

**T.C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**

TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ DIŞ TİCARETİ ve GELECEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KÜBRA ÖZCAN
141122106**

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI

İstanbul - 2016

T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

18.05.2016 tarihinde tezinin savunmasını yapan Kübra ÖZCAN'a ait " Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticareti ve Geleceği" başlıklı çalışma, Jürimiz Tarafından Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans Tezi Olarak **Oy Birliği/Oy Çokluğuyla** Kabul Edilmiştir.

Prof.Dr.Sadettin ÖZEN
Başkan

Yrd.Doç.Dr. Hamit VANLI
(Üye) - Danışman

Yrd.Doç. Dr. Burak KÜÇÜK
Üye-

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans tez sürecinde bilgisi ve deneyimi ile bana yol gösteren, değerli zamanını ayırarak desteğini ve yardımlarını esirgemeyen Tez Danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Hamit Vanlı hocama; bu yoğun dönemimde sevgi dolu yardımları için değerli annem Serhat Özçetin'e; hoşgörü, sevgi ve anlayışıyla her daim yanımda olan sevgili eşim Fatih Özcan'a en derin şükranlarımı sunuyorum.

Kübra ÖZCAN
Mayıs 2016

ÖZET

Avrupa Birliği; bütünleşme hareketlerinden nitelik itibariyle ayrılmakta olup; bünyesindeki devletlerin varlıklarına saygı göstermekle birlikte, üye devletler yetkilerinin bir kısmını bu kuruma devretmeleri sonucunda uluslar üstü bir niteliğe sahip olmakla, diğer birliklerden de farklı olmasını sağlamaktadır. Belirlenen ortak ekonomik ve siyasal politikaların bütün üyeler tarafından benimsenerek, kısmen ülke sınırlarının kaldırılmış olması, büyük oranda ortak para birimine geçişin sağlanması ile Avrupa Birliği bir nevi birleşik devletler statüsü kazanmış konumdadır.

Türkiye ekonomisi son yıllarda hacim olarak genişlemekle birlikte; dış ticarete konu olan ürün çeşitliliği bakımından da oldukça gelişmiş bulunmaktadır. Yabancı yatırımların artmasıyla ekonominin kesimlerinde kurumsal yapıların oluşturulması; özel sektördeki işletmelerin rekabet gücü kazanması ile birlikte Türkiye ekonomisinin gelişmesinde Avrupa Birliği ile bütünleşme süreci ve bu çerçevede 1996 yılından beri uygulanmakta olan Gümrük Birliği anlaşmasının önemli rolleri olmuştur.

Türkiye'nin ihracatı; bölgesel anlamda Avrupa Birliği'ne bağımlılığını korumaktadır. İhracatın Avrupa Birliği ülkeleri ile birlikte Avrupa Birliği dışındaki ülkelere de yönlendirilmesi faydalı olması açısından; tek pazara bağımlılık azaltılarak pazar çeşitlemesi sağlanabilmelidir. Türkiye'nin dünya ticareti içerisindeki büyüyen payını artırabilmesi için; dünya ticaretinde egemen olan bölgesel yoğunlaşmayı özellikle göz önüne alarak, yakın bölgesi ile ticari ilişkilerini de geliştirmesi zorunludur.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Dış Ticaret.

ABSTRACT

In its nature European Union is separated from other integrated organizations. With respect to members being autonomous, it requires member states to transfer their certain authorities to the Union and as a result they form an international jurisdiction above the states. With the common economic & political goals are adopted, borders largely removed and transitioning to a single currency, European Union gains a status quite similar to United States.

In recent years addition to Turkey's expanding economy, the variety of the products subject to foreign trade has been growing as well. This growth started with the Customs Union took place in 1996. It helped foreign investments to increase, better institutional structures to be established; and helped private sector to gain stronger competitive advantage.

Turkey's export remains dependent on European Union. In order to reduce this dependency, grow its share in global market, Turkey needs to diversify its market, consider the dominant regional concentration and develop commercial relationships with the region.

Key Words: European Union, Foreign Trade.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	vii
ŞEKİLLER VE TABLOLAR	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL SÜRECİ

1.1. Avrupa Birliği'nin Oluşumu	3
1.2. Avrupa Birliğinin Organları	5
1.3. Türkiye'nin Avrupa Birliğine Katılımı Süreci	15

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARET VE EKONOMİK BÜYÜME

2.1. Dış Ticaretin Tanımı, Kapsamı ve Önemi	18
2.1.1. Dış Ticaretin Tanımı	19
2.1.2. Dış Ticaretin Önemi ve Kapsamı	23
2.1.3. Dış Ticaretin Ekonomi Açısından Önemi	25
2.1.4. Dış Ticareti Etkileyen Unsurlar	28
2.2. Dış Ticaret Türleri	29
2.2.1. İhracat ve İhracat Türleri	30
2.2.2. İthalat ve İthalat Türleri	33
2.3. Dış Ticaretin Yapısal ve Sektörel Özellikleri	36

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK HİZMETLERİNDEKİ GELİŞMENİN TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ VE AVRUPA BİRLİĞİ

3.1. Lojistiğin Tarihçesi	39
3.1.1. Genel Olarak Lojistiğin Tarihçesi	39
3.1.2. Türkiye'de Lojistik Tarihçesi	41
3.1.3. Türkiye'de Lojistiğin Gelişimi	43
3.1.4. Türkiye'de Lojistiğin Önemi	46
3.1.5. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Genel Durumu	48
3.1.6. Türkiye'de Lojistik Sektöründe Hizmet Veren Kuruluşlar	54
3.2. Türkiye Dış Ticareti	62
3.2.1. Türkiye'de Dış Ticaretin Tarihsel Gelişimi	62
3.2.2. Türkiye Dış Ticareti Açısından Lojistik Sektörünün Önemi	67
3.2.3. Lojistiğin Türkiye Dış Ticareti Üzerine Etkileri	71
3.3. Türkiye'nin Avrupa Birliği İle Dış Ticaret İlişkilerinin Gelişimi	80
3.3.1. Türkiye'nin Gümrük Birliğine Katılımı Perspektifinde Dış Ticaretin Durumu	80
3.3.2. Türkiye-Avrupa Birliği Ticaret İlişkilerinde Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisinde Oluşturduğu Etkiler	86
3.3.3. Tarifelerin Kaldırılmasından Kaynaklanan Etkiler	86
3.4. AB İle Gümrük Birliği Bağlamında Türk Dış Ticareti ve Lojistik	89
3.5. Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticaretinin Sektörel Yapısı	91
3.6. Avrupa Birliği İle Ticarete Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları	92
3.7. Avrupa Birliği Ticari İlişkileri Çerçevesinde Türkiye'nin Dış Ticaretinin Değerlendirilmesi	100
SONUÇ	103
KAYNAKLAR	108
ÖZGEÇMİŞ	118

KISALTMALAR

AAET	Avrupa Atom Enerji Topluluğu
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABGS	Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
ABRG	Avrupa Birliği Resmi Gazetesi
AEA	Avrupa Ekonomik Alanı
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AETR	Avrupa Kara Taşımacılığı Antlaşması
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi
AKÇT	Avrupa Kömür Çelik Topluluğu
AMB	Avrupa Merkez Bankası
AMBS	Avrupa Merkez Bankaları Sistemi
APE	Avrupa Para Enstitüsü
APEC	Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
ASEAN	Güney Doğu Asya Ulusları Birliği
AT	Avrupa Topluluğu
ATAD	Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
AYB	Avrupa Yatırım Bankası
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
CEN	Avrupa Standartlar Komitesi

DB	Dünya Bankası
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EC	Avrupa Komisyonu
ECU	Avrupa Para Birimi
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi
EPB	Ekonomik ve Parasal Birlik
EURATOM	Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
EURO	Euro Bölgesi Para Birimi
GATS	Hizmet Ticareti Genel Anlaşması
GATT	Tarifeler ve Ticaret Genel Antlaşması
GB	Gümrük Birliği
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
IMF	Uluslararası Para Fonu
ITO	Uluslararası Ticaret Örgütü
İHR/İTH	İhracat-İthalat
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
JIT	Tam Zamanında Tedarik Sistemi
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
MERCOSUR	Güney Amerika Ortak Pazarı

MoU	Paris Mutabakat Zaptı (Paris Memorandumu)
MRP	Malzeme İstek Planlaması
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OEECD	Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
OKK	Ortaklık Konseyi Kararı
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN-T	Avrupa Birliği Ulaştırma Ağları
THY	Türk Hava Yolları
TINA	Taşıma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirmesi
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TÜSİAD	Türkiye Sanayici ve İş Adamları Derneği
TYDTA	Türkiye Yatırım Destek e Tanıtım Ajansı
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
VTS	Vessel Trafik Sistemleri
WTO	Dünya Ticaret Örgütü

TABLolar

Tablo 3.1. 1930-1945 Döneminde Türkiye Dış Ticaretinin Durumu	64
---	----

ŞEKİLLER

Şekil 3.1. Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli.....	79
--	----

GİRİŞ

Ticaret, iki taraf arasında bir değişim aracı vasıtasıyla yapılan mal ve hizmet alış verişı şeklinde ifade edilebilir. Ticaretin insanlık tarihindeki ilk şekli mal ve hizmetlerin, birbiri karşılığında değiş tokuş edildiği takas yöntemidir. Günümüzde değişim aracı olarak para kullanılmaktadır.

Ticaret eyleminin insanlık tarafından keşfedilmesi insanlık tarihinin oldukça erken dönemlerine dayanmaktadır. Ticaretin ortaya çıkış nedeni; insanın gereksinimlerini karşılama arzusudur. Üretimin ve kaynakların kısıtlı olmasından dolayı insan, kendinde olmayan mal veya hizmeti bir başkasından sağlamak istemiş, bunun için de kendinde bulunan mallar ile değiş tokuş yapılmaya başlanmıştır. Sonrasında iş bölümünün gelişmesi ve ticari malların çeşitlerinin artması ile ortak bir değişim aracına gereksinim duyulmaya başlanmıştır. Böylelikle ekmek, altın, fasulye, inci gibi mallar, para gibi bir değişim aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Paranın keşfi, ticaretin kolaylaşmasını ve yaygınlaşmasını sağlamıştır. Taşımacılığın ve iletişimin gelişmesi ile birlikte ticaret evrimleşerek bugünkü şekline kavuşmuştur. Bu gelişim sırasında da içinde bulunduğumuz ekonomik sistem gelişmiş, ticareti düzenleyici kurallar oluşturularak kanunlar yapılmıştır (Yılmaz, 2008).

Günümüz uluslararası ekonomik düzenine iki eğilim damgasını vurmuştur: Mal, hizmetler ve sermaye ile bilgi bir yandan sınırları ortadan kaldırarak serbestçe dolaşmakta, diğer yandan ticaret bloklarıyla başlayan bölgesel bütünleşme projeleri ortaya çıkmaktadır. Kendine özgü bir bütünleşme hareketi olan Avrupa Birliği, ekonomik araçları kullanan siyasi bir savunma duvarı inşa ederken, küresel güç merkezleri olan Amerika ve Asya'nın ekonomik rekabetine karşı Avrupa ülkelerinin teknolojik ve ekonomik kaynaklarını bir araya getirmektedir.

Küresel düzende güçlü bir merkez konumunda olan 'Avrupa'da yaşanan bütünleşmenin, Euro'ya geçişle birlikte; genişleme ve derinleşme çabalarının tümünde neoliberal küreselleşme ile kuvvetli bir bağ var olmuştur. Avrupa, küreselleşme içe-

risinde biçimlenmekteyken; neoliberal yeniden yapılanma halklar açısından derin ve kalıcı sonuçları doğurmuştur (Güler, 2011).

Türkiye, dünya çapında yaşanan entegrasyon hareketinin dışında kalmamak adına 1959 yılında Avrupa Birliği'ne katılma kararını alarak AB ile 12 Eylül 1965'te imzaladığı Ankara Anlaşması ile bir ortaklık kurmuştur. Türkiye'nin AB'ne tam üye olarak katılma konusundaki kararlılığı 14 Nisan 1987'de yapılan tam üyelik başvurusu ile kanıtlanmış bulunmaktadır. Türkiye'nin Avrupa Birliğine katılma talebinin nedenleri; sağlanacak ticari kolaylıklarla ihracatın artırılması, elde edilecek mali yardımlarla sanayileşmenin hızlandırılması, NATO içinde yer alarak Batı kültür ve uygarlığını benimseyen bir Avrupa ülkesi olarak Avrupa Birliği'nin dışında kalmak istememesidir (Tezcanlı ve Erdoğan, 1996; Seyidoğlu, 2003).

Günümüzde üç ayrı kıtada bölgesel ticaret blokları oluşmaktadır: Avrupa Kıtasında Avrupa Birliği (AB) ve Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA); Amerika Kıtasında Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA) ve Güney Amerika Ortak Pazarı (MERCOSUR); Asya Kıtasında Güney Doğu Asya Ulusları Birliği (ASEAN) ve Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC) en önemli bölgesel ekonomik entegrasyonlar arasında bulunmaktadır (Yılmaz, 2008).

Dünyadaki ekonomik entegrasyonların en eski ve en gelişmişlerinden biri olan Avrupa Birliği, 1957 yılında 6 Batı Avrupa devleti tarafından "Roma Antlaşması" ile kurulmuştur. Günümüzde Avrupa Birliğine 27 ülke üyedir. Dünya ticaretindeki önemli payı ve fiili etkinliği ile bölgesel bütünleşmelere en iyi örnek Avrupa Birliği'dir (Yılmaz, 2008).

Türkiye-Avrupa Birliği ilişkileri, Türkiye'nin 1959 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu'na başvurmasıyla başlamış ve tam üyelik başvurusu 1987 yılında yapılmış; 1999 yılında Avrupa Birliği'ne üye ülkeler Türkiye'nin adaylığını kabul etmiştir. 2004 yılında tam üyelik müzakereleri için Avrupa Birliği'nden tarih alınmış ve alınan bu tarihte (2005) bugün içinde bulunduğumuz tam üyelik müzakereleri başlamıştır (Köylü, 2014).

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL SÜRECİ

1.1. Avrupa Birliği'nin Oluşumu

İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa'da yaşanan yıkım ve acı deneyimlerin tekrar yaşanmasını engellemek üzere ülkelerin işbirliğine gidilmesi söz konusu olmuştur. Bu bağlamda ilk atılan adım Fransa, Batı Almanya İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'un 1951'de imzaladıkları Paris Antlaşması ile kurulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) olmuştur. 1957'de ise yine aynı ülkeler biraraya gelerek Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ile Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nun kurulması amacıyla Roma Antlaşması'nı imzalamışlardır (Uysal, 2001).

İkinci Dünya Savaşından sonra; savaştan yeni çıkmış ve büyük ekonomik, siyasi yıkım yaşayan Avrupa'da sürekli barışın sağlanması amacıyla yönelik olarak "Birleşik Avrupa" düşüncesi ortaya çıkmıştır. Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman 9 Mayıs 1950 tarihinde yüzyıllardır Avrupa'da süregelen Fransız-Alman anlaşmazlığının ortadan kaldırılması ile Birinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'da bir birlik oluşturulması amacıyla; Eski Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri Jean Monnet'nin tasarısına dayanan *Schuman Planı*'ni yayımlamıştır.

Birleşik Avrupa'nın temellerini atan Schuman Planı çerçevesinde; 1951 yılında Federal Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg; Paris'te imzalanan bir Antlaşma ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kurmuşlar ve böylece tarihte ilk defa ülkeler, kendi iradeleri ile ulusal egemenliklerinin bir kısmını *uluslarüstü* bir kuruma devretmiştir (Bulut, 2006).

1957 yılında imzalanarak 1958 yılında yürürlüğe giren Roma Antlaşması ile temelini 1951’de kurulmuş olan AKÇT’nin oluşturduğu, Avrupa Atom Enerji Topluluğu (AAET) ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) kurulmuştur. Öncelikle malların üye ülkeler arasında serbest dolaşımını yani Gümrük Birliği’ni öngören Antlaşmanın nihai hedefi ise; birçok alanda ortak politika oluşturulması, ekonomik ve parasal birliğin kurulması ve ortak dış ve güvenlik politikasının oluşturulması idi. Antlaşma ayrıca; üye devletleri bağlayıcı niteliği olan *uluslaraüstü* bir karar alma mekanizmasını da öngörmüştür.

1967 yılında AKÇT, AAET ve AET’nin bütün kurumları birleştirilmiş; Komisyon ile Bakanlar Konseyi de Avrupa Parlamentosunun yanında göreve başlamış; ilk olarak 1973 yılında İngiltere, Danimarka ve İrlanda’nın katılımıyla da Topluluk dokuz üye ülkeye çıkararak genişlemiş ve ortak politikalar geliştirilmiştir. Aynı zamanda yeni sosyal ve çevresel politikalar uygulanmaya başlanarak, 1975’te Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu kurulmuştur. 1979 yılında yapılan ilk doğrudan seçimleri takiben parlamento üyeleri 5 yılda bir doğrudan seçilmeye başlanmıştır.

Maastricht Antlaşması; Avrupa Birliğinin oluşumunu sağlamak üzere 9-10 Aralık 1991 tarihinde imzalanmış ve Kasım 1993’te yürürlüğe girmiştir. Bu antlaşmanın imzalanmasını takiben Avrupa Birliğini oluşturan üye ülkeler arasında yeni işbirliği olanakları başlatmıştır. Avrupa’da değişen jeopolitik durum; Avusturya, Finlandiya ve İsveç’in 1 Ocak 1995 tarihi itibarıyla Avrupa Birliğine katılımını sağlamıştır (Bkz.: Fontaine, 2007).

2000 yılının Mart’ında Avrupa Birliği; Avrupa ekonomisini modernleştirmek ve yeni sanayileşen ülkeler gibi dünya pazarındaki güçlü oyuncularla rekabet edebilmek üzere ‘Lizbon Stratejisi’ni benimsemiştir. Lizbon Stratejisi; buluşlar yapılmasını ve ticari yatırımları teşvik etmeyi, aynı zamanda da Avrupa eğitim sistemini bilgi toplumunun gereksinimlerini karşılamaya uygun hale getirmeyi amaçlamaktadır.

2002 yılında Euro banknotları ile madeni paraları dolaşıma sunulmuştur. Bugün Amerikan dolarının yanı sıra tüm dünyada geçerli olan ana para birimlerinden

biri olan Euro; 1999'da nakit-dışı mali işlemler için tanıtılmış ve üç yıl sonrasında banknot ve madeni paralar '*Euro bölgesi*' denilen 12 ülke içerisinde dolaşıma çıkarılmıştır. 2004 yılında da Avrupa Birliğine on ülke daha katılmıştır. Bulgaristan ve Romanya da Avrupa Birliğine 1 Ocak 2007 tarihinde katılmıştır.

Bugün dünyanın en ileri ekonomik bütünleşme aşamasındaki bölgesel blok olan Avrupa Birliği; kuruluşundan bugüne kadar altı genişleme süreci yaşamış ve 27 üyeli bir birlik haline gelmiştir. Birinci genişleme 1973 yılında, Danimarka, İngiltere ve İrlanda'nın katılımı ile; ikinci genişleme 1980 yılında Yunanistan'ın katılımı ile; üçüncü genişleme 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in katılımı ile; dördüncü genişleme 1995 yılında Avusturya, Finlandiya ve İsveç'in katılımı ile; beşinci genişleme 2004 yılında Çek Cumhuriyeti, Estonya, Letonya, Litvanya, Malta, Macaristan, Güney Kıbrıs, Polonya, Slovenya ve Slovakya'nın katılımı ile; altıncı genişleme 1 Ocak 2007 tarihinde Bulgaristan ve Romanya'nın katılımı ile gerçekleşmiş bulunmaktadır.

Başlangıçta, Avrupa Birliğine tam üyeliğe kabul edilmek için Roma Antlaşması'nın 237. maddesine göre; sadece Avrupa Devleti olma koşulunu sağlamak yeterli iken, Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerinin üyelik müracaatı ile Avrupa Birliği, üyelik koşullarının daha ayrıntılı hale getirilmesi gerektiği sonucuna varmıştır. Üyelik koşulları, 1993 yılında yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması'nın 49. maddesinde daha ayrıntılandırılmıştır (Bkz.: Akçay, 2008).

1.2. Avrupa Birliğinin Organları

Günümüzde Avrupa Birliğinin kendi yasama, yürütme ve yargı organları vardır ve uluslarüstü kurumlarıyla pek çok alanda üye hatta aday ülkeler üzerinde etkinliğe sahiptir. Bu kurumlar arasında Avrupa Konseyi (Council of Europe) AB'nin en yüksek organı, Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi (The Council of Ministers) yasama ve karar alma organı, Avrupa Birliği Komisyonu (The Commission) yürütme organı, Avrupa Parlamentosu (The European Parliament), yasama ve yürütme faaliyetlerinin denetim organıdır. Avrupa Sayıştay (The Court of Audits),

gelir ve harcamaların denetimi için kurulmuştur. Avrupa Adalet Divanı (The Court of Justice) birlik antlaşmalarının uygulanması ve yorumlanmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir (Külcü, 2006).

Avrupa Konseyi, Topluluk politikalarının belirlenmesinde ve kararlarının alınmasında en yetkili organdır. Konsey, toplantıda bulunanların kimliğine göre Avrupa Birliği Konseyi [Avrupa Zirvesi] veya Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi ismini almaktadır (Bilici, 2004).

Bu kurum Avrupa Konseyi adıyla da anıldığı durumlarda karışıklığa neden olmaktadır. Yabancı metinlerde ve İngilizce’de; “European Council” (Avrupa Konseyi) ifadesi Avrupa Birliği Devlet veya Hükümet Başkanları Konseyi, üye ülkelerin ilgili bakanlarından meydana gelen Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi ise “Council of the European Union” olarak yazılı Avrupa metinlerinde geçmektedir (Canbolat, 2002).

10 Aralık 1974 tarihinde gerçekleştirilen Paris Zirvesi’nde alınan karar doğrultusunda, üye ülke Devlet ve Hükümet Başkanları ile Topluluk Komisyonu Başkanı “Avrupa Toplulukları Konseyi” adı altında düzenli olarak bir araya gelmektedirler. Konsey’e Dışişleri Bakanları ile bir Komisyon Üyesi yardımcı olmaktadır. Konsey yılda en az iki kere toplanarak, gerek siyasi işbirliği, gerekse Topluluk faaliyetleri konularında politika seçeneklerini tartışmakta ve bazı konularda öncülük görevini üstlenmektedir.

Avrupa Toplulukları Konseyi, 1987 yılında yürürlüğe giren Tek Avrupa Senedi ile hukuki statüsünü kazanmıştır. Maastricht Antlaşması ile Avrupa Konseyi’ne ‘Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikası’ nı oluşturma görevi de verilmiştir.

Konsey; karar alma sürecinde, Komisyon tarafından hazırlanarak kendisine sunulan tasarıları inceler ve karara bağlamaktadır. Bir tasarımın yasalaşması konusunda karar vermek üzere görevli tek organ ‘Konsey’dir (Bilici, 2004).

Avrupa Komisyonu; Topluluğun yürütme organı olup, faaliyetlerinin merkezi Brüksel'dir. AB'nin kurumlarında çalışan 20.000 civarındaki personelin yaklaşık 15.000'i Komisyon ve bağlı birimlerinde görev yapmaktadır. Bu kadroların yaklaşık %20'si tercümanlardan oluşmakta, 11 resmi dili olan Topluluğun bu konudaki iş yükünü karşılanmaktadır.

Avrupa Komisyonu haftada bir kez toplanmaktadır ve kendisine görüş bildirmekle yükümlü çeşitli komiteleri vardır: *'Dış İlişkiler, Mali ve Ekonomik İşler, Sanayi, Rekabet, İstihdam-Sanayi-Sosyal İşler, Eğitim-Mesleki Eğitim-Gençlik, Tarım, Ulaştırma, Kalkınma, Audiovizüel-İletişim-Enformasyon ve Kültür, Tüketici Politikası, Bilim-Araştırma ve Geliştirme- Telekomünikasyon-Enformasyon Pazarı ve Araştırma İşletmeleri, Balıkçılık, İç Pazar ve Mali Servisler, Bölgesel Politikalar, Enerji, Bütçe, İstatistik Ofisi, Gümrükler ve Dolaylı Vergilendirme, Şirket Politikaları-Ticaret-Turizm ve Sosyal Ekonomi Komiteleri'dir* (Karluk, 2002).

Komisyon, ayrıca; iç pazarın çalışması ve gelişmesinden, Topluluğun finansal işlerinin yürütülmesi ve yönetilmesinden, görevlerin ifası için gerekli bilgileri alan, gerektiğinde inceleme yapan, Konsey tarafından çıkarılan hükümleri uygulayan ve bu hususta Konsey tarafından verilen görevleri ifa eden, politikaların-inisiyatifin kaynağı olan, uluslararası müzakereleri yapan, Topluluğu temsil eden, üye ülkelerin menfaatlerini koruyan, yürütme-koruma-kollama görevlerini yürüten bir Topluluk organıdır (Tekinalp ve Tekinalp, 2000).

Avrupa Parlamentosu, AET' ve EUROTOM'u kuran Roma Antlaşması'nın 25 Mart 1957 imzalanması ile 1 Ocak 1958 de yürürlüğe girmesine bağlı olarak Roma Sözleşmesi'nin kapsamında kurulan Meclis ile, 25 Temmuz 1952 tarihinde Paris Anlaşması ile yürürlüğe giren AKÇT'nun Ortak Meclisinin birleşmesi neticesinde kurulmuş; ilk toplantısını 19 Mart 1958'de Strazburg'da yapmış ve adı "Avrupa Parlamenter Meclisi" olarak değiştirilmiştir. 30 Mart 1962'de "Avrupa Parlamentosu" adı benimsenmiştir. 1 Temmuz 1967 tarihinde; AKÇT, AET, EURATOM gibi Avrupa Topluluklarının Konsey ve Komisyon'larını birleştiren Füzyon Antlaşması'nın

yürürlüğe girmesinden sonra Avrupa Parlamentosu bu üç topluluk için tek bir Parlamento'ya dönüştürülmüştür (Karluk, 2002).

İlk toplantısını Strazburg'da gerçekleştiren Meclis (Parlamento), 6 üye ülkenin 78 temsilcisinden oluşuyordu. 1958 yılında Roma Antlaşması yürürlüğe girince Meclis'in üye sayısı 147'ye yükselmiştir. 1972 yılında Danimarka, İrlanda ve İngiltere'nin katılımı ile Parlamento üye sayısı 198'e yükselmiştir (Süslü, 2004).

Avrupa Parlamentosu, Avrupa Topluluğu içinde Komisyon ve Konsey arasında paylaşılmış yasama ve yürütme yetkilerinin kullanılmasının demokratik bir biçimde denetlenmesi amacıyla kurulmuştur (Karluk, 2002).

İlk başta bir danışma organı olarak düşünülen Avrupa Parlamentosu; yetkileri gittikçe karar organı olma yönünde genişletilmiştir. Özellikle Maastricht Antlaşması ile "*Ortak Karar Usulü*"nün kabul edilmesi ile Parlamento'nun yasama alanındaki rolü gittikçe güçlenmiştir. Topluluğa yeni üyelerin alınması, uluslararası antlaşmalar, birlik vatandaşlarının ikamet hakkı gibi oldukça önemli kararlarda; Konsey'in, Parlamento'nun onayını alması gerekmektedir. Parlamento Konsey kararlarında etkilidir. Konsey ve Komisyon'u denetlemektedir.

Bu iki kuruma Topluluk işleri hakkında sorular yöneltebilir, danışmanlık yapar ve yasal düzenlemeler hakkında görüş bildirir. Komisyon Başkanı ile üyelerinin atanmasında rol oynar. Güvensizlik oyu vererek, Komisyon'u istifa etmeye zorlayabilir (Bilici, 2004).

Topluluğun "*Anayasa Mahkemesi*" olarak nitelendirilen ve en yüksek bağımsız yargı organı olan *Divan*; 18 Nisan 1951 tarihli Paris Antlaşması ile 1952'de kurulmuş, daha sonra 1 Ocak 1958 de yürürlüğe giren Roma Antlaşması ile tek bir "Avrupa Toplulukları Adalet Divanı" (ATAD) olarak tesis edilmiş ve 7 Ekim 1958 tarihinde de Lüksemburg'da, çalışma dili Fransızca'yı kullanarak faaliyetine başlamıştır.

ATAD'nın, Topluluğun tarihsel gelişimi boyunca aldığı kararları; her ne kadar siyasal karar olmasa da, bu kararların Avrupa'nın bütünleşme sürecine çok önemli katkıları olmuştur. ATAD, bu katkıyı; genellikle ön karar prosedürü çerçevesinde önüne gelen davalarda vermiş olduğu kararlarla gerçekleştirmiştir. Bu kararların tarihsel gelişim sırasıyla aşağıda verilmiştir:

- *Van Gend en Loos Kararı*: 5 Şubat 1963 tarihinde, ATAD; Topluluk hukuk kurallarının üye devlet mahkemelerinde doğrudan uygulanabilir olduğunu ve üye devletlerin egemenlik haklarında kısıtlamaya gitmeyi kabul ettikleri yeni bir hukuk düzeni oluşturulduğunu vurgulamıştır.

- *Costa/ENEL Kararı*: 15 Temmuz 1964'de, ATAD; söz konusu kararla; Topluluk Hukuku'nun ulusal hukuka üstünlüğü ilkesini getirmiştir.

- *Dekker Kararı*: 1 Aralık 1965'de, ATAD; söz konusu kararla; göçmen işçilerin sosyal güvenlik ile ilgili bazı sorunlarını açıklığa kavuşturmuştur.

- *Stauder Kararı*: 12 Kasım 1969'da, ATAD; ilk kez bireylerin korunması sorununu incelemiştir. Topluluk Hukuku'nun genel ilkelerinin bireyin temel haklarını korunmasını da kapsadığını, ATAD'nın görevinin buna uyulmasını sağlamak olduğunu söylemiştir.

- *Internationale Handelsgesellschaft Kararı*: 17 Aralık 1970 tarihinde, ATAD; söz konusu kararla; Topluluk Hukuku'nda "Temel Haklar" kavramını açıklığa kavuşturdu. Temel hakların korunmasını, Topluluğun yapısı ve amaçları çerçevesinde ortaya koymuştur.

- *Avrupa Kara Taşımacılığı Antlaşması (AETR) Kararı*: 31 Mart 1971 tarihinde, ATAD; söz konusu kararla; Topluluğun yetkileri ile üye devletlerin yetkileri arasındaki sınırın belirlenmesini sağlayan ilkeleri ortaya koymuştur. ATAD, ortak kurallar getirildiği ölçüde, Topluluk hukuk düzeninin uygulandığı alanın bütünü bakımından üçüncü ülkelere karşı, sadece Topluluğun yükümlülükler üstlenme ve yerine getirme durumunda olduğunu açıklığa kavuşturmuştur.

- *Defenne Kararı*: 25 Mayıs 1971 tarihinde, ATAD; sosyal güvenlik sistemi kapsamında verilen emeklilik aylıklarının, işverenin işçiye işi dolayısıyla ödemiş olduğu dolaylı bir yardım olmadığına karar vermiştir.

- *Continental-Can Kararı*: 21 Şubat 1973 tarihinde, ATAD; şirketlerinin birleşerek rekabeti ortadan kaldıracak ölçüde güçlü konuma gelmesinin AET Antlaşması çerçevesinde kötüye kullanma sayılacağını kabul etmiştir.

- *Reyners Kararı*: 21 Haziran 1974 tarihinde, ATAD; bir üye ülke vatandaşının, diğer bir üye ülkede iş kurmak istemesi durumunda; o üye ülkenin kendi vatandaşları ile ilgili kişi arasında ayrımcılık yapabilecek kanun, tüzük, idari düzenleme ve uygulamalardan kaçınmak yükümlülüğü altında bulunduğunu hükme bağlamıştır.

- *Binsbergen Kararı*: 3 Aralık 1974 tarihinde, ATAD; hizmet sunma serbestisi konusundaki Topluluk Hukuku hükümlerinin, bu hükümler; hizmet sunan kişiye, vatandaşlık esasına veya hizmet sunumunun gerçekleştirileceği ülkeden başka bir üye ülkede yerleşik olma gerekçesine dayalı ayrımcılık yapılmasını kaldırmayı amaçladığı ölçüde, ulusal mahkemeler önünde ileri sürebileceğini hükme bağlamıştır.

- *Defrenne Kararı*: 8 Nisan 1976'da, ATAD; kadın ve erkek için eşit ücret ilkesinin doğrudan uygulanabilir olduğu hükme bağlamıştır.

- *Kramer Kararı*: 14 Temmuz 1976'da, ATAD; balıkçılık alanında Topluluğun ve üye ülkelerin rollerini belirlemiştir.

- *Simmenthal Kararı*: 9 Mart 1978'de, ATAD; Topluluk Hukuku'nun üstünlüğü ilkesini onaylamıştır.

- *Cassis de Dijon Kararı*: 20 Şubat 1979'da, ATAD; tüketicilerin, diğer ülke ülkelerinin gıda ürünlerine; üye devlette yasalara uygun olarak üretilmiş ve piyasaya sürülmüş olması ile bu ürünün ithalatına engel teşkil edecek sağlık ve çevre konularını ilgilendiren bir sorunun olmaması kaydıyla ulaşılabileceklerine karar vermiştir.

- *Gravier Kararı*: 13 Şubat 1985'te, ATAD; Belçika'da eğitim gören bir Fransız öğrenciden, Belçika'lı öğrencilere göre daha fazla harç parası alan Belçika'ya; vatandaşlık esasına göre ayrımcılık yapılmaması ilkesini uygulanarak, Fransız öğrencinin daha fazla harç ödememesine karar vermiştir.

- *Marshall Kararı*: 26 Şubat 1986'da, ATAD; kadın - erkek eşitliğine, işten çıkarma durumunu da kapsayacak şekilde açıklık getirmiştir.

- *Nouvelles Frontieres Kararı*: 30 Nisan 1986'da, ATAD; rekabete ilişkin olanlar da dahil olmak üzere; antlaşma hükümlerinin hava taşımacılığına da uygulanacağını karara bağlamıştır.

- *Cowan Kararı*: 1 Şubat 1989'da, ATAD; Paris Metrosu'nda saldırıya uğrayan bir İngiliz turistin, Fransız vatandaşları ile eşit miktarda tazminattan yararlanacağını hükme bağladı. Böylece vatandaşlık esasına dayalı ayrımcılık yapılmaması ilkesini uygulamıştır.

- *GB-Inno-BM Kararı*: 7 Mart 1990'da, ATAD; alıcı üye ülkede, alınan mala ilişkin olarak yapılan yasalara uygun reklamı engelleyen ulusal mevzuatın; Malların Serbest Dolaşımı İlkesi 'ne aykırı olduğunu karara bağlamıştır.

- *Stoeckal Kararı*: 25 Temmuz 1991'de, ATAD; sanayi sektöründe kadının gece çalışmasını yasaklayan Fransız İş Mevzuatı hükümlerinin, istihdama erişme açısından, kadın ve erkek arasında muamele eşitliği ilkesine aykırı olduğunu hükme bağlamıştır.

- *Francovich Kararı*: 19 Kasım 1991'de, ATAD; Topluluk Hukuku'nu ihlal ederek bir kişiye zarar veren üye devletin bu zararı tazmin etmekle yükümlü olduğunu hükme bağlamıştır.

- *Faccini-Dori Kararı*: 14 Temmuz 1994'de, ATAD; bir direktifi iç hukukuna aktarmayı ihmal etmek suretiyle bir kişinin zarara uğramasına neden olan üye devletin; belli koşulların mevcudiyeti halinde, meydana gelen zararı karşılamakla yükümlü olduğunu hükme bağlamıştır.

- *Bordessa Kararı*: 23 Şubat 1995'te, ATAD; Topluluğa üye ülke vatandaşlarının önceden izin almaksızın banknot, madeni para ve çekleri ülke dışına çıkarabileceklerini hükme bağlamıştır.

- *Kalenka Kararı*: 17 Ekim 1975'te, ATAD; terfi konusunda kadınlara otomatik öncelik tanıyan bir uygulamanın kadın-erkek arasında muamele eşitliği ilkesine aykırı olduğunu ve cinsiyete dayalı ayrımcılık teşkil ettiğini hükme bağlamıştır.

- *Bosman Kararı*: 15 Aralık 1995'te, ATAD sözkonusu kararlar; yabancı oyuncu sayısını sınırlayan futbol federasyonlarının düzenlemelerini Topluluk Hukuku'na aykırı olduğunu hükme bağlamıştır (Bkz.: Karluk, 2002; Bilici, 2004).

Bölgeler Komitesi, Avrupa Birliğinin oluşumuna bölgesel ve yerel kimlikleri yansıtma gereksiniminden doğmuş bir '*danışma organı*'dır. Vatandaşa en yakın kamu yöneticilerinin (Belediye başkanlarının, il ve ilçe meclis üyelerinin vb.) Topluluğun karar alma süreçlerine katılımlarını sağlamak üzere kurulmuştur.

Topluluğa üye birçok federal yapıdaki Avrupa ülkesinin yapısında daha önce bu şekilde kurulmuş ve etkin olarak çalışan komiteler vardı. Federal yapıdaki üye ülkeler, bu tip komitelerin AB bazında da oluşturulması için Topluluk kurumlarına yoğun baskı yapmış ve sonuçta 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe giren Maastricht Anlaşması ile Bölgeler Komitesi kurularak Topluluğun kurumları arasına katılmıştır.

Bölgeler Komitesi'nin Maastricht Anlaşması'na dahil edilmesinde Almanya ve İspanya'nın önemli rolleri olmuştur. Burada "*Bölge*" sözcüğü; sadece coğrafi değil aynı zamanda siyasi bir mülki bir anlam taşımakta olup, merkezi yönetimin dışındaki tüm yerel yönetimleri de kapsamaktadır. Bölgeler Komitesi üyelerinin üye ülkelerin bölgesel ve yerel yönetim temsilcilerinden oluşması, bu açıklamayı güçlendirmektedir.

Bölgeler Komitesi'nin merkezi Brüksel'dedir. Bölgeler Komitesi'nin toplantıları yılda 5 defa genel kurul şeklinde yapılır. Ayrıca sekiz komisyon ve dört alt

komisyon, Bölgeler Komitesi'nin faaliyetlerini yürütmekle görevlendirilmiştir (Bozkurt, Özcan ve Köktaş).

Avrupa Yatırım Bankası (AYB), AET'nu oluşturan ve 1 Ocak 1958'de yürürlüğe giren Roma Anlaşması'nın 129 ve 130. maddelerinde yer alan hükümler kapsamında kurulmuş bulunmaktadır. Anılan anlaşmanın 129. maddesi; tüzel kişiliği olan AYB'nin kurulduğu, üyelerinin AET'na üye devletler olduğu, bankanın ana sözleşmesine ait protokolü hatırlatmaktadır.

Roma Anlaşması'nın 130 maddesi; AYB'nin görevlerine ilişkin hükümleri içermektedir. AYB'nin görevi; sermaye piyasalarına ve öz kaynaklara başvurarak AET'nin yararına Ortak Pazar'ın dengeli bir biçimde ve aksaksız kalkınmasına yardım etmek amacını taşımaktadır. Bu amaçla; ekonominin bütün kesimlerine kazanç gayesi gütmeksizin borç vererek ve garantiler sağlayarak az gelişmiş bölgelerin kalkınmasına, işletmelerin modernleşmesine, yeni işletme faaliyetlerinin kurulmasına ve üye devletler tarafından tam olarak karşılanması mümkün olmayan projelere finansman sağlamaktadır. AYB, AB'nin; en çok 20 yıl kredi veya garanti veren bir mali kuruluşu niteliğindedir (Cingi, 1984).

Avrupa Yatırım Bankası; tüzel kişiliğe ve mali özerkliğe sahiptir. Banka üyeleri Avrupa Birliğine üye devletlerdir. Bankanın merkezi Lüksemburg'da bulunmaktadır. AYB'nin öncelikli hedefi; Avrupa Birliğinin dengeli gelişimine katkıda bulunmak, bunun yanı sıra; Trans-Avrupa ulaşımı ile telekomünikasyon ağlarının geliştirilmesine, çevrenin korunmasına, enerji kaynaklarının devamlılığının sağlanmasına, endüstri ve küçük işletmelerin uluslararası düzeyde rekabet gücünün artırılmasına yönelik uygun görülen tüm projelere finansman sağlamaktadır. Banka; Topluluk haricindeki ülkelerle olan iş birliği politikasının hayata geçirilmesine yardımcı olmakta ve Afrika, Karayipler ile Pasifik ülkelerinde, Akdeniz havzasında, Orta ve Doğu Avrupa'da, Latin Amerika'da ve Asya'da faaliyetlerini sürdürmektedir.

Avrupa Yatırım Bankası kaynaklarının önemli bir bölümünü sermaye piyasalarından ödünç almaktadır. Sermaye piyasalarında Avrupa Yatırım Bankası hisselerinin değerinin yüksek olması; en uygun koşullarda ve çok yüksek miktarlarda kaynak

bulabilmesini sağlamaktadır. Kâr amacı taşımayan bir kredi kurumu olan Avrupa Yatırım Bankası; mali piyasalardaki konumunun sağladığı üstünlüklerden girişimcileri yararlandırmaktadır (Tekinalp ve Tekinalp, 2000; Karluk, 2002).

Ekonomik ve Parasal Birlik (EPB) kapsamında; Avrupa Para Enstitüsü (APE), Avrupa Merkez Bankası (AMB) ve Avrupa Merkez Bankaları Sistemi (AMBS) olmak üzere üç organ öngörülmüştür. EPB'in ikinci aşamasının amacı; üçüncü ve son aşamaya geçmeden önce gerekli tüm altyapıyı hazırlamaktır. Maastricht Anlaşması'nda öngörülmüş bulunan usule göre; bir AMBS, Antlaşma ve Antlaşma'ya ekli AMB Esas Sözleşmesi'nde yer alan yetkilere haiz bir AMB'nin kurulduğu belirtilmiştir.

Bu hedefleri gerçekleştirmek amacıyla; 1 Haziran 1994 tarihinde, Frankfurt'ta Avrupa Para Enstitüsü (APE) kurulmuştur. APE; kurulmadan önceki oluşum aşamasında, (1 Ocak 1994) ortak para politikasını koordine etmekle görevli Merkez Bankaları Governörler Komitesi'nin görevlerini devralmıştır (Karluk, 2002; Tekinalp ve Tekinalp, 2000).

APE'nun en üst düzey organı, kendi Konsey'idir. APE Konsey'i karar verme organıdır. APE Başkanı, APE Konseyi'nin önerisi üzerine ve Bakanlar Konseyi tarafından üç yıllık dönem için atanır. Genel Direktör ve dört ana bölüm; yönetimin temelini oluşturmaktadır. APE'nun görevleri aşağıda belirtilmektedir:

- Üye ülkeler arasında para politikasının eşgüdümünü, merkez bankalarının işbirliğini güçlendirmek, fiyat istikrarını sağlamak,

- Ortak para politikasını yürütmek, üçüncü aşamaya geçiş için gerekli hazırlıkları yapmak ve üçüncü aşama sonunda tek paranın dolaşıma girmesini sağlayacak şartları hazırlamak,

- Kullanılmakta olan ECU sepetini kolaylaştırmak ve EURO'ya geçiş sürecini yürütmek,

- Üye ülkelerin, Maastricht Anlaşması ile belirlenen kriterlere uyumlarını gözetmek, düzenli raporlar hazırlamak ve özellikle üye ülkelerin merkez bankalarının

finansmanını ve finansal kurumlardan ayrıcalıklı olanaklar sağlamaması konularını izlemektir (Karluk, 2002).

1.3. Türkiye'nin Avrupa Birliğine Katılımı Süreci

Türkiye, kalkınma sürecini hızlandırabilmek üzere 31 Temmuz 1959'da Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) ortaklık başvurusunda bulunmuştur. Bununla birlikte; 15 Temmuz 1959'da Yunanistan'ın Topluluğa yaptığı başvuru, olası bir üyeliğin bu ülkeye sağlayacağı avantajlardan yoksun kalma kaygısını da Türkiye'nin başvurusunda önemli bir etken olarak ortaya çıkarmaktadır (Bkz.: Çayhan ve Ateşoğlu Güney, 1996; akt.: Uysal, 2001).

Türkiye-Avrupa Birliği ilişkileri; Avrupa Ekonomik Topluluğu ile Türkiye arasında ortaklık kuran ve 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması ile başlamıştır. Ankara Anlaşmasının yürürlüğe girdiği 1 Aralık 1964 tarihinden, Türkiye'nin Avrupa Topluluğuna üyelik için başvurduğu 14 Nisan 1987 tarihine kadar önemli bir gelişme yaşanmamıştır. Üyelik başvurusu ile başlayan ilişkiler 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren Gümrük Birliği'nin başlamasıyla yoğunluk kazanmış, 11-12 Aralık 1999 tarihlerinde yapılan Helsinki Zirvesinde Türkiye '*aday ülke*' ilan edilmiştir (Kılıç, 2010).

16-17 Aralık 2004 tarihlerinde Brüksel'de gerçekleştirilen Avrupa Konseyi Zirvesi sonrasında, Avrupa Birliği Komisyonu Türkiye için müzakere sürecinin Ekim 2005'te başlatılacağını açıklamış, böylelikle Türkiye'nin 42 yıllık Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde son aşamaya gelinmiştir. 3 Ekim 2005 tarihinde resmen başlayan müzakere süreci, toplumun her alanında oldukça önemli değişiklikler gerektirmektedir (Bulut, 2006).

Türkiye'nin 1999 Helsinki Zirvesi sonrası hız kazanan Avrupa Birliğine üyelik çalışmaları ve Avrupa'yla bütünleşme süreci, üretimde ve teknoloji ile birlikte

ekonomik, sosyal ve kültürel hayatta da birtakım yenilikler getirmiştir (Kasapoğlu Önder, 2009).

Türkiye'nin 41 yıllık Avrupa Birliği serüveninin ardından 17 Aralık 2004 tarihinde Avrupa Birliği kapıları Türkiye için aralanmıştır. Bu tarihte Brüksel de yapılan Avrupa Birliği liderleri zirvesinde Türkiye'nin tam üyeliği için yeşil ışık yakılmış ve tam üyelik müzakerelerinin başlaması için 3 Ekim 2005 tarihi verilmiştir (Erdal,2008; Morgil, 2003).

Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerinin başlaması için verilen 3 Ekim 2005 tarihi Türkiye için Avrupa Birliği yolunda aşılması gereken önemli bir dönemeçtir. 3 Ekim 2005 tarihine gelindiğinde Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerine 25 AB üyesinin 24'ü kabul, Avusturya'nın ise Türkiye'nin bazı koşullar çerçevesinde, '*şartlı olarak*' müzakerelerin başlamasını istemesi üzerine görüşmeler uzama noktasına gelmiştir. Avusturya'nın ilerleyen görüşmelerde diğer Avrupa Birliği üyesi ülkeler tarafından ikna edilerek öne sürdüğü şartlardan vazgeçmesi sağlanarak Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerine başlamasına karar verilmiştir (Erdal, 2008).

Türkiye'nin AB'ne tam üyeliği ile tarafların dış ticaretinde hem nicelik hem de nitelik yönünden önemli değişikliklerin olması beklenmektedir (Kutlu, 2005).

Malların serbest dolasımı için Avrupa Birliğinin oluşturduğu bir sağlık ve güvenlik garantisi olan CE işareti de, piyasadaki Türk ürünlerinin asgari standartları göstermesi ve uluslararası piyasalarda kabulünün sağlanması açısından büyük önem arz etmektedir. Birliğe üyelik, birliğin teknik mevzuatına uyumun tam anlamıyla sağlanması CE işaretinin yurtiçi kurumlar tarafından verilmesini sağlayacak ve Türk üreticilerinin CE işareti almak için katlandıkları bürokratik engeller ile masraflar ortadan büyük ölçüde kalkacaktır. Masrafların ve engellerin ortadan kalkması da Türkiye'ye önemli ticaret avantajları sağlayacaktır (DTM, 2004).

Türkiye'nin üyeliği ile birlikte tek pazarın aday ülkeleri içine alacak biçimde genişlemesi; yatırımları ve ekonomi ölçeğini artıracığından rekabet gücünü büyük oranda yükselterek, sanayi sektöründe ortaya çıkacak yeniden yapılanma ile birlikte

ölçek ekonomilerinden daha fazla yararlanılmasını sağlayacaktır. Dolayısıyla ekonomide ciddi bir büyüme ile birlikte artan üretimin, ticaret üzerinde kayda değer yansımalar yaratacağı beklenmektedir (Gürel, 2004).



İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARET VE EKONOMİK BÜYÜME

2.1. Dış Ticaretin Tanımı, Kapsamı ve Önemi

Dünyadaki ülkeler arasında ekonomik, sosyal, politik, haberleşme, eğitim başta olmak üzere birçok ilişki vardır. Bu ilişkilerin en önemli noktalarından birini de ticari ilişkiler oluşturur. Bu ticari ilişki de ürün alımı ve satımıyla gerçekleşmektedir.

Dış ticaret ilişkileri, ülkelerin kendi aralarındaki politik, sosyal ve teknolojik gelişmelerle beraber ekonomik ilişkilere dönüşmüştür. Uluslararası bu ilişkiler, işgücü, sermaye transferleri, teknolojik transferler; bölgesel, ekonomik topluluklar, anlaşmalar gibi uluslararası ekonomik ilişkilerin sonucu olarak ortaya çıkmışlardır. Böylelikle de dış ticaret ekonominin bir parçası olmuştur (Onursal, 2000).

Dış ticaretin yapısı, ülkelerin ekonomik yapı ve gelişmişlik düzeyi ile ilgili bilgileri yansıtan önemli bir göstergedir. Bu gösterge, ülkelerin ekonomik gelişim sürecinde gerçekleştirdiği yapısal değişimlere bağlı olarak şekillenmektedir. Yapısal değişimle birlikte sanayileşmenin gerçekleştirilmesi ise önemli bir amaç olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'de sanayileşme ve kalkınmanın gerçekleştirilmesinde dış ticaret özellikle ihracat önemli bir role sahip olmuştur. Türkiye 1980 yılından itibaren küreselleşme sürecinin hız kazanmaya başlamasıyla birlikte iç ve dış faktörlerin etkisine bağlı olarak içe dönük, korumacı sanayileşme politikalarını terk edip ihracat önceliğinin egemen olduğu dışa dönük sanayileşme politikalarını hayata geçirerek dış ticarete önemli bir dönüşüm gerçekleştirmiştir. Ticari serbestleşmeyle birlikte devletin rolü gittikçe küçülürken, uluslararası kuruluşların rolü hissedilir bir şekilde artış göstermiştir (Kazgan, 2009).

2.1.1. Dış Ticaretin Tanımı

Dış ticaret kavramına yer vermeden önce "Ticaret" konusuna kısaca değinmek yararlı olacaktır.

Ticaret genel anlamıyla, mal ve hizmetlerin üretilmesinden sonra nihai tüketicilere ulaştırılmasını sağlayan alım-satım faaliyetlerinin tümü olarak tanımlanabilir. Faydalanılan hizmetler ve bunlar karşılığında yapılan ödemeler açısından iç ve uluslararası ticaretin ayrı ayrı alınmalarının nedeni, bu alanda ortaya çıkan sorunların çoğu kez iç ticarete karşılaşılan sorunlara benzememesi ve çözümlerinin de daha güç olmasıdır (Seval, 1985).

Dış ticaret ise, temelinde ticaret kavramına dayandığı için öncelikle ticaret kavramının incelenmesi kapsamlı bilgiye ulaşılmasını sağlayacaktır. Ticaret, malların/ürünlerin üretim sürecinden tüketimine kadar geçen zamanda, ekonomik değer taşıyan başka nesnelere ile değiştirilmesi, alışı ve satışı anlamında kullanılmaktadır. Takas yöntemi ile mal ve hizmetler birbiri karşılığında değiş tokuş edilir. Günümüzde ise artık değişim aracı olarak para kullanılmaktadır (Durukanoğlu, 2008).

Kâr amacı ile mal ve hizmetlerin, para ile ifade edilebilen bütün değerlerin alım ve satım işlerinin tamamı olarak tanımlanmasının yanı sıra, üretilen mal ve hizmetlerin belirli bir ücret karşılığında son kullanıcılara ulaştırılmasını sağlayan alım-satım faaliyetlerinin tümü olarak da tanımlanan ticarete üç taraf bulunur. Bunlar üreticiler, tüketiciler ve aracılardır. Ticaret, ürünlerin üreticiden tüketiciye ulaşmasını sağlar (Koban ve Keser, 2007).

Ticaret, kâr amacı gayesiyle yapılır. Ticarete her zaman üretici ile tüketici karşı karşıya gelmez. Çoğu zaman üreticiler ve tüketiciler arasında aracılardan görev alır. Aracılar, bu faaliyeti kâr amacı ile yaparlar. Kâr olmayınca ticaret de olmayacaktır.

Ticaretin fonksiyonu, fazla üretilen ürünleri ihtiyacı olanlara ulaştırmaktır. Malların ve hizmetlerin üreticilerden tüketicilere aktarılmasını sağlayan faaliyetler bütünü şeklinde tanımlanmaktadır (Koban ve Keser, 2007).

Literatür taraması yapıldığında, "Dış Ticaret" kavramı iktisadi terimler sözlüğünde; "bir ülkedeki tüm gerçek ve tüzel kişilerin diğer ülkelerle yaptıkları her türlü malın alım ve satımı" (TDK, Büyük Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/>) olarak tanımlanmaktadır. Çeşitli milli ekonomiler içinde yer alan mal, hizmet, sermaye ve turizmin (insan hareketleri) tamamı Dış Ticaret kavramını oluşturmaktadır (Taşpolat, 1983).

Ülkelerin birbirleriyle yapmış oldukları ticarete dış (uluslararası) ticaret denir. Bir diğer deyişle, bağımsız ülkeler arasında gerçekleştirilen mal ve hizmet ticaretinin bütünüdür.

Bilindiği gibi dış ticaret, ülkelerin belirli malların üretiminde uzmanlaşmasını sağlayarak, öğrenmeyi ve ürün hakkında yeni buluşlara ivme kazandırmakta; ülkelere ölçek ekonomilerinden yararlanma olanağı sağlamakta, ayrıca üretim kaynakları, işgücü ve zamanın da etkin kullanımını sağlamaktadır (Tomanbay, 2001).

Bu yaklaşıma göre dış ticaretin genişlemesi bir yandan verimliliği arttırırken, diğer yandan ihracat ürünleri üretiminde uzmanlaşmayı teşvik etmekte bu sayede de ihracat sektörlerinde genel beceri düzeyinin yükseldiği gözlenmektedir. Dünyadaki bütünleşme ve küreselleşme eğilimleri dış ticaretin önemini son yıllarda daha da arttırmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak iktisat literatüründe, dış ticaretin ekonomik büyüme üzerindeki etkisi yaygın olarak incelenen konulardan birisi olmuştur (Uçak ve Arısoy, 2011).

Birçok kaynakta dış ticaret kavramı birbirine benzer olmakla birlikte çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır. Bu tanımlardan bazıları şunlardır; dış ticaret politikası, bir ülkenin yabancılarla olan ekonomik ilişkilerini düzenlemeye yönelik ve tek yanlı bir politikadır. Bir başka tanımlamada; bir ülkenin dış ekonomik ilişkilerini düzenleyen bütün tedbirler olarak tanımlanabileceği gibi ödemeler dengesindeki özel kalemleri dolaysız olarak kontrol etmeye yönelik politikalar olarak da tanımlanabilir (Ertok, 2005).

Dış ticaret politikasının kapsamı yalnızca ihracat ve ithalat üzerindeki tarife, miktar kısıtlamaları, vergiler ve mali yardımlardır. Toplum yararına uygun olarak dış ticareti düzenlemek için devletin aldığı bütün tedbirler ya da ülkenin dış ticaretinin yapısına ve miktarına yön vermek için alınan bütün tedbirler dış ticaret politikası kapsamını oluşturur. Karluk'a (1998) göre dış ticaret politikası, "milli sınırları aşan yalnız mal üzerinde değil hizmet, sermaye, turizm ve göç gibi diğer ekonomik hareketler üzerinde de alınan tedbirleri ve müdahaleleri kapsar ve kısaca cari işlemler hesabında özellikle ithalat ve ihracat kalemleri üzerinde tüm hükümet faaliyetlerini kapsayan bir çeşit dış ekonomi politikasıdır."

Mal ve hizmet hareketi, konum olarak yurtiçi ve yurtdışı ticaret çerçevesinde gelişmektedir. Yurtiçi ticaret, aynı gümrük hattı içerisindeki mal alım ve satımını ifade ederken, yurtdışı ticaret, iki farklı gümrük hattı çerçevesinde gelişen ticareti ifade etmektedir. Amaçları kar maksimizasyonu olan firmalar da daha çok satış yaparak daha çok kazanç elde edebilmek için uluslararası piyasalarda mal ve hizmet ticareti yapma yolunu seçmektedirler (Ertek, 2005).

Seyidoğlu'na (2001) göre dış ticaret, "bir ülkedeki kamu kuruluşlarının, özel kişi ve kuruluşların diğer ülkelerle yaptıkları mal veya hizmet alım ve satımıdır." Şanlı (1996)'ya göre dış ticaret veya uluslararası ticaret, "farklı ülkelerde ikametgâhı, iş merkezi olan veya farklı devletlerin vatandaşlığına sahip olan gerçek ve tüzel kişiler arasındaki mal ve hizmet değişimini" ifade eder. Hançerlioğlu (1993) dış ticareti, "bir ülkenin, başka ülkelerden belli dönemlerde mal alması ve ya bunlara mal satması" olarak tanımlamaktadır.

Dış ticaret, bağımsız ülkeler arasında yapılan tüm mal ve hizmet alım satımıdır. Ticari işlemlerin amacı kârlılık olduğuna göre ülkeler arasında gerçekleştirilecek olan mal ve hizmet alımları ve satışları ülke ekonomilerini de etkileyecektir. Olalı (1975), dış ticaretin temel özelliğini, ülke ekonomisini olumlu yönde etkileyecek çabaları kapsaması olarak ifade etmektedir. Dolayısıyla, "ithalat ve ihracat işlemlerinin toplamı olarak ifade edilebilen dış ticaret, uluslararası ekonomik ilişkilerden olan sermaye ve teknoloji hareketlerini içermez."

Ülkeler çeşitli nedenlerle dış ticaret faaliyetinde bulunurlar. Bunların bazıları yerli üretimin yetersiz olması, uluslararası fiyat farklılıklarının olması ve mamul farklılaşmasıdır (Karluk, 1998). Dünyada hiçbir ülke kendi kendine yeterli değildir. Dolayısıyla "iç talep açığını gidermenin yolu dış ticarettir" (Seyidoğlu, 2001). Ülkelerin dış ticaret yapmalarının bir başka sebebi ise, aynı endüstriler içinde faaliyet gösterenler de farklı üreticiler tarafından üretilen mallar arasındaki görünüş, kullanım ve yapılış bakımından farklılıklar olmasıdır. Dış ticarete bir diğer önemli konuda malların bazı ülkelere üretilmesine rağmen kalitelerindeki değişikliktir. Tüketiciler bu tarz ürünleri alırken hangi ülkenin malını almayı isteyeceği, bunların bedellerine bağlıdır.

Dış ticaretin doğal ve ekonomik iki etkenin altında ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Doğal etkenlerin başında doğal kaynaklar yer almaktadır. Doğadaki kaynaklar ülkeler arasında değişik bir şekilde dağılmıştır. Aynı şekilde iklim koşulları da belli ürünlerin bazı bölgelerde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bu doğal farklılıklar dış ticarete ihtiyaç hissettirmektedir. Çeşitli sebeplerle bazı mal ve hizmetlerin üretiminde ekonomik bir üstünlük bulunması ikinci etken olarak dış ticareti gerekli kılmaktadır (Seyidoğlu, 2001).

Dış ticaretin kapsamı sadece mal ve hizmet hareketinden oluşmaktadır. Söz konusu hareket de ihracat ve ithalat eksenli olarak karşımıza çıkmaktadır. İhracat, bir ülkede üretilen veya başka bir ülkeden alınan ürünlerin döviz veya başka bir mal karşılığı ya da bedelsiz olarak gümrük hatları dışına çıkarılmasıdır. İthalat ise, yabancı ülkede üretilen veya yabancı ülkenin başka bir ülkeden aldığı ürünlerin belirli bir miktar döviz, başka bir mal karşılığı ya da bedelsiz olarak gümrük hatları içine alınmasıdır (Berksoy, 1994).

Uluslararası ekonomik ilişkilerde en önemli yeri dış ticaret almaktadır. Hiçbir ülke kendi sahip olduğu kaynaklarla ihtiyaçlarını karşılayamaz. Bu durum dünya üzerinde bulunan kaynakların kıt insan ihtiyaçlarının sonsuz olması gerçeğinden kaynaklanmaktadır (Bulut, 2006). Dış ticaret, para ekonomisinin yerleşmesinden önce bile trampa ekonomisinin uygulandığı dönemlerden günümüze değin süregel-

miştir. Niceliksel olarak inişli çıkışlı bir grafik göstermiş olmasına rağmen, her zaman için ekonomilerin temel bir ögesi olma özelliğini korumuştur. Bu sebeple dış ticarete ilişkin çok çeşitli tanımlar, teorik yaklaşım ve görüş ortaya atılmıştır.

Dış ticarete, herhangi bir mal veya mal grubu bir ülkeden başka bir ülkeye geçmekte bunun karşılığında bir diğer ülkeden bir mal veya mal grubu o ülkeye girmektedir. Bir başka deyişle, "dış ticaret bir ülkenin ithalat ve ihracat hareketlerinin toplamını ifade eden ve bir ülkenin ödemeler bilançosu içinde en önemli kalemi oluşturmaktadır" (Alkin, 1990).

Uluslararası ekonomik ilişkiler, mal ve hizmet ticareti ile birlikte bağımsız ülkeler ya da devletler arasında gerçekleşen emek, sermaye ve teknoloji alışverişi gibi faaliyetleri içermektedir. Halbuki dış ticaret yani uluslararası ticaret demek bağımsız ülkeler arasındaki mal ve hizmet değiş tokuşunu anlatır. Dış ticaretin oluşma nedeni, bağımsız ve eşit ülkelerin mevcudiyeti gibi olsa da bu kesin bir kural değildir. Aralarındaki farklılıkların ve sınırların kalktığı ekonomik beraberliklerde olasıdır. Eski dönemler bakıldığında ülkeler arasında sınır olmasa da dış ticaretin olduğunu görebiliriz. O dönemlerde uygulanan ticaretin daha çok mal ve mübadelesine dayanan değiş tokuştan başka bir şey değildir (Seyidoğlu, 2001).

2.1.2. Dış Ticaretin Önemi ve Kapsamı

Ticari ilişkiler, sadece ürün ve hizmet alım ve satımı ile sınırlı değildir. Ülkeler arasında ürün ve hizmet alım ve satımı kadar işgücü ve sermaye hareketleri de önemli olduğu için döviz kazandırıcı veya kaybettirici özelliğe sahip olduğundan işgücü ve sermaye hareketleri de dış ticarete önemli bir yere sahiptir ancak işgücü ve sermaye hareketleri ekonomik ilişkiler olarak kabul edilir.

Uluslararası düzeyde gerçekleşen tüm ticari faaliyetlere dış ticaret denilmektedir. Bu faaliyetler mal ve hizmetlerin ithalat, ihracat ve transit ticaret yolu ile alım

satımından meydana gelmektedir. İthalat, ihracat ve transit ticaret işlemleri ulusal ve uluslararası kanun, anlaşma ve uygulamalar ışığında gerçekleşmektedir (Akat, 2001).

Bir ülkenin dış ticaret ilişkilerini düzenlemek amacıyla aldığı kararlar ve uyguladığı politikalara dış ticaret politikaları diyebiliriz. Dış ticaret politikaları hem ülkelerin iç ekonomik politikaları hem de dış ülkelerdeki diğer politikalarla bağlantılı ve de paraleldir. Ülkelerin ekonomi politikalarının sürekliliği, kalkınmanın gerçekleştirilmesi ve ekonomik gelişiminin sağlanması dış ticaretin yapısı ve gelişimi ile yakından ilişkilidir (Kaynak, 2005).

Her ülke bu unsurların hareketlerinden az veya çok etkilenir. Ülkeler, ihtiyaç duydukları bütün malları kendileri üretemez. Ülkelerin kendilerinde üretilmeyen ya da başka ülkelere göre nispi olarak daha pahalıya ürettikleri bazı mal veya hizmetleri diğer ülkelerden talep etmeleri ya da aynı nedenlerle kendilerinden talep edilen bazı mal ya da hizmetleri arz etmeleri dış ticaretin temelini oluşturmaktadır. Ülkede yeterli miktarda üretilmeyen mallar, dış ticaret yoluyla elde edilir. Örneğin Türkiye'de pamuk, fındık, krom üretimi yeterlidir; fakat petrol üretimi yeterli değildir. Dolayısıyla petrolü başka ülkelerden alırız.

Dış ticarete ülkeler birbirleriyle ticari işlemler yapmaktadırlar. Ticaretin her türünde amaç kâr elde etmek olduğuna göre; ülkeler de bu hareketlerin sonucunda ekonomilerinin olumlu yönde etkilenmesini sağlamak amaç ve çabası içindedirler. Yurtiçinde yapılan ticarete kazanan ve kaybeden kimseler aynı ülkenin insanları olduğu ve ülke çapında bir zarar söz konusu olmadığı halde, uluslararası ticaretin zararlı sonuçları doğrudan doğruya yurt ekonomisini etkiler.

Günümüzde çoğu ülke için ekonomik politikaların başta gelen amaçlarından birisi, ülkenin mal ve hizmet ihracı ve yabancı sermaye girişlerini özendirerek döviz gelirlerini arttırmaktır. Mal ve hizmet ihracı, birçok ülke için döviz geliri sağlamanın temel kaynağı durumundadır (Akat, 2008). Buradan hareketle de, dış ticaretin önemi yadsınamaz.

Ayrıca, bir ekonomide dış ticaretin yerini belirlemede en önemli ölçüt ihracat ve ithalatın o ülkenin GSMH içindeki oranının bulunmasıdır.

Dış ticaret işlemleri sürecinde başarılı olmaları için başta KOBİ'ler olmak üzere tüm işletmelerde rekabet koşullarının iyileştirilmesi ve dış pazarlarda uzmanlaşmaları için destek olunması arz etmektedir.

Dış ticarete ülkeler arası belli bir mesafenin olması; ürünlerin taşınması, teslimi ve bedellerinin ödenmesi gibi birçok riski de beraberinde getirmektedir.

2.1.3. Dış Ticaretin Ekonomi Açısından Önemi

Dış ticaret öncelikle insan ihtiyaçlarının tatmini bakımından önemli bir konudur. Bunun yanı sıra ülke ekonomileri ve dünya ekonomisi ile ülkelerin sosyokültürel, askeri ve siyasi yapıları üzerinde de etkili olmaktadır. Dış ticaretin ekonomi üzerindeki etkilerine değinmek gerekirse öncelikle ülkeler için gelir ve döviz kaynağıdır. Ülkelerin makro ekonomik göstergeleri üzerinde etkili olan dış ticaret aynı zamanda ülke ekonomilerine yön vermede de etkili olan bir ekonomi politikası aracıdır (Ertek, 2005).

Ülke içi üretimin fazla olması durumunda ürünlerin başka ülkelere ürün ya da hizmet satması ile döviz girişi sağlanmaktadır. Kimi zaman da ülke içi üretimin istenilen nitelik ya da fiyatlarda olmaması, üretim için gerekli hammadde ile ara ürünün yetersiz olması ya da hiç bulunmaması durumunda da başvurulmuş dış ticaret faaliyetleri üretimi etkileyerek ekonomiyi bu yönden de etkisi altına almaktadır.

Dış ticaret kaynaklı rekabet, firmaları daha kaliteli ve ucuz üretim yapmaya yöneltirken rekabet sebebiyle oluşan baskı daha etkin çalışmalarını sağlamaktadır. Rekabet sayesinde tekelleşme başta olmak üzere, yüksek fiyat, kalitesiz üretim, kaynak israfı gibi birçok olumsuzluk da önlenmektedir. Dış ticaret ile alınan ürünler aracılığıyla ya da rekabet sebebiyle teknolojik ilerlemeye katkı sağlanmaktadır (Öztürk, 2009). Böylece üretim alanındaki ilerlemeler sayesinde ülkelerin pazar paylarını

korumaları sağlanmaktadır. Yeni teknolojiyi kullanacak iş gücünün eğitilmesi ve istihdam edilmesi de olumlu anlamda ülkeleri etkilemektedir. Nitelikli iş gücünün oluşumu desteklenirken bu iş gücünün çalışma alanının da sağlanması ekonomiyi istihdam yönünden etkilemektedir (Karagül ve İltter, 2010).

Ülkeler arasındaki dış ticaret ilişkisi aynı zamanda siyasi ilişkileri üzerinde de etkili olmaktadır. Dış ticaretin etkilediği ülke ekonomik güçleri diğer ülkelerin söz konusu ülkeye olan bakış açıları ve tutumları üzerinde de etkili olurken dünya ekonomi kuruluşlarının da ülkeye olan güvenini etkilemektedir.

Dış ticaret birçok önemli ekonomik sonuca yol açabilen önemli bir neden ve dolayısıyla araçken diğer yanı sıra önemli bir sonuç ve ekonomik politikası amaçlarından birisidir. Uluslararası ekonomik işlemler içerisinde özel önemin yanı sıra asıl önemi ülkedeki makro ve mikro ekonomik yapı ile olan yakın bağıdır. Günümüzde küresel ekonomide iç ve dış makroekonomik dengelerin sağlanması birbirleriyle sıkı sıkıya bağlı olduğundan dış ticaretteki gelişmeler sadece mikro ölçekte firmaları değil, sektörleri ve ulusal ekonomiyi derinden etkileyebilme gücüne sahiptir. Hatta bir ülkenin dış ticaret yapısı ekonomik gelişmişlik düzeyinin de bir aynasıdır (Parasız, 1998).

Dış ticaretin işlevi küresel piyasanın avantajlarından yararlanmak, ülke içindeki üretimin daha pahalı ve/veya yetersiz olduğu durumlarda iç talebi dış ülkelere karşılamak için üretimin daha pahalı ve/veya yetersiz olduğu durumlarda iç talebi dış ülkelere karşılamak için özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından özel bir önem ve anlamı sahiptir. "İhracat olanakları gelişmiş ülkelere göre daha sınırlı olan gelişmekte olan ülkeler, ekonomik kalkınmalarını sürdürebilmek için büyük tutarlarda yatırım ve ara malı ithal etmek zorundadır. Giderek büyüyen ve sürdürülemez dış ticaret açıkları, döviz darboğazları ve dış finansman kaynaklarının yetersizliği veya kesilmesi gelişmekte olan ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınma sorunları yaşamlarına neden olabilmektedir. Dolayısıyla dış ticaret, sadece ödemeler dengesi açısından değil, üretim, yatırım, büyüme-kalkınma süreçleri yönünden de önem taşımaktadır" (Utkulu, 2005).

Dış ticaretin gelişme ve kalkınma sürecinde iki önemli rolü vardır. Bunlardan birincisi özellikle kısa dönemli olup, ekonomik gelişme çabalarının gerektirdiği ithalatı gecikmelere yol açmaksızın karşılaması, yani dış ödeme gücünü temin etmesi, ikincisi ise daha uzun dönemli bir sorun olup dış ticaretin ekonomik yapıdaki köklü değişikliğe uygun olarak yeniden şekillenmesi veya başka bir deyişle dış ticaretin uluslararası işbölümünü uyararak kaynak dağılımını etkilemesidir (Serin, 2001).

Dış ticaret yalnızca mevcut kaynakların daha iyi kullanımına olanak vererek değil, aynı zamanda yarattığı dinamik etkilerle de ülke refahı üzerinde olumlu etkiler doğurur. Birincisine dış ticaretin statik, ikincisine de dinamik yararları adı verilir (Seyidoğlu, 2001). Statik etkiler daha çok gelişmiş ülkeler açısından, dinamik etkiler ise gelişmekte olan ülkeler açısından önem taşır. Dış ticaretin dinamik etkileri olarak, özellikle yurtiçi üretim ve kaynak açığını kapatma, ürün fazlasına pazar sağlama, ulusal üreticilere rekabet yaratma, iç piyasa hacmini genişletme, ekonomiye dinamizm kazanma gibi etkiler sayılabilir.

Dış ticaretin ayrıca, ölçek ekonomilerine, yeni bilgi, fikir ve yöntemleri ülkeye tanıtması ve iç talebi uyararak yeni ürünlerin üretimine olanak sağlaması gibi görünür ve görünmez pek çok olumlu etkisi de bulunmaktadır. Üretim süreci sonunda elde edilen çıktı ile üretimde kullanılan girdiler arasındaki oran olarak ifade edilen verimlilik, ülke ekonomileri açısından kaynakların doğru kullanımı ile yakından ilişkilidir. Öte yandan ekonomik büyüklük bakımından önem kazanan verimlilik kavramı dış ticaret bağlamında artış beklenen bir alan olarak görülmektedir. İhracatın verimliliği arttıracaklarını ifade eden Beyfuss'a (1978) göre verimliliğin artması durumunda da ihracatın artması beklenmektedir.

Herhangi bir nedenle ihracatta sağlanan artış, dış ticaret düzleminde piyasalar ile olan rekabetin ekonomideki maliyet yapısını rasyonelleştirmesi yönünde bir baskı oluşturmaktadır. Bununla birlikte iç pazardan daha büyük bir dış pazarın açılması beraberinde yeni teknolojilerin kullanımını da gündeme getireceğinden verimliliği arttıracaktır (Beyfuss, 1978). Dış ticaret ilişkilerinin endüstriyel bağlamda en önemli etkilerinin oluşan rekabet ortamında yerli üretimin gösterdiği gelişme olarak gözlem-

lenmektedir. Buna ithalatın disipline edici etkisi de denmektedir ve Aslan ve Kula (2008) bunu şu şekilde açıklamaktadır: "Yerli piyasalar uluslar arası rekabete açıldığında oligopolistik yapıya sahip olan yerli endüstriler rekabete zorlanacak ve böylece yerli firmalar oligopol karlarını azaltırken üretim miktarlarını arttıracaklardır".

Bugün mevcut ekonomik düzenin bir gerçeği olan gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler bakımından dış ticaret önem taşımaktadır. Gelişmekte olan ülkeler ürettikleri hammaddeleri gelişmiş olan ülkeler satarken, gelişmiş ülkeler için gelişmekte olan ülkeler ürettikleri mamul mallar için bir pazar olmaktadır.

2.1.4. Dış Ticareti Etkileyen Unsurlar

Dış ticaret deyiminin meydana çıkış nedeni, birbirinden bağımsız ve birbirlerine karşı eşit haklara dayalı iki siyasi devletin varlığıdır. Dış ticaretin oluşabilmesi için sınırların olması gerekmektedir. Ancak bazı durumlarda devletlerin ve siyasi sınırların bulunmasına rağmen, bu sınırların ortadan kaldırılması demek olan ekonomik birlikler de kurulabilmektedir. Bu durumda siyasi sınırlar dış ticaret uygulamaları için zorunlu bir unsur olmamaktadır.

Dış Ticaret ülkelerin ekonomik, sosyal yapısından üretim sistemleri ve teknolojilerinin durumuna kadar birçok unsurdan etkilenmektedir. Ülkelerin sosyal ve kültürel yapıları ne tür ürün tercih edeceklerini ya da dış pazarlara nasıl ürünler satabileceklerini etkilerken, ekonomik durumları ve gelişmişlik düzeyleri de dış ticaret üzerinde etkili olan faktörler arasında yer almaktadır. Bu sosyal ve kültürel yapının etkisi ile diğer ülkeler ile olan ilişkileri ve diğer ülkelerin ekonomik ve sosyal yapıları da yine ülkelerin dış ticaretleri üzerinde etkili olmaktadır (Sabuncu, 2009).

Devletlerin yaptığı düzenlemeler de yine dış ticaret üzerinde etkili olan önemli faktörler arasında yer almaktadır. Herhangi bir anlaşmaya bağlı olarak, ülke ekonomisinin dışa kapalı bir yapıda olması veya dış etkenlere karşı korunması amacıyla

uygulanan dış ticaret kısıtlamaları, ithalat ya da ihracata uygulanan vergiler, teşvikler ve benzeri unsurlar ülkelerin dış ticaret hacimleri ile dış ticaret gelir ve giderleri üzerinde önemli ölçüde etkili olmaktadır. Yine uluslararası kurum ve kuruluşların dünya genelinde geçerli olan düzenlemeleri de dış ticareti etkilemektedir (Bedestenci ve Canitez, 2004).

Bireylerin ürün tercihi de dış ticareti etkileyen önemli unsurlar arasında yer almaktadır. Özellikle çevreye duyarlı üretim sistemlerinin kullanımı ve gelişmiş ülkelerde dış ticarete çevre ile ilgili uygulanan düzenleme ve kurallar tüketici tercihlerini etkilerken ülkelerin dış ticaret talepleri üzerinde de etkili olmaktadır (Berksoy, 1994). Böylece dış ticaret hacmi ve gelirleri üzerinde de etkili olarak doğrudan dış ticaret faaliyetlerini ve gelirlerini de etkilemektedir.

Teknolojik gelişme de dış ticaret üzerinde etkili olan bir başka unsurdur. Ülkelerin ve firmaların teknolojik gelişim düzeyi pazarda talep edilen ürünlere cevap verebilmelerini ve diğer ülke ve firmalarla rekabet edebilirliklerini etkilemektedir. Özellikle bilgi toplumu kavramının ortaya çıkması ve gelişmesiyle birlikte teknolojik olarak gelişen ülkeler dış ticarete başarının koşulu olan bilgi ve uzmanlaşma konusunda da başarılı olmaktadır. Dış ticarete pazar payının korunabilmesi ve rekabette üstünlük sağlamak araştırma ve geliştirme ile birlikte pazarın ihtiyacı olan teknolojik yeniliklerin sağlanması ile mümkün olmaktadır (Öztürk, 2009).

Dış ticaret üzerinde etkili olan ve tüm dış ticaret faaliyetlerini etkileyen bir başka konu ise lojistikdir. Lojistikte üretimden, taşımaya, müşteriye ürün teslimine ve atıkların geri dönüşümüne kadar birçok faaliyeti kapsamı sebebiyle dış ticaret üzerinde etkili olmaktadır.

2.2. Dış Ticaret Türleri

Uluslararası piyasalarda gerçekleştirilen ticaret, farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte bu farklılık ihracat ve ithalat türleri ekseninde de söz konusu olmaktadır. Aşağıda ihracat ve ithalat türleri genel olarak ele alınacaktır.

2.2.1. İhracat ve İhracat Türleri

İhracatın ülke ekonomisi ve kuruluşlar yönünden büyük bir öneme sahip olduğu somut bir gerçektir. Bir ülkenin kalkınması ve refahı büyük ölçüde ihracatta gösterdiği performansa bağlıdır. Bu nedenle tüm ülkeler, uluslararası ticarete büyük önem vermektedir. Uluslararası pazarlarda yoğun bir rekabet yaşanmakta, ülkeler ihracatın gelişmesine katkıda bulunacak en küçük ayrıntıları dahi dikkate alarak stratejilerini belirlemektedirler.

Günümüzde ihracat, gelişen, gelişmekte olan ve hatta gelişmiş ülkelerde, küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerde dünya ticaretindeki gelişmeler ışığında önem verilen ve değişik geliştirme programları ile desteklenen bir faaliyet olarak yer almaktadır.

İhracat, ülke içinde üretilen mal ve hizmetlerin dış ülkelere tarafından satın alınmasıdır. Yani ihracat, bizim mal ve hizmetlerimize dış ülkelerin yapmış oldukları harcamalardır. Dolayısıyla ülkemizdeki harcamalara bir katkı oluşturur ve milli geliri arttırıcı etki yapar (Seyidoğlu, 2001).

Bir ülkenin ihracat seviyesini yani diğer ekonomilerin ülke mallarına karşı talebini belirleyen çeşitli unsurlar vardır. Bunlar arasında ihracat yapılan ülkenin gelir seviyesi, ülkenin ürettiği mallara karşı talebin gelir ve fiyat elastikiyeti, ülkenin iç fiyatlarıyla rakip ülkelerin fiyatları arasındaki ilişki, uygulanan gümrük politikaları, miktar kısıtlamaları vb. sayılabilir (Uluatam, 1980).

Buradan hareketle, bir ülkenin kendi ihracatının genellikle kendi ekonomisi ile ilgili değişkenlerden çok uluslararası çevrenin ve ilişki kurduğu ekonomilerin yapısına ve mevcut duruma bağlı olmaktadır (Savaş, 1978).

İhracat, ülkenin ürettiği malların diğer ülkelerdeki alıcılara satılmasıdır. Burada önemli olan ihracatı yapanın devlet değil, özel ya da tüzel kişiler olabilmesidir. Kolektivist ekonomilerde bile ihracat özel kuruluşların uzmanlık alanıdır. İhracatçı ise, ürettiği veya başka üreticilerden tedarik ettiği ürünleri gümrük hatları dışına çıkararak uluslararası piyasalarda faaliyet gösteren, ilgili ihracatçı birliğine kayıtlı, gerçek usulde vergilendirmeye tabi olan gerçek veya tüzel kişidir. Türkiye'de İhracat Rejimi Kararları ve İhracat Yönetmeliklerine göre ihracatçı olabilmek için İhracatçı Belgesi veya İhracat Belgesi ve Ruhsatnamesine sahip olmak gerekmektedir (Seyidoğlu, 2002).

İhracat türleri ise serbest (özelliği olmayan), kayda bağlı ve özellikli ihracat olmak üzere üç alt başlık altında incelenebilir.

- *Serbest (Özelliği Olmayan) İhracat: Kanun*, kararname ve uluslararası anlaşmalar ile ihracı yasaklanmamış veya belirli bir merciin iznine bağlı kılınmış mallar grubunda ve ihracat yönetmeliği ekindeki kayda bağlı mallar listesinde yer almayan malların ihracı, özellik arz etmeyen ihracat olarak tanımlanabilir. Bu tür bir ihracatta ihracatçılar, birliklere onaylayacakları gümrük beyannameleri ile doğrudan gümrük idarelerine başvurarak ihracatlarını gerçekleştirirler (Öztürk, 2009). Bu ihracat çeşidinde herhangi bir kısıtlama olmadığı gibi herhangi bir kurumdan da izin alınmaz. İhracatçılar, özellik arz etmeyen ihracatta, ihracatçı birliklerine onaylattıkları Gümrük Birliği ile birlikte ihracatın yapılacağı gümrük idaresine müracaat ederler (Sabuncu, 2009).

- *Kayda Bağlı İhracat: 06.01.1996 tarihli İhracat Yönetmeliği'nin ekinde on sekiz madde halinde isimleri yazılı bazı ihraç ürünlerinden ve ihracat türlerinden oluşan bir liste vardır. "Kayda bağlı ihracat listesinde yer alan mallar özelliğinden dolayı ya sadece ihracatçı ülkede bulunmakta ya da dünyada kısıtlı olarak bulunan mal cinslerinden biridir" (Öztürk, 2009). Kayda bağlı ihracatta ihracatçılar, Gümrük Birliği ile birlikte kayıt için ilgili ihracatçı birliklerine müracaat ederler. İhracatçı birlikler onayladıkları gümrük beyannamelerine kayıt açıklamalarını yaparak, gümrük idarelerine bırakılmak üzere ihracatçıya verirler. İhracatçılar, birlikler tarafından*

kayıt açıklaması düşülerek tasdik edilmiş Gümrük Birliği ile birlikte ihracatın yapılacağı gümrük idaresine müracaat ederler (Kemer, 2005).

- *Özellikli İhracat*: Ülkemiz ihracatının büyük bir kısmı özelliği olmayan ihracat türü ekseninde yapılırken, özelliği olmayan ihracat ve kayda bağlı ihracat dışında özellikli ihracatın söz konusu olduğu ihracat faaliyetleri de vardır. Bunlar da kendi içinde gruplanır:

i. Kredili ihracat: İki veya daha çok taraflı kredi anlaşmaları dışında kalmak kaydıyla, ihracat bedelinin Türk Parası Kıymetini Koruma Mevzuatında öngörülen süreleri aşmayacak şekilde yurda getirilmesine olanak tanıyan ihracat şeklidir (Öztürk, 2009).

ii. Konsinye ihracat: Kesin satışı daha sonra gerçekleştirilmek üzere dış alıcılara, komisyonculara, ihracatçının yurtdışındaki şube ve temsilciliklerine mal gönderilmesi biçiminde yapılan ihracat türü olarak değerlendirilmektedir (Karagül ve İlter, 2010).

iii. Transit ihracat: Alış ve satış bedelleri arasında lehte fark olması koşuluyla, mal bedelleri için aktarım yapılarak ya da yapılmadan satın alınan yabancı kökenli veya Türk kökenli olmakla beraber gümrük sınırları dışına satılmış malların (*serbest bölgelere yapılan satışlar dâhil*) transit olarak ya da doğrudan olarak serbest dolaşıma giriş ve ithalat rejimleri hükümlerine bağlı kalmaksızın başka bir ülke ya da serbest bölgeye satılmasıdır (Utkulu, 2005).

- *Bedelsiz ihracat*: Bu ihracat biçiminde gerçekleşen ihracatın bedeli resmi olarak yurt içine getirilmemekte veya getirilmek mecbur olmamakta ya da nasıl getirildiği hakkında kanıtlanma zorunluluğu bulunmamaktadır (Serin, 2001). Türkiye'de çalışan yabancıların, yurtdışına hane nakli yolu ile gidecek Türk vatandaşlarının, devamlı veya geçici görevle yurt dışına giden kamu görevlilerinin, yabancı turistlerin ve yerleşim yeri yurt dışında olan Türk vatandaşlarının beraberinde götürdükleri, gönderecekleri ya da adlarına gönderilecek eşya ve taşıtlar bedelsiz olarak ihraç edilecek mallar kapsamındadır (Sabuncu, 2009).

- *Geçici ihracat*: Az veya çok işçilik gördürülmek, eritilerek şekli değiştirilmek, ambalajlanmak veya diğer katma değer kazandırıcı sebeplerle hammadde, yarı mamul ve nihai mamullerin yurtdışına geçici olarak gönderilmesi işlemidir (Kemer, 2005).

- *Ticari kiralama yoluyla ihracat*: Malın belli bir süre için yine bir bedel karşılığında yurtdışına çıkarılarak kiralanmasıdır (Kaynak, 2005).

- *Fuar ve sergilere katılım*: Türkiye'yi temsilen katılacak fuar ve sergileri düzenleyecek organizatör firmalar, "yeterlilik belgesi" alarak, başvuru formunu doldurup, bağlı buldukları odaya onaylatarak Dış Ticaret Müsteşarlığı'na müracaat ederek fuarlara katılırlar. Fuarda sergilenen ürünler satılmışsa bedelini, satılmazsa kendisini doksan gün içerisinde ülkeye geri getirmelidirler (Kemer, 2005).

- *İthal edilmiş malların ihracatı*: Yabancı menşeli ve vergileri ödenmiş olan mallar teşvikten ve katma değer vergisi iadesinden faydalanmamak suretiyle başka bir ülkeye ihraç edilebilir.

Özetlemek gerekirse, ihracat, gerek kalkınma gerekse sürdürülebilir bir ekonomik büyümenin gerçekleştirilmesinde önemli rol oynamaktadır. Ülke ekonomisini dışa açan temel araçlardan birisidir. Ekonomi açısından etkin bir kaynak dağılımı yaratırken, firma açısından ise kaynakların etkin kullanımını ve bu sayede maliyetlerin düşürülmesi imkânını sağlamaktadır.

İhracat yurtiçi pazarlarda karşılaşılan olumsuz ortamdan kurtulmak için bir alternatif olabilir. İç pazarın doyum noktasına ulaşması, talep yetersizliği, artan yoğun rekabet gibi nedenlerle, yaşama ve büyüme hedefi güden firmalar dış pazara açılarak hem satışlardaki istikrarsızlığın azaltılmasını hem de riskin dağılımını sağlayabilirler. İhracat uluslararası yönlü firma imajının elde edilmesinde firmanın toplum içerisinde bir prestije kavuşmasında bir araç olabilmektedir.

2.2.2. İthalat ve İthalat Türleri

Dış ticaret, bir ülkenin diğer ülkelerle belirli bir dönemde gerçekleştirdiği mal ve hizmet alışverişlerini yansıtan ithalat ve ihracat kalemlerinin toplamını göstermektedir (Tezer, 1989). Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere ithalat, dış ticaretin önemli iki kaleminden biridir.

Ayrıca ithalat, bir malın veya ekonomik değerın yürürlükteki mevzuata uygun şekilde, gerçek veya tüzel kişiler tarafından fiilen alınması ve bedelinin yurt dışına transfer edilmesi şeklinde de tanımlanabilir (Bedestenci ve Canitez, 2006). Bu tanımlar çoğaltılabilir. Bununla birlikte yukarıdaki tanımlardan hareketle ortak bir tanım yapmak gerekirse; ithalat, dış ticaret ilişkileri çerçevesinde, bir ülkedeki alıcıların başka ülkelerdeki satıcılardan üretilmiş mal ve hizmetleri yürürlükteki mevzuata uygun şekilde satın almalarıdır.

Güncel gümrük mevzuatı ve ithalat uygulamaları kapsamında, her çeşit malın ülke içine ticari yolla getirilme işlemine ithalat, bu işlemi gerçekleştiren gerçek ve tüzel tacirlere de ithalatçı denir (Gürsoy, 2005).

Başka bir tanıma göre, ithalat, bir ülkedeki alıcıların başka ülkelerde üretilmiş malları satın almalarına denilmektedir. Burada dikkat edilecek nokta, ithalatı yapanların özel ve tüzel kişiler, kamu iktisadi kuruluşları, özel kuruluşlar ve bazen de bizzat devlet oluşudur (Ertek, 2005).

Son durumda ithalatı yine devlet adına bir kamu kurumu yapmaktadır. İthalatçı ise, ihracatçıyla yaptığı anlaşmalarla yurtdışından satın aldığı malı, ilgili mevzuatlar çerçevesinde (*ithalat ve gümrük mevzuatları*) ülkeye sokacak olan ve bedelini ihracatçıya veya bir üçüncü gerçek ve tüzel kişiye kambiyo yükümlülüğünü yerine getirerek ödeyecek olandır. .

İthalat türleri ise bedelli, bedelsiz ve geçici ithalat olmak üzere üç alt başlık altında incelenebilir.

Bedelli İthalat: Bir malın veya ekonomik değerın yürürlükteki gümrük mevzuatı ve ilgili düzenlemeler çerçevesinde fiili ithalatının yapılması ve bedelsiz ithalat

hariç, ithalat tutarının Kambiyo Mevzuatı çerçevesinde ihracatçı ülkeye transfer edilmesidir (Berksoy, 1994).

Bedelsiz İthalat: İthalatı söz konusu malın bedelinin ödenmemesi anlamına gelmekle beraber bedelin ödenmemesi, yurtiçinden bir döviz çıkışı olmaması anlamına gelir. Diğer taraftan bedelsiz denilerek kastedilen, gümrük vergisinin olmaması değildir. Bedelsiz ithalat yoluyla ülkeye getirilen mallar, uygulanan mevzuat çerçevesinde gümrük tarifesine tabi tutulur (Karagül ve İlter, 2010).

Geçici İthalat: Serbest dolaşıma girmemiş ithal eşyasının, ithalat vergilerinden kısmen veya tamamen muaf olarak ve ticaret politikası önlemlerine tabi olmaksızın Türkiye Gümrük Bölgesi içinde kullanılmasına ve doğal yıpranmalar hariç olduğu gibi gümrük bölgesini terk etmesi biçimindeki ithalata denir (Kemer, 2005).

Ülke içinde üretilmeyen veya nispi olarak daha yüksek maliyetle üretilen mallar, ithalat yoluyla daha düşük maliyetle elde edilebilir. Çünkü ithalat, ölçek ekonomilerinden daha fazla faydalanan ya da düşük karla çalışan, düşük maliyetle üretim yapan ve bu nedenle de daha etkin olan üreticilere ulaşmayı mümkün kılmaktadır (Economics Web Institute, "Imports", <http://www.economicswebinstitute.org/glossary/imports.htm>, 02.03.2016)

Özellikle gelişmekte olan ülkeler, sanayileşmelerini gerçekleştirmek için gerekli olan makine, teçhizat gibi yatırım mallarını ve hammaddeleri yapacakları ithalata, karşılamak durumundadırlar (Serin, 1981). Çünkü bu ülkelerde, ekonomik kalkınma hızının yükseltilmesi için gerekli olan yatırımların gerçekleştirilmesinde ihtiyaç duyulan sermaye malları, başta sermaye birikiminin yetersizliği ve teknolojinin geriliği olmak üzere birçok nedenden dolayı üretilememektedir.

Kısacası, ithalat, tüm dünyada dış ticaret üzerindeki kısıtlamaların kaldırılarak ülke ekonomilerinin hızla dış rekabete açıldığı bir ortamda, gelişmekte olan ülkelerin kalkınma hızlarını artırmak, gelişmiş ülkelerin de yakalamış oldukları kalkınma hızını devam ettirmek için başvurdukları önemli bir araç olarak düşünülmelidir.

2.3. Dış Ticaretin Yapısal ve Sektörel Özellikleri

Dış ticaret söz konusu olduğunda doğal ve ekonomik olmak üzere iki tür etki biçiminden söz edilmektedir. Başlangıçta dünyadaki doğal kaynaklar ve çeşitli doğal koşullar kimi bölgeler için dış ticareti zorunlu etmekte. Bu durum da bazı mal ve hizmetlerin üretiminde ekonomik bir üstünlüğün olması da dış ticaret faaliyetlerinde önemli rol oynamaktadır (Kazgan, 2009).

Kaynak dağılımı ve emek verimliliğini farklı değişkenlere bağlayan görüşler birlikte düşünüldüğünde dış ticaret konusunda sıklıkla vurgulanan kavramların "iş bölümü" ve "uzmanlaşma" olduğu söylenebilir. Literatürde iş bölümü ve uzmanlaşma konularında farklı görüşler bulunmaktadır. "Klasik dış ticaret teorisyenlerinin öncüsü sayılan Adam Smith'e göre iş bölümü, verimliliği yükselten ve bireylerden bağımsız olarak ortaya çıkan bir süreçtir. Mübadele işbölümü ilişkilerine içkin bir olgu olarak aynı zamanda iş bölümü sürecinin de belirleyicisi durumundadır. Zira her üretim diğer başka üretimler ile müdahaleyi de önemseyerek gerçekleşmektedir. Dolayısı ile mübadelenin sağladığı karşılıklı yararlar dış ticaret söz konusu olduğunda oldukça önemli bulunmaktadır" (Kazgan, 1997).

Seyidoğlu'na (2001) göre Smith'in öncülüğünü yaptığı bu görüş gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arası dış ticaret ilişkilerini açıklayabilirken gelişmiş ülkelerin kendi aralarındaki dış ticaret faaliyetlerini açıklamakta yetersiz kalmaktadır.

Bu noktada David Ricardo'nun karşılaştırmalı üstünlükler teorisi gündeme gelmektedir. Nitekim Ricardo'ya göre dış ticaretin temel yapısı hangi ülkelerin hangi malları ithal ya da ihraç edeceği analizleri ile açıklanabilmektedir. Diğer bir ifade ile bir ülkede karşılaştırmalı olarak daha az emekle ve daha ucuza üretilebilecek bir mal ihracatın/ithalatın konusu olmaktadır. Dolayısıyla ticari ilişkilerde bulunan ülkelerin emek- değer teorisi yönündeki uzmanlaşma kapasiteleri onların mal mübadelelerinin de temel belirleyicisi olmaktadır. Ancak Ricardo'nun emek-değere dayalı bu görü-

şünde arz ve talep güçleri çok açıklanmamaktadır. Bu nedenle de mübadele oranında belirsizlik söz konusudur (Bulut, 2006).

Mill, tarafından ortaya atılan iki ülke arasındaki dış ticaret ilişkisinde *dış ticaret haddinin* arz ve talep güçlerinin karşılıklı etkileri tarafından belirlendiği tezi günümüzde karşılıklı talep kanunu olarak bilinmektedir (Karluk, 2003). Mill, iki ülke arasında arz ve talep şartlarının *mübadele haddinin* denge değerini dolayısı ile mal mübadelesini belirleyici olduğu görüşündedir. Talep önemli bir etken olarak gören Mill'e göre dış ticaret dünya kaynaklarının daha fazla kullanımına olanak sağlar. Bir başka açıdan da ülkeleri kendi pazar koşullarının ilerisine götüren daha geniş bir pazar sunmaktadır.

Karşılıklı talep kanunu Mill'den sonra neoklasik bir iktisatçı olan Marshall tarafından geliştirilmiştir. "Marshall'a göre satın alma gücü ile desteklenen iç talep arzı teşvik ederken; dış ticarete de arz kendi talebini yaratmaktadır. Bu bağlamda arz ve talep "karşılıklı talep" tanımlamasının içeriğini oluşturmaktadır" (Kazgan, 1997).

Sözü edilen kuramcılarının görüşleri bu güne değin liberal teorisyenler tarafından geliştirilerek savunulmaya devam edilmiştir. Dış ticareti yapısal olarak iş bölümü, uzmanlaşma ve karşılıklı fayda temellerinde açıklayan bu görüş uluslar arası kaynak dağılımını da konu edinmekte ve dış ticaret faaliyetleri ile bunun aşılabileceğini savunmaktadır (Karluk, 2003).

Ancak, "bütün ülkelerin çıkarlarının bağdaştığı" görüşüne karşı gündeme gelen "bütün ülkelerin çıkarlarının çatışıyor" olduğu görüşü tarafından biçimlendirilen 'koruma teorisi' özellikle 19. yüzyılda savunulan bir görüş olmuştur (Kazgan, 1997). "Uluslararası ticaretin, tabii kaynakların dağılımından ve emek verimliliğinden daha fazla değişkenlere bağlı olduğu düşüncesi ile taraflar arasında üstünlük ilişkilerini açıklamaya çalışan iktisatçılar tarafından savunulmuştur" (Utkulu, 2005).

Bununla birlikte günümüz dış ticari ilişkilerinde değişken bir yapı söz konusu olmaktadır. İlk etkinlik alanları ulusal sınırları aşan çok uluslu şirketler ve firma içi ticaret gibi öğeler uluslararası ticarete önemli roller üstlenmektedir. "Küresel düzey-

de eşitlenme eğilimi ile birlikte düşünüldüğünde de ülkelerin ulusal faktör donanımı diğer ülkeler ile ticaretinin şeklini belirlemede öncelikli bir etken olarak kendisini göstermektedir" (Seyidoğlu, 2001).

Gereffi'e göre uluslararasılaşma ile uluslar arasında dağılmış üretim faaliyetlerinin işlevsel eklemlenışinde farklı süreçler bulunmaktadır. Günümüzde üretim süreçlerinin tasarımı, yönetim ve finansmanı gibi yüksek katma değerli bölümler; merkezi gelişmiş ülkelerde bulunan uluslar- ötesi şirketler tarafından yürütölmektedir. Bununla beraber imalat aşaması ise daha önce çevre ülkelere özgü üretim yapan gelişmekte olan ülkelerdeki taşeron fabrikalara bırakılmıştır. Chen'e göre günümüz ekonomileri gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler için farklı yapılanmalar göstermektedir (Kemer, 2005).

Birbirinden farklı ve oldukça fazla sayıda teori tarafından açıklanmaya çalışılan dış ticaretin niteliği konusunda en önemli nokta dış ticaretin ithalat ve ihracat faaliyetlerinin birlikteliği zemininde düşünölmesidir. Dış ticarete, herhangi bir mal veya mal grubu bir ülkeden başka bir ülkeye geçerken karşılığında bir diğer ülkeden bir mal veya mal grubu o ülkeye girmektedir. Dış ticaret bir ülkenin ithalat ve ihracat hareketlerinin toplamını ifade etmektedir ve bir ülkenin ödemeler bilançosu içinde en önemli kalemi oluşturmaktadır (Alkin, 1990).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LOJİSTİK HİZMETLERİNDEKİ GELİŞMENİN TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ VE AVRUPA BİRLİĞİ

3.1. Lojistiğin Tarihçesi

3.1.1. Genel Olarak Lojistiğin Tarihçesi

1950'lerden önce birkaç kuruluş, lojistik yönetimi sürecini bazı eksik yönleri bulunmakla birlikte belli bir esas üzerinde ele almaya çalışmışlardır. Endüstri devrimi sonrası, ABD kitle üretimin pazarda yüksek mal bulunmasına neden olmasıyla birlikte lojistik faaliyetlere ilişkin ihtiyaçlar gündeme gelmiştir. Bu dönemde lojistikle birlikte gelişen pazarlama anlayışı farklı mal karışımlarına ihtiyaç duyulması ve bunlar için gelişmiş dağıtım kanalları gerektirmesi nedeniyle lojistik kavramını da peşine takmıştır.

1954'te Palu D. Converse şöyle demiştir. "İşletmeler pazarlama konusunda ki çalışmalarında ve pazarlama faaliyetlerinde mal alım-satım işlemine, malların fiziksel hareketlerinden daha fazla önem vermekteler, malların fiziksel hareketleri, üst düzey satış yöneticileri, reklâm tanıtma yöneticileri ve pazar araştırmacıları tarafından üzerinde çok az durulan bir konu görünümündedir." (Timur, 1998).

1950'lerde iktisadi sorunların varlığı işletmelerin karlarının kısılması sorunu yaratmış, işletmelerde maliyetlerini denetim altında tutmayı ve azaltmayı arayan bir tutum içine girmiştir. Bu dönemde lojistik işlevi yeni maliyet indirim yöntemleri için verimli bir alan olarak görülmeye başlanmıştır. 1960'lardan sonra lojistik yönetimi konusundaki çalışmalar bütünleşik yönetim kavramını ortaya çıkarmıştır. Faaliyetleri karmaşık olmayan işletmelerin öncelikle ya fiziksel dağıtımı ya da satın alma

faaliyetlerini bir arada yürütmeyi benimsediğini göstermiştir. Bu durum lojistik işleminin gelişmesine yönelik ilk kavramlar olarak ortaya çıkmıştır.

Bu dönemde imalat işletmeleri daha çok tedarik ve imalat desteği lojistik faaliyetlerini, perakende sektöründeki firmalar ile dağıtım kanallarında ki bilimum araçlar fiziksel dağıtım faaliyetleri üzerine yoğunlaşmıştır.

1970'lerdeki dünya genelinde yaşanan enerji krizi taşıma, depolama gibi enerji ihtiyacı yüksek faaliyetleri barındıran lojistik sektörde, enerjinin daha etkin ve verimli çalışması için çalışmalara başlamıştır (Timur, 1998).

1980'lerde lojistik faaliyetlerinde çok daha büyük gelişmeler yaşanmıştır. İletişim ve bilgisayar teknolojisindeki gelişmeler bu durumun en önemli oyuncularını konumdadır.

1980 ve sonrasındaki bu önemli gelişmeler bütünlük lojistik kavramının yerleşerek uygulama alanı bulmasına olanak tanımıştır. Bütünlük lojistik yönetimi aşağıda sıralayacağımız nedenlerle önemi gittikçe artan mantıklı bir görüş birliği sağlamıştır.

Bütünlük lojistik yönetimi sayesinde işletme yararına kullanılan tüm lojistik alanlar arasında büyük ölçüde karşılıklı dayanışma sağlanmıştır.

Ayrıca aralarında ilişkileri zayıflamış olan kişi ve bölümleri birbirlerine yaklaştıran ya da bağlayan yaklaşımlar oluşturulmuştur. Birbirlerine benzeyen her faaliyet için gereksinimleri denetim altına alma kolaylaşmıştır.

Günümüze geldiğimizde sınırları zorlayan iletişim ve bilgisayar sistemlerinin lojistik sektörünün vazgeçilmez unsurları olması kaynakların daha etkin ve verimli kullanılmasını sağlamıştır. İşletmeler lojistiğin maliyetlerde sağladığı avantajı göerek organizasyonlarını yapılandırırken ya ayrı bir birim kurarak ya da başka birimler içinde ön plana çıkan bölümler oluşturarak lojistik faaliyetleri yürütmüşlerdir. Yine günümüzde yaygınlaşan ve lojistik konusunda uzman olan şirketler işletmelerin bu lojistik görevlerinin önemli bir bölümünü üstlenerek onların kendi uzmanlık alan-

larına odaklanmalarına ve etkin olmalarına olanak tanımıştır. Ve bu durum gittikçe yaygınlaşmaktadır.

3.1.2. Türkiye'de Lojistik Tarihçesi

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejilerini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve alt yapıdaki eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir.

Rekabette lojistik hizmetlerin artan önemi ise lojistik sektörünü girişimciler açısından cazip bir yatırım alanı durumuna getirmiştir. Ulusal ve yerel birçok firma lojistik hizmeti verme yolunda önemli adımlar atmıştır. Tüm bunların yanında uluslararası ve küresel firmalar Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır.

Ülkemize bakıldığında, Türkiye'de lojistik tarihinin geçmişi 3000 yıl öncesine kadar dayandığı göze almaktadır. Büyük İskender'in tarih boyunca aldığı büyük başarıların altında iyi planlanmış bir lojistik stratejisi yatmaktadır. İlk başlarda ordularını savaş alanına karayoluyla ulaştıran Büyük İskender ordusunun gereksinim duyduğu mühimmatı ise hız ve güvenlik yönünden avantajlı bulduğu denizyoluyla taşımayı tercih etmiştir (Birdoğan, 2004).

Anadolu, coğrafi konumu nedeniyle, eski çağlardan beri çeşitli uygarlıkların doğup geliştiği bir yer olduğu gibi, doğu ile batı arasında bir geçit ve köprü işlevi de görmüştür. Bunun sonucu olarak, çeşitli dönemlerde, Kral Yolu (M.Ö. VI. yy.), Roma Devri Yolları (M.Ö. II. yy.) gibi, değişik doğrultu ve karakterde olan yol ağları Anadolu'yu sarmıştır.

Doğunun ipeği ile baharatının ve diğer ürünlerinin kervanlarla Batıya taşınması, Çin'den Avrupa'ya uzanan ve bugün İpek Yolu olarak adlandırılan ticaret

yollarını oluşturmuştur. Ancak, İpek Yolları yalnızca ticaret yolları olmakla kalmamış, yüzyıllar boyu doğu ile batı arasında kültür alışverişini de sağlamıştır. Anadolu, İpek Yolunun en önemli kavşak noktalarından birini oluşturmuştur. Orta Çağ'da, ipek yolları Çin'den başlayıp Orta Asya'da birden fazla güzergâhı izleyerek köprü niteliği taşıyan Anadolu'yu geçip Trakya üzerinden Avrupa'ya uzanmıştır. Ayrıca, Ege kıyılarında Efes ve Milet, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz 'de Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar kullanarak deniz yolu ile Avrupa'ya ulaşmıştır. Ancak, artan denizcilik faaliyetleri ile de, kervanlar ortadan kalkmaya ve Uzak Doğu ürünleri çekiciliğini yitirmeye başlamıştır. 19. yüzyıldan itibaren, İpek Yolu kullanılmaz olmuştur (Baki, 2004).

Türkiye'nin lojistik tarihinin incelenmesinde Osmanlı İmparatorluğu döneminden başlanacak olursa, bu dönemde lojistik faaliyetlerin ana teması nakliye'dir. Sahip olduğu toprakların genişliği üç kıtaya yayılmış olan Osmanlılarda, kara ulaştırma ağının meydana gelmesi ve işleyişi bir takım hizmet grupları sayesinde gerçekleşmiş; yol sistemi ile ilgili çalışmaları yapan kuruluşlar derbentçilik, köprücülük, gemicilik olmuştur. Osmanlı Döneminde lojistik anlamında önem taşıyan olaylardan birisi ise stok alanlarına dayalı bir planlamadır.

Cumhuriyet dönemi öncesinde Mondros Ateşkesi'nden sonra başta Ege bölgesi olmak üzere ülkemizin sanayileşme yolundaki önemli merkezlerinin işgal altında bulunması bu kentlerin nimetlerinden yararlanılamamasına neden olmuştur. Ordunun tüm ihtiyaçları küçük kentlerden sağlanmıştır. İzmir gibi liman kentlerin işgal altında olması nedeniyle nakliye daha çok karayolu vasıtalarıyla sağlanmıştır. Karayollarının savaş nedeniyle harap olması tedarik edilen malzemelerin ulaştırılmasında sorun yaratmıştır (Baki, 2004).

1970'li yıllara geldiğimizde 60'lı yıllarda kurulan devlet planlama teşkilatının 5 Yıllık Kalkınma Planlarında sanayileşme kavramı üzerinde durulmuştur. Bu yıllar içinde özellikle taşımacılık ve ambalaj sektörü gelişmiştir (Baki, 2004).

1980'li yıllardan günümüze kadar olan dönemde üretim maliyetlerini düşürmek için yapılan çok değişik iş modeli denemelerinin olduğu bir dönemdir. Bu dö-

nemde yaşanan en büyük değişim barkot sistemine geçiştir. Barkot sistemi sayesinde ürünlerin etiketleme karmaşası sona ermiştir. Bu dönemde yaşanan diğer bir gelişme ise firmaların sadece üretim süreçlerini analiz etmekten çıkıp faaliyetlerin tümünü bütüğe altına yatırdığı ve entegre yönetim sistemleri sayesinde pazardan alınan bilgiler dahilinde üretim planlaması yapılabilmesi için bilgi teknolojilerinin yoğun olarak kullanıldığı dönem olduğudur.

Dünyada lojistik sektörü hızla büyür ve gelişirken, Türkiye'de de son yıllarda benzer bir hareketlilik yaşanmaktadır. Günden güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye'de 1980'lerle 1990'lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla altyapısını oluşturmuştur.

1990'lı yıllarda ise atılıma geçti. Dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye'de lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, emekleme devresini geride bırakarak, uluslararası şirketlerle işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan, hizmetlerinin kalitesini sürekli arttıran dinamik bir sektör haline gelmiştir.

Türkiye'de lojistik sektörü 2000'li yıllarla birlikte emekleme dönemini tamamlamış, bu döneme kadar ekonomideki istikrarsızlıkların da olumsuz etkisi ile sahip olduğu potansiyeli değerlendiremeyen sektör, son dört-beş yılda hızlı bir büyüme içine girmiştir.

3.1.3. Türkiye'de Lojistiğin Gelişimi

1980'li yıllardan sonra giderek artan küresel rekabet; işletmeleri kaynak sağlama, üretim, dağıtım ve ürünlerini satma konusunda farklı alternatifler geliştirmeye zorlamıştır. Modern şirketler tüm dünyadaki durumu araştırmışlar ve bu tür zorlamaların üstesinden gelmenin ancak küresel bir düşünceyle gerçekleşebileceğinin bilincine varmışlardır. Son yıllarda satın alan bir pazar özelliğinden satan bir pazar olma

özelliğine geçen Türk firmaları da dünyadaki eğilimlerden etkilenerek, farklı çağdaş yaklaşımlara yönelme gereğini duymuşlardır.

Bu yaklaşımlardan biri olan lojistik, sektör olarak mal akışını düzenlemesi ve bu sürecin sürekliliği yönünden dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük öneme sahip bulunmaktadır. Maliyet kalemleri içinde önemli bir yere sahip olan lojistik sisteminin verimliliği Türk şirketlerinin ve dolayısıyla da ülke ekonomisinin rekabet gücünü belirleyen önemli bir etken olmaktadır.

Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejilerini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamış ve 2000'li yıllara gelindiğinde ancak kurulma aşamasını tamamlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve alt yapıdaki eksikliklere karşın Türkiye lojistik sektörü, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir.

Ülkemizde lojistik sektörünün gelişimi hızlı bir şekilde sürmekte ve bazı şirketler tarafından dünya standartlarında hizmet sunulabilmektedir. Ancak her alanda kural ve standartların tam olarak netleştiğini söylemek zordur (Babacan, 2011).

Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından taşımacılık sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir.

1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye'nin olası AB üyeliği sektörde yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır (Orhan, 2003).

Taşımacılık halen Türkiye'nin AB'ye uyum süreci gündeminde yer alan beş önemli başlık arasındadır. AB'ye uyum süreci altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağın geliştirilmesini ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır.

Türkiye, Çin'den İspanya'ya, Latin Amerika'dan Rusya'ya kadar birçok alanda ticaretini geliştirdikçe lojistik sektörünün de kapasitesi artmış, özellikle karayolu ve denizyolu filosu güçlenmiştir. Havayolunu özellikle insan taşımacılığı alanında kullanan Türkiye, demiryollarında ise Cumhuriyet döneminden sonra maalesef çok yol alamamıştır. Türkiye'de ise demiryollarının gelişmemesi mukayeseli olarak sektörün katma değerini düşürmektedir. "İthalatın yapılış şekilleri açısından demiryolu, havayolundan da daha az değer alarak bu konuda yeterince ilerleme sağlanmadığının ispatı yapılmıştır (MÜSİAD, 2010).

Türkiye'nin ihracatı ve ithalatında sırasıyla % 46 ve % 59,1'lik paylarıyla en çok tercih edilen taşımacılık yöntemi deniz taşımacılığıdır. Bunu Ocak ve Kasım 2009 arasında % 41,7'lik ihracat ve % 23,6'lık ithalat payı ile kara yolu taşımacılığı izlemektedir. Hem ihracat hem de ithalatta üçüncü sırada hava yolu taşımacılığı yer almaktadır.

Lojistik şirketlerinin en çok yük taşıdıkları yerler Almanya ve Benelüks ülkeleridir (Belçika, Hollanda ve Lüksemburg). Doğu Avrupa ülkeleri ve Türki Cumhuriyetler sektör için yeni pazarlar haline gelirken, Almanya ve Benelüks ülkelerinin payı azalmaktadır. "TYDTA'ya (*Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı*) göre, Türkiye'de lojistik hizmeti sunan 2.000 gümrük şirketi, 1.200 uluslararası karayolu taşımacılığı şirketi, 1.000 uluslararası denizyolu şirketi, 250 gümrük komisyoncusu ve 200 gümrük antreposu bulunmaktadır" (Bayraktutan, Tüylüoğlu ve Özbilgin, 2012).

Lojistik hizmetler, mal akışını düzenlenmesi ve bu sürecin devamlılığının sağlanması açılarından 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.

Jeopolitik konumunun getirdiği avantajlar nedeniyle Türkiye'nin bölgede ayrıcalıklara sahip bir ülke olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, Avrupa-Asya-Ortadoğu genindeki ticari hareketlerde komşu ülkeler çoğu zaman Türkiye'yi devre dışı bırakmakta ve yalnızca besleyici/destekleyici tesis hizmeti veren bir ülke konumuna getirmektedir (Orhan, 2003). Bu durumu değiştirebilmek için öncelikle altyapı, işletmecilik ve mevzuat açılarından gerekli reformlar yapılarak Türkiye'yi Akdeniz'deki ana hat konteyner gemilerinin sıkça uğradığı transit geçiş koridoruna dâhil etmek Türkiye'deki lojistik potansiyelden daha fazla faydalanabilmek ve Türkiye'nin lojistik gücünün arttırılması bakımından önemli bir hedef olacaktır.

Günümüzde üretim, ticaret ve ülke ekonomisine sağlayacağı katma değer açısından bakıldığında oldukça önemli bir sektör haline gelen lojistik sektörüne ülkemizde büyük yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Birçok lojistik firmasının kurulmasının yanında sadece taşımacılık veya nakliyecilik yapan firmalar da gelişmeleri takip ederek lojistik firmalarına dönüşmüşlerdir.

3.1.4. Türkiye'de Lojistiğin nemi

Günümüzde küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Lojistik sektörü, dünyada ve Türkiye'de, hızlı bir gelişme içinde olan sayılı sektörlerden biridir.

Özellikle son zamanlarda uluslararası yük taşımacılığı sektörü çok büyük bir değişim içinde olduğu görülmektedir. Bu değişimin en önemli nedeni Türkiye'nin Avrupa lkeleri ile Gümrük Birliği'ne girmesi sonucunda taşıma isteminde bulunanların değişen talepleri olmuştur. Artık ürünlerini taşıtın şirketler, mallarının sadece iki nokta arasında taşınmasını değil; depolanması, gümrüklenmesi, ambalajlanması

ve gereksinimlere göre dağıtılmasını da beklemektedirler. Bu da lojistik hizmetlerin önemini giderek artırmaktadır.

Coğrafi açıdan elverişli durumundan dolayı, Batı Avrupa-Asya transit taşımacılığı çerçevesinde birçok önemli ulaştırma ağı ve koridorunun içerisinde yer almaktadır. Son yıllarda uluslararası ticareti çerçevesinde Asya Kıtası'nın öneminin artmasından dolayı Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım koridorları, özellikle demiryolu koridorları, kritik bir rol oynayacağı düşünülmektedir. Türkiye'nin bu gelişmelerin içerisinde yer alması kaçınılmazdır (Gülen, 2011).

Bu fırsattan yararlanabilmek için kamunun, lojistik etkinliklerinden en önemli faaliyet alanına sahip olan taşımacılık aktivitesini geliştirecek çevre dostu yapılara yönelmesi ve bütün gümrük kapılarının da iyileştirilmesi gerekmektedir (Çekerol ve Kurnaz, 2011).

Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir köprü durumunda olan Türkiye, bu avantajlı konumu ile birçok otorite tarafından da lojistik üssü olarak görülmektedir (Yücel, 2012). Coğrafi konumunun elverişliliği, dışa ticarete açılma politikalarına öncelik verilmesi, Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde Birlik ortak hedeflerinin belirleyici rolü ile ülkemizde özellikle taşıma odaklı lojistik yatırımları son dönemde büyük önem kazanmaktadır.

Dünyada lojistik sektörü hızla büyürken ve bu alanda kullanılan teknolojiler sürekli çeşitlilik kazanırken, Türkiye'de de lojistik sektörünün benzer bir hız kazandığını görmek mümkündür.

Türkiye'nin sahip olduğu bu jeopolitik avantajı kullanarak coğrafyasında bulunan ülkelere dolayısıyla o ülkelerde bulunan ithalat ve ihracat yapan firmalara dünya standartlarında bir lojistik hizmeti sağlaması şüphesiz Türkiye ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır.

Sonuç olarak, sadece iş hayatında değil, insanların günlük yaşantıları da az ya da çok lojistik ile ilişkilidir. Ülke ekonomisinde çok güçlü bir etkiye sahip olan lojis-

tik, verimlilik ve enerji maliyetlerini doğrudan etkilemektedir. Lojistik fonksiyonunun işletme yönetiminde önem kazanmasının nedenleri şu şekilde özetlenebilir (Kobu, 2008):

- Zaman bazlı rekabetin artması,
- Üretim teknolojilerinin pek çok alanda doyma noktasına ulaşması nedeniyle yöneticilerin maliyet düşürmek için lojistik alana yönelmesi,
- Stok kontrolünden tam zamanında tedarik (JIT), malzeme istek planlaması (MRP), KANBAN vs. sistemlerin yaygın biçimde kullanılması,
- Mamul çeşitlerinin, değişen ve gelişen tüketici isteklerini karşılama zorunluluğu ile hızla artması,
- Bilgisayar kullanımının yaygınlaşması ve haberleşme sistemlerinin gelişmesi,
- Çevreyi koruma amacı ile kullanılmış malzemelerin yeniden kullanılmak üzere (recycling) işlenmesi,
- Büyük uluslararası üretim ve satış firmalarının çoğalması.

3.1.5. Türkiye'de Lojistik Sektörünün Genel Durumu

Üretim ticaret ve ülke ekonomisine sağlayacağı katma değer yönünden ele alındığında oldukça önemli bir sektörü tanımlayan lojistik teriminin önemi Türkiye'de giderek artmış ve dolayısıyla son zamanlarda Türkiye'de lojistik oldukça kullanılan bir sözcük haline gelmiştir.

Yerli şirketler isimlerine bu tabiri eklemeye başlarken, yabancı işletmeler de satın almalar, birleşmeler ya da direkt sermaye yatırımları olarak lojistik alanına girmeye başlamışlardır. Bu bağlamda, DHL, FedEx, UPS, TNT gibi birçok uluslararası şirket Türkiye'ye akın etmiştir. Oluşan rekabet ortamında yerli şirketlerin kendilerini

yenilemeye girişmeleriyle birlikte yazılım sektörü gibi diğer yan sektörlerde de lojistik gereksinimlere yanıt verebilecek çözümler aranmaya başlanmıştır. Tüm bu çok yönlü gelişmeler Türkiye'nin gereksinimlerini sağlamak için yeterli olmamakla birlikte, Türkiye lojistik piyasası sürekli ve hızlı bir biçimde büyüyen bir eğilim olarak bu gelişmeleri izlemektedir (Yücel, 2012).

Bütün bu pozitif gelişmelere rağmen Türkiye'de fiziksel dağıtım kavramı daha çok kullanılmakta, dolayısıyla lojistiğin tam olarak anlaşılmasında bir takım sorunlar oluşmaktadır. Fiziksel dağıtımda en çok kullanılan terim nakliye olmaktadır.

Diğer taraftan sektörde yaşanan hızlı gelişmeler sonucunda müşteri siparişlerinin işyerinde ya da müşteriye teslimatı anlamında kullanılan, ancak sadece teslimatın oluşmayan lojistiğin içinde her biri ayrı bir bilim dalı olan stok yönetimi, taşıma, elleçleme, depolama, sipariş işleme, ambalajlama gibi birçok aracı bünyesine alan ve çok ciddi bilimsel hazırlıklar ve stratejiler gerektiren bir aktivite olduğu bilincine de yavaş yavaş varılmaktadır.

Lojistik sektörü, mal akışını düzenlemesi ve bu sürecin sürekliliği yönünden dünya ekonomisi için olduğu kadar Türkiye ekonomisi için de çok büyük rol oynamaktadır. Bu öneme ilişkin temel nedenlerin başında lojistik alanını ilgilendiren kararların ülke ticareti yönünden oluşacak sonuçlarından dolayı kritik olduğu söylenebilir. Bunun yanı sıra, bu sektör Türkiye'de iş alanı ve istihdam oluşturmada ve büyüme potansiyeline etkisi bakımından en önde gelen sektörlerden biri olmaktadır.

Son beş yıl içinde yılda ortalama % 20 oranında büyüyen sektörün büyüklüğünün 2015 yılında 120 milyar ABD dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir. Lojistik sektörünün büyüklüğü Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracat ve ithalat miktarı ile doğrudan ilişkilidir (Deloitte, 2010).

Türkiye'de taşımacılık ve lojistik sektörü son yıllarda geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılırken, önemli aşamalar kaydetmiş olmasına karşın halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir. Ancak Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki avantajlı konumu genç ve dinamik demografik yapısı, büyümeye elverişli sektör di-

namikleri ve 2023 hedefleri ile bu bölgeler arasında bir transfer merkezi konumuna gelmeyi başarabilecek durumdadır (Yardımcıoğlu, Kocamaz ve Özer, 2012). Buna ek olarak, Avrupa, Asya ve Afrika arasında stratejik bir coğrafi bir konuma sahip olan Türkiye'de lojistik sektörünün büyüme potansiyelinin de yüksek olduğu söylenebilir.

Bir hizmet sektörü olduğu ifade edilen lojistiğin, Türkiye'de turizmden sonra en fazla gücü bünyesinde taşıyan ikinci sektör olduğu ifade edilebilir. Bu öngörüler ulusal politika dokümanlarında da desteklenmektedir. "*Ulaştırma*" başlığı altında 9. Kalkınma Planı'nda Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin arttığı, küresel ve bölgesel ölçekte örgütlerin ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzadığı, hız unsurunun öne çıktığı belirtilerek bu durumun hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırdığı belirtilmektedir. Dolayısıyla lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımı da yaygınlaştırmıştır (Gülen, 2011).

Maliyet kalemleri arasında önemli bir yer teşkil eden lojistik sisteminin verimliliği Türk şirketlerinin ve ülke ekonomisinin rekabet gücünü belirleyen önemli bir etken durumundadır. Sektördeki ciro artışları, sektör büyümesinin 2015 yılında 120-150 milyar dolara çıkacağını göstermektedir. Yabancı şirketlerin sektöre ilgisinin, buna paralel olarak sektördeki yabancı sermayenin artışının devam etmesinin beklendiği ifade edilmektedir (Yücel, 2012). Lojistik ve ülke ekonomisi arasındaki bir diğer önemli ilişki ise, lojistik iş hacminin ekonominin genel durumundan ilk aşamada etkilenmesidir. Ekonomi canlandığında lojistik gelişmekte ve iş hacmi artmakta, durgunluk olması halinde ise lojistik hizmetlere talep azalarak sektör daralma kaydetmektedir. Çin'in giderek artan ticaret hacmi ile, lojistik sektörünün gelişmesi arasındaki paralellik buna işaret etmektedir.

Konu dış ticaret yönünden ele alındığında ise, Türkiye'nin dış satım ürünlerinin uluslararası pazarlarda rekabet gücünü sürdürebilmesinin, dış satım maliyetlerinde önemli paya sahip lojistik giderlerinin hem üretim öncesinde hem de sonrasında gerçekleştirilecek dağıtım işleminde düşürülmesine bağlı olduğu belirtilebilir.

Türkiye'de hızla geliştiği ifade edilen ve fiyat, kalite ve zaman rekabeti oldukça yüksek olan bu sektörde uluslararası ticaret yapan üretici, iş alımcı ve dış satımcılara kaliteli hizmetin en hızlı şekilde ve mümkün olabilecek en düşük maliyetlerle lojistik firmaları tarafından sunumunun sağlanmasının rekabet üstünlüğü sağlanabilmesi için bir gereklilik olduğu ifade edilebilmektedir (Deloitte, 2010).

Bir başka anlatımla, Türkiye ekonomisi için gelişmiş düzeyde bir lojistik hizmet sektörüne sahip olmanın iki önemli yararı olduğu söylenebilir. İlki, 70 milyon nüfusu ve bulunduğu bölgenin en büyük ekonomilerinden biri olmasından dolayı, dünya standartlarına daha yakın lojistik hizmetin üretilmesi bu hizmetten yarar sağlayacak olan ulusal üreticiye ve dış satımcılara doğrudan fayda getirecektir. Basite indirgenmiş ve hızlı lojistik hizmet, toplam maliyetlerde ciddi indirimler sağlayacak, Türk ürünlerinin dış piyasalara daha ucuza ve daha hızlı olarak ulaşmasına neden olacaktır.

İkinci olarak da Türkiye, yer aldığı coğrafi konum itibarıyla ve ekonomisinin hacminden dolayı yakın bölgesine lojistik hizmet verebilecek tek ülke konumundadır (Gülen, 2011). Bu çerçevede, iyi bir altyapıya sahip olması, üç kıtanın kesişme noktasında olan konumu ve yakın çevresindeki alanda bulunan 200 milyonun üstünde nüfusa sahip bir piyasaya hizmet verebileceği ve dolayısıyla bunun da ciddi gelir getiren bir etkinlik olabileceği oldukça açıktır.

AB üyesi 27 ülkenin dış ticaret operasyonlarında taşıma biçimleri değer temel alınarak incelendiğinde, taşımacılığın Türkiye'de olduğu gibi deniz yolu ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Türkiye'de ise dış ticaret taşımalarının % 57'si deniz, % 30'u kara ve % 8'i hava yolu ile gerçekleştirilmektedir. Mevcut ulaştırma altyapı yoğunluğu değerlendirildiğinde, Türkiye'nin AB-27 ortalamasının oldukça altında karayolu, otoyol ve demiryolu ağına sahip olduğu gözlemlenmekte, dolayısıyla altyapı geliştirme ve iyileştirme çalışmalarına önem verilmesi gerekli olmaktadır (TÜSİAD, 2012).

Türkiye, AB adayı ülke konumunda olup, kendi gelişimi ve Birlik müktesebatı uyarınca hareket etmekte ve gerekli adımları atmaktadır. Bu adımlardan biri de

ulaştırma politikalarının revizyonudur. Taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinin ekonomiye en büyük katkısı, AB teknik ve yasal altyapı çalışmalarında olduğu gibi hemen her alanda standartlaştırma, basitleştirme ve uyum sağlanabildiği takdirde gerçekleşebilmektedir.

Avrupa Komisyonu 2012 İlerleme Raporu'nda Türkiye'nin taşımacılık konusunda gerçekleştirdiği hazırlıklar olumlu olarak değerlendirilirken, demiryolunda reformların hızlandırılması için kapsamlı bir yasaya gerek olduğu, havayolunda yata-y havacılık anlaşmasının imzalanmasının gerekli olduğu, denizyolunda ise özellikle tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin gerekli önlemlerin alınması konusunda daha fazla adım atılması gerektiği belirtilmektedir (Avrupa Komisyonu İlerleme Raporu, 2012).

Avrupa Birliği yeliği yolunda ilerlemek isteyen Türkiye için hava ve deniz taşımacılığı öncelikli olarak geliştirilmesi gereken alanlar arasında yer almaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin deniz taşımacılığını da henüz istenilen oranda gelişmişlik boyutuna ulaşamaması dezavantajlı yönlerden biri olmaktadır ve bu yönde birkaç Şirket dışında herhangi bir yatırımın yapılmamış olması kısır bir döngü oluşturmaktadır.

Türkiye'nin taşımacılık altyapında en büyük gereksinimi, uluslararası büyük ana hat gemilerinin uğradığı, yılda 5-7 milyon konteyner depolanıp saklanabilen, kara ve demiryolu ile bu hacmi ülke içine ve komşu ülkelere dağıtabilen yeni bir ana limandır. Kurulacak veya mevcutlardan yenilenerak oluşturulan bir ana liman ile ülkenin belli başlı ekonomik merkezleri arasında günümüz teknolojsisi ile çalışacak demiryolu hattı çalışır hale gelmelidir (Gülen, 2011).

Türkiye'nin yeliği ile birlikte, tek pazarın aday ülkeleri kapsayacak biçimde genişlemesi, yatırımları ve ekonomi ölçeğini arttıracadığından rekabet gücünü büyük oranda yükseltecek ve sanayi sektöründe oluşacak yeniden yapılanma ile birlikte ölçek ekonomilerinden eskiye oranla daha fazla yararlanılmasını sağlayacaktır. Bu suretle ekonomide ciddi bir büyüme ile birlikte artan üretim, ticaret üzerinde olumlu yansımalar yaratacağının beklendiği de ifade edilmektedir.

Türkiye Avrupa Birliği yolunda bölgedeki komşularıyla olan ticari ilişkileri önem arz etmektedir. Bu kapsamda özellikle Hazar petrol ve doğalgazının Avrupa'ya ve Akdeniz'e aktarılması hususu AB çevreleri tarafından dikkatle izlenmektedir. Türkiye komşularıyla olan ithalat ve ihracatı yıllar itibariyle gelişme göstermiş ve bunda da başarılı olmuştur. Bugün dünya ticaretinin % 90'lık bir bölümü deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir.

Dünya ticaretinde ulaşımın ağırlıklı olarak deniz yolu ile sağlanmasına rağmen ülkemiz ve diğer bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde dış ticaretin taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolu ile yapılmaktadır (Görçün, 2010). Dolayısıyla AB ülkeleri karayollarına olan bağımlılığı minimum düzeye indirmek ve deniz yolu ile demir yolu taşımacılığına gerekli olan önemi vermek amacıyla 2001 yılında 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası adı altında hazırladığı bir proje ile ilk olarak müşteri odaklı bir uygulamaya geçmiştir. Konteyner taşımacılığının (*demir ve deniz yolu*) son derece önem kazandığı günümüzde Türkiye'nin hala birim değeri yüksek malları karayolu, hammadde ve ihrac değeri düşük malları ise deniz yolunu kullanarak pazarlara ulaştırması, Türkiye'nin önemli derecede rekabet kaybına uğramasına neden olmaktadır (Kayabaşı, 2010).

Bunun yanı sıra, bazı AB ülkelerinde kullanılan serbest liman yapılanmasının Türkiye yönünden uygulanabilirliğinin sorgulanmasının da yararlı olacağı düşünülmektedir. Türkiye'deki serbest bölge uygulaması birçok yönden buna benzemekle birlikte önemli farklar da bulunmaktadır. serbest liman daha ziyade geçici depolama yeri ya da antrepo rejimi kullanımı algısında olup, serbest bölge uygulamasında olduğu gibi aktivite ruhsatı, şirket ya da şube kurma, personel çalıştırma ve defter tutma gibi bürokratik prosedürler bakımından farklılık gösterebilmektedir.

Bu konuda yapılacak araştırmalarda, uluslararası anlaşmalar, Türkiye'de mevcut olan serbest bölge uygulamasına etkisi, Avrupa'da etkinlik gösteren serbest limanların çalışma yöntemleri (elleçleme, depolama) ve uygulanabilecek gümrük ve vergi avantajları değerlendirilerek analiz yapılması da gerekmektedir. Nitekim Türkiye'de depoların dış satım amacıyla kullanılmasına yönelik yasal düzenlemenin te-

meli katma değer vergisi ve gümrük mevzuatında yer almakta, ancak fiili uygulaması bulunmamaktadır. Serbest liman konseptinde olduğu gibi dış satım hedefiyle antrepo kullanılması gibi alternatif yöntemlerin gündeme getirilmesinin de yararlı olacağı düşünülmektedir (TÜSİAD, 2012).

3.1.6. Türkiye'de Lojistik Sektöründe Hizmet Veren Kuruluşlar

Türkiye'de dış ticaret alanında görevli olan Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı başta olmak üzere birçok kurum ve kuruluş bulunmaktadır.

Dış ticaretine yön veren önemli bir diğer kurum da T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'dır. 01.10.1929 tarihli ilk gümrük tarifesi ile kanunu cumhuriyet dönemi-nin gümrük alanındaki ilk resmi gelişmesi yaşanırken 1931 yılında Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı kurulmuştur. Daha sonra Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kontrol Genel Müdürlüğü ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü olmak üzere dış ticarete yön veren birçok kurum ve kuruluş kurulmuştur. Zaman içerisinde yukarıda belirtilen değişimleri yaşayan T.C. Dış Ticaret Kurum ve Kuruluşları arasında T.C. Ekonomi Bakanlığı'na bağlı olan yapan İhracat Genel Müdürlüğü, İthalat Genel Müdürlüğü, Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü, rn Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürlüğü de yer almaktadır (T.C. Ekonomi Bakanlığı, www.ekonomi.gov.tr).

Bu kurumlar Türkiye dış ticaret faaliyetlerine yön vermede etkili ve önemlidir. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinin denetlenmesinde ve diğer ülkeler ile olan dış ticaret ilişkilerinin düzenlenmesinde görev almaktadır. Ayrıca dış ticarete yönelik kanunları düzenleyen ve uluslararası kurum ve kuruluşların kararları ile diğer ülke-lerle yapılan anlaşmalara uyumu denetleyen bu kurum ve kuruluşların denetiminde ve desteklenmesinde de T.C. Büyük Millet Meclisi ve T.C. Başbakanlık ve T.C. Maliye Bakanlığı da önemli görevler üstlenmektedir.

Türkiye'de lojistik alanında görevli olan kurum ve kuruluşlar denilince şüphesiz lojistikte taşımanın büyük önemi sebebiyle T.C. Ulaştırma Bakanlığı ilk olarak akla gelmektedir. Ulaştırma Bakanlığı 1939 yılında Türkiye haberleşme ve ulaştırma hizmetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi görevini üstlenmiştir. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları da taşımacılık alanındaki faaliyetlerin düzenlenmesi ve denetlenmesinde doğrudan ya da dolaylı olarak görev alan kurum ve kuruluşlar arasında yer almaktadır (UBAK, <http://www.ubak.gov.tr>).

Diğer kuruluşlar ise şöyledir (Bayraktutan, Tüylüoğlu ve Özbilgin, 2012):

- *Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTIKAD)*: Türkiye'de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ile lojistik hizmetleri üreten 350 şirketin üye olduğu sivil toplum örgütüdür.

- *Lojistik Derneği (LODER)*: Özellikle konferanslar, eğitim ve lojistik firmalarını bilgilendirme alanlarında faaliyet gösteren ve 2.505 üyesi bulunan mesleki bir dernektir.

- *RO-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER)*: Türkiye'de faaliyet gösteren tüm uluslararası karayolu yük taşımacılığı firmalarının yanı sıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan Ro-Ro gemi işletmecilerine hizmet sunmak amacı ile kurulmuş olan bir dernektir ve 718 üyesi bulunmaktadır.

- *Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)*: Türkiye kara nakliye sektörünün her türlü sorununu ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından kurulmuş bir meslek örgütüdür ve 940 üyesi vardır.

- *Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DMD)* : Demiryolu taşımacılığını çağın ve ülkenin gerekleri doğrultusunda geliştirmek ve demiryolu taşımacılığının payını yükseltmek temel amacıyla kurulmuş bir dernektir ve 26 üyeye sahiptir.

- *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri Derneği (UKAT)*: Karayolu yük taşımacıları ile ilgili gümrük problemlerinin çözümü, sektördeki yıkıcı rekabetin önlenmesi ve sorunların çözümündeki zaman kaybını ortadan kaldırmak için kurulmuş 2.000 üyeli bir dernektir.

- *Türkiye Nakliyeciler Derneği (TND)*: Tüm sektör kuruluşlarını bir büyük organizasyon içinde bir araya getirerek, sektörün ulusal ve uluslararası sosyoekonomik açıdan etkin bir güç unsuru haline gelmesini sağlamak amacı ile kurulmuştur ve 150 üyesi bulunmaktadır.

- *Araç Lojistikçileri Derneği (ARLOD)*: Dernek sürücülere güvenli sürüş ve araç nakliyesi yükleme ve taşınması konularında eğitimler vermektedir. Otomotiv sektörüne bitmiş araç lojistiği alanında destek veren firmalardan oluşan 22 üyeli bir dernektir.

Günümüzde, uluslararası ticaret firmalarına lojistik hizmetler sunan 2.000 gümrük şirketi, 1.200 uluslararası kara yolu taşımacılığı şirketi, 1.000 uluslararası deniz yolu şirketi, 250 gümrük komisyoncusu ve 200 gümrük antreposu bulunmaktadır (Türkiye Sınai Kalkınma Bankası-TSKB, 2009). Türkiye'de gümrükleme, konteyner taşımacılığı ve gümrük antreposu hizmetlerine yönelik talep fazlası vardır.

Küresel lojistik şirketleri tarafından yapılan yeniden yapılandırma işlemleri ve yatırımlar sonucunda, Türk lojistik şirketleri dünya çapında kalite standartlarına ulaşmıştır.

Türkiye'de lojistik sektörü ayrı cinsten bir yapı arz etmekte, sermaye, kârlılık ve ciro büyüklüğü, anlayış çalışma ilkeleri, değerleri ve organizasyon kültürleri yönünden birbirinden farklı yapıda olan şirketler göze çarpmaktadır. Türkiye'de hizmet veren firmalar şu şekilde sınıflandırılmaktadır (Taşkın ve Durmaz, 2012):

- Daha çok spot işler yapan küçük şirketler. Bunlar daha ziyade geleneksel biçimde çalışırlar ve ilk amaçları ciro ve kârlılıktır. Kalıcı politikaları, ilkeleri ve pazarlama stratejileri yoktur.

- Yerli sermaye ile kurulmuş, kökeni taşımacılık sektörüne dayanan, piyasa koşullarını bilen, bir yandan geleneksel, diğer yandan ise küresel olmaya çalışan KOBİ'ler. Bu şirketlerde örgütsel anlayış geleneksel, ticari anlayış ise büyümeye yöneliktir. Köklü deneyimleri olup büyümek için piyasanın büyümesi için çalışan şirketlerdir.

- Bir holding bünyesinde olan, büyüme ve gelişme şansına sahip, uluslararası düzeyde iş yapabilme becerisine sahip ve küresel partneri olan ya da olmayan büyük işletmeler. Bu şirketler örgütsel yapı olarak daha çağdaş ilkelerle çalışan, sektörde marka olmaya çalışan, iş etiğine ve oluşturacakları katma değere önem veren kuruluşlardır.

- Yabancı şirketlerin Türkiye şubeleri. Uluslararası marka olma üstünlüğünü kullanarak güven sağlayan ve kendi standartlarında hizmet vererek piyasanın hizmet düzeyine katkı sağlayacağına inanan, diğer taraftan da yerel üstünlüklerden yararlanmayı amaç edinen işletmelerdir.

- Kuruluşu kargo şirketi konumunda olan ve daha sonra aynı isimle bir lojistik şirketi kuran ve daha önce var olan kargo taşıma ağından faydalanan şirketler.

Türkiye'deki lojistik şirketlerinin genel özellikleri sırasıyla;

- Tabela değişikliği ile başlangıç. Kısaca gerçekte lojistik hizmet vermeden isim değişikliği ile sektöre giriş isteği,

- İş yapma şeklini değiştirmeme,

- Küçük ölçekli iş kapasiteleri,

- Eksik alt yapılar,

- Bölgesel kapasite, bölgesel hizmet verme anlayışı,

- İletişim alt yapı eksikliği,

- Sinerji yaratacak işbirliği yapılmaması,

- Kısa dönemli vizyonlar,
- Yeni stratejiler yaratamama,
- Hizmetleri kopyalama,
- Yetişmiş ve eğitimli işgücü eksikliği,
- Haksız rekabet ortamı,
- Kriz hazırlığı ve yönetimi yapamama.

Şirketlerin küresel pazarlara açılması, lojistik ihtiyaçları hızla arttırmıştır. Yeni girilen pazarlar ve bu pazarlardaki düzenlemeler hakkında bilgi birikimi ve uygun altyapı bulunmaması firmaları üçüncü parti lojistik firmalarına yönelmelerine neden olmuştur. piyasalardaki dalgalanma ve talepteki değişiklikler, şirketleri yüksek yatırımlardan kaçınmaya, sabit maliyetlerini en aza çekmeye zorlamaktadır.

Şirketler tahmin edemedikleri gelecek için yatırım yapmaktansa, bir üçüncü partinin kaynaklarını kullanıp, kullandığı kadar ödeme yaparak maliyetlerini değiştirmeye hedef almaktadırlar. Sözelimi, freight forwarder (*taşıma işleri organizatörü*), hizmet sağlayıcı, taşıyıcı, antrepo işletmecisi vb.) pazarı halen bölünmüş pazar olma özelliğini korumaktadır. Lojistikte hizmet veren firmalar özellikle gelişmekte olan ülke ve bölgelerde halen pazarda önemli pay almaktadır (Taşkın ve Durmaz, 2012).

Küçük ve orta ölçekli firmalar ya da lojistik zincirinin sadece belli başlı alt dallarında hizmet Türkiye'de lojistik hizmet talep eden şirketlerin özellikleri şu şekildedir (Kayabaşı, 2010):

- Hizmetin tek alıcısı olma arzusu,
- Kısa süreli avantaj beklentisi,
- Bilgi paylaşmama,

- Yoğun gizlilik anlayışı,
- Tek taraflı anlaşmalarla bağlantı kurma isteği,
- Lojistik şirketleri karşı karşıya getirerek maliyet avantajı sağlama arzusu,
- Kriz hazırlığı ve yönetimi yapamama,
- Ölçek küçüklüğü,
- Ödemelerde sorun,
- Lojistik hizmet almada sorun yaşanacağı kaygısı,
- Outsource edilen faaliyeti sürekli denetim altında tutma arzusu.

Bu bilgilerden hareketle lojistik arz eden ve talep eden taraflar için rekabet üstünlüğü sağlayabilmesi ve gelişmesi için çözüm önerileri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Hizmet arz eden ve talep eden tarafların alt yapılarının güçlendirilmesi,
- Ölçeklerin büyütülmesi,
- Stratejik, kayıt altına alınmış uzun süreli işbirliği,
- Açıklık ve paylaşım,
- Eğitimin yaygınlaşması,
- Yoğun bilgi paylaşımı,
- İşbirliğinde ortak dilin konuşulması,
- Karşılıklı güven ve destek,
- Birlikte kazanma ve büyüme, lojistik sektörünün disipline edilmesi gerekli-

liği,

- Köklü kararların değişmemek üzere uygulanmasıdır.

Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörünün gelişimine bağımlı olarak özel sektörde kurulan işletmelerin sayısı artmakta ve sektör büyüdükçe işe alınan personel sayısı büyümektedir. Bazı ülkeler buldukları coğrafi özelliklerden dolayı sadece bir taşıma türüne önem verirken, bazıları ise tüm taşıma türlerinde becerilerini geliştirmişlerdir.

Bir ülkede hangi taşıma türü gelişmiş ve yoğun olarak kullanılıyorsa o ülkenin istihdam profili de bu yönde yükselmektedir. Lojistik, zamana karşı ve nitelikli bir hizmet sunma yarışı olma özellikleriyle, ilk olarak en fazla iki önemli altyapıya ihtiyaç duymaktadır: teknoloji ve nitelikli insan gücü. Bugün lojistik sektöründe etkili bir hizmet sunabilmek için mutlaka etkin bir teknolojik altyapıya sahip olmak gerekmektedir. Bu da önemli boyutlarda yatırım ihtiyaçlarını beraberinde getirmektedir.

Lojistik hizmet vermek isteyen işletmeler gerekli yatırımları gerçekleştirerek etkin bir teknolojik altyapıya sahip olsalar bile bu teknolojiyi kullanabilecek nitelikli insan gücünü ellerinde bulundurmaz ise, etkin bir şirket konumuna gelmeleri mümkün olamayacaktır. Bu durumda "nitelikli insan gücü" faktörü her şeyin önüne geçmiş durumdadır. Dolayısıyla, "insan kaynakları" kavramı, son yıllarda, en çok sözü edilen kavramların başında gelmektedir ve insan kaynakları yönetimi tekrar önem kazanmıştır (Finans Ekibi, 2008).

Türkiye, dünya coğrafyası üzerindeki konumu, sahip olduğu genç ve dinamik nüfusu ve lojistik sektörüne verilen önem ve yatırımlar sayesinde lojistik sektöründe dünyada önemli bir lojistik merkez konumuna gelebilecek bir güce sahiptir.

Ancak küresel rekabetin artması, ulusal talep ve iş gücünün yeterince kullanılmaması, karayolunda mevcut şirket ve araç sayısının mevcut iş kapasitesine göre az olması, yetişmiş kalifiye insan gücünün sınırlı sayıda olması, işletme yönetiminde aile şirketi anlayışının egemenliği, Türkiye'deki lojistik sektörünün gelişme hızını kesmektedir. Bunun yanı sıra, ulusal ve uluslararası gümrük ve ulaştırma mevzuatları

öncelikli olmak üzere mevzuat ve belgeleme konusunda yeterli deneyime sahip kalifiye elemanın sınırlı sayıda oluşu, kayıt dışı ekonomi ve eşit olmayan iş anlayışının yaygın olması da Türk lojistik sektörünün gelişme hızını engelleyen nedenler arasında yer almaktadır (Genç, 2009).

Türkiye'de ulaştırma ve lojistik sektöründe özellikle eğitim-öğretim alanında çok ciddi eksiklikler bulunmaktadır. Türkiye'de ulaştırmanın modern karakteri olan çok-disiplinli olma özelliğine dayalı ve bunun diplomasını veren modern standartlarda bir ulaştırma ve lojistik programı bulunmamaktadır.

Tüm ekonomiler için stratejik değeri olan bu sektörün gereksinimini sağlamaktan hayli uzak olan ulaştırma ve lojistik eğitim-öğretiminin çağdaş dünya düzeyine getirilmesi oldukça önemlidir. Ulaştırma ve Lojistik eğitim- öğretimindeki temel sorunlar şu şekilde ele alınmaktadır (TOBB, 2012):

- Küreselleşme sonucunda artan rekabete yanıt verecek yetişmiş insan gücünün eksikliği,
- Uzman eğitimci ve akademisyen sayısının yetersizliği,
- Yetersiz ve standardı bulunmayan müfredat (lojistiğin çok disiplinli özelliği dikkate alınmamaktadır), sektörün ihtiyaç duyduğu personel yetişmemesi,
- Sektörel öğretimde yeknesaklığın olmayışı (öğretim programlarının birbiriyle uyumsuzluğu),
- Sektörde araştırma yetersizliği
- Sektörde uzmanlaşma yetersizliği
- Yerli ve yabancı kaynak (kitap, araştırma, tez vb.) yetersizliği
- Staj olanaklarının sınırlı ve yetersiz olması.
- Lojistiğin bir ana bilim dalı olarak kabul edilmemiş olması.

Türkiye, AB ile bundan sonraki ilişkilerinin tamamında konusunda uzman kişilere gereksinim duyacaktır. Ulaştırma da bu alanların en kritik öneme sahip olanlarının başında gelmektedir. Bir araştırma altyapısının kurulmasının bu konuda sağlayacağı yararlar çok büyük olacaktır. Bunun tersi durumda ise, Türkiye'nin bu alanda gecikme gösterdiği her yıl birikimli olarak artan zararlara uğraması anlamına gelmektedir.

AB'nin kurduğu ve kuracağı kurumsal altyapılar ile bir nitelikli araştırmacı uzman kadrosu olmadan iletişim ve etkileşim sağlanamayacaktır ve bu kadronun yetiştirilmesi, Avrupa Birliği'nin kendi alanında yetkin uzman isimlerinin de katılacağı bir kurum tarafından üstlenildiği takdirde, bu Türkiye ekonomisinin büyük bir kazancı olacaktır.

3.2. Türkiye Dış Ticareti

Türkiye coğrafi konumu sebebiyle dış ticaret ve dış ticaretin ulaşımı açısından çok önemli bir noktada bulunmaktadır. Asya ve Avrupa Kıtaları arasında köprü konumunda olan Türkiye önemli ticaret yolları üzerinde yer almakta ve tüm ulaşım sistemlerine elverişli coğrafyası sebebiyle dünya dış ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır.

Ancak Türkiye'nin bugün ki ticari yapısına kavuşması ve serbest ticaret yapabilmesi birçok ekonomik ve siyasi değişimin sonucunda mümkün olmuştur. Dolayısıyla, Türkiye dış ticaret yapısını açıklayabilmek için öncelikle geçmişte Türkiye'nin nasıl bir dış ticaret yapısına sahip olduğunun açıklanması yararlı olacaktır.

3.2.1. Türkiye'de Dış Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Türkiye ticaretinin tarihsel gelişimini açıklarken 1980 öncesi döneme bakıldığında, 1923-1929 döneminde liberal ekonomi politikası uygulanmıştır. Kuru-

luş yıllarında Türkiye ekonomisi dışa açık bir ekonomik görünüme sahiptir. Ekonomideki dışa açıklığın temel dayanağı önemli ölçüde dışa bağımlı bir ekonomik yapıya sahip olunmasıdır (Genç, 2009).

1923-1929 yılları döneminde ithalatın gayrisafi yurtiçi hasılaya oranı yaklaşık olarak % 14,6, ihracatın ise % 10,6 olarak gerçekleşmiştir. Bu orana daha sonraki elli yıl içerisinde ulaşılamaması, aynı dönemdeki ticari açıklık uygulamasının bir göstergesi olarak ifade edilmektedir (Taşkın ve Durmaz, 2012).

Ancak Türkiye dış ticaretinde devlet müdahalesinin başladığı ve önemli değişimlerin yaşandığı 1929 sonrası dönem ile birlikte yapılan düzenlemeler sebebiyle ülke dış ticaretinde önemli ölçüde daralma yaşanmıştır. Özellikle yüksek gümrük vergilerini bu durumun temel nedeni olarak nitelendirmek mümkündür. 1940 yılından sonra Türk ekonomisi açısından önemli gelişmeler yaşanmıştır ve devalüasyon sonucunda iktisat politikalarının ekonomi için ne kadar mühim olduğunun bilincine varılması ile ülke ekonomisi açısından önemli bir adım atılmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın meydana gelmesi ülke dış ticaret hacminin 1938 yılında yaklaşık 234 milyon dolardan 1940 yılında 138 milyon dolara gerilemesine sebep olmuştur (Sezgin, 2009).

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte tüm dünya da olduğu gibi Türkiye'de de ekonomik açıdan ve dış ticaret açısından önemli ölçüde gerilemeler yaşanmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere 1930-1945 yılları arasında yaşanan ekonomik, siyasi ve askeri gelişmeler sonucunda Türkiye dış ticaretinde de önemli değişimler gerçekleşmiştir.

Tablo 3.1. 1930-1945 Döneminde Türkiye Dış Ticaretinin Durumu (000 \$)

Yıllar	İthalat (\$)	İhracat (\$)	Dış Ticaret Dengesi (\$)	Dış Ticaret Hacmi (\$)
1930	69.540	71.380	1.840	140.920
1931	59.935	60.226	291	120.161
1932	40.718	47.972	7.254	88.690
1933	45.091	58.065	12.974	103.156
1934	68.761	73.007	4.246	141.768
1935	70.635	76.232	5.597	146.867
1936	73.619	93.670	20.051	167.289
1937	90.540	109.225	18.685	199.765
1938	118.899	115.019	-3.880	233.918
1939	92.498	99.647	7.149	192.145
1940	50.035	80.904	30.869	130.939
1941	55.349	91.056	35.707	146.405
1942	112.879	126.115	13.236	238.994
1943	155.340	196.734	41.394	352.074
1944	126.230	177.952	51.722	304.182
1945	96.969	168.264	71.295	265.233

Kaynak: TÜİK, http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12_HYPERLINK,
[http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4"&_HYPERLINK](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4),
[http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4"ust_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4), (18.03.2016)

1930-1945 dönemi Türkiye dış ticaret verilerine göre, 1930 yılından itibaren 1933 yılına kadar ülke dış ticaret hacminde azalma yaşanırken, 1933 yılından 1938 yılına kadar artış gerçekleşmiştir. 1938 yılına gelindiğinde 233.918 milyon dolar dış ticaret hacmi 1939 yılında 192.145 milyon dolar, 1940 yılında ise 130.939 milyon dolara düşmüştür. 1941 yılında Türkiye dış ticaret hacminde tekrar artış yaşanmıştır ve bu artış süreci 1944 yılına kadar devam etmiştir. 1944 ve 1945 yıllarında dış ticaret hacmi 1943 değerinin altında gerçekleşmiştir.

1945 yılı sonrası dönemde ülke dış ticaret hacmi yeniden artışa geçmiştir ve 1946'da 333.469 milyon dolar, 1947 yılında 467.945 milyon dolar, 1948 yılında 471.852 milyon dolar, 1949'da 538.045 milyon dolar, 1950 yılında 549.088 milyon dolar, 1951'de 716.168 milyon dolar, 1952 yılında 918.834 milyon dolar ve 1953 yılında 928.594 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret hacminde yaşanan ve sekiz yıl süren artış döneminin ardından ilk defa 1954 yılında dış ticaret hacminde düşüş gerçekleşmiştir (Sezgin, 2009).

1970'li yıllara gelindiğinde yaşanan petrol şokları dünya ekonomisini ve dış ticaretini derinden etkilerken dışarıdan yansıyan enflasyon sebebiyle Türkiye ekonomisi uygulanan kur politikaları ile TL'nin değer kazanmasını engelleyememiş ve ithalattaki hızlı artışın önüne geçilememiştir. İthalatın aşırı artması sonucu 1970'li yıllar boyunca dış ticaret dengesi açığı veren ülkenin ekonomik büyümesi gerilemiştir.

1980 yılına kadar ekonomide devlet müdahalesinin ve kapalılığın hakim olduğu ekonomik yapı 24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlar ile değişim sürecine girmiştir (Hepaktan, 2008). 1980 Kararları Türkiye ekonomisi açısından uygulanan iktisat politikalarının değişimi ve ekonomiye yansımaları bakımından önemli bir dönemin başlangıcı olmuştur.

1980 kararları ile birlikte içe dönük ithal ikameci model yerine ihracata yönelik bir yapının benimsenmesi ile dış ticaret kısıtlamaları kaldırılmış ve dış ticaret politikasının serbestleşmesi yönünde adımlar atılmıştır. Bu doğrultuda ihracat teşvikleri, ihracatçılara düşük faiz ve uygun vade ile kredi verilmesi imkanları sağlanmıştır.

Ayrıca kambiyo rejimine yönelik önemli değişiklikler yapılmıştır ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesi sağlanmıştır.

1987 yılında Türk Eximbank kurulmuştur ve Türkiye'nin ihracata yönelik politikasını desteklemede önemli bir adım teşkil etmiştir. Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne üye olması ve Uruguay Round Nihai Senedi'ne taraf olunması dönemin önemli gelişmeleri arasında yer almaktadır. Bir diğer önemli olay ise 1997 yılında yaşanan Asya Krizi olmuştur. Türkiye'yi olumsuz olarak etkileyen kriz sonucunda Türkiye'nin bölgeye olan ihracatında önemli boyutlarda düşme yaşanmıştır.

Ayrıca 1998 Rusya Krizi ekonominin bir kez daha olumsuz olarak etkilenmesine sebep olmuştur (Atabey, Saraç ve Develi, 2006). Yaşanan krizler ve gelişmeler sonucunda Türkiye Ekonomisi 1980 kararları ile yaratılmak istenen yapının çok uzağında kalarak olumsuz bir yapıya bürünmüştür. Dış krizler sonucu oldukça sarsılan ekonomi ülkenin önemli sanayi bölgelerinden Marmara'da yaşanan deprem de ülkedeki olumsuz havayı daha kötü hale getirmiştir.

2000'li yıllara gelindiğinde yaşanan krizler ve Ağustos ve Kasım depremlerinin olumsuz etkilerinden ekonomiyi kurtarmak için döviz kuruna dayalı istikrar programı uygulamaya konmuştur. Ancak 2000 yılı Kasım ayı ve 2001 yılı Şubat ayında yaşanan krizler bir kez daha ülke ekonomisini sarsmıştır (Yükseler ve Türkan, 2006).

Tüm bu gelişmeler ülke dış ticaretinin de etkilenmesine neden olmuştur ve 1990 yılında -9.342.838 milyon dolar olan dış ticaret dengesi 2000 yılında -26.727.914 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılından itibaren ülke ekonomisi olumlu bir büyüme sürecine girmiştir. 2005 yılına gelindiğinde ise Türkiye ihracatı 73.476 milyon dolar, ithalatı ise 116.774 milyon dolar olarak gerçekleşirken toplam dış ticaret hacmi 190.250 milyon dolar olmuştur (TÜİK, www.tuik.gov.tr). Türkiye ekonomisinin 2002 yılında başlayan büyüme dönemi 2008 yılı son çeyreğinde sona ermiştir. 2008 yılında ABD'nin yatırım bankası olan Lehman Brothers'ın iflas etmesi dünya ekonomisi için olumsuz bir dönüm noktası olmuştur ve yaşanan kriz ülke ekonomilerini derinden sarsmıştır.

Türkiye'nin reel ekonomisinde de etkileri hissedilen kriz sebebiyle ülke ekonomisi yılın son çeyreğinde ekonomi son çeyrekte % 6,5 oranında küçülmüştür (MÜSİAD, 2010). Bu nedenle 2008 yılında 333.990 milyon dolar olan dış ticaret hacmi 2009 yılında 243.071 milyon dolara gerilemiştir. Ancak 2010 yılında tekrar artış gerçekleşerek 299.427 milyon dolar olmuştur.

2010 yılında Türkiye dış ticaretinin Faaliyetlere göre dağılımına bakılacak olursa; 2010 yılı Ocak-Kasım döneminde 94.611 milyon dolar ile imalat alanındaki ihracat ve 129.236 milyon dolar ile de ithalat diğer faaliyet alanlarına göre daha yüksek gerçekleşmiştir. Madde grupları bazında bakıldığında ise ara malları ihracatı 50.559 milyon dolar ve ithalatı ise 117.690 milyon dolar ile birinci sırada yer almaktadır (İTO, 2010). 2010 yılında en çok ihracat yapılan ay ise 11.823 milyon dolar ithalat ise 20.559 milyon dolar ile Aralık ayı olmuştur. Türkiye dış ticaret açığının durumuna bakıldığında ise 2005 yılında -43.297 milyon dolar olan açığın 2009 yılında -38.785 milyon dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir. Cari işlemler dengesi ise 2009 yılı itibari ile -13.853 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir (İTO, 2010).

3.2.2. Türkiye Dış Ticareti Açısından Lojistik Sektörünün Önemi

Dünya ticaretinde ve ekonomisinde yaşanan gelişmelerin ardından alınan 1980 kararları Türkiye dış ticaretinde bir dönüm noktası olmuştur. Korumacılığa yönelik ve kısmen kapalı bir ekonomiden kısa sürede serbest ticaret hedefi olan liberal bir ekonomik yapıya geçiş gerçekleştirilmiştir.

Yine aynı dönemde lojistik sektörü açısından da gelişmeler yaşanmıştır (DeLoitte, 2010). Türkiye lojistik sektörünün temellerinin atıldığı 1980'li yıllar ülkenin her açıdan değişime uğradığı bir dönem olmuştur. Özellikle dışa açılan ülke ekonomisinin ve serbestleşen dış ticaretin diğer ülkeler ile rekabet edebilirliği açısından lojistik bu dönemde de önemli bir sektör olmuştur.

Dış ticaretin gelişimine ve rekabet edebilirliğine katkılarının yanı sıra lojistik sektörü istihdam açısından da ülke ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Bunun yanı sıra dış ticaret maliyetleri üzerinde de etkisi çok büyüktür. Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejisini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Sağladığı gelişme sonrası kurumsal yapı ve altyapıdaki eksikliklere rağmen, Türkiye lojistik sektörü bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet sunabilecek seviyeye ulaşmıştır.

Ulusal ve yerel birçok işletme lojistik hizmeti verme konusunda önemli adımlar atmıştır. Tüm bunların yanında uluslararası ve küresel işletmeler Türkiye pazarına yönelmiş, satın alma, birleşme ya da doğrudan sermaye yatırımları ile sektörde rol almaya başlamıştır. Dolayısıyla lojistik sektöründe belirlenen üstünlükler şu şekilde sıralanmaktadır (TOBB, 2012):

- Türkiye ekonomisi dünyanın 17., AB'nin 5. büyük ekonomisini oluşturması,
- Ekonominin büyüme hızının AB ortalamasının üzerinde olması,
- Ülkemizin 53.000 çekiciden oluşan modern karayolu taşımacılığı araç filosuna sahip olması,
- Avrupa'dan Asya'ya kadar birçok noktaya taşıma olanağı sağlayabilecek acente ve hizmet ağına sahip olması,
- AB'ye uyum gelişmeleri doğrultusunda demiryolu sektörünün, etkin hizmet sunmasını sağlayacak biçimde, yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması, yatırım ve işletme konularında iyileştirmelerin başlatmış olması,
- Avrupa-Asya ve Avrupa-Ortadoğu eksenlerinde, iyileştirilme ve yeni hatlarla tamamlanmak suretiyle etkin hizmet sunabilecek demiryolu hatlarına sahip olunması,

- Demiryoluna gerekli yatırımların yapılması ile Türkiye'nin bölgesel konumu güçlendirecek bir sektör olması ve ülkemizdeki en önemli yedi liman ile bağlantıya sahip bulunması,

- Demiryolu sektöründe yerli üretim ve sanayinin yaygın olarak kullanılması,

- Uluslararası kuruluşlara üye posta sektörünün, yaklaşık 30 yıllık bir kısa sürede kurduğu alt yapı ile, kalifiye insan gücüyle ve sağladığı hizmet kalitesi ile dünya ile rekabet edebilecek düzeye ulaşma yönünde gelişim göstermesi, şirketlerin ulaştırma noktaları üzerinde konumlanma rahatlıkları,

- Firmaların tedarik zinciri oluşturma yeteneklerinin bulunması,

- İşgücüne bağlı maliyetin düşük olması,

- Şirketlerin lojistik eğitimi almış eleman çalıştırmaları,

- Şirketlerin kriz yönetiminde ve pazar ekonomisinde deneyim sahibi olması,

- Son beş yılda Türk filosuna yeni ham petrol ve petrol ürün gemilerinin katılması,

- Konteyner gemilerindeki sayı ve tonaj artışı, yaş ortalamasının oldukça genç olması,

- Ro-Ro filosunun yaş itibariyle durumunun yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,

- Limanların bölgesel konumu itibariyle önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,

- Uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konum nedeniyle talebin büyüklüğü,

- Liman sahaları içinde evvelce kurulmuş olan serbest bölgelerin getirdiği ekonomik avantajların bulunması,

- Deniz emniyetinin sağlanması kapsamında VTS, AIS gibi teknoloji destekli sistemlerin oluşturulmuş olması,

Lojistik piyasasında sonraki dönemlerde ön plana çıkacak bölgeler olarak Asya, Latin Amerika, Doğu Avrupa, Afrika ve Orta Doğu bölgeleri belirtilmektedir. Türkiye'nin üç kıtanın birleşme noktasında bulunması gelecekte lojistik sektörünün bu bölgede oluşturulacak pazardan önemli ölçüde pay almasına olanak sağlayacaktır. Dünya lojistik pazarında müşteri taleplerinden teknolojik gelişmeye kadar birçok faktörün etkisiyle yeni eğilimler oluşmaktadır (MÜSİAD, 2013).

Taşımacılık da dahil olmak üzere Türkiye'de ulaştırmanın ekonomideki önemi de dış ticaret ile lojistik arasındaki ilişkiyi açıklama bakımından yol gösterici nitelik taşımaktadır. Türkiye Cari Fiyatlarla GSYİH içerisinde 2008 yılında ticaretin payı 116.297 bin TL olarak gerçekleşirken aynı yıl ulaştırma ve haberleşme 135.030 bin TL olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında ulaştırmanın payı azalarak 91.778 bin TL olarak gerçekleşirken ticaretin payında da azalma yaşanmıştır ve 74.715 bin TL olarak gerçekleşmiştir (İTO, 2010). Söz konusu yıllar içerisinde ulaştırma ve haberleşmenin payı azalırken ülke ticaretinin GSYİH içerisindeki payında da azalma gerçekleşmiştir.

Türkiye 1980 yılı kararları ile dışa açık bir ekonomik yapıya geçtiğinde birçok olumlu gelişmenin yanı sıra diğer ülkelerle ekonomik açıdan rekabetin zorluğu ve küresel ekonomik krizlerle de karşı karşıya kalmıştır. Bu aşamada tek çözüm ülke ekonomisinin büyümesi ve ekonomik dengenin sağlanmasıdır. Ülke ekonomilerinde dengenin sağlanması için en önemli husus ise dış ticarete etkin olmaktır. Ancak günümüz koşullarında ve teknolojisinde dış ticaret konusunda fark yaratmak sadece ürün nitelik ya da fiyatlarındaki değişiklikler ile mümkün olmamaktadır. İşte bu noktada dış ticarete konu olan ürünlere yönelik hizmetler devreye girmektedir (Görçün, 2010).

Dış ticarete konu olan ürün ile alakalı tüm hizmetleri içeren sektör lojistikdir. Lojistik sektöründeki başarı Türkiye'nin dış ticaret alanındaki başarısını da etkilemektedir. Çin, Hindistan gibi gelişen ekonomiler çok düşük maliyetlerle üretim ya-

pabilmektedirler. Bu ülkeler ile dış ticarete rekabet ancak ürüne yönelik bir hizmet olan lojistiğin kalitesinin artırılması ile mümkün olacaktır.

Ayrıca kimi mal ya da hammaddeler dayanıklı olmamakta ya da mevsimsel etkiler sebebiyle ürün teslimatında sorunlar yaşanabilmektedir. Tüm bu sorunların çözümü ve dış ticaret pazar payının korunması hatta artırılması ancak kaliteli ve düşük maliyetli üretimin yanı sıra etkin lojistik hizmetle mümkün olmaktadır (TOBB, 2012).

Ayrıca lojistik istihdam yaratıcı etkisi ile hem dış ticaret alanında hem de ekonominin genelinde etkili olmaktadır.

Öyle ki lojistik faaliyetlerin her aşamasında iş gücü ihtiyacı oldukça yüksek oranda olmaktadır ve bunun yanı sıra yükleme, boşaltma, ambalajlama ve dış ticaretin diğer her aşamasında lojistik sektöründeki iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Böylece potansiyel iş gücünün ekonomiye kazandırılması ile ekonomik büyüme hedefi yolunda önemli bir adım daha atılmaktadır.

3.2.3. Lojistiğin Türkiye Dış Ticareti Üzerine Etkileri

Lojistik aktivitelerindeki başarı, firmalar için aynı zamanda müşterisine ve işletmeye katkı sağlayan bir rekabet unsurudur. Nakliye ve depolama öncelikli gelmek üzere lojistik etkinlikleri firmaların hem nakit akışı hem de işletme sermayeleri ile doğrudan ilgilidir. Malın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki varış noktasına ulaştırılması safhasında kullanılan kaynaklar ve yapılan masraflar şirket bilançosuna, gelir tablosuna ya da nakit akış tablosuna doğrudan etki etmektedir.

Pazarlama ve lojistik konularında yapılan araştırmalar, lojistik sektörünün dünyada yükselişe geçtiğini, hızlanan küreselleşme ile birlikte lojistiğin dünyanın her yerinde yıldız sektör olacağını göstermektedir. Lojistik hizmetlerinin dış kaynak yönetimiyle elde edildiği pazarın büyüklüğüne bakıldığında ise % 10'lar civarında bir büyüme görülmektedir. (MÜSİAD, 2013);

Lojistik sektördeki yıllık büyüme oranları, gelişmiş ülkelerde % 5-12 arasında iken, gelişmekte olan ülkelerde ise bu oran % 15-25 düzeyine çıkmaktadır. Kriz yılları hariç Avrupa'da yıllık % 7-10, Kuzey Amerika'da yıllık % 15, Asya'da % 20 ve Türkiye'deki yıllık büyüme oranı ortalama % 15-20'dir. Dünya lojistiğinin 2/3'ü perakende sektörüne ilişkin taşıma ve tedarik zinciri etkinliklerinden oluşmaktadır. Bu çerçevede, küresel pazarlarda ilk 10 lojistik firma toplam pazarın % 27'sine sahip durumdadır. Ülkemizde ise, ilk 10 oyuncunun tüm sektörden aldığı pay % 2 ile % 3 arasında değişmektedir. Öte yandan, dünya ticaret hacminin gelişmekte olan doğu ekonomilerine doğru kayacağı öngörüsü Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en önemli köprü olan Türkiye'yi lojistik faaliyetlerinde önemli bir konuma taşıyor. Türkiye coğrafi konumuyla yakaladığı bu avantajı doğru kullanabilirse, Ortadoğu-Asya-Avrupa üçgeninde önemli bir transfer merkezi haline gelebilecektir (MÜSİAD, 2013).

Türkiye'de taşımacılık ve lojistik sektörü son yıllarda geleneksel anlamda yapılan nakliyecilikten sıyrılırken, önemli aşamalar kaydetmiş olmasına karşın halen genç bir sektör olarak nitelendirilebilir.

Yoğun rekabet ortamında şirketler, tedarik zinciri yönetimini, bir maliyet unsuru olmasının yanı sıra, asıl olarak müşterisine ve kendi operasyonuna değer katan ve finansal getiri sağlayan bir unsur olarak görmektedir ve rekabet gücünde fark oluşturan en önemli etkenlerden biri olduğunun bilincindedirler. Bu nedenle ithalat ve ihracat işlemine konu malın bir ülkedeki çıkış noktasından diğer ülkedeki teslim noktasına varışına kadar geçen süreçte ortaya çıkan masraflar ve yaşanan zaman kayıpları şirketlerin müşterilerine kattığı değeri ve dolayısıyla finansal performansını etkileyerek rekabet gücünü azaltmaktadır. (TÜSİAD, 2012).

Lojistik alanında görülen diğer eksiklikler ise şu şekilde özetlenebilir:

- Deniz taşımacılığında yaşanan rekabet,
- Uluslararası kara taşımacılığında görülen boş dönüşler,
- Ulusal kara taşımacılığında işin azalmasına bağlı fiyatların düşmesi,

- Liman ve terminal hizmetlerinde görülen eksiklikler,
- Gümrük hizmetlerinde ithalat-ihracat dengesinin bozulması,
- Depo ve antrepolarda boşluk ve ölçek küçüklüğü nedeniyle fiyat kırılması,
- Lojistik yönetimi ve depo yönetimi hakkında kalifiye eleman yetiştirilmemesi,
- E-lojistik altyapısının yeterince oluşturulamaması,
- Eğitim ve seminerlerin yetersiz oluşu,
- Resmi kuruluşların lojistik sektörüne yeterli desteği vermemesi.

Lojistik alanında yaşanan bu sorunlar Türkiye'yi dünya pazarı rekabetinde olumsuz etkilemekte, küresel rekabette gelişen ve ileride lojistik merkez olabilecek diğer ülkeler arasında da gelişimi karşında engel oluşturmaktadır.

Sektörde etkinlik gösteren birçok işletme artık sadece nakliye ile uğraşmakta, müşterinin istemlerini tam anlamıyla karşılayabilmek için lojistik zincirini oluşturan her halkayı yani her aktiviteyi belli ücret karşılığında müşteriye sağlamaktadır (Karacan ve Kaya, 2011). Sözelimi, önceleri lojistik doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırma etkinliği olarak tanımlanmaktadır.

Günümüzde ise malın üretim bandından çıktıktan sonra ambalajlama, etiketleme, barkotlama, depolama, stokta bekletme-denetleme, taşınacak malı sigorta ettirme, nakliye hatta gümrükleme işlemlerini bile lojistik şirketleri üstlenmektedir. Bu sayede lojistik firması ile anlaşılan ithalat ya da ihracatçı, malı nakliyeciyeye teslim ettikten sonra maliyetlerini azaltarak iş denetimi yapmadan taşıma aktivitesini başlatmaktadır (Genç, 2009).

Türkiye'de faaliyet gösteren firmaların ithalat ve ihracat işlemleri sürecinde oluşan lojistik maliyet ve zaman kayıplarında iyileştirme sağlanarak rekabet gücünün artırılması için ulaştırma stratejik planının ve dış ticaret politikasının önemi büyük-

tür. DPT kalkınma planlarına göre ulaştırma sektöründe ulaşılmak istenen hedef, ülke ekonomisinin ve sosyal yaşamın ihtiyaçlarına uygun, taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın gerçekleştirildiği bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasıdır (TÜSİAD, 2012).

Türkiye'nin dış ticaret vizyonu kapsamında hedefi 2023 yılına kadar yıllık 500 milyar dolar ihracat kapasitesine ulaşmaktır. Devletin yapacağı altyapı yatırımlarının yanında lojistik sektörünün gelişimi de 2023 hedeflerine ulaşılması yönünden önem taşımaktadır.

"Sahip olduğu bu stratejik konum sayesinde bu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahiptir ve bu potansiyelin bir an önce hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır. İhracat ve ithalatta özellikle son yıllarda kaydedilen büyüme lojistik sektörüne de yansımaktadır. Lojistik sektörü, orta ve uzun vadede büyüme potansiyeli yüksek sektörlerin başında gelmektedir. Sektördeki ciro artışları, sektör büyümesinin 2015 yılında 120-150 milyar dolara çıkacağını göstermektedir. Yabancı şirketlerin sektöre ilgisinin, buna paralel olarak sektördeki yabancı sermayenin artmasının devam etmesi beklenmektedir" (MÜSİAD, 2013).

Lojistik sektörünün dış ticarete giderek artan önemi Ekonomi Bakanlığı'na göre aşağıdaki şekilde belirlenmiştir (Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi, 2014);

- Dış ticaretin önemli ölçüde liberal hale geldiği, girdi temini ve pazarlanmanın globalleştiği bir dünyada taşımacılık, depolama faaliyetleri, tedarik yönetimi başta olmak üzere lojistik imkanlar ve fiyatlar, dış ticarete her zamankinden daha fazla belirleyici bir unsur olmaya başlamıştır.

- Dış ticaretin kolaylaştırılması ve rekabet gücünün artırılmasının önemli bir aracı olarak ulaştırma/lojistik imkanlarının geliştirilmesi hususu ön plana çıkmıştır.

Dış ticarete rekabet gücü açısından lojistik kabiliyetlerin belirleyiciliği çerçevesinde, 2007 yılında "Dış Ticarete Lojistik Hizmetleri Dairesi" adı altında bir daire kurulmuştur. Lojistik ile ilgili konuların tek elden izlenmesi ve bu alanlarda politika ve proje önerilerinin hazırlanması amacıyla 2007 yılında kurulmuş olan Lojistik Dairesi halihazırda Serbest Bölgeler Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyet göstermektedir. Lojistik Dairesi'nin başlıca faaliyet alanları ve hedefleri ise Ekonomi Bakanlığı tarafından şu şekilde belirlenmiştir (T.C. Ekonomi Bakanlığı, <http://www.ekonomi.gov.tr/>);

- İhraç ürünlerimizin hedef pazarlara en etkin ve verimli biçimde taşınabilmesi, lojistik maliyetlerinin düşürülmesi ve lojistik alanında karşılaşılan sorunlara çözüm getirilmesini teminen dış ticaret lojistiği politikasının oluşturulması için planlama ve koordinasyonun sağlanması,

- Türkiye'nin dış ticaretine yönelik faaliyet gösteren taşıma sektöründe verimlilik sağlanmasına yönelik çalışmalar yürütülmesi,

- İhracat maliyetlerinin ve taşıma sürelerinin azaltılarak dış pazarlardaki rekabet gücümüzün artırılmasına yönelik çalışmalar yapılması,

- Lojistik hizmetleri için altyapı olanaklarının geliştirilmesinin sağlanması,

- Ülkemiz üzerinden geçen transit ticaretin arttırılması ve yönlendirilmesi için hava, deniz ve kara taşımacılığı unsurlarını içerecek kapsamlı lojistik çözümleri ve küresel tedarik zinciri yönetiminin sunulması

- İhracat ve lojistik sektörleri arasında, ihracat hedeflerine işbirliği modellerinin geliştirilmesi.

TOBB tarafından yayınlanan verilere göre, Türkiye'nin istikrarlı büyümesi ve artan dış ticaret hacmine paralel olarak son yıllarda önemli atılımlar yapan lojistik sektörü, 2013 yılında % 15-20 oranında büyüme gerçekleştirmiştir. Dünya Bankası'nın 2012 Lojistik Performans Endeksi Raporu'nda Türkiye, 2012 yılını 27. sırada tamamladığı ifade edilmektedir. Çin'in arkasından 27. sırada bulunan lojistik sektörü,

2010'da 39. sırada yer almaktaydı. Dünya Bankası'nın 2012 Lojistik Performans Endeksi'nde (LPI) Türkiye lojistik sektörünün 12 basamak birden yükselerek 27. sırada yer alması, Türkiye'nin lojistik sektöründeki yeteneği ve kapasitesinin arttığının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra Türkiye, 3,51 puanla 27. sırada bulunduğu bu endeksle ilgili 2023 yılı hedefini 10. sıraya yükseltmek olarak belirlemiştir (TOBB, 2013). Endekse göre Türkiye'nin en büyük avantajının, coğrafi konumunun üretim ve tüketim merkezlerine yakın olduğu şeklindedir.

2014 raporunda da yüksek gelirli ülkeler ilk 10 sırada yer almıştır. Başka bir ifadeyle ülkelerin kompozisyonu 2010'dan bu yana değişmemiştir. 2014 LPI sıralamasında Türkiye bir önceki rapora göre 3 sıra gerileyerek 30'uncu sırada yer almıştır. Türkiye en iyi ilk 10 üst orta gelirli ülke sıralamasında Malezya ve Çin'den sonra gelmektedir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2014).

TÜİK verilerine göre Türkiye'de ulaştırma-haberleşme ve depolama hizmetlerinde Eylül 2009 itibarıyla 1,1 milyon kişi çalışmaktadır. Taşımacılık ve lojistik sektörünün Türkiye'nin gayri safi milli hasılası içindeki payının % 8-12 arasında olduğu tahmin edilmektedir. 2008 yılında yapılan Türkiye lojistik sektörü araştırmasında taşımacılık ve lojistik sektörünün büyüklüğünün 59 milyar ABD doları olduğu tespit edilmiştir.

Aynı araştırmaya göre, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcıları pazarının büyüklüğünün 22 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmektedir (Bayraktutan, Tüylüoğlu ve Özbilgin, 2012).

Sektörün 2002 yılından bu yana üç kat büyümesine karşın, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılarının payının sadece % 7 oranında artmış olması henüz gerçekleşmemiş bir büyüme potansiyeli olduğunu göstermektedir. Taşımacılık sektörünün gelişimi için gelecekte atılması gereken adımlar Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2013-2015 yıllarını kapsayan orta vadeli programda şu şekilde sıralanmaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016):

- Ulaştırmanın tüm türlerinde trafik güvenliği artırılabacaktır.

- AB kaynaklarından azami ölçüde yararlanılarak, ulusal ulaşım ağlarımızın Trans-Avrupa ulaştırma ağlarıyla bütünleşmesi, Türk limanlarının AB deniz otoyollarında ana akslar üzerinde yer alması ve Avrupa Tek Hava Sahasına entegrasyonun sağlanması yönündeki çalışmalara devam edilecektir.

- Bölünmüş yol yapımı çalışmalarına devam edilecek, bitümlü sıcak karışım kaplama yapım çalışmalarıyla karayolu standartları iyileştirilecek, karayolları ağı ile kent içi ulaşımında akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırılacaktır.

- TCDD'nin hizmet kalitesi artırılacak, hızlı trenle yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacaktır. Demiryolu taşımacılığının sektör içindeki payını artırmak ve TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünü azaltmak amacıyla, demiryolu sektörü ve TCDD yeniden yapılandırılacaktır.

- Yük taşımacılığında demiryolu ve denizyoluna ağırlık verilecek; iç bölge bağlantıları geliştirilerek limanlar kombine taşımacılık yapılabilen lojistik merkezler haline getirilecektir. Kıyı Yapıları Master Planı ile tespit edilmiş olan liman sahalarında ana limanlar oluşturulacak ve limanların etkin yönetimi sağlanacaktır.

- Orta ve uzun vadeli havaalanı toplam kapasite ihtiyacının belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılacak, bölgesel hava taşımacılığının geliştirilmesine yönelik tedbirler alınacaktır.

- Lojistik sektöründe güvenli, ucuz ve hızlı hizmet sağlayan demiryolunu daha yoğun kullanan bir yapılanma geliştirilecektir. Önemli üretim ve tüketim bölgelerinde bölgesel ve küresel ihtiyaçlara cevap verebilecek, ülkemizin ana ihracat sektörlerinin rekabet gücünü destekleyecek lojistik merkezler oluşturulacaktır.

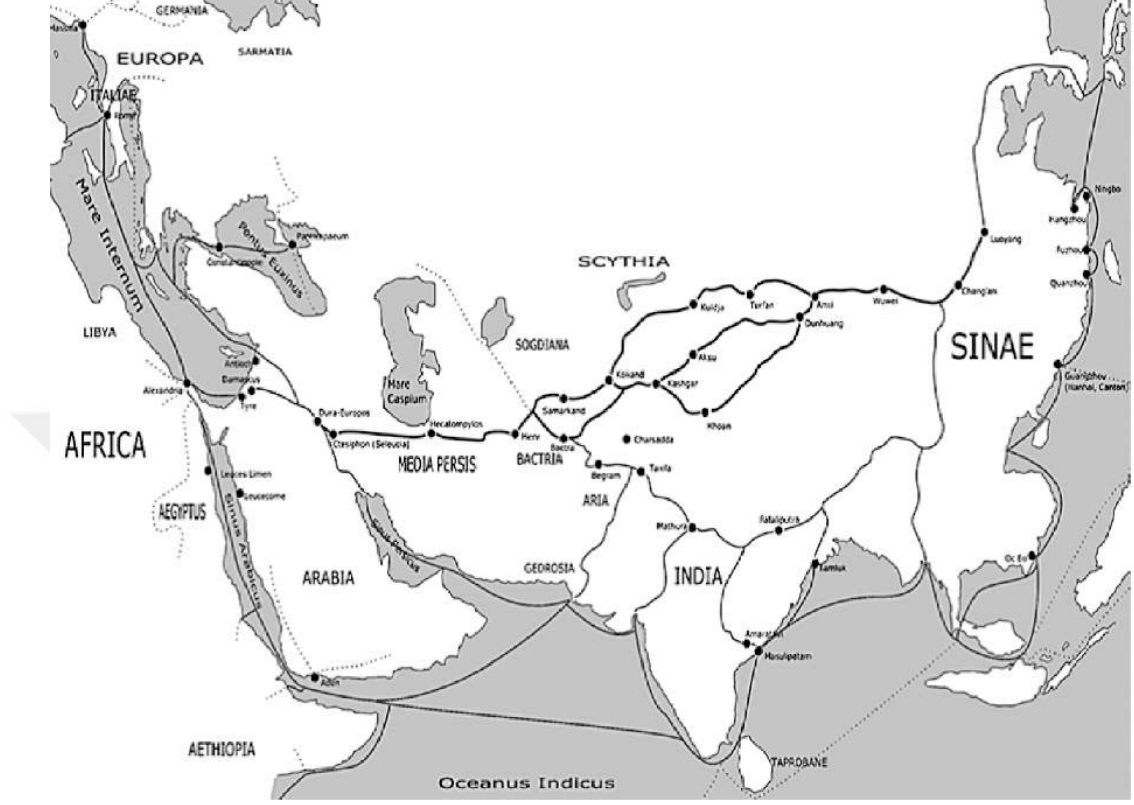
Dış ticarete ihracatın ilk 10 ayağında Türkiye'den (*yerli ve yabancı araçlarla*) 88 ülkeye 1 milyon 542 bin 520 sefer; ithalatta 601 bin 976 sefer yapılmıştır. 2007 yılında 256 bin 126 ihracat taşıması yapılan Irak'a 2013 sonunda 597 bin 546 ihracat taşıması gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin lojistik sektöründe ihracattaki ilk 10 pazarı aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Irak taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payının % 50'yi bulduğunu ifade etmektedir. Irak dışında, ihracatta ne çıkan lkeler BDT bölgesinde Azerbaycan (Nahcivan), Gürcistan, Türkmenistan ve Rusya olurken Avrupa'da Almanya, İtalya, Fransa, Romanya ilk sıralarda yer almaktadır. Özellikle Azerbaycan taşımalarında % 50 artış ve Suriye'ye yönelik ihraç taşımalarında ise 2013'te % 290 oranındaki artış dikkat çekmektedir (TOBB, 2013).

Lojistik sektörü, küreselleşen dünyada ülkelerin dış ticaretteki başarılarını etkileyen önemli bir faktördür. Bir ülkenin coğrafi konumu lojistikteki başarısını etkilemektedir. Türkiye Balkanlar, Ortadoğu, Kafkaslar ve Akdeniz bölgeleri arasında kalan bir ülke olduğu için taşımacılık merkezi ya da taşımacılık bağlantı noktası görevini başarılı bir şekilde yürütebilir.

Türkiye coğrafi konumu, sahip olduğu bilgi birikimi, büyüyen ekonomisi ve dış ticaret hacmi ile lojistik merkezi olmak için gerekli potansiyele sahiptir. Ancak, bunun için ulaşım ve lojistik altyapısının sürekli geliştirilmesi, otomotiv lojistiği ve diğer sektörlerin erişim yollarını göz önünde bulunduran bütüncül bir planlama yaklaşımı gerektirmektedir. 2023 hedeflerine ulaşılabilmesi için büyük önem taşıyan, her geçen gün daha da büyüyen ve gelişen otomotiv sanayinde ve tüm sektörlerde üretim ve ihracat hedeflerine ulaşabilmesi, lojistik altyapısının, doğru ve verimli bir şekilde planlanması ve yönetilmesi ile mümkün olabilecektir (MÜSİAD, 2013).

Şekil 3.1. Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli



Kaynak: <http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistiskavrami.pdf>, (03.03.2016)

Onuncu Kalkınma Planı'nda lojistik sektörüne yönelik olarak belirlenen hedeflerden biri de, önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB'nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verileceği şeklindedir (Onuncu Kalkınma Planı, mad. 836).

Bunun yanı sıra, dış ticaretteki gelişmelere paralel olarak gümrüklerin fiziki altyapısı iyileştirilecek, bilgi teknolojilerinin kullanımı ve tek pencere uygulaması yaygınlaştırılacak, gümrük işlemleri hızlandırılacak ve etkinleştirilecektir. İkili gümrük anlaşmaları ile gümrük işlemleri azaltılacak, tek durakta kontrol-ortak kapı kullanımı projeleri tamamlanacaktır (mad. 849).

3.3. Türkiye'nin Avrupa Birliği İle Dış Ticaret İlişkilerinin Gelişimi

3.3.1. Türkiye'nin Gümrük Birliğine Katılımı Perspektifinde Dış Ticaretin Durumu

Gümrük Birliği uygulaması, tarihte birçok örneği olan bir uygulamadır. En belirleyici niteliği; üyeler arasında her türlü tarife ve kotaların kaldırılması ve birlik dışına karşı ortak bir tarife oranı uygulanmaya başlanması ile buna bağlı olarak ortak ticaret politikalarının benimsenmesidir. Bu şekilde, yapılan gümrük birliği uygulamasının hedefi; üye ülkelerin mal piyasaları arasında bir bütünleşme gerçekleştirmek, bunu sağlamak maksadıyla, mal akımını engelleyen gümrük vergileri ve dış ticaretin kontrol araçlarını kaldırmak ve diğer ülkelere uygulanan gümrük vergilerini eşitlemektir. Bu adımların içinde siyasal boyutlu olanlar olduğu gibi, hem siyasal hem de ekonomik boyutlu olanları da mevcuttur.

II. Dünya Savaşı sonrasında, gelişmiş ülkeler, I. Dünya Savaşı'nın yarattığı ekonomik sorunları azaltmak ve gerekse de 1929 dünya ekonomik krizinin etkilerini gidermek amacıyla arayış içerisine girmişler, II. Dünya Savaşının meydana getirdiği yaraları sarmak, dünya ticaretinde çok yönlü dengenin sağlanmasına olanak sunmak amacıyla çeşitli organizasyonlar kurma gayreti içerisinde olmuşlardır. Bu organizasyonların başında geleni AET (Avrupa Ekonomik Topluluğu)'dur. AET'nin de en kuvvetli mekanizması Gümrük Birliği'dir (Bkz.: Uyar, 2001; Hatipler, 2012).

Gümrük Birliği, taraflar arasındaki ticarete mevcut gümrük vergileri, eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamalarıyla, her türlü eş etkili tedbirin kaldırıldığı ve ayrıca, birlik dışında kalan üçüncü ülkelere yönelik olarak da, ortak gümrük tarifesinin uygulandığı bir ekonomik entegrasyon modeli olarak tanımlanmaktadır.

Gümrük Birliğinin sınırları içerisinde malların hiçbir engellemeyle karşılaşmadan serbest dolaşımı esastır. Bu temel kuralın sorunsuz olarak uygulanabilmesi maksadıyla, Gümrük Birliği kapsamında olan taraflar arasında herhangi bir

ayırıcılığın ortaya çıkmaması için, ortak rekabet kuralları ile ortak ticaret politikalarının da geliştirilmesi gereklidir. Bu amaca ulaşıldığı takdirde ve başarı oranına bağlı olarak, Gümrük Birliği üyeleri serbest rekabet ortamında ve eşit koşullarda üretim ve ticaret yapabileceklerdir.

Bölge ülkeleri arasında ticareti serbestleştirme girişimleri yirminci yüzyıl başlarında ortaya çıkmış olmakla birlikte, Birinci ve İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, bu konuda yürütülmekte olan çalışmaların sekteye uğramasına sebep olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nın Kıta Avrupası'nda ortaya çıkardığı uluslararası sosyal ve ekonomik durum, uluslararası ticareti serbestleştirme girişimlerinin bir yandan Dünya Ticaret Örgütü (GATT), diğer yandan da bölgesel iktisadi birleşme hareketleri yoluyla giderilmeye çalışılmıştır. Savaş ve kriz dönemlerinde duraklamış olmakla beraber, gümrük tarifelerinde indirimine gidilmesi, uluslararası ticaretin serbestleştirilmesine yönelik önemli bir girişim olmuştur.

Ülkeler arasındaki iktisadi birleşmeler ise, ilk örnekleri 19. yüzyılda Avrupa devletleri arasında görülen, bu alandaki diğer çabalardandır. İktisadi birleşmeler arasında en yaygın olanları, serbest ticaret anlaşmaları ve gümrük birlikleridir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) bünyesinde yapılan uluslararası görüşmeler beklendiği gibi neticelendirilememiş olmakla birlikte, AB'nin genişleme süreci, bölgesel bütünleşme yoluyla ticaretin serbestleştirilmesi çabalarına iyi bir örnektir. Ancak, Türkiye'nin 1996'dan beri Avrupa Birliği ile uygulamakta olduğu Gümrük Birliği, günümüzde de AB'ne tam üyelik sürecinde tartışmaların odağını teşkil etmektedir (Güllü, 2015).

Gümrük birliği, hem GATT tarafından önemli bir politika aracı olarak görülmüş hem de AB'nin bütünleşme sürecinin önemli bir aşamasını oluşturmuştur. Ancak, gümrük birliği teorisinin gelişimi 1950'lerden sonra olmuştur. 1950 yılına kadar klasik iktisatçılar gümrük birliğini, sıradan bir serbest ticaret modeli olarak algılamışlardır. Klasik iktisatçılara göre gümrük birliği, serbest ticarete giden sürecin adımlarından biriydi. Gümrük birliğinin faydaları; pazar alanını genişletmesi, ticari faaliyetleri artırması, uluslararası uzmanlaşmayı sağlaması, üretim faktörleri için en iyi serbest dolaşımı sağlamasıdır. Ancak, klasik iktisatçılar milletler arasındaki

kalkınmışlık farkı, kazançların dengesiz dağılımı, eksik istihdam gibi konuları dikkate almamışlardır.

Daha öncesinde iktisadi birleşme, teoride ayrıca ele alınan bir konu değilken, Viner 1950 yılında yayınladığı “*The Theory of Customs Union*” çalışmasıyla gümrük birliği teorisinin öncüsü olmuştur. Viner sonrası iktisatçılar da söz konusu teoriyi Ortodoks dış ticaret teorisi çerçevesinde ele alarak önemli eksikliklerini gidermişlerdir. Özellikle 1970’lerden itibaren gümrük birliğine daha çok ilgi duyan iktisatçılar, bölgesel bütünleşme, gümrük dışı tarifeler, ölçek ekonomileri gibi konular üzerinde çalışmışlardır (Güllü, 2015).

Cumhuriyetin ilanından sonra tüm alanlarda yönünü batıya çeviren Türkiye, özellikle ekonomik alanda Avrupa Birliği ülkelerinin önemli bir ortağı olmuş ve bu ülkelerin oluşturdukları organizasyonlar içerisinde yer almak istemiştir. Türkiye’nin 1963 yılında başlayan Avrupa Birliği’ne tam üyelik süreci 1996 yılında Gümrük Birliği Anlaşması’nın imzalanması ile yeni bir boyut kazanmıştır.

Gümrük Birliği, Türkiye’nin Avrupa Topluluğu ile başlangıcı 1960’lara uzanan ortaklık ilişkisinin temel taşlarından biridir. Gümrük Birliğinin çerçevesi 1963 yılında yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile çizilmiş, detayları ise Katma Protokol ile belirlenmiştir. 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi Kararı ile 22 yıl süren geçiş dönemi tamamlanmış, taraflar Gümrük Birliğinin tesis edilmesi için gerekli koşulların oluştuğuna karar vermişler ve böylece 1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla Türkiye – Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği tamamlanmıştır (Bkz.: Gündüz ve Esengün, 2007).

Gümrük Birliği, sanayi ürünlerini ve işlenmiş tarım ürünlerini kapsamakta, topluluk üyesi iki ülke arasında ithalat ve ihracatta gümrük vergilerinin ve eş vergilendirmenin kaldırılmasını, miktar kısıtlamalarının ve eş etkili tedbirlerin önlenmesini öngörmektedir. Üçüncü ülkelerden ithal edilen ürünler için ise, Avrupa Birliğinin ortalama gümrük tarifesinin kullanılması kabul edilmiştir.

Avrupa Birliği ile Türkiye'nin arasında süregelen ticari ilişkilerin Türk dış ticareti açısından en önemli dönüm noktası, "24 Ocak Kararları" olarak bilinen ve 1980'den sonra dışa açılma politikalarının yönünün ne olacağını netleştiren geniş kapsamlı ekonomik programın uygulamaya sokulması olmuştur. Ekonomiyi serbest piyasa mekanizmasının kurallarına göre işler hale getirmeyi, dolayısıyla da dünya ekonomisi ile bütünleşmeyi amaçlayan bu programla Türkiye, dışa kapalı "ithal ikamesine dayalı sanayileşme" stratejisini terk etmiş ve dışa açık, ihracata dayalı sanayileşme" stratejisini belirlemiştir.

Bu değişimin temel göstergeleri ihracat oranlarında bulunabilir. Örneğin Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın (DTM) "Türkiye'de İhracatın Gelişimi" başlıklı raporuna göre, 1979'da yıllık 2,3 milyar dolar olan ihracat, 2009'a gelindiğinde 100 milyar dolar sınırını aşmış ve 102,165 milyar dolar düzeyine ulaşmıştır. Bir başka gösterge, ihracat içinde tarım ürünleri payının hızla gerilemesi, buna karşılık sanayi mallarının payının önemli oranda artmış olmasıdır. Aynı rapora göre, 1980'de yüzde 36 olan sanayi ürünlerinin toplam ihracat içindeki payı 2009'a gelindiğinde yüzde 93,4'e ulaşmıştır.

Yine bu süreçte, dış ticaret açısından önemli iki gelişme daha yaşanmıştır. Türkiye 1995'te uluslararası ticaretin serbestleşmesinin sağlanması amaçıyla II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlatılan GATT sürecinin tamamlanmasıyla oluşturulan Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ/WTO) üye olmuş ve GATS anlaşmasına katılmıştır. Aynı yıl Avrupa Birliği ile de gümrük birliği anlaşması imzalanmıştır (Başaran Özdemir, Törenli ve Kıyan, 2010).

Türkiye'nin dışa açılma atılımını yaptığı 1980-1995 Gümrük Birliği öncesi dönemde, Türkiye'nin ihracatı yılda ortalama %15 artarken, Avrupa Birliğine olan ihracat da %16 oranında artmış, Türkiye'nin ithalatı ise %12 artarken, AB'nden ithalattımız %15 oranında artmıştır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan ticaret hacmi 1980 yılından sonra genel dış ticaretine tamamen paralel bir seyir izlemiştir. 1980 yılında %46 oranında bir açık veren Türkiye'nin dış ticaret dengesi, 1985 yılında %17.5'e gerile-

miş, daha sonra inişli çıkışlı bir dönem geçirmiş ve Gümrük Birliği öncesi %25 seviyesine ulaşmıştır. Aynı dönemde Avrupa Birliği ile olan ticaret açığımız %29 iken %9.7'e gerilemiş daha sonra Gümrük Birliği öncesi %20 seviyesine çıkmıştır (TÜSİAD).

Türkiye'nin AB ile Gümrük Birliği öncesinde mevcut olan dış ticaret açığının, Gümrük Birliği sonrasında da yaklaşık olarak aynı oranda olduğu söylenebilir. 1994 yılında Türkiye'de yaşanan ekonomik krizin ve sebep olduğu devalüasyonun ardından Gümrük Birliği ile uyumlu olmayan ekonomi politikalarının uygulanması, Türk ihraç ürünlerinin uluslararası pazarlardaki fiyat rekabetini olumsuz etkilemiş ve ithalat lehine dağılımda rol oynamıştır. Ayrıca 1998 yılında yaşanan Asya ve Rusya krizlerinin Avrupa ekonomilerinde yarattığı durgunlukta Türkiye'nin dış ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir. Bu dönemde, Türkiye'nin Avrupa Birliğine ihracatının önemli bir bölümünü oluşturan tüketim mallarının Avrupa Birliği'ndeki fiyat ve gelir hareketlerinden olumsuz etkilenmesi, ihracat gelirlerinin düşük olmasına ve beraberinde dış ticaret açığının yükselmesine sebep olmuştur.

1994 yılından sonra Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan ihracat ve ithalatı önemli ölçüde artmıştır. İthalattaki hızlı artış 1997 yılına kadar sürmüştür, 1998 ve 2001 yıllarındaki görece düşük ithalat değerleri haricinde, AB'den yapılan ithalatta ciddi bir artış olduğu gözlenmektedir. 2007 yılında bu rakam yaklaşık 69 milyar dolar civarındadır. 1995'teki yaklaşık 17 milyar dolarlık seviye ile karşılaştırıldığında artışın boyutu görülmektedir. Gümrük Birliği'nden önce de dış ticaretin büyük kısmını Avrupa Birliği ile yapan Türkiye'nin bu eğiliminde Gümrük Birliği sonrasında da bir değişiklik olmadığı gibi, üçüncü ülkelerle olan ticaretinde de önemli bir farklılık görülmemektedir. Gümrük Birliği sonrasına ilişkin dış ticaret verilerinin, Gümrük Birliği'nin ticaret saptırıcı etkisine işaret etmediği görülmektedir. Bu çerçevede Gümrük Birliği'nin, Türkiye'nin diğer dış ticaret pazarlarında bir kayba yol açmadığını söylemek mümkündür (Temiz, 2009).

Doğan ve Soyyiğit Kaya tarafından yapılan bir analiz çalışmasında; Gümrük Birliği sonrasında, Avrupa Birliği ülkelerinin Türkiye'nin dış ticaretindeki payında

önemli bir değişme olmazken, Türkiye'nin ihracatının kompozisyonunda değişme yaşandığı belirtilmektedir (Doğan ve Soyyiğit Kaya, 2011).

Doğan ve Soyyiğit Kaya'ya göre; Türkiye'nin Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin önemli bir aşamasını oluşturan *Gümrük Birliği*, aynı zamanda AB tarihinde ilk defa tam üye olmayan bir ülke ile gerçekleştirilmiş ticari bütünleşme örneği olmuştur.

1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe konulan Gümrük Birliği, Türkiye'nin dış ticaretinde serbestleşme sürecine yeni bir ivme kazandırırken, Avrupa Birliği ile ortaklık ilişkilerinde de Ankara Anlaşması uyarınca *Son Dönem*'e geçilmiştir. Türkiye ekonomisinin tamamını etkileyen önemli bir gelişme olan Gümrük Birliği Anlaşması ile birlikte, Türkiye ile Avrupa Birliği arasında sanayi ürünleri ticaretinde gümrük vergileri, miktar kısıtlamaları ve eş etkili tedbirler kaldırılmış, Türkiye üçüncü ülkelere karşı *Ortak Gümrük Tarifesi* uygulamaya başlamıştır. Ancak, bu durumun istisnası olarak 2000 yılı sonuna kadar süren beş yıllık geçiş döneminde, otomobiller, ayakkabılar, deriden mamuller ve mobilyalar gibi Türkiye'nin önemli ekonomik üretim sektörlerinden olan kısıtlı sayıdaki hassas ürün için üçüncü ülkelere karşı Ortak Gümrük Tarifesi hadlerinden daha yüksek gümrük vergileri uygulanmıştır. 2001 yılından itibaren, bütün sanayi ürünleri itibarıyla Ortak Gümrük Tarifesi oranlarına; 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren ise Gümrük Birliği kapsamındaki ürünler için, AB'nin geliştirmekte olan ve az gelişmiş ülkelere uyguladığı otonom tarife tavizlerini kapsayan *Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi*'ne geçiş sağlanmıştır.

Gümrük Birliği sonrası dönemde; Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkeleri ile sürdürdüğü dış ticaretinde oransal olarak bir değişiklik olmazken, Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracatta ihraç ürünlerinin yapısında önemli değişiklikler gözlenmiştir. Özellikle, beyaz eşya, otomotiv sanayi gibi katma değeri yüksek ve istihdam sağlayıcı sektörlerde ağırlıklı olarak artış sağlanmış, buna bağlı olarak ileri teknoloji içeren ihraç mallarında üretim miktarı ve rekabet gücünde de olumlu gelişmeler yaşanmıştır.

3.3.2. Türkiye-Avrupa Birliği Ticaret İlişkilerinde Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisinde Oluşturduğu Etkiler

Türkiye'nin 2014 yılında 399.787.275 Dolarlık dış ticaret hacminin 157.610.158 Dolarlık kısmı ihracat, 242.177.117 doları ithalattır. Dış ticaret hacmi içinde Avrupa Birliği'nin payı 157.298.021 Dolar olup, bunun 68.514.370 Doları ihracattan ve 88.783.651 Doları da ithalattan oluşmaktadır. Gümrük Birliği Anlaşması'nın uygulanmaya başlandığı 1996 yılında Türkiye'nin Avrupa Birliği ile dış ticaret hacmi 34.687 milyon Dolar olup, Avrupa Birliğine ihracat 11.549 milyon Dolar, Avrupa Birliği'nden ithalat ise 23.138 milyon Dolar (%49,9 ikame) olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2014).

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile gerçekleştirdiği dış ticaret hacmindeki artış son otuz yıllık sürede toplam dış ticaret hacminde de önemli oranda bir büyümeye sebep olmuştur. Gümrük Birliği Anlaşması'nın uygulanmaya başlandığı 1996 yılından bu yana Türkiye'nin Avrupa Birliği ile yaptığı ticaret hacmi yaklaşık beş kat artmıştır. Gümrük Birliği anlaşmasının imzalanmasının neticesinde gümrük vergileri oranlarının değiştirilmesinin, yeni vergi tarifelerinin uygulanmasının Türk ekonomisine etkileri uluslararası pazarlara açılmada rekabetçiliğin arttırılması ve ihraç ürünlerinin çeşitlendirilmesi hususlarında incelenebilir.

3.3.3. Tarifelerin Kaldırılmasından Kaynaklanan Etkiler

1996'dan itibaren uygulamaya konulan Gümrük Birliği Anlaşmasıyla, dış piyasaya karşı yerli üretimi koruma işlevi gören, buna karşın rekabet gücünü zayıflatan kısıtlayıcı araçların başında gelen gümrük tarifeleri, Avrupa Birliği ile karşılıklı olarak kaldırılmış, bunun Avrupa Birliği'nin serbest ticaret anlaşması imzaladığı üçüncü ülkeler lehine sonuçları da olmuştur.

Gümrük Birliği Anlaşması imzalanmadan önce birlik ülkelerine karşı uygulanan gümrük tarifeleri, Türkiye'ye vergi geliri sağlamakla beraber, Türk sanayisinin

rekabet gücünün olmadığına da bir göstergesiydi. Gümrük vergisi uygulamasının dinamik ve statik olmak üzere iki türlü etkisi mevcuttur. Gümrük tarifelerinin tamamen kaldırılmasının ya da indirim yapılmasının, Türkiye'nin serbest ticaret şartlarını geliştirerek küresel ve bölgesel (Avrupa Birliği pazarıyla) bütünleşmeye katkıda bulunduğu düşünülebilir. Sonuç itibari ile, ticaretin serbestleştirilmesi, Türkiye ekonomisinin büyümesini, üretimde kaynakların verimli kullanılmasını, imalat ürünlerinin çeşitliliğinin ve kalitesinin artmasını sağlamaktadır. Gümrük birliğinin kurulması çerçevesinde tarifelerin kaldırılmasının Türkiye ekonomisine sağladığı başlıca kazançları şu şekilde sıralayabiliriz (Güllü, 2015):

- Gümrük vergilerinin kaldırılması suretiyle, yerli üretimde kullanılmak üzere ithal edilen hammadde ya da ara malların ucuzlamasını sağlamaktadır.
- İthal edilebilen ucuz ve kaliteli mallar sayesinde yerli üretimin kalitesini ve rekabet gücünü artırmaktadır.
- Yerli monopollerin oluşmasını önlemektedir.
- İleri teknoloji kullanan, rekabet gücü yüksek işletmeler sayesinde ekonominin verimsiz alanları tasfiye edilmekte, verimli alanları geliştirme çabaları teşvik bulunmaktadır.

Gümrük Birliği'nin üye ülkeler ve birlik dışı ülkeler açısından yarattığı ticari etkiler iki farklı başlık altında toparlanabilir.

Birincisi, ticaret yaratıcı etkisidir. Gümrük birliğine dahil bulunan bir ülkenin (A ülkesinin) o malı üretmek yerine, aynı malı daha ucuza üreten gümrük ortağı diğer ülkeden (B ülkesinden) ithal etmesi durumudur. Diğer bir ifadeyle, ithalat fiyatı, söz konusu ülkedeki imalattan kaynaklanan arz fiyatından düşük olacağından ülkedeki arz kaynağının yerini birliğe üye başka bir arz kaynağı almaktadır. Ticaret yaratıcı etkisi, ucuza üretim yapabilen ülke açısından toplumsal refahı artırıcı yöndedir.

Gümrük birliğinin ticaret yaratıcı etkisi iki yönde ortaya çıkmaktadır: Birinci olarak, A ülkesindeki pahalı üretimin, daha etkin olan B ülkesi lehine yer değiştirme- siyle bu üretimde kullanılan üretim faktörleri, B ülkesinde daha etkin üretim alan- larında kullanılabilir hale gelmektedir (üretim etkisi). İkinci olarak, A ülkesindeki pahalı üretimin, daha ucuz olan B ülkesindeki üretim ile ikame edilmesi, A ülkesin- deki üreticilerin daha ucuza daha fazla tüketmelerine olanak vermektedir (tüketim etkisi).

İkinci olarak Ticaret saptırıcı etkisi söz konusudur. Gümrük birliği bölgesi oluşturulmadan önce, daha düşük maliyetli üretim yapan bir ülkeden (C ülkesinden) ithal edilen bir malın, gümrük birliği kurulduktan sonra birlik içinde bulunan bir ül- keden ikame edilmesi (B ülkesinden) durumudur. Ancak gümrük birliği nedeniyle korumacılığın uygulanması, gerçekte daha ucuza üretilen dışardaki bir ülke (C ülke- si) malını daha pahalı (B ülkesi) hale getirmektedir. Ticaret saptırıcı etki refah azaltıcı yöndedir.

Gümrük birliğinin ticaret saptırıcı etkisi de iki yönde ortaya çıkmaktadır: Bi- rincisi, ithalat en ucuz kaynak (C ülkesi) yerine ikinci ucuz kaynak olan gümrük or- tağından (B ülkesi) yapılmasıyla daha pahalı hale gelmektedir. İkincisi, ithalatın gümrük birliği dışındaki ucuz kaynak yerine ona göre nispi olarak pahalı olan güm- rük ortağından yapılması, tüketici kazancında azalmaya neden olmaktadır.

Türkiye, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi kararının 10. Maddesi gereği, dış tica- ret rejimini AB ile uyumlu hale getirmeyi ve üçüncü ülkelerle ilişkilerinde Toplulu- ğun Ortak Gümrük Tarifesini, Toplulukça dış ticaret konusunda uygulanan mevzuata da yaklaştırmayı taahhüt etmiştir. Türkiye, Ortaklık Konseyi kararının 16. maddesi gereği olarak da, AB'nin çeşitli ülkelerle yaptığı Serbest Ticaret Anlaşmalarına ben- zer anlaşmalar yapmıştır. Bunlar arasında EFTA ülkeleri, İsrail, Makedonya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Filistin, Tunus, Fas, Suriye, Mısır, Arnavutluk, Gürcistan, Karadağ, Sırbistan, Şili, Ürdün, Lübnan bulunmaktadır.

Bahsedilen süreç içerisinde 1996'dan itibaren uygulanmakta olan Gümrük Birliği uygulamasının Türkiye ekonomisi ve dış ticareti üzerinde bir takım sonuçları olmaktadır. *“Gümrük Birliğinin olumlu etkilerinin ortaya çıkmasının iki koşulu olan; tarifelerin ülkeye uygun gelen makro-ekonomik politikalar eşliğinde kaldırılması ve Türkiye ekonomisinin birlik ekonomisine dönüşmesi sağlanması”* şartları gerçekleşmemiştir (Bkz.: Turunç, 2001; Güllü, 2015).

3.4. AB İle Gümrük Birliği Bağlamında Türk Dış Ticareti ve Lojistik

Türkiye'nin dış ticaretinin yarından fazlası Avrupa Birliği ülkeleri ile yapılmaktadır, dolayısıyla Gümrük Birliğinin dış ticaretimizi doğrudan etkilemesi kaçınılmaz bir sonuçtur. Bu durumda lojistik sektörünün dış ticaret ile ilişkisi de önemli bir konudur.

1/95 Sayılı Gümrük Birliği Kararı ile, koşulları katma Protokol ile belirlenmiş bulunan Geçiş Dönemini sona erdirilmiştir. 1 Ocak 1996 tarihinde ekonomideki gümrük tarifeleri ile ilgili tüm korumalar kaldırılarak Avrupa Birliğinin, Ortak Gümrük Tarifelerini uygulamaya konulması sonucu dış ticaret dengesi Türkiye'nin aleyhine bozulmuştur. Bu bozulmanın cari işlemler dengesine negatif yansımaları ise bavlul ticareti yolu ile engellemiştir. 1996 yılı toplam rezervlerin arttığı bir yıl olmuş ve 1997 yılında Gümrük Birliğinin dış ticaret üzerindeki olumsuz etkileri ortadan kalkmıştır.

1996 yılında ihracat bir önceki yıla göre % 7.3 artarak 23.224 milyon dolara yükselmiştir. Tüketim mallarının artmasının etkisiyle, ithalat % 22 oranında artarak 43.624 milyon dolara ulaşmıştır. İhracat ve ithalat arasındaki farkın açılmasıyla dış ticaret açığı % 45 oranında artarak 20.400 milyon dolara çıkmıştır. İHR/İTH oranı % 7 civarında düşerek %53.2 seviyelerine inmiştir. Dış ticaret hacmi bir önceki yıla göre % 16 civarında artarak 66.848 milyon dolara yükselmiştir. 1997 yılında ihracat 1986 yılına göre % 13 artarak 26.244 milyon dolara yükselirken, ithalat 48.585 mil-

yon Dolar olmuştur. Dolayısıyla dış ticaret açığı % 9 oranında artarak 22.341 milyon Dolara yükselmiştir. İhracatın nispi olarak ithalattan daha az artması nedeniyle ihracatın ithalatı karşılama oranı % 53.2'den % 54'e yükselmiştir. Bir önceki yıla göre artış oranı % 12 civarındadır (Bkz.: Karluk, 1997; Soğuk, 2008; DTM, 2005).

Toplam ihracat gelirleri içerisinde tarımsal ürün ihracatının oranı, 1991 ve 1996 yılları haricinde sürekli düşmüştür. Tarımsal ürünlerin ihracattaki payının sürekli düşmesi, üretimde önceliğin katma değer üreten sanayi ürünlerine doğru yöneldiğini göstermektedir. Tarımsal ürünlerin ihracat gelirlerindeki nispi payı, izlenen teşvik politikaları ve döviz kurlarındaki ayarlamalara paralel olarak gerileyerek 2000 yılında % 13.9 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye bir tarım ülkesi olarak üretebildiği halde pek çok ürünün ithalatını gerçekleştirmek durumuna gelmiş durumdadır. İklim koşulları olarak uygun bir coğrafi bölgede bulunmamıza ve potansiyel olarak dünyada tarımsal ürün çeşitliliği ve üretim miktarı olarak kendi kendine yeten sayılı ülkelere olmamıza rağmen tarım ürünü ithalatı yapmamız düşündürücü bir olaydır.

Tarım ürünleri ithalatı 1994 yılından sonra sürekli artış göstermiş, 2007 yılında ise 4.6 milyar Dolar olmuştur. (TÜİK, 2008; *“Türkiye'nin Dış Ticaretinde AB Payı”*, DTM, 2008).

Uygulanan döviz kuru politikası, petrol fiyatlarındaki değişimler, ithalatın serbestleştirilmesi ve korumacılığın azaltılması ithalatın artmasında rol oynamıştır. 1980 yılından sonra ithalatın arttığı görülmektedir. 1980 yılında ithalat 7.9 milyar Dolar iken 1997 yılına gelindiğinde 48.5 milyar Dolar ve 2007 yılında ise 170 milyar Dolar gerçekleşmiştir. 1996 yılında ithalat patlamıştır. Bunun nedeni 1996 yılında Avrupa Birliği ile gerçekleştirilen Gümrük Birliğidir. Türk tarım ürünlerinde maliyetlerin artması, tarım alanlarını azalması, üretimde ve ihracatta sanayi ürünlerinin tercih edilir olması gibi sebeplerle rekolteler düşmeye başlamış, çiftçi elde ettiği üründen sağladığı kazanç ile ihtiyaç duyduğu üretim araçlarını (traktör, yakıt, gübre, zirai ilaç vb.) sağlamakta zorluk çeker hale gelmiş ve üretim alanlarında azaltmaya

gitmiştir. Buna karşılık nakit döviz ile gerçekleştirilen bavul ticareti dış ticaret açığının belirli ölçüde azaltmaktadır.

3.5. Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticaretinin Sektörel Yapısı

Türkiye'nin, Avrupa Birliği üyesi ülkelerle %45-50'lere varan bir ticaret payı zaman zaman Avrupa Birliği ile olan ilişkilerindeki gelişim dönemlerine benzer dalgalanmalar geçirse de, ülkemizin ticaretinde sürekli önemli bir paya sahip olmuştur. Katma Protokol'ün imzalanmasıyla hızlanan ticari ilişkilerimiz 1970'lerden sonra durağan bir döneme girmişse de, 1980'lerden sonra tekrar yükselmeye başlamıştır.

Türkiye'nin Avrupa Birliğine ihracatı 1960'lı yıllardan sonra sürekli artış göstermiştir. AB'ne 1967 yılında 341.1 milyon dolarlık bir ihracat gerçekleştirilmiştir. 1977 yılı hariç tutulursa AB'ne yapılan ihracatımızda sürekli bir artış gözlenmektedir. Buna paralel olarak ithalatında hızlı arttığı düşünülürse Avrupa Birliği ülkelerinin Türkiye için ne kadar önem arz ettiğini söyleyebiliriz. 1995-2000 döneminde Türkiye'nin AB'ne yönelik ihracatı değer olarak % 30 oranında artış göstermiştir. 2000-2007 döneminde ise % 200 oranında artış göstererek 60 milyar Dolar gibi bir rekor kırmıştır (TÜİK).

1995-2000 döneminde Türkiye'nin AB'den ithalatı değer olarak % 57 oranında artış göstermiştir. 1995'te % 47.2 olan AB'nin Türkiye'nin toplam ithalatı içindeki payı 2000 yılında da %48.9 seviyesini göstermiştir. 2000-2007 döneminde ise % 60 civarında bir artış göstererek 2007 yılında 68 milyar Dolar olmuştur (TÜİK).

1995-2000 döneminde, Türkiye'nin Avrupa Birliğine yönelik sanayi ürünleri ihracatı değer olarak % 41 oranında artış göstermiştir. Aynı dönem itibariyle Avrupa Birliğinin Türkiye'nin sanayi ürünleri toplam ihracatı içindeki payı % 51.8'den % 53.5'e yükselmiştir. 2001 yılının ilk 8 ayında, bir önceki yılın aynı dönemine göre,

Türkiye'nin Avrupa Birliğine yönelik sanayi ürünleri ihracatı % 11 oranında artmıştır. Aynı dönem itibariyle, Avrupa Birliğinin Türkiye'nin sanayi ürünleri toplam ihracatı içindeki payı % 53.9'dan % 53.5'e düşmüştür. Avrupa Birliğine yönelik ihracatta en yüksek payı ortalama %45'lik bir oranla tekstil ve hazır giyim ürünleri tutmaktadır. (*Avrupa Birliği ve Türkiye Dış Ticaret Rakamları*, 2008).

1995 yılında OKK ile beş tekstil ve on hazır giyim ürünlerine uygulanan kotalar 1.1.1996 tarihinde Gümrük Birliğine girilmesiyle Avrupa Birliği tarafından kaldırılmıştır. Dolayısıyla gümrük vergilerinin sıfırlanması ve kotaların kaldırılmasıyla tekstil ve hazır giyim ürünlerinin ihracatı daha da artmıştır. Yukarıdaki belirtilen hususlardan anlaşılacağı üzere, Türkiye'nin dış ticaretinin yarıdan fazlası Avrupa Birliği üyesi ülkeleriyle yapılmaktadır.

3.6. Avrupa Birliği İle Ticarete Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları

Avrupa Birliği'nin (AB) ve 2004 yılında yayınladığı Türkiye'ye ilişkin İlerleme Raporunda (Avrupa Komisyonu, 2004: 24-26; DTM, 2001).

- Ekonomik yapı içerisinde taşımacılık sektörü istenen ve beklenen standartların yakalanamadığı,

- Taşımacılığın ticaret hacminde önemli bir unsur teşkil etmediği, ancak taşımacılık sektörünü doğrudan ilgilendiren konuların, “taşıma politikaları” başlığında değerlendirildiği ve çarpıcı sonuçların elde edildiği gözlemlenmiştir.

AB Raporunda taşıma politikaları, havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu alt sektör alanlarında yapılanlar, Avrupa Birliği müktesebatına uyumlaştırılma planları ve farklılıklar şeklinde ele alınmıştır. AB taşıma politikaları; teknik ve güvenlik standartları,

- Sosyal standartlar

- Pazarın serbestleşmesi boyutları

olarak düşünölmekte ve tüm bu faktörler “tek bir taşıma pazarı” konseptinde birleştirilmektedir.

Avrupa Birliği taşıma yasal çerçevesi, iç pazarın işlevselliğinin iyileştirilmesi hedefine yönelik olup çevreye saygılı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerini ön plana çıkarmaktadır. AB ilerleme raporu, Kısım 9 sayfa 99-102 içerisinde yer alan ana temaları aşğıdaki gibi değerlendirmek mümkündür:

Trans Avrupa Taşıma Ağları, Avrupa’nın eşya ve yolcu taşıma politikalarında ihtiyaç duyulan bir projeler bütünüdür. Bu kapsamda Türkiye, Avrupa’nın Ortadoğu, Asya ve Akdeniz bölgeleriyle tam bir entegrasyonunda bulunmakta, doğu ve güney yollarında önemli bir kavşak olarak nitelendirilmektedir. Taşıma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirilmesi (TINA) çalışmaları çerçevesinde yapılan analizler Türkiye’nin gelecekte taşıma ağlarındaki rolünü ve önemini ortaya çıkarmaktadır (*Avrupa Birliği’nin Ortak Ticaret Politikası*, 2008).

Türkiye’de ulaştırma altyapısı ve işleyişi ile ilgili birçok bakanlık ve kurum sorumluluk sahibidir. Fakat kamu yönetimindeki bu örgütler arasında tam anlamıyla bir koordinasyon sağlanamamaktadır. Türkiye’nin yurt çapında tüm 69 coğrafî özelliklerini kapsayacak yeni bir ulusal altyapı planına ihtiyacı vardır. Bu planda gelecekteki AB gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır.

Denizyolu eşya taşımacılığında 2001 istatistiklerine göre Paris Mutabakat Zaptı (Paris Memorandumu, MoU) çerçevesinde alıkoyulan Türk bayraklı gemi sayısı 211 iken; bu rakamın 2005 yılında 45 ve 2007 yılında 42 olduğu görölmektedir. Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı’nın Türk denizciliğinin uluslararası standartlara çıkartılması yönünde sürdürdüğü çalışmalar ve bu konuda çıkartılan kanun ve KHK’ler deniz ulaştırması hususundaki altyapı uyumunu ve standardizasyonu arttırmıştır.

Türkiye'nin Avrupa Birliğine uyum sürecinde; 2005 yılı sonu itibariyle 2001 yılına göre Türk Bayraklı Gemilerin tutulmasında % 40 oranında azalma sağlanacağı taahhüt edilmiştir. 2001 yılında % 24.5 olarak gerçekleşen alıkoyulma oranıyla kara listede yerini alan Türk Deniz Filosu 2005 yılında % 5.22 ve 2007 yılında % 4.87 gibi alıkoyulma oranıyla çok iyi bir performans sergileyerek gri listeye geçmiştir. (DTO, Denizcilik Sektör Raporu 2007).

Türkiye Paris Mutabakat Zaptına göre yüksek risk kategorisindeki yerini hızla sonlandırarak “orta dereceli riskli gemiler” grubuna inmiştir. Konu ile ilgili Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı Avrupa Deniz Güvenlik Kurallarının sektörde daha iyi anlaşılması için önemli adımlar atmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, karayolu eşya taşımacılığında anahtar rol üstlenmektedir. Bununla birlikte karayolu taşıması ve trafik kanunlarında ondan fazla sayıda bakanlık ve otorite yetkili kılınmaktadır. Bu durum planların sağlıklı bir şekilde ortaya konmasında ve faaliyetlerin koordinasyonunda sıkıntılar yaratmaktadır. Bakanlıklar ve kurumlar arasında daha etkin bir koordinasyon ve hızlı karar alma mekanizmalarının sağlanması için yeni bir model oluşturulmalıdır. Ayrıca Bakanlık, nitelikli personelini eğitmeli, pazarı takip edebilecek, lisansları ve teknik standartları izleyebilecek, aynı zamanda da uluslararası ihtiyaca yönelik bir şekilde güçlendirmelidir (Bkz.: *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası Semineri*, 1992).

Karayolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesinde son dönemde çıkarılan düzenlemeler olumlu karşılanmaktadır. Tehlikeli ve tahditli maddelerin taşınması konusunda uluslararası konvansiyonlar dikkate alınırken, dahili taşımacılıkta da bir takım düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Yine bu çerçevede yol güvenliği konusuna öncelik verilmesi gerektiğine ve kaza sayısının Avrupa Birliği ortalamasından 6 kat fazlalığına, yüksek ölüm oranlarına ve ekonomik kayıplara işaret edilmektedir (*Ulaştırma Bakanlığı*, 2008).

Ayrıca; demiryolu eşya taşımacılığında öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesine, hukuki ve kurumsal çerçevede reformlara gereksinim bulunmaktadır. Devletin hizmet sağlayıcı kurumu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryolları'nın (TCDD) kurumsal olarak hukuki pozisyonunun yeniden düzenlenmesine, bu kapsamda demiryollarının limanlara doğrudan bağlantı sağlayacak şekilde modernize edilmesine, böylelikle limanları ve demiryolu ağını uluslararası pazarların malzeme sevkiyatına açacak alt yapı çalışmalarına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

Coğrafi konumu itibarı ile Asya Avrupa enerji koridorunu oluşturan Türkiye'nin, tarihsel süreç içerisinde İpek Yolu güzergâhını da barındırdığı düşünüldüğünde; kendi öncülüğünde dünyanın yeni ekonomik devi olan Çin'den başlayarak Avrupa demiryolu ağına entegre olacak şekilde bir demiryolu hattına öncülük etmesinin, tarihsel olarak da bağlantımız bulunan Güney ve Orta Asya devletlerinden geçerek, ticari ürün ve yolcu taşımacılığı yapmak suretiyle mevcut mal ve insan potansiyelinin harekete geçirilebileceği değerlendirilmektedir.

Havayolu taşımacılığında, devletin resmi taşıyıcı kurumu olan Türk Hava Yolları'nın (THY) hava lojistik pazarındaki rolünü korumaya yönelik mevcut yasa ve idari uygulamalar yeniden ele alınmalıdır. Sefer sayı kotasının doldurulduğu uluslararası terminallerde başka hava yolları ile lojistik nakliyat hususunda ortaklık ve işbirliği yollarının araştırılmasına ve mümkün ise yabancı havayollarının satın alınması ile hava lojistik konularında pazarın arttırılmasına çalışılmasının havayolu taşımacılığının gelişimi dikkate alındığında, ekonomik ve stratejik olarak katma değer sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Havayolu taşımacılığında, stratejik uzun ve orta vadeli planlamalar yapılarak özel sektörün teşvik edilmesi, bu kapsamda kredi açılması, havalimanlarından indirimli faydalanma imkânlarının sağlanması ve vergi teşvikleri gibi usullerin kullanılmasının, Avrupa birliği üzerinden yapılacak sevkiyatlarda Ortadoğu ve Afrika pazarlarına ürün naklini arttırmak açısından kolaylık yaratacağı, bu vesile ile nispeten bakir olan bu bölgelerdeki pazarların ele geçirilmesini kolaylaştırabileceği düşünülebilir.

Türk lojistiğinde yapılan iyileştirici çalışmalar netice itibarı ile zaman içerisinde Türkiye dış ticaretinin artmasına artan oranda fayda sağlayacak ve Avrupa Birliği ile ilişkilerde Türkiye'nin önemi ve değeri daha da artacaktır. Globalleşen dünya

düzeninde bilginin olduğu kadar mal ve hizmetlerde de arz sirkülasyonunun hızlanması ekonomik kalkınmanın ve stratejik değerin artması sonucunu doğuracaktır.

Bu süre zarfında sektörün kaydettiği aşamalar, hem ölçek olarak gelişme kaydetmiş, hem de verilerin yelpazesi genişlemiştir. Bunun yanı sıra sektördeki en büyük gelişme, kara taşımacılığı yapan şirketlerin '*kombine taşımacılık*' yapmaya başlamasıdır. Geçen süre içinde araç filoları büyümüş, depolama alanlarının sayısı ve depolama kapasitesi artmış ve bağlantılı kombine ulaşım yollarının kullanılması lojistik çözümlerin daha geniş yelpazede kullanılarak rekabet açısından avantajlı olmaya başlamıştır. Şirketler depolarda stoklanan ürünlerin tüketim noktalarına kadar olan taşımalarını da hizmet yelpazelerini almaya başlamışlardır.

Bir diğer gelişme de; sektörün insan kaynakları ve teknoloji kullanımında gerçekleşmiştir. Bu husus daha fazla eğitilmiş eleman kullanılması ve firmaların bilgi işlem yatırımı yapması olarak açıklanabilirken; tüm bu gelişmeler Avrupa Birliği sürecinde olan ülkemizin, özellikle ulaştırma ve dış ticaretle ilgili müktesebata uyumunu, en azından lojistik bağlamında kolaylaştıracaktır. Üniversitelerin lojistik ve iletişim sektörlerinde eleman yetiştirmeye başlamış oldukları tarihten itibaren sektöre katılan eğitilmiş personel sayısının artması da, üzerinde çalışılan metotların daha hızlı sonuçlandırılmasına destek sağlamaktadır.

Tüm bunlar yaşanırken sektörde yaşanan rekabetin boyutları 2007 yılı itibarıyla yurtiçinde 147 şirketin yer alması, pazarda çok sayıda taşımacı, lojistik, forwarder ve depolamacılar arasında küçük paylaşması söz konusudur. Fakat büyük rekabet olmamasının sebebi olarak büyük şirketlerin potansiyellerinin henüz % 2'sini kullanıyor olması gösterilebilir.

Dış ticaret politikaları bağlamında Avrupa Birliğinin de önem verdiği konulardan olan ulaşım ağı genişliği ve güvenliği ve aynı zamanda hızlı lojistik sektörünün genişleyen saha avantajı için önemlidir. Karayolu Taşımacılığı Yolcu ve yük taşınması olarak iki alanda hizmet sağlayan Karayolu Taşımacılığı en sağlam halka olarak göze çarpmaktadır (DTM, 2000; Özkan, 2008).

Bu alanda 2006 yılında en çok sorun olan Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliğinin getirdiği mali şartların yarattığı problemlerdir. Yetki belge ücretinin yüksek meblağda olması, (200.000.- TL ve 300.000.- TL)'lik asgari ödenmiş sermaye şartları gibi uygulamalardan büyük yara alınmıştır. Bu belgeye sahip 400 civarında şirket vardır ki bunlara nakliye komisyoncuları ve acenteleri de dahildir. (Lojistik Sektöründe Farklı Uygulamalar, 2008; Özkan, 2008).

Avrupa Birliği üyeliği yolunda ilerlemek isteyen Türkiye için hava ve deniz taşımacılığı geliştirilmesi gereken sahalarda yer almaktadır. Türkiye; 450 milyon nüfuslu Avrupa Birliği bölgesinin lojistik üssü olmaya aday olabilecek konumdadır. Özellikle üç tarafı denizlerle kaplı olan Türkiye'nin deniz taşımacılığının da henüz istenilen oranda gelişmişlik düzeyinde ulaşamaması zayıf yönlerinden biridir ve bu yönde birkaç firma dışında herhangi bir yatırımın yapılmamış olması kısır bir döngü oluşturmaktadır. Bu konumdaki bir ülkenin uluslararası bir limanının olmaması çok büyük bir eksikliklerdir. 2005'te başlayan limanların özelleştirilme süreci halen altyapıdaki problemlerden dolayı devam etmektedir. Özelleştirme sürecinde uygulanan metotların Türkiye'nin uzun vadeli çıkarları yerine gününbirlik sorunların çözümü olarak düşünülmesi neticesinde, elden çıkarılan limanlar uluslararası lojistik birer üs olmak yerine kısa vadeli getiriye yönelik olarak kullanılmaları sonucunu doğurmuştur. Bu hususta gerekirse sermaye ortaklığı da sağlayarak limanların büyütülmesi veya mevcut kapasiteler yeterli ise özellikle ro-ro olmak üzere uluslararası nakliyata açılmasının dış ticaretin arttırılmasında lojistik olarak Türkiye'ye en büyük desteği sağlayacaktır. Deniz yolu ile yapılacak konteynır nakliyatının artması ve Avrupa'nın değişik bölgelerine ro-ro ile taşımacılığın arttırılması, birlik içerisinde kamyon kullanılarak yapılacak nakliyatı minimize ederek hem maliyetten tasarruf sağlanmasına, hem de çevre kirliliğini azaltarak karbon salınımının düşmesine destek verecektir.

Limanlar arası taşıma olanaklarının kısıtlı olması, özel limanların mevcut kapasitelerinin düşüklüğü, limanlardaki hizmet bedellerinin arasındaki farklılıklar bu alandaki sorunlardan başlıca gelenleridir. Hava taşımacılığındaki durum deniz

taşımacılığından farklı değildir. Halen Türkiye'deki birçok ilde hava kargo tesislerinin olmaması temel sorundur.

Avrupa Birliği ile müzakere sürecinin bir parçası olan taşımacılık politikalarının gözden geçirilirken yukarıdaki çerçevede hareket edilmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği yapılan müzakereler sonucunda Türkiye'nin hem Avrupa Birliği ülkelerine ihracatının artması hem de sermaye akışının hızlanması söz konusudur. Üretim bandını Türkiye'de oluşturup ülkemiz üzerinden ihracat yapacak yabancı sermayeli şirketlerin artışı olacaktır. Ayrıca Türkiye, Avrupa ve Ortadoğu arasındaki köprü konumunu güçlendirecek ve bu bölgeler arasındaki ticarete de etkin rol üstlenecektir. Büyüyecek olan ülke ekonomisiyle beraber Türkiye'de Lojistik sektöründe patlama olacağı beklenmektedir. Sektörün normal şartlardaki büyüme oranı %20 iken AB müzakereleri ile beraber %20-%25 arasında ek büyüme yaşaması olasıdır (*AB Sürecinde Lojistik Sektörü*, 2008).

Türkiye'nin son derece stratejik bir noktada ve lojistiğin de merkezi olabilecek bir konumda olduğu dikkati çekmektedir. Gümrük Birliği ile başlatılan AB'ne uyum sürecinde mevzuatımızı daha fazla inceleyip; mümkün olabildiği ölçüde yabancı sermayeler için bürokrasinin işi ağırlaştırmadığı ve zorlaştırmadığı bir ülke profili çizmenin faydası olacaktır. Diğer bir hususta bu müzakereler sonucu Avrupa Birliğindeki lojistik pazarından istenilen düzeyde pay alıp alamayacağımız bir tartışma konusudur (*AB Sürecinde Lojistik Sektörü*, 2008).

Öncelikle lojistik firmalarının yeterli seviyede çalışan kadrosu, bilgi teknolojilerine hakimiyetleri ve üyelikten sonraki girilecek olan pazarda ki hedefleri yolu belirleyecektir. İkincil husus ise mevzuatımız uygunluğuna önem vermemiz gerekliliğidir. Yabancı sermayeyi teşvik edecek ve bunun yanı sıra ülkemizdeki dış ticaret yapan firmaların işleyişlerini kolaylaştıracak düzenlemelerin yapılması temel kriterlerdir. İlk olarak gümrüklerimizdeki sorunları çözmek ve gerekli iyileştirmeleri yaparak başlamak doğru adım olacaktır. Gümrüklerle firmalar arasında otomasyon bağlantılarının sağlanmış olması doğru yoldaki gelişmelerdir (*AB Sürecinde Lojistik Sektörü*, 2008).

Avrupa Birliğine uyum sürecinde alınması gereken önlemler farklı zeminlerde tartışılmakla birlikte konu ile ilgili temel unsurları özetlemekte fayda vardır. Gümrük birliği ile Avrupa Birliği ile uyum sürecinde alınması gereken önlemler Gümrük Birliği ile Türk şirketleri uluslararası arenaya çıkmışlardır. Bu geçiş döneminde stratejik hedefi olan, değişen koşullara uyum gösterebilen, rekabet yükünü sürekli arttıran ve çağdaş kalite standartlarını yakalayan şirketler ayakta kalabilecektir (*AB Sürecinde Lojistik Sektörü*, 2008).

Bu bağlamda, Avrupa Birliğine üyelik aşamasında büyüyen bir dev olan lojistik sektörü avantaj olarak kullanılmalıdır. Sektörün stratejik konumunun vermiş olduğu üstünlüğünü doğru şekilde değerlendirip, Avrupa Birliği üyeliği sonucunda oluşacak ortamdan en karlı şekilde çıkılması gerekmektedir.

Bugün dünya ticaretinin %90'lık bir bölümü deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Dünya ticaretinde ulaşımın ağırlıklı olarak deniz yolu ile sağlanmasına rağmen ülkemiz ve diğer bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde dış ticaretin taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle AB ülkeleri karayollarına olan bağımlılığı azaltmak deniz ve demir yolu taşımacılığına gerekli olan önemi vermek amacıyla 2001 yılında 2010 yılı Avrupa Taşımacılık Politikası adı altında hazırladığı bir proje ile ilk olarak müşteri odaklı bir uygulamaya geçmiştir (DTM, 2007).

Konteyner taşımacılığının (demir ve deniz yolu) son derece önem kazandığı günümüzde Türkiye'nin hâlâ birim değeri yüksek malları karayolu, hammadde ve ihraç değeri düşük malları ise deniz yolunu kullanarak pazarlara ulaştırması, Türkiye'nin önemli derecede rekabet kaybına uğramasına neden olmaktadır.

3.7. Avrupa Birliği Ticari İlişkileri erevesinde Türkiye'nin Dış Ticaretinin Değerlendirilmesi

İhracatın gelecek yıllarda daha büyük artışlar gösterebilmesi konusunda; sektörel ve bölgesel bağımlılığın özümlenmesi önem kazanmaktadır. Türkiye'nin ihracatı, bölgesel olarak %50 Avrupa Birliği'ne bağımlıdır. Bu noktadan hareketle denilebilir ki, ihracatın Avrupa Birliği lkeleri ile birlikte Avrupa Birliği dışındaki ülkelere de yönlendirilmesi gerekmektedir. Böylece tek pazara bağımlılık azaltılarak pazar eşitilmesi sağlanabilecektir.

Türkiye'nin büyüyen dünya ticareti içerisindeki payını artırabilmesi için bazı öncelikleri kabul etmesi gereklidir. Dünya ticaretinde hakim olan bölgesel yoğunlaşmayı göz önüne alarak, yakın bölgesi ile ticari ilişkilerini de geliştirmesi zorunludur.

Türkiye'nin ihracatını artırabilmesi, pazar bulma ve pazara ulaşma sorununun yanı sıra, başka önemli sorunların zmne de bağlıdır. Türkiye'nin pazar yaratabilecek teknolojik bir ekonomik yapıya henüz ulaşamadığı kabul edilirse, mevcut pazarın talebine uygun malı üretebilmesi gerekmektedir. Bu da, pazarlama faaliyetlerinin ve yatırımların yoğunlaştığı sektörlerin incelenmesini gerektirmektedir.

Yatırımların, tekstil ve hazır giyim sektöründe yoğunlaştığı, ancak moda ve markaya dönük yatırımların ön plana çıkmadığı görülmektedir. Bu sektör, dünya ticaretinde oldukça kk bir paya sahipken, bu payı giderek azalmaktadır. İkinci olarak da, yatırımların bu sektörde yoğunlaşması, sektörün kr marjlarını düşürmekte, ayrıca dış piyasalarda ihracatların birbirleri ile rekabet etmesi durumu ile karşılaşılmaktadır. Bu nedenle ihracatın artırılması, yatırımların, teknoloji yoğun ve geleceğin sektörlere yönlendirilebilmesi ile mümkündür. Yatırımların yönlendirilebilmesi, öncelikle bir kaynak sorunudur. Denilebilir ki, mevcut yatırımların teknolojik yapısının yenilenmesi kadar, geleceğin sektörlere yatırım yapılması, Türkiye'nin ihracatının içinde bulunduğumuz yüzyılda teknoloji yoğun ürünler lehine gelişmesi sağlanacaktır.

Dünya ticaretinde önemli paya sahip sektörlerin ve buna bağlı olarak üretimin genişletilmesi açısından, Türkiye'nin ihracatındaki sektörel bağımlılık giderilerek, üretimde sektörel zenginlik de sağlanmalıdır. Günümüzde dünya ticaretinde önemi giderek artan otomotiv sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik eşya sektörlerinde üretim artırılmalıdır.

Türkiye'nin ihracatında; katma değeri yüksek ürünlerin payında, son yıllarda görülen kademeli artışın yanı sıra, orta ve ileri teknoloji gerektiren malların genel ihracat içerisindeki payı da %30'ların üzerine çıkmıştır. Diğer taraftan, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile bütünleşmesi, Avrupa Birliği içi ticaretten daha büyük ölçüde pay alınmasını ve beraberinde üçüncü ülke pazarlarında rekabet gücümüzün artmasında da etkili olacaktır. Bu kapsamda, yabancı yatırımların ülkeye girişinin hızlanması, Türkiye'nin üretim kapasitesinin artması ve ürün kalitesinde iyileşme sağlanması açısından da önem kazanmaktadır.

Son yıllarda, Türkiye'nin dış ticaretinde, yani hem ithalatında bir çeşitlenme görülmekle birlikte, ihracatçı görünen bazı sektörler, büyük ölçüde ithalatçı durumdadır. Ayrıca, Türkiye'nin son yıllarda ihracat için daha yüksek oranda ithalat yapması, Türk Lirasındaki değerlenme ile birlikte, ithal hammadde ve ara mallarının maliyetinin yerli ara malı ve hammaddeye göre düşük kalmasına bağlanmaktadır. Bu nedenlerle, sanayi kesimi, ara malı ve hammadde gereksinimini ithalatla karşılamaktadır. Türkiye'nin dış ticareti, bölgesel açıdan analiz edildiğinde, son yıllarda değişmeyen oranda OECD (dış ticaretin yaklaşık 2/3'ü) ve Avrupa Birliği (dış ticaretin yaklaşık 1/2'si) ülkelere olan bağımlılık dikkat çekmektedir.

İthal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisinden, ihracata dönük sanayileşme stratejisine geçildiği dönem olan 1980'li yılların başından günümüze kadar olan sürede, ara malı ithalatının dış ticaret üzerindeki etkisi, Türkiye'nin sanayileşme stratejisinde yeniden bir değerlendirmeyi gerekli kılmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye'nin dışa açık büyüme modelinde ara malı ve sermaye malı üretimine yönelik sektörel politikalar belirlenmeli ve bu politikalara dayalı ekonomik yapılanma hedef-

lenmelidir. Söz konusu durum, dış ticaretten sağlanacak avantajı, katma değer artışına bağlı olarak artıracaktır.

Türkiye’de sürdürülebilir ihracat artışının gerçekleştirilmesi için, ihracatın az sayıdaki pazara ve sektöre bağımlılığın ortadan kaldırılması, katma değeri yüksek ürünlerin üretilmesi ve ihraç edilmesi, alım gücü yüksek pazarlara yönelmesi gerekmektedir. Türkiye’nin üretim yapısı ve yaratılacak katma değer gibi konular dikkate alındığında, dünya ticaretinde payı giderek artan sektörlerin hedef sektör olarak belirlenmesi gerekmektedir. Söz konusu sektörler; moda ve markaya dönük olmak üzere, tekstil ve hazır giyim sanayi, elektrikli-elektronik makine ve cihazlar sanayi, otomotiv sanayi, makine-imalat sanayi, bilişim sektörü, demir-çelik sanayi ve gıda sanayidir.

Bu bağlamda, ihracatta belirli sektörlerdeki yoğunlaşmayı azaltmak ve dünya ticaretinin yapısı da göz önünde tutularak, yeni sektörlerle yönelmek, dış ticaret açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, dış ticarete pazar çeşitlemesi ve yeni pazarlarda genişleme sağlanmalıdır. Söz konusu durumlar çerçevesinde ihracatın artırılması ve dış ticaret hadlerindeki bozulmaların önlenmesi için, ürün ve pazar çeşitlenmesinin yanı sıra, ekonominin yapısından kaynaklanan makroekonomik dengesizlikler ortadan kaldırılmalı, teknolojik gelişmelerden yararlanmayı sağlayacak yeni yatırımlar yapılmalı, ihracatçılar bilgilendirilmeli, yol gösterilmeli ve dengeli teşvik politikalarıyla desteklenmelidir.

İhracata dayalı sanayileşme stratejisinin başarısı, sermaye ve ara malı üreten endüstrilerin geliştirilmesine bağlıdır. Bu gelişim sağlanamazsa, Türkiye’de dış ticaret açığına ilişkin sorun büyüyerek sürer. Bunu önlemek ve yapısal süreci tersine çevirmek üzere, ara malı ve sermaye malı üretebilecek endüstrilerin gelişimine yönelik politikaların uygulanması gerekmektedir.

SONUÇ

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin önemli bir aşamasını oluşturan *Gümrük Birliği*, aynı zamanda Avrupa Birliği tarihinde ilk defa tam üye olmayan bir ülke ile gerçekleştirilmiş ticari bütünleşme örneği olduğu görülmüştür.

Gümrük Birliği sonrası dönemde, Avrupa Birliği ülkelerinin Türkiye'nin dış ticaretindeki payında önemli bir değişme olmazken, Türkiye'nin ihracatının kompozisyonunda değişme gözlenmiştir. Özellikle, beyaz eşya, otomotiv sanayi gibi katma değeri yüksek ve istihdam sağlayıcı sektörler ağırlık kazanmış ve rekabet gücünde de olumlu gelişmeler yaşandığı tespit edilmiştir.

Türkiye'nin gümrük birliği sonrası geçen sürede kendi müktebesadını Avrupa Birliği'ne uyumlu hale getirme çalışmalarında kat etmiş olduğu yol irdelendiğinde;

Özellikle tarımsal ürünlerin ve bunların işlenmiş mamullerinin üretim depolama ve nakliyesinde uygulanacak usullerle ilgili önemli adımlar atılmış, buğday, mısır gibi temel zirai besin maddeleri ile et, süt gibi hayvansal gıdalar ile bunların işlenmiş ürünlerinde üretim, işleme ve depolama ile ilgili yatırımlar ve projeler faaliyete geçirilmiştir. Mevcut durumda fiyat politikası olarak maliyetlerin dünya ortalamasının üzerinde gerçekleşmesi sonucu ithalat artış göstermiş olmakla birlikte tarım alanlarını korunması, tohumculuğun geliştirilmesi ve özel sektöre verilen işlenmiş tarımsal ürünlere dair kredi teşvikleri Türkiye'nin birliğe tam üyeliği sonrasında da anti dumping vergilerden etkilenme oranını minimize etmeye yönelik tedbirler olarak değerlendirilebilir.

Türkiye, makro ekonomik dengeleri sağlamaştırdığı, yapısal reformları tamamladığı, yabancı sermaye ve teknoloji transferini gerçekleştirdiği takdirde, Gümrük Birliği ortamından optimum faydayı sağlayabilecektir. Yapılan çalışmalar, doğrudan kamu yatırımları yerine, başta orta ve küçük ölçekli işletmelere kredi teşviği

sağlamak şeklinde olmakla beraber, inşası devam eden hidroelektrik santralleri, yenilenebilir enerji kaynaklarına yapılan yap işlet devret modelli enerji yatırımları, kurulmaya çalışılan nükleer santral çalışmaları Türkiye'nin enerji koridoru olmanın yanında alternatif enerji kaynaklarını çeşitlendirme yolunda emin adımlarla ilerlediğini, enerji konusunda dışa bağımlılığını azaltırken, hem enerji maliyetlerini azaltmak suretiyle maliyetleri düşürmeyi hedeflediğini, hem de uluslararası hassasiyetleri dikkate alarak karbon esaslı kaynaklardan temiz enerji alanlarına geçmek suretiyle 12.12.2015 tarihinde imzalanan Paris anlaşması çerçevesinde karbon salınım miktarını düşürmeye çalıştığını göstermektedir. Gümrük Birliği, Türkiye'nin çağdaşlaşma yönünde en temel hedefi olan Avrupa Birliği tam üyelik yolundaki önemli bir kilometre taşı olmakla önem arz etmektedir.

2014-2019 dönemi için Avrupa Komisyonu Başkanı seçilen Jean-Claude Juncker'in programında mevcut on öncelikten birisi Avrupa Birliğinin küresel rolünü güçlendirmektir. Türkiye, katılım müzakerelerinde yaşanan sorunlara rağmen, Avrupa Birliği için önemli bir stratejik ortaktır (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2014).

İmzalanan Gümrük Birliği anlaşmasından sonra, Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkelerine ihracat ve ithalatı sürekli artış göstermiştir. Özellikle ithalat ve ihracatımızın %50'sini Avrupa Birliği ülkeleriyle yapmaktayız. Tam üyelik öncesi veya tam üyelik ile birlikte sağlanacak serbest dolaşımın şekli unsurları tam olarak belli olmamakla birlikte, Türkiye mevcut genç ve dinamik nüfusu, yetişmiş personel sayısı ve kalifiye olmayan insan sayısı ile yaşlanmakta olan Avrupa nüfusuna potansiyel iş gücü olarak destek sağlama kapasitesine sahiptir. Öncelikli olarak uygulanacak vize muafiyeti başlangıç olarak eğitilmiş personel beyin göçüne sebep olma riski taşısa da, ikinci dünya savaşından sonra Almanya örneğini yaşamış bir ülke olarak ikinci ve üçüncü nesillerin entegrasyonunda bir problem oluşmadığı ve hatta sermaye olarak güçlendikleri dikkate alındığında yurtdışında ikamet eden vatandaşların doğru politikalar uygulanması şartı ile ülkeye sosyal ve ekonomik kazançlar sağladığı görülmüştür.

Avrupa Birliğinden olan ithalat miktarımızın sürekli arttığı ve buna paralel olarak gümrük anlaşmasının etkisiyle ihracatımızın da arttığı görülmektedir. Ancak ithalat ve ihracat arasındaki farkın azalmış olmasına rağmen, istenilen düzeyde azalmadığı görülmektedir. Bu da ülkemizde cari açığa neden olmaktadır. Tam müzakere koşullarının sağlanmasıyla ihracat ve ithalat miktarlarının birbirine yaklaşması öngörülmektedir. Bu kapsamda devletin belirlediği sektörlerde sağladığı ekonomik teşviklerin amacına uygun kullanıldığı ve sonuçlarının amaçlara uygun olarak geliştiğinin denetlenmesi ve tespit edilecek aksaklıkların tedavi edici usullerle giderilmesinin ekonomik gelişim, Avrupa Birliği ile ticari rekabet ve mali olarak dış ticaret açığının kapatılması gibi hususlarda destek sağlaması beklentiler arasındadır. Özellikle tarımsal olmak üzere, yerli olarak üretimi ve imalatı mümkün olan ürünlerin kullanımının sağlanması bakımından devletin oluşturacağı kurum ve kurullarca açık ihale usulü ile satın almalar gerçekleştirerek yerli üreticinin teşvik edilmesinin dış ticaret açığında öncelikle kısa vadeli azalma sağlaması, uzun vadede ise üretim usul ver miktarını artırarak istihdam yaratıcı bir etki sağlayacağı bellidir.

Türkiye ekonomisi son otuz yıldan bu yana, hacim olarak genişlediği gibi dış ticarete konu olan ürün çeşitliliği bakımından da gelişmiştir. Yabancı yatırımların artması, ekonominin kesimlerinde kurumsal yapıların oluşturulması, özel sektördeki işletmelerin rekabet gücü kazanması başta olmak üzere Türkiye ekonomisinin gelişiminde AB ile bütünleşme sürecinin ve de bu çerçevede 1996 yılından beri uygulanmakta olan gümrük birliği anlaşmasının önemli rolü olmuştur.

Ancak Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki söz konusu uygulama, henüz tamamlanmamış bir gümrük birliğini ifade etmekte bu da teorik kısımda dile getirilen bir takım kazanımlardan Türkiye'yi yoksun bırakmaktadır. Her şeyden önce İspanya, Portekiz ve Yunanistan gibi ülkelerden farklı olarak Türkiye, tam üyesi olmadığı, dolayısıyla karar mekanizmasında etkin şekilde bulunmadığı bir yapının belirlediği kurallara bağlı kalarak ticaret yapmak durumundadır. Bu durum, Avrupa Birliği ile bütünleşme sürecinde Türkiye'yi, tam üyeliğe bir adım daha yaklaştırmış görünse de Türk dış ticaretinde yıkıcı etkilere yol açmaktadır. Mevcut gümrük birliği uygulaması:

- Türkiye'nin dış ticaret açığını artırmakta,
- Türkiye'deki sanayiinin üretim yapısının Avrupa Birliğinden ithalata bağımlılığını artırmakta,
- Türk dış ticaretinin olası bir yeniden yapılanma durumunda hareket kabiliyetini sınırlandırmakta,
- Üçüncü ülkelerle Avrupa Birliğinin yaptığı serbest ticaret anlaşmaları nedeniyle Türkiye'deki işletmelerin özellikle de KOBİ'lerin rekabet gücünü zayıflatmaktadır.

Türkiye ekonomisinin, bu ve benzeri olumsuz etkilere karşı koyabilmesi için Avrupa Birliğine üyelik sürecinde ve bundan bağımsız olarak, sanayileşme sürecinde bazı çabaları ortaya koyması gerekmektedir:

- Kurumsal ve hukuki yapısını uluslararası ekonominin ve Avrupa Birliğinin yapısına uyarlamalıdır.
- Avrupa Birliği ile tam üyelik müzakerelerini kısa süre içinde sonuçlandırmalıdır,
- Gümrük Birliği Anlaşması'nın koşullarında düzenlemeye gitmelidir.

Dünyanın en güvenli pazarlarından biri olması sebebiyle Avrupa bölgesi Türkiye'nin hep odak noktası olmaya devam edecektir. Fakat gümrük birliği uygulamaları yoluyla Türkiye ekonomisinin üretim kapasitesinin Avrupa Birliğine bağımlı hale gelmesinin ve Türk dış ticaretinin de ithalata kaymasının önüne geçilmesinde fayda olacaktır.

Türkiye'nin ihracatı, bölgesel olarak Avrupa Birliği'ne bağımlı durumdadır. İhracatın Avrupa Birliği ülkeleri ile birlikte Avrupa Birliği dışındaki ülkelere de yönlendirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla tek pazara bağımlılık azaltılarak pazar çeşitlenmesi sağlanabilecektir. Türkiye'nin büyüyen dünya ticareti içerisindeki payını

artırabilmesi için Dünya ticaretinde hakim olan bölgesel yoğunlaşmayı göz önüne alarak, yakın bölgesi ile ticari ilişkilerini de geliştirmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği, Türkiye'nin üyeliğini tamamlamak suretiyle, kendi kültürüne en yakın bir toplumun nüfusu, bilgi ve işgücüne sahip olarak geleceğini devam ettirme konusunda avantaj elde edeceği gibi, globalleşen dünya düzeninde birleşik Avrupa hayalinin devam ettirilmesinde demografik güç olarak da mevcut kıta Amerika ve yeni oluşan Rusya-Çin ittifakı karşısında küresel gücünü arttırmak suretiyle birliğin dinamizmini ve iç yapısını da kuvvetlendirmiş olacaktır. Türkiye ise artan nüfusun işgücü potansiyelini kullanmak, kültürel geçişlerin kolaylaşması yönünde kendi açısından da kazanç elde etmek, mevcut coğrafi konumunu en iyi şekilde değerlendirmek suretiyle ekonomik gücünü arttırmaya imkân bulacaktır.

KAYNAKLAR

- AKAT, Ö. (2001). Uluslararası Pazarlama. Bursa: Ekin Kitabevi, s.65.
- AKAT, Ö., (2008), Uluslararası Pazarlama Karması ve Yönetimi Örnek Olaylar, 7. Basım, Bursa, Ekin Basın Yayın Dağıtım, s.202.
- AKÇAY, B. (2008). Avrupa Birliği'nin Ekonomik Kriterleri ve Türkiye. Maliye Dergisi, Sayı: 155, Temmuz-Aralık, 11-38.
- ALKİN, E. (1990). Uluslararası Ekonomik İlişkiler. İstanbul: Filiz Kitabevi, s.21.
- ASLAN, A. ve KULA, F. (2008). "Dış Ticaret Serbestisinin Türk İmalat Sanayi Fiyat Maliyet Marjları Üzerindeki Etkisi" İTÜ Sosyal Bilimler Dergisi. Sayı 13, 175-192.
- ATABEY, A., SARAÇ, T.B. ve DEVELİ, A. (2006). Dış Ticarete Giriş Ders Notları. İstanbul: Atlas Kitabevi, s.8-10.
- Avrupa Birliği Bakanlığı (2014). Türkiye-AB İlişkileri. No: 3, T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, Ankara, 20 s.
- AVRUPA KOMİSYONU İLERLEME RAPORU (2012), http://www.abgs.gov.tr/files/strateji/2012_ilerleme_raporu.pdf, s.58-60, (16.03.2016).
- BABACAN, M. (2011) "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu", s.10, <http://www.lojistikci.com/wp-content/uploads/2011/08/C1-S1-2-M2.pdf>, (15.03.2016).
- BAKİ, B. (2004). Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi. Trabzon: Lega Kitabevi, s.10-15.
- BAŞARAN ÖZDEMİR, F., TÖRENLİ, N. ve KIYAN, Z. (2010). Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticaret İlişkileri Açısından E-Ticaret Modeli ve Düzenleyici

Rejim-Yapı. Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt: 9, No: 2, Ankara, 117-143.

BAYRAKTUTAN, Y., TÜYLÜOĞLU, Ş. ve ÖZBİLGİN, M. (2012). "Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik Endeksi: Kocaeli Örneği" Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt 4, Sayı 3, s.61- 71.

BEDESTENCİ, H. Ç. ve CANITEZ, M. (2004). Dış Ticaret İşlemler ve Uygulamalar, Ankara: Gazi Yayınevi, s.57-102.

BERKSOY, T. (1994). Dış Ticarete Liberalleşme ve İthalat Eğilimleri. İstanbul: İTO Yayınları, s.52-132.

BEYFUSS, J. (1987). "Verimlilik ve İhracat Arasındaki Etkileşim: Dış Ticaret Politikası Açısından Bir Yorum" Verimlilik, İhracat, Kalkınma Sempozyumu, Ankara: MPM Yayını, s.175-176.

BİLİCİ, N. (2004). Türkiye-AB İlişkileri, Seçkin Yayınları, Ankara.

BİRDOĞAN, B., (2004), "Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi" Trabzon, Lega Kitapevi, s.7-10.

BULUT, C. (2006). Ekonomik Yapı ve Politika Analizi, Türkiye Ekonomisi Performans Değerlendirmesi. İstanbul: Der Yayınları, s.71-126.

BULUT, M. (2006). Avrupa Birliği Rehberi. İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 2006-1, İstanbul.

CANBOLAT, İ. S. (2002). Avrupa Birliği: Uluslararası Bir Sistemin Tarihsel, Teorik, Kurumsal ve Jeopolitik Analizi ve Genişleme Sürecinde Türkiye ile İlişkiler. Alfa Yayınları, İstanbul.

CİNGİ, S. (1984). Avrupa Yatırım Bankası. Ankara Ticaret Odası Yayınları, Ankara.

- ÇEKEROL, G.S. ve KURNAZ N. (2011). "Küresel Kriz Ekseninde Lojistik Sektörü ve Rekabet Analizi" Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25, s.53.
- DELOİTTE, (2010). "Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu" T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, Ocak, s.24.
- DOĞAN, S. ve SOYYİĞİT KAYA, S. (2011). Gümrük Birliği Sonrasında (1996-2009) Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Dış Ticaretinin Ülke ve Fasıl Bazlı Yoğunlaşma Analizi. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ekonometri ve İstatistik Dergisi, Sayı: 14, İstanbul, 1-18.
- DTM (2007). Başlıca Ekonomik Göstergeler Mart-Nisan 2007. DTM, Ankara.
- DURUKANOĞLU, N., (2008), Dış Ticaret Dünyası Örnek Olay ve Tablolar, 2. Basım, İstanbul: Beta Basım Yayın, s.601.
- Economics Web Institute, "Imports", <http://www.economicswebinstitute.org/glossary/imports.htm>, (02.03.2016)
- ERTEK, T. (2005). Makroekonomiye Giriş. İstanbul: Beta Yayınları, s.55-130.
- FİNANS EKİBİ, (2008). "Türkiye'de Adım Adım Lojistik", <http://finans.ekibi.net/konu-turkiye-de-adim-adim-lojistik.html>, (16.03.2016).
- FONTAINE, P. (2007). AB Nedir? Avrupa Komisyonu Türkiye Delegasyonu, Avrupa Komisyonu Basın ve İletişim Genel Müdürlüğü Yayınları, Brüksel.
- GENÇ, R. (2009). Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları. Ankara: Detay Yayıncılık, s.78-85.
- GÖRÇÜN, Ö. (2010). Tedarik Zinciri Yönetimi, İstanbul: Beta Basım, s.87-93.
- GÜLEN, K.G. (2011). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, s.156-173.

- GÜLER, B. Ş. (2011). Küreselleşmenin Merkezi Aktörlerden Biri Olarak Avrupa Birliği). Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt: 10, No: 2, 47-62.
- GÜLLÜ, İ. (2015). Türk Dış Ticaretinin Serbestleştirilmesi Bağlamında Türkiye-AB Gümrük Birliği Uygulamasının Rolü: Teorik Bir Bakış. Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Yıl: Ekim 2015, Cilt-Sayı: 8(4), 159-175.
- GÜNDÜZ, O. ve ESENGÜN, K. (2007). Gümrük Birliğinin Türkiye'nin Avrupa Birliği (15) ile Dış Ticareti Üzerine Etkileri. GOÜ Ziraat Fakültesi Dergisi, 24 (1), 43-49.
- GÜRSOY, Y., (2005), Dış Ticaret İşlemleri, Ekin Kitabevi, Ankara, s.30-31.
- HANÇERLİOĞLU, O. (1993). Ekonomi Sözlüğü. İstanbul: Remzi Kitabevi, s.62.
- HATİPLER, M. (2012). Türkiye-AB Gümrük Birliği Antlaşması ve Antlaşmanın Türkiye Ekonomisine Etkileri. Akademik Bakış Dergisi, Sayı: 29 (Mart-Nisan), İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi Türk Dünyası Kırgız-Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat, Kırgızistan, 1-14.
- HEPAKTAN, C. E. (2008). Türkiye'nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları. DEÜ İİBF İktisat Bölümü 2. Ulusal İktisat Kongresi (20-22 Şubat), İzmir, 22 s.
- <http://www.utikad.org.tr/pdf/Loiistikuskavrami.pdf>, (03.03.2016)
- İTO. (2010). Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. İstanbul: İTO Yayınları, s.2-38.
- KARACAN, S. ve KAYA, M. (2011). Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme. Kocaeli: Umuttepe Yayınları, s.46.
- KARAGÜL, M. ve İLTER, B. (2010). Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi Teori ve Uygulama. Ankara: Nobel Yayıncılık, s.14-125.

- KARLUK, R. (1998). Uluslararası Ekonomi. İstanbul: Beta Yayınevi, s.2-33.
- KARLUK, R. (2002). Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta Yayınları, İstanbul.
- KARLUK, R. (2003). Uluslararası Ekonomi Teori ve Politika. İstanbul: Beta Basım Yayım, s.72-80.
- KAYABAŞI, A. (2010). "Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme" İstanbul Ticaret Odası Yayınları, s.35-36, 72-73.
- KAYNAK, M. (2005). Kalkınma İktisadı. Ankara: Gazi Kitabevi, s.86.
- KAZGAN, G. (1997). İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, s.50-170.
- KAZGAN, G. (2009). Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, s.70-163.
- KEMER, B. (2005). Dış Ticaret Teknikleri Teori-Uygulama, İstanbul: Alfa Aktüel Yayınları, s.45-128.
- KESKİN, M.H. (2006). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi. Ankara: Nobel Yayınları.
- KESKİN, M.H. (2008). Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi: Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- KILIÇ, M. (2010). Avrupa Birliğine Uyum Sürecinde Türk Tarım Hukuku: Mevcut Durum, Son Gelişmeler ve Yaklaşımlar. Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt: 9, No: 2, 67-92.
- KOBAN E. ve KESER Y., (2007), Dış Ticarete Lojistik, 1. Basım, Ankara, Baran Matbaacılık, s.6-7.
- KOBU, B. (2008). Üretim Yönetimi. İstanbul: Beta Yayınevi, s.201-202.

- KÖYLÜ, K. (2014). Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Dünü, Bugünü ve Yarını. (Doç. Dr. Metin Aksoy ile Röportaj) Avrupa Birliği Türkiye İlişkileri Çıkmaz Sokakta mı? Akademik Perspektif, Yıl: 1, Sayı: 1 (Kasım), 37-38.
- KÜLCÜ, Ö. (2006). Küreselleşme Sürecinde Avrupa Birliği'nde Belge Yönetimi Uygulamaları ve Türkiye. Bilgi Dünyası 7(2), 202-229.
- MORGİL, O. (2003). Türkiye-Avrupa Birliği Ekonomik İlişkileri. G.Ü. İ.İ.B.F. Dergisi (I), Ankara, 103-116.
- MÜSİAD. (2010). (Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği), "Lojistik Sektör Raporu 2010" İstanbul, s.47-50.
- MÜSİAD. (2013). Lojistik Sektör Raporu 2013. İstanbul, s.39-70.
- OLALI, H. (1975). Dış Ticaret Teorileri ve Politikası. İzmir: Ege Üniversitesi İİBF Yayını, s.22.
- ONUNCU KALKINMA PLANI (2014-2018). http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalkinma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu_Kalk%C4%B1nma_Plan-%C4%B1.pdf, (19.03.2016).
- ONURSAL, E. (2000). Ulusal ve Uluslararası Ticari Kurallar ve Uygulama. İstanbul: Üysen Yayınları, s.29.
- ORHAN, Z.O. (2003). Dünyada ve Türkiye 'de Lojistik Sektörünün Gelişimi. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, s.94.
- ÖZTÜRK, A. ve SEZGİLİ, K. (2002). "Dış Kaynaklardan Yararlanmanın Yeni Bir Rekabet Stratejisi Olarak Kullanılması ve Uygulama Süreci" Uludağ Üniversitesi İİBF Dergisi. Cilt.21, Sayı.2, 127-142.
- ÖZTÜRK, N. (2009). Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama. Ankara: Palme Yayıncılık, s.50-69.

- PARASIZ, İ. (1998). Makro Ekonomik: Teori ve Politika. Bursa: Ezgi Kitabevi, s.86-87.
- SABUNCU, B. (2009). Dış Ticaret İşlemleri. Bursa: Ekin Yayınları, s.74-110.
- SAVAŞ V., (1978), İktisat Politikasına Giriş, İİTİA Nihat Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yay., No:301/528, İstanbul, s.313.
- SERİN N., (1981), Kalkınma ve Dış Ticaret: Az Gelişmiş Ülkeler ve Türkiye Yönünden, 3. Baskı, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Yayın No: 463, s.35.
- SERİN, S. (2001). "Dış Ticaret ve Dış Ticaret Politikası" Türkiye Ekonomisi Sektörel Analizi (Ed. A. Şahinöz). Ankara: İmaj Yayıncılık, s. 40-54, 35-306.
- SEVAL, B. (1985). Uluslararası Ticaret ve Kambiyo. İstanbul: İnterbank Uluslararası Eğitim Müdürlüğü Yayınları, s.14-15.
- SEYİDOĞLU, H. (2001). Uluslararası İktisat. İstanbul: Güzem Yayınları, s.13-30, 435.
- SEYİDOĞLU, H. (2002). Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlüğü, İstanbul: Güzemcan Yayınları, s.277.
- SEZGİN, Ş. (2009). "Türkiye'de 1990-2006 Yılları Arasında Dış Ticaret-Ekonomik Büyüme İlişkisi" Kırgızistan Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 22, s. 175-190.
- SOĞUK, H. (2008). Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri, İstanbul: İKV Yayınları, No: 159.
- SÜSLÜ, T. (2004). Batılılaşma Hareketi ve AB-Türkiye Bütünleşmesi. Piramit Yayıncılık, Ankara.
- ŞANLI, C. (1996). Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları. İstanbul: Beta Yayınları, s.23.

- T.C. Ekonomi Bakanlığı, <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=tarihce>, (17.03.2016).
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2014). Connecting to Compete 2014. Ankara: RYKGM-Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi. http://risk.gtb.gov.tr/data/52c5898e487c8eca94a7c695/2014_04_07_424_Lojistik%20Performans%20Endeksi%202014.pdf, (19.05.2014).
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. Orta Vadeli Program (2013-2015), 2016, <http://www.bumko.gov.tr/TR,42/orta-vadeli-program.html> (19.05.2014).
- T.C. Ulaştırma Şehircilik ve Haberleşme Bakanlığı (2014), Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi, Ankara, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TMKDG/tr/doc/20150106_122025_64574_1_64896.pdf, s.22-24, (14.03.2016)
- TAŞKIN, E. ve DURMAZ, Y. (2012). Lojistik Faaliyetler. Ankara: Detay Yayıncılık, s.78-83.
- TAŞPOLAT, A., (1983), "Dış Ticarete Ait Genel Bilgiler", İ. Ü. İktisat Fakültesi Araştırma Merkezi İthalat ve İhracat Uygulama Elemanı Yetiştirme Programı, s.13.
- TDK, Büyük Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr>, (18.03.5016)
- TEKİNALP, G. ve TEKİNALP, Ü. (2000). Avrupa Birliği Hukuku, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul.
- TEMİZ, D. (2009). Gümrük Birliği ile Birlikte Türkiye'nin Dış Ticaretinde Yapısal Değişimler Oldu mu? Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt: 8, No: 1, 115-138.
- TEZER Ö., (1989), Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü, Ankara, Versoy Yayınları, s.63.

- TİMUR N., (1998), Sanayi İşletmelerinde Lojistik Faaliyetlerin Organizasyonu, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, s.7-10.
- TOBB, (2012). "Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011" Haziran.
- TOBB. (2013). "Ekonominin Büyüyen Dinamiği Lojistik", <http://haber.tobb.org.tr/ekonomikforum/2013/11/008-019.pdf>, S.21-22, 63-64,(18.03.2016).
- TOMANBAY, M. (2001). Dış Ticaret Rejimi ve İhracatın Finansmanı. Ankara: Hatipoğlu Yayınları, s.47.
- TÜİK, [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4"&_HYPERLINK](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4)
- TÜİK, http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4"ust_id=4, (16.03.2016)
- TÜİK, http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12_HYPERLINK,
- TÜRKİYE SİNAİ KALKINMA BANKASI (TSKB). 2009 Sektör Raporu
- TÜSİAD (2003). Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Gümrük Birliği'nin Dış Ticarete Etkileri, Yayın No: 264, İstanbul.
- TÜSİAD (2012). Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları. İstanbul: TÜSİAD Yayınları.
- UÇAK, H. ve ARISOY, İ. (2011). "Türkiye Ekonomisinde Verimlilik, İhracat ve İthalat Arasındaki Nedensellik İlişkisinin Analizi" Ege Akademik Bakış. 11, Sayı 4, 639-651.
- ULUATAM, Ö., (1980), Makro İktisat, S Yayınları, Ankara, s.170.
- UTKULU, U. (2005). Türkiye'nin Dış Ticareti ve Değişen Mukayeseli Üstünlükler. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 83 s.
- UTKULU, U. (2005). Türkiye'nin Dış Ticareti ve Değişen Mukayeseli Üstünlükler. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, s.3-4, 110-130.

- UYAR, S. (2001). Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri. Dış Ticaret Dergisi, Sayı: 20, Ankara.
- UYSAL, C. (2001). Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler. Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi (1), 140-153.
- YARDIMCIOĞLU, M., Kocamaz, H. ve ÖZER, Ö. (2012). "Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetleme Yöntemleri" II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu, 1-2 Ekim, s.256.
- YILMAZ, N. (2008). Avrupa Birliği Ortak Ticaret Politikası ve Türkiye Tarımının Uyumu. AB Uzmanlık Tezi, Tarım ve Köyüşleri Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Ankara, 200 s.
- YÜCEL, M. (2012). "Küresel Ekonomik Kriz ve Lojistik Sektörü Üzerine Etkileri: Türkiye", s.904. <http://iys.inonu.edu.tr/webpanel/dosyalar/1427/file/MustafaYucel.pdf>, (16.03.2016).
- YÜKSELER, Z. ve Türkan, E. (2006). "Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm: Küresel Yönelimler ve Yansımalar" İstanbul: TÜSİAD Koç Üniversitesi Ekonomik Araştırma Forumu Çalışma Raporu, s.23.

ÖZGEÇMİŞ

İstanbul 29 Ağustos 1989 doğumludur. Beykent Üniversitesi Uluslararası Ticaret ile Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi mezunudur. Ayrıca, lisan eğitimi almak üzere bir süre Amerika’da bulunmuştur.

Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalında Yüksek Lisans eğitimini tamamlamaktadır. İngilizce bilmektedir.