T.C. İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ

WORKING PAPER SERIES

Tartışma Metinleri

WPS NO/ 11 / 2015-12

TÜRK DIŞ TİCARET SEKTÖRÜNDE Kİ BÜROKRATİK ENGELLERİN TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Erdem İLBEYİ*

Rana ATABAY**

* Lima Gümrük Müşavirlik Hizmetleri Ltd. Şti. erdem@limagumruk.com.tr.
** Medipol Üniversitesi. ratabay@medipol.edu.tr

Türk Dış Ticaret Sektöründe ki Bürokratik Engellerin Türk Lojistik Sektörüne Negatif Etkileri

Özet

Bu çalışmada, Lojistik, Dış Ticaret ve Bürokrasi kavramları incelenmiş, bürokratik engellerin dış ticaret ve lojistik sektörü üzerine etkileri araştırılmıştır. Dünya'da ve Türkiye'de dış ticaretin boyutlarının çerçevesi çizilmeye çalışılmış, Türkiye'nin dünya ticaretinde ki yeri hakkında bilgiler aktarılmıştır. Dış ticaretin serbestleşmesinin toplumsal refaha fayda sağlayıp sağlamadığı konusunda düşünceler paylaşılmıştır. Dış ticaret ve lojistik gibi sektörlerde yapısal sorunlara dikkat çekilmesinin yanı sıra dış ticaret işlemlerinde uygulamada karşılaşılan sorunlar belirlenerek, örnek olaylarla söz konusu sorunların bürokrasiden kaynaklanan problemlerine dikkat çekilmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde dış ticaret ve lojistik sektörünün yapısal sorunlarının ve uygulamada karşılaşılan bürokratik engellerin ortadan kaldırabilmesi ile ilgili görüş ve düşüncelere yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Dış Ticaret, İthalat, İhracat, Bürokrasi, Engel, Bürokratik Engel...

Abstract

In this study, logitics, foreign trade and bureaucratic notions are examined, the effects of bureaucratic obstacles on foreing trade and logistics sector are investigated. The dimension of foreign trade is endeavoured to determine in Turkey and in the World, some information about the position of Turkey in the worl trade is presented. Thoughts regarding whether the liberalization of foreign trade is beneficial to social welfare have been shared. it has been drawn attention to the structural problmes in sektor such as foreign trade and logstics. Moreover the difficulties encountered in practice of foreign trade operations have been identified and some of these difficulties that are arised from bureaucracy have been pointed and sample cases. At the and of the study opinions and ideas about how to eliminate the structural problems in foreign trade and logistics sector and bureaucratic barriers encountered in practice have been presented.

Keywords: Logistics, Foreign Trade, Import, Export, Bureaucracy, Barrier, Bureauctatic Barriers

Giriş

Dış ticaret yurtiçinde yapılan ticaretten farklı olarak eşya ve hizmet ticaretinin sınırlar ötesi hareketini anlatan bir kavramdır. Bu tipte bir hareketliliğin düzenli ve istikrarlı bir şekilde devamlılığını sağlayabilmek için kaçınılmaz bir gereklilik olarak uluslararası ve ulusal bazı mevzuatlar ortaya çıkmıştır. Bu mevzuatların uygulanması sırasında kamu ile yaşanan uyuşmazlıkların ve sektörel altyapı yetersizliklerinin lojistik sektörünü negatif yönde etkilediği ve dış ticaret erbabını küskünlüğe sürüklediği bir gerçekliktir.

Türk lojistik sektörünün dünya ölçeğinde ki mevcut yerini görebilmek, sahip olduğu imkanlar dahilinde bulunması gereken yeri saptayabilmek, tıkanıklığa neden olan konuların çözüme kovuşturulması adına doğru bir başlangıç noktası olacağı kanaatindeyiz.

Bu çalışma da dış ticaretin ülke ekonomisinde ki yeri hakkında bilgiler verilmiş, gelişmiş ülkeler ve Türkiye'nin 2005-2014 arası dış ticaret, istihdam ve GSYH rakamları değerlendirilmiş, dış ticaretin serbestleşmesinin ülkelerin gelişmişlik düzeyini olumlu yönde etkilediği, gelişen dış ticaret hacminin lojistik sektörüne de pozitif katkı sağlayacağı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Türk lojistik sektöründe yaşanan problemlerin çözümüne katkı sağlayabilmek adına görüş ve düşünceler paylaşılmıştır.

1.Dünya'da ve Türkiye'de Dış Ticaret Rakamları

Dünya ticaretinin 2012 yılı ihracat işlemleri bazında 18 trilyon dolar olduğu görülmektedir. Buna mukabil ithalat işlemleri bazında 18,27 trilyon dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir. 2012 yılında toplam dünya ticaretinin 36,27 trilyon dolar olduğu görülmektedir. 2013 yılına gelindiğinde ihracat işlemleri 1,5 oranında gerilemiş ve 17,73 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalat işlemlerinde ise 0,2 oranında bir artış göze çarpmakta 2013 ithalat rakamının 18,31 trilyon dolar olduğu görülmektedir. 2013 yılı toplam dünya ticaret hacmi 36,04 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012 – 2013 yılları arasında dünya ticaret hacminde 0,05 oranında bir daralma görülmektedir (GTB, 2015; 16).

2012 ve 2013 yılları arasında ki rakamlar esas alındığında Türkiye'de ihracat 152,4 milyar dolardan 151,8 miyar dolara gerilemiştir. Değişim oranı 0,4'tür. Altın ihracatı % 57 oranında azalırken, enerji alanında ki ihracat % 13 oranında azalmıştır. 2012 yılında 2013 yılına gelindiğinde toplam ithalat 236,5 milyon dolardan 251,6 milyar dolara yükselerek % 6 oranında artmıştır. Dünya ölçeğinde ki gelişmeler ve 2012-2013 yılları arasında ki değişim göz önüne alındığında Türkiye'de de dünya ticaretine paralel olarak bir gerileme olduğu gözlemlenmektedir. (GTB, 2015; 21). Türkiye dünya dış ticaretine % 1oranında katkı sağlamaktadır.

2.Dış Ticaretin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Dış ticaretin ülkelerin kalkınmasında olumlu mu yoksa olumsuz mu rol oynadığı hakkında öteden beri farklı görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşlerden herhangi birin temel alarak genelleme yapmak oldukça zordur. Gelişmiş ülkelerin iktisadi kalkınmalarının tarihsel süreçleri incelendiğinde, dış ticaretin ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan olumlu etkileri olduğunu söylemek mümkündür. Ancak az gelişmiş ülkelerin gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilmek adına, gelişmiş ülkelerin gelişim serüvenlerini takip etmeleri bazen olumsuz verilerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Bu konuda geçmişten günümüze kadar gelen iki ayrı görüş söz konusudur. Bir görüşe göre; az gelişmiş ülkeler de gelişmiş ülkeler gibi sermaye birikimi yoluyla gelişebilir ve gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilir bu da dış ticaretin serbestleştirilmesi ile mümkün olabilmektedir. Dış ticaretin serbestleşmesi, ekonomik işler nedeniyle birbiri içine geçmiş uluslararası ilişkilerde barışın ve gelişimin birinci unsuru olacaktır (Ersungur ve Doru, 2014; 225-231). Diğer görüşe göre ise, serbest ticaret ilişkileri az gelişmiş ülkelere faydadan çok zarar getirmektedir. Serbest ticaret, gelişmiş sanayi ülkelerinin monopol güçlerini devam ettirmelerini sağlamaktadır. Gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasındaki ticari ilişkiler gelişmiş ülkelerin daha çok gelişmesine, gelişmemiş ülkelerin ise daha fazla geri kalmasına neden olmaktadır (Öztürk, 2009; 113-139).

Tablo 1. Ülkeler Göre Dünya Dış Ticaret Rakamları (2005-2014)

	2005 (milyon $)	PAYI (%)		2014 (milyon $)	PAYI (%)
ABD	2.633.788	0,12	**ÇİN**	4.303.037	0,11
ALMANYA	1.747.987	0,08	**ABD**	4.032.581	0,11
ÇİN	1.421.906	0,07	**ALMANYA**	2.728.320	0,07
JAPONYA	1.110.807	0,05	**JAPONYA**	1.506.097	0,04
İNGİLTERE	910.133	0,04	**HOLLANDA**	1.259.122	0,03
HOLLANDA	770.195	0,04	**İNGİLTERE**	1.189.718	0,03
TÜRKİYE	190.250	0,01	**TÜRKİYE**	399.803	0,01

Kaynak: WTO, International Trade Statistics. 2014.

Dünya dış ticaret işlem hacmi 2005 yılında 21.379 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında bu rakam 37.959 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Tablo1'de yer alan ülkeler (Türkiye hariç) 2005 yılında 8.594.817 milyon dolar ile dünya dış ticaret hacminin % 40'ını gerçekleştirmişlerdir. 2014 yılında ise Tablo1'deki ülkeler (Türkiye hariç) 15.018.874.000 dolar ile yine dünya ticaretinin % 40'ını gerçekleştirmişlerdir. Tablo1'de yer alan rakamlara göre 2005 ve 2014 yılları arasında bazı ülkeler fark edilir bir dış ticaret performansı sergilemişler ve sıralamadaki yerlerini yukarılara taşımışlardır. Çin %200 oranında bir gelişme ile dış ticaret hacmi sıralamasında birinci sırayı almıştır. Bunun yanı sıra Türkiye dünya ticaretin %1 oranında katkı vermiş olsa da son 10 yılda % 100'den fazla bir büyüme yakalamayı başarmıştır.

Tablo 2. Ülkelere Göre Dünya İstihdam Rakamlar (2005-2014)

	2005 (1.000 kişi)	2014 (Bin kişi)	Değişim Oranı %	Fark (Bin kişi)
ALMANYA	39.219	42.597	0,09	3.378
FRANSA	24.952	25.745	0,03	793
İNGİLTERE	28.852	30.727	0,06	1.875
HOLLANDA	7.818	7.711	-0,01	-107
İTALYA	22.599	22.276	-0,01	-323
ABD	141.730	146.305	0,03	4.575
JAPONYA	63.502	63.507	-	5
ÇİN	758.250	767.040	0,01	8.790
TÜRKİYE	20.067	25.933	0,29	5.866

Kaynak: TÜİK, Uluslararası Seçilmiş Göstergeler (2005-2014)

Tablo2'de, Tablo1'de yer alan ülkelerin aynı yıllar içerisindeki istihdam rakamları verilmiş ve geçen zaman içerisinde Hollanda ve İtalya'da negatif yönlü değişimler olduğu gözlemlenmiş, Japonya'da ise durağanlık gözlemlenmiştir. Tablo2'de Hollanda, İtalya ve Japonya'nın dışındaki ülkelerde istihdam edilen insan sayısının pozitif yönlü artış gösterdiği görülmektedir. İstihdam edilen insan sayısı ülkelerin nüfuslarına da bağlı olarak farklılık göstermektedir. Rakamlara oransal olarak bakıldığında % 29 gibi bir oranla Türkiye son 10 yılda istihdamını arttıran ülkeler arasında başı çekmektedir.

Tablo 3. Ülkelere Göre GSYH Rakamları (2005-2014)

	2005 BİN/USD	2014 BİN/USD	Değişim Oranı (%)	Fark (Bin Kişi)
ALMANYA	34.651	39.718	0,15	5067
FRANSA	34.880	35.667	0,02	787
İNGİLTERE	39.935	40.968	0,03	1033
HOLLANDA	41.200	43.141	0,05	1941
İTALYA	31.974	28.484	-0,11	-3490
ABD	44.308	46.405	0,05	2097
JAPONYA	35.781	37.595	0,05	1814
ÇİN	1.740	3.866	1,22	2126
TÜRKİYE	7.117	8.861	0,25	1744

Kaynak : TÜİK, Uluslararası Seçilmiş Göstergeler (2005-2014)

Tablo3'de Ülkelere göre GSYH rakamları verilmiştir. Tabloda verilen rakamlara istinaden oransal olarak en fazla kişi başına düşen GSYH'sini arttıran ülke Çin olmuştur. Çin % 122 gibi bir oran yakalamıştır. Çin'in ardından Türkiye, % 25 gibi bir oranla ikinci olarak görülmektedir. Ancak Almanya 5.067 dolar ile miktar olarak en fazla GSYH'sını arttıran ülke olmuştur. Yalnızca İtalya GSYH rakamlarında negatif yönlü bir harekete sahiptir.

3. Dış Ticaret ve Bürokrasi

Dış ticarette karşılaşılan problemler, zaman maliyeti ve ekonomik maliyetler yaratıyor olması bakımından dünya ticaretinin genel problemi haline gelmiştir. Bu konu üzerine yapılan çalışmalar sonucu 1974 yılında 'Gümrük İşlemlerinin Basitleştirilmesi ve Ahenkleştirilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme' ismiyle Kyoto Sözleşmesi, sözleşmeye taraf ülkelerce uygulanmaya başlanmıştır. Zaman içerisinde sözleşmeye taraf ülkelerce konulan rezervler sonucu sözleşme eklerinde değişiklik yapmak kaçınılmaz olmuştur. 1999 yılında Dünya Gümrük Örgütü tarafından yapılan çalışmalar sonucunda Revize Sözleşme 'Gümrük Rejimlerinin Basitleştirilmesi ve Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme' ismiyle kabulü zorunlu ana metin ve genel ek ile taraf olunması ihtiyari olan 10 özel ek sözleşmeye taraf ülkelerce uygulanmaya başlanmıştır. Kyoto Sözleşmesi gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, uygulama birliğinin sağlanması ve yapılan denetimlerin daha etkin yapılabilmesi açısından 600'den fazla standart ve tavsiye kararı içeren bir metin olarak düzenlenmiş ve yürürlüğe konulmuştur. Türkiye, Kyoto Sözleşmesini 1995 yılında kabul etmiştir (Diriöz, 2007; 3-10). Revize Kyoto Sözleşmesi ise Türkiye tarafından 2006 yılında kabul edilmiştir. Dünya Bankası'nın ticaretin kolaylaştırılması konusundaki ayırdığı kaynak 2013 yılı itibariyle 5,8 milyar dolardır (TOBB, 2014; 11).

Türkiye'de yerleşik Dış ticaret erbabı açsından dış ticaret üzerindeki bürokratik sorunların listesi oldukça uzundur. Çeşitli hükümetler kendi dönemlerinde bu sorunlara çareler aramışlardır. Türkiye'nin jeopolitik durumu dolayısıyla etkin ve hızlı çalışan bir idari yapıya ihtiyacı olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bu minvalde, gerçekleşen çalışmalar neticesinde 2007 yılında Başbakanlık tarafından bir çalışma gurubu oluşturulmuş, 'Dış Ticaret İşlemlerinde Bürokrasi ve Kırtasiyeciliğin Azaltılması Çalışması Raporu' ismiyle geniş bir rapor hazırlanmıştır. Daha sonra bu konu, 10. Beş

Yıllık Kalkınma Planı'na dâhil edilmiş, lojistik ve ulaştırma başlığı altında incelenmiştir.

3.1. Dış Ticaret ve Bürokratik Sorunlar

Türkiye'de dış ticaretin sahada uygulama alanları Gümrük İdareleri'dir. İşlemler esnasında karşılaşılan bürokratik sorunların idare ile dış ticaret erbabı arasında fiili olarak vücut bulması ve sorunlara çeşitli çözümler üretilebilmesi açısında gümrük idareleri, Türkiye açsından konuyu bir metabolizmaya benzetmek gerekirse, adeta akciğerler gibidir. Gümrük İdareleri nefes almazsa dış ticaret yaşayamaz. Gümrüklerde yaşanan bazı sorunlar idare ve dış ticaret erbabı tarafından istişare yoluyla çözüme ulaştırılabildiği gibi sorun yaşanan idarenin ya da sorun yaşayan dış ticaret erbabının konuyu bir üst makama taşıyarak görüş istemesi gibi yollarla da çözülebilmektedir. Bazı durumlarda çözüme ulaşılamamakta ve bazen idare bazen de dış ticaret erbabı tarafından yargı yoluna başvurulabilmektedir. Ancak başvurulan yol hangisi olursa olsun çok fazla zaman ve ekonomik kayba neden olduğu kaçınılmaz bir gerçektir. Dış ticaretin önünü tıkayan acil çözüme kavuşturulması gereken sorunların bazılarından bahsetmek gereklidir. Bu problemleri şu şekilde sıralamak mümkündür. Kırtasiyecilik, sıkılıkla değişen mevzuat, eşya kontrollerinde geçen süreler, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) belirlenmesi konusunda yaşanan uyuşmazlıklar, ticaret politikaları açısından uygulamada bulunan mevzuatlara uyum sağlamak konusunda karşılaşılan bilgi ve bilgilendirme eksikliği, limanlarda yaşanan zaman kayıpları ve ekonomik maliyetler, ihtisas gümrükleri uygulaması, laboratuvar tahlillerinde ki zaman kayıpları ve maliyetler.

Yukarıda sayılan problemler, dış ticaretin önünü tıkayan ve ivedilikle çözülmeyi bekleyen önemli sorunlardır. Fakat içlerinden en yakıcı olanın GTİP belirlenmesi konusunda yaşanan uyuşmazlıklar ve Ticaret Politikaları açısından uygulamada bulunan mevzuatlara uyum sağlamak konusunda yaşanan problemlerdir. Türkiye'de GTİP belirlenmesi konusu dış ticaret erbabının üzerinde bir boyunduruk olarak ağırlık yapmaktadır. Dış ticaret erbabı ithal ya da ihraç edeceği eşyanın GTİP'nu teknik bir konu olması hasebiyle kendisi belirleyememekte konuyu ya doğrudan temsilcisine ya da dolaylı temsilcisine (Gümrük Müşaviri) havale etmektedir. Gümrük Kanunu'nda ve Gümrük Kanunu'na bağlı olarak çıkarılan yönetmeliklerde ve diğer tali mevzuatlarda GTİP belirlenmesi konusunun dış ticaret erbabına ya da yasal olarak seçeceği

temsilcilerden (doğrudan yada dolaylı) herhangi birine tevdii eden bir hükme rastlanmamaktadır. Hal böyle iken GTİP, dış ticaret erbabının beyanı esas alınarak kabul edilmekte herhangi bir yanlışlık durumunda ise Gümrük Kanunu ve durumun vahametine göre bazen de Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun cezai işlemleri öngören maddeleri çalıştırılmaktadır. Gümrük Kanunu'nun 234. Maddesi'nde belirtilen ifade ile beyan ile muayene ve denetleme sonrasında çıkan farkın, Gümrük Vergilerinin yanı sıra 3 katı oranında para cezası alınmaktadır. Kaçakçılık Kanunu'nun 3. Maddesinin çeşitli bentlerinde belirtilen bazı durumlarda ise dış ticaret erbabı Kaçakçı olarak değerlendirilebilmektedir.

Bu durum dış ticaret erbabının ticari hayatına hem adli bir iz bırakmakta hem de ön görülemeyen maliyetlerle karşı karşıya bırakmaktadır. Oluşan bu maliyetlerin boyutlarının çoğu kez orta ölçekli işletmelerin ana sermayelerine denk olabildiğinden oldukça vahim tablolar yaratmaktadır.

Ticaret Politikaları uygulamaları açısından durum biraz daha karışıktır. Söz konusu GTİP olduğunda spesifik bazı eşyaların pozisyonunu net olarak belli etmek mümkün olamamakta, yorum ilkesi öne çıkmaktadır. Mevzuat dilinin karmaşık olması bu durumu olumsuz anlamda daha da pekiştirmekte idarenin yorum ile dış ticaret erbabının yorumu farklılık gösterebilmektedir. Bu farklılıklar eşyaların Dış Ticarette Risk Esaslı Kontrol Sistemine, Ürün Güvenliği Teknik Düzenleme Mevzuatına, AB Teknik Uyum Mevzuatına, Tarım Ürünleri Dış Ticaret Denetimine veya Azo Boyar Madde Denetimine tabi tutulmasına yol açabilmektedir. Sayılan bu mevzuatlar gereği gereken belgelerin yurtdışında temini zaman almakta ve bazen belge temini mümkün olamamaktadır. Her iki durumda dış ticaret erbabına öngörülemeyen maliyetler ya da ticari itibar kaybı olarak geri dönmektedir.

4.Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Boyutları

Dünya'da lojistik sektörü 2004 yılında 4 trilyon ABD Doları seviyesindeyken, 2013 yılına gelindiğinde bu rakam 7 trilyon ABD Dolarına ulaşmıştır. Yeni yaklaşımlar, teknolojik gelişmeler ve büyüyen ticaret hacmi neticesinde lojistik sektöründe dış kaynak kullanımı artmıştır. 2012 yılında küresel Dış Kaynak Kullanımı (3PL) Pazarı'nın 677 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu pazarı gelişimi özellikle Aysa-Pasifik bölgesinde hızlı seyretmektedir. Bu bölgede 3PL pazarı 236

milyar dolar iken, ABD'de 170 milyar dolar ve Avrupa'da ise 156 milyar dolardır (MÜSİAD, 2013; 9).

Türkiye'de lojistik sektörü son yıllarda hızlı bir atağa kalkmıştır. Türkiye lojistik alanında en hızlı gelişen 10 ülke arasında gösterilmektedir (MÜSİAD, 2013; 67-68). Karayoluyla Türkiye üzerinden, 3 kıtada 100'ün üzerinde ülkeye her yıl ortalama 1,5 milyon ihracat ve 500.000 ithalat seferi yapmaktadır. Yapılan bu seferlerin 1,25 milyon ihracat ve 431.263 ithalat seferi Türkiye Lojistik Sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye üzerinden 75 yabancı ülkeye transit taşıma yapılmaktadır. Bu taşımaların % 74'ü yabancı plakalı araçlarla gerçekleşmektedir (UND, 2014).

2008 yılı itibariyle 55- 60 miyar dolar arasında seyreden Türk lojistik sektörü, 2015 yılı itibariyle 120 – 150 milyar dolar seviyesine çıkması beklenmektedir. Gelişmiş ülkeler de lojistik sektörünün GSMH'da ki payı % 12-15 arasında iken Türkiye'de bu oran % 7 – 8'dir (MÜSİAD, 2013; 68)

Dünya bankasının 160 ülke arasında, Gümrük Sınır ve Kapı İşlemleri, Lojistik Alt yapı, Uluslararası Taşıma Olanakları, Lojistik Operasyonların Kalitesi, Ürün İzlenebilirliği ve Zamanında Teslimat konularında yaptığı ve her iki yılda bir yayınladığı lojistik sektörüne yönelik Küresel Performans Endeksinde 2014 yılında Türkiye 3,50 puan ile 30. Sırada yer almaktadır (TOBB, 2014; 11). TÜİK verilerine göre, 2013 yılı itibariyle lojistik sektörü GSYİH'nın % 12'sini oluşturmaktadır (TÜİK, 2013).

5. Lojistik Sektörü ve Bürokrasi Sorunları

Türkiye üretim ve sanayi gelirlerinin yaklaşık % 20'si, dış ticaret gelirleri ise % 50'si İstanbul şehri tarafından üretilmektedir. İstanbul'un batısında dünyanın en büyük sınır kapılarından biri olan Kapıkule Sınır Kapısı yer almaktadır. Diğer batı sınır kapıları ile birlikte ele alındığında giriş ve çıkış yapacak olan tüm taşıma araçlarının büyük bir bölümünün geçiş rotasının ve boşaltma alanının İstanbul olduğunu söylemek yerinde olacaktır. İstanbul'da yaşanan trafik sıkışıklıklarının tahammül edilemez noktalara gelmiş olması ve üzerine bir de dış ticaret hareketlerinden kaynaklı trafik eklenmesi Türkiye'de Lojistik Sektörünün neredeyse kalbinin attığı İstanbul da ivedi çözülmeyi bekleyen bir sektör sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaşanan trafik sorununun Lojistik Sektörüne bir diğer yansıması olarak İstanbul Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kararı ile ağır vasıtaların sabah 06:00 – 10:00 saatleri arasında, öğleden

sonra ise 16:00 – 22:00 saatleri arasında geçişlerinin yasaklanmış olmasıdır. Fabrika ve depolarda yüklemeleri yapılmış olan tırların Gümrük İşlemleri yapabilmek için kısıtlı vakitleri kalmaktadır. Kalan vakit İstanbul trafiğinde harcandığından araçlar Gümrük İşlemleri için Gümrük Müdürlüklerine mesai saatleri içerisinde ulaşamamakta ve işlemler bir sonraki güne kalmaktadır. Lojistik Sektörünün diğer sorunları aşağıda sıralanmıştır.

Taşıma Kotaları Sorunu: Türkiye uluslararası alanda imzalamış olduğu taşıma anlaşmaları gereği ihracatının değer cinsinden % 35'ini, ton cinsinden de % 30'unu karayolu ile taşımaktadır. Ancak yine de Türkiye taşımalarına yapılan bazı haksız uygulamalardan dolayı Lojistik Sektörü Taşıma Kotası Sorunu ile karşılaşmaktadır (TOBB, 2014;65).

Sınır kapılarında yaşanan bekleme sorunları: Sınır kapılarının etkin çalışması için çeşitli düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Örnek olarak ABD'nin en büyük ikinci sınır kapısı olan OTAY MESA kapısı Türkiye'nin en büyük ve en modern sınır kapısında daha mesai yaparak, daha az alana sahip olarak günlük 3000 aracın geçiş işlemini gerçekleştirmektedir. Kapıkule Sınır Kapısı, Otay Mesa Sınır kapısının 6 katı büyüklüğünde olmasına karşın günlük 750 araç işlem görmektedir (Şener, 2015;17).

Lojistik Kanunu eksikliği, araçların çıkış kapılarını değiştirmesinin Ulaştırma Mevzuatına göre yasak olması, ağırlık limitlerinin yetersiz olması ve sektörün ihtiyacını karşılamaması, Antrepo ve Geçici Depolama Yerleri için yapılan düzenlemelerin sektörü olumsuz etkilemesi, denize iskele bağlantısı olmayan geçici depolama alanlarının kullanılamaması, parsiyel taşımaya konu olan yüklerin uzun süre limanlarda beklemesi, Halkalı - Çerkezköy tren yolu istikametinin hızlı tren çalışmaları nedeniyle uzun zaman kapalı kalması. Türkiye Lojistik sektörünün iki çatı örgütü Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (ÜTİKAD) ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) yöneticilerinin sunumlarından alınmış olan bu başlıklar hali hazırda, ABD'de geçtiğimiz yüzyılda yapılan bir araştırmada 21. yüzyılın Bilgi Teknolojileri, Mikro Biyoloji ile birlikte yükselecek 3. Sektörü olarak gösterilen lojistik sektörünün gelişiminin önündeki engellerdir (Koban ve Keser, 2013;58).

Sonuç

Dış ticaretin, ülkelerin gelişmişlik düzeyini olumlu etkilediği bu etkilerin gelişen dış ticaret hacmine bağlı olarak, istihdam artışına neden olduğu ve istihdam artışlarının da gelir ve refah düzeyinde olumlu etkiler yarattığı düşünülmektedir.

Dünyada dış ticaret rakamları ve Türkiye'nin dış ticaret rakamları ve Küresel Lojistik Performans Endeksi sıralaması sonuçları değerlendirildiğinde, Türkiye jeostratejik bakımdan dünya tedarik yollarının vazgeçilmez bir güzergahı olmasına karşın, gösterilen lojistik performansı Türkiye'nin Orta Asya'da bir ülke olarak algılanmasına neden olmaktadır. Güçlü ve kararlılıkla yapılacak altyapı yatırımları, eş zamanlı ve ihtiyaçlara göre gerçekleştirilecek bir mevzuat revizyonunun Türkiye'nin lojistik performansını önemli ölçüde arttıracağı tahmin edilmektedir.

Dış ticaret erbabının zaman kayıplarını ve öngörülemeyen maliyetlerini ortadan kaldırmak bakımından tam kontrol yerine etkin kontrol yöntemi benimsenmesinin yerinde olacağı tarafımızca ileri sürülebilecek bir görüştür. Subjektif yorumlara yol açan mevzuatların gözden geçirilmesi ve objektif kriterlere kavuşturulmasının faydalı olacaktır. Dış ticarete konu eşyaların teknik sınıflandırmalarının kamu tarafından gerçekleştirilmesinin dış ticaret işlemlerini hızlandıracağını ve dış ticaret erbabının ticari hayatına mal olan riskleri ortadan kaldıracağı düşünülmektedir.

Kaynakça

Arslan, K. (2014). **Dış Ticaret İşlemleri**. Ankara: Detay Yayınları.

Başbakanlık, 31.07.2007. Dış Ticaret İşlemlerinde Bürokrasi ve Kırtasiyeciliğin Azaltılması Çalışması Raporu. Erişim tarihi; (01.12.2014). http://www.igb.gov.tr/Kutuphane/33%202007%20DIS%20TICARET%20ISLEMLERI.pdf

Çelik, F. ve Ekinci, M.B, (2010). **Firmalar ve Bankalar İçin Dış Ticaret Yazışmaları** [Electronic Version]. İstanbul: Hiperlink.

Diriöz, O. (2007). 'Dünya Gümrük Örgütü ve Dünya Ticaret Düzenine Olan Etkileri.' *Gümrük Dünyası Dergisi*.

Dölek, A. ve Uygun, K. (2011). **Dış Ticarette Lojistik İşlemler**. İstanbul: DTR Danışmanlık.

Gelir İdaresi Başkanlığı, (2009). **GATT Bilgilendirme Rehberi**, Yayın No. 5. Ankara: GİB

4458 Sayılı Gümrük Kanunu (04.11.1999, 23866 s. R.G.), http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.4458&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=&Tur=1&Tertip=5&No=4458 Erişim Tarihi; (10.12.2015 00:28)

Gümrük Yönetmeliği (07.10.2009, 27369 s. R.G.), http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13472&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=g%C3%BCmr%C3%BCk%20y%C3%B6n Erişim Tarihi; (10.12.2015 00:35)

Kabaklı, A. (1976). **Bürokrasi ve Biz**. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Koban, E. ve Keser, H.Y. (2013). **Dış Ticarette Lojistik**. İstanbul: Ekin Yayınevi**.**

Korkmaz, E. vd. (2001). **Türkiye'de Yolsuzluğun Sosyo-ekonomik Nedenleri, Etkileri ve Çözüm Önerileri.** İstanbul: İTO

Köksal, M.Z. ve Narin, E.İ. (2015). **2012-2013 Döneminde Dış Ticaret.** Ankara: GTB http://risk.gtb.gov.tr/data/54b61f82f2937043f08dcce4/2012-2013%20D%C3%B6neminde%20D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret.pdf Erişim Tarihi; (12.2015 02:15)

Orhan, O.Z. (2003). **Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi.** İstanbul: İTO Yayını.

Özdemir, A., vd. (2010). **Lojistik İlkeleri**, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayını.

Öztürk, N. (2009**). Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama.** Ankara: Palme Yayınları.

Şencan, H. ve Dinçer, Ö. (2014). **Müsiad Araştırma Raporları, Orta Büyüklükteki İşletmeler ve Bürokrasi** [Electronic Version]. İstanbul: Hiperlink

Şener, F., (2015). 'Taşımacılıkta Lojistik Hareketlerin Engellenmesi. İTO Zümre Toplantısı Sunumu.' İTO, İstanbul: 22 Nisan.

Tanyaş, M. (2015). **İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu**. İstanbul: Mavi Ofset.

Turan, K. (2015). 'Taşımacılık ve Lojistik Hizmetlerdeki Engeller. İTO Zümre Toplantısı Sunum.' İTO, İstanbul: 22 Nisan.

TÜİK (2013). Ana Faaliyet Konularına Göre Cari Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla.(Erişim tarihi; (04.10.2015) http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist.

TOBB (2014). 'Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu.' Ankara: Mattek Yayınevi.

http://www.und.org.tr/tr/76/istatistikler, Erişim Tarihi; (05.10.2015)

Weber, M. (2013). **Bürokrasi ve Otorite.** Akın, H.B. (Çev.). Ankara: Adres. Yayınlar.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Orta_%C3%87a%C4%9F Erişim tarihi; 20.09.2015)

https://tr.wikipedia.org/wiki/So%C4%9Fuk_Sava%C5%9F (Erişim Tarihi: 20.09.201)

WTO (2014), International Trade Statistics. Erişim Tarihi: (03.10.2015) http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBStatProgramHome.aspx?Language=E

Yarmalı, H.Ö., Baykara, M. ve Şen, Y.S. (2013). **Müsiad Lojistik Sektör Raporu** (2013). İstanbul: Mavi Yayınevi.