uluslararası taşımalarla ilgili olarak da Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR), Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon (CIM) ve Varşova Sözleşmesi gibi uluslararası konvansiyonlarla düzenlenmiştir.

Taşıyıcının sorumluluğu konusu; gümrük işlem ve uygulamaları çerçevesinde bakıldığında, Gümrük Kanunu'nun ve Yönetmeliği'nin, Tır Uygulama Tebliği'nin ve Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun taşıyıcıya ve taşımacılığa ilişkin maddeleri ile söz konusu işlem ve uygulamaları anlamak açısından diğer kanun ve uluslararası konvansiyonlarla birlikte incelendiğinde, bir bütün olarak uluslararası ticaret süreci dahilinde daha iyi anlaşılabilmektedir.

Gümrük Bölgesine getirilen ve gümrük işlemine tabi tutulan, en geniş ifadeyle gümrüğe konu olan her eşya, gümrük işlemine tabi tutulmadan önce uluslararası bir taşımanın öznesi olmuştur. Yani bu eşyanın uluslararası ticareti sonucu bir alıcısı (ithalatçısı), bir satıcısı (ihracatçısı) ve bir de taşıyıcısı olmuş, eşya gümrük işlemine tabi

tutulmadan önce bazı aşamalardan geçmiştir.

Çalışmamızın amacı, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına nelerin gireceği, taşıyıcının sorumluluğunun ne zaman başlayıp ne zaman biteceği konularının irdelenmesidir.

> *Gümrük Bölgesine getirilen ve gümrük işlemine tabi tutulan, en geniş ifadeyle gümrüğe konu olan her eşya, gümrük işlemine tabi tutulmadan önce uluslararası bir taşımanın öznesi olmuştur.*

Taşıyıcının sorumluluğu konusu, TTK'nın 780-781 ve 1061'inci maddeleri ile TSHK'nın 121, 122'nci maddelerinde düzenlenmiş olup, buna göre taşıyıcının sorumluluğu gecikme, ziya ve hasardan doğar. TTK'nın 780'inci maddesi; sözleşme, ticari teamül veya halin icabına göre belli edilen süreden sonra eşyanın ulaşmasını gecikme sayar.[1] Taşıma süresi, malın, taşıyıcı tarafından taşınmak üzere kabul edilmesi ile başlar, malın gönderilene teslimi ile de sona erer. Taşımanın gecikmesi, gönderenin veya gönderilenin muhtelif zararlarına sebep olabilir. Gecikmeden meydana gelen zararlardan maksat, yükün ziya ve hasarı söz konusu olmaksızın, yükle ilgilinin malvarlığında meydana gelen azalmadır.[2] TTK'nın 781, 1061'inci maddelerine ve TSHK'nın 121'inci maddesine göre taşıyıcı, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen süre içinde eşyanın uğradığı ziya ve hasardan sorumludur.[3]

Hukuki bir olay olan taşıma akdinin yapılmasından sonra fiziki bir olay olarak da taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi gerekir. Eşyanın taşıyıcıya teslimi ile taşıma işi fiilen başlamış olur. Bu noktada taşıyıcı tarafından Türkiye Gümrük Bölgesi dışından kara (demiryolları dahil), deniz ve hava taşıtları ile Türkiye'ye getirilen ve gümrüğün denetimi altında geçici depolama veya antrepolara konulan gümrüğe tabi eşyanın, Gümrük İdaresine teslimini gönderilene teslim sayılıp sayılmayacağı konusunda doktrinde üç farklı görüş mevcut olduğundan bahsetmekte fayda vardır. Birinci görüş, kara taşımaları için Alman Hukukunda, taşıma senediyle birlikte diğer belgelerin gönderilene verilmesi ve bu sayede gönderilenin eşya üzerinde tasarrufa yetkili hale getirilmesi koşuluyla, gümrük makamlarına yapılacak bir teslimin gönderilene teslim sayılacağının kabul edileceğini belirterek aynı sonucun Türk Ticaret Kanunu açısından da benimsenmesinin uygun olacağını söylemektedir. İkinci görüş ise Gümrük Kanunu'nun 69'uncu maddesindeki "Beyannamenin tescilinin bir gümrük yükümlülüğü doğurması halinde, Gümrük vergileri ödenmedikçe veya teminata bağlanmadıkça beyanname kapsamı eşya teslim edilemez" hükmünü esas alarak eşyanın mal sahibi veya gönderilene teslim edilmesine kadar taşıyanın sorumluluğunun devam edeceği düşüncesindedir. Soruna farklı bir şekilde yaklaşan üçüncü görüş ise, söz konusu meselenin çözümünde taraflar arasındaki sözleşmeden hareketle bir

---

1 Zeyneloğlu Ahmet, "Taşıma Hukuku", Yetkin Yayınları, 1993, s. 236

2 Seven Vural, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", Yetkin Yayınları, 2003, s. 26

3 Zeyneloğlu Ahmet, "Taşıma Hukuku", Yetkin Yayınları, 1993, s. 241

değerlendirme yapılması gerektiğini belirtmekte olup, bu durumda ilk aşamada tespiti gerekenin, sözleşmeye göre taşıyıcının gümrüğe mi yoksa gönderilene mi teslim etmeyi taahhüt ettiği hususudur. Şayet taşıyıcının gümrüğe teslim etmeyi taahhüt ettiği sonucuna varılırsa, bu işlemin gerçekleşmesi ile taşıyıcının sorumluluğu son bulacak, eğer gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmişse, henüz teslim etme gerçekleşmediği için taşıyıcının sorumluluğu da devam edecektir.[4]

> *Taşıma senedinin gönderilene verilmesi, gönderileni eşya üzerinde tasarrufa yetkili hale getirir.*

Doktrindeki bu üç görüşün de kendi içinde tutarlı olduğu görülmekle beraber her bir görüşün eksik bıraktığı bir nokta vardır ki o da gümrük idaresinin sorumluluğu konusudur. Eşyanın, Gümrük İdaresine tesliminin, gönderilene teslim sayılıp sayılmayacağı konusunda bir görüş oluşturulurken taşıyıcının sorumluluğu ve gümrük idaresinin teslim aldığı eşya ile ilgili sorumluluğu birlikte ele alınıp değerlendirilmelidir. Bu şekilde bir değerlendirme, denizyoluyla ithal edilen malların teslimi konusundaki yorum farkından kaynaklanan tartışmaların da çözülmesi yönünde katkıda bulunabilecektir. Gümrük Yönetmeliği'nin "Eşyanın Teslimi" başlıklı 130'uncu maddesinin birinci fıkrası; "Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa teslim olunur. Bu kimseler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır. Ancak, konşimento ibrazı esas olmakla birlikte, konşimentosu ibraz edilemeyen petrol ve türevleri, eşyanın taşıyıcısı veya temsilcisi tarafından eşyanın alıcısı olarak gösterilen Gümrükçe Onaylanmış Kişi Statü Belgesi sahiplerinin, konşimentodaki eşya bilgilerini içeren ve konşimentonun en geç doksan gün içinde ibraz edileceğine dair verecekleri taahhütnameye istinaden konşimento ibrazından önce alıcıya teslim edilebilir." hükmünü amirdir ve bu hüküm ile Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşyanın, konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa teslim edileceği belirlenmiştir. Gümrük mevzuatında eşyanın tesliminde taşıyanın onayının aranacağına dair herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Taşıma senedinin gönderilene verilmesi, gönderileni eşya üzerinde tasarrufa yetkili hale getirir. Eşya gümrüğe gelir, taşıyıcı veya temsilcisi eşyayı gümrüğe sunar. Eşya gümrük idaresi ve liman işletmesi görevlilerince geçici depolama yeri veya antrepoya alınır. Bu noktada gönderilen elindeki belgelerle eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip olsa bile, yükü gümrükten teslim almasına kadar geçen süre içinde, geçici depolama yeri veya antrepoda bulunan eşyaya gelecek herhangi bir zarar veya hasardan kim sorumlu olacaktır? Uluslararası taşımacılık kurallarına en uygun görünen üçüncü görüş, söz konusu meselenin çözümünde taraflar

[4] Seven Vural, "Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu", Yetkin Yayınları, 2003

arasındaki sözleşmeden hareketle bir değerlendirme yapılması gerektiğini belirtmekte olup, sözleşmeden, taşıyıcının eşyayı gümrüğe teslim etmeyi taahhüt ettiği sonucuna varılırsa, bu işlemin gerçekleşmesi ile taşıyıcının sorumluluğu son bulacak, eğer gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmişse, teslim etme gerçekleşmedikçe taşıyıcının sorumluluğu da devam edecektir. Taşıyıcının, gümrüğe teslim etmeyi taahhüt ettiği varsayıldığında, bu işlemin gerçekleşmesi ile taşıyıcının sorumluluğu sona erecek ama gümrük idaresine teslim edilen ve gümrük idaresine tesliminden sonra bir süre geçici depolama yeri veya antrepoda kalan eşyada meydana gelen ziya ve hasardan kim sorumlu olacaktır?

> ***Geçici depolama yeri veya antrepoda bulunan eşyaya gelecek herhangi bir zarar veya hasardan kim sorumlu olacaktır?***

Gümrüğe sunulan eşyaya, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayin edilir. Özet beyan kapsamındaki eşyaya, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım belirlenerek, buna ilişkin işlemler; denizyolu ile gelen eşya için, özet beyan verildiği tarihten itibaren kırk beş gün, diğer bir yolla gelen eşya için, özet beyanın verildiği tarihten itibaren yirmi gün, içinde tamamlanır (Gümrük Kanunu madde 46). Eşya, gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar geçici depolanan eşya statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır (Gümrük Kanunu madde 47). Eşya, geçici depolama yerlerine buralarda görevli işletme personelinin sorumluluğu ve gümrük memurlarının gözetimi altında alınır (Gümrük Yönetmeliği madde 78). Geçici depolama yerlerinde bulunan eşyanın geçerli veya zorlayıcı nedenler dışında ziyanından, hasara uğramasından veya değiştirilmesinden doğan mali sorumluluk işleticilere aittir. Bu sorumluluk söz konusu eşyaya ait gümrük vergilerinin gümrük idaresine ödenmesini de kapsar. Sorumlular hakkında duruma göre ayrıca 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu hükümleri uyarınca kovuşturma yapılır (Gümrük Yönetmeliği madde 514).

Taşıyıcının, gönderen ile yaptığı sözleşmede gümrük idaresine teslim etmeyi taahhüt ettiği ve dolayısıyla gümrük idaresine teslim ile sorumluluğunun sona erdiği durumda, gümrük idaresinin eşyanın muhafazasıyla ilgili yükümlülükleri devreye girmektedir. Eşyanın gümrüğe sunulmasından sonra geçici depolama yerine alındığı durumlarda, Gümrük Kanunu ve Yönetmeliğinin yukarıdaki madde hükümlerinden de anlaşılacağı üzere, geçici depolama işleticisinin eşyanın ziyanından, hasara uğramasından veya değiştirilmesinden doğan sorumluluğu başlamaktadır. Geçici depolama işleticisinin bu sorumlulukları yanında, gümrük idareleri, geçici depolanan eşya için, eşyanın geçici depolanmasından doğan yükümlülüklerden birinin yerine getirmemesi halinde, tahakkuk edebilecek gümrük vergilerinin ödenmesini sağlamak üzere eşya sahibinden teminat isteyebilir.

Eşyanın gümrüğe sunulmasından sonra, antrepo rejim beyanı çerçevesinde, antrepoya konulduğu durumda da gümrük idaresinin

eşyanın muhafazasıyla ilgili yükümlülükleri devreye girmektedir. Antrepo işleticisi; gümrük antreposunda bulunduğu süre içerisinde eşyanın gümrük gözetimi altında bulunmasını sağlamaktan, gümrük antrepo rejimi kapsamında eşyanın muhafaza edilmesiyle ilgili yükümlülükleri yerine getirmekten ve izinde belirtilen özel şartlara uymaktan sorumludur (Gümrük Kanunu madde 96). Ayrıca Gümrük Kanunu'nun 97'nci maddesi uyarınca kullanıcı da eşyanın antrepo rejimine tabi tutulmasına ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmekten her halükarda sorumludur. Antrepo işleticileri ve kullanıcıları; eşyanın gümrük antreposunda bulunduğu süre içerisinde gümrük gözetimi altında bulunmasını sağlamak, eşyanın iyi muhafaza edilmesi konusunda yükümlülüklerini yerine getirmek ve izinde belirtilen şartlara uymak zorundadır. Antrepo işleticileri ve/veya kullanıcıları, antrepolarına alınan eşyanın girerken gümrük idaresince tespit edilen miktarı üzerinden ve eğer tespit yapılmamışsa belgelerinde yazılı miktarları üzerinden, antrepodaki eşyanın değiştirilmesinden, gümrük idaresine karşı mali bakımdan sorumludur. Bu sorumluluk, eşyanın gümrük idaresince tespit olunan veya belgelerinde ve antrepo beyannamesinde yazılı miktarına ve cinsine göre eksiklik veya değişiklik ortaya çıkması halinde, bunlara ait gümrük vergilerinin ve cezalarının ödenmesini kapsar. Ancak; eşyanın tabiatından doğan kayıp ve firelerin, gümrüğün gözetimi ve denetimi altında, antrepoda yapılan işleme faaliyeti sonucu ortaya çıkan noksanlıkların, antrepo işleticilerinin ve kullanıcılarının kusur ve hatalarından meydana gelmeyen telef, kayıp, çalınma ve diğer haller dolayısıyla meydana gelen eksikliklerin, gümrük idaresine ispat edilmesi ve bunun idarece de kabul edilmesi halinde sorumluluk söz konusu olmaz (Gümrük Yönetmeliği madde 522).

> *Eşyanın gümrük idaresine sunulmasının, gönderilene teslim sayılıp sayılmayacağına dair doktrindeki 3 farklı görüş, gümrük mevzuatı ışığında değerlendirilmelidir.*

Taşıyıcının, gönderen ile yaptığı sözleşmede gümrük idaresine teslim etmeyi taahhüt ettiği ve dolayısıyla gümrük idaresine teslim ile sorumluluğunun sona erdiği durumda, geçici depolama işleticisinin eşyanın muhafazasıyla ilgili yükümlülükleri devreye girmektedir. Eşyanın gümrüğe sunulmasından sonra antrepo rejim beyanı çerçevesinde antrepoya konulduğu durumda da Gümrük Kanunu ve Yönetmeliğinin yukarıdaki madde hükümlerinden de anlaşılacağı üzere, antrepo işleticisinin eşyanın muhafaza edilmesiyle ilgili sorumluluğu başlamaktadır.

Eşyanın taşıyıcısı tarafından uluslararası taşınarak, gönderildiği ülkenin gümrük bölgesine getirilip, o ülkenin gümrük idaresine tesliminin, gönderilene teslim sayılıp sayılmayacağı konusunda doktrindeki üç farklı görüş ve Gümrük Mevzuatındaki hükümler dikkate alındığında, söz konusu meselenin çözümünde taraflar arasındaki sözleşmeden hareketle bir değerlendirme yapılması gerekmekte olup, bu durumda ilk aşamada tespiti gereken, sözleşmeye göre

taşıyıcının gümrüğe mi yoksa gönderilene mi teslim etmeyi taahhüt ettiği hususudur. Şayet taşıyıcının gümrüğe teslim etmeyi taahhüt ettiği sonucuna varılırsa, bu işlemin gerçekleşmesi ile taşıyıcının sorumluluğu son bulacak, eğer gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmişse, henüz teslim etme gerçekleşmediği için taşıyıcının sorumluluğu, gönderilene teslim edene kadar devam edecektir. Gümrük idaresine teslim kimi taraflarca gönderilene teslim olarak kabul edilmediğinden, taşıyanın sorumluluğu, malın gümrük idaresinde bulunduğu sürede de devam etmektedir. Bu durum ise haklı olarak birtakım şikayetlere neden olmaktadır. **Bu nedenle taşıyanın, gümrüğe malları tam ve hasarsız teslim ettiğini ispat etmesi halinde, gümrük tarafından malların gönderilene teslim edildiği ana kadar meydana gelen zararlardan taşıyıcının sorumlu olmayacağına ilişkin düzenleme yapılması uygun olacaktır.** Ayrıca gümrük mevzuatında, eşyanın tesliminde taşıyanın onayının aranacağına dair herhangi bir hüküm bulunmadığı ve Gümrük Yönetmeliği'nin "Eşyanın Teslimi" başlıklı 130'uncu maddesinin birinci fıkrası; "Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa teslim olunur. Bu kimseler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır..." hükmü birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşya, konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa teslim edilecektir.

KAYNAKÇA

ALP, Sedat, "*Malı Kim Teslim Edecek Tartışması Limanlarda Karmaşa Yarattı*", Basında Gümrük, Temmuz 2011

KOCABAY, Emel, "*Taşıyıcının Sorumluluğu*" Gümrük Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, Ankara, 2011

SEVEN, Vural, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu,* Yetkin Yayınları, Ankara, 2003

ZEYNELOĞLU, Ahmet, *Taşıma Hukuku*, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993

"*Deniz Ticaret Odası ile Yapılan Toplantıda İletilen Sorunlara İlişkin Bakanlığımız Değerlendirmeleri*", Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gümrükler Genel Müdürlüğü, 2011

KISALTMALAR

CIM : Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer Uniform rules concerning the contract for international carriage of goods by rail

CIV : Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer Uniform rules concerning the contract for international carriage of passengers by rail

CMR : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route. Convention on the contract for the international carriage of goods by road

COTIF : Convention relative aux transports internationaux ferroviaires. Convention for international carriage of goods and passengers by rail

TSHK : Türk Sivil Havacılık Kanunu

TTK / TK : Türk Ticaret Kanunu

DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI) 2012

M. Zafer KÖKSAL | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
zkoksal@gtb.gov.tr

Hamit BOZTEPE | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
H.Boztepe@gtb.gov.tr

I – GİRİŞ

Uluslararası ticaretin omurgasını oluşturan lojistik, ulaşımdan, depolamaya, kargo konsolidasyonuna, sınır kontrollerinden ülke içi dağıtıma ve ödeme sistemlerine kadar uzanan çeşitli kamu ve özel sektör kurumlarını içeren temel faaliyetleri kapsamaktadır. Günümüzde küresel arz zincirleri oldukça çeşitli ve karmaşık olduğundan, lojistik etkinliği, kamu hizmetlerine, yatırımlarına ve politikalarına bağlı olarak değişmektedir. Bu noktada, altyapının inşa edilmesi ve taşımacılık hizmetleri için düzenleyici bir rejimin geliştirilmesi ve gümrük işlemlerinde etkinliğin sağlanması hususlarında kamuya önemli bir rol düşmektedir.

> *"Lojistik etkinliği, kamu hizmetlerine, yatırımlarına ve politikalarına bağlı olarak değişmektedir."*

Dünya Bankası'nın 2007'den bu yana her iki yılda bir ürettiği Lojistik Performans Endeksi (LPI) raporunun, bu yıl üçüncüsü yayımlanmıştır. Bu yıl 155 ülke için oluşturulan LPI, uluslararası ticarette engellerin azaltılmasında karşılaşılan zorlukları ortaya koyarak liderlere, politika

yapıcılarına ve özel sektöre yön göstermesi için hazırlanmıştır.

Günümüzde ekonomik büyüme ve yoksulluğun azaltılmasında lojistik performansın büyük bir önem taşıdığı yaygın olarak kabul edilmektedir. Hükümetler, altyapıya yatırım yaparak ticareti kolaylaştırabilmektedir. Ayrıca lojistik sürdürülebilirlik için giderek önem kazanmaktadır. LPI, ilk kez bu yıl lojistik uygulamalarının çevresel etkilerini de içermektedir.

Genel olarak LPI, lojistik performansını ölçmek için basit, evrensel bir ölçüt sağlamaktadır. Dünya Bankası ve diğer uluslararası organizasyonlar ile ticaret uzmanları, politika yapıcılar ve uygulayıcılar gelişmekte olan ülkelerde ticaretin kolaylaştırılması faaliyetlerinde LPI'yi kullanmaktadırlar.

LPI, lojistik performansın 1'den (en kötü) 5'e (en iyi) kadar puanlanan çok boyutlu bir değerlendirmesidir. Endeks 155 ülkenin lojistik profillerini karşılaştırmak için 1.000 civarında uluslararası nakliye acentesi tarafından yapılan 6.000'den fazla bireysel ülke değerlendirmelerini kullanmaktadır.

Rapor 143 ülke için çeşitli yurtiçi performans göstergelerini de içermektedir. Ankete katılanların altyapı kalitesi, temel hizmet performansı, izin işlemlerinin kolaylığı, zaman, maliyet ve ithalat ve ihracat tedarik zincirlerinin güvenilirliği konularındaki değerlendirmeleri alınmıştır. Bu göstergeler, ülkelerin sadece liman ve sınırlarında değil ülke içindeki lojistik kısıtlarının belirlenmesinde kullanılmaktadır.

Anket iki kısımdan oluşmaktadır. İlk kısmında (uluslararası), ankete katılanlar sekiz önemli yurtdışı pazarda lojistik performansın altı kilit bileşenini değerlendirmektedir. Bunlar;

- Gümrük süreçlerinin verimliliği (bileşen 1)
- Ticaret ve taşımacılıkla ilgili altyapının kalitesi (bileşen 2)
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat gönderebilme kolaylığı (bileşen 3)
- Lojistik hizmetlerin kalite ve yeterliliği (bileşen 4)
- Sevkiyatların izleme ve takip edilebilirliği (bileşen 5)
- Alıcıya zamanında ulaşan sevkiyatların sıklığı (bileşen 6)

Raporun ikinci kısmında (yurtiçi) ise katılımcılar kendi ülkelerindeki lojistik performans hakkında, nitel ve nicel zaman ve maliyet bilgilerinin bir karışımını içeren detaylı veri sağlamaktadırlar. Bu nedenle, yurtiçi bölümü ülkelerin lojistik ortamları, temel lojistik süreçleri ve kurumları ve zaman ve maliyet performansına ilişkin daha detaylı bilgileri içermektedir. Bu yaklaşım sınır ve limanları içermemekte, ülke içindeki lojistik kısıtlarını ele almaktadır. Yurtiçi bölümü, dört ana faktör grubu olan altyapı, hizmetler, sınır işlemleri ve süresi ve tedarik zinciri güvenilirliği bağlamında ülkenin performansını analiz etmektedir.

II - 2012 YILI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ

Günümüzde ülke ve ülke grupları geleceğe yönelik lojistik politikaları kabul etmişlerdir. Bu anlamda Güney Afrika'da, devlet yıllık bir lojis-

tik raporu yayınlamaya başlamış, Endonezya ve Malezya ulusal lojistik stratejileri geliştirmişlerdir. Çin, lojistik kalkınma için bir büro oluşturan birkaç ülkeden biri olmuştur. ABD ise 2011'de Ticaret Odası ile işbirliği yaparak Arz Zinciri Rekabetçiliği Konseyini hayata geçirmiştir.

Bu tür kamu destekleri lojistik hizmet sağlayıcılarının önemini ortaya koymaktadır. Uluslararası ticarette küresel lojistik ağı deniz nakliye, hava nakliye, kara taşımacılığı, ve depolamayı içermektedir. Küresel tedarik zincirlerinin kesintiye uğramaması için ise lojistik hizmet sağlayıcılarının hem entegre olmaları hem de çeşitlenmeleri gerekmektedir.

Unutulmamalıdır ki, bir tedarik zinciri en zayıf halkası kadar güçlüdür. Sadece bir alandaki ilerleme, herhangi başka bir alandaki eksikliği her zaman telafi edemeyebilir. Bu nedenle politika yapıcılar en zayıf halkayı güçlendirmek için müdahale etmeli ve reformları başlatmalıdır.

2012 LPI'den Kilit Bulgular

Önceki iki raporda olduğu gibi, 2012 raporunda da yüksek gelirli ülkeler ilk 10 sırada yer almıştır (Tablo 1). 2010 ve 2012 yıllarında ilk 10'da yer alan ülkeler hemen hemen aynıdır. Çeşitli küresel ve bölgesel tedarik zincirlerinde önemli yer işgal eden bu ülkeler, lojistik sektöründe kilit oyuncular olarak görülmektedir.

Tersine, en alt sırada yer alan 10 ülke'nin hepsi düşük gelirli ülkeler olup, coğrafi olarak 8'i Afrika Kıtasında yer almaktadır. Coğrafi engellerle birlikte, sürekli kargaşa, silahlı çatışma ve doğal afetler bu ülkelerin piyasalara erişimini engellemiş ve böylece küresel arz zincirlerine katılımları kısıtlanmıştır.

Tablo 1: Lojistik Performans Endeksinde İlk 10 Ülke

Ülke	LPI Sırası	LPI Puanı
Singapur	1	4,13
Hong Kong	2	4,12
Finlandiya	3	4,05
Almanya	4	4,03
Hollanda	5	4,02
Danimarka	6	4,02
Belçika	7	3,98
Japonya	8	3,93
ABD	9	3,93
İngiltere	10	3,90

Üst ve alt orta gelirli ülkelerden oluşan geniş orta gelir grubunda ise beklenildiği gibi bazı hızlı büyüyen yükselen ekonomilerin LPI sıralamasının üst yarısına hakim olduğu görülmektedir (Tablo 2). 2012 LPI sıralamasında 27. sırada yer alan Türkiye'nin, en iyi ilk 10 üst orta gelirli ülke sıralamasında Güney Afrika ve Çin'den sonra 3. sırada geldiği görülmektedir.

Tablo 2: Lojistik Performans Endeksinde En İyi İlk 10 Üst Orta Gelirli Ülke

Ülke	LPI Sırası	LPI Puanı
Güney Afrika	23	3,67
Çin	26	3,52
Türkiye	27	3,51
Malezya	29	3,49
Bulgaristan	36	3,21
Tayland	38	3,18
Şili	39	3,17
Tunus	41	3,17
Brezilya	45	3,13
Meksika	47	3,06

Lojistik puanları yüksek gelirli ülkelerde düşük gelirli ülkelere göre ortalama %45 daha fazla-

dır. Bu fark beklenen bir durumdur. Düşük gelirli ülkelerde altyapı miktarı ve kalitesinin yanı sıra insani, teknik ve finansal kapasite alanlarında ciddi engeller bulunmaktadır. Tüm bu faktörler, teknik seviyede karmaşık olan ve verimli işleyebilmesi için kamu ve özel sektör katkısına ihtiyaç duyan lojistik sektörünü olumsuz olarak etkilemektedir.

> *2010 yılı uluslararası LPI genel sıralamasında 3,22 puanla 39'uncu sırada yer alan Türkiye, 2012 LPI sıralamasında puanını 3,51'e yükselterek 27'nci sıraya yükselmiştir.*

Raporda LPI puanlarına göre ülkeler, eşit sayıda ülke içeren 5 gruba ayrılmıştır. Alt grup en düşük LPI puanlı ülkelerden, üst grup ise en yüksek LPI puanlı ülkelerden oluşmaktadır. Bu 5 grup, daha önceki raporlarda yapıldığı gibi LPI puanlarının dağılımına göre 4 kategoriye ayrılmıştır:

Lojistikte Kötü Olan Ülkeler: En az gelişmiş ülkelerdeki gibi ciddi lojistik kısıtları olan ülkeleri kapsar (Alt LPI Grubu).

Kısmen İyi Performans Gösterenler: Genellikle düşük ve orta gelirli ülkelerdeki gibi belirli düzeyde lojistik kısıtları olan ülkeleri kapsar (3. ve 4. LPI Grubu).

İstikrarlı Performans Gösterenler: Lojistik performansı, bulunduğu gelir grubundaki ülkelerin çoğundan daha yüksek puanlanan ülkeleri kapsar (2. LPI Grubu).

Lojistik Dostu: Yüksek performanslı ve çoğu yüksek gelirli olan ülkeleri kapsar (Üst LPI Grubu).

Daha önceki raporlarda olduğu gibi 2012 raporunda da yüksek gelirli ülkeler ilk 10 sırada yer almıştır. Sıralamada Singapur 4,13 puanla birinci olurken; Burundi 1,61 puanla sonuncu olmuştur. 2010 yılı uluslararası LPI genel sıralamasında 3,22 puanla 39'uncu sırada yer alan Türkiye, 2012 LPI sıralamasında puanını 3,51'e yükselterek 27'nci sıraya yükselmiştir.

Lojistik Performansı Tek Gecede Gelişme Kaydetmez

Günümüzde ticaretin kolaylaştırılması, ekonomik kalkınma için hayati önem arz etmektedir. Daha iyi lojistiğe sahip ülkeler, daha hızlı büyüyebilmekte, daha rekabetçi olabilmekte ve yatırımlarını artırabilmektedir. Bugün düşük gelirli ülkelerde lojistik performansının artırılması ticaret hacmini %15 civarında geliştirebilmektedir (Hoekman ve Nicita, 2011).

Lojistik performansında sürekli gelişim sağlanabilmesi için politika yapıcıları ve özel sektör paydaşlarının uzun vadede, kapsamlı reformlar gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Ürünlerin piyasaya daha etkin, güvenli ve ekonomik olarak taşınması için ülkeler işlem maliyetlerini düşürmeli, ticareti destekleyen politikaları kabul etmelidir. Böylece ihracatta daha rekabetçi hale gelebilirler. Bu anlamda ticareti kolaylaştırıcı reformlar uluslararası ticarette rekabetçiliği desteklemektedir (Reis ve Farole, 2012).

Genel lojistik performansı geliştikçe, gümrük ve diğer sınır kurumları diğer unsurlara göre daha hızlı gelişmektedir. Diğer gruplara göre son iki grupta "altyapı" bileşeninin geri kalmış durumda olduğu görülmektedir. Bu durum gelişmekte olan ülkelerde fiziki altyapı yatırımlarının devam eden bir ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

> *2007-2012 döneminde en alt iki grupta en hızlı gelişen iki bileşen, gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin etkinliği ile lojistik ticaret ve taşımacılık ile ilgili altyapı kalitesidir.*

2007-2012 döneminde en alt iki grupta en hızlı gelişen iki bileşen, gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin etkinliği ile lojistik ticaret ve taşımacılık ile ilgili altyapı kalitesidir.

Türkiye'nin de içinde bulunduğu üst orta gelirli ülkeler en hızlı gelişimi "lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi"nde göstermiştir.

Lojistik Farklılık Devam Etmektedir

Ortalamada, yüksek gelirli ülkelerin fakir ülkelere göre LPI puanları daha yüksektir. Lojistik puanları yüksek gelirli ülkelerde düşük gelirli ülkelere göre ortalama %43, alt orta gelirli ülkelere göre %34 ve üst orta gelirli ülkelere göre%24 daha fazladır.

Tek Başına Gelir, Lojistik Performansı Açıklamamaktadır

Devam eden lojistik farklılığa rağmen, tek başına gelir belirli gelir gruplarında yer alan ülkelerin lojistik performansının neden farklılaştığını açıklamamaktadır. Bu durum özellikle düşük ve orta gelir grupları için daha belirgindir. Yüksek gelirli ülkeler ağırlıklı olarak en üst dilimde yoğunlaşmışken, diğer gelir gruplarındakilerin dilimlere daha fazla dağıldığı görülmektedir. Üst ve alt orta gelirli ülkelerin alt LPI diliminde üst dilime kadar sıralandığı görülmektedir.

Bulunduğu gelir grubuna göre yüksek gelirli olmayıp en üst düzeyde performans gösteren ülkeler Vietnam, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'dır. Türkiye'nin de bu grupta yer aldığı söylenebilir. Gelir grubuna göre yüksek gelirli olmayıp en kötü performans gösteren ülkeler ise Cibuti, Kongo Cumhuriyeti, Irak, Angola, Küba, Karadağ, Libya, Gabon, Venezüella ve Rusya Federasyonu'dur. Bu dağılım lojistik performansında gelir kadar politikanın da etkili olduğunu göstermektedir.

III - LOJİSTİK PERFORMANSIN AYRIŞTIRILMASI

6 temel bileşen için LPI puanları ve ülke sıralaması, yabancı lojistik uzmanlarınca sağlanan bilgilerden oluşan anketin uluslararası kısmından gelmektedir.

Yurtiçi LPI'de ise anket katılımcıları faaliyet gösterdikleri ülkedeki lojistik ortam hakkında değerlendirmeler yapmışlardır. Bu nedenle, yurtiçi bölümü ülkelerin lojistik ortamları, temel lojistik süreçleri ve kurumları ve zaman ve maliyet performansına ilişkin daha detaylı bilgileri içermektedir. Bu yaklaşım sınır ve limanları içerme-

mekte, ülke içindeki lojistik kısıtlarını ele almaktadır. Yurtiçi bölümü, dört ana faktör grubu olan altyapı, hizmetler, sınır işlemleri ve süresi ve tedarik zinciri güvenilirliği bağlamında ülkenin performansını analiz etmektedir.

> *Tek başına gelir belirli gelir gruplarında yer alan ülkelerin lojistik performansının neden farklılaştığını açıklamamaktadır.*

Altyapı

Ankete katılanlar, üst grupta yer alan ülkelerin altyapısına, diğer gruplarda yer alan ülkelere göre daha çok puan vermişlerdir. Diğer dört grup arasındaki farklılık, özellikle kara ve demiryolu bağlantıları için, daha az dikkat çekicidir. Ayrıca, her ne kadar altyapı gelişmekte olan ülkelerde halen bir lojistik kısıt olsa da, geliştiği görülmektedir. 2010'dan beri birçok altyapı türünde memnuniyet artmıştır. Tüm LPI gruplarında katılımcılar en çok "bilgi ve iletişim teknolojisi"nden memnun kalmışlardır. Tersine demiryolları altyapısında ise genel bir memnuniyetsizlik olduğu görülmektedir.

Hizmetler

Temel lojistik hizmetlerinin yeterliliği ve kalitesi tüm ülke performansında önemli bir belirleyicidir. En alt üç LPI grubunda bulunan ülkeler için taşımacılık acentelerine diğer hizmet sağlayıcılara göre daha yüksek puan verilmiştir. Demiryolu taşımacılığı ise demiryolu altyapısının puanına uygun olarak az puan almıştır.

Ayrıca, altyapıda olduğu gibi üst grupta yer alan ülkeler hizmet sağlayıcıların kalitesi ve yeterliliğinde en yüksek puanları almıştır. Önemli bir diğer nokta da üst grup dışındaki tüm gruplarda katılımcılar altyapı kalitesine göre hizmet sağlayıcılarından daha memnun kalmışlardır. 2012 LPI'de 2010'dan farklı olarak tüm LPI gruplarında demiryolu altyapısı ve demiryolu hizmetlerinden memnun olma düzeyinin dikkat çekici şekilde farklılaştığı gözükmektedir. Ancak her ikisi de düşük puan almıştır.

Sınır İşlemleri ve Süresi

LPI, sınır işlemleri ve sürelerine ilişkin pek çok göstergeyi içermektedir.

- İthalat ve ihracat süresi

Lojistik performansın faydalı ölçütlerinden biri, ticaret işlemlerinin tamamlanma süresidir. LPI araştırması ithalatta, liman ve havalimanı tedarik zincirlerinde teslim süresinin düşük performans gösteren ülkelerde yüksek performans gösteren ülkelere göre 3,5 kat fazla olduğunu göstermektedir. Karayolu tedarik zincirlerinde bu fark yaklaşık 3 kat fazladır. Her iki durumda da bu süreler mesafe ile ilişkilidir (korelasyon katsayısı 0,6'dır). Bu ilişki, coğrafi engellerin ve iç taşımacılık piyasalarının bazı ülkeler için ciddi zorluklar teşkil etmeye devam ettiğini göstermektedir.

Coğrafyanın, ithalat teslim sürelerini etkileyen tek faktör olmadığı açıktır. Özellikle ithalat tarafında sınır işlemlerinin her boyutunda harca-

nan sürenin azaltılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Düşük performans gösteren ülkelerde sınır yönetimi reformunda süregelen çabaların fiziksel muayene oranı, işlemlerin fazlalığı ve bürokrasi üzerine odaklanması gerekmektedir. Tüm ülke gruplarında gümrüklerde geçen süre toplam ithalat süresi içerisinde küçük bir orana sahiptir. Fakat gümrükte geçen süre eşyalar fiziki kontrole tabi tutulduklarında ciddi şekilde uzamaktadır. Temel gümrük işlemleri, tüm ülke gruplarında ciddi şekilde birbirine yakınsamaktadır. Fakat fiziksel kontrol, hatta farklı kurumlar tarafından aynı sevkiyatın defalarca kontrolü, düşük performans gösteren ülkelerde daha yaygındır.

> *Tüm ülke gruplarında gümrüklerde geçen süre toplam ithalat süresi içerisinde küçük bir orana sahiptir.*

Genellikle ihracat tedarik zincirlerinin işlem yükü, ithalat tedarik zincirlerine göre daha hafiftir. Dolayısıyla, ihracatta ithalata göre teslim süreleri daha kısadır. Ancak, lojistik performansın gelir gruplarına farklılaşmasına benzer şekilde ihracat teslim süreleri de farklılaşmıştır. Düşük gelirli ülkelerde yüksek gelirlilere göre ihracat teslim süresi 3-4 kat daha uzundur.

Teslim sürelerinin tersine gümrük işlemleri ülkelerde daha benzer hale gelmiştir. Gümrük işlemleri için en büyük performans farklılığının alt LPI grubuyla diğer gruplar arasında olduğu görülmektedir.

Gümrükler sınır yönetiminde yer alan tek kurum değildir. Ülkeler arasında gümrük işlemleri daha benzer hale gelse de birçok ülkede tedarik zinciri performansı gümrük dışında sınırlarda bulunan kurumlar tarafından kısıtlanmaktadır. Bu noktada, tüm sınır yönetimi idareleri arasındaki işbirliği (standartlar, sağlık, bitki sağlığı, taşımacılık ve veterinerlik kurumlarını içeren) ve yasal uyumluluğu sağlayan modern yaklaşımlar getirilmesi bilhassa çok önemlidir.

Gümrüklerden memnun olma derecesi, sınırda yer alan diğer kurumlara göre genel olarak daha iyidir. Gümrükler ve diğer sınır kurumları arasında memnun olma derecesi farkı özellikle "sağlık/bitki ve hayvan sağlığı" kurumları için dikkat çekicidir. "Kalite ve standartları denetleme kurumları"ndan memnun olma derecesi ise daha yüksektir. 2010 LPI sonuçları ile karşılaştırıldığında, üst LPI grubunda bulunan daha çok katılımcının gümrük idarelerinden (%62'den %68'e yükselmiş) ve sağlık kurumlarından (%57'den %59'a yükselmiş) memnun kaldığı, kalite ve standartları denetleme kurumlarından memnun kalma oranının ise değişmediği görülmektedir. Alt LPI grubunda ise memnun olma oranı üç sınır kurumu için de düşmüştür (gümrükler %26'dan %19'a; kalite ve standartları denetleme kurumları %24'ten %17'ye; sağlık kurumlarında ise %15'ten %11'e).

Bürokrasi ve Kırtasiyecilik

Bürokrasinin fazlalığı, sınırda koordinasyon eksikliği olduğunu ve bunun özel lojistik operatörlerine yüklediği yükü göstermektedir. Yüksek performans gösteren ülkelerde faaliyet gösteren operatörler düşük performans gösteren ülkelerdeki operatörlere göre daha az kamu

kurumuyla (yarı yarıya) karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu durum istenen belge sayısı için de geçerlidir: Yüksek LPI puanlı olan ülkelerde istenen ortalama doküman sayısı iki ya da üç iken düşük performanslılarda bu sayı dört ya da beşe çıkmaktadır.

2012 bürokrasi göstergelerinin 2010 yılıyla karşılaştırılmasından çıkan sonuç umut vericidir. İthalatçı ve ihracatçılar, temasa geçmek zorunda oldukları kurum sayısı üst LPI grubu hariç azaldığını belirtmiştir. Ayrıca tüm LPI grupları için ihracat ve ithalatta gerekli belge sayısı azalmıştır.

Dokümantasyonun basitleştirilmesi, ticaretin kolaylaştırılması gündeminde her zaman önde yer alan bir konu olmuştur. Bu durum pek çok girişimi tek pencere sistemini kurmaya yöneltmiştir. Doing Business'deki göstergeler gibi bazı iş çevresi göstergeleri bu konudaki basitleştirmelere büyük önem vermektedir. Ancak, belge ve işlemlerin basitleştirilmesi ve tek pencere girişimleri, sınır yönetiminin diğer boyutlarındaki zayıflıkları (altyapı eksiklikleri) ele almadan yeterli olmayabilir. Bunun yanında, sınır yönetiminin ve daha genel olarak yazılım ve fiziki altyapının geliştirilmesi de önemlidir.

- Gecikmeler, güvenilirlik ve hizmet sunumu

Düşük performanslı olmanın bazı nedenleri hizmet kalitesi ile gümrükleme işlemlerinin maliyet ve hızı gibi ülkenin tedarik zincirinin içinde bulunan problemlerden doğabilir. Ancak dolaylı olarak deniz yollarına bağımlı olmak gibi bazı nedenler yurtiçi tedarik zinciri dışında ortaya çıkmakta ve ülkenin kontrolü altında olmamaktadır.

LPI veri kümesi, doğrudan yurtiçi hizmetler ve kurumların performansı ile ilgili olmayan gecikmelerin olası kaynakları üzerine detaylı bilgiler sağlamaktadır.

En iyi ve en kötü performans gösteren ülkeler arasındaki fark LPI'nin beş gecikme kategorisinde belirgin olmakla birlikte zorunlu depolama, deniz yolu ile taşımacılık ve rüşvet alanlarında oldukça fazladır. Gecikmeler ve beklenmeyen maliyetler düşük puanlı ülkelerde oldukça yaygındır. Daha da kötüsü, gecikme sıklığı LPI diliminin genelinde artmaktadır. Alt grupta katılımcıların % 60'ı sevkiyatların sık sık ya da her zaman zorunlu depolama veya yükleme öncesi muayene nedeniyle geciktiğini belirtmiştir.

Üst LPI grubunda katılımcıların çoğu ithalat ve ihracat sevkiyatlarının neredeyse her zaman zamanında geldiğini belirtmiştir. Alt grupta ise bu oran ihracatta 2/3, ithalatta 1/3 olarak belirlenmiştir.

Dünya Bankası bölgelerine göre sevkiyatların sık sık ya da neredeyse her zaman planladığı gibi teslim edildiğini belirten katılımcı oranlarına da raporda yer verilmiştir. Buna göre katılımcıların %59'u Güney Asya'da (en düşük performans gösteren bölge) ve %75'i Doğu Asya ve Pasifik'te (en yüksek performans gösteren bölge) ihracat sevkiyatlarının genelde ya da neredeyse her zaman planlandığı zamanda teslim edildiğini belirtmişlerdir. İthalat performansı ise daha geniş bir şekilde değişmektedir. Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da (en düşük performans gösteren bölge) katılımcıların %34'ü, Avrupa ve Orta Asya'da (en yüksek performans gösteren bölge) ise %60'ı ithalatta sevkiyatların sık sık ya da neredeyse tam zamanında planlandığı zamanda teslim edildiğini belirtmiştir.

Bu veriler bir rekabetçilik göstergesi olan coğrafi öngörülebilirlik farklılıklarına ilişkin fikir vermektedir. Coğrafi öngörülebilirlik farklılığının arttığı görülmektedir. 2010 LPI'den beri sevkiyatların sık sık veya neredeyse her zaman planlandığı zamanda teslim edildiğini belirten katılımcıların oranı Doğu Asya ve Pasifikte ithalatta %41'den %56'ya, ihracatta ise %26'dan %75'e yükselmiştir.

Kalite de özel şirketler ve müşterileri için oldukça önemli bir kriterdir. 2012 LPI, düşük ve yüksek performans gösteren ülkeler arasında sevkiyat kalitesi farklılığının oldukça büyük olduğunu ortaya koymuştur. Üst LPI grubunda sevkiyatların sadece %15'inin kalite kriterlerini sağlamadığı, en kötü puan ülkelerde ise bu oranın iki kattan daha fazla olduğu (%35) görülmektedir.

IV - TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI VE LOJİSTİKTE YENİ FIRSATLAR

2007 raporunun yayınlanmasından bu yana, lojistik önceliklerinin hem küresel hem de ülke düzeyinde, özellikle dar gelirli ülkeler düzeyinde değiştiği görülmektedir. Günümüzde lojistik etkinlik ve ticaretin kolaylaştırılması konuları, politika yapıcılarının, özel firmaların ve uluslararası örgütlerin gündemlerinin üst sıralarında yer almaktadır. Birçok gelişmekte olan ülke, tedarik zinciri etkinliği ile ticaretin ve taşımacılık hizmetlerinin kolaylaştırılması için reformlar yapmaya başlamıştır.

Uluslararası topluluk bu çabaları desteklemektedir. Lojistik ve ticaretin kolaylaştırılması ile ilgili projeler Dünya Bankası portföyünün %10'unu oluşturmaktadır. Dünya Bankası, 2010 yılında düşük gelirli ülkelerde ticaretin kolaylaştırılması ve lojistiği amaçlayan projelere teknik yardım girişimini başlatmıştır. Ayrıca, Asya, Afrika ve Amerika'da bulunan bölgesel kalkınma bankaları da bu konudaki çabalarını artırmıştır. Diğer taraftan Doha Round'undaki katılımcılar yeni ticareti kolaylaştırıcı önlemlerin Dünya Ticaret Örgütü anlaşmasında yer alması konusunda mutabakata varmıştır.

Ancak, küresel farkındalıktaki bu artışa rağmen lojistik ve ticareti kolaylaştırıcı önceliklerin ya ülkeler tarafından, ya da bölgesel olarak küçük ve aralarında uyum bulunan ülke gruplarınca uygulamaya koyulduğu görülmektedir. Çünkü ülkeler değişik reform ve gelişmelere ihtiyaç duymaktadır.

Altyapı

Ticaretle ilgili alt yapı yatırımları, kamu girişiminin doğrudan yatırım ya da kamu özel ortaklıkları yoluyla en yerleşik olduğu alandır. LPI anketleri, OECD ülkeleri ve gelişmekte olan ülkeler arasında algılanan altyapı performansı bakımından büyük bir farklılık göstermektedir.

İlk olarak, her ne kadar bilişim ve iletişim teknolojileri ticaret işlemleri için hayati olsa da endişelenmek için önemli bir neden değildir. Tüm gelir grupları arasında kalite ve kullanılabilirliği yüksektir.

İkinci olarak, en düşük iki LPI diliminde, Güney Asya ile Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da kara yolu kalitesi ile ilgili endişeler yüksektir.

Üçüncü olarak zayıf demiryolu altyapısının devam etmektedir. Demiryolu kalitesinin yük-

sek veya çok yüksek olduğunu belirten katılımcıların sayısı diğer altyapı alanların yarısıdır. Demiryolu altyapısından memnun olanların en fazla olduğu yer Orta Doğu ve Kuzey Afrika ile Avrupa ve Orta Asya'dır. Ancak bu bölgelerde de demiryolu altyapısına, diğer altyapılara göre daha düşük puan verilmiştir. Bu nedenle, sadece temel nitel değişiklikler, demiryolu lojistiğinin performans ve kalite olarak geliştirebilecektir. Örneğin, karayolu ve konteyner taşımacılığı ile rekabet eden demiryolu taşımacılığı olan ülke sayısı çok azdır.

Şaşırtıcı şekilde, liman lojistiği ile ilgili endişelerin yüksek olmasıdır. 2012 LPI'de gelişmekte olan bölgelerin tümünde ve en yüksek LPI dilimi dışındaki tüm gruplarda liman altyapısından memnun olmayanlar oldukça çoktur. Bu durum ise kolaylaştırıcı önlemlere rağmen birçok eski limanın fiziki sınırlarına ulaşmış olmasıyla açıklanmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki liman altyapısı memnuniyetsizliğinin iki temel kaynağı bulunmaktadır:

- Kapasite eksikliği, yatırım eksikliği ve küresel finansal kriz nedeniyle özel sektör katılımının azalması.
- Tamamlanmamış ya da eksik kalmış reformlar nedeniyle mevcut tesislerdeki verimsiz işlemlerin zayıf performansa ve yapay tıkanıklığa neden olması.

Bu nedenle yeni kapasite yatırımlarından önce liman işlemlerinin verimliliğini artıracak reformlara öncelik verilmelidir.

Gelişmekte Olan Ülkelerde Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi

Gündemin diğer önemli bir konusu da lojistiğin ve ticareti destekleyen hizmetlerin geliştirilmesidir. Bunların kalitesi ticaret ve taşımacılığın kolaylaştırılmasının merkezinde yer almaktadır.

Bazı yükselen ülkeler, lojistik hizmetlerin gelişiminde çeşitliliği bir fırsat olarak görerek, kendilerini bölgelerinde lojistik bir merkez olarak konumlandırmıştır. Örneğin, Fas 2011 yılında lojistik gelişim için bir kurum kurmuştur. Tanger Med limanına yapılan yatırımların başarılı olması, ülkenin taşımacık ve lojistik tesis ve hizmetlerini, kendi ekonomisinin ötesine geçirecek bir politika izlemesine neden olmuştur. Benzer stratejiler, Malezya ve Panama gibi yerlerde de uygulanmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde etkinsizliğin iki temel nedeni, hizmetlerin bölünmüş, yerel piyasaların ise küçük olmasıdır. Küresel tedarik zincirlerinin entegrasyonunu bozan bölünmenin birçok nedeni vardır. Bunlardan biri fonksiyonları bölen politikalardır. Örneğin, belli düzenlemeler halen gümrük müşavirlerinin taşımacılık hizmeti veren tedarikçilerden bağımsız olmasını gerektirmektedir.

2010 LPI'den beri, nakliye piyasası, hizmet reformlarının ana odaklarından biri olmuştur. Nakliye anketleri, ülkeler arasındaki navlun maliyeti farklılıklarının, taşımacılık hizmeti sağlayan tedarikçi piyasasının verimsizliğinden ve dış rekabeti engelleyen düzenlemelerden kaynaklandığını göstermektedir.

Ulusal ve bölgesel düzenleyiciler, özellikle piyasaya girişi kısıtlayan engellerin kaldırılma-

sı yoluyla güvenli, yüksek kaliteli hizmetlerin gelişmesine yardımcı olacak güdüleri oluşturmalıdırlar.

Sınır Yönetiminin Koordinasyonu

2010 ve 2012 LPI verileri gümrük işlemlerinin zaten düzeldiğini göstermektedir. Varış öncesi bildirim, online başvuru ve sonradan kontrol yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu gelişmeler hiç kuşkusuz, Dünya Gümrük Örgütü ve Dünya Ticaret Örgütü'nün teknik yardım ve kapasite geliştirme destekli prensiplerinin kademeli olarak yaygınlaştırılmasından kaynaklanmaktadır.

Ancak, gümrükler sınır yönetiminde yer alan tek idare değildir. Kalite ve standart denetimi ve sağlık ve bitki sağlığı denetleme kurumlarındaki gecikme ve beklenmeyen problemler de en az gümrük işlemleri kadar tedarik zinciri problemleri yaratmakta ve böylece genel lojistik performansı zayıflatmaktadır.

Eşyaların kontrolünde daha bütünsel bir yaklaşım oluşturulması yeni gündemin önemli bir unsurudur. Bu; **standartlar, sağlık, bitki sağlığı, taşımacılık ve veterinerlik kuruluşlarını içeren tüm sınır yönetimi kurumları arasında daha iyi işbirliği ve yasal uyumluluk için modern yaklaşımlar getirilmesini gerektirmektedir. Gümrük idaresinin yüksek düzeyde otomasyonu ve eşya kontrollerinde seçimi risk yönetimi prensiplerine göre yapılmasının katkısı, diğer devlet kurumlarının içerdikleri riski göze almadan tüm ithal eşyasını kontrol etmesi ya da otomasyonda olmaması durumunda oldukça azdır.**

Bu noktada, formalite ve işlem sayısının azaltılması, ticaretin kolaylaştırılmasının temel aracı olmaktadır. Artık ülkeler, kurum sayısını ya da en azından bu kurumlarla fiziki olarak karşılaşma sayısını azaltmaya çalışmaktadırlar.

Bu bütünsel yaklaşım yeni sınır yönetimi yaklaşımlarını ortaya çıkarmıştır. Bunlardan biri ulusal, elektronik tek pencere sistemidir. Bu tip girişimler, işlemleri kısaltarak maliyetleri ve zamanı düşürmektedir. Aynı durum, iki ülkenin kurumsal işlemlerini harmonize etmeyi ve aralarında bilgi ve kaynakların paylaşımını amaçlayan tek durakta sınır noktaları (one stop border posts) gibi girişimler için de geçerlidir.

Ancak, bu yeni yaklaşımların gerçekleştirilmesi oldukça karışıktır. Çünkü, genelde farklı çıkarları olan, hatta farklı ülkeleri temsil eden birçok kurum olması, sürekli kurumsal bir reformun yapılmasında ve hangi kurumun koordinasyonunda olacağının belirlenmesi konularında zorluklar çıkarmaktadır.

Bölgesel Kolaylaştırma ve Entegrasyon

Bölgesel entegrasyon girişimleri başlangıçta ticareti ve taşımacılığı kolaylaştırmayı amaçlamıştır. Komşular arasında yapılan ticaretin çoğu karayolu taşımacılığı koridorları üzerinden yapılmaktadır. Lojistik dostu olmayan ülkelerin çoğu küçük ekonomilerdir ve genellikle denize kıyısı olmayan ve çatışma ortamından yeni çıkmış, daha büyük komşu ülkeler ile kurulmuş ticaret ve transit sistemlerine bağımlı ülkelerdir. Bu vakalar, ihracata dayalı aktiviteleri sürekli hale getirme ve lojistik maliyetleri düşürmeye yardım etmek için uluslararası toplum tarafından acilen dikkate alınması gereken durumlardır. Dünya Bankası, bu tip 14 kolaylaştırma

ve entegrasyon projesini desteklemektedir.

Gelişmekte olan ülkelerin birçoğu 30 yıl veya daha fazla süre önce oluşturulmuş olan transit rejimlerinde kapsamlı değişiklikler yapmalıdır. Ayrıca, bu ülkelerde özellikle hizmetler ve sınır yönetimi olmak üzere diğer lojistik değişiklikler de yapılmalıdır.

"Küresel ticarette artan rekabet ortamında Kanada, LPI'nin ötesine geçerek yerel lojistik performansını gözlemlemeye çalışmıştır."

Reformlar için Ulusal Veriler

Lojistikle ilgili reformlar ve projelerde, politika yapıcıların, özel sektörün ve diğer paydaşların bilgilendirilmesi için güvenilir göstergelere ihtiyaç bulunmaktadır. Bu noktada, LPI ve LPI göstergeleri ülkeler arasında karşılaştırma yapılmasına olanak sağlarken, kriter olarak pek ayrıntı sunmamaktadır.

Daha fazla detay için ülkeler, yeni lojistik göstergeleri kullanabilmektedir (liman ve koridor göstergeleri gibi). Bazı faaliyetler için ise lojistik maliyetler ölçülebilmektedir. Bazı yüksek gelirli ve yükselen ekonomiler, sistematik olarak tedarik zinciri performansını ölçen devlet girişimleri ve ortaklık projelerine sahiptir. Örneğin Kanada, mikro düzeyde tedarik zinciri verilerini (maliyet, zaman ve güvenilirlik) toplamaya ve analiz etmeye odaklanmıştır. Küresel ticarette artan rekabet ortamında Kanada, LPI'nin ötesine geçerek yerel lojistik performansını gözlemlemeye çalışmıştır. Kanada'nın sınır kapıları ve tedarik zincirlerinin güvenilirliği sorgulanmış ve Ulaştırma Bakanlığı limanlar ve tedarik zincirinin etkinliğini ölçen performans göstergelerini kullanmaya başlamıştır. Kanada, bu göstergelerin performans hedeflerinin belirlenmesini ve ulusal politikaya rehberlik etmesini beklemektedir.

Diğer ülkeler ise talep tarafına odaklanıp, anket yoluyla (Finlandiya, Fransa, Almanya, Tayland) ya da mevcut istatistiklerin yeniden yorumlanması yoluyla (Brezilya, Almanya, Güney Afrika ve ABD) ülkenin temel faaliyetleri için üretim maliyetlerinde lojistiğin payına bakmaktadırlar.

Arz Zincirinin Sürdürülebilirliği ve Gelişmesi

Hem rekabetçilikte hem de sürdürülebilirlikte, lojistiğin önemi giderek artmaktadır. Lojistik, gıda tedarik zincirinin esnekliği ve performansı sayesinde doğrudan gıda güvenliğini, fiyatları ve yerel olarak bulunulabilirliği etkilemektedir.

Günümüzde lojistik, çevremizi ve iklim değişikliklerini daha doğrudan etkilemektedir. Bu noktada, ekonomik, çevresel ve sosyal amaçlar arasında nasıl daha sürdürülebilir bir dengenin sağlanacağı sorusu öne çıkmıştır. Bu bağlamda, yeşil lojistik yüksek gelirli ve yükselen ekonomilerde hızlı bir şekilde önemini artırmaktadır.

Lojistik ve navlunla ilgili faaliyetlerin, insanların neden olduğu karbon dioksit salınımının %15'inden fazlasını oluşturduğu hesaplanmaktadır (bunun bir kısmı fosil yakıt kullanımına bağlanmaktadır). Daha yakıt etkin araçlar ve

daha temiz uygulamalar daha iyi lojistik anlamına gelmektedir.

Bu noktada, Avrupa'da 20 yıldır uygulanan politikalar ve yeni teknolojiye yapılan büyük yatırımlar karbon monoksit, hidrokarbon ve nitrojen oksit salınımının azaltılmasına yardımcı olmuştur.

Lojistik Reform Matrisi

Reformlar, tutarlı paketler şeklinde gerçekleştirilmeli, süreklilik gerektirmektedir. Lojistik ile ilgili reformlar, ulaştırma politikaları ve yatırım, ticaret, endüstri, gümrük ve sınır yönetimi konularını içermektedir. Bu konuda politika yapılması, bu konularla ilgili kurumların sorumluluğundadır. Hiçbir ülkede bir lojistik bakanlığı yoktur. Bu nedenle tutarlı bir uygulama için özel sektörü de içine alan toplu bir çatı gerekmektedir. Kanada, Çin, Finlandiya, Almanya, Malezya ve Fas, bu tip konseyleri ya da benzer koordinasyon mekanizmalarını hayata geçirmiştir.

Lojistik reformlarında lider kurumun belirlenmesi yerel yapıya bağlıdır. Gelişmiş ve yükselen ekonomilerde, genelde ulaştırma kurumları koordinasyonu almaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde, ticaret ve ekonomik kalkınmayla ilgili kurumlar kolaylaştırma ve lojistik konularında başrolü oynamaktadır.

2012 LPI'si etkin lojistik için ön koşulları göstermektedir. Yüksek performans gösterenlerin hepsi, hizmet, altyapı ve etkin lojistik gelişimi ve tutarlı taşımacılık ve lojistik politikaları oluşturmak için güçlü bir kamu-özel kesim ortaklığı, politika yapıcılar, uygulayıcılar idareciler ve akademisyenler arasında iyi bir işbirliği oluşturmuş ve sürdürmüştür.

V- KRİTERLER İTİBARİYLE ULUSLARARASI LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİNDE TÜRKİYE'NİN DURUMU

2012 yılı Uluslararası Lojistik Performans Endeksinde 4,13 puanla Singapur birinci, 4,12 puanla Hong Kong ikinci, 4,05 puanla Finlandiya üçüncü ve 4,03 puanla Almanya dördüncü sırada yer alarak en iyi lojistik performansı gösteren ülkeler olmuştur.

2010 yılı uluslararası LPI genel sıralamasında 3,22 puanla 39'uncu sırada yer alan Türkiye, 2012 LPI sıralamasında bu puanını 3,51'e yükselterek, Çin'in ardından 27'nci sıraya yükselmiştir.

5.1. GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN VERİMLİLİĞİ

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre, Türkiye "Gümrük İşlemlerinin Verimliliği" alanında 2010 yılına göre **on dört sıra yükselerek** 3,16 puanla 155 ülke arasında **32'nci sırada** yer almıştır. Bu sıralamanın belirlenmesinde ankete katılanlara "Gümrük idaresini de içeren sınır kontrol kuruluşları tarafından yapılan gümrük işlemlerinin (işlem süreleri, işlem kolaylığı, formalitelerin öngörülebilirliği) verimlilik düzeyi nedir?" sorusu sorulmuş ve çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi olarak düzeyi belirlemeleri istenmiştir ("çok kötü"ye 1 puan, "çok iyi"ye 5 puan verilmiştir).

Türkiye bu alanda 3,16 puan almış ve verimlilik düzeyi ortanın üstü olarak değerlendirilmiştir. Singapur 4,10, Almanya ise 3,87 puan alarak gümrük kontrol işlemlerinin verimliliği konusunda "iyi" olarak değerlendirilmişlerdir. Güney Kore, Çin Halk Cumhuriyeti, Malezya ve

Polonya'nın söz konusu alanda ortanın üstünde performans gösterdikleri görülmektedir.

5.2. TİCARET VE TAŞIMACILIK İLE İLGİLİ ALTYAPININ KALİTESİ

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre, Türkiye "Ticaret ve Taşımacılık ile İlgili Altyapının Kalitesi" alanında 3,62 puanla **25'inci sırada** yer almıştır. 2010 yılı Endeksinde ise 3,08 puanla 39'uncu sırada yer almıştı. Bu sıralamanın belirlenmesinde ankete katılanlara "Ticaret ve taşımacılıkla ilgili altyapının (limanlar, demiryolları, karayolları, enformasyon teknolojileri gibi) düzeyi nedir?" sorusu sorulmuş ve çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi olarak düzeyi belirlemeleri istenmiştir.

Türkiye bu alanda 3,62 puan almış ve altyapı kalitesi iyiye yakın olarak değerlendirilmiştir. Birinci sırada yer alan Almanya 4,26, ikinci sırada yer alan Singapur ise 4,15 puan alarak ticaret ve taşımacılık ile ilgili altyapının kalitesi konusunda iyinin üzerinde olarak değerlendirilmişlerdir. Güney Kore, Çin Halk Cumhuriyeti ve Malezya'nın söz konusu alanda iyiye yakın düzeyde performans gösterdiği, Polonya'nın ise orta düzeyle kaldığı görülmektedir. Ülkemizin bu alanda rekabet edebilirliğinin yüksek olduğu değerlendirilmektedir.

5.3. REKABETÇİ FİYATLA SEVKİYAT GÖNDEREBİLME KOLAYLIĞI

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre, Türkiye "Rekabetçi Fiyatla Sevkiyat Gönderebilme Kolaylığı" alanında 2010 yılına göre **14 sıra yükselerek** 3,38 puanla 155 ülke arasında **30'uncu sırada** yer almıştır. Bu sıralamanın belirlenmesinde ankete katılanlara "...(ülke)'ye rekabetçi fiyatla sevkiyat gönderebilme kolaylığını değerlendirin" sorusu sorulmuş ve çok zor, zor, orta, kolay ve çok kolay olarak düzeyi belirlemeleri istenmiştir.

Türkiye bu alanda 3,38 puan almış ve uygun fiyatla sevkiyat gönderebilme kolaylığı ortanın üstü olarak değerlendirilmiştir. Singapur 3,99, Güney Kore ve Almanya ise 3,67 puan alarak "iyi"ye yakın performans göstermişlerdir. Çin Halk Cumhuriyeti, Malezya ve Polonya'nın söz konusu alanda ortanın üstünde ve ülkemizden daha iyi performans gösterdikleri görülmektedir.

5.4. LOJİSTİK HİZMETLERİNİN YETERLİLİĞİ VE KALİTESİ

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre, Türkiye "Lojistik Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi" alanında 2010 yılına göre **yedi sıra gerileyerek** 3,52 puanla 155 ülke arasında **26'ncı sırada yer almıştır.** Bu sıralamanın belirlenmesinde ankete katılanlara "...(ülke)'deki lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalite düzeyini (taşımacılık operatörleri, gümrük komisyoncuları gibi) değerlendirin" sorusu sorulmuş ve çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi olarak düzeyi belirlemeleri istenmiştir.

Türkiye bu alanda 3,52 puan almış ve lojistik hizmetlerin yeterliliği ve kalitesi "iyiye yakın" olarak değerlendirilmiştir. Almanya 4,09 ve Singapur 4,07 puan alarak "iyi"nin üstünde performans göstermişlerdir. Güney Kore'nin söz konusu alanda iyiye yakın ve ülkemizden daha iyi performans gösterdikleri görülürken; Çin Halk Cumhuriyeti, Malezya ve Polonya'nın ortanın üstünde ve ülkemize göre daha kötü per-

formans gösterdikleri görülmektedir. Ülkemizin bu alanda rekabet edebilirliğinin yüksek olduğu değerlendirilmektedir.

5.5. SEVKİYATLARIN İZLEME VE TAKİP EDİLEBİLİRLİĞİ

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre, Türkiye "Sevkiyatların İzleme ve Takip Edilebilirliği" alanında 2010 yılına göre **yirmi yedi basamak yükselerek** 3,54 puanla 155 ülke arasında **29'uncu sırada yer almıştır.** Bu sıralamanın belirlenmesinde ankete katılanlara "...(ülke)'ye gönderdiğiniz sevkiyatların izleme ve takip edilebilirlik düzeyini nedir?" sorusu sorulmuş ve çok kötü, kötü, orta, iyi ve çok iyi olarak düzeyi belirlemeleri istenmiştir.

Türkiye bu alanda 3,54 puan almış ve sevkiyatların izleme ve takip edilebilirliği iyiye yakın olarak değerlendirilmiştir. Almanya 4,05, Singapur 4,07 puan alarak "iyi"nin üstünde performans göstermişlerdir. Söz konusu alanda Güney Kore, Çin Halk Cumhuriyeti, ve Malezya'nın iyiye yakın; Polonya'nın ise ortanın üstünde oldukları görülmektedir. Söz konusu kritere göre Güney Kore 'nin ülkemizden daha iyi; Çin Halk Cumhuriyeti ve Polonya'nın daha kötü olduğu değerlendirilmektedir.

5.6. ALICIYA ZAMANINDA ULAŞAN SEVKİYATLARIN SIKLIĞI

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre, Türkiye "Alıcıya Zamanında Ulaşan Sevkiyatların Sıklığı" alanında 2010 yılına göre **4 sıra yükselerek** 3,87 puanla 155 ülke arasında **27'nci sırada** yer almıştır. Bu sıralamanın belirlenmesinde ankete katılanlara "Aşağıda listelenen ülkelere sevkiyat gönderdiğinizde bu sevkiyatların planlanmış ya da tahmin edilen zamanda alıcıya ulaşma sıklığı nedir?" sorusu sorulmuş ve hemen hemen hiç, nadiren, bazen, sık sık ve neredeyse her zaman olarak düzeyi belirlemeleri istenmiştir.

Türkiye bu alanda 3,87 puan almış, sevkiyatların alıcıya sıklıkla zamanında ulaştığı değerlendirilmiştir. Singapur 4,39 ve Almanya 4,32 puanla ilk sıralarda yer alırken Polonya ile Güney Kore'ye sevkiyatların sıklıkla zamanında ulaştığı değerlendirilmiştir. Söz konusu alanda Çin Halk Cumhuriyeti ve Malezya'nın ülkemizin ardında kaldıkları görülmektedir. Ülkemizin bu alanda rekabet edebilirliğinin yüksek olduğu değerlendirilmektedir.

VI- KRİTERLER İTİBARİYLE YURTİÇİ LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİNDE TÜRKİYE'NİN DURUMU

6.1. ÜCRET VE HARÇLARIN SEVİYESİ

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerindeki operasyonel lojistik çevresini (hava limanı, liman, karayolu, demiryolu, depolama/yükleme ve acenta ücretleri) en iyi tanımlayan seçeneği seçmeleri istenmiştir.

Sonuçlar incelendiğinde, Türkiye'nin en büyük sekiz ticaret partneri olan ülkelerde faaliyet gösteren anket katılımcılarının %91'inin Türkiye'deki deniz limanı ücretlerini yüksek ya da çok yüksek bulmadıkları görülmektedir. Havalimanı ücretleri irdelendiğinde, Türkiye'nin en büyük ticaret ortaklarında faaliyet gösteren katılımcıların Almanya ve Malezya'nın en büyük ticaret partnerlerindeki katılımcılara göre havalimanı ve karayolu ücretlerini daha ucuz; ele alınan diğer ülkelere göre ise daha pahalı buldukları görülmektedir.

Diğer taraftan ankete katılanların %33,33'ünün Türkiye'deki demiryolu ücretlerini yüksek bulduğu, bu oranın Almanya'da %75, Güne Kore, Singapur'da ve Polonya'da %0 olduğu izlenmektedir.

Yine depolama ve yükleme ücretlerinin karşılaştırma yaptığımız ülkelere göre oldukça yüksek bulunduğu, acente ücretlerinin ise anket katılımcılarının %25,93'ü tarafından yüksek ya da çok yüksek bulunduğu görülmektedir.

6.2. ALTYAPI KALİTESİ

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerindeki ticaret ve taşımacılık ile ilgili altyapının (limanlar, karayolları, havaalanları, enformasyon teknolojileri) kalitesinin değerlendirilmesi istenmiştir.

Türkiye'de demiryolu altyapı kalitesinin düşük/çok düşük olduğu cevabını verenlerin oranı %64 civarındadır. Bu oldukça kötü bir orandır. Katılımcıların hiçbiri ülkemizdeki depolama/yükleme altyapı kalitesine düşük ya da çok düşük cevabı vermemiştir.

6.3. HİZMETLERİN YETERLİLİĞİ VE KALİTESİ

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerindeki hizmetlerin yeterliliği ve kalitesinin değerlendirilmesi istenmiştir. Verilen cevaplara göre, ülkemizin demiryolları, gümrük idareleri, kalite ve standart denetim kurumları, sağlık ve bitki sağlığı denetleme kurumları ve gümrük komisyoncuları alanlarında hizmet kalitesi ve yeterliliğinin yüksek ya da çok yüksek olduğunu düşünenlerin oranının oldukça düşük olduğu görülmektedir. Hava taşımacılığı alanında ise katılımcıların %77,78'inin, deniz taşımacılığında ise %74,07'sinin hizmet kalitesi ve yeterliliğine yüksek/çok yüksek cevabını verdiği izlenmektedir.

6.4. İŞLEMLERİN VERİMLİLİĞİ

Bu alanda ankete katılanlara aşağıda listelenen işlemlerin verimliliğinin değerlendirilmesi istenmiştir.

Buna göre, ülkemiz için ihracatın teslimi ve kontrolünün etkin bir şekilde yapıldığını düşünenlerin oranının %92,59 olduğu, aynı oranın ithalat için ise %62,96 olduğu görülmektedir. Yüksek uyum düzeyi olan ticaret erbabı (onaylanmış kişiler) için hızlandırılmış gümrükleme etkinliği ise %51,85'tir. Gümrük kontrollerinin şeffaflığı konusunda Polonya'nın, düzenleyici işlem değişikliklerinde zamanında ve yeterli bilgi verilmesi alanında Almanya, Çin, Malezya ve Polonya'nın, ithalatın teslimi ve kontrolü alanında Çin ve Polonya'nın ülkemizden daha kötü performans gösterdiği görülmektedir. Genel anlamda Singapur, Güney Kore ve Almanya işlemlerin oldukça etkin yürüdüğü ülkelerdir.

6.5. CİDDİ GECİKMELERİN KAYNAĞI

Bu alanda ankete katılanlara faaliyet gösterdikleri ülkelerde ciddi gecikmelerin ne kadar sıklıkla listelenen işlemlerden kaynaklandığının değerlendirilmesi istenmiştir.

Bu alanda dikkat çeken husus Polonya'nın listelenen işlemlerde oldukça iyi performans göstermesidir. Türkiye için ciddi gecikmelerin kaynaklarından birinin suç faaliyetleri olduğunu belirtenlerin oranı %92, gayri resmi ödeme talebi olduğunu belirtenlerin oranı %80, yükleme öncesi denetim olduğunu belirtenlerin oranı ise %20'dir.

6.6. 2009 YILINDAN BU YANA LOJİSTİK ÇEVREDEKİ DEĞİŞİKLİKLER

Bu alanda ankete katılanlara faaliyet gösterdikleri ülkelerde 2009 yılından bu yana aşağıda listelenen alanlarda gelişme ya da gerileme olup olmadığı sorulmuştur.

2009 yılından bu yana Türkiye'de "telekomünikasyon ve IT altyapısında" gelişme/çok gelişme gösterildiğini düşünenlerin oranı %92 olarak gerçekleşmiş, "özel lojistik hizmetleri"nde bu oran %88, "gümrük kontrol işlemleri"nde %80, "ticaret ve taşıma altyapısı"nda %76 ve "yolsuzluk oranı" alanında ise %48 olmuştur. Singapur ve Polonya'nın 2009 yılından bu yana lojistik çevrede genel anlamda gelişme/çok gelişme gösterdiği düşünülmektedir.

6.7. GÜMRÜKTE GEÇEN SÜRE (GÜN)

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde **ithalat işlemlerinde** (fiziksel kontrol ayrımı yaparak) beyannamenin onay tarihinden gümrük işlemlerinin bitimine kadar ortalama sürenin ne olduğunu tahmin etmeleri istenmiştir.

İthalatta beyannamenin onay tarihinden gümrük işlemlerinin bitimine kadar geçen ortalama sürenin fiziki kontrol olması durumunda Türkiye'de 2010 yılında 3,06 gün iken bu sure 2012 yılında 2 güne düşmüştür. Aynı göstergenin, Güney Kore, Almanya, Singapur ve Malezya'da 1 gün, Polonya'da 2 gün ve Çin'de 4 gün olduğu görülmektedir. Türkiye'nin performansı Çin ve Polonya dışında diğer karşılaştırma yapılan ülkelere göre düşüktür. Fiziki kontrol yapılmayan ithalat işlemlerinde ise beyannamenin onay tarihinden gümrük işlemlerinin bitimine kadar geçen ortalama süre ülkemizde 1 gündür. Söz konusu süre 2010'da yapılan LPI sonuçlarına göre 1,36 gündü. Aynı gösterge, Singapur'da 0,50, Güney Kore'de 0,63 ve Almanya'da 0,71 gündür.

6.8. İTHALATTA FİZİKİ KONTROL ORANI (%)

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde ithalatta fiziki kontrol oranının ne olduğu sorulmuştur.

Ankete katılanların verdiği cevaplara göre, ithalatta 2010 yılında Türkiye'de %16 olan fiziki kontrol oranının 2012 LPI'sinde %7,86'ya düştüğü ve bu oranla Çin ve Polonya'dan daha iyiyken, diğer ülkelere göre daha kötü olduğu görülmektedir.

6.9. ÇOKLU KONTROL ORANI (%)

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde fiziksel kontrole tabi tutulan ithal eşyasının yüzde kaçının bir daha kontrole tabi tutulduğu sorulmuştur.

Daha önce fizike kontrole tabi tutulmuş bir eşyanın bir daha kontrol edilme oranının Türkiye'de 2010 LPI'sine göre yılında %5,8 iken 2012 LPI'sine göre %2,59'e düştüğü, Almanya'da ise %2,37 seviyesinde olduğu görülmektedir. Bu alanda ülkemiz Çin, Malezya ve Polonya'dan daha iyi durumdadır.

6.10. İHRACATTA VE İTHALATTA TESLİM SÜRESİ (HAVA/DENİZ LİMANI)

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde ihracatta göndericiden yükleme limanına, ithalatta boşaltma limanından alıcıya kadar geçen teslim süresinin kaç gün olduğu sorulmuştur.

İhracatta göndericiden yükleme limanına kadar geçen sürenin Türkiye'de 2010 LPI'sinde 2,19 gün iken 2012 LPI'sinde bu sürenin 2 güne düştüğü görülmektedir. İhracatta ülkemiz yukarıda listelenen ülkelerle karşılaştırıldığında Çin ve Polonya'dan daha iyi durumda olduğu; Singapur, Güney Kore ve Malezya ile aynı olduğu izlenmektedir.

İthalatta boşaltma limanından alıcıya kadar geçen teslim süresi ise Türkiye'de 2010 LPI'sinde 3,83 iken 2012 LPI'sinde bu süre 2 güne düşmüştür. Bu süre Singapur, Polonya ve Malezya'da 2 gün, Almanya'da 1 gün, Güney Kore'de 3 gün, Çin'de ise 4 gündür.

6.11. İHRACATTA VE İTHALATTA KARŞILAŞILAN KAMU KURUMU SAYISI

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde ithalat ve ihracatta gümrük idaresi dahil kaç devlet kurumu ile işlemlerinin olduğu sorulmuştur.

2010 yılı LPI'sine göre dış ticaret erbabının ihracat işlemlerinde Türkiye'de karşılaştığı kurum sayısı 3,11 iken, bu sayı 2012 LPI'sine göre 3'e düşmüştür. Dış ticaret erbabının ihracat işlemlerinde karşılaştığı kurum sayısı Güney Kore ve Almanya'da 1, Malezya ve Singapur'da 2, Çin ve Polonya'da ise 3'tür.

Türkiye'de 2010 LPI'sine göre ithalatta karşılaşılan kurum sayısı 3,44 iken, 2012 LPI'sine göre bu sayı 2'ye düşmüştür. Söz konusu rakam Almanya, Singapur ve Güney Kore'de 1; Çin, Malezya ve Polonya'da ise 3'tür.

6.12. İHRACAT VE İTHALATTA EVRAK SAYISI

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde bir ithalat veya ihracat işleminde genellikle kaç adet evrak teslim ettikleri sorulmuştur.

2012 yılı LPI'sine göre dış ticaret erbabının ihracat işlemlerinde Türkiye'de karşılaştığı belge sayısı 4 iken, bu sayı ithalatta 3'tür. Dış ticaret erbabının ihracat ve ithalat işlemlerinde karşılaştığı belge sayısının en az olduğu ülkeler Singapur, Almanya, Malezya ve Güney Kore'dir. Bu sayısının en fazla olduğu ülke ise Çin'dir.

6.13. İHRACAT VE İTHALATTA 40 FEETLİK BİR KONTEYNER YA DA YARI ROMÖRKÜN MALİYETİ

Bu alanda ankete katılanlara ülkelerinde 40 feetlik bir konteyner ya da yarı römork dolusu eşyayı ithal ya da ihraç etmeleri için ne kadar maliyet oluştuğunu tahmin etmeleri istenmiştir.

Hem ihracat hem de ithalatta maliyetin Almanya ve Polonya'da diğer ülkelere göre oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Örneğin Singapur'da 40 feetlik bir konteyner ya da yarı römork dolusu eşyayı liman ya da havalimanı yoluyla ihraç etmek için 178 Dolarlık bir maliyete katlanmak gerekirken, ülkemizde 806 Dolarlık bir maliyete katlanmak gerekmektedir.

Hem ihracat hem de ithalatta maliyetin Almanya, Türkiye ve Polonya'da diğer ülkelere göre oldukça yüksek olduğu görülmektedir. En az maliyet ise Singapur ve Malezya'da yüklenilmektedir.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ VE SON GELİŞMELER

Serhan Kamil KOCAMAN | Gümrük ve Ticaret Uzman Yardımcısı
skocaman@gtb.gov.tr

1. Giriş

Yaklaşık iki yüzyıldan beri yaşanmakta olan teknolojik gelişim ekonomiye önce sanayi devrimi vasıtasıyla üretim artışı olarak yansımış, daha sonra ticari ilişkileri yoğunlaştırarak uluslararası ticaretin bugünkü halini almasına sebep olmuştur. Artık neredeyse bütün ülkelerin belli ölçüde küresel ekonomiye entegre olması ve ticari faaliyetlerin çokuluslu şirketler tarafından ulus-aşırı bir mantıkla yönetilir hale gelmesi doğal olarak rekabeti uluslararası bir seviyeye taşımıştır. Uluslararası alanda bu yoğun rekabet içinde ayakta kalabilmek artık maliyetleri her anlamda düşürmeyi zorunlu hale getirmiştir. Üretim maliyetleri; teknoloji, (doğal kaynakların dünyaya eşitsiz dağılımı görmezden gelindiği takdirde) girdi-hammadde ve emek faktörleri açısından birçok alanda küresel rekabette fark yaratma ya da avantaj sağlama potansiyelinden mahrum bir hale gelmiştir.

> *"Maliyeti azaltma ihtiyacı, üretim maliyetlerinin esnekliğinin kalmadığı bu ortamda işletmelerin lojistik faaliyetlerini düzenleme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır."*

Maliyeti azaltma ihtiyacı, üretim maliyetlerinin esnekliğinin kalmadığı bu ortamda işletmelerin lojistik faaliyetlerini düzenleme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır.

> *Lojistik sektörü 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon dolar gelir elde etmiştir.*

Lojistik, tüketicinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretim noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar malların hizmetlerin ve ilgili bilginin etkin ve verimli bir şekilde ileri ve geri hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir.[1] Uluslararası ticarette önemi artan bu kavram artık ekonomi içinde etkisi ölçülen, planlaması yapılan ve yönetilen bir sektör halini almıştır. Uluslararası rekabette artık maliyetleri düşürmeye ek olarak teknolojik gelişim, güvenlik ve çevre gibi kavramlar çerçevesinde e-lojistik, yeşil lojistik ve tersine lojistik gibi konular tartışılmakta ve lojistik sektörüne köklü değişimler getirmektedir.

Bu çalışmada lojistik sektörünün küresel ekonomideki payı ve Türkiye'deki durumu konusunda genel bilgiler verilerek kısa bir süre içinde lojistik sektörünün hem dünya ekonomisi, hem de Türkiye ekonomisi içindeki payı üzerinde etkisi daha da artacak olan e-lojistik, yeşil lojistik ve tersine lojistik konuları hakkında tanıtıcı bilgiler verilecektir.

2. Lojistik Sektörünün Ekonomideki Yeri

Lojistik sektörü küresel anlamda her yıl büyümekte ve hem ulusal hem de ulus-üstü düzeyde düzenleme ve yatırımlara konu olmaktadır. Günümüzde artık taşıma modlarının çoklu veya entegre biçimde etkin ve ucuz şekilde kullanılması için altyapı yatırımları ve teşviklerle destek olunarak lojistik sektörünün ekonomi içindeki payı artırılmaya çalışılmaktadır.

2.1. Küresel Ekonomide Lojistik Sektörünün Payı ve Durumu

Lojistik sektörünün ülkelerin kalkınmalarında lokomotif olduğu ifade edilirken, Georgetown Üniversitesi Lojistik Direktörü Prof. Dr. Ricardo Ernst, dünyada üretilen her 1 doların %25'inin lojistik faaliyetlerine gittiğini belirtmektedir.[2]

Havayolları ve hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı, karayolu ve demiryolu taşımacılığı ve bunlarla ilgili altyapı ve hizmetleri kapsayan ve 2003 ile 2007 yılları arasında %6,2 Yıllık Bileşik Büyüme Oranı kaydeden taşımacılık ve lojistik sektörü 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon dolar gelir elde etmiştir.[3]

Lojistik sektörünün küresel ekonomi içindeki payı Tablo-1'de de görüldüğü üzere giderek

---

1 Kate Vitasek, **"SupplyChain Management Terms and Glossary"**, Council of Supply Chain Management, Updated: February2010, s. 114.,www.cscmp.org, Erişim Tarihi 25/04/2012

2 Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.

3 Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 3.

artmaktadır. Payı artmakla birlikte büyüme oranının ise tabloda yer alan yeşil çizgi boyunca giderek düşeceği tahmin edilmektedir.

Tablo 1: Küresel Taşımacılık Sektörünün Değeri[4]

Lojistik sektörü değerinin taşıma yöntemine göre dağılımı incelendiğinde küresel anlamda %48,9 ile en çok karayolu taşımacılığının, coğrafi dağılımda da %35,9 ile en çok Asya-Pasifik Bölgesi'nin payı bulunduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığının en eski (geleneksel) taşıma modu olmasının yanı sıra birçok lokasyona erişimde diğer modlara göre tartışmasız üstünlüğünün bu oranın ortaya çıkmasında payı yadsınamaz. Coğrafi dağılımda da Asya-Pasifik Bölgesi'nin öne çıkmasında üretimin küresel çapta bu bölgelere kayması sonucu lojistik faaliyetlerinin yoğunlaşmasıyla bölgede Singapur ve Hong-Kong'un küresel birer lojistik üs haline gelmesinin önemli bir payı bulunmaktadır. Konuyla ilgili daha ayrıntılı bilgiler Tabo-2'de yer almaktadır.

Tablo 2: Küresel Taşımacılık Sektörü Değerinin Taşıma Modlarına Göre ve Coğrafi Dağılımı[5]

2.2. Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörünün Payı ve Durumu

Türkiye lojistik konusunda özellikle 90'lı yıllarda karayolu taşımacılığı anlamında önemli bir büyüme gerçekleştirmiştir. 90'lı yıllarda nakliyeci mantığı ile çalışmakta olan sektörde, 2000'li yıllardan sonra gelişen ekonomi ve küresel rekabet koşullarının zorlaması ile nakliyecilikten lojistiğe doğru bir dönüşüm başlamıştır. Artık çağın zorunluluğu haline gelen multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık konseptlerine geçebilmek adına karayoluna ek olarak denizyolu kullanımının artması ve fonksiyonel hale getirilmesi, demiryollarının artırılması ve ihtiyaçlara uygun hale getirilerek karayollarının yükünün hafifletilmesi çalışmaları çerçevesinde lojistik açısından önemli bir döneme girilmiştir.

Türkiye'de 2008 yılında 60 milyar dolarlık bir pazarı olan sektörün, 2015 yılında ise 120-150 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir.[6] Bir araştırmaya göre sektörde üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılarının büyüklüğü ise 22 milyar dolardır.[7] En önemli pazarlardan biri

4 Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 4.

5 Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 4.

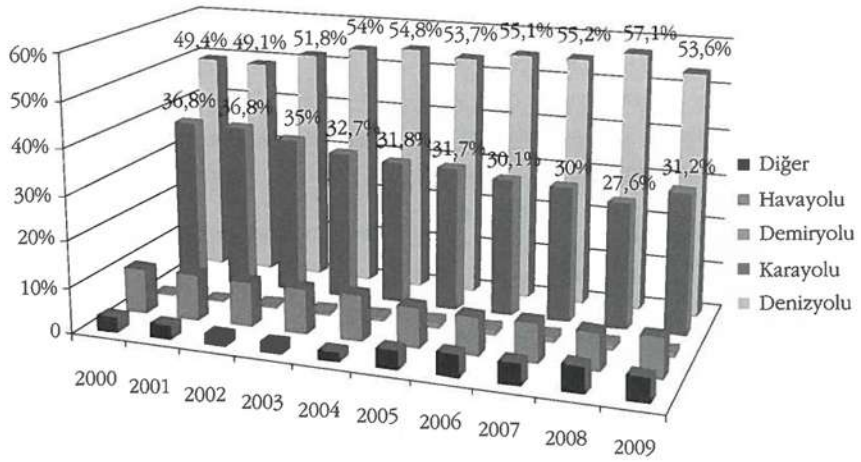
6 Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.

7 Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 6.

haline gelmiş olan bu dinamik sektörün Türkiye için daha faydalı kullanılabilmesi için lojistik performansının önemi oldukça fazladır. Dünya Bankası altı farklı kriter üzerinden değerlendirmeler yaparak ülkelerin Lojistik Performans Endeksi (LPI)ni hesaplamaktadır. 2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre Türkiye 3.22 puanla dünyada 155 ülke içinde 27. sırada yer almaktadır.[8] Kriterler bağlamında ise gümrük işlemlerinde 32, altyapıda 25, uluslararası sevkiyatlarda 30, lojistik kalitesi ve yetkinliğinde 26, yükün izlenebilirliğinde 29 ve işlem süresinde ise 27. sırada yer almaktadır.[9] LPI sıralaması; Türkiye'nin konumunun transit bir geçiş güzergahı olması, bir ekonomik entegrasyon çeşidi olan Gümrük Birliği üyeliği ve lojistik üs olma hedefi dikkate alındığında pek de başarılı değildir. Bu sebeple konuyla ilgili tüm çalışmalara, özellikle sektörün ihtiyaçları dikkate alınarak hazırlanacak bir program çerçevesinde en kısa zamanda başlanması hayati bir öneme sahiptir.

Küresel rekabette avantajlı olabilmek adına artık taşımacılık modlarının çoklu ve entegre biçimde zaman ve maliyet açısından kârlı şekilde kullanılması gerekmektedir. Türkiye'de yüklerin %90'ı ve yolcuların %95'i karayolu ile taşınmaktadır.[10] Bu durum günümüzün lojistik anlayışı çerçevesinde arzu edilir bir durum olarak değerlendirilmemektedir.

Tablo 3: Dış Ticaretin Yıllara ve Taşıma Modlarına Göre Dağılım Oranları[11]



8 Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis&Monica Alina Mustra&LauriOjala&Ben Shepherd&Daniel Saslavsky,The International Bank forReconstructionand Development/The World Bank, Washington 2012, s. 10.

9 Connecting to Compete 2012-TradeLogistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis& Monica Alina Mustra&LauriOjala& Ben Shepherd& Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 36.

10 Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 7.

11 Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 58.

Taşıma modları oranlarına göre 2000-2009 yılları arası Türkiye dış ticaretini gösteren Tablo-3'e bakıldığında, dış ticarette en büyük oranın 2009 yılı için %53 ile denizyolunda olduğu ve yurtiçinde karayolları üzerindeki yük ağırlığına rağmen dış ticarette karayolu oranının %31 düzeyinde gerçekleştiği görülmektedir. 2010 yılında ise bu oranlar; denizyolu %57, karayolu %30, havayolu %8, diğer %4 ve demiryolu %1 şeklindedir.[12] Bu durum özellikle ithalat ve ihracat işlemlerinde ülkemizin uygun deniz coğrafyası yanında hem maliyet hem de kapasite avantajı sebebiyle denizyoluna ağırlık verilmesinden kaynaklanmaktadır.[13]

Sonuç olarak Türkiye'nin rekabetçi küresel ekonomide payını artırabilmesi için; LPI kriterleri üzerinde tek tek çalışılarak lojistik performansı yükseltilmeli, ülkenin tüm kesimlerini kapsayan bir program hazırlanarak bu program çerçevesinde lojistik süreçler düzenlenmeli, çoklu ve entegre taşıma modlarına geçilerek karayolu üzerindeki büyük yük azaltılmalıdır.

3. Lojistikte Son Gelişmeler

Dünyada önemi giderek artan ve ekonomik rekabette en önemli unsurlardan biri haline gelen lojistiğe ilişkin ekonomik veriler yukarıda incelenmiştir. Bu bölümde ihtiyaçlara göre kendini yenileyen bu dinamik sektörde yakın gelecekte belki de sektörün en temel konularından olacak e-lojistik, yeşil lojistik ve tersine lojistik konuları kısaca açıklanacaktır.

3.1. E-Lojistik (E-Logistics)

Dünyada bilgi teknolojisinin gelişmesi ve birçok iş ve iş sürecinin bilgisayarlar üzerinden yürütülebilir, yönlendirilebilir ve izlenebilir hale gelmesi, her alanı olduğu gibi lojistik sektörünü de etkilemiştir. Bu teknolojik gelişimin bir yüzü olan e-ticaretin ortaya çıkması, e-lojistik için tetikleyici olmuştur. Dünyanın herhangi bir yerinden e-ticaret vasıtasıyla verilen bir sipariş için üretici ile tüketici arasındaki neredeyse tek bağ lojistik işletmesidir. Bu durum lojistik işletmelerinin de kendilerini gelişen koşullara uydurma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır.

E-ticaretin lojistik işletmelerine yüklediği misyonlar şunlardır;[14]

- Gerekli ürünlerin temini,
- Ürünlerin koşullara uygun yerlere konumlandırılması,
- Ürünlerin rekabet edilebilir fiyatla sunulması,
- Ürünlerin ihtiyaç olduğu sırada kullanılabilir halde bulundurulması,
- Ürünlerin müşterilere doğru zamanda teslim edilmesi.

Bu beş maddenin uygulanabilmesi için lojistik işletmelerinin geleneksel tarzdan farklı bir anlayışa bürünmesi gerekmektedir. Bu ihtiyaçtan doğan e-lojistik, geleneksel lojistik faaliyetlerinin elektronik tabanlı olarak çok daha geniş

[12] Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, TÜSİAD, Mart 2012, s. 32.=

[13] Denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat ucuzdur.

[14] İsmet Bihter Karagöz, "E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2007, s. 50.

kapsamlı, esnek ve hızlı bir şekilde yürütülmesi olarak ortaya çıkmıştır.[15] Geleneksel lojistik ve e-lojistik arasındaki farkların yer aldığı Tablo-4 incelendiğinde e-lojistiğin geleneksel lojistikten neredeyse her açıdan farklılaştığı görülmektedir. E-lojistiğin özellikleri dikkate alındığında daha fazla hız ve esneklik gerektirdiği ortaya çıkmaktadır.

Tablo 4: E-Lojistik ve Geleneksel Lojistiğin Karşılaştırılması[16]

	Geleneksel Lojistik	E-Lojistik
Yükleme tipi	Dökme Yük	Parça Yük
Müşteri	Stratejik	Bilinmiyor
Talep Türü	İtme Sistemi	Çekme Sistemi
Stok/Sipariş Akışı	Tek Yönlü	İki Yönlü
Ortalama Sipariş Miktarı	1000$'dan Çok	100$'dan Az
Varış	Toplu	Çok Dağılımlı
Talep	Sabit	Mevsimsel, Parçalı
Mali Sorumluluk	Zincirin Bir Halkasında	Tedarik Zinciri Boyunca

E-lojistik konseptinde e-ticaretin ortaya çıkardığı bu ihtiyaçlar ancak çeşitli bilişim teknolojileri ve yazılımlar vasıtasıyla karşılanabilmektedir. Kullanılan sistemlerden bazıları şunlardır;[17]

- EDI (Elektronik Veri Değişimi)
- BARKOD
- RFID (Radyo Frekanslı Tanımlama)
- ERP (Kurumsal Kaynak Planlama)
- OMS (Sipariş Yönetim Sistemleri)
- WMS (Depo Yönetim Sistemleri)
- TMS (Taşıma Yönetim Sistemleri)
- APS (İleri Planlama Sistemleri)
- ATS (Araç Takip Sistemleri)
- Intranet ve Extranet Teknolojisi
- GPS (Uydu Sistemleri İle Küresel Konum Belirleme Sistemleri)

Türkiye'de yapılan bir araştırmaya göre 2008 yılına kadar gerçek anlamda e-lojistik uygulayan 11 işletme belirlenebilmiştir.[18] Bu rakam dünya standartları için çok düşüktür. Aynı araştırmanın diğer sonuçlarına göre ise işletmelerin e-lojistik uygulamasıyla; hizmet standartlarında artış yaşanmış, müşterilerle daha doğru bilgi akışı sağlanmış, işletmelerin envanter seviyelerinde azalma ve daha iyi alan kullanımı sağlanmış ve taşıma sistemleriyle de teslimat güvenirliğinde artışlar izlenmiştir.[19]

Sonuç olarak artık e-lojistik yakın gelecekte lojistiğin en temel unsurlarından biri olma potansiyeli taşımaktadır. Türkiye'de henüz çok düşük oranda uygulansa da faydaları açık biçimde ortada olduğundan ilerde ülkemizde de yaygınlaşacaktır.

3.2. Yeşil Lojistik (Green Logistics)

Yeşil lojistik, yeşil tedarik zinciri yönetiminin unsurlarından birisidir. Tedârik zinciri yönetimi, CSCMP'nin tanımından hareketle müşteri ve diğer paydaşlar için değer yaratan ürünü, hizmeti ve bilgiyi sağlamak amacıyla ilk tedârikçiden son kullanıcıya kadar olan kilit iş süreçlerinin bütünleştirilmesi olarak tanımlanabilir.[20] 90'lı

15 İ. Figen Gülenç-Bihter Karagöz, "E-Lojistik ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları", **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (15) 2008/1:73-91, s. 78.-79.
16 İ. Figen Gülenç-Bihter Karagöz, a.g.m., s. 79.
17 İsmet Bihter Karagöz, a.g.e., s. 54.-88.
18 İ. Figen Gülenç-Bihter Karagöz, a.g.m., s. 83.
19 İ. Figen Gülenç-Bihter Karagöz, a.g.m., s. 84.-87.
20 Kate Vitasek, a.g.e.,www.cscmp.org, Erişim Tarihi 25/04/2012, s. 180.

yıllarda Türkiye'de henüz nakliyecilik düzeyinde lojistik faaliyetleri sürdürülmekteyken, dünyada çevresel kaygılar sebebiyle tedarik zinciri yönetiminin çevresel etkisi üzerinde düşünceler başlamış ve özellikle 2000'li yıllarda sektöre yansımaları olmuştur.

2001 tarihli bir Avrupa Komisyonu raporunda eşyanın %44'ünün, yolcuların da %78'inin karayolu ile taşındığı lojistik anlayış değişmediği takdirde CO_2 (karbondioksit) salınımının 2010'da 1990'daki seviyesinden %50 daha fazla olacağı ifade edilmiştir.[21] Dünya Ekonomik Forumu (World Economic Forum) ve Accenture, 2009'da küresel sera gazı salınımının %5.5'inin lojistik kaynaklı olduğunu tahmin etmiştir.[22] Başka birçok rapora da yansıyan gaz salınımına ve dolayısıyla çevreye ilişkin bu durum ülkeleri konuyla ilgili önlem almaya itmiştir.

Tablo 5: Yeşil Lojistik Uygulamaları[23]

Kategori	Şehir ve Uygulanan Politika
Sınırlı/Yasak Bölgeler	**1- Kopenhag**- Yük Taşıma Yönetmeliği
	2- İsveç-Çevresel (Yeşil) Bölgeler
	3- Birleşik Krallık-Düşük Emisyon Bölgeleri
	4- Brüksel-Kamyonlara Tahsisli Rotalar
Temiz Vasıtalar	**5- Roterdam**-Elektrikli Vasıta ile DağıtımSistemi
	6- Osaka-Elektrikli Kamyonetler
	7- Zürih-Kargo Tramvay
Koordine Ulaşım	**8- Berlin**-Yük Trafiği Platformu (Kamu-Özel Ortaklığında)
	9- Stockholm-Koordine Taşımalar için Lojistik Merkezler
Yoğunluk Azaltma	**10- Barselona**-Çok Kullanımlı Şeritler-Elektronik Park Bilgisi
	11- Paris, Barcelona, Roma-Gece Taşıma Düzenlemeleri
Trafik Cezası Uygulama	**12- Londra**-Yoğunluk Yaratma Sebepli Trafik Cezası
	13- Almanya- Kamyon Geçiş Ücreti Sistemi
Bilgi Sistemleri	**14- New York ve Vancouver**-İnternet Liman Bilgi Sistemi
	15- Tokyo-İleri Bilgi Sistemi
İç Suyolu Kullanımı	**16- Amsterdam**-Yüzer Dağıtım Sistemi
	17- Venedik-İç Suyolu Yönetimi Karar Destek Sistemi

21 Nikolas Geroliminis- Carlos F. Daganzo, "A Review of Green Logistics Schemes Used In Cities Around The World", **Recent Work, UC Berkeley Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of Excellence, Institute of Transportation Studies (UCB)**, UC Berkeley, 08/01/2005, s. 3.

22 Alan MCKinnon, "Green Logistics: The Carbon Agenda", **Log Forum (Electronic Scientific Journal of Logistics)**, 2010-Volume 6, Issue 3, No 1, s. 1.

23 Jean-Paul Rodrigue-Brian Slack- Claude Comtois, "Green Logistics (The Paradoxes of)", **The Handbook of Logistics and Supply-Chain Management**, Edited by A.M. Brewer, K.J. Button ve D.A. Hensher, Handbooks in Transport 2, London: Pergamon/Elsevier, 2001, s. 7.

Dünyada özellikle nüfus yoğunluğunun fazla olduğu şehir merkezleri için yasal altyapı ile desteklenen yeşil lojistik politikaları geliştirilmiştir. Tablo-5'te şehirler için uygulanan yeşil lojistik politikaları örnekleri yer almaktadır. Tablodan da görüldüğü gibi şehir içlerinde trafik yoğunluğunu ve karbon salınımını azaltmak amacıyla lojistik sektörünü yakından ilgilendiren benzerleri az da olsa ülkemizde de uygulanan sistemler geliştirilmiştir.

> *"Dünyada özellikle nüfus yoğunluğunun fazla olduğu şehir merkezleri için yasal altyapı ile desteklenen yeşil lojistik politikaları geliştirilmiştir."*

Türkiye'de, 11/08/1983 tarihli ve 18132 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2872 sayılı Çevre Kanunu, 14/03/1991 tarihli ve 20814 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 14/03/2005 tarihli ve 25755 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ve 30/07/2004 tarihli ve 25538 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ambalaj ve Ambalaj Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği ile çevreye ilişkin yasal düzenlemeler yapılmıştır.[24]

Yeşil lojistiğin çevresel hareket noktası sadece sera gazlarının salınımından ibaret değildir. Yeşil lojistik kavramı içine yenilenemeyen kaynakların tekrar kullanımı anlamında geri dönüştürme, geri kazanım ve yeniden dönüştürme gibi stratejiler de girmektedir. Bu uygulamalar da işletmeler için tersine lojistik uygulamasının gelişmesine sebep olmuştur. Bu açıdan yeşil lojistik tersine lojistik ile doğrudan bağlantılıdır.

3.3. Tersine Lojistik (Reverse Logistics)

Ticaret imkanlarının özellikle e-ticaret gibi vasıtalar sebebiyle dünyanın her tarafında mesafe kavramını ortadan kaldıracak biçimde önemli oranda artması ve çevresel konular lojistik sektörüne ve işletmelere yeni sorumluluklar yüklemiştir. Tüketicinin ürünü iade etmek istemesi başta olmak üzere ürünün ve ambalajların yeniden kullanımı, geri dönüştürme, tamir ve bakım sebepleriyle tüketiciden üreticiye doğru hareketinin ekonomik hacmi ve maliyeti arttıkça bu faaliyetlerin bir lojistik süreci içinde yürütülmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. İşte bu lojistik süreci temel olarak işletmeler ile müşteri arasındaki ters yönlü akım olarak tanımlanan tersine lojistiktir.

Global Supply Chain Forum'a göre başarılı bir tedarik zinciri için anahtar süreçlerinden biri olan "Dönüşler" literatürde tersine lojistik olarak adlandırılmaktadır.[25] Tersine lojistik kavramı ilk ortaya çıktığı 80'li yıllarda basit biçimde işletmeden tüketiciye akışın tersi yönündeki akış olarak tanımlanmış; bu tanıma 90'larda geri kazanım, onarım, tamir, yeniden kullanım gibi[26]

---

[24] Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete, www.resmigazete.gov.tr, Erişim Tarihi 28/04/2012

[25] Gülsün Karaçay, "Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş", **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** YIL: 2005, CİLT:14, SAYI: 1,s. 317.-318.

[26] Gülsün Karaçay, a.g.m., s. 318.

[27] Kate Vitasek, a.g.e.,www.cscmp.org, Erişim Tarihi 25/04/2012, s. 161.

çevresel boyutu olan içerikler eklenmiş; 2000'li yıllarda da özellikle yasal zorunluluklar sebebiyle sektörde tersine lojistik uygulamaları geniş biçimde yer almaya başlamıştır.

CSCMP'nin tanımına göre tersine lojistik, satış veya müşteriye gönderimden sonra ürün ve kaynakların tamir ve para iadesi için dönüş sürecinin sevk ve idaresine odaklanan uzmanlaşmış bir lojistik türüdür.[27] Kapsayıcı bir tanım yapmak gerekirse; tedarikçiden alınan malların müşteriye yapılan teslimat sonrası hasar, iade, ret, ambalaj malzemelerinin geri kazanımı, kullanım süresinin dolması, modasının geçmesi, elden çıkarma, onarım, imha ve diğer hedenlerle malların ve/veya ambalaj malzemelerinin tedarikçiye geri dönüş süreci olarak tanımlanabilir.

Tersine lojistiği işletmelere dayatan sebeplerin başında maliyet ve çevre politikalarına dayanan yasal zorunluluklar gelmektedir. Ürünlerin geri kazanımı artık ekonomilerde önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca, tersine lojistik tedarik zinciri yönetiminin artan çevresel etkilerine bir yanıt olarak değerlendirilmektedir.[28] İyi bir tersine lojistik uygulaması, firmanın hammadde ve materyal edinim maliyetini azaltarak, müşterinin satın alma riskini düşürerek, tepki süresini kısaltarak, sosyal sorumluluğu yerine getirerek ve 'çevreci firma' imajını sağlamlaştırarak, firmaya rekabetçi avantaj sağlamaktadır.[29] Avrupa'da özellikle AB kaynaklı yasal düzenlemeler geri kazanım konusunda bazı zorunluluklar getirmektedir. Hollanda'da trafik kazalarında zarar görmüş otomobillerin %90'ının geri kazanımını sağlayan bir sistem varken, ABD'de camın %20'si, kağıt ürünlerinin %30'u ve alüminyum kutuların %61'i geri dönüştürülmekte, otomotivde ise 10 milyon araba ve kamyonun her yıl %95'i geri dönüşüme girmekte ve bu araçların %75'i yeniden kullanım için geri kazandırılabilmektedir.[30]

Tersine lojistik temel olarak, işletmelere aşağıdaki faydaları sağlamaktadır[31];

- **Değer geri kazanımı:** İlk üretimi esnasında katma değer katılmış ürün, malzeme ve parçada olan ve ürünün yeniden değerlendirilmemesi durumunda yok olacak değerin tekrar kazanılması,
- **Kar maksimizasyonu:** Ürün geri kazanımı ile hammadde, işçilik, enerji vb. maliyetlerin azaltılması,
- **Çevresel yükümlülüklerin yerine getirilmesi:** Atık geri dönüşümü, zararlı madde yönetimi vb. biçimlerde çevre kirliliğinin azaltılması,
- **Müşteri ilişkileri yönetiminde gelişme:** Satış sonrası hizmette iyileşme, müşteriye geri alım garantisi verebilme vb. girişimlerle müşteri ilişkilerinin geliştirmesi.

İleri (geleneksel) lojistik ve tersine lojistik karşılaştırıldığında Tablo-6'da yer alan sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Tablo-6 incelendiğinde tersine lojistiğin işletmelere yeni yükümlülükler ve

---

28 Kristie McIntyre, "Delivering Sustainability Through SupplyChain Management", **Global Logistics: New Direcitons in Supply Chain Management**, Editedby Donald Waters, Fifth Edition, KoganPage, LondonandPhiladelphia 2007, s. 247.

29 Gülsün Nakıboğlu, "Tersine Lojistik: Önemi ve Dünya'daki Uygulamaları",**Gazi Üniversitesiİktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**,9/2 (2007),(s.181.–196.), s.181.

30 Gülsün Karaçay, a.g.m., s. 319.

31 Gülsün Nakıboğlu, a.g.m., s. 185.

Tablo 6: İleri Lojistik ve Tersine Lojistik Karşılaştırması[32]

İleri Lojistik	Tersine Lojistik
Tahminler göreceli olarak açık/belirgindir.	Tahminler daha zordur.
Nakliye "birden çoka doğru"dur.	Nakliye "çoktan bire doğru"dur.
Ürün kalitesi standarttır.	Ürün kalitesi standart değildir.
Ürün paketleme bir örnektir.	Ürün paketi çoğunlukla zarar görmüştür.
Gidilecek yer/rotalama belirlidir.	Gidilecek yer/rotalama belirli değildir.
Kanallar standartlaştırılmıştır.	İstisnalarla yönlendirilir.
Fiyat genellikle standarttır.	Fiyatlama birçok faktöre bağlıdır.
İleri dağıtım maliyetleri muhasebe sistemi ile yakından takip edilir.	Tersine lojistik maliyetleri daha az belirgindir.
Stok yönetimi tutarlıdır.	Stok yönetimi tutarlı değildir.
Taraflar arası anlaşmalar açık ve anlaşılırdır.	Taraflarla anlaşmalar ilave varsayımlar sebebi ile daha karmaşıktır.
Pazarlama metotları belirlidir.	Pazarlama, pek çok faktörün etkisiyle daha karmaşıktır.
Ürünü izlemek için gerçek zamanlı bilgilere ulaşılabilir.	Süreçlerin izlenebilirliği daha azdır.

Tablo 7: İleri Lojistik ve Tersine Lojistik Maliyet Karşılaştırması[33]

Maliyet kalemleri	İleri lojistik ile karşılaştırması
Nakliye	Daha yüksektir.
Stok bulundurma maliyeti	Daha azdır.
Fire / kayıp	Çok azdır.
Eskime	Daha yüksek olabilir
Toplama	Çok yüksek-daha az standartlaştırılmış.
Sınıflama / kalite tanımlama	Çok daha yüksek.
Yenileme / yeniden paketleme	Tersine lojistik için önemlidir, ileri lojistikte yoktur.

zorluklar getirdiği açıkça görülmektedir. Ancak dünyada hem yasal düzenlemeler hem de maliyet azaltıcı etkisi tersine lojistiğin uygulanmasını giderek yaygınlaştırmaktadır.

Tersine lojistik ile ileri lojistik maliyet açısından karşılaştırıldığında tersine lojistiğin genelde daha maliyetli olduğu görülmektedir, ancak geri kazanımın yarattığı maliyet avantajı bu durumu telafi etmektedir. Tablo-7'de tersine lojistik ve ileri lojistiğin maliyet açısından karşılaştırılması yer almaktadır.

Sonuç olarak tersine lojistik, ekonomik faydaları, çevre temelli yasal zorunluluklar ve ticaretin ortaya çıkardığı ihtiyaçlar karşısında yarattığı avantajlar sebebiyle dünyada giderek daha fazla uygulanmaktadır. Türkiye'de de sürecin bu yönde gelişeceğini tahmin etmek zor değildir.

32 Gülsün Karaçay, a.g.m., s. 324.
33 Gülsün Karaçay, a.g.m., s. 325.
34 Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.
35 Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 3.

4. Sonuç ve Değerlendirme

Her 1 doların %25'ini kazanan[34], 2003 ile 2007 yılları arasında %6,2 Yıllık Bileşik Büyüme Oranı kaydeden ve 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon ABD doları gelir elde eden[35] taşımacılık ve lojistik sektörü, küresel ekonominin rekabet alanları içinde başat bir konuma doğru ilerlemektedir. Artık ülkeler küresel rekabette avantajlı hale gelebilmek için önemi fark edilmiş olan lojistik faaliyetlerini düzenlemekte, maliyetlerini düşürücü ve lojistik sektörünü destekleyici tedbirler almaktadır.

Türkiye'de 2008 yılında 60 milyar dolarlık bir pazarı olan ve 2015 yılında ise 120-150 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilen[36] lojistik sektörünü, ülkemiz açısından rekabette avantaj haline getirebilmek fazlasıyla önem arz etmektedir. Lojistik sektörünün Türkiye'yi küresel ticarette avantajlı hale getirebilmesi için kamu tarafından yasal düzenlemeler ve teşviklerle destek verilmesi, sektörde faaliyet gösteren işletmelerin de maliyetlerini düşürecek ve olumlu çevresel etki yaratacak olan e-lojistik, yeşil lojistik ve tersine lojistik gibi yeni gelişmeleri takip edip, en kısa zamanda uygulamaya başlayarak küresel rekabetin dinamik koşullarına uyum sağlaması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

VITASEK, Kate;**"Supply Chain Management Terms and Glossary"**, Council of Supply Chain Management, Updated: February 2010,www.cscmp.org, Erişim Tarihi 25/04/2012

Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010.

Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010

Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis& Monica Alina Mustra&LauriOjala& Ben Shepherd& Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012

Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, TÜSİAD, Mart 2012

KARAGÖZ, İsmet Bihter; "E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2007

GÜLENÇ, İ. Figen-KARAGÖZ, Bihter; "E-Lojistik ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları", **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,**(15) 2008/1:73-91

GEROLIMINIS, Nikolas-DAGANZO, Carlos F.;"A Review of Green Logistics Schemes Used In Cities Around The World", **Recent Work, UC Berkeley Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of Excellence, Institute of Transportation Studies (UCB),** UC Berkeley

MCKINNON, Alan; "Green Logistics: The Carbon Agenda", **Log Forum (Electronic Scientific Journal of Logistics)**, 2010-Volume 6, Issue 3, No 1

RODRIGUE, Jean Paul-SLACK, Brian-COMTOIS, Claude; "GreenLogistics (The Paradoxes of)", **The Handbook of Logistics and Supply-Chain Management**, Editedby A.M. Brewer, K.J. Button ve D.A. Hensher, Handbooks in Transport 2, London: Pergamon/Elsevier, 2001

Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete, www.resmigazete.gov.tr, Erişim Tarihi 28/04/2012

KARAÇAY, Gülsün Karaçay; "Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş", **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** YIL:2005, CİLT:14, SAYI:1

MC INTYRE, Kristie; "Delivering Sustainability Through Supply Chain Management", **Global Logistics: New Direcitons in Supply Chain Management**, Edited by Donald Waters, Fifth Edition, Kogan Page, London and Philadelphia 2007

NAKIBOĞLU, Gülsün; "Tersine Lojistik: Önemi ve Dünya'daki Uygulamaları", **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,**9/2 (2007), (s.181.–196.)

[36] Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.

LOJİSTİK ÜSLER BAĞLAMINDA LOJİSTİK MEVZUATININ ÖNEMİ DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE LOJİSTİK ÜS MEVZUATINA YAKLAŞIMLAR

Adem EMRE | Gümrük ve Ticaret Uzman Yardımcısı
adememre@gtb.gov.tr

Günümüzde küreselleşme ile birlikte ekonomik sınırlar ortadan kalkmış, başarının en önemli koşulu olan rekabetin artmasıyla da işletmeler ve şirketler için yapısal değişiklikler zorunluluk haline gelmiştir. Bu değişikliklerin en başında tedarik zinciri yönetimi konusunda atılan adımlar gelmektedir. Bu adımlar lojistik konusunu her geçen gün bir adım daha öne taşımış, bu alandaki küresel rekabetten sadece işletmeler değil ülkeler de nasibini almıştır.

> *"Başta batı Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyada lojistik faaliyetler konusunda deneyimli ülke sayısı her geçen gün artmaktadır."*

Başta batı Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyada lojistik faaliyetler konusunda deneyimli ülke sayısı her geçen gün artmaktadır. Söz konusu lojistik faaliyetler pek çok ihtiyacı da beraberinde getirmektedir. Bu ihtiyaçlar ülkelerin yasal

mevzuatları çerçevesinde ele alınmış, çoğu zaman yeni düzenlemeler kaydedilmiştir. Bu düzenlemeleri Tablo 1'de yer alan başlıklar altında toplamak mümkündür[1]:

Tablo 1: Lojistik Üs Alanında Yapılan Mevzuat ve Düzenlemeler

Mevzuat ve Düzenlemeler	İlgili Olabilecek Kurumlar
Ekonomik Düzenlemeler	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı (Bölgesel Kalkınma Ajansları), vb.
Kamu Destekli Altyapı Çalışmaları	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (TCDD) Bölgesel Kalkınma Ajansları, Yerel Yönetimler, vb.
Kullanıcı Masrafları ve Vergi Konusundaki Düzenlemeler	Maliye Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, vb.
Çevre Politikaları Arazi Kullanımı ve Kısıtlamalar	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Yerel Yönetimler, vb.
Geri Dönüşüm	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Belediyeler, vb.
Güvenlik Politikaları ve Kısıtlamalar	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Adli Kolluk Birimleri, Valilikler, Lojistik Üs İdareleri, vb.
Ulaşım, Araç Ölçüleri ve Ağırlık Konularında Düzenlemeler	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, vb.
Trafikte Yaşanan Yoğunluk ve Tıkanıklıkların Önlenmesi	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Yerel Yönetimler, vb.
Teknolojik Düzenlemeler	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Belediyeler, Sivil Toplum Kuruluşları, vb.

Lojistik üs mevzuatı, kamu idareleri ile özel sektörün ilgi alanını oluşturduğu kadar medyanın da gündemini oluşturmaktadır. Bu konuda bazı yayın kuruluşlarında yer alan haberler şu şekildedir:

- ✓ Aras Holding Üst Yöneticisi Enis Karslıoğlu, Türkiye'de taşımacılık konusunda güncel yasal düzenlemelerin etkin şekilde devreye girmesinden sonra bu alanda yaşanan sıkıntıların önemli bir bölümünün ortadan kalkacağını ve ek bir pazar ortaya çıkacağını; Türkiye'nin, Avrupa-

[1] Bu kısımda belirtilen düzenlemeler, dünya genelinde kabul görmüş, düzenlemeler olmakla birlikte, söz konusu düzenlemeler, dünyada değişik kurum ve kuruluşlarca yerine getirilmektedir. Ülkemizdeki kuruluşlar, konunun daha iyi anlaşılması açısından örnek olarak verilmiştir.

Orta Doğu-Türk Cumhuriyetleri ekseninde lojistik üs olabileceğini; Dubai'nin yerini rahatlıkla alabileceğini; Çin'den gelen ithalatın önlenmesi açısından ve ayrıca Avrupa ülkeleriyle Türk cumhuriyetleri ve Ortadoğu arasındaki transit geçişlerde mevzuat nedeniyle büyük zorluklar yaratıldığını ve Avrupalı firmaların alternatif stoklama ve ulaşım modelleri yarattığını söyledi. (Lojistik Üs Olmak için Mevzuat Gerek - Ekonomi - Milliyet Gazetesi)

> *"Avrupa Birliğinde, Birliğe üye her ülke lojistik konularını kendi mevzuatına göre düzenlemekle yetinmiştir."*

- ✓ Ülkemizde geçtiğimiz yıl iç depo uygulamasına son verilmiştir. Ancak, bu husus ve iç depoların tesisi ve mevzuatının oluşturulması Türkiye'deki liman yetersizliklerinin önüne geçilmesi ve ardiye masraflarının ve diğer masrafların azaltılması bakımından önemli bir husus olacaktır. (denizhaber.com)

- ✓ Sektördeki en büyük eksikliğin lojistik mevzuatı ve lojistik planlaması olduğunu söyleyen Ankara Lojistik Üssü Başkan Vekili Hakan Bezginli, "Ulaştırma Bakanlığı'nın öncülüğünde, Şehircilik ve Çevre Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı'nın bir araya gelerek lojistik mevzuatını oluşturması gerektiğini düşünüyoruz" dedi. (Dünya Gazetesi)

- ✓ Ayrıca; ...kurumlar arası koordinasyon eksikliklerinin giderilmesi, firmalardaki yanlış lojistik algısının düzeltilmesi gerekliliği belirtilirken, lojistik merkez ile ilgili mevzuat eksikliklerinin giderilmesi gerektiği dile getirildi. (www.utikad.org.tr)

Avrupa Birliğinde Lojistik Mevzuatı

Bazı Avrupa ülkelerinin[2] ulusal düzeyde uzun dönem altyapı planlamalarına lojistik üsleri de dahil etmesine rağmen, bu husus AB'de topluluk görüşü olarak benimsenmemiştir. Dünyada lojistik üslerin temsil edildiği en büyük kuruluş olan Europlatforms, Brüksel'in lojistik üslere stratejik önem atfetmesini talep etmekte, ancak bu şekilde çoklu taşımacılığın gelişeceğini öne sürmektedir.[3]

Bununla birlikte, Avrupa Birliğinde, Birliğe üye her ülke lojistik konularını kendi mevzuatına göre düzenlemekle yetinmiştir. Bunun dışında, gerek Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan kılavuzlar gerek gümrük birliği konusunda atılan adımlar ülkelerin yasal çerçevelerini şekillendirmektedir.

Avrupa Komisyonu, 2006 yılında çoklu taşımacılık ve ulaşım ağlarının geliştirilmesi amacıyla "Avrupa'da Yük Taşımacılığı Lojistiği" başlıklı bir tebliğ yayımlamıştır. Bu tebliğin amacı lojistik vesilesiyle Avrupa ulaşım sistemini daha etkin bir düzeye getirmektir. Aynı zamanda tebliğin bir diğer amacı çoklu taşımacılığın daha güvenli, daha çevreci ve enerji kullanımı konusunda daha verimli olduğunun altını çizmektedir. Bu

---

2 İtalya, İspanya, Yunanistan, Almanya ve Macaristan

3 Gilberto Galloni, Europlatforms (Avrupa Komisyonu Ulaştırma Komiseri Bayan Palacio'ya Hitaben Yazılan Mektup)

tebliği, 2007 yılında çıkarılan AB Lojistik Eylem Planı takip etmiştir.[4]

Diğer taraftan, yakın geçmişe kadar Avrupa coğrafyası içinde uygulanan farklı gümrük mevzuatları, yasal düzenlemeler ve ülkelerin farklı para birimleri gibi ticareti zorlaştıran etkenler sırasıyla AB'nin kurulması, Gümrük Birliğinin oluşturulması ve ortak para biriminin benimsenmesi ile ortadan kalkmış, müşteriye çok daha hızlı ve rahat ulaşabilmenin yolu açılmıştır.[5] Bu açıdan birlik; ticareti engelleyen unsurların görüşülerek kaldırıldığı en önemli uluslararası kuruluş olmuştur.

> *Bazı ülkeler yabancı yatırımcıyı ülkelerine çekebilmek için bünyelerindeki kurum ve kuruluşlara özel yetkiler vermiştir.*

Son olarak orta ve doğu Avrupa ülkeleri lojistik üslerin geliştirilmesi veya kurulması için elverişli bir mevzuat çıkarma gayreti içine girmiştir.

Dünyada Lojistik Mevzuatı

Dünyada lojistik üs sayısı hızla artmaktadır. Başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere lojistik merkezler konusunda tecrübeli pek çok ülke mevzuatlarını yeniden gözden geçirmiştir. Bu amaçla bazı ülkeler yabancı yatırımcıyı ülkelerine çekebilmek için bünyelerindeki kurum ve kuruluşlara özel yetkiler vermiştir. Örneğin, Hollanda ve Singapur'da mevcut limanların lojistik üs olarak düzenlenmesi ve anılan ülkelere yatırım yapan uluslararası kuruluşlara entegre lojistik desteği verilebilmesi için bazı kurum ve kuruluşları özel olarak yetkilendirilmiştir.

Hollanda'da, anılan ülkenin dünyanın sayılı lojistik üsleri arasında yer almasını sağlayan iki önemli kuruluş bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla Hollanda Yabancı Yatırım Ajansı ile Hollanda Uluslararası Dağıtım Konseyi'dir. Singapur'da bu alanda başı çeken kurumlar Ekonomik Kalkınma ile Ticari Kalkınma Teşkilatlarıdır. Bu teşkilatlar, Lojistik Mastır Planları hazırlayarak Singapur'un Asya'nın önde gelen entegre lojistik merkezleri arasında yer almasını sağlamışlardır. Benzer şekilde Asya ve Pasifikler Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) üyesi pek çok ülke lojistik merkezlerin kurulması ve geliştirilmesi sürecinde ülkelerinin ilgili kurumlarına yetki vermiş, mevzuat ve düzenlemelerin olabildiğince tek elden yürütülmesini sağlamaya çalışmışlardır.

Hindistan, Mısır, Almanya ve birçok Latin Amerika ülkesinde gerek bölgesel gerek ulusal çoklu taşıma mevzuatı bulunmakta olup, bunlar UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) 1980 Çoklu Taşıma Konvansiyonu'nu esas almakta ve bu Konvansiyon da taşıtanların çıkarına olan Hamburg Kurallarına dayanmaktadır.[6]

---

4 Freight Transport Logistics in Europe & Freight Transport Logistics Action Plan (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24456_en.htm)

5 (İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, 2011)

6 Şişmanyazıcı, H. (2012, Nisan 04). *TÜSİAD "Dış Ticaret Lojistiği" Semineri*. Nisan 15, 2012 tarihinde DenizHaber: http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=40&yazi_id=100696&-tusiad-34dis-ticaret-lojistigi-34-semineri.html adresinden alındı.

Lojistik üs bölgelerinin gelişiminde rol oynayan talep bazlı faktörler, ulusal ve uluslararası eşya hareketi ile birlikte dış ticaret hacmini genişletmektedir. Öyleyse, ulusal düzenlemeler kadar uluslararası sözleşmeler ve işbirlikleri de lojistik üsler için büyük önem taşımaktadır.[7] Örneğin Amerika Birleşik Devletleri, 1991 yılında iç limanlarında lojistik üs benzeri merkezlerin kurulmasına destekleyen bir yasaya (ISTEA[8]) imza atmıştır. Söz konusu yasa karayolu vasıtası ile eyaletler arasında yapılan taşımacılığı ilk kez düzenlemekle kalmamış, aynı zamanda ABD'de çoklu taşıma işleri ile lojistik merkezlere ayrı bir boyut kazandırmıştır. Diğer taraftan bahsi geçen federal yasa 1994 yılında imzalanan NAFTA[9] ile daha da zenginleştirilmiştir.

> *"Ülkemizde, lojistik sektörü ile ulaşım sektörü sürekli olarak birbirine karıştırılmaktadır. Oysa lojistik sektörü bir yandan kendi dinamiklerini oluştururken diğer yandan kendine özgü bir mevzuata gereksinim duymaktadır."*

Tüm bunların yanında, küresel ticarette yasal sorunların dikkate alındığı, tehlikeli madde yüklü araçların trafiği ve emniyeti, bahse konu eşyanın elleçlenmesi vb. konularda lojistik üs faaliyetlerinin kontrolünü öngören uluslararası düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır.

Türkiye'de Lojistik Mevzuatı

Türk kamu dünyasında lojistik üs konusu hızla önem kazanmaktadır. Konu ile ilgili olarak bazı kurumlar bünyelerinde birer birim oluşturmuş bazı kurumlar ise lojistik üs kurulması için mevcut birimlerini görevlendirmiştir. Ancak tüm bu gelişmeler kısa dönemde mevzuatın iyileştirilmesi açısından olumlu gözükse de uzun dönemde kurum çıkarlarının mevzuat çalışmalarının önüne geçebileceği düşünülmektedir.

Ülkemizde, lojistik sektörü ile ulaşım sektörü sürekli olarak birbirine karıştırılmaktadır. Hâlihazırda lojistik taşımacılık konularının önemli bir kısmının Karayolları Taşıma Yönetmeliğinde düzenleniyor olması bunun başlıca sebebi olarak gösterilebilir. Oysa lojistik sektörü bir yandan kendi dinamiklerini oluştururken diğer yandan kendine özgü bir mevzuata gereksinim duymaktadır. Dolayısıyla ulusal ve uluslararası mevzuatta var olanın ötesinde değişik ve özgün düzenlemelere yer verebilmek için reel sektörün ihtiyaçlarına kulak verilmelidir.

Bu kapsamda, son yıllarda ilgili kamu idareleri ile özel sektör konu ile ilgili olarak zaman zaman bir araya gelerek, lojistik üsler konusunda çeşitli seminer, çalıştay ve oturumlar düzenlenmişlerdir. Bu toplantıların sonucunda mevzuata yön verecek rapor, analiz ve bültenler hazırlan-

---

7 Erdal, M. (tarih yok). *www.tedarikzinciri.org.* Nisan 21, 2012 tarihinde alındı.

8 The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (Public Law 102-240; ISTEA, Ice-Tea olarak telaffuz edilir.)

9 Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması

mıştır. Söz konusu raporlarda sektörün mevzuat konusundaki bazı talep ve önerileri şu şekildedir:

> *Sektör raporları Türkiye'de Gümrük Teşkilatının özveriyle yaptığı çalışmaları ortaya koymaktadır.*

✓ **Karayolu ve Denizyolu Taşımacılığı:** Kara Yolu Kanunu ve Yönetmeliği ile kara yolu şirketleri bağlamında lojistik taşımacılığı ve şirketlerinin ne şekilde çalışacakları ve pazara girişleri belirlenmiş ise de bu yasa deniz taşımacılığını kapsamamaktadır.

✓ **Havayolu Taşımacılığı:** 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.

✓ **Demiryolu Taşımacılığı:** 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.

On yılı aşkın süredir kendi vagonları ile yük taşımacılığı yapan özel demiryolu sektörü yapılacak yasal düzenleme ile kendi lokomotifini alabileceği belirtilmektedir. Bu değişiklik, özel sektörün artık kendi treni ile taşımacılık yapabileceği anlamına gelmektedir. Bunun için yasal bir düzenlemenin hayata geçirilmesi gerektiğini bildiren sektör yetkilileri, TCDD'nin demiryolundaki "tekelini" kaldıracak "Genel Demiryolu Kanunu" ve TCDD'nin yeniden yapılandırılmasını sağlayacak "TCDD Kanunu" taslakları yasalaştığında sektörde serbestleşme dönemi başlayacağını bildirmektedir.

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.[10]

✓ **Yeni Türk Ticaret Kanunu:** Türk Ticaret Kanunu "taşıma işlerini" de kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Taşıyıcı kavramı yeni kanunda daha da genişletilmiş, 1980 tarihli konvansiyondan[11] bu yana "Multimodal Taşımacılara" yönelik hükümler ilk defa Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda yer almıştır. Aynı zamanda yeni kanun ile taşıyıcının hak ve sorumlulukları yeniden düzenlenmiş, bununla birlikte ziya, hasar halinde talep edilen tazminat miktarına bir üst sınır getirilmiştir.[12]

---

10 TÜSİAD. (2012). Türkiye'de Dış Ticaret Lojistiği: Maliyet ve Rekabet Unsurları "Özet Bulgular". *TÜSİAD Basın Bülteni.* İstanbul: TÜSİAD Yayınları.

11 Bkz: UNCTAD

12 Nuhoğlu, Ç. (2011, Ağustos 22). UTİKAD "Daha Büyük Adımlar Atmamız Şart". Nisan 15, 2012 tarihinde Utikad: http://www.utikad.org.tr adresinden alındı

Yeni TTK'da taşıma işleri konusunda bazı yeni hükümler ve tanımlar bulunmakla birlikte, nihai kanunun lojistik üs konusunda ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte olmadığı düşünülmektedir.

✓ **Gümrük:** Sektör raporları Türkiye'de Gümrük Teşkilatının özveriyle yaptığı çalışmaları ortaya koymaktadır. Gümrüklerde beyanname tescil işlemlerinin nispeten hızlı şekilde yapıldığı belirtilmekte ancak verimliliğin ve kurumlararası işbirliğinin artması ve teknolojik entegrasyonun sağlanmasına imkan verecek mevzuat değişikliklerinin hızlıca uygulamaya alınması, bu kapsamda e-belge projesinin tüm gümrüklerde hayata geçirilmesi ve tek pencere uygulaması kapsamında tüm ilgili kurumların entegre şekilde işlem yapabileceği mekanizmaların kullanıma açılması, ithalat kontrolleri, standardizasyon denetimleri ve tüketici koruma önlemlerinin eşyaların ithalatından sonra yapılması, basitleştirilmiş usuller mekanizmasının geliştirilerek AB uygulamaları ile yeknesak hale getirilmesi, bu çerçevede yetkilendirilmiş yükümlü, kayıt yoluyla rejim beyanı ve varış öncesi bildirim gibi imkânların hayata geçirilmesi Gümrük İdaresi tarafından yapılması gerekenler arasında sayılmaktadır.[13]

2011/1 ve 2011/2 sayılı İthalatta Koruma Önlemlerine İlişkin Tebliğler ve sektör talepleri doğrultusunda 2011 yılı Mayıs ayında **Antrepoların Lojistik Merkez Olarak Kullanılmasının** önü açılmıştır. Bu değişiklikle birlikte serbest dolaşımdaki eşya ile serbest dolaşımda bulunmayan eşyanın bir kap içinde paketlenerek ihraç edilmesi veya transit ticarete konu olmasına imkan tanınmıştır. Getirilen düzenleme ile bir yandan sektörün maruz kalacağı maliyet artışının önüne geçilmesi diğer yandan ihracat işlemlerinin hızlandırılması planlanmıştır. Antrepoya konan ihraç eşyasının çeşitli nedenlerle ihracından vazgeçilmesi durumunda, yerli eşyanın tekrar yurt içine getirilmesi olanağı tanınmıştır.

Lojistik sektörü, elleçleme işlemlerinin antrepolar dışında (firmaların kendi tesislerinde) yapılabilir olmasına; her parti eşya için ayrı elleçleme izni alınmasına gerek olmadan gümrük işlemlerinin ilgili Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirlerinin gözetimi altında tek bir genel bildirimle gerçekleştirilebilir olmasına olanak sağlayan düzenleme sayesinde ihracat akışımızın olumlu yönde etkileneceğini belirtmektedir.

Bunun yanı sıra, söz konusu düzenleme, son yıllarda ülkemizde önemi gittikçe artan "transit ticaret" açısından önemli bir kazanım olmuştur. Bu düzenleme ile antrepo rejimindeki üçüncü ülke menşeli eşyanın AB ülkelerine ihracı sırasında vergilerin ülkemizde tahsil edilmesi şartıyla, söz konusu eşya için A.TR Dolaşım Belgesi düzenlenebilmesi imkanı sağlanmıştır.

✓ **Diğer Konular:** 7–8 Mayıs 2011 tarihlerinde Sapanca'da düzenlenen Gümrükler 2023 Vizyonu konulu Arama Konferansı sonucunda elde edilen görüş ve öneriler "Bütünleştirilmiş Değişim Projeleri" başlığı altında toplanmıştır. Bu öneriler arasında "Gümrük Geçişlerinin Kolaylaştırılması, Uyumlulaştırılması ve Lojistik" bölümünde yer alan, "Lojistik Üslerin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yasal Düzenleme Projesi" dikkati çekmektedir. Söz konusu proje;

[13] a.g.e. TÜSİAD. (2012).

1) Merkezi ve yerel yönetimlerin lojistik üssü kurulacak yer tahsisine ilişkin rollerinin belirlenmesi.

2) Lojistik üssü olarak belirlenecek yerin altyapı üssü olarak belirlenecek yerin altyapı yatırımlarının yerel yönetimlere tamamlanmasına ilişkin sürecin basitleştirilmesi.

3) Lojistik üslerinin işletilmesine ilişkin usul ve esasların belirlenmesi... şeklinde detaylandırılmıştır.[14]

Projenin hayata geçirilmesi için, gerekli mevzuat düzenlemesinin yapılması ile imar ve altyapı mevzuatının uyumlulaştırılması hususları önerilmiştir.

Ayrıca bahsi geçen arama konferansında "Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Önündeki Engellerinin Kaldırılması" amacıyla mevzuat analizi (uluslararası anlaşmaların transit serbestisine ilişkin hükümlerinin belirlenmesi), DTÖ, AB ve BM nezdinde gerekli girişimlerde bulunulması, ikili ve çok taraflı uluslararası platformlarda ilgili kamu ve STK'ların yürütmekte olduğu çalışmaların yoğunlaştırılması, kurumlar arası koordinasyonun arttırılması önerilmiştir. Söz konusu önerilere engel olarak ülkelerin uyguladığı korumacı politikalar gösterilmiştir.

Son olarak, arama konferansında transit beyannameleri verilerinin Maliye Bakanlığı ile paylaşılmasına yönelik Maliye Bakanlığı ile Gümrük Müsteşarlığı arasında protokol yapılması ve organizatör firmaların uluslararası taşımalarının teşvikinin kolaylaştırılması amacıyla BİLGE sisteminde yapılabilecek düzenlemelere ilişkin Gümrük Müsteşarlığınca çalışma yapılması önerilerinde bulunulmuştur. Bu öneriler gerçekleştiğinde "Uluslararası Taşımacılıkta KDV İstisnasının Tevsikinin Kolaylaştırılması" planlanmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Firmalar uluslararası lojistik merkezler için yatırım kararı vermeden önce işletme politikasını belirleyecek dış faktörleri hesaba katarlar. Bu faktörler arasında yasal düzenlemeler, politik süreklilik, döviz kurları ve vergi oranları ilk sırada yer almaktadır. Bununla birlikte, sınırlayıcı mevzuat da firmaların göz önünde bulundurduğu faktörlerdir. Özellikle reel sektör yabancı yatırımcısının en çok ilgilendiği noktalardan biri bu alandaki mevzuatın basitliğidir.

Bu alanda yapılan düzenlemelere ekonomik düzenlemeler, kamu destekli altyapı çalışmaları, kullanıcı masrafları ve vergi konusundaki düzenlemeler, çevre politikaları, arazi kullanımı ve kısıtlamalar, geri dönüşüm, güvenlik politikaları ve kısıtlamalar, ulaşım, araç ölçüleri ve ağırlık konularında düzenlemeler, trafikte yaşanan yoğunluk ve tıkanıklıkların önlenmesi ve teknolojik düzenlemeler örnek olarak gösterilebilir. Bu amaçla hazırlanacak olan mevzuatın sektör talepleri doğrultusunda hazırlanması en doğru karar olacaktır. Mevzuat hazırlanırken Avrupa ve dünya uygulamaları göz önünde bulundurulmalı, ulusal mevzuat uluslararası mevzuat ile yeknesak hale getirilmelidir.

[14] http://www.gumruk.gov.tr/arama/documents/arama konferansi sonuclari.pdf

LOJİSTİK TERİMLERİ

Çapraz Sevkiyat (Cross Docking): Tedarikçilerden gelen malların, depo içinde yerleştirilmeden, belli bir süre içinde sevk noktalarına gönderilmesi işlemi.

Elleçleme (Handling): Depoda malzeme boşaltma, mal kabul, seçerek ayırma, teslim-tesellüm, paket açma, bölme, istifleme, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme-eksik tamamlama, toplama, ambalajlama, yükleme, v.b. işlemlerdir.

FCL (Full Container Load): Bir konteynerin taşıma kapasitesini, hacim ve/veya ağırlık yönünden tam olarak dolduran yük.

FTL (Full Truck Load): Tam Kamyon Yükü

Hava Konşimentosu (Air Waybill): Alıcı ve satıcı arasında yapılan anlaşma gereği, aracı bir banka tarafından söz konusu mal ve hizmetin gerçekleştirildiğine dair belgelerin verilen süre içerisinde, belirtilen şartlara uygun olarak ibrazı ile ödemenin yapılacağına ilişkin banka taahhüdüdür.

İntermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation): Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan ve mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tâbi tutulmadığı taşıma şekli.

Kombine Taşımacılık (Combined Transportation): Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın demir, nehir, kanal veya deniz yolu ile yapıldığı taşımacılık sistemi.

Konsolidasyon (Consolidation): Küçük miktarlı yüklerden büyük yükleme partileri oluşturarak taşımacılıkta ölçek tasarrufu sağlanmasıdır.

Lojistik (Logistics): Taşımacılık, depolama, paketleme ve elleçlemeden oluşan fiziksel akış ile gümrükleme, sigorta, gözetim, stok yönetimi ve sipâriş yönetiminden oluşan hizmet akışı (Lojistik, taşıma ve depolamanın birlikte kullanımıyla başlayan ve belirtilen faaliyetlerin bütünleşik bir şekilde yapılması ile son bulan bir fonksiyondur). Müşteri gereksinimleri doğrultusunda, kaynak noktasından tüketim noktasına kadar malzeme, hizmet ve bilgilerin akışı ve stoklanmasını, etkin ve verimli bir şekilde plânlama, uygulama ve kontrol süreci.

Multimodal Taşımacılık (Çok Modlu Taşımacılık – Multimodal Transportation): Yüklerin, birden fazla taşımacılık (kara, hava, deniz, demir yolu, boru hattı) türünün ardışık olarak kullanılarak taşınması.

Parsiyel (Partial): Bir taşıma aracı veya kabının birden fazla göndericiye tahsis edilmesi.

RO-LA Taşımacılığı [Rolling Road (ROllende LAndstrasse) (RO-LA) Transportation]: Karayolu taşımacılığı ile başlayan, karayolu taşıma araçlarının vagonlara bindirilerek uzun mesafenin demiryolu ile gerçekleştirildiği ve sonunda karayolu taşımacılığı ile biten kombine taşımacılık şekli.

RO-RO Gemisi [Roll-on/roll-off (RO/RO) Ship]: Karayolunda kullanılan yük araçlarını

taşıyan, sözkonusu araçların tekerlekler üzerinde yürüyerek yüklendiği ve boşaltıldığı özel tip gemi.

RO-RO Taşımacılığı [Roll On-Roll Off (RO-RO) Transportation]: Karayolu taşımacılığı ile başlayan, karayolu taşıma araçlarının Ro-Ro gemilerine bindirilerek uzun mesafenin denizyolu ile gerçekleştirildiği ve sonunda karayolu taşımacılığı ile biten kombine taşımacılık şekli.

Tam Zamanında Üretim (Just In Time (JIT) Production): Çekme esaslı düzgün üretim akışını sağlamak amacıyla; gerekli malzemenin, tam zamanında, gereken miktarda, gereken kalitede, gereken yerde ve en az mâliyetle üretilmesine yönelik, üretimin sık ve düşük parti büyüklükleri ile gerçekleştirildiği sistem (Bu şekilde stoklar ile kayıpların en aza indirildiği yalın bir üretim sistemi oluşturulur. Sıfır hata, sıfır arıza, sıfır stok, sıfır bekleme gibi hedeflere yaklaşılmaya çalışılır).

Tedarik Lojistiği (Inbound Logistics): Tedarikçiler ile şirket arasında gerçekleşen taşıma, depolama, sigortalama, gümrükleme, iade vb. lojistik faaliyetler.

Tedarik Zinciri (Supply Chain): Hammaddeler ile başlayan, son ürünü kullanan müşteriler ile sona eren, bu çerçevede birçok şirketi birbirine bağlayan zincir.

Tek Modlu Taşımacılık (Unimodal Transportation): Yükün karayolu veya demiryolu gibi tek taşımacılık türü kullanılarak taşınması.

Tersine Lojistik (Reverse Logistics): Tedarikçi/tedarikçilerden alınan malların müşteri/müşterilere yapılan teslimat sonrası hasar, iade, ret, ambalaj malzemelerinin geri kazanımı, kullanım süresi dolma, modası geçme, elden çıkarma, onarım, ve diğer nedenlerle malların ve/veya ambalaj malzemelerinin tedarikçiye geri dönüşü sürecidir.

Üçüncü Parti Lojistik [Third Party Logistics (3PL)]: Müşterilerinin lojistik faaliyetlerini (öncelikle taşıma ve depolama) üstlenen ve konusunda uzman olan lojistik şirketler (Birinci parti ifâdesi ile satıcı şirket, ikinci parti ifadesi ile alıcı şirket, üçüncü parti ifadesi ile ise satıcı ve alıcı şirketler arasındaki bâzı hizmetleri üstlenen şirket kastedilmektedir).

Yeşil Lojistik (Green Logistics): Tüm lojistik faaliyetlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini ölçen ve en aza indirmeye çalışan yaklaşım.

Yetkilendirilmiş Taşıyıcı Authorized Carrier): Ürünleri genel (common) ya da sözleşmeli bir taşıyıcı ile taşıtmak için ICC (International Chamber of Commerce) tarafından yetkilendirilmiş kişi/şirket.

Yükleme – Boşaltma Alanı (Dock): Boşaltma, mal kabul, sipâriş hazırlama, yükleme vb. amaçlar ile malzemelerin geçici olarak konulduğu alan.

X-MODALL – The Optimised Exchange Between All Modes of All Conforming Consignments: Tüm sevkiyatların bütün taşımacılık modları arasında en etkin ve verimli bir şekilde aktarımını sağlamaya yönelik projedir.

Kaynaklar

- *METSAN GROUP-LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ*
- *http://www.lojistiksozluk.com*