



Araştırma Raporları

MÜSTAKİL SANAYİCİ ve İŞADAMLARI DERNEĞİ

2009

LOJİSTİK SEKTÖR RAPORU



2009 LOJİSTİK SEKTÖR RAPORU

Bu raporun basımına katkılarından dolayı



teşekkür ederiz.

MÜSİAD Araştırma Raporları: 65

ISBN-978-975-7215-95-0

İstanbul, Mart 2010

Yayına Hazırlık

www.prestij.com.tr

Baskı

İMAK

Atatürk Cd. Göl Sk. No:1 Yenibosna/İST.

Tel: 0212 656 49 97 pbx Faks: 0212 656 29 26



MÜSİAD

MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ

Sütlüce Mah. İmrahor Cad. No: 28 Beyoğlu-İSTANBUL

Tel: +90 212 222 04 06 Faks: +90 212 210 52 82

Elektronik Ağ: www.musiad.org.tr E-posta: musiad@musiad.org.tr

İÇİNDEKİLER

BAŞKANDAN 05

SUNUŞ..... 07

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ 9

İKİNCİ BÖLÜM

KÜRESEL PİYASALARDAKE GELİŞMELER..... 11

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE KONOMİSİNDEKİ GELİŞMELER..... 13

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN 2009 PERFORMANSI

4.1. Türkiye’de Dış Ticaretin Seyri 15

4.2. Sektörlerin Gelişimi 19

4.3. Lojistik Sektörünün Profili..... 23

4.3.1. Karayolu Taşımacılığı..... 23

AB’DEN GÜMRÜKLERDE YENİ BİR ZORUNLULUK ELEKTRONİK
ÖN BEYANNAME SİSTEMİ..... 27

On Soruda Kota Sorunu..... 29

4.3.2. Denizyolu Taşımacılığı 32

4.4. Sektörün Sorunları ve Çözüm Önerileri.....36V

KAYNAKÇA 44

BAŞKANDAN

Tüm dünyada lojistik sektörü, iktisadi gelişmelerin hızıyla birlikte büyük ilerlemeler göstermiştir. Süreç içerisinde, lojistik sektörünün eriştiği hız ve teknolojik imkânlar toplumların gelişmişlik seviyelerini gösterecek kadar önemli bir konuma ulaşmıştır. Bugün ülkelerde gerek insan gerekse yük taşımacılığının geldiği nokta, toplumların refah seviyesini ortaya koymaktadır.

Lojistik sektörünün gelişimi ise küresel ticaretin seyriyle paralellik arz etmektedir. Küresel ticaretin yönü, doğal olarak lojistik sektörünün de yönünü göstermektedir. Ülkemizde ise sektör, özellikle karayollarının ve deniz filolarının gelişimine bağlı olarak kendini büyütülmüştür. Türkiye'nin 1980 sonrası dışa açılım süreci ve özellikle 2002 sonrasında küreselleşme sürecine tam uyum çabaları, ticaretini artırmış, bu sayede ortaya çıkan ihtiyaca bağlı olarak sektör hızla kapasitesini büyütülmüştür.

Geçen yıl, küresel krizin yıkıcı etkisi altında, küresel ticaretin keskin bir şekilde düşüşe geçmesi, doğal olarak lojistik sektörünün seyrini negatif etkilemiştir. Küresel ticaretteki daralma oranının % 10'ların üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. Bu keskin düşüş, 2009 yılı içerisinde kara, demir ve denizyollarında yapılan yük taşımacılığında geniş çaplı daralmalara sebebiyet vermiştir. İnsan taşımacılığına odaklı havayolları sektöründe de daralmalar görülmüş, fakat bu oran kara, deniz ve demiryolları taşımacılığına göre nispeten küçük kalmıştır.

Dünyadaki küresel krizin etkisiyle, ülkemizde de yaşanan talep daralması ve resesyonist dalgalanmalar, 2008'in son çeyreğinden itibaren derinleşmiştir. Ekonominin çarklarının durmaya yüz tutması, lojistik sektöründe uzun çeyreklerdir süregelen büyüme trendini, 2009 yılında küçülme trendine yöneltmiştir.

Öte yandan, sektörün yapısal sorunları da uzun dönemlerdir çözüm beklemektedir. Örneğin, bilişim teknolojilerinden üst seviyede yararlanılması ve lojistik sektörünün bu teknolojilere adaptasyonu, rekabet edebilirliği doğrudan etkileyen bir unsurdur. Müşteri memnuniyeti ve güveninin hayati önem taşıdığı bu sektörde, müşteri ilişkilerinin yönetiminin kusursuz gerçekleştirilmesi, hizmet farklılaştırılması ve sofistikeleşmesine gidilmesi, inovasyon kapasitesinin artırılması ve iş yapış süreçlerinin iyileştirilmesi kaçınılmazdır. Bu noktada, kamu otoritesinin sektörün kapasite artırımı ve yenilikçi teşviklerde bulunması yönünde

çalışmalarını hızlandırması gerekmektedir. Ayrıca, akaryakıt fiyatlarındaki artışlar sektörü sıkıntıya düşürmektedir.

Bununla birlikte, lojistik sektörü likidite daralmalarına karşı en hassas sektörlerden biridir. Bu durumda, sektör temsilcilerinin risk alanlarına karşı esnek yapılanmalar geliştirmeleri ve hızlı öngörülerle hareket etme kabiliyeti kazanmaları zaruridir.

Sektör için vazgeçilmez olarak nitelendirdiğimiz bir diğer unsur ise, nitelikli işgücüdür. Zira, sektörün istihdam edeceği nitelikli işgücü, zaruri gördüğümüz verimliliğin artırılmasında kilit rol üstlenecektir. Bu hususta, planlı adımların atılması ve insan kaynağının uluslararası standartlar gözetilerek yetiştirilmesini önemli bir ihtiyaç olarak görmekteyiz.

Son olarak, her zaman dile getirildiği gibi, ülkemiz lojistik üs niteliğinde bir konuma sahip bulunmaktadır. Ülkemizin merkez olma niteliğini iyi değerlendirmek ve avantajlarımızı kullanmak lojistik sektörü için bulunmaz bir fırsattır. Bu nedenle, büyük bir ticaret ağının ortasında yer alacak bir ülkenin lojistik altyapısı ve bunu sevk edecek insan kaynağı şimdiden hedeflere en uygun şekilde dizayn edilmelidir.

Bu minvalde, biz de MÜSİAD olarak, Lojistik Sektör Kurulumuzun sektörün gelişimi için sürekli argümanlar geliştiren ve bu argümanların çözümü için kamuoyu oluşturan bir yapı arz etmesine büyük önem vermekteyiz. Hazırlanan bu sektör kurulu raporu da, sektörün küresel ve ülke bazlı gelişimini analiz eden ve sektörün yapısal sorunlarına çözüm üreten niteliktedir.

Bu doğrultuda, raporun hazırlanmasında emeği geçen başta Lojistik Sektör Kurulu Başkanı Mustafa Yasar ve Başkan Yardımcısı Selçuk Karakaş'a, Lojistik Sektör Kurulu Koordinatörü Raşit Yemişen'e ve tüm Lojistik Sektör Kurulu Yönetim Kurulu üyelerine teşekkür eder, hazırlanan çalışmanın hayırlara vesile olmasını temenni ederim.

Ömer Cihad VARDAN

Genel Başkan

MÜSİAD

SUNUŞ

Lojistik sektörü, toplumların bir gereksinimi olarak gelişerek zamanla ticaretin doğurduğu birtakım unsurların ulaştırılmasında etkin rol oynamıştır. Bugün, küresel ticaretin bir göstergesi olan lojistik sektörünün gelişimi, küreselleşme sürecinin en önemli tetikleyici aktörlerinden biridir. Bugün içinden geçmekte olduğumuz küresel krizde, daralan küresel ticaretin bir yansıması olarak sektörün hızla ivme kaybetmesi, küresel ticaret ile lojistik sektörünün gelişiminin birbirine bağlı olduğunu ispat eder niteliktedir.

Türkiye’de sektörün gelişimi incelendiğinde ise bir gelişmişlik göstergesi olarak karayolların revize edilmesi, duble yolların, otoyolların inşa edilmesi, öte yandan deniz filosunun güçlendirilmesi, havayollarının özelleştirilerek yaygınlaştırılması önemli başarılar olarak ortaya çıkmaktadır. Sektörün gelişmesini tetikleyen bir diğer husus da Türkiye’nin 1. küreselleşme dalgası olarak 1980 sonrasında dışa açılma süreci ve 2. küreselleşme dalgası olarak 2002’den sonra gerçekleştirdiği bir dünya ülkesi olma yolundaki hamleleridir. Türkiye dışa açıldıkça, ticareti geliştirmiştir. 2008 yılında 132 milyar dolar, 2009 yılında küresel krizin etkileri altında 102 milyar dolar olan ihracat, Türkiye’nin uluslararası ticarete geldiği noktayı göstermektedir. Diğer yandan ise ithalat 2008 yılında 202 milyar dolar, 2009 yılında ise 140 milyar dolar gerçekleşerek Türkiye’nin dış ticarete aldığı yolu açıkça ifade etmektedir.

Türkiye, Çin’den İspanya’ya, Latin Amerika’dan Rusya’ya kadar birçok alanda ticaretini geliştirdikçe lojistik sektörünün de kapasitesi artmış, Türkiye’nin özellikle karayolu ve denizyolu filosu güçlenmiştir. Havayolunu özellikle insan taşımacılığı alanında kullanan Türkiye, demiryollarında ise Cumhuriyet döneminden sonra maalesef çok yol alamamıştır. Burada önemle belirtilmelidir ki, dünya maliyeti göze alarak demiryolu ve denizyolu ulaşımını tercih etmektedir. Türkiye’de ise demiryollarının gelişmemesi mukayeseli olarak sektörün katma değerini düşürmektedir.

Küresel kriz sonrası yeni dünya düzeni, finans piyasalarının gelişiminden ziyade üretim ekonomisinin yükselişine ağırlık verecektir. Dünya ülkelerinin hemen hepsinde 2010 yılında göreceli bir büyüme, daha sonrasında ise hızlı bir

çıkış trendinin yaşanması beklenmektedir. Bununla birlikte küresel ticaretin de tekrar hızla büyüyeceği beklenmektedir. Bu da sektörümüzün seyrine olumlu yansımaktır. Bu dönem dikkate alındığında yapılması gereken şey, sektörün teknolojik seviyesini daha yukarılara çıkararak dünya ile rekabet edebilme kabiliyetini yükselmektir. Hâlâ çözümü bekleyen önemli yapısal sorunlar sektör temsilcilerimizi beklemektedir. Bu dönem, sektör kurulumuzun yayımladığı bu raporda ayrıntılarıyla belirtildiği üzere mevcut sorunlarımızı çözmek ve yeni dünya düzeninde daha rekabet edebilir olmak için kritik noktadadır. Bu dönemi iyi değerlendirmeli ve gereken tüm tedbirleri alarak yarışa hazır olmalıyız.

Bu minvalde sektörün küresel ekonomiyle bağlantısını, Türkiye ekonomisinin gidişatını, sektörün analizini ve sektörün yaşadığı sorunların çözüme kavuşturulmasına yönelik önerileri, bu rapor ayrıntılarıyla içermektedir. Raporun hazırlanmasında emeği geçen başta Sektör Kurulu Başkan Yardımcımız Selçuk Karakaş'a, bu çalışma dönemimizde emeği geçen tüm Lojistik Sektör Kurulu Yönetim Kurulu Üyelerine, MÜSİAD Ekonomik Araştırmalar Koordinatörü Hakan Kurt ve Sektör Kurulları Koordinatörü Raşit Yemişen'e teşekkür ediyor, raporun hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Mustafa YASAR

Lojistik Sektör Kurulu Başkanı

MÜSİAD

Birinci Bölüm

GİRİŞ

Lojistik sektörü, iktisadın tarihsel gelişiminde pazar ağlarının büyümesiyle birlikte bir zorunluluk haline gelerek ilerlemiştir. Kalkınan ve birbiriyle iktisadi gelişmelerini artıran ülkeler ticaretin bir gereksinimi olarak lojistik sektörünü büyütmüşlerdir. Dolayısıyla lojistik sektörünün, ticaret ile paralel bir seyir izlediğini söylemek mümkündür. Zira, günümüzde reel sektörün göstergesi haline gelen “Baltık kuru yük endeksi”nin dünya piyasaları için önemi bunu ispat eder niteliktedir.

Raporun ilerleyen bölümlerinde ayrıntılarıyla incelenecek olan Baltık kuru yük endeksi, Londra’da bulunan Baltic Exchange adı ile tanınan kurum tarafından her gün yayınlanan ekonomik bir veridir. 26 ayrı deniz nakliye hattını temel alıp *broker*’lara çeşitli tip deniz kargo taşınmasında kota edilen fiyatları toplar ve günlük ortalama fiyatları yayımlar. Bu indeks kargo taşıma talebinin (kuru yük taşımacılığı) ve kargo taşıma hizmeti arzının (taşıyıcı gemiler) dengesinin nasıl geliştiğini kota edilen fiyatlara dayanarak sergiler. Genelde gemi arzı pek esnek değildir. Yeni bir gemi ancak birkaç yılda imal edilir ve gemiler kolay kolay ucuz şekilde, bir yere park edilemez. Bu nedenle az miktarda talep artışı bile fiyatları yukarı iter. Kargo gemilerinin kenara çekildiği ve taşıma arzının bol miktarda mevcut olduğu durumda, Baltık kuru yük endeksi deniz taşımacılığında, kuru yük nakliye hizmetinde gerçek gelişmeleri en iyi sergileyen göstergelerden biridir. Okyanus aşırı deniz kargosu, büyük çapta üretime girecek hammadde ve yarı mamulden oluştuğundan (demir-çelik, maden, inşaat malzemeleri, gıda vb.) ekonomistler tarafından *leading indicator*, yani gelişmeleri öngörebilen “öncü gös-

terge” olarak izlenir. Üstelik bu indeks borsa veya döviz piyasaları gibi spekülâtif içerik taşımaz; ayrıca işsizlik verileri veya reel büyüme gibi geç de sinyal vermez. Görüldüğü gibi lojistik sektörü, piyasalarda küresel ticaretin bir yansıması olarak algılanmaktadır.

Sektörün gelişimini anlamak için küresel ticaretin seyrini iyi analiz etmek gerekmektedir. Özellikle küreselleşme sürecini iyi algılamak, zamanla yakın ve uzak bölgeler arasındaki ticaretin lojistik sektörünün gelişimini ne düzeyde etkilediğini net biçimde önümüze serecektir.

Konjonktürel olarak bakıldığında ise, 2000’li yılların başından itibaren dünyadaki ekonomik gelişmelerin önemli bir şekilde irdelenmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere, 2000’li yılların başından itibaren özellikle dünyanın en büyük pazarı olan ABD’de bireysel tüketimin canlandırılması finans piyasalarını büyüttüğü oranda olmasa da küresel ticaretin önemli ölçüde büyümesini sağlamıştır. Bu doğrultuda 2007 yılının başına kadar ticarete dolayısıyla da lojistik sektöründe önemli ilerlemenin kaydedildiği görülmüştür. 1990 sonrasında internetin tüm dünyada hızlı bir şekilde yayılması ve 2000’li yıllarla birlikte e-ticaretin gelişmeye başlaması uluslararası ticareti canlandırmış, hatta okyanus ötesi ticaretin de gelişmesine, bu sayede lojistik sektörünün de hareketlenmesine neden olmuştur.

Bunun yanında özellikle 2009 yılı değerlendirmelerini inceleyen bölümde ise tüm dünyanın, ekonominin her alanında, küçükten büyüğe, hissettiği küresel krizin ayrıntılarını incelemek sektörün durumunu belirlemek için gereklidir.

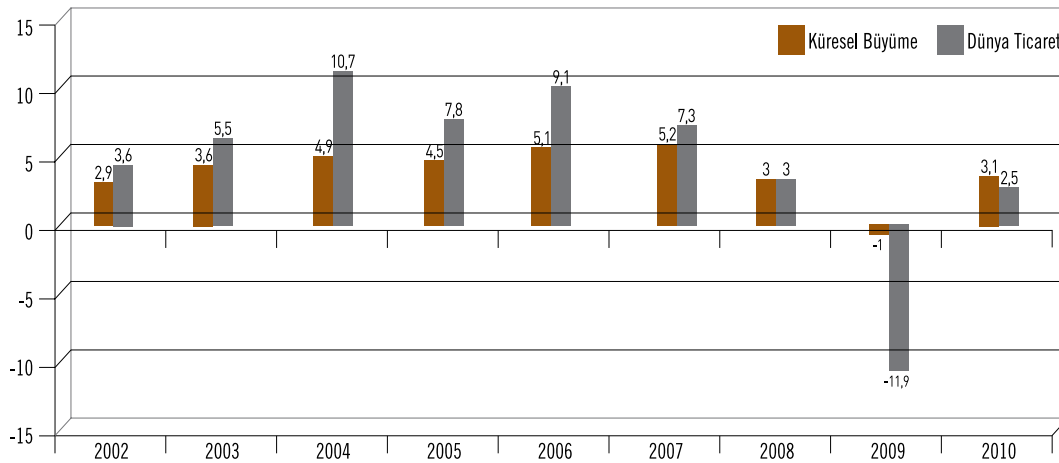
Bu minvalde, raporun ilgili bölümlerinde öncelikle küresel piyasalardaki gelişmelere, ardından Türkiye ekonomisinin 2009 yılı performansına değinilecek; bu doğrultuda lojistik sektörünün profili değerlendirilip, sektörün gelecek projeksiyonlarına ilişkin görüş ve önerilere yer verilecektir.

İkinci Bölüm

KÜRESEL PİYASALARDAKİ GELİŞMELER

2008 yılının Eylül ayı, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki en kötü sonbaharın yaşanmasına neden olmuştur. Ünlü yatırım bankası Lehman Brothers'ın 15 Eylül'de iflas talebinde bulunmasıyla, neo-liberal sürecin çatırdayan ürünü türev finans piyasalarındaki balonun patladığı kabul edilmiştir. 2008 yılı için bakıldığında dünyanın toplam gelirin 60 trilyon dolar civarlarında seyrettiği görülürken, sadece ABD'de türevsel finans piyasalarının büyüklüğünün 600 trilyon dolara kadar yükseldiği ve aradaki bu büyük makasın bugün tüm dünya ekonomilerinde derin çatlaklara sebep olduğu izlenmiştir.

2008 yılının Eylül ayında patlayan finans balonunun çok kısa süre içerisinde küresel piyasaların tamamına sirayet ettiği, sadece ABD'de Aralık 2009 itibarıyla 107 bankanın iflas ettiği, Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) hesaplamalarına göre dünya ekonomilerine 11 trilyon doların üzerinde direkt maliyeti olduğu izlenmiştir.



Şekil 1. Küresel büyüme ve dünya ticaretindeki yıllık yüzde değişim (2002-2010)

Kaynak: IMF

Şekil 1’de görüldüğü üzere küresel büyüme 2002-2007 yılları arasında ortalama % 4,5 oranında artış kaydederken, 2008 yılındaki finansal çalkantı nedeniyle büyüme oranı % 3’e gerilemiş ve 2008 yılının sonunda oluşan büyük çatlakla birlikte dünya ekonomisi büyük bir aradan sonra, IMF’nin tahminlerine göre, % 1,1 oranında küçülmüştür. Finans piyasalarındaki bu seyrin dünya ekonomilerine negatif büyüme olarak yansması çatlağın büyüklüğünün en önemli göstergesidir. Öte yandan lojistik sektörünün en önemli belirleyeni olan dünya ticaretinin de aynı dönemde, likidite bolluğunun oluşturduğu bir konjonktürün gereği olarak 2002-2007 yılları arasında ortalama % 7,1 oranında büyüdüğü görülmüştür. Yine küresel krizin öncülü olan 2008 yılında, dünya ticaretinin % 3’e gerilediği, 2009 yılında ise adeta çöken talep nedeniyle % 11,9 oranında küçüldüğü kaydedilmiştir.

Bu minvalde, dünyanın içinden geçtiği bu büyük küresel dalgalanmaya karşı Keynes’in 1929 Buhranı sonrasında devreye soktuğu devlet müdahaleci politikaların tekrar gündeme geldiği görülmüştür. Kamunun başta finansal piyasaları rahatlatmak ve yükselen panik havasını dindirmek için kurtarma paketleriyle piyasaya müdahale ettiği görülmüştür. İlk etaptaki bu müdahale tarzından sonra hızla düşen küresel talebi toparlamak adına başta gelişmiş ülkeler olmak üzere tüm ekonomilerde talep artırıcı müdahalelerde bulunulmuştur. Özellikle vergi indirimleri yoluyla yapılan bu müdahaleler ve ABD’de TARP paketiyle toksik varlıkların temizlenmesi yolunda atılan adımlar, 2009 yılının ilk çeyreğinden itibaren tedrici bir toparlanma sürecine işaret etmiştir.

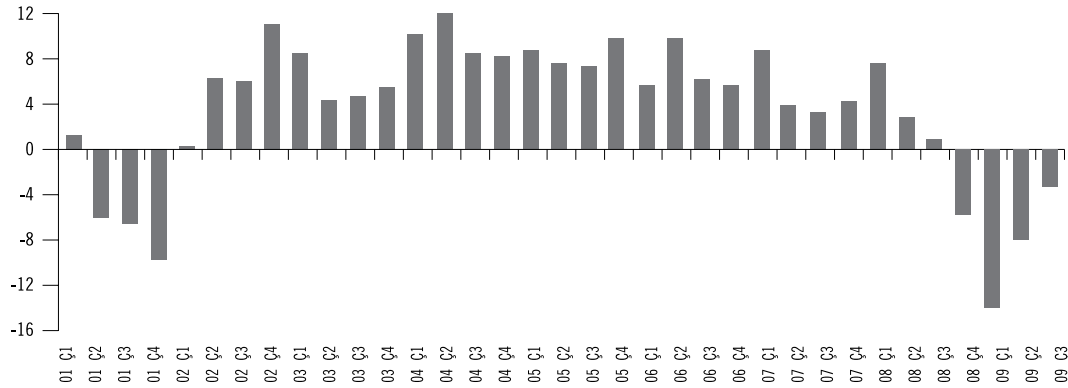
Krizin sonucu olarak kamunun gerek finansal kesime gerekse reel sektöre yönelik yaptığı müdahalelerin bedelleri bütçe açıkları ve kamu borçları olarak geri dönmüştür. Başta gelişmiş ülkeler olmak üzere, bütçe açıklarının ülkelerin orta vadeli mali yapılarını zora sokacak şekilde arttığı, kamu borçlarının da tüm ülkelerde yükseldiği görülmüştür. Öte yandan küresel krizin bir başka önemli sonucu da daralan talebin firmalarda oluşturduğu maliyet baskısı nedeniyle işgücü piyasalarında işsizliğin yükselmesi olmuştur. Kriz öncesinde neo-liberal sürecin yapısal bir sorunu olan işsizlik, küresel krizle birlikte bir tehdit olarak tüm dünya ülkelerinin gündemine girmiştir.

Özetle 2008 yılının sonlarına doğru başlayıp 2009 yılının ilk çeyreğinde son yılın en önemli çöküntülerinden birini oluşturan küresel kriz, dünya ekonomik sisteminin tartışılmasına ve yeni dünya düzeninin regülasyona dayalı olarak planlanmasına yol açmıştır.

Üçüncü Bölüm

TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ GELİŞMELER

Türkiye ekonomisi 2001 yılında yaşadığı krizden sonra ekonomisini disipline etmek için önemli adımlar atmıştır. O dönemde özellikle batan bankalar sonucunda mali dengelerin alt üst olduğu bir dönemin yaşandığı, buna karşın mali disiplinin temel alındığı bir ekonomik model tercih edilmiştir. Bu dönemden sonra Türkiye'nin bankacılık sisteminin istikrara kavuştuğu, mali göstergelerin de zaman içerisinde rayına girdiği görülmüştür. Öte yandan 2002 yılında iktidarın el değiştirmesi ve yeni hükümetin gerek siyasi gerekse de iktisadi olarak ülkeyi istikrara kavuşturma yönünde gösterdiği çabalar, Türkiye ekonomisinin kriz dönemine kadar 27 çeyrek üst üste büyüme performansı göstermesini sağlamıştır. Bu dönemde Türkiye'de küçükten büyüğe ekonomik sistemin bütün birimlerinin bir büyüme trendine girdiği görülmüştür. Sanayi üretiminde yeni bir çağ başlamış, Türkiye'nin dış ticareti 2008 yılının sonunda 132 milyar dolara yükselmiştir.



Şekil 2. Çeyrekler itibariyle GYSH'nin gelişimi (2001-2009)

Kaynak: TÜİK

Şekil 2’de Türkiye ekonomisinin 2001 ile 2009 arasında çeyrekler itibariyle büyüme oranları verilmiştir. Görüldüğü üzere, 2002 yılından itibaren Türkiye sürdürülebilir bir büyüme sürecini yaşamıştır. Fakat 2007 yılına gelindiğinde, artık sürdürülebilir büyümenin devam etmesi için ikinci nesil reformlar olarak adlandırılan dönüşümün içerde yaşanan siyasal nedenlerden dolayı gerçekleştirilemediği görülmüştür. İşte bu kırılma Türkiye ekonomisinin kriz öncesi dönemde dahi büyüme sürecinin yavaşlamasına neden olmuştur. 2008 yılının ilk çeyreğinde kaydedilen % 7,2’lik büyümenin ardından küçülme süreci başlamış ve Eylül 2008’de küresel krizin etkilerinin başlaması bu yılın son çeyreğinde Türkiye ekonomisinin % 6,2 oranında küçülmesine sebep olmuştur. Bu dönemden sonra 2001 krizinin ardından alınan derslerle Türkiye’nin finans sistemi her ne kadar sağlam bir yapı içerse de oluşan panik havasının ve daralan küresel talebin reel sektöre sirayetiyle Türkiye ekonomisinin krizin etkilerinin altına girdiği görülmüştür. Bu doğrultuda, 2009 yılının ilk çeyreğinde Türkiye ekonomisi % 14,3 oranında daralarak tarihi oranda kötü bir performans sergilemiştir. Yılın ilk çeyreğinden itibaren kamunun küresel krizin derinleşen etkilerinin oluşturduğu tahribatı gidermek için devreye girdiği, özellikle Türkiye’yi etkileyen talep daralması ve beklenti etkilerine karşın politikalar geliştirdiği görülmüştür. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası’nın kriz döneminde 1050 baz puan faiz indiriminde bulunması da ekonominin kriz çıkış sürecindeki tetikleyici unsurlarından biri olmuştur. Ekonomi yönetiminin çabalarının yılın ikinci çeyreğinde sonuç verdiği ve GSYH’nin yılın ikinci çeyreğinde % 7 oranında daraldığı görülmüştür. Krizden çıkış süreci yılın üçüncü çeyreğinde de devam etmiş ve GSYH üçüncü çeyrekte % 3,3 oranında küçülmüştür.

Özetle, Türkiye ekonomisinin küresel krize bazı yapısal dönüşümlerini gerçekleştirilerek girdiği ve bu nedenlerle önemli ölçüde küçüldüğü görülmüştür. Buna karşılık Türkiye’de kriz dönemi olmasına rağmen önemli gelişmelerin de olduğu izlenmiştir. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası 2009 yılının tamamında sergilediği performansla dünyanın en çok kazandıran 4. borsası olmuştur. Öte yandan krizin en kritik aktörleri olan kredi derecelendirme kuruluşları Türkiye’nin bu dönemde performansını olumlu yönde değerlendirerek notunu artırmışlardır. Kriz döneminde sadece 13 ülkenin notunu artırırken, Türkiye notu iki puan birden artırılan tek ülke olmuştur. Bu olumlu gelişmeler de Türkiye’nin kriz sonrası projeksiyonlarının olumlu görünmesine neden olmuştur.

Dördüncü Bölüm

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN 2009 PERFORMANSI

4.1. Türkiye’de Dış Ticaretin Seyri

Türkiye, 2009 yılında yaşanan tüm talep kırılımlarına rağmen 102,1 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Bu gerçekleşmeyle yıllık ihracat geçen yılın aynı dönemine göre nominal olarak % 22,7 oranında daralmıştır. Yıllık ithalat ise 2009 yılında 140,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalatta geçen yılın aynı dönemine göre daralma % 30,3 düzeyindedir. Küresel talepteki daralmaya bağlı olarak ithalatın ihracattan fazla daralması normal karşılanmalıdır. Zira, yılın ikinci yarısında artan iç talebin ithalatı bir miktar yükselttiği, buna rağmen bu oranda küçülmenin yaşandığı izlenmiştir.

Tablo 1. Dış Ticaretteki Gelişmeler

| Yıllar | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| İhracat | 36,1 | 47,3 | 63,2 | 73,5 | 85,5 | 107,3 | 132 | 102,1 |
| İthalat | 51,6 | 69,3 | 97,5 | 116,8 | 139,6 | 170,1 | 202 | 140,7 |
| Dış Ticaret Hacmi | 87,7 | 116,6 | 160,7 | 190,3 | 225,1 | 277,4 | 334 | 242,8 |
| İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%) | 70,0 | 68,3 | 64,8 | 62,9 | 61,2 | 63,1 | 65,3 | 72,6 |
| Dış Ticaret Açığı | -15,5 | -22 | -34,3 | -43,3 | -54,1 | -62,8 | -70 | -38,6 |

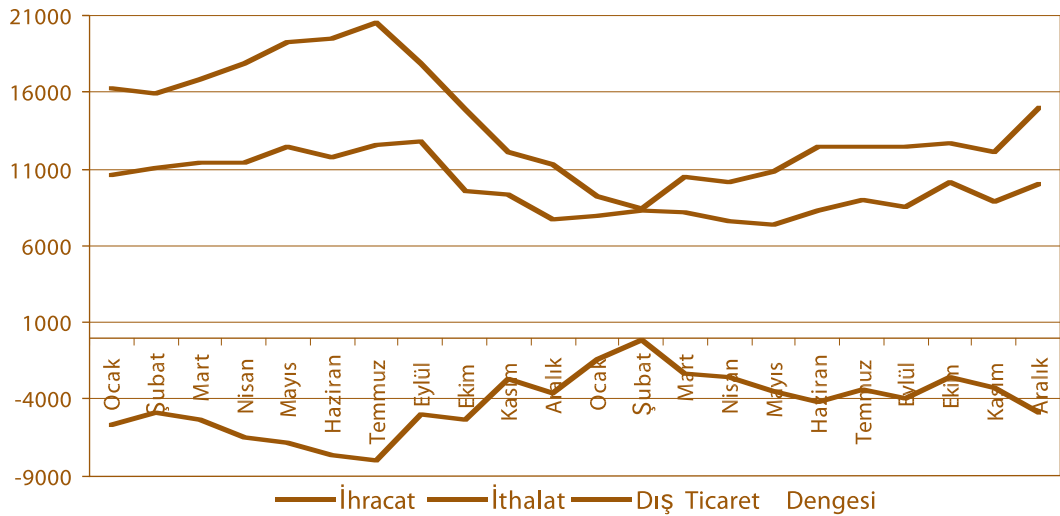
Kaynak: TÜİK

Türkiye’nin dış ticaret hacmi ise 2008 yılındaki 334 milyar dolardan 2009 yılında 242,8 milyar dolara gerilemiştir. 2008 yılında 70 milyar olan dış ticaret açığı ise 38,6 milyar dolara gerileyerek cari işlemler hesabının daralmasında en önemli

katkısı oluşturmuştur. Kriz döneminin konjonktürel bir sonucu olarak ihracatın ithalatı karşılama oranı da 2008 yılındaki % 65,3 oranından 2009 yılında % 72,6'ya yükselmiştir.

Türkiye'nin dış ticaretini bu dönemde en çok talep faktörü belirlemiştir. İhracatta küresel talebin özellikle gelişmiş piyasalar üzerinde baskı oluşturduğu gözlenmiştir. Türkiye'nin en önemli ihracat ortağı AB piyasalarında yaşanan derin talep çökmesi nedeniyle Türkiye 2009 yılının başında ciddi sipariş iptalleriyle karşılaşmış ve ihracat bu bölgede durma noktasına gelmiştir. Kriz döneminde Türkiye, "pahalya fason üretme" tarzının faturasını "pahalya" ödemiştir. Öte yandan önemli bir gelişme ise, Türkiye'nin diplomasi trafiğindeki kazanımlarının dış ticaretine önemli yansımalarının oluşudur. 2002 yılından itibaren komşu ve çevre ülkelerle proaktif, uyumlu ve sorun üreten değil; sorunları çözen bir yaklaşımla dış politikasının eksenini belirleyen Türkiye, bunun kazanımlarını 2009 yılında görmüştür. Irak, İran, Suriye, Rusya, Ermenistan, Mısır, Lübnan gibi birçok ülkelye yakın diyalog süreci yaşayan Türkiye'nin bu ülkelerle ikili iktisadi ilişkilerini geliştirmesi kriz döneminde önemli bir artı olarak hanesine yazılmıştır. Türkiye, AB eksenli ihracatının kriz kırılğanlığını bir ölçüde diplomasi başarısıyla telafi etmeye çalışmıştır.

Türkiye'nin ithalatında belirleyici unsur, iç talep olmuştur. Ara malı ile ihracat yapan bir ülke olan Türkiye'nin ihracat kırılğanlığı ithalatını sınırlasa da kamunun devreye koyduğu iç talebi genişletmeye yönelik tedbirler ithalatı artırmıştır. Yılın ilk çeyreğinde derinlemesine daralan ithalat, bu tarihten sonra tedrici olarak toparlanmıştır.



Şekil 3. Dış ticaretin aylara göre eğilimi (2008-2009 / milyar dolar)

Kaynak: TÜİK

Şekil 3'te dış ticaretin aylara göre seyri verilmektedir. 2008 yılının ilk yarısında yükselen bir grafik izleyen ithalat ve ihracat bu tarihten sonra küresel krizin öncüllerinin ortaya çıkmasıyla birlikte yerini serbest düşüşe bırakmıştır. 2008 yılının Eylül ayında ihracat aylık bazda 12,8 milyar dolar, ithalat ise 17,8 milyar dolar gerçekleşmiştir. İlk derin çöküşü 2008 yılının Ekim ayında yaşayan Türkiye ekonomisinin Ekim ayı ihracatı bir önceki aya göre 3,3 milyar dolar gerileyerek 9,5 milyar dolara, ithalatı ise 3 milyar dolar gerileyerek 14,8 milyar dolara düşmüştür. 2009 yılının Şubat ayında ihracat aylık bazda 8,3 milyar dolar, ithalat ise 8,4 milyar dolar gerçekleşerek Türkiye ekonomisinin özlemini duyduğu tablo, konjonktürel gelişmelerin etkisiyle yaşanmıştır. Dış ticaretteki gerileme Mayıs ayına kadar sürmüştü ve ilk kez Haziran ayında dış ticarete nispi toparlanma süreci başlamıştır. 2009 yılının Aralık ayında ise ihracat 10 milyar dolara, ithalat ise 15 milyar dolara yükselerek kriz öncesi performansı yakalar düzeyde gerçekleşmiştir.

Tablo 2'de fasıllara göre Türkiye'nin 2009 yılı dış ticareti gösterilmektedir. İhracatta her zaman olduğu gibi motorlu kara taşıtları faslı 12,2 milyar dolar ile şampiyon olurken, ithalatta enerji fiyatlarındaki düşüşe rağmen, mineral yakıtlar faslı 29,8 milyar dolar ile şampiyon olmuştur.

Tablo 2. Fasıllara Göre Dış Ticaret (2008-2009 / milyar dolar)

| | İHRACAT | | İTHALAT | | DENGE | | DEĞİŞİM (%) | |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | İhracat | İthalat |
| Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet ve diğer | 18326 | 12257 | 12789 | 8960 | 5537 | 3297 | -33,1 | -29,9 |
| Kazan, makine ve cihazlar, aletler, parçalar | 10258 | 8131 | 22539 | 17105 | -12281 | -8974 | -20,7 | -24,1 |
| Demir ve çelik | 14946 | 7641 | 23160 | 11331 | -8214 | -3690 | -48,9 | -51,1 |
| Örme giyim eşyası ve aksesuarları | 7826 | 6930 | 761 | 752 | 7065 | 6178 | -11,4 | -1,2 |
| Elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları | 7971 | 6658 | 13892 | 12232 | -5921 | -5574 | -16,5 | -11,9 |
| İnciler, kıymetli taş ve metal mamulleri, madeni paralar | 5383 | 5929 | 5653 | 2003 | -270 | 3926 | 10,1 | -64,6 |
| Demir veya çelikten eşya | 5742 | 4551 | 2227 | 1527 | 3515 | 3024 | -20,7 | -31,4 |
| Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları | 5326 | 4295 | 1230 | 1157 | 4096 | 3138 | -19,4 | -5,9 |
| Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve müstahsalları, mumlar | 7531 | 3901 | 48281 | 29886 | -40750 | -25985 | -48,2 | -38,1 |
| Plastik ve plastikten mamul eşya | 3563 | 3093 | 9385 | 6934 | -5822 | -3841 | -13,2 | -26,1 |
| Yenilen meyveler, kabuklu yemişler, turuncu ve kavun kabuğu | 2855 | 3002 | 319 | 312 | 2536 | 2690 | 5,1 | -2,2 |
| Tuz, kükürt, toprak ve taşlar, alçıklar ve çimento | 2279 | 2162 | 504 | 259 | 1775 | 1903 | -5,1 | -48,6 |
| Gemiler, suda yüzen taşıt ve araçlar | 2647 | 1826 | 874 | 1202 | 1773 | 624 | -31,0 | 37,5 |
| Mensucattan mamul diğer eşya, kullanılmış eşya, paçavralar | 2097 | 1647 | 130 | 110 | 1967 | 1537 | -21,5 | -15,4 |
| Mobilyalar, aydınlatma, reklam lambaları, prefabrik yapılar | 1891 | 1588 | 1114 | 787 | 777 | 801 | -16,0 | -29,4 |
| Kauçuk ve kauçuktan eşya | 1807 | 1468 | 2219 | 1552 | -412 | -84 | -18,8 | -30,1 |
| Alüminyum ve alüminyum eşya | 1776 | 1399 | 2543 | 1601 | -767 | -202 | -21,2 | -37,0 |
| Pamuk, pamuk ipliği ve pamuklu mensucat | 1633 | 1278 | 2331 | 2096 | -698 | -818 | -21,7 | -10,1 |
| Sebzeler, meyve, bitki parçaları, sert kabuklu yemiş konserveleri | 1441 | 1276 | 87 | 54 | 1354 | 1222 | -11,5 | -37,9 |
| Hahlar ve diğer dokumaya elverişli maddeden oluşan yer kapl. | 1158 | 1075 | 210 | 141 | 948 | 934 | -7,2 | -32,9 |
| Toplam | 106456 | 80107 | 150248 | 100001 | -43792 | -19894 | -24,8 | -33,4 |
| Genel | 132000 | 102700 | 202000 | 140700 | -70000 | -38000 | -22,2 | -30,3 |
| Genel İçindeki Pay (%) | 80,6 | 78,0 | 74,4 | 71,1 | | | | |

Tablo 2'ye göre Türkiye'ye döviz kaybettiren sektörler sırasıyla;

- Mineral Yakıtlar 25,9 milyar dolar,
- Kazan, makine ve cihazlar 8,9 milyar dolar,
- Elektrikli makine ve cihazlar 5,5 milyar dolar,
- Demir ve çelik 3,6 milyar dolardır.

Yine fasıllara göre dış ticaretin yapısı incelendiğinde küresel krizin etkilerini daha çok hissettirdiği sektörlerin talep esneklikleri ortaya çıkabilmektedir. Buna göre Türkiye'nin talep direnci az olan sektörleri sırasıyla;

- Demir ve çelik % 48,9,
- Mineral yakıtlar % 48,2,
- Motorlu kara taşıtları % 33,1,
- Gemiler, suda yüzen taşıt ve araçlar % 31,
- Kazan, makine ve cihazlar, aletler, parçaları % 20,7 değişim gösteren sektörleridir.

Bu minvalde Türkiye'nin belirtilen sektörlerde talep kırılmasını aşamadığı görülmektedir. Ayrıca bu sektörlerin mineral yakıtlar dışında ortak özelliği, çoğunlukla ara malı ithalatına dayalı olarak montaj üretimiyle gerçekleştirilmeleridir. Türkiye'nin ihracat şampiyonu bir sektörünün talep kırılmasını yaşamaması ekonominin ve dış ticaretin geleceği açısından üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. Eğer siz en büyük ihracat faslınızı olası talep-arz şoklarında kaybederseniz, geleceğe yönelik dış ticaret beklentilerinizde kırılabilir bir zemin üzerinde şekillendirirsiniz. Bu sebeple, ileride ayrıntılı olarak yer verileceği üzere Türkiye'nin birincil önemdeki sektörlerinde üretim stratejilerini tekrar gözden geçirmesi ve talep direncini artıracak metotlar uygulaması zaruri hale gelmiştir.

2009 yılında dış ticaretin seyrini etkileyen bir başka unsur da dış ticaretin gerçekleştirildiği ülkeler olmuştur. Türkiye, AB odaklı dış ticaret pazarının yanı sıra dünyanın dört bir yanında sürdürdüğü pazar çalışmalarının sonuçlarını almaya başlamıştır. Bunun yanında Türk dış politikasının kazanımlarının da 2009 yılındaki dış ticaretin pazar çeşitliliğinde etkili olduğu görülmektedir. Türkiye pazar büyüklüğünün ötesinde net ihracat ve net ithalat yaptığı ülkeleri iyi ayırtmalıdır. Tablo 3'te görüldüğü üzere en çok ihracat yaptığımız ülke 9,8 milyar dolar ile Almanya'dır. Fakat yine 2009 yılında Almanya'dan 14 milyar dolar ithalat gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak Almanya ile gerçekleştirilen dış ticaret 4,2 milyar

dolar döviz kaybına neden olmuştur. Öte yandan Irak'a 5,1 milyar dolar ihracat gerçekleştirilirken sadece 1 milyar dolar düzeyinde ithalat yapılmış ve 4,1 milyar dolar döviz kazancı sağlanmıştır. Keza, Birleşik Arap Emirlikleri, Mısır gibi ülkeler Türkiye'nin net döviz kazancı sağladığı ülkeler olarak gözükmektedir.

Tablo 3. Dış Ticarete İlk 10 Ülke

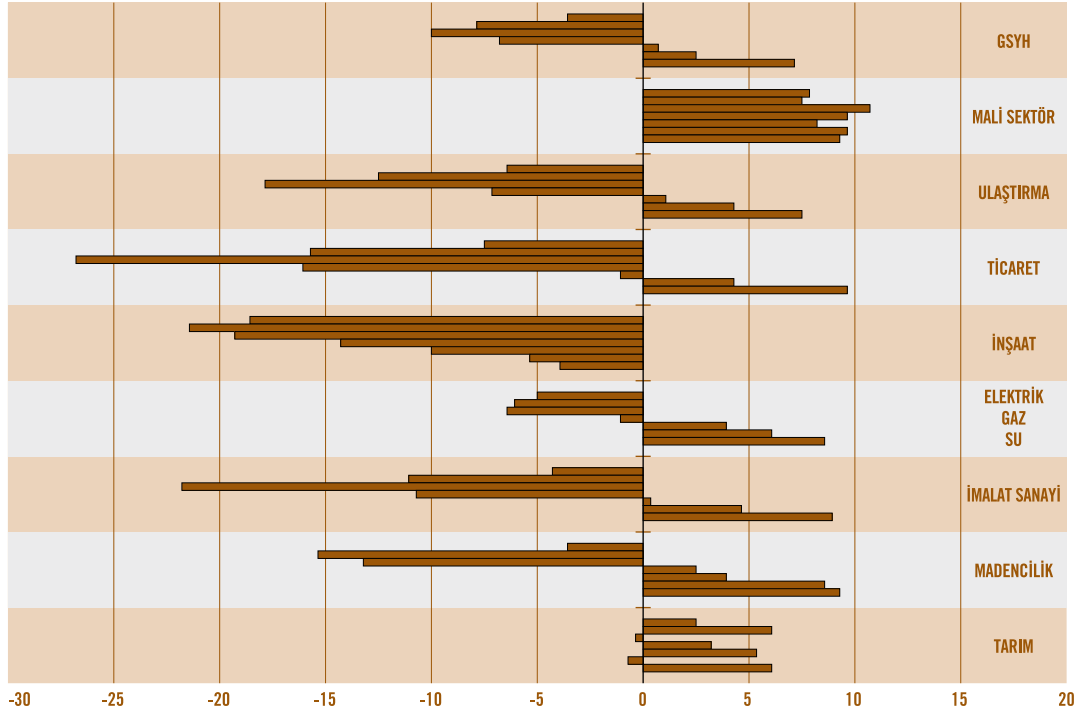
| İhracatta İlk 10 Ülke | Miktar (\$) | Pay (%) | İthalatta İlk 10 Ülke | Miktar (\$) | Pay (%) |
|-----------------------|-------------|---------|-----------------------|-------------|---------|
| Almanya | 9.800.269 | 9,6 | Rusya | 19.710.127 | 14,0 |
| Fransa | 6.211.991 | 6,1 | Almanya | 14.076.186 | 10 |
| İngiltere | 5.922.835 | 5,8 | Çin | 12.655.075 | 9,0 |
| İtalya | 5.893.360 | 5,8 | ABD | 8.568.053 | 6,1 |
| Irak | 5.125.933 | 5,0 | İtalya | 7.665.804 | 5,4 |
| İsviçre | 3.931.719 | 3,8 | Fransa | 7.084.027 | 5 |
| ABD | 3.225.220 | 3,2 | İspanya | 3.773.640 | 2,7 |
| Rusya | 3.202.630 | 3,1 | İngiltere | 3.464.595 | 2,5 |
| BAE | 2.898.750 | 2,8 | İran | 3.402.104 | 2,4 |
| İspanya | 2.825.514 | 2,8 | G. Kore | 3.115.536 | 2,2 |

Kaynak: TÜİK

Tablo 3'te Rusya'nın ithalatta birinci sırada yer almasının ardında enerji transferi yatmaktadır. 2009 yılında ABD ile olan ticaretin yol aldığı ve 12 milyar dolara dayandığı görülmektedir. İngiltere 2009 yılında Türkiye'ye 2,5 milyar dolar döviz kazandırmıştır. Ayrıca durdurulamaz bir şekilde yükselen Türkiye'nin Çin ithalatı 12,6 milyar dolar iken, Çin'e gerçekleştirilen ihracat sadece 1,6 milyar dolar düzeyindedir ve 2009 yılında Türkiye Çin'e 11 milyar dolar döviz açığı vermiştir.

4.2. Sektörlerin Gelişimi

Şekil 4'te, GSYH'nin üretim açısından 2008 yılı ve sonrasında çeyrekler itibariyle gösterdiği performansı verilmektedir. Şekilde belirtildiği üzere sol taraf negatif büyümeye, sağ taraf ise pozitif büyümeye işaret etmektedir. GSYH'nin 2008 ve 2009 yılı performansı raporun ilgili kısımlarında dile getirilmiştir. GSYH'nin 2009 yılında negatif yönlü bir ivme izlemesinde, daralan iç ve dış talep dolayısıyla üretimin sert bir düşüşe geçmesinin önemli etkisi bulunmaktadır. 2009 yılının ilk üç çeyreğinde "mali sektör ve tarım sektörü" hariç tüm üretim bileşenlerinde keskin bir düşüş izlendiği görülmektedir.



Şekil 4. Üretim yönünden GSYH'nin gelişimi (2008 1.Ç.-2009 3.Ç)

* Grafiğin seyri 2009 yılından 2008 yılına doğrudur.

Kaynak: TÜİK

Ticaret:

Üretim yönünden GSYH'nin 2009 yılında izlediği negatif seyrinde özellikle ticaret, imalat sanayi ve ulaştırma sektörlerinin etkisi bulunmaktadır. Ticaret 2009 yılının ilk çeyreğinde % 26,3 oranında daralarak GSYH'nin 3,2 puan küçülmesinin nedeni olmuştur. Ticaretin bu yönlü daralmasında finansal belirsizliğin, kriz sendromunun oluşturduğu panik havasının ve korumacı yaklaşımların önemli rolü bulunmaktadır. Ticaret yılın ikinci çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre bir miktar toparlanarak % 15,4 oranında daralmış ve bu performansıyla GSYH'nin gelişimine yılın ikinci çeyreğinde 2 puan negatif etkide bulunmuştur. Yılın üçüncü çeyreğinde ise ticaretteki daralmanın boyutu azalmış ve bir önceki yılın aynı dönemine göre % 7,2 oranında küçülmüştür. Bu performansla ticaret yılın üçüncü çeyreğinde GSYH'nin gelişimine 0,8 puan negatif etkide bulunmuştur. Ticaretin 2009 yılı içerisinde serbest düşüş sürecinden çıkmasında kamunun müdahaleleri ve küresel ekonomik gidişatın düzelmeye başlamasıyla birlikte panik havasının uzaklaşmasının önemli rolü bulunmaktadır. Ayrıca Merkez Bankası'nın kriz döneminde uyguladığı düşük faiz politikasıyla likiditeye ulaşımın kolaylaştırılması da ticaretin, dolayısıyla GSYH'nin gelişimine pozitif yönlü katkı sağlamıştır.

İmalat Sanayi:

2009 yılında GSYH, üretim yönünden en negatif etkiyi imalat sanayiinde ortaya çıkan daralmadan dolayı yaşamıştır. Bir kez daha belirtilmelidir ki tüm dünyada olduğu gibi Türkiye de krize yüksek kapasiteyle girmiştir. Kriz döneminde imalat sanayiindeki daralma bu yüksek kapasite baz alınarak hesaplanmaktadır. GSYH içinde % 22-26 oranında değişen paylara sahip olan imalat sanayi bu yanıyla GSYH'nin en birincil belirleyicisidir. 2009 yılının ilk çeyreğinde imalat sanayii bir önceki yılın aynı dönemine göre % 21,8 oranında küçülerek GSYH'nin gelişimine 5,2 puan negatif etkide bulunmuştur. Yılın ikinci çeyreğinde ise piyasaların toparlanmaya yönelik tavrı ve vergi indirimleri vesilesiyle tüketimin bir miktar artması imalat sanayiinde de göreceli bir toparlanmayı beraberinde getirmiştir. İmalat sanayii yılın ikinci çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine göre % 11,2 oranında daralarak GSYH'nin ikinci çeyrekteki performansına 2,8 puan negatif yönlü etkide bulunmuştur. Üçüncü çeyrekte ise imalat sanayiinde toparlanma eğilimi kendini iyice hissettirmiş, piyasaya olan güven artmış, talepte önemli bir yükseliş meydana gelmiş, fabrika siparişleri yükselmiş ve bunların bir göstergesi olarak imalat sanayiindeki daralma % 3,9'a kadar gerilemiştir. Üçüncü çeyrekte kat ettiği performansla imalat sanayii GSYH'nin gelişimine 0,8 puan negatif etkide bulunmuştur.

İnşaat:

İnşaat sektörü de 2009 yılında daralan sektörler arasındadır. İnşaat sektörünün 2008 yılının tüm çeyreklerinde negatif eğilim içerisinde olduğu unutulmamalıdır. Sektör çeyrekler itibarıyla sırasıyla % 18,9, % 21,4 ve % 18,1 oranında daralmıştır. Bu grafiğiyle inşaat sektörü 2009 yılında GSYH'nin performansını 1, 1,1 ve 0,8 puan oranında negatif olarak etkilemiştir. İnşaat sektörünün uzun dönemdir sürdürdüğü negatif eğilim reel piyasaları yakından ilgilendirmekte ve etkilemektedir. İnşaat sektörü 300'ü aşkın alt sektörü bünyesinde barındırmakta ve zincirin her halkası bu süreçten zarar görmektedir.

Tarım:

Tarım sektörü 2008 yılının ilk çeyreğindeki pozitif büyüme ve mevsimsel etkiler baz alındığında 2009 yılının ilk çeyreğinde % 0,4 oranında daralarak GSYH'nin gelişimine 0,02 puan negatif katkı yapmıştır. İkinci çeyrekte ise konjonktürün aksine tarım sektörü % 6,4 oranında büyüyerek GSYH'nin gelişimine 0,5 puan, yılın üçüncü çeyreğinde ise % 2,7 oranında gelişerek 0,4 puan pozitif etkide bulunmuştur.

Mali Sektör:

Mali sektör ise kriz yılını adeta altın yıl olarak yaşamıştır. Mali sektörün en önemli bileşeni olan bankacılık sektörünün katalizörlüğüyle yılın ilk çeyreğinde % 10,8 oranında büyüyen sektör, GSYH'nin gelişimine 1,44 puan pozitif etkide bulunmuştur. Mali sektörün GSYH içindeki payının % 10-13 bandında değiştiği varsayıldığında sektörün performansının GSYH'ye etkisinin oldukça önemli olduğu belirtilmelidir. Bankacılık sektörünün 2009 yılındaki davranış biçimi raporun ilerleyen kısımlarında ayrıntılarıyla anlatılacaktır. Bankacılık sektörü aktif yapısını ve öz sermaye yeterliliğinin yanında bu dönemde reel sektöre sağladığı likiditeyi keserek, menkul kıymet cüzdanını kabartmış ve bu sayede yüksek kâr oranları yakalayarak mali sektörün 2009 yılındaki performansına en ciddi katkıyı sağlamıştır. Sektör, yılın ikinci çeyreğinde % 7,5, üçüncü çeyreğinde ise % 7,8 oranında büyüyerek GSYH'nin bu dönemlerdeki reel büyüme hızına her iki çeyrekte de 0,8 puan pozitif katkıda bulunmuştur.

Ulaştırma:

2009 yılının ilk üç çeyreğinde sürekli negatif eğilim gösteren bir başka sektör de ulaştırma sektörüdür. Ulaştırma sektörü çeyrekler itibariyle sırasıyla % 17,7, % 12,2 ve % 6,9 oranında daralmıştır. Ulaştırma sektörünün GSYH içindeki payı dönemler itibariyle % 13-15 bandında değişmektedir. Gösterdiği bu performansla ulaştırma sektörü GSYH'nin gelişimine sırasıyla 2,6, 1,7 ve 0,9 puan negatif yönlü etkide bulunmuştur.

4.3. Lojistik Sektörünün Profili

Lojistik hizmetler en basit ifadeyle, mal akışını düzenlenmesi ve bu sürecin devamlılığının sağlanması açısından dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük öneme sahiptir. Ayrıca, bu sektör Türkiye’de iş alanı ve istihdam oluşturmada ve büyüme potansiyeline etkisi açısından oldukça büyük bir ağı içermektedir. Küreselleşen dünya ticaretinde “üretim fonksiyonunun asli bir parçası” ve “stratejik bir rekabet unsuru” haline gelen lojistik hizmetler, sınırlar arası kesintisiz mal akışının sağlanması ve üretimin dünya pazarlarına “doğru zamanda, doğru yere ve doğru şekilde” ulaştırılması açısından üretim sürecinin en stratejik birimi haline gelmiştir.

4.3.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı Türkiye’nin Cumhuriyet sonrasında demiryolu ve denizyolu taşımacılığına yeterli önemi gösterememesi sonucunda hızla gelişen ve geliştikçe de değişen bir sektör olmuştur. Bugün özellikle insan taşımacılığı sektörünün büyük bir kısmı hâlâ karayolları üzerinden sağlanmaktadır. Buna paralel olarak tır taşımacılığıyla da mal transferinin önemli bir kısmı sağlanmaktadır. Gerek yurtiçi gerekse yurtdışı mal ve insan transferinde önemli bir role sahip olan karayolu taşımacılığına ilişkin standartlar ve yetki belgeleri Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırmaları Genel Müdürlüğü ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve onun yetkilendirdiği odalar tarafından verilmektedir. Tablo 4’te bu belgelere ilişkin istatistikler verilmektedir. Buna göre otomobille şehirlerarası yolcu taşımacılığına 60 belge verilirken, otomobille uluslararası yolcu taşımacılığına 113 belge verilmiştir. Otobüsle uluslararası tarifeli yolcu taşımacılığına 65 belge, tarifersiz yolcu taşımacılığına 74 belge verilmiştir. Kendi işigali ile uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapan şahıslara 109 belge verilirken, aynı alanda firmalara ise 1479 belge verilmiştir. Bu konuda uluslararası veya yurtiçi ev/büro taşımacılığı yapan firmalara ise sadece 7 belge verilmiştir. Otobüsle şehirlerarası tarifeli yolcu taşımacılığı yapan 374 firmaya belge verilirken, tarifersiz sefer yapan 768 firmaya belge verilmiştir. Yurtiçinde yolcu taşımacılığıyla ilgili olarak 2183 firmaya acentelik belgesi verilirken, uluslararası ve yurtiçi taşıma acentelerine 90 belge verilmiştir.

Tablo 4. Ulaştırma Bakanlığı ve TOBB Tarafından Verilen Belge Sayıları ve Ücretleri

| BELGE TÜRÜ | BELGE TANIMI | BELGE ÜCRETİ (TL) | VERİLEN BELGE SAYISI |
|----------------------|---|-------------------|----------------------|
| A1 | Otomobille Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı | 13.226 | 60 |
| A2 | Otomobille Uluslararası Yolcu Taşımacılığı | 19.841 | 113 |
| A TÜRÜ TOPLAM | | | 173 |
| B1 | Otobüsle Uluslararası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı | 66.133 | 65 |
| B2 | Otobüsle Uluslararası Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı | 33.066 | 74 |
| B3 | Otobüsle Uluslararası ve Yurtiçi Kendi Personelinin Taşınması | 6.613 | |
| B TÜRÜ TOPLAM | | | 139 |
| C1 | Kendi İstigali ile ilgili Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşımacılığı | 6.613 | 109 |
| C2 | Uluslararası ve Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı | 52.908 | 1.479 |
| C3 | Uluslararası ve Yurtiçi Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı | 13.226 | 7 |
| C TÜRÜ TOPLAM | | | 1.595 |
| D1 | Otobüsle Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı | 39.682 | 374 |
| D2 | Otobüsle Yurtiçi Tarifesiz Yolcu Taşımacılığı | 19.841 | 768 |
| D3 | Otobüsle Yurtiçi Kendi Personelinin Taşınması | 6.613 | 131 |
| D TÜRÜ TOPLAM | | | 1.273 |
| F1 | Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği | 5.289 | 2.183 |
| F2 | Uluslararası ve Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği | 7.934 | 90 |
| F TÜRÜ TOPLAM | | | 2.273 |
| G1 | Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği | 5.289 | 272 |
| G2 | Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği | 7.934 | 269 |
| G3 | Yurtiçi Kargo Acenteliği | 5.289 | 1.134 |
| G4 | Uluslararası ve Yurtiçi Kargo Acenteliği | 7.934 | 1 |
| G TÜRÜ TOPLAM | | | 1.676 |
| H1 | Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu | 5.289 | 1.441 |
| H2 | Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu | 7.934 | 62 |
| H TÜRÜ TOPLAM | | | 1.503 |
| L1 | Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği | 132.275 | 130 |
| L2 | Uluslararası ve Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği | 264.551 | 31 |
| L TÜRÜ TOPLAM | | | 161 |
| M1 | İl İçi Kargo İşletmeciliği | 13.226 | 12 |
| M2 | Yurtiçi Kargo İşletmeciliği | 198.414 | 16 |
| M3 | Uluslararası ve Yurtiçi Kargo İşletmeciliği | 264.551 | 2 |
| M TÜRÜ TOPLAM | | | 30 |
| N1 | İl İçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği | 2.644 | 123 |
| N2 | Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği | 26.454 | 233 |
| N TÜRÜ TOPLAM | | | 356 |
| P1 | İl İçi Dağıtım İşletmeciliği | 13.226 | 111 |
| P2 | Yurtiçi Dağıtım İşletmeciliği | 198.414 | 15 |
| P TÜRÜ TOPLAM | | | 126 |
| R1 | Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü | 198.414 | 1.073 |
| R2 | Uluslararası ve Yurtiçi Taşıma İşleri Organizatörlüğü | 264.551 | 165 |
| R TÜRÜ TOPLAM | | | 1.238 |
| T1 | Büyükşehir Belediye Sınırları İçinde Yolcu Terminali İşletmeciliği | 1.321 | 37 |
| T2 | Büyükşehir Belediye Sınırları Dışında Yolcu Terminali İşletmeciliği | 1.321 | 292 |
| T3 | Eşya Terminali İşletmeciliği | 1.321 | 6 |
| T TÜRÜ TOPLAM | | | 335 |
| TOPLAM | | | 10.878 |
| K1 | Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı | 13.226 | 171.691 |
| K2 | Kendi İstigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşımacılığı | 6.613 | 171.575 |
| K3 | Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı | 6.613 | 967 |
| K TÜRÜ TOPLAM | | | 344.233 |
| GENEL TOPLAM | | | 355.111 |

* 15 Şubat 2010 itibarıyla geçerlidir.

Kaynak: KUGM

Tablo 4'te belirtildiği üzere yurtiçi eşya taşıma acenteciliği yapan 272 firmaya belge verilirken, uluslararası eşya taşımacılığı yapan 269 firmaya belge verilmiştir. Öte yandan yurtiçi kargo taşımacılığı gerçekleştiren 1134 firmaya belge verilirken, uluslararası ve yurtiçi kargo hizmetleri gerçekleştiren yalnız bir firmaya belge verilmiştir. Yurtiçi lojistik işletmeciliği yapan 130 firmaya belge verilirken, uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmeciliği yapan 31 işletmeye yetki verilmiştir. Diğer yandan 171.691 K1 belgesi, 171.575 K2 belgesi ve 967 K3 belgesi verilmiştir. Bu gerçekleştirmelerle toplamda 355.111 yetki belgesi Kara Ulaştırmaları Genel Müdürlüğü ve TOBB tarafından verilmiştir.

Kutu 1. AB'DEN GÜMRÜKLERDE YENİ BİR ZORUNLULUK: ELEKTRONİK ÖN BEYANNAME SİSTEMİ (NCTS)

TIR Karnesi ile yapılan taşımalar, Avrupa Birliği'nin (AB) Bilgisayarlaştırılmış Yeni Transit Sistemi (NCTS) ile uyumlu hale getirildi. 1 Ocak 2009 itibariyle AB üyesi olmayan ülkelerden TIR karnesi ile AB'ye yapılan taşımaların ön bildirimini yapılması artık zorunlu hale geldi. Ortak transit işlemlerini NCTS adı verilen (*New Computerized Transit System* - Bilgisayarlaştırılmış Yeni Transit Sistemi) sistem ile gerçekleştiren AB'nin isteği doğrultusunda TIR Karnesi ile yapılan taşımalar mevcut sisteme entegre edildi. 1 Ocak 2009 itibariyle AB üyesi olmayan ülkelerden TIR karnesi kefaleti ile yapılan taşımaların anılan sisteme entegrasyonu (NCTS/TIR) başladı. Buna göre, ilk giriş yapılacak AB ülkesine "giriş gümrüğü" üzerinden ön bildirim yapılması gerekiyor.

Türkiye henüz Ortak Transit rejimine taraf olmadığı ve IRU'nun geliştirdiği NCTS-TIR Modülü henüz tüm AB ülkelerinde çalışmadığı için, söz konusu yeni sistem taşımacılarımız için zaman ve maliyet kaybı yaratabiliyor. Sektörün AB tarafından zorunlu hale getirilen sisteme geçiş dönemini en uygun koşullarda tamamlayabilmesini hedefleyen UND, ülkemizin resmi kurum ve kuruluşları, uluslararası bazı kuruluşlar ve Türk taşımacılarının ilk giriş yapacakları AB ülkeleri gümrük idareleri nezdinde yoğun girişimlerde bulunuyor.

NCTS-TIR Nedir?

Konuyla ilgili eğitim de veren UND yetkilileri, hem NCTS-TIR Sistemi hem de UND'nin geliştirdiği çözümler hakkında bilgi verdiler. Buna göre, **NCTS-TIR Sistemi**, Avrupa Birliği'nin uygulamaya koymuş olduğu AB Ortak Transit Sistemi'nin TIR sistemi ile entegre edilerek internet ortamında elektronik ön beyan işleminin gerçekleştirilmesine olanak veren bir uygulama.

Uygulama gereğince, TIR Karnelerinin ihtiva ettiği bilgilerin elektronik ortamda önceden bildirimi yapılmadığı takdirde, AB Giriş Gümrük İdareleri (veya AB Hareket Gümrük İdareleri) TIR Karnesi üzerinde hiçbir işlem yapmayacak ve çoğu gümrüklerde TIR Karnesi sürücüye iade edilerek bilgilerin elektronik ortamda ilgili gümrük idaresine bildirilmesi talep edilecek. TIR işlemlerinin, kâğıt ortamında daha önceden olduğu gibi yapılan rutin işlemleri (tescil, volet 1 ve volet 2'nin Karne'den koparılması vb.) söz konusu elektronik ön bildirim işleminin yapılmasını takiben gerçekleştirilecek.

NCTS ön bildirimi, herhangi bir ülkeden başlayıp AB ülkesine yapılan taşımalarda zorunlu. Buna göre, AB'ye ilk giriş yapılan sınır gümrük idaresine ön bildirim yapılacak.

Bir AB ülkesinden başlayıp herhangi bir ülkede sonlanan taşımalarda ise, TIR Karnesinin tescil edildiği hareket gümrük idaresine ön bildirim yapılacaktır.

Yapılan ithalat ve ihracat taşımalarında arada AB üyesi olmayan ülkeler kullanılıyor ise iki defa ön bildirim yapılması gerekiyor. Örneğin, ihracat taşımasında Bulgaristan'a giriş aşamasında birinci ön bildirim, Sırbistan ve Hırvatistan'dan geçişten sonra Slovenya'ya giriş aşamasında ikinci ön bildirim; ithalat taşımasında aynı şekilde hareket gümrük idaresine birinci ön bildirim, Bulgaristan'a girişte ikinci ön bildirim yapılmalıdır.

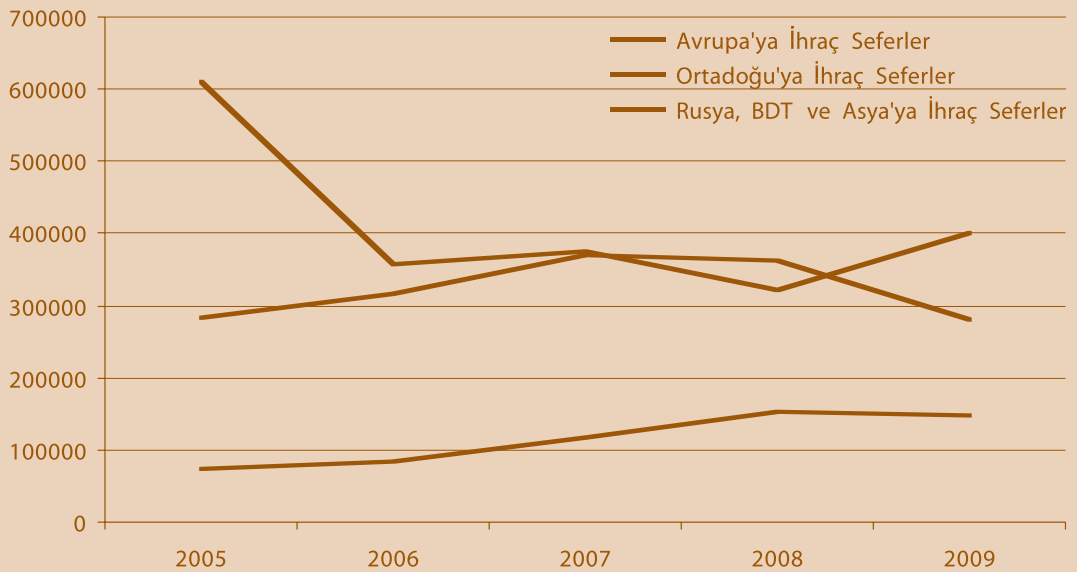
AB ülkesi olmayan ancak TIR Sözleşmesine taraf olan iki ülke arasında yapılan taşımalarda ise, AB topraklarından geçilmediği sürece ön bildirim işlemlerinin yapılması gerekli değildir.

UND-NCTS/TIR Sistemi Ön Bildirim Yöntemi Nedir?

UND tarafından verilen eğitimde, IRU'nun NCTS-TIR sistemi tüm AB ülkelerinde devreye girene kadar taşımaların kesintisiz devamını sağlamak, sınırdaki bekleme sürelerini önlemek ve Bulgaristan gümrüklerinde yoğunluk yaratılmaması amacıyla UND tarafından geliştirilen sistem hakkında da bilgi verildi.

Buna göre, AB giriş gümrük idarelerinden Bulgaristan'a TIR Karne bilgilerinin elektronik ortamda önceden bildirim işlemi, UND ve Bulgaristan Gümrükleri İdaresi arasında yapılan mutabakat temelinde oluşturulan bir XML dosyasının elektronik ortamda iletilmesi esasına dayanıyor.

Kaynak: UND



Şekil 5. Ülke gruplarına göre ihracat seferleri

Kaynak: UND

Şekil 5'te yıllar itibariyle ihraç kara yolu seferlerin bölgelere göre seyri verilmektedir. Görüldüğü üzere 2005 yılından itibaren özellikle Irak'ta yaşanan savaş sebebiyle Ortadoğu'ya yapılan seferlerde keskin bir düşüş izlenmektedir. 2005 yılında 610 bin araç Ortadoğu'ya sefer gerçekleştirmişken 2006 yılında % 41 düşüşle seferler 357 bine gerilemiştir. 2007 yılında % 5'lik bir artışla 371 bine çıkan seferler 2008 yılında % 15 gerileme ile 321 bine düşmüştür. 2009 yılında ise Türkiye'nin dış politikalarının etkisiyle % 25 oranında artarak 400 bine ulaşmıştır.

Avrupa'ya ihraç yapan seferlere bakıldığında ise krizin başlangıç yılı olan 2008 yılına kadar kara seferlerinin yıllar içinde arttığı görülmüştür. 2005 yılında 283 bin olan seferler, 2006 yılında 317 bine, 2007 yılında 369 bine yükselmiştir. 2008 yılının son çeyreğindeki etkilere dayanarak 2008 yılının tamamında % 2'lik bir daralma görüldüğü ve 363 bine ulaştığı kaydedilmiştir. 2009 yılında ise talep kırılmasının oluşturduğu etkilerle seferler % 23 oranında daralarak 281 bine düşmüştür. Rusya, BDT ve Asya'ya ihraç olan seferlerde ise Avrupa ile paralel bir seyir kaydedilmiştir. Bu bölgeye 2005 yılında 73 bin sefer düzenlenirken, 2006 yılında 83 bine, 2007 yılında 117 bine, 2008 yılında 154 bine yükselmiş 2009 yılında ise kriz kırılmasının oluşturduğu sonuçlarla % 5 oranında daralarak 146 bine gerilemiştir.

Kutu 2. On Soruda Kota Sorunu

GEÇİŞ BELGESİ NEDİR?

Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı, geçiş belgeleri ile düzenlenmiştir. Ülkeler, karayolu taşıması yapılan her ülkeye kendi önceliklerine göre ikili taşımalar ve transit geçişler için belirledikleri geçiş belgelerini verirler. Taşımalar, geçiş belgesi sayısı ile sınırlı kalmak zorundadır.

BİR ÜLKEYE YÖNELİK GEÇİŞ BELGESİ BİTERSE NE OLUR?

Türkiye gibi geçiş belgesi sorunu yaşayan ülkelerin kotaları bittiğinde taşımalar ancak; sipariş iptallerine varan gecikmeler ve gümrük kapılarında beklemeler sonrasında ilave geçici belge temini ile mümkün olur. Bu kriz anında önemli ticaret fırsatları kaçırılabilir.

GEÇİŞ BELGESİ LİMİTLERİ BİR TÜR KOTA MIDIR?

Araçlarımız uluslararası ticaret mallarını taşıdıkları için araç sayısını sınırlandırmak mal miktarını kısıtlamak demektir. Geçiş belgesi limitleri araçlara değil, ihraç mallarına getirilmiş kotalardır. Biz bu sebeple "Taşıma Kotaları" ifadesini kullanıyoruz.

Kota Konusunun İki Farklı Boyutu Vardır:

1. Transit Kotalar

Ülkeler üzerlerinden yapılacak taşımalarda, kendi yerel sektörünü korumak, onlara fırsatlar yaratmak gibi gerekçelerle taşımayı zorlaştırmakta ve kısıtlamaktadır. Geçiş ücretlerinin artırılması ve gecikmeler yaşatılması bu zorlukların en yaygın olanlarıdır.

“Hız ve Maliyet”, bugün rekabette kazananı belirleyen en önemli faktörler haline geldi. Çin’e karşı en büyük avantajımız, AB pazarına daha yakın olmamızdır. Ancak, transit kotaları yoluyla bu avantaj ortadan kaldırılmıştır. Oysa, taşımacılığın engellenemeyeceği, GATT (Tarifeler ve Ticaret Genel Antlaşması) ile güvence altına alınmıştır.

GATT Antlaşması 5. Madde

Uluslararası transit ile diğer akit tarafların topraklarına yönelik ya da toprakları dışına yönelik transit taşımalar için en elverişli olan güzergâhlar kullanmak suretiyle, her bir akit tarafın toprakları üzerinden transit serbestisi vardır. Ülkeler arasında hiçbir ayrımcılık yapılamaz:

Transit ile bağlantılı tüm ücretler, düzenlemeler ve formaliteler bağlamında, her bir akit taraf başka herhangi bir akit tarafın topraklarına yönelik ya da topraklarından yapılan transit taşımalara herhangi bir üçüncü ülkeye ya da ülkeden yapılan transit taşımalara sağlanan muameleden daha az elverişli muamelede bulunamaz.

2. İkili Kotalar

İkili taşımalara getirilen kotalar doğrudan iki ülke arasında ticareti engelleme amaçlıdır. Bir AB ülkesinin bizim için 10.000 ikili taşıma kotası belirlediğini varsayalım. Bir TIR ortalama 95 m³ hacme ve 20 ton yük taşıma kapasitesine sahiptir. Bu durumda kota koyan ülkenin gerçek talebi, “Ülkeme en fazla 950.000 m³ hacminde ve en fazla 200.000 ton ağırlığında mal getirebilirsin” anlamına gelmektedir.

ÜLKEMİZDE BENZER BİR AYRIMCILIK VAR MI?

Evet, bizde ayrımcılık var fakat maalesef ters yönde. . . Bu konuda trajikomik bir durum mevcut. Yani ayrımcılık kendi araçlarımızın aleyhine. Boğaz köprülerinde belirli saatlerde kısıtlama var ve bu sadece yerli araçlara uygulanıyor.

KOTA YETMEDİĞİNDE AYNI MALLAR UÇAK VEYA GEMİ İLE GÖNDERİLEMEZ Mİ?

Kesinlikle mümkün değildir. Nasıl gönderileceğine mal kendi karar verir; TIR ile gitmesi gereken bir tekstil yükünü siz uçakla gönderemezsiniz. Gönderirseniz fiyatı artar ve rafta kendisine yer bulamaz. Gemi seçeneğinde ise geç kalırsınız ve müşterinin beklentisi değişir.

AVRUPA BİRLİĞİNE YÖNELİK TAŞIMALARDA BİR KOTA SORUNU VAR MI?

İhracatımızın yüzde 60'ı AB ülkelerine yöneliktir. Bu ihracatın ise % 90'ı karayolu ile taşınmaktadır. Bu güzergâhta yaşanan kota sorunu sebebiyle taşımacılar pahalı ve gecikmeli olarak gerçekleşmektedir.

AB'NİN TAŞIMA KOTASI UYGULAMASI YASAL MIDIR?

Türkiye, Avrupa Topluluğu ile kararlaştırdığı Gümrük Birliği ile malların ve malları taşıyan araçların serbest dolaşımı hakkını elde etmiş, ancak 10 yıl boyunca bu hakkını talep etmemiştir.

AT-Türkiye Gümrük Birliği

(1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı)

Bölüm II

MİKTAR KISITLAMALARININ VE EŞ ETKİLİ ÖNLEMLERİN KALDIRILMASI

Madde 5

Taraflar arasında ithalatta uygulanan miktar kısıtlamaları ile her türlü eş etkili önlem yasaklanmıştır.

Madde 6

Taraflar arasında ihracatta uygulanan miktar kısıtlamaları ile her türlü eş etkili önlem yasaklanmıştır.

TÜRK LİMANLARININ RUM GEMİLERİNE AÇILMASI DA AYNI GEREKÇE İLE TALEP EDİLMİYOR MU?

Evet. Kıbrıs Rum Kesimi, Gümrük Birliği anlaşmasını imzaladığı anda, haklı olarak mal taşıyan araçların serbest dolaşımını talep etti. Mal taşıyan aracın gemi ve TIR olması herhangi bir şeyi değiştirmez. Araçların serbest dolaşımı şarttır.

UND'NİN BU KONUDA BEKLENTİSİ NEDİR?

Kıbrıs Rum Kesimi'nin talebi her ne şekilde sonuçlanırsa sonuçlansın, Gümrük Birliği'nden doğan serbest dolaşım hakkımızın teslim edilmesini istiyoruz. Limanlar Rum gemilerine açılacaksa, bunun öncesinde AB otoyollarının bizlere açılması sağlanmalıdır.

KOTALAR DIŞINDA EN ÖNEMLİ ENGEL NEDİR?

Vize konusu ikinci önemli problemdir. Araç sürücüleri, pilotlar ve gemi çalışanları vizelerden muaf olması gerekirken, geçerlilik ve kalış sürelerinde turistlerden daha ağırlaştırılmış ve kısaltılmış vizelerle araçlarımızın seyri engellenmektedir.

Kaynak: Kotasız Avrupa Platformu

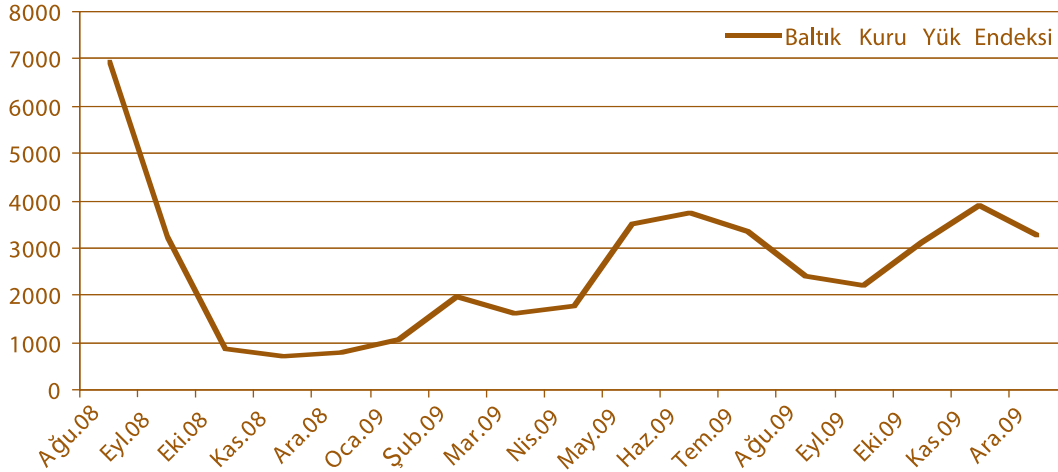
Gerek yurtiçi gerekse yurtdışı karayolu lojistik sektörünün 2010 yılında, gerek dünyada gerekse Türkiye'de talebin toparlanması ve buna bağlı olarak ticaretin normal seyrine dönmesiyle birlikte tekrar toparlanacağı ve Türkiye'nin büyüme sürecine paralel olarak ivmelenecek büyüyeceği beklenmektedir.

4.3.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı tarihsel olarak en eski taşıma metotlarından biridir. Karayolunun ve havayolunun gelişmediği dönemlerden başlayarak denizyolu taşımacılığı gelişmiştir. Zaman içerisinde bahsedilen hava ve kara yollarının daha kullanışlı hale getirilmesiyle taşımacılık ve ulaşım sektöründe eğilimin yönü değişse de halen tüm dünyada en ucuz taşımacılık denizyolu ile yapılmaktadır.

Bu bağlamda, deniz ticaretinin önemi küresel ticaretin gelişimini gösteren en önemli ölçütlerden biridir. Bu doğrultuda raporun giriş kısmında belirtildiği üzere Baltık kuru yük endeksinin seyri, deniz ticaretinin ne ölçüde geliştiğini reel olarak belirtmektedir. Daha önce belirtildiği üzere, Baltık kuru yük endeksi, Londra'da 26 ayrı deniz nakliye hattını temel alıp broker'lara çeşitli tip okya-

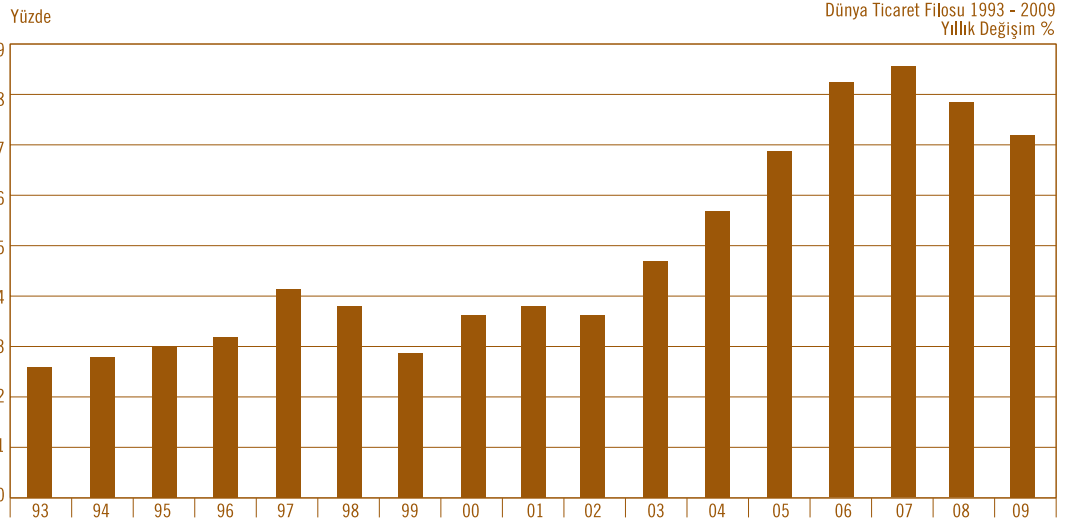
nus aşırı deniz kargo taşınmasında kota edilen fiyatları toplamakta ve bu doğrultuda günlük ortalama fiyatlar yayınlamaktadır. Bu nedenle Baltık kuru yük endeksinin seyri reel piyasaların gidişatı adına önemli bir göstergedir. 2008 yılının Ağustos ayında endeks 6929 puanla kriz öncesindeki ılımlı günlerini yaşamaktaydı. Eylül 2008’de Lehman’ın çökmesiyle birlikte endeksin seyrinde -daha açık ifadeyle reel piyasalarda- % 50 oranında keskin bir kırılma yaşanmıştır. Endeks, Eylül ayının sonunda 3200 puana, Ekim ayında ise tarihi bir çöküş yaşayarak 850 baz puan seviyesine gerilemiştir. Finans piyasalarına ilişkin belirsizliğin devam etmesiyle endeks, Kasım ayında 715 baz puanla dip seviyeyi görmüştür. Piyasalara ilişkin belirsizliğin ortadan kaybolması ve yükselen küresel taleple birlikte dünya ticaretinin yeniden canlanması endeksi 2009 yılının Ocak ayında 1070 baz puana ve Haziran ayında 3700 baz puana yükseltmiştir. Haziran ayından itibaren ise endeksin seyri mevsimsel etkilerle dalgalı olarak seyretmiştir.



Şekil 6. Baltık Kuru Yük Endeksinin Seyri (2008 Ağustos – 2009 Aralık)

Kaynak: Bloomberg, S&P

Kasım ayına kadar inişli çıkışlı bir grafik izleyen endeks Kasım ayının sonunda 3900 baz puan seviyesine yükselmiştir. Aralık ayında ise performansı 3300 baz puan düzeyine gerilemiştir. Baltık kuru yük endeksi, en özet anlamıyla dünya ticaretinin önemli bir yansımasıdır. 2007 ve 2008 yılının başına ilişkin endeksin seyrinin 7-10 bin baz puan düzeyinde değiştiği göz önüne alındığında, reel piyasalarının kriz öncesi döneme göre kat edeceği önemli bir mesafenin olduğu görülmektedir. Fakat 2008 yılının Kasım ve Aralık ayına göre en kötünün geride kaldığı ve o aylar baz alındığında reel piyasaların önemli bir mesafe kat ettiği görülmektedir.



Şekil 7. Dünya Ticaret Filosunun Gelişimi

Kaynak: The Platou Report 2010

Şekil 7’de dünya ticaret filosunun yıllar itibariyle yüzde değişimi verilmektedir. Deniz ticaret filusunda özellikle 2000 yılından itibaren yüksek büyüme grafiği izlendiği görülmektedir. Bu dönemde artan küresel ticaretin filonun gelişmesinde önemli etken olduğu anlaşılmıştır. Öte yandan 2008 yılı itibariyle kriz dönemine girilmesine rağmen, deniz ticaretinde yüzde 7,6, 2009 yılında ise % 7,2 oranında büyüme kaydettiği görülmektedir. Kriz dönemine rağmen yaşanan bu gelişmede iki faktörün önemli olduğu belirtilmelidir. Birincisi; daha önceden verilen siparişlerin 2009 yılında tamamlanarak filoya dahil olması, ikincisi ise kriz döneminde düşen maliyetleri fırsat bilen firmaların krizi fırsata çevirerek filoya yeni gemiler katmasıdır.

Tablo 5. Dünya Ticaret Filosu (Milyon DWT)

| Yıllar | Tanker | Kimyevi Madde Tankerleri | Dökme Yük | OBO | Diğer | Toplam |
|--------|--------|--------------------------|-----------|-----|-------|--------|
| 2000 | 19,2 | 1,7 | 13,6 | | 8,5 | 43 |
| 2001 | 13,1 | 0,2 | 20,6 | | 10,5 | 44,4 |
| 2002 | 22,7 | 0,8 | 13,6 | | 10,4 | 47,5 |
| 2003 | 27,9 | 2 | 11,8 | 0,2 | 11,2 | 53,1 |
| 2004 | 26,4 | 0,8 | 18,3 | | 11,9 | 57,4 |
| 2005 | 28 | 1,5 | 22,3 | | 13,8 | 65,6 |
| 2006 | 23 | 2,4 | 25,5 | | 20,3 | 71,1 |
| 2007 | 28,7 | 3 | 28,6 | | 23 | 83,3 |
| 2008 | 33,2 | 2,9 | 32,6 | | 28,4 | 97,2 |
| 2009 | 45,7 | 2,2 | 48,3 | | 28,4 | 124,7 |

Kaynak: The Platou Report 2010

Tablo 5'te ise dünya ticaret filosunun bileşenleri verilmektedir. Buna göre dünya tanker filosu 2009 yılında önemli bir yükseliş göstererek 33,2 milyon Dwt'den, 45,7 milyon Dwt'ye çıkmıştır. Dökme yük tankerlerinde ise yine aynı paralellikte bir yükseliş görülmüştür. 2008 yılında 32,6 milyon Dwt olan dökme yük tankerleri filosu, 2009 yılında neredeyse % 50 oranında artış göstererek 48,3 milyon Dwt'ye yükselmiştir. Kimyevi madde tankerleri ise 2,9 milyon Dwt'den 2,2 milyon Dwt'ye gerilemiştir.

Tablo 6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

| Yıllar | Gemi Sayısı | DWT (1000) | Değişim | GRT | Değişim | Dünya Sırası |
|--------|-------------|------------|---------|------|---------|--------------|
| 2001 | 1261 | 9307 | -1,9 | 6002 | -0,7 | 20 |
| 2002 | 1185 | 8666 | -6,9 | 5736 | -4,4 | 19 |
| 2003 | 1152 | 7627 | -12 | 5113 | -10,9 | 20 |
| 2004 | 1209 | 7055 | -7,5 | 4772 | -7,1 | 23 |
| 2005 | 1379 | 7603 | 7,2 | 5229 | -9,6 | 24 |
| 2006 | 1429 | 7271 | -4,4 | 5083 | -2,8 | 26 |
| 2007 | 1473 | 7244 | -0,4 | 5126 | 0,8 | 25 |
| 2008 | 1525 | 7544 | 4,1 | 5479 | 6,9 | 24 |

Kaynak: İMEAK

Tablo 6'da ise Türkiye'nin deniz ticaret filosuna ilişkin bilgiler verilmektedir. Buna göre yıllar içerisinde Türkiye'nin gemi sayısında bir miktar artış yaşanmıştır. 2001 yılında 1261 gemi bulunurken, bu sayı 2008 yılında 1525'e yükselmiştir. Fakat bunun yanında toplam DWT 9,3 binden 7,5 bine gerilemiştir. 2001 yılında toplam taşıma kapasitesi 6 milyon GRT iken 2008 yılında 5,4 milyon GRT'ye düşmüştür. Bir başka önemli gösterge olan Türkiye'nin dünya sıralamasındaki konumu 2001 yılındaki 20. sıradan 2008 yılında 24. sıraya gerilemiştir.

4.4. Sektörün Sorunları ve Çözüm Önerileri

1. **Yabancı Plakalı Araçların Taşıma Evraklarının Denetlenememesi:**

Söz konusu sorun yabancı plakalı araçların ülkemize kurallara uygun olmayan belgelerle giriş yapmasına ve taşımacılarımızın pazarından haksız pay almalarına neden olmaktadır. Bazı ülkelerde ulaştırma belgelerinin ve yabancı araçların kontrolü yetki devri ile özel kuruluşlara devredilmiştir. Polonya, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Fransa, Hollanda, Rusya, Cezayir, Bulgaristan... Birçok AB ülkesinde tesis edilmiş olan ve görevi tümüyle ulaştırma mevzuatının uygulanmasını sağlamak ve izlemek olan bir kuruluşun görevlendirilmesi yönünde girişimlerde bulunulması ülkemizde uygulama farklılıklarını ortadan kaldıracak ve yabancı araçların daha sıkı denetimini de sağlayacaktır.

2. **Taşımacılıkla İlgili Uluslararası Konvansiyonlara Taraf Olunmaması:**

Uluslararası ticaretin, dolayısıyla taşımaların serbestleştirilmesi gibi nihai amacımızın en önemli araçlarından biri de, Uluslararası UNECE (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) konvansiyonlarına ve anlaşmalarına taraf olunması ve uygulanmasının sağlanmasıdır. Türkiye'nin uluslararası konvansiyonlarla ilgili ve bu konvansiyonların iç hukukumuzda fiilen tatbiki ile taşımacılıkta yaşanan problemler rahatlıkla çözülebilecektir.

3. **Uluslararası Taşıma Yapan Araçların Araç Muayeneleri İçin Motorlu Taşıtlar Vergisi Ödeme Şartı:**

Üretimin en önemli halkası olan sektörümüzün yaklaşık 43.000 aracı için ödeme zorunluluğu bulunan "motorlu taşıtlar vergisi" söz konusu kriz ortamında ayakta kalmaya çalışan sektörümüze ek maliyet yükü getirmektedir. Sanayi sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlar, üretim araçları için sadece kullanıma başladığında vergi öderken, sektörümüzün hizmet üretim araçları her yıl Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) ödemektedir. İçinde bulunduğumuz 2009 yılında uluslararası taşımacılık şirketlerimizin bazıları krizin etkisi ile MTV vergisini zamanında ödeyememiş ve bu sebeple "araç muayene hizmetinden" de yararlanamamıştır. Bu durum filomuzun hem ülke içinde hem de yurtdışında cezai müeyyideler ile karşı karşıya kalmasına sebep olmakta ve istenmeyen durumların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu kapsamda, uzun yıllardır motorlu taşıtlar vergisinin kaldırılmasını talep eden sektörümüz, araç muayene hizmetini de bu sebeple alamamaktadır. Ancak, ülkemizdeki araç muayene istasyonlarının araçların teknik olarak yeterliliğinden ve dolayısıyla trafik güvenliğini sağlamakla yükümlü olduğu mütalaa edilmektedir.

4. Ulaştırma ve Lojistiğin Her Alanında ve Tüm Taşıma Türleri İçin Güvenilir İstatistiksel Verilerin Mevcut Olmaması:

Ulaştırma alanında karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu ve kombine taşımalar olmak üzere, yurtiçi ve uluslararası düzeyde tüm taşıma türlerini ve ayrıca lojistik faaliyetlere ilişkin verileri kapsayan güvenilir ve sağlıklı bir veritabanının oluşturulması ve sürekli olarak güncellenmesinin sağlanması amacıyla ulaştırma ve lojistik sektörünün ilgili paydaşlarını, üniversiteler ve TÜİK başta olmak üzere yetkin araştırma kuruluşlarının rehberliğinde bir araya getirecek bağımsız bir yapının oluşturulması sektöre ilişkin sağlıklı bir analiz imkânı verecek ve geleceğine yönelik projelerin temelini güçlendirecektir.

5. AB'nin Türk Taşımacılarına Yönelik Haksız Taşıma Kotaları Uygulamaları:

Ulaştırma alanında AB tarafından Türk nakliyecilerine yönelik haksız geçiş belgesi kotası uygulamasının “malların serbest dolaşımı” ilkesi kapsamında AB ile müzakere gündemine getirilmesi gerekmektedir. Sektörümüzün bu haklı davasının, AB nezdinde etkin şekilde savunulması ve Türkiye'nin Gümrük Birliği Ek Protokolü'ne ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmesi aşamasında AB'nin de mukabil olarak yerine getirmesi gereken bir koşul olarak müzakere gündeminin en üst sıralarında tutulması ve nihayetinde “taşıma kotalarının tamamen ortadan kaldırılması”; sadece Türkiye ulaştırma sektörünün değil, Türk ekonomisinin bütün aktörlerinin çıkarlarının en doğru şekilde savunulması olacaktır. Bu amaçla, öncelikli olarak; 1/95 sayılı OKK'nin aksayan yönlerinin ciddi bir hukuki mütalaa sonuçları temelinde tespit edilmesi, gerekirse bu amaçla geçici komitenin oluşturulmasında fayda görülmektedir. Esasen, Türkiye tarafının, söz konusu toplantıda da son derece isabetli şekilde dile getirilmiş olduğu üzere “Ankara Anlaşması'nın temel amacının, Türkiye ekonomisinin tam üyeliği taşıyabilecek şekilde geliştirilmesi olduğu, Gümrük Birliği'nin mevcut düzeniyle iyi işlemediği ve bundan zarar görenin sadece Türkiye olduğu, dolayısıyla iyi işleminin sağlanması gerektiği” argümanının ilgili tüm platformlarda aktif olarak dile getirilmesinin önemli olduğu mütalaa edilmektedir. Özellikle küresel kriz ortamı içerisinde rekabetin dakikalarla ve kuruş/Euro-cent'lerle ölçüldüğü konjonktür çerçevesinde, AB'nin taşıma kotası uygulamalarının esasen bizzat AB ekonomisinin kendi global rekabet gücüne vurduğu bir darbe olarak dile getirilmesi de önem arz etmektedir.

6. Türk Sürücülere Uygulanan Vizeler:

Bilindiği üzere, Avrupa Topluluğu Adalet Divanı (ATAD), 2 Türk TIR sürücüsünün vize konusunda yap-

miş olduğu şikâyetini haklı bulmuş ve Almanya'nın, hizmet sunmak üzere Almanya'ya giden Türk vatandaşlarına vize uygulayamayacağı kararını almıştır. Bu karar her ne kadar Almanya aleyhine alınmış olsa da, ATAD'ın bu kararı Türkiye ile, o zamanki adı ile, Avrupa Topluluğu arasında imzalanmış olan Ankara Anlaşması'na dayanmakta ve o tarihte Türk vatandaşlarına vize uygulamayan diğer Topluluk üyelerini de bağlamaktadır. Bu anlamda vizesiz girişin sadece Almanya ile sınırlı değil, önümüzdeki günlerde Belçika, Danimarka, Fransa, Almanya, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Portekiz, İspanya ve İngiltere için de gündeme gelmesi gerekmektedir. Ancak, mahkemenin bu kararı Almanya'ya yönelik olduğu için ilk adımı Almanya atmış ve bu karar doğrultusunda, Almanya Dışişleri Bakanlığı yeni bir karar alarak TIR sürücülerini başta olmak üzere sanatçılar, sporcular gibi bazı meslek gruplarının vizeden muaf olacağını açıklamıştır. Almanya Büyükelçiliği tarafından yapılan açıklamaya göre, sürücülerin de dahil olduğu bazı meslek grubuna bağlı Türk vatandaşları Almanya Konsolosluklarına vize muafiyeti başvurusunda bulunacak ve seyahate çıkmadan önce konsolosluklardan alacakları bir belge ile vizeden muaf olacaklardır. Anılan uygulama başlamış olmakla beraber ne bahsedilen diğer meslek gruplarının ne de uluslararası nakliyecilerin vize konusundaki sorunlarını çözmemiştir. Şöyle ki, Almanya Büyükelçiliği tarafından konuyla ilgili yapılan açıklamaya baktığımız zaman vize muafiyeti için yapılması gereken başvurunun vize başvurusundan farksız olduğunu görebiliriz. Vize başvurusunda talep edilen evrakların tümü bu muafiyet başvurusu sırasında da talep edildiği gibi bir de yapılacak seyahat öncesinden 10 gün önce muafiyet başvurusunun ilgili Alman konsolosluğunda olması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca, yapılan başka bir açıklama, "Konsolosluğun bazı durumlarda başka belgelerin de ibrazını veya seyahat amacının inandırıcı kılınması için duruma göre şahsi başvuruyu da şart koşma hakkını saklı tutacağı" şeklindedir. Bu durumun vize muafiyeti olarak gösterilmeye çalışılması kamuoyunu yanlış yönlendirmektir. Vize muafiyetinden bahsedebilmek için pasaportumuzu alıp Almanya'ya gidebilmeli ve herhangi bir ek belge olmadan sınırdan sadece pasaportumuzla geçiş yapabilmeliyiz. Şu an Almanya'nın Türk vatandaşlarına vize muafiyeti olarak sunmaya çalıştığı uygulama ise vizenin başka bir çeşididir. Daha önce pasaportlarımıza etiket olarak yapıştırılan vize, şu an muafiyet belgesi olarak adlandırılarak değişik bir hal almıştır. Tek farkı ise vize için ödenmesi gereken 60 avronun muafiyet belgesi için ödenmeyecek olmasıdır. Bu olayın tüm Türk vatandaşlarını ilgilendiren sadece bir boyutudur. Asıl sektörümüzü ilgilendiren diğer bo-

yutu ise, Almanya'nın gerçek bir vize muafiyeti uygulaması durumunda bile sürücülerimizin yine de vize almak zorunda olmasıdır. Yukarıda da belirtildiği üzere ATAD'ın kararının bağlayıcı olduğu ülkeler Ankara Anlaşması imzalandığında Türk vatandaşlarına vize uygulamayan AB'nin ilk üyeleri olan Batı Avrupa ülkeleridir. AB'nin yeni üyeleri ise o dönemde de Türk vatandaşlarına vize uyguladıkları için ATAD'ın kararı bize bu ülkelere vizesiz giriş hakkı tanımamaktadır. Bulgaristan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Finlandiya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve İsveç Türk sürücülere vize uygulamaya devam edecek ve bu doğrultuda Almanya'ya doğru yola çıkan bir aracın Schengen sınırına ilk giriş ülkelerinden birinden vize alması gerekmektedir. Yani Almanya'nın Türk sürücülere vize muafiyeti getirmesi pratikte herhangi bir değişiklik yaratmamaktadır. Geçmişte Almanya'dan alınan Schengen vizesi artık başka bir ülkeden alınmak zorunda kalmıştır. Türk sürücülerin tamamen vizesiz olarak Avrupa'ya gidebilmeleri yönünde girişimler yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda, konunun Türk tarafınca daha geniş olarak ele alınması ve AB Komisyonu ile yapılacak bu konudaki görüşmelerde Schengen Anlaşmasını da göz önünde bulundurularak bu bölgedeki sınır kontrollerinin kaldırılmış olması dolayısı ile sürücülerin sadece ATAD'ın kararından etkilenen değil tüm Schengen bölgesinde vizesiz dolaşabilmesi için girişimlerin gerektiği üzerinde durulmalıdır. Konuyla ilgili medyada ve karardan etkilenecek olan tüm kesimlerde çeşitli görüşler mevcuttur ancak AB ile yapılacak konuyla ilgili görüşmelerde tüm kesimlerin lehine olacak tek bir görüş oluşturularak bu görüş savunulması üzerinde durulmalıdır. Bu görüşü savunmak için ilgili bakanlıkların dahil olduğu kamunun ve sivil toplum örgütlerinin de yer aldığı bir kurul oluşturulması gerektiği düşünülmekte ve bu yönde çalışmalar yapılmalıdır.

- 7. Karayolu Taşımacılığında İş Kanunu'nun Bulunmaması:** Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörü sadece ulusal mevzuata uyum sağlamak zorunluluğu içinde bulunmamaktadır. Uluslararası konvansiyonlar ile AB mevzuatı hükümlerine de uyum sağlamak ve anılan mevzuat çerçevesinde yapılanmak ve faaliyette bulunmak zorundadır. Bundan dolayı, sektör çalışanları (operasyon şefi, profesyonel sürücü vs.) çalışma koşulları da yine uluslararası konvansiyonlar ve düzenlemelere uygunluk arz etmelidir. Hal böyle iken, Türk İş Hukuku ve uluslararası çalışma koşulları arasında zaman zaman aykırılıklar ve/veya çelişkiler oluşmakta; bu durum ise küresel pazar-

da her türlü zor koşullarda rekabet etme çabası içerisinde olan ve ülkemize önemli döviz girdisi sağlayan taşımacılarımızın haksız yasal müeyyidelerle karşı karşıya gelmesine yol açmaktadır. Uluslararası taşımacılık sektörü çalışanlarına yönelik çalışma koşullarının ayrı bir hukuki yapılandırmaya ihtiyacı bulunmaktadır. Bu nedenle, ulusal mevzuatın dışında uluslararası anlaşma ve protokollerle yürütülen sektörün denizyolu ve havayolu taşımacılık modlarında ve basın iş hukukunda olduğu gibi ayrı bir “Karayolu Taşımacılığı İş Kanunu”nun bir an evvel oluşturulmasının zaruri olduğu görülmektedir.

- 8. Her Taşımacının Taşındığı Yükün 12 Rakamlı Gümrük Tarife ve İstatistik Pozisyonunu Bilmesi ve Bildirmesi Zorunluluğu:** 12 rakamlı eşya tanımının 9 ve 10. rakamları “Milli Tarife Açılımı”nı 11. ve 12. rakamları ise “İstatistiki Açılım” rakamlarını oluşturmakta olup sadece Türkiye’de kullanılmaktadır. Bu rakamları Avrupa ülkelerindeki ihracatçıların bilme ve bildirme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bu durum karşısında, özellikle ithalat taşımalarında “GTİP Belirleme Sorunu” ciddi boyutlara çıkabilecektir. Bu bağlamda GTİP numarasının ilk 6 hanesinin bildirilmesi bir çözüm olarak ele alınabilir.
- 9. Gümrük Yönetmelik Taslağının Birçok Maddesinde, “...aksi takdirde 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu hükümlerine göre işlem yapılır” şeklinde İbarelere Yer Verilmesi:** Girişimcilik ruhunu zedeleyen ve iş adamlarımıza “potansiyel suçlu” gibi bakılmasına yol açan bu kabil hükümlerin taslak metninden çıkarılması uygun olacaktır.
- 10. Gümrüklerdeki Farklı Mesai Ücretleri:** Gümrük Kanununa dayandırılarak alınan fazla mesai ücretlerinde yeknesak uygulamaya geçilmesi gerekmektedir.
- 11. Gümrük Müsteşarlığı’nın Ortak Transit Sistemine Geçiş Sürecinde Ağır Davranması:** Ortak Transit Sistemi’ne geçişle ilgili gerekli çalışmalar yapılmalı ve ortak projeler geliştirilmelidir.
- 12. Transit Güvenlik Zorunluluğu:** Avrupa Birliği sınırları içerisinde mevcut uygulamada olduğu herhangi bir güzergâh sınırlamasına gidilmemesi, Topluluk mevzuatına uyum sürecinde yapılan çalışmalarda Transit Güzergâh Zorunluluğu üzerinde de durulması ve bu zorunluluğun kaldırılması elzemdir.
- 13. Liman Yapı Ruhsatları:** 3621 sayılı Kıyı Kanunu’na ve ilgili bakanlıklarca onaylanan imar planlarına göre yapımı gerçekleştirilen dolgu ve iskele alan-

larının ruhsatlandırılması konusu ile ilgili olarak belediyeler 3194 sayılı İmar Kanununa dayanarak yapı ruhsatı vermektedirler. Ancak bu dolgu ve iskele alanları Büyükşehir Belediyeleri tarafından hazırlanan harç ücreti tarife formunda bina veya sanayi ve ticaret tesisleri kapsamında değerlendirilmekte ve bu dilim için belirlenmiş bulunan bina inşaat harcı tahakkuk ettirilmektedir. Dolayısıyla limancılığın tabiatı gereği büyük alanlara ihtiyaç duyulduğundan bu tip dolgu ve iskele alanları için tarifede belirtilmediği halde; yorumlanarak, zorlama ve kıyas yolu ile bir başka kategoriye sokularak çok yüksek meblağlarda harç ücretleri talep edilmektedir. Dolgu alanları konut ve işyeri niteliğinde olmayıp, 3194 sayılı İmar Kanununun 5. maddesinde belirtilen bina tanımına da uymamaktadır. Ancak, 2005/8730 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ekinde yayımlanan “Belediye Grupları İtibariyle Harçların Oranları Listesi”nde dolgu alanları ile ilgili bir husus bulunmadığı için dolgu alan projeleri için bina inşaat harcı tahakkuk ettirilmektedir. Dolgu alan projeleri için ayrı bir tarifeye göre ruhsat harcı alınması gerektiği düşünülmekte olup, uygulamalardaki belirsizliğin ve koordinasyonsuzluğun Bakanlıkça değerlendirilmesi; gösterici nitelikte olan bu ücretlerin makul ve maktu bir şekilde tespit edilmesi ve “Belediye Grupları itibariyle Harçların Oranları Listesinde” gerekli değişikliklerin yapılması gerekli görülmektedir.

14. Geçici Depolama Sorunları: Geçici depolama yerindeki eşyalar 45 günlük bekleme süresini doldurarak tasfiyelik hale geldikten sonra tüm işlemler bitmiş olmasına rağmen TASIŞ tarafından geç alınmaktadır. Halihazırda mevcut tasfiye usul ve şekillerinin revize edilerek limanlarda ciddi bir alan, hacim kaybına ve maliyete sebep olan tasfiyelik mallara ilişkin usullerin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. İstanbul Avrupa yakasında TASIŞ’e ait depoların kurulması, eşyanın gümrük muayene memuru tarafından tespiti esnasında TASIŞ personelinin de bulunması ve eşya ile ilgili sorunun kaynağında çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Tasfiyelik mallar limanlarda ciddi bir alan, hacim kaybına ve maliyete sebep olmaktadır. Tasfiyelik mallara ilişkin mevcut tasfiye usul ve şekillerinin günümüz şartlarına uydurulması gerekmektedir.

15. Transit Varış Gümrüklerinde Yaşanan Sorunlar: Transit beyanname ile ithalat taşıması yapan araçlar, varış gümrüklerine geldiklerinde beyan edilen eşyada eksiklik/fazlalık tespit edildiğinde, 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu hükümleri saklı kalma üzere, bahse konu eksikliğe isabet eden vergiler ve buna bağlı faiz için 1 aylık süre verilerek asıl sorumludan

tahsil edilmektedir. Ancak aynı araç, aynı şartlar altında TIR Karnesi ile gelmiş olsa idi, söz konusu eksiklik özet beyan eksikliği olarak kabul edilerek taşımacıya, söz konusu eksikliğin hareket gümrük idaresinde, göndericinin eksik beyanından veya eksik yüklemesinden kaynaklandığını ispatı için 3 ay verilmektedir. Böylece taşımacı söz konusu eksiklik/fazlalığın kendisinden kaynaklanmadığını ispatlayacak süreye sahip olmaktadır. Bu durum transit beyanname ile taşıma yapan firmalar için haksızlığa neden olmaktadır. Transit beyanname ile gelen araçlar da, hareket gümrük idaresince mühürlenecek sevk edilmektedirler. Bu anlamda; varış idaresince yapılan muayene sonucunda eşya beyannamede belirtilen kap adedi itibariyle tamam çıkan, ancak sayı, baş, ağırlık gibi ölçülerinde eksiklik veya fazlalık olan eşya için takibat yapılmaz. Transit beyannamesinde belirtilen kayıtlı miktara göre eksiklik veya fazlalık tespit edildiğini gösterir; tutanağın imzalandığı tarihte yapılan bildirim üzerine 3 aylık bir süre verilerek, bu süre içerisinde taşıyıcı/nakliyeciden eksiklik veya fazlalığın neden kaynaklandığının belgelendirilmesi istenir. Taşıyıcı/nakliyeciden eşyanın mahrecinden yüklenmediği veya yanlışlıkla başka yere çıkarıldığı veya kaza neticesinde kaybolduğu veya çalındığına ilişkin belgenin; eşyanın yüklendiği liman yetkilisi, çıkış acentesi, taşımacı kuruluş kamu kuruluşu ise bu kuruluştan veya yüklemeye bu kurum ve kuruluşların bulunmaması halinde ihracatçı veya yüklemeyi yapan kuruluştan alınarak, eşyanın yüklendiği limandaki en büyük mülki idare amiri, gümrük idaresi, ticaret ve sanayi odaları, liman başkanlığı, konsolosluk veya büyükelçiliklerden herhangi birisine tasdik ettirilerek ibrazı gerekir. Bu madde hükmünün uygulanmasında Avrupa Birliği'nin tek bir gümrük bölgesinden oluştuğu göz önünde bulundurulur. Eksikliğe ilişkin olarak verilen süre sonunda ibraz edilen belgelerin geçerli sayılmadığı veya herhangi bir belge ibraz edilmediği takdirde gümrük idaresince; noksanlığa isabet eden gümrük vergileri tahakkuk ettirilerek taşıyıcı/nakliyeciden tahsil edilir. Fazlalığa ilişkin olarak verilen süre sonunda ibraz edilen belgelerin geçerli sayılmadığı veya geçerli bir belge ibraz edilmediği takdirde, fazla eşyaya el konularak müsadere edilir ve fazla çıkan eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası alınır. Müsaderesi gereken beyan fazlası eşya için; gümrük idare amiri başkanlığında, varsa bir müdür yardımcısı, bir muayene memuru ve bir gümrük memurundan oluşan heyet marifetiyle müsadere kararı alınır. Müsadere kararı alınan eşya hakkında tasfiye hükümleri uygulanır.

16. UBAK Değerlendirmeleri: Faaliyetinin ödülü olarak C-2 Yetki Belgeli taşımacılara tahsis edilen UBAK (CEMT) geçiş belgelerinin kullanımında, taşımacıda ayrıca tek seferlik geçiş belgesi kullanımı gerekçesiyle, taşımacılara sonraki UBAK değerlendirmesinde kullanılacak ceza puanı verilmesi önemli sorun oluşturmaktadır. İlgili hükmün, UBAK İzin belgesinin taşımacıya performansına bağlı olarak, bir ödül şeklinde verildiği, taşımacıların UBAK izin belgesi sayesinde, yıl içinde tükenmesi muhtemel geçiş belgelerini, gelecekte kendi taşımaları için kullanmak üzere stokladıkları, UBAK izin belgesinden faydalanmanın ülkemiz taşımacısı için bundan başka yöntemi olmadığı gereğinden hareketle ilgili hükmün yürürlükten kaldırılması gerekmektedir.

17. 550 Lt Kısıtlaması: İhraç yüklü taşıtlara sınır kapılarından istasyonlardan tahsis edilen ÖTV ve KDV'den muaf motorinde 550 lt. kısıtlaması uygulanmaktadır. Bu kısıtlamaya dayanarak, 2006 – 2008 aralığında 550 lt.'den fazla motorin sattığı gerekçesiyle dağıtıcı kurumlara kesilmiş olan cezaların taşımacılardan rücu edilecek olması önemli bir problem olarak gözükmektedir. Maliye Bakanlığı, "standart depo" tanımında bir miktar kısıtlaması gereğinden hareketle ihraç taşıma yapan taşıtlarımıza, ithalattaki 550 lt. kısıtlamasını uygulamaktadır. Mutlaka standart depoya miktar belirlenecek ise 900 lt.'nin baz alınmasının tavsiye edilmesiyle yanlış yorum ortadan kalkacak, yurtdışına milyonlarca avroluk kaynak akışı durdurulacaktır.

KAYNAKÇA

- IMF Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Ocak 2010.
- IMF Finans İstikrar Raporu, Ekim 2009.
- Dünya Ekonomik Görünüm Raporu, Ekim 2009.
- Doç. Dr. İbrahim Öztürk, Türkiye Ekonomisi Değerlendirmeleri.
- Paul Friedman, Küreselleşmenin Geleceği.
- DPT, Ekonomik Gelişmeler Raporu, Ocak 2010.
- The Platou Report, 2010-03-09.
- RODER Piyasa Raporu.
- Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2010.



MÜSIAD

MÜSTAKİL SANAYİCİ ve İŞADAMLARI DERNEĞİ

Sütlüce Mah. İmrahor Cad. No: 28 34445 Beyoğlu - İSTANBUL

Tel: +90 212 222 04 06 (Pbx) Faks: +90 212 210 50 82

Elektronik Ağ: www.musiad.org.tr E-posta: musiad@musiad.org.tr

ISBN 975-7215-95-0



9 789757 215950