

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
TİCARİ DİPLOMASİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DIŞ TİCARETTEKİ BÜROKRATİK
ENGELLERİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNE
ETKİLERİ

Yüksek Lisans Tezi

Erdem İLBEYİ
1370Y55201

İstanbul, 2015

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
TİCARİ DİPLOMASİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DIŞ TİCARETTEKİ BÜROKRATİK
ENGELLERİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNE
ETKİLERİ

Yüksek Lisans Tezi

Erdem İLBİYİ
1370Y55201

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Rana ATABAY

İstanbul, 2015



T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DİŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
Anabilim Dalı TİCARİ DİPLOMASI
yüksek lisans programı 1370455201 numaralı öğrencisi Erdem İLBEHİ
nın "DİŞ TİCARETTEKİ BÜROKRATİK ENGELLERİN
LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ETKİLERİ"
başlıklı tez çalışması jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ DANIŞMANI : Yrd. Doç. Dr. Liana ATABAY

JÜRİ ÜYESİ : Yrd. Doç. Dr. Muharrem BAYIK

JÜRİ ÜYESİ : Doç. Dr. Ali GÖRENER

İstanbul Ticaret ÜniversitesiEnstitüsü Yönetim Kurulu'nun/...../20....
Tarih,/..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
Tez Onay Sayfası	ii
Özet (Abstract).....	iii
Tablolar Listesi	iv
Şekiller Listesi.....	v
Kısaltmalar	vi-vii
GİRİŞ.....	1

BÖLÜM I

KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE GÖRÜNÜM

1.DIŞ TİCARET KAVRAMI, TARİHÇESİ, DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARET	4
1.1. Dış Ticaret Kavramı.....	4
1.2. Dış Ticaretin Tarihçesi.....	4
1.3. Dünyada Dış Ticaret ve Boyutları.....	6
1.4. Türkiye'de Dış Ticaret ve Boyutları.....	11
2. BÜROKRASİ KAVRAMI, TARİHÇESİ, DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE BÜROKRASİ	13
2.1. Bürokrasi Kavramı.....	13
2.2. Geçmişten Bu Güne Dünyada Bürokrasi ve Kuramsal Bürokrasi Yaklaşımları.....	14
2.3.Tarihten Bu Güne Türkiye'de Bürokrasi	15

3. LOJİSTİK KAVRAMI, TARİHÇESİ, DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ	16
3.1. Lojistik Kavramı	16
3.2. Lojistik Sektörüne Tarihsel Bakış.....	17
3.3. Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Boyutları	18

BÖLÜM II

UYGULAMA, EKONOMİK ETKİ VE RAKAMSAL DEĞERLENDİRMELER

1. DIŞ TİCARET İŞLEMLERİ, DIŞ TİCARETİN ÜLKE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE YILLARA GÖRE DIŞ TİCARET RAKAMLARI	21
1.1. Dış Ticaret İşlemleri.....	21
1.1.1. İhracat İşlemleri.....	21
1.1.2. İthalat İşlemleri.....	23
1.2. Dış Ticaretin Ülke Ekonomisindeki Yeri.....	25
1.3. Yıllara Göre Dış Ticaret Rakamları.....	27

BÖLÜM III

DIŞ TİCARET, BÜROKRASİ, UYGULAMA

1.DIŞ TİCARET VE BÜROKRASİ İLİŞKİSİ VE UYGULAMA

ÖRNEKLERİ	33
1.1. Dış Ticaret ve Bürokrasi.....	33
1.2. Dış Ticarete Uygulamada Karşılaşılan Bürokratik Sorunlar.....	34
1.2.1. Bir İşletmenin Dış Ticaret İşlemi Yapabilir Duruma Gelebilmesi.....	35
1.2.2. Gümrük Sistemine Dahil Olma Süreci.....	36

1.2.3. İhracat İşlemlerinde Kırmızı Hatta Geçen Süreler.....	37
1.2.4. İthalat İşlemlerinde Kırmızı Hatta Geçen Süreler.....	38
1.2.5. Yaşanan Diğer Bürokratik Problemler.....	41
1.2.6. Dış Ticarete Sektörler Bazında Sorunlara Örnekler.....	42
1.2.6.1. Kimya Sektörü Örneği.....	42
1.2.6.2. Gıda Sektörü Örneği.....	43
1.2.6.3. Tekstil Sektörü Örneği.....	44

BÖLÜM IV

LOJİSTİK

1.LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ.....	45
1.1. Türk Lojistik Sektörünün Yapısı ve Boyutları.....	45
1.2. Lojistik Sektörü ve Bürokrasi Sorunları.....	49
1.3. Lojistik Performans Endeksi.....	51
SONUÇ.....	55
KAYNAKÇA.....	57

Dış Ticaretteki Bürokratik Engellerin Lojistik Sektörüne Etkileri

Özet

Bu çalışmada lojistik, dış ticaret ve bürokrasi kavramları incelenmiş, dış ticaretteki bürokratik engellerin lojistik sektörü üzerine olan etkileri araştırılmıştır. Dünyada ve Türkiye’de dış ticaretin boyutları ve çerçevesi çizilmeye çalışılmış, Türkiye’nin dünya ticaretinde ki yeri hakkında bilgiler aktarılmıştır. Dış ticaretin serbestleşmesinin toplumsal refaha fayda sağlayıp sağlamadığı konusunda düşünceler paylaşılmıştır. Dış ticaret ve lojistik gibi sektörlerde yapısal sorunlara dikkat çekilmiş ve yanı sıra dış ticaret işlemlerinde uygulamada karşılaşılan sorunlar belirlenerek örnek olaylarla söz konusu sorunların bürokrasiden kaynaklanan problemlerine dikkat çekilmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde lojistik sektörünün yapısal sorunlarının ve uygulamada karşılaşılan bürokratik engellerin ortadan kaldırabilmeleri ile ilgili görüş ve önerilere yer verilmiştir.

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

Abstract

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

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

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1. Dış Ticaret İstatistikleri (2012-2013).....	11
Tablo 2. Sektörlere Göre Türkiye İthalat ve İhracat Rakamları (2013).....	12
Tablo 3. Ülkelere Göre Dünya İhracat Sıralaması (2005-2014).....	27
Tablo 4. Bölgesel Ülke Gruplarına Göre İhracat Rakamları (2005-2014).....	28
Tablo 5. Avrupa Birliği Ülkelerine Göre İhracat Sıralaması (2005-2014).....	28
Tablo 6. Ülkelere Göre Dünya İthalat Sıralaması (2005-2014).....	29
Tablo 7. Bölgesel Ülke Gruplarına Göre İthalat Rakamları (2005-2014).....	29
Tablo 8. Avrupa Birliği Ülkelerine Göre İthalat Sıralaması (2005-2014).....	30
Tablo 9. Ülkelere Göre Dünya GSYİH Rakamları (2005 – 2014).....	30
Tablo 10. Ülkelere Göre Dünya İstihdam Rakamları (2005 – 2014).....	31
Tablo 11. Ülkelere Göre Dünya İşsizlik Oranları (2005 – 2014).....	31
Tablo 12. İhracat İşlemlerinde Kırmızı Hat İşlem Süreleri.....	37
Tablo 13. İthalat İşlemlerinde Kırmızı Hat İşlem Süreleri.....	39
Tablo 14. Taşıma Modlarına Göre İthalat ve İhracat Rakamları.....	46
Tablo 15. Lojistik Performansı Endeksi Sıralaması.....	53
Tablo 16. Lojistik Performans Endeksi Sıralamasında Yıllara Göre Türkiye.....	54

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No.
Şekil 1. Dünya Ticaret Hacmi (2012-2013).....	7
Şekil 2. Dünya Ticaretinde Bölgeler Göre İhracat (2013).....	8
Şekil 3. Dünya Ticaretinde Bölgeler Göre İthalat (2013).....	9
Şekil 4. Sektörlere Göre Dünya Ticareti (2013).....	10
Şekil 5. Türkiye'nin Son Üç Dönemde Küresel Lojistik Performansı.....	19
Şekil 6. Coğrafi Konum Olarak Türkiye.....	48
Şekil 7. Lojistik Performans Olarak Türkiye.....	48
Şekil 8. Lojistik Performans Görünümü 2014.....	52

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
AB 28	Avrupa Birliği Üyesi Ülkeler
Ar-Ge	Araştırma Geliřtirme
A.B.D.	Amerika Birleşik Devletleri
A.g.e.	Adı Geçen Eser
A.TR	Dolaşım Belgesi
B.D.T.	Bağımsız Devletler Topluluđu
CE	Avrupa Normlarına Uygunluk
CSCMP	Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GİB	Gelir İdaresi Başkanlığı
G. ve O.	
Amerika	Güney ve Orta Amerika
GTİP	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
GTB	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

ITO	Uluslararası Ticaret Örgütü
İTO	İstanbul Ticaret Odası
ISIC Rev 3	Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması Revizyon 3
ISIC	Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması
KEP	Kayıtlı Elektronik Posta
LPE	Lojistik Performans Endeksi
MLY	Milyon
MERSİS	Merkezi Sicil Kayıt Sistemi
MÜSİAD	Müstakil Sanayiciler ve İşadamları Derneği
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği
TAREKS	Dış Ticarete Risk Esaslı Kontrol Sistemi
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
USD	Amerikan Doları
WTO	Dünya Ticaret Örgütü
YY	Yüzyıl
3PL	Üçüncü Parti Lojistik

Giriş

Dış ticaret birbirinden farklı ulusların, birbirlerinin siyasi sınırlarının ötesine geçerek gerçekleştirdikleri ticaretin biçimi olarak tarif edilebilir. Mal ya da hizmetin uluslararası hareketinden doğan haklar ve sorumluluklar olduğu gibi uyulması gereken bir takım zaruri uluslararası norm ve standartlar da söz konusudur. Uluslararası ticarete finans, ödemeler dengesi ve toplumsal alışkanlıklar yönünden bakıldığında ise dış ticaret erbabı için ülkelerin ekonomik, mali ve ahlaki kurallarına da ayrıca uyum sağlama zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Bu şekliyle dış ticarete engeller ya da dış ticaretteki bürokratik engeller olarak karşımıza çıkan kurallar zaman içerisinde toplumların ulusal politikaları çerçevesinde oluşmuştur. Bazı değişikliklere uğramış olsalar da günümüze kadar süre gelmişlerdir. Dış ticaretteki engeller ve bugünkü uygulamalara biraz geriye giderek bakıldığında hem bürokratik engellerin nasıl yönetildiğini hem de geçmişten günümüze gelen bu kavramın nasıl ortaya çıktığını daha net anlamak mümkün olabilmektedir.

Ortaçağ sonuna doğru Avrupa'da başlayan Rönesans hareketleri ulusal monarşilerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Devletlerarası güç savaşları dönemi başlamış, devletlerin ekonomik hayatını dolayısı ile toplumsal hayatı da derinden etkilemiş ve değiştirmiştir. Rönesans döneminde etkili olan Merkantilizm, devletlerin gücünün ancak sahip oldukları değerli madenlerin fazlalığı ile ölçülebileceğini öne sürmüştür. (Öztürk, 2009; 5-10). Coğrafi keşiflerinde gerçekleşmesi ile deniz aşırı ülkelerle ticaret yapabilmek mümkün olmuş ve yeni pazarlara ulaşılmıştır. Dış ticarete dair ilk örnekler bu dönemde ortaya çıkmıştır. İlk dış ticaret engellerinin de bu dönemde geliştiğini söylemek yerinde olacaktır. Güçlü devletler biriken sermayelerinin (değerli maden) ülkelerinden çıkışını önlemek için vergiler ve yasaklarla ithalatı zorlaştırmış ve korumacı politikalar geliştirmişlerdir. Merkantilist politikalar bazı ülkelerin güçlenmesini sağladığı gibi bazı ülkelerin de fakirleşmesine neden olmuştur. Üreten farklı pazarlara açılan ülkeler güçlenmiş gelişmiş, pazar olarak faydalanılan ülkeler ise hem sermaye hem de kaynak kaybına uğramışlardır. Bu durum Fizyokrazi adı verilen bir akımın doğmasına neden olmuştur. Bu akıma göre

ulusların zenginliğinin işe yaramayan madenlerle değil üretim gücü ile ispatlanması gerekmektedir. Daha sonra gerçekleşen Sanayi Devrimi ve Fransız Devrimi ticaret hayatının seyrini tamamen değiştirmiş ve günümüzdeki mevcut şeklini almaya başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşının ardından kalıcı dünya barışının tesisi, kaçınılmaz bir zaruret olarak ortaya çıkmıştır. Barışın kurumsallaşması üzerinde çalışmalar yapılmış bu çalışmalar neticesinde Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası gibi kurumlar ortaya çıkmıştır. Bu kurumlar Bretton Woods kurumları olarak anılmaktadır. Dünya ticaretinin gelişmesi ve ticaret hacminin büyümesi için birçok adım atılmış ticaretin serbestleşmesi için oldukça fazla çalışma yapılmıştır. Bu çabalar sonucu Uluslararası Ticaret Örgütü'nün (ITO) kuruluş müzakerelerine başlanmıştır. Görüşmeler devam ederken belirli malların üzerindeki gümrük tarifelerinde indirim tesis etmek üzere ITO kalıcı olarak işlev kazanana kadar geçici olarak Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) imzalanmıştır. GATT Anlaşması 1947 yılından 1994 yılına kadar dünya ticaretini düzenleyen tek metin GATT anlaşması olmuştur. (GİB, 2009; 5). 1995 yılında GATT yerini Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) bırakmıştır.

Lojistik kavramı ise daha yeni bir kavramdır. Tedarik Zinciri Yönetim Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals-CSCMP) lojistiği şu şekilde tanımlamıştır; *'müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, madde ve malzeme akışı ile bunların depolanmasını, üretimdeki stokları, tamamlanan mamulleri, bunlarla ilişkili hizmetleri ve bilgileri, üretim noktasından tüketim noktasına planlayan, uygulayan ve etkinliği kontrol eden bir süreçtir.'* (Uygun, ve Dölek, 2011; 14).

Lojistik esasen daha çok askeri amaçlara kullanılan, askeri birliklerin ve bu birliklere ait ihtiyaçların savaşta ve barışta şartlara uygun olarak hazır bulundurulması için kullanılan bir destek yöntemidir. Lojistik kavramının ticari alanda kendine yer bulması 1900'lü yılların başlarına rastlamaktadır. Bu dönemlerde lojistikten tarımsal ürünlerin dağıtılması amacıyla faydalanılmaktadır. ABD'nin lojistik kavramının gelişmesine ve hatta keşfine faydası oldukça fazla olmuştur. Seri imalat ve karmaşık

endüstriyel yapı iç pazarda tüketilecek olan miktarlardan daha fazla üretimin ve pazarlama faaliyetlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Pazarlama faaliyetleri sonucu ürünlerin tüketiciye ulaştırılması sorunları yaşanmıştır. Bu problemler lojistik depolama ve dağıtım yöntemleriyle çözümlenmeye çalışılmıştır. Günümüzdeki lojistik kavramının temelleri bu biçimde şekillenmeye başlamıştır (Orhan, 2003; 15-17) .

Lojistik kavramı akademik olarak ilk defa Peter Drucker tarafından 1962’de Fortune dergisi tarafından yayınlanan makalesinde ele alınmıştır. Drucker bu yazıda: *“bizim dağıtım konusunda bildiğimiz Napolyon’un Afrika hakkında bildiklerinden azdır. Orada olduğunu ve büyük olduğunu biliyoruz, ama işte hepsi bu kadar.”* (Orhan, 2003; 10) diyerek lojistik kavramının boyutlarını adeta gözler önüne sermiştir.

Bürokrasi kavramı tarih boyunca çok farklı şekillerde tezahür etmiştir. Bu kavramın dünya üzerinde yaşamış ve yaşayan neredeyse tüm toplumlara ait farklı bir algılanış şekli vardır. Bazı toplumlarda hısım akraba kayırmacılığı olarak görülürken, bazı toplumlarda gereksiz kırtasiyecilik olarak görülmektedir. Bazılarında rüşvet ve yolsuzluk nedeni olarak görülmekteyken, gelişmiş toplumlarda düzenli işleyen kurumların hiyerarşik yönetim biçimi olarak algılanmaktadır. Toplumlara göre farklı anlamlar taşıyan bürokrasi kavramının hangi toplum için neyi ifade ettiği konjonktürel olarak da değişebilmektedir. Fakat bu kavramın tek değişmez özelliği, kavram olarak dinamik olmayan durağan ve soğuk bir yapıya sahip olduğu gerçeğidir.

BÖLÜM I

KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE GÖRÜNÜM

1.Dış Ticaret Kavramı, Tarihçesi, Dünya’da ve Türkiye’de Dış Ticaret

1.1.Dış Ticaret Kavramı

Dış ticareti, basitçe, uluslararası mal ve hizmet ticareti olarak tanımlamak mümkündür. Yurtiçinde yapılan ticaretten farklı olarak dış ticaret kavramı içerisinde mal ve hizmetin uluslararası hareketi bulunmaktadır. Bu hareket neticesinde doğan haklar ve sorumlulukların yanı sıra uyulması zorunlu uluslararası hukuki uygulamalar bulunmaktadır. Dış ticaretin esas unsurları olan mal ve hizmetin bedellerinin ödenmesi, bir ülkeden başka bir ülkeye taşınması veya bir başka deyişle hizmetin sağlanması ve malın teslimi gibi bazı spesifik konular önümüze çıkmaktadır.

Dış ticaretin konuları arasında uluslararası sermaye ve fon transferleri bulunmamaktadır. Bu anlamda yalnızca mal ya da hizmet bedellerinin ödenip ödenmediği konusu, ulusal diğer mevzuatlara da bağlı olarak dış ticaretin konusunu oluşturmaktadır. Dış ticaret, ürün bedellerinin ödenip ödenmemesinin yanı sıra sağlık, toplumsal yaşam ve ulusal güvenlik gibi konularda da ulusal anlamda diğer mevzuatlara bağlı olarak bir takım düzenlemelere göre de şekillendirilebilmektedir.

1.2.Dış Ticaretin Tarihçesi

Ortaçağ ile Rönesans dönemi arası ulusal monarşiler yükselmiş güçlü devletler oluşmaya başlamıştır. Deniz aşırı keşiflerin başlaması ve ulusal güç savaşları, devletlerin ekonomik hayatını derinden etkilemiştir. Bu dönemde güçlü bir devlet olmak, güçlü bir orduya ve donanmaya sahip olmaktan geçmektedir. Tüm bu unsurların bir arada olması da devletlerin güçlü bir ekonomiye sahip olmalarına bağlıdır. Merkantilist düşünceye göre güçlü bir ekonomi devletin sahip olduğu değerli madenler açıklamaktadır (Öztürk, 2009; 5-10).

Coğrafi keşiflerle canlanan ticaret hayatı insanlığın tüm yaşayışını derinden etkilemiştir. Her geçen gün yeni pazarlara ulaşılmış ve daha fazla üretim yapılmaya başlanmıştır. Ticarete başarı sağlayan devletler güçlü bir sermaye birikimine erişmişlerdir. Güçlenen devletlerarasındaki ticaret yarışı uluslararası piyasaların ilk örneklerini oluşturmuştur. Bu dönemde altın ve gümüş gibi değerli madenlerle sermaye birikimi sağlamak isteyen devletler ihracatı teşvik etmekte ve sermaye birikimlerini arttırmak istemektedirler.

Sermaye çıkışını önlemek için ise ithalatı vergiler ve yasaklar yoluyla zorlaştırmakta korumacı bir politika izlemektedirler. Güçlü devletler tarafından pazar olarak kullanılan ve kaynak yetersizliği ile mücadele eden ülkeler çok geçmeden alım güclüğü içerisine girmiş güçlü devletlerde ise enflasyon yükselmeye başlamıştır.

Merkantilist yapının zafiyete uğraması ve fakir devletlerin doğmuş olması yeni bir akımın ticaret hayatına hakim olmasına neden olmuştur. Fransız düşünürlerin öncülük ettiği bu akıma göre çiftçi ve üretici hayatın merkezidir. Bir devletin sahip olduğu zenginliği işe yaramayan madenlerle değil üretim gücü ile ispatlanmalıdır. Fیزیokrasi adı verilen bu akım Merkantilizmin tersine serbest bir ticaret hayatını savunmakta ticareti zenginleşme amacı olarak değil insan ihtiyaçlarının karşılanması için bir araç olarak görmektedir. Bu dönemden sonra gerçekleşen Sanayi Devrimi ve kişi hak ve özgürlüklerini ön plana çıkaran Fransız Devrimi ile dünya ticaret hayatı tamamen farklı bir yöne sürüklenmiş ve günümüze kadar gelmiş olan şeklini almıştır.

18. yy sonlarından itibaren dış ticaret hakkında teorik yaklaşımlar gelişmeye başlamıştır. Bu yaklaşımlardan ilki Adam Smith tarafından ortaya atılmıştır. Smith'in 'mutlak üstünlükler' kuramına göre hangi ürün daha ucuza üretiliyorsa o ürün ihraç edilmeli pahalıya üretilen ürün ise ithal edilmelidir. 19. yy başlarında David Ricardo, Smith'in tanımlarını yetersiz bulmuş ve 'mukayeseli üstünlükler' kuramını geliştirmiştir. Buna göre iki ülke ve iki maldan bahisle bir ülke her iki malın üretiminde bile mutlak üstünlüğe sahip olsa da iki ülke arasında iki ülkenin de kazançlı çıkacağı bir ticaret olabilir (Çelik ve Ekinci, 2010; 1). Bir ülke nispi olarak daha çok etkin olduğu malın üretiminde uzmanlaşmalı ve nispi olarak daha az etkin olduğu malı ithal etmelidir. Bu şekilde iki ülke arasında kârlı bir ticaret gerçekleşmiş olacaktır. (Öztürk, 2009; 16).

19. yy'ın ikici yarısından itibaren Avrupa'da esen liberalizm rüzgârı sonucu ithalat ve ihracat yasakları hafiflemiş ve gümrük vergileri en düşük oranlara indirilmiştir. Fakat kısa bir süre sonra güçlü devletlerin çıkarları çatışmış ve korumacı modele geri dönmüştür. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları bu çıkar çatışmaları neticesinde vuku bulmuştur.

İkinci dünya savaşının ardından kalıcı dünya barışının tesisine çalışılmış ve barışın kurumsallaşmasına ve ülkelerin ayağa kalkmalarına yardımcı olabilmek adına IMF ve Dünya Bankası gibi kurumlar ortaya çıkmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın ardında dünya ticaretinin gelişmesi ve büyümesi adına birçok adım atılmış, ticaretin serbestleştirilmesi için yoğun çabalar harcanmıştır. Bu bir uluslararası ticaret organizasyonu kurulması fikrini doğurmuştur. 'Uluslararası Ticaret Örgütü' adı ile kurulmak istenen bu örgütün kuruluş müzakerelerine devam edilirken, belirli malların üzerindeki gümrük tarifelerinde indirimde bulunulmasını uygulamak amacıyla geçici olarak Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması imzalanmıştır. ITO'nun bir türlü kurulamaması üzerine 'geçici' olarak kabul edilen GATT Anlaşması, imzalandığı 1947 yılından 1994 yılına kadar dünya ticaretini düzenleyen tek metin olmuştur. (GİB, 2009; 5).

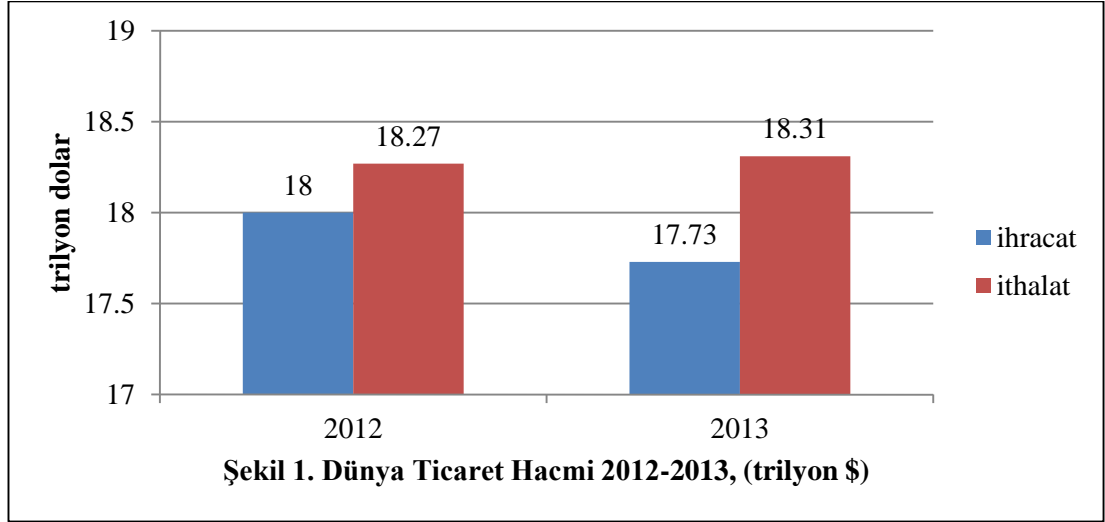
Soğuk savaşın sona ermesinin ardından dünya ticareti hızlı bir globalizasyon sürecine girmiştir. Artan dış ticaret hacmi, teknolojik gelişmeler neticesinde, GATT Anlaşması gelişen ve büyüyen dünya ticaretine cevap veremez olmuş sonucunda Dünya Ticaret Örgütü 1995 kurulmuştur.

Günümüzde dünya ticareti DTÖ'nün belirlediği prensiplere göre şekillenmektedir. GATT Anlaşması'ndan farklı olarak DTÖ bir kurumsal kimliğe sahiptir. GATT Anlaşması yalnızca mal ticaretine dair konuları kapsarken DTÖ, mal ticaretinin yanı sıra hizmet ticareti ve fikri mülkiyet haklarının da uluslararası ticari prensiplerini belirlemektedir.

1.3.Dünyada Dış Ticaret ve Boyutları

Dünya ticareti gün geçtikçe büyümekte ve ürün çeşitliliği artmaktadır. Her geçen gün dünya ticaret sahnesine yeni ürünler ve oyuncular katılmaktadır. İmalat sektörünün

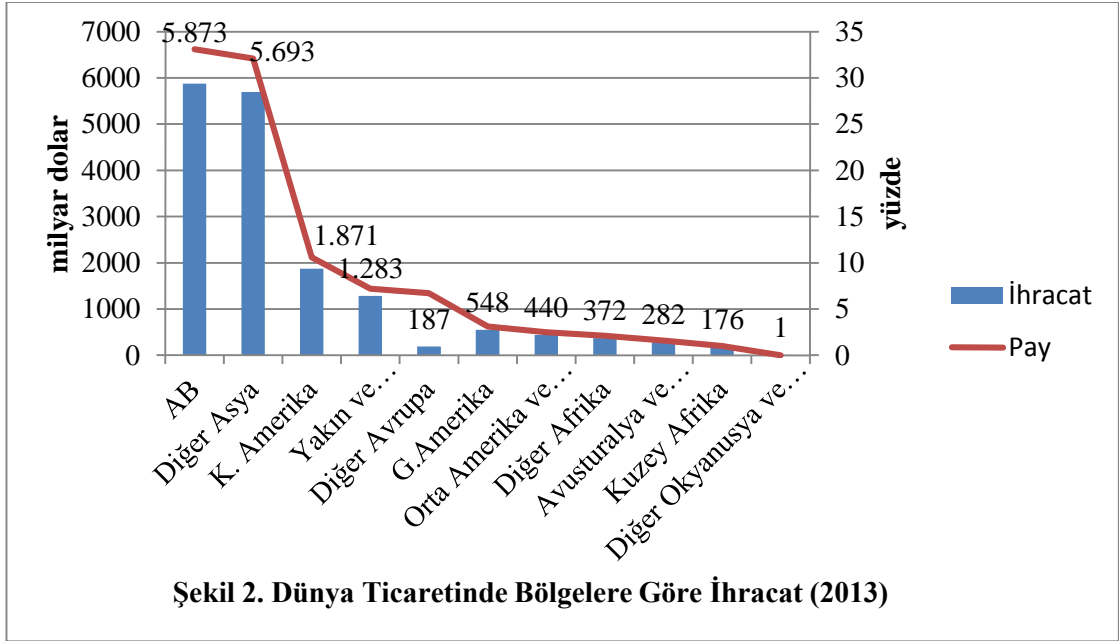
kullandığı ara mallardan sonra en büyük ticaret kalemi tüketim mallarıdır. Teknolojinin gelişmesi ile ileri teknoloji tabanlı yeni ürünler üreten devasa işletmeler ticaretin ve üretimin makro düzeyde gerçekleştirilmesi gerekliliğini keskin bir biçimde ortaya koymuşlardır. Bu anlamda ölçek ekonomileri yaratmışlar ve devletlerden daha büyük sermaye birikimine sahip olmuşlardır. Günümüzde gelişmiş ülkeler girişimcileri yeni ürünler, yeni yazılımlar üretmeleri ve fark yaratmaları için desteklemekte ve bu amaçlarla kurulan şirketler kaynaklarının önemli bir bölümünü Ar-Ge laboratuvarlarına aktarmaktadırlar. Dünya ticaretinin boyutları rakamsal olarak ele alındığında daha net anlaşılabilir. Şekil 1’de dünya ticaret hacmi gösterilmiştir.



Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, **2012-2013 Döneminde Dış Ticaret**, Ankara, 2015; 1.

Dünya ticareti 2012 yılı ihracat işlemleri bazında 18 trilyon dolar, ithalat işlemleri bazında 18.27 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında toplam dünya ticaretinin 36.27 trilyon dolar olduğu görülmektedir. 2013 yılına gelindiğinde ihracat işlemleri % 1,5 oranında gerilemiş ve 17.73 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalat işlemlerinde ise % 0,2 oranında bir artışla 18.31 trilyon dolar olduğu görülmektedir. 2013 yılında toplam dünya ticaret hacmi 36.04 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012 – 2013 yılları arasında dünya ticaret hacminde % 5 oranında bir daralma görülmektedir.

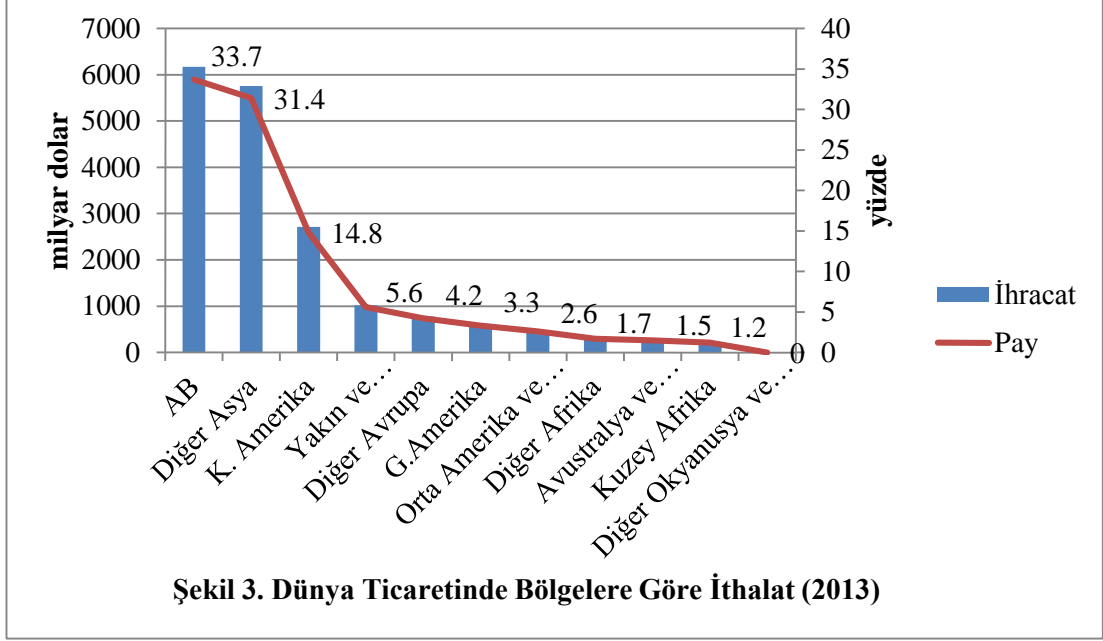
Şekil 2’de dünya ticaretinin bölgelere göre ihracat dağılımı gösterilmiştir.



Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, **2012-2013 Döneminde Dış Ticaret**, Ankara, 2015; 16

Dünya ticaretinde bölgelere göre ihracat rakamlarına bakıldığında, Avrupa Birliği 5.873 milyar dolar ile % 33,1, Diğer Asya 5.693 milyar dolar ile % 32,1, Kuzey Amerika 1.871 milyar dolar ile % 10,6, Yakın ve Orta Doğu 1.283 milyar dolar ile % 7,2, Diğer Avrupa 187 milyar dolar ile % 6,7, Güney Amerika 548 milyar dolar ile % 3,1, Orta Amerika ve Karayipler 440 milyar dolar ile %2,5, Diğer Afrika 372 milyar dolar ile % 2,1, Avustralya ve Yeni Zelanda 282 milyar dolar ile % 1,6, Kuzey Afrika 176 milyar dolar ile % 1 ve Diğer Okyanusya ve Kutup Bölgeleri 1 milyar dolar tutarında ve %1 oranında ihracat gerçekleştirmiştir.

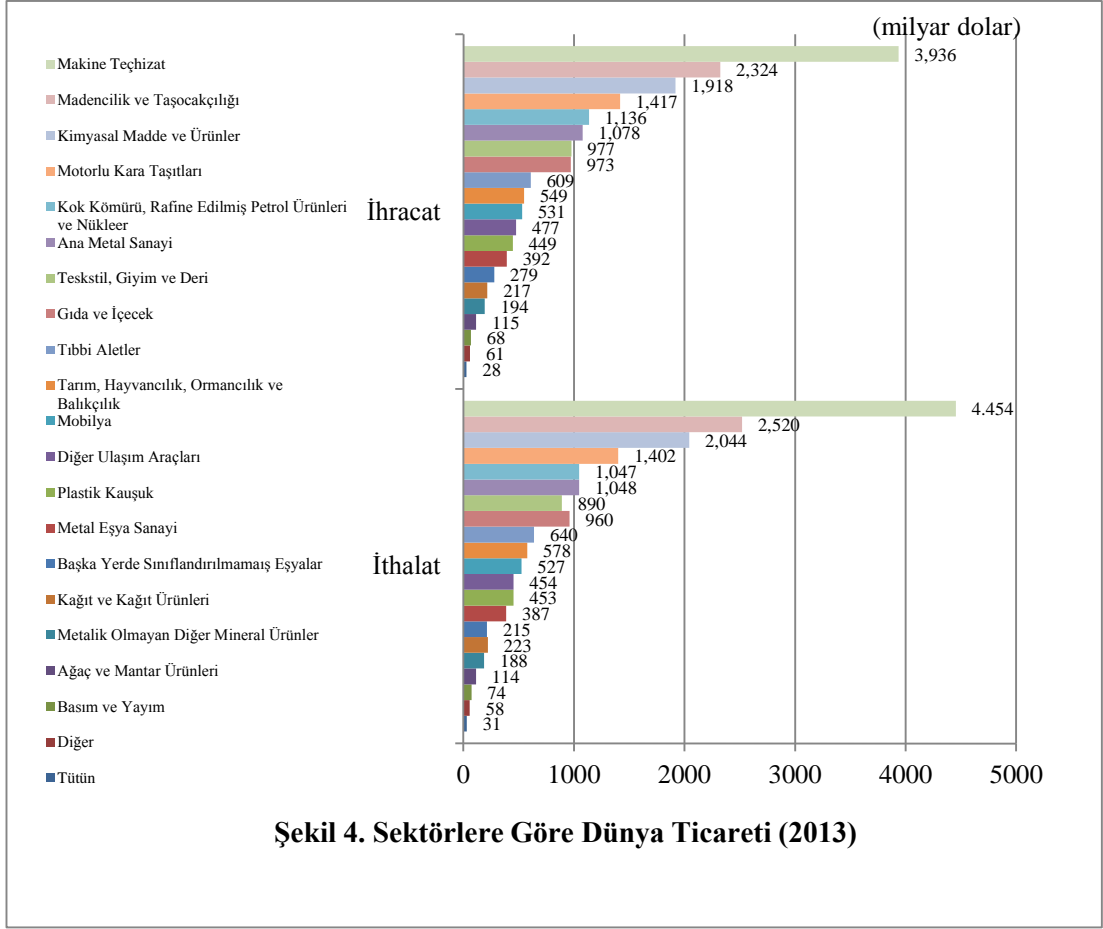
Şekil 3'te dünya ticaretinin bölgelere göre ithalat dağılımı gösterilmiştir.



Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, **2012-2013 Döneminde Dış Ticaret**, Ankara, 2015; 17

Dünya ticaretinde bölgelere göre göre ithalat rakamlarına bakıldığında Avrupa Birliği 6.173 milyar dolar ile % 33,7, Diğer Asya 5.753 milyar dolar ile % 31,4, Kuzey Amerika 2.712 milyar dolar ile % 14,8, Yakın ve Orta Doğu 1.016 milyar dolar ile % 5,6, Diğer Avrupa 776 milyar dolar ile % 4,2, Güney Amerika 601 milyar dolar ile % 3,3, Orta Amerika ve Karayipler 475 milyar dolar ile % 2,6, Diğer Afrika 312 milyar dolar ile % 1,7, Avustralya ve Yeni Zelanda 267 milyar dolar ile % 1,5, Kuzey Afrika 216 milyar dolar ile % 1,2 ve Diğer Okyanusya ve Kutup Bölgeleri 5 milyar dolar tutarında ve %1 oranında ithalat gerçekleştirmiştir.

Şekil 4'te sektörlere göre dünya ticaret rakamları belirtilmiştir.



Şekil 4. Sektörlere Göre Dünya Ticareti (2013)

Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2012-2013 Döneminde Dış Ticaret, Ankara, 2015, s.13

Şekil 4'te yer alan sektör sınıflandırmaları yapılırken ISIC Rev 3 sınıflandırılması temel alınmıştır (GTB, (2013). 2012-2013 Döneminde Dış Ticaret; 12).

Makine ve teçhizat, madencilik ve taş ocakçılığı, kimyasal madde ve ürünler, motorlu kara taşıtları, kok kömürü rafine rafine edilmiş petrol ürünleri. Bu sektörler toplam 1 trilyon doların üzerinde ihracat gerçekleştirmişler ve 2013 yılında ilk beş sektörünü oluşturmuşlardır. Bu hacim % 60 civarında bir oranı anlatmaktadır.

İlk beş sektör ayrı ayrı değerlendirildiğinde 3,9 trilyon dolar ile makine ve teçhizat sektörü toplam dünya ihracatın % 22'sini, Madencilik ve taş ocakçılığı sektörü 2.3 trilyon dolar ile toplam ihracatın % 13,1'ini, 1.9 trilyon dolar ile kimyasal madde ve ürünler sektörü toplam ihracatın % 10,8'ini gerçekleştirirken, 1,4 trilyon dolar ihracat ile motorlu kara taşıtları sektörü % 8 oranında, 1.1 trilyon dolar ihracat ile kok

kömürü rafine edilmiş petrol ürünleri sektörü toplam dünya ihracatının % 6,4'ünü gerçekleştirmiştir.

İlk beş sektör ayrı ayrı değerlendirildiğinde, 4.4 trilyon dolar ile makine ve teçhizat sektörü toplam dünya ithalatının % 24'sini, Madencilik ve taş ocakçılığı sektörü 2.5 trilyon dolar ile toplam ithalatının % 13'ünü, 2 trilyon dolar ile kimyasal madde ve ürünler sektörü toplam ithalatının 10,9'ini gerçekleştirirken, 1.4 trilyon dolar ile motorlu kara taşıtları sektörü % 7 oranında, 1 trilyon dolar ithalatının ile kok kömürü rafine edilmiş petrol ürünleri sektörü toplam dünya ithalatının % 5,4'ünü gerçekleştirmiştir.

1.4.Türkiye’de Dış Ticaret ve Boyutları

Tablo 1. Dış Ticaret İstatistikleri (2012-2013)

	2012 (milyon \$)	2013 (milyon \$)	Değişim (%)
İhracat	152.461	151.802	0
Altın İhracatı	16.325	6.998	-57
Enerji İhracatı	7.708	6.724	-13
İthalat	236.545	251.661	6
Altın İthalatı	8.529	16.234	90
Enerji İthalatı	60.117	55.917	-7
Dış Ticaret Hacmi	389.006	403.463	4
Dış Ticaret Dengesi	-84.083	-99.858	19
Enerji Dışı Denge	-31.674	-50.666	60
İhracat/İthalat (%)	60 %	60 %	

Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, **2012-2013 Döneminde Dış Ticaret**, Ankara, 2015; 21

2012 ve 2013 yılları arasında ki rakamlar esas alındığında Türkiye’de ihracat 2013 yılında 2012 yılına göre 152.4 milyar dolardan 151.8 milyar dolara gerilemiştir. Değişim oranı 0,004’tür. Altın ihracatı % 57 oranında azalırken, enerji alanındaki ihracat % 13 oranında azalmıştır. 2012 yılında 2013 yılına gelindiğinde toplam ithalat 236.5 milyar dolardan 251.6 milyar dolara yükselerek % 6 oranında artmıştır.

Dünya ölçeğindeki gelişmeler ve 2012-2013 yılları arasındaki değişim göz önüne alındığında Türkiye’de de dünya ticaretine paralel olarak bir gerileme olduğu gözlemlenmektedir. Altın ithalatı % 90 gibi dikkat çekici bir oranda artmış, enerji ithalatı ise % 7 oranında azalmıştır. Dış ticaret hacmi 389 milyar dolardan 403,4 milyar dolara yükselmiştir. İthalat ve ihracat arasında ki farktan kaynaklanan dış ticaret dengesi aşağı yönlü olarak % 19 oranında artmıştır. Enerji dışı dış ticaret dengesi ise yine aşağı yönlü olarak % 60 oranında artmıştır. Aynı dönemde ihracatın ithalatı karşılama oranı ise % 60 düzeyinde gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Sektörlere Göre Türkiye İthalat ve İhracat Rakamları (2013)

Sektör Adı	İthalat milyon \$	Pay %	İhracat milyon \$	Pay %
Tekstil, Giyim ve Deri	10,3	4,1	28,6	18,8 %
Makine ve Teçhizat	43,7	17,4	21,5	14,1 %
Motorlu Kara Taşıtları	19,4	7,7	18,2	12,0 %
Ana Metal Sanayi	33,2	14,0	17,5	11,5 %
Gıda ve İçecek	5,4	2,2	10,7	7,0 %
Kimyasal Madde ve Ürünler	35,5	13,3	7,6	5,0 %
Metal Eşya Sanayi	4,8	1,9	7,1	4,7 %
Plastik ve Kauçuk	5,0	2,0	7,0	4,6 %
Kok Kömürü, Rafine Edilmiş Petrol Ürünleri ve Nükleer Yakıt	18,9	7,5	6,3	4,1 %
Mobilya	3,4	1,4	6,2	4,1 %
Tarım, Hayvancılık, Ormancılık ve Balıkçılık	7,8	3,1	5,9	3,9 %
Metalik Olmayan Diğer Mineral Ürünler	2,0	0,8	4,3	2,8 %
Metalcilik ve Taş ocakçılığı	2,5	1,0	3,9	2,6 %
Diğer Ulaşım Araçları	4,2	1,7	2,3	1,5 %
Kâğıt ve Kâğıt Ürünleri	3,8	1,5	1,9	1,3 %
Tıbbi Aletler	5,1	2,0	0,8	0,5 %
Ağaç ve Mantar Ürünleri	1,4	0,6	0,7	0,5 %
Diğer	44,5	17,7	0,7	0,5 %
Tütün	0,1	0,1	0,5	0,5 %
Basım ve Yayım	0,6	0,2	0,2	0,1 %
Genel Toplam	236,5	100	151,8	100 %

Kaynak: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2012-2013 Döneminde Dış Ticaret, Ankara, 2015; 23-24

2013 ihracat rakamları baz alındığında, Türkiye’de en fazla ihracatı gerçekleştiren sektör 28.6 milyar dolar ile tekstil ve deri sektörü olmuştur. Makine ve teçhizat sektörü 21.5 milyar dolar, motorlu kara taşıtları sektörü 18.2 milyar dolar olarak ihracat gerçekleştirmiştir. 2013 yılında makine ve teçhizat sektörü 47.3 milyar dolar, ana metal sanayi sektörü 35.2 milyar dolar, kimyasal madde ve ürünler sektörü 33.5 milyar dolar ithalat gerçekleştirmiştir.

Ürün grubu olarak 2013 yılı rakamlarına göre mineral yakıtlar, mineral yağlar, bitümenli maddeler ve mineral mumlar 55.9 milyar dolar ile % 23, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler 30.2 milyar dolar ile % 13, Demir ve çelik 18.7 milyar dolar ile % 7, elektrikli makina ve cihazlar 17.7 milyar dolar ile % 7, Motorlu kara taşıtlar, 16.8 milyar dolar ile % 7 oranında en fazla ithal edilen ürün grupları olmuştur. İhraç edilen ilk 5 ürün ise Motorlu kara taşıtları 17 milyar dolar ile % 11, Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler 12.9 milyar dolar ile % 8, demir ve çelik 9.9 milyar dolar ile % 6, elektrikli makina ve cihazlar 9.5 milyar dolar ile % 6, örme giyim eşyası ve aksesuarları 9.2 milyar dolar ile % 6 oranı ile en fazla ihraç edilen ürünler olmuştur. (TÜİK, Fasıllara Göre İhracat [2013]) .

2.Bürokrasi Kavramı, Tarihçesi, Dünyada ve Türkiye’de Bürokrasi

2.1.Bürokrasi Kavramı

Bürokrasi Fransızca bir kelimedir. Fransızca’da ‘bureaucratie’ olarak kullanılmaktadır. Orijinal ifadesiyle ‘devlet memurları iktidarı’ anlamına gelmektedir. Bureau ‘devlet idaresi’ ve cratie ‘iktidar’ kelimelerinin birleşmesi ile meydana gelmiştir (<http://www.etimolojiturkce.com/kelime/b%C3%BCrokraasi>).

Bürokrasi kavramının tarihi ortaçağa kadar uzanmaktadır. İlk defa Fransız iktisatçı Vicent de Gournay (1712-1759) tarafından kullanılmıştır. Kilisenin teşkilatlanması ile birlikte din adamlarının yöneten bir sınıf olarak ortaya çıkmış olması, din adamları bürokrasisini doğurmuştur (Kabaklı, 1976; 13). İlk somut örneği ortaçağda kilise bürokrasisi olarak karşımıza çıkmış olsa da iktidar sahibi tanrıların, kralların ve soyluların hüküm sürdüğü dönemlerde de bürokrasinin varlığından söz etmek

mümkündür. İlk defa ortaçağda bürokrasiden bahsedilebilmesi bu dönemde kilise bürokrasisinin, bürokrasi kavramını kurumsallaştırmış olması ile izah edilebilir.

2.2.Geçmişten Bu Güne Dünyada Bürokrasi ve Kuramsal Bürokrasi Yaklaşımları

Bürokrasi kavramı günümüzde belli işlerin ve işlemlerin gerçekleştirilmesi esnasında gerekli olmayan, anlamsız, hukuki ve yasal bir takım zorlukların çıkarılması anlamında kullanılmaktadır. Bu şekliyle algılanan bürokrasi, gereksiz kırtasiyecilik, hiç bitmeyen bekleme süreleri, imza prosedürleri, herkese eşit davranmama gibi biçimlerde karşımıza çıkmaktadır. Bürokrasi ile birlikte oluşmaya başlayan örgütlenme çarklarının içine çeşitli hısım akraba ilişkileri ve adam kayırma müessesesinin yerleşmesi ve sistemi işletmekle görevli bürokratların çıkar sağlamak amaçlı davranışlar içerisine girmeleri, bürokrasi kavramının bu gün ki şekliyle anlaşılmasına yol açmıştır (MÜSİAD, 2013; 17-19).

Gerçekte kavramsal olarak bürokrasi bir örgütlenme ve yönetim biçimidir. Max Weber bürokrasiyi devlet örgütünün rasyonel ve legal esaslara uygun olarak düzenlenme süreci olarak tanımlamıştır. Max Weber otoriteden yana monokratik yönetim şekli yerine hiyerarşik birimleri, yasal kuralları ve teknik yeterliliğe sahip bürokratları 'ideal tip' olarak tanımladığı bürokrasi kavramının merkezine koymuştur. Max Weber bu bakış açısıyla miras kalan 'soylu' yetkilerine dayanan monokratik bir uygulama yerine akılcı, yasalara ve yetkinliğe dayanan bürokratik yönetim fikrini ileri sürmektedir. Weber'in bu anlayışının Kalvenizm ve Kapitalizm ruhuyla kaynaşmış ve bugünkü modern örgütlenme yapılarını ortaya çıkarmış olduğunu söylemek yerinde olacaktır. (MÜSİAD, 2013; 17-19).

Marksist görüş bürokrasiyi burjuva sınıfının emrinde bir araç olarak görmüştür. İktidar burjuva ilişkilerine işaret ederek bürokrasinin egemen sınıflara bağımlı olduğunu ileri sürmüştür. Zaman içerisinde bürokrat burjuvazi ilişkilerinin sürekli gelişme eğiliminde olduğundan ve bu yolla bazı bürokratların zenginleştiğinden bahseder. (İTO, 2011; 34).

Kapitalist yaklaşım Marksist felsefede bürokrasi konusunda ileri sürülen fikirleri ile paralellik gösterecek bir şekilde kuraların hâkimiyeti denilebilecek başka bir kavramı bürokratismi yaratmıştır. (MÜSİAD, 2013; 17-19).

Liberal görüşçülere göre temel dayanak devleti küçültmektir. Liberalizm, bazı devlet hizmetlerini girişimciler tarafından dizayn edilebilir ve sunulabilir olarak görmekte, yolsuzlukla mücadele etmenin en etkin yolunun da girişimciyi desteklemek olduğunu ileri sürmektedir. Liberal görüşe göre yolsuzluklar aşırı bürokrasiden doğmaktadır (İTO, 2011; 34).

Bürokrasi, gelişmiş sanayi toplumlarında, Weber'in tanımlarında yer verdiği gibi, bir devlet organizasyonudur. Bürokratlar teknik manada yetkin insanlardır. Bürokratların görevi siyasi kararları uygulamaktır. Bu kararların uygulanmasında dikkate alınan tek husus, anayasa ve kamu çıkarıdır. Gelişmiş ülkelerde bürokrasi yolsuzlukların önünde bir sigorta gibi algılanmaktadır. Bu anlamda Fransa, Avrupa'da bürokrasinin vatani ve beşiği olmuştur. Ancak gelişmiş ülkeler arasından yer alsada her ülkenin kendi kültürel ve toplumsal alışkanlıklarına uygun bir takım bürokratik problemlerinin var olduğunu söylemek mümkündür.

2.3.Tarihten Bugüne Türkiye'de Bürokrasi

Türkiye'de İslamiyet öncesi Türk devletlerinden başlamak üzere Türklerin İslamiyet'i kabul etmesinden sonra İslam öğretisi süreci ve fetihlerle gelen imparatorlukların kültürel mozaiklerinin sentezi sonucu oluşmuş bir bürokrasi anlayışı mevcuttur. Osmanlı devlet yönetimi şeklinin padişaha kayıtsız şartsız bağlı kullar (bürokratlar) vasıtasıyla gerçekleşiyor olması bürokrasi kurumunun tek hakiminin padişah olduğunu ortaya koymaktadır. Padişaha bağlı olmakla birlikte Osmanlı bürokrasisinin en üst seviyesi Divanı-ı Hümayun, Veziriazam, diğer vezirler, Anadolu ve Rumeli Kazaskerileri, Defterdar, Nişancı ve Reisü'l Küttap'tan oluşmaktadır. (Güler, 2014; 319-330). İmparatorluğun son dönemlerini incelediğimizde askeri başarısızlıklar ve buna bağlı olarak gelişen ekonomik hayattaki bozulmalar tımar sisteminin zafiyete uğraması, yüzlerce yıllık devlet geleneklerinin yozlaşmasına, bürokrasi kurumunun bozulmasına ve kulların menfaat ilişkilerine girmelerine neden olmuştur. Bu noktadan hareketle bakıldığında

bürokrasi çarklarındaki bozulmaların yabancı tüccarlarla girilen menfaat ilişkilerinin, imparatorluğun çöküşünde azımsanmayacak bir paya sahip olduğu söylenebilir.

Cumhuriyet Osmanlı İmparatorluğu'ndan almış olduğu bu bürokrasi mirası ile yola çıkmıştır. Bu durum ulusal anlamda esen kurtuluş rüzgârlarının etkisiyle bir nebze olsa da dinmiştir. Fakat çok geçmeden tek partili hayata geçilmiş ve tekrar aynı alışkanlıklar nüksetmiştir. Bu dönemden sonra bürokrasi bürokratların dudakları arasına sıkışmış iki kelime olarak kurumsallaşmıştır. Tarih boyunca Türk bürokrasisinde bu alışkanlıkların önüne geçmek isteyen çeşitli olumlu çabalar olsa da aşırı korumacı yaklaşımlarla önlenmiş ve günümüze kadar süre gelen bürokrasi algımız bu şekilde oluşmuştur.

Gündelik hayatımızın içerisinde cereyan eden bazı olaylar, toplumumuz tarafından aynı düzlemde anlaşılma ve yorumlanmaktadır. Şu kadar ki, bazı devlet kurumlarının planlarında sivil toplum kuruluşlarının raporlarında bürokratik sorunlar yakıcı bir şekilde ele alınmaktadır. Türkiye'de bürokrasi kavramı zorluk çıkarma, zamana yayma, işlemleri çabuklaştırmak için çıkar sağlama, hısım akraba kayırma gibi başlıklar altında anlaşılmalıdır. Esası yasalara ve hukuka dayalı bir devlet organizasyonu olan bürokrasi Türkiye'de, ortadan kaldırılması gereken engeller ve uygulamalar olarak algılanmaktadır.

3. Lojistik Kavramı, Tarihçesi ve Dünya'da ve Türkiye'de Lojistik Sektörü

3.1. Lojistik Kavramı

Lojistik klasik Yunanca 'logistikos' kelimesinden türemiş bir kelimedir. 'Hesap bilimi' ya da 'hesaplama yeteneği' olarak tanımlanmaktadır. (Özdemir vd., 2010; 3). Lojistik kavramı daha çok askeri amaçlara kullanılan, askeri birliklerin ve bu birliklere ait ihtiyaçların savaşta ve barışta şartlara uygun olarak hazır bulundurulması için kullanılan bir destek yöntemidir. Lojistik kavramının ticari alanda kendine yer bulması 1900'lü yılların başlarına rastlamaktadır. Bu dönemlerde lojistikten tarımsal ürünlerin dağıtılması amacıyla faydalanılmaktadır. ABD'nin lojistik kavramının gelişmesine ve hatta keşfine faydası oldukça fazla olmuştur. Seri imalat ve karmaşık endüstriyel yapı iç pazarda tüketilecek olan miktarlardan daha

fazla üretimin ve buna bağlı olarak pazarlama faaliyetlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Pazarlama faaliyetleri sonucu ürünlerin tüketiciye ulaştırılması sorunları yaşanmıştır. Bu problemler lojistik depolama ve dağıtım yöntemleriyle çözümlenmeye çalışılmıştır. Günümüzdeki lojistik kavramının temelleri bu biçimde şekillenmeye başlamıştır. (Orhan, 2003; 15-17)

2. Dünya Savaşı sırasında müttefik devletlerin lojistik faaliyetler sonucu kazandığı başarı, lojistik kavramının güçlenmesine ve dikkat çekmesine neden olmuştur.

Lojistik kavramı akademik olarak ilk defa Peter Drucker tarafından 1962'de Fortune dergisi tarafından yayınlanan makalesinde ele alınmıştır. Drucker, bu yazıda: *'bizim dağıtım konusunda bildiğimiz Napolyon'un Afrika hakkında bildiklerinden azdır. Orada olduğunu ve büyük olduğunu biliyoruz, ama işte hepsi bu kadar.'* (Orhan, 2003; 10) diyerek lojistik kavramının boyutlarını adeta gözler önüne sermiştir.

Lojistik tek bir tanımla ifade edilemeyecek kadar geniş bir kavramdır. Lojistik bir süreç olmasına karşın genel manada taşıma işleri olarak algılanmaktadır. Taşıma ve beraberinde depolama işlemleri lojistik kavramının sadece bir bölümünü oluşturmaktadır. Lojistik, ürünlerin üreticiden tüketiciye doğru hareketi ve bu hareketin planlanması şeklinde yorumlanabilir.

Tedarik Zinciri Yönetim Profesyonelleri Konseyi (CSCMP) tarafında yapılan tanımlama şu şekildedir; *'müşteri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, madde ve malzeme akışı ile bunların depolanmasını, üretimdeki stokları, tamamlanan mamulleri, bunlarla ilişkili hizmetleri ve bilgileri, üretim noktasından tüketim noktasına planlayan, uygulayan ve etkinliği kontrol eden bir süreçtir.'* (Uygun ve Dölek, 2011; 14).

3.2. Lojistik Sektörüne Tarihsel Bakış

Ticaretin konusu olmuş ve insan hayatının kolaylaşması adına belli ekonomik değerler karşılığında kullanıma sunulmuş birçok hizmet ve ürün gibi, lojistik de ilk önce askeri alanda vücut bulmuş bir kavramdır. 2. Dünya savaşının ardında ticaret hayatında girmeye başlamıştır. 1960'lı ve 70'li yıllar lojistiğin ilk denendiği yıllardır. Takip eden dönemde 1980'li yıllara kadar şirketlerin yoğun olarak kurumsallaştığı

dönem olmuştur. Bu dönemde şirketler kendi bünyelerinde oluşturdukları departmanlarda lojistik faaliyetleri sürdürmüşlerdir. 1990'lı yıllara kadar olan dönem ise teknolojik ve politik gelişmelerin hüküm sürdüğü bir dönem olmuştur. Günümüze gelindiğinde ise globalleşen dünya ve ekonomik ilişkiler neticesinde artık hayatımızdan çıkaramayacağımız kadar önemli bir kavram olmuştur.

Lojistik sektörü, Türkiye'de ve dünyada hızlı büyüyen bir sektördür. Bu büyümenin nedeni olarak her geçen gün artan lojistik maliyetlerini ve karmaşıklaşan tedarik zinciri yönetimini göstermek mümkündür. ABD'de geçtiğimiz yüzyılda yapılan bir araştırmada 21. yüzyılın Bilgi Teknolojileri, Mikro Biyoloji ile birlikte yükselecek 3. Sektörü olarak lojistik gösterilmiştir. (Koban ve Keser, 2013; 58).

3.3. Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Boyutları

Günümüzde lojistik, rekabet üstünlüğü sağlamak bakımından önemi her geçen gün daha fazla artan devinim halinde bir sektördür. Dünya'da lojistik sektörü 2004 yılında 4 trilyon dolar seviyesindeyken, 2013 yılına gelindiğinde bu rakam 7 trilyon dolara ulaşmıştır. (MÜSİAD, 2013; 9). Bu süre zarfında gerçekleşen büyüme oranı lojistik sektörünün gelecekte rekabet avantajı yaratmak bakımından önemle üzerinden durulması gereken bir unsur olduğunu göstermektedir. Dünya Bankası'nın ticaretin kolaylaştırılması konusundaki ayırdığı kaynak 2013 yılı itibarıyla 5,8 milyar dolardır. (TOBB, 2014; 11). Bu bakımdan lojistik sektörünün önündeki engellerin uluslararası ticaretin gelişmesine engel olduğu açıktır.

Yeni yaklaşımlar teknolojik gelişmeler ve büyüyen ticaret hacmi neticesinde lojistik sektöründe dış kaynak kullanımı artmıştır. 2012 yılında küresel Dış Kaynak Kullanımı (3PL) Pazarı'nın 677 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu pazar gelişimi özellikle Aysa-Pasifik bölgesinde hızlı seyretilmektedir. Bu bölgede 3PL pazarı 236 milyar dolar iken, ABD'de 170 milyar dolar ve Avrupa'da ise 156 milyar dolardır.

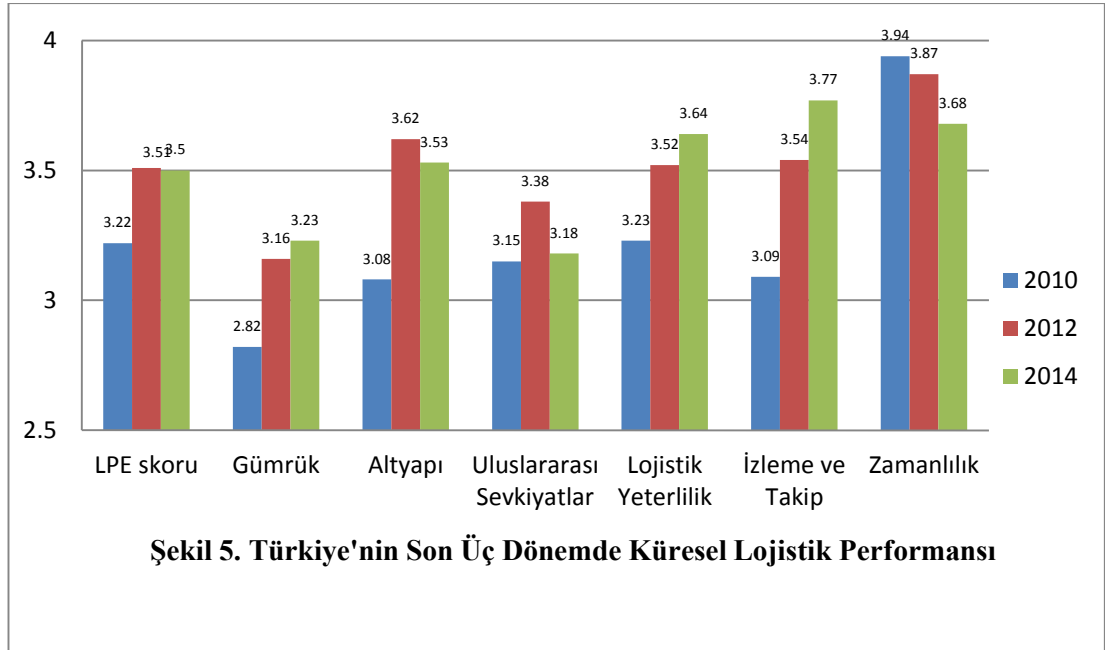
Türkiye'de lojistik sektörü son yıllarda hızlı bir atığa kalkmıştır. Türkiye lojistik alanında en hızlı gelişen 10 ülke arasında gösterilmektedir. (MÜSİAD 2013; 67-68). Karayoluyla Türkiye üzerinden 3 kıtada 100'ün üzerinde ülkeye her yıl ortalama 1.5

milyon adet ihracat ve 500.000 adet ithalat seferi yapmaktadır. Yapılan bu seferlerin 1.25 milyon adet ihracat ve 431.263 adet ithalat seferi Türkiye Lojistik Sektörü tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye üzerinden 75 yabancı ülkeye transit taşıma yapılmaktadır. Bu taşımaların % 74'ü yabancı plakalı araçlarla gerçekleşmektedir. (UND, 2014; İTO Zümre Toplantısı Sunumu).

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

Dünya Bankasının 160 ülke arasında, Gümrük Sınır ve Kapı İşlemleri, Lojistik Altyapı, Uluslararası Taşıma Olanakları, Lojistik Operasyonların Kalitesi, Ürün İzlenebilirliği ve Zamanında Teslimat konularında yaptığı ve her iki yılda bir yayınladığı lojistik sektörüne yönelik Küresel Performans Endeksinde 2014 yılında Türkiye 3,50 puan ile 30. Sırada yer almaktadır. (TOBB, 2014; 11).

TÜİK verilerine göre, 2013 yılı itibariyle lojistik sektörü GSYİH'nın % 12'sini oluşturmaktadır. (TÜİK, 2013).



Kaynak: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu** 2014, Ankara, 2014; 12.

Şekil 5’te Türkiye lojistik sektörü Lojistik Performans Endeksi (LPE) sıralaması altyapı ve uluslararası sevkiyatların miktarı bakımından sürdürülebilir bir istikrarlı yükseliş yakalayamamıştır. Gümrük ve sınır kapılarında yapılan revizyon ve iyileştirmeler, lojistik yeterlilik, izleme ve takip konuları göz önüne alındığında ise istikrarlı bir gelişim söz konusudur. Türkiye, zamanında teslimat konusunda ise 2010’dan 2014’e gelindiğinde giderek kötüleşen bir grafiğe sahiptir.

BÖLÜM II

UYGULAMA, EKONOMİK ETKİ VE RAKAMSAL DEĞERLENDİRMELER

1.Dış Ticaret İşlemleri, Dış Ticaretin Ülke Ekonomisindeki Yeri ve Yıllara Göre Dış Ticaret Rakamları

1.1. Dış Ticaret İşlemleri

Dış ticaret işlemleri bir ülkeden diğer bir ülkeye ihraç veya diğer ülkeden o ülkeye ithal edilen malların giriş ve çıkış işlemlerini düzenleyen kurallardan oluşmaktadır. Çeşitli ülkelerde yerleşik kişi ve kuruluşların birbirleri ile karşılıklı olarak yaptıkları dış ticaret işlemlerine ilişkin uygulamalar, dış ticaret mevzuatı, gümrük mevzuatı, kambiyo mevzuatı, bankacılık mevzuatı, sigortacılık mevzuatı, taşıma mevzuatı, dış ticaret işlemlerinin yapıldığı ülkelerin kendilerine münhasır mevzuatları ve uluslararası ticari teamüller çerçevesinde yürütülmektedir. (Arslan, 2014; 19)

Dış ticaret ülkelerin ekonomik, demografik, siyasi ve beşeri ilişkilerini etkilemesi ve buna paralel olarak birçok sonucun ortaya çıkması bakımından istikrarlı bir şekilde yönetilmesi gereken bir mekanizma olarak karşımıza çıkmaktadır. İşleyen her sağlıklı mekanizmada var olması gereken kurallar ve kaideler dış ticaretin de olmazsa olmazıdır. Türkiye’de bu mekanizmanın işleyişi hakkındaki ana sistem uluslararası normlar, anlaşmalar, standartlar ve ulusal Dış Ticaret Mevzuatı uygulamaları ile hayata geçmektedir. Dış ticaret mevzuatının işleyişinden ve kontrol sürecinden bahsetmek gerekirse çerçeve şu şekilde çizilebilir;

1.1.1.İhracat İşlemleri

a) İhracatın her aşamasında gözetim, denetim ve yönlendirilmesine ilişkin her türlü önlemleri almaya, ihracatla ilgili işlemleri her safhada izlemeye ve bu hususlarla ilgili düzenlemeleri yapmaya, ihracata ilişkin bilgi ve belgeleri istemeye ve ihracatı bu Karar çerçevesinde yürütmeye,

- b) Piyasalarda meydana gelen olağan dışı bir gelişme, ihracata konu malda görülen yetersizlik, kamu güvenliği, kamu ahlakı, insan sağlığı, hayvanların, bitkilerin veya çevrenin korunması amacıyla yönelik tedbirler, sanatsal, tarihi ve arkeolojik değer taşıyan metanın korunması nedenleriyle ihracatta kısıtlama veya yasaklama getirmeye,
- c) Gerektiğinde ihracatı müsaadeye veya kayda bağlamaya, ihracatta miktar kısıtlaması uygulamaya,
- d) Bağlı muamele, takas ve dolaylı offset gibi karşılıklı ticaret uygulamalarının usul ve esaslarını gerektiğinde sektör ve/veya ülke bazında belirlemeye,
- e) Transit ticaret, geçici ihracat, bedelsiz ihracat ve ticari kiralama yolu ile yapılacak ihracat ile yurt dışında inşaat, tesisat ve montaj işi alan müteahhitlerin yapacağı ihracatı düzenlemeye
- f) İhracat politikalarında bir bütünlük sağlanması için ilgili kurum ve kuruluşların ihracata yönelik faaliyet ve kaynaklarını koordine etmeye,
- g) Alıcı ülkelere ihracatımızın kısıtlanmasına ilişkin olarak alınacak tedbirlerin kaldırılmasına, etkilerinin asgariye indirilmesine veya iyileştirilmesine ilişkin görüşmeler yapmaya, yaptırmaya ve varılan anlaşma hükümlerinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesini sağlamaya,
- h) İhracata konu tarım ürünlerinin desteklenmesine yönelik hazırlıkları yapmaya, destekleme stoklarının ihracat yoluyla değerlendirilmesine ilişkin esasları tespit etmeye, uygulamaya veya uygulanmasını sağlamaya,
- ı) Madde ve/veya ülke bazında ihracatla ilgili, yurt dışında düzenlenecek fuarlar da dahil, tanıtım ve pazarlama politika ve faaliyetlerinin esaslarını belirlemeye ve ilgili kuruluşlar nezdinde takip ve koordine etmeye,
- i) Kalkınma planları ve yıllık programlardaki ekonomik ve sosyal hedeflere ulaşılabilmesini teminen yapılacak faaliyetlerin gerçekleştirilmesi amacıyla; uluslararası kuruluşlara olan yükümlülükler ile iç ve dış piyasa şartları ve diğer ülkelerin madde politikalarına ilişkin uygulamaları da göz önünde tutularak, ihracata konu ürünlere rekabet gücü kazandırıcı çalışmalar ve düzenlemeler yapmaya,

j) Genel ihracat politikası hedefleri çerçevesinde, Türkiye İhracat Kredi Bankası (Eximbank) tarafından ihracatla ilgili olarak gerçekleştirilecek programları müştereken tespit etmeye,

k) Yayımlanacak tebliğler çerçevesinde ihracatçı şirketlere "Dış Ticaret Sermaye Şirketi", "Sektörel Dış Ticaret Şirketi" veya öngörülecek ihracat modellerine uygun statüler vermeye, geri almaya ve bunların hak, yetki ve sorumluluklarını tespit etmeye,

Dış Ticaret Müsteşarlığının bağlı olduğu bakanlık yetkilidir. (İhracat Rejimi Kararı, 95/7623.06.01.1996-22515, R.G.).

1.1.2.İthalat İşlemleri

Madde 1- Bu Kararın amacı, ithalatın ülke ekonomisi yararına ve uluslararası ticaretin gereklerine uygun olarak düzenlenmesini sağlamaktır. İthalat, bu Karar ile bu Karara dayanılarak çıkarılacak yönetmelik, tebliğler, ilgili kuruluşlara verilecek talimatlar, çok taraflı anlaşmalar hükümleri çerçevesinde yürütülür.

Madde 2- Bu Kararda yer alan hususlara ilişkin yönetmelik ve tebliğler çıkarmaya, Karar metninde sözü edilen izinleri ve talimatları vermeye, ithalatın her aşamasında gerekli görülecek değişiklikleri yapmaya ve önlemleri almaya, ithal malları fiyatlarının gerektiğinde kontrolünü yapmaya veya yaptırmaya, özel ve zorunlu durumları inceleyip sonuçlandırmaya Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı yetkilidir.

Madde 3- Türkiye ile ticari ilişkilerinde ticaret ve ödemeler dengemizi bozacak nitelikte kayıtlar koyan veya uygulama yapan, anlaşmalar ile kararlaştırılan yükümlülüklerini yerine getirmeyen, ithalat rejimimizin genellik ilkesi ile bağdaşmayacak şekilde ayırıcı işlemler uygulayan ülkeler, kuruluşlar ve firmalar hakkında taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalar çerçevesinde uygun görülecek gerekli önlemler alınır.

Madde 4- Ticaret politikası önlemleri; İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Mevzuat, İthalatta Korunma Önlemleri Hakkında Mevzuat, İthalatta Kota ve Tarife Kontenjanı İdaresi Hakkında Mevzuat, İthalatta Gözetim Uygulanması

Hakkında Mevzuat, Belirli Tekstil Ürünleri İthalatında Gözetim ve Korunma Önlemleri Hakkında Mevzuat, İkili Anlaşmalar ve Protokoller veya Diğer Düzenlemeler Kapsamı Dışında Belirli Ülkeler Menşeli Tekstil Ürünleri İthalatında Gözetim ve Korunma Önlemleri Hakkında Mevzuat, Türkiye'nin Ticari Haklarının Korunması Hakkında Mevzuat ve Çin Halk Cumhuriyeti Menşeli Malların İthalatında Korunma Önlemleri Hakkında Mevzuat hükümleri çerçevesinde yürütülür.

Madde 5- Kamu ahlakı, kamu düzeni veya kamu güvenliği; insan, hayvan ve bitki sağlığının korunması veya sınai ve ticari mülkiyetin korunması amaçlarıyla ilgili mevzuat hükümleri çerçevesinde alınan önlemlerin kapsamı dışındaki malların ithali serbesttir.

Madde 6- İthalat bedellerinin ödenmesi, kambiyo mevzuatı hükümlerine tabidir.

Madde 7- Eski, kullanılmış, yenileştirilmiş, kusurlu (defolu) ve yatık (zamanla dayanıklılığını yitirmiş) malların ithali izne tabidir.(İthalat Rejim Kararı, 95/7606. 31.12.1995, 22510, mük. R.G.).

İhracat ve İthalat Rejimi Kararlarında anlatıldığı üzere dış ticaret mevzuatı, hayatımızın her alanında karşımıza çıkabilmekte yediğimiz ekmekten ısındığımız doğalgaza kadar birçok olmazsa olmaz alışkanlığımız dış ticaretin konuları arasına girmektedir.

Dış ticaret işlemleri açısından bakıldığında insan ihtiyaçlarının hiç durmadan ve ürkütücü bir hızla çoğaldığı ve çeşitlendiği günümüzde, en değerli kavramın zaman kavramı olduğu yadsınamayacak bir gerçekliktir. Söz konusu işlemler sırasında ürünler, hem uluslararası standartlara göre üretilmeli, paketlemeli, taşınmalı hem de rekabet politikası gereği olabildiğinden daha hızlı hareket edilmelidir.

Dış ticaret mevzuatı ışığında yürütülen dış ticaret işlemleri genel anlamda ithalat, ihracat ve transit işlemleri olarak 3 bölümde incelenebilir.

İhracat işlemlerinin konusu, Türkiye gümrük bölgesinde bulunan herhangi bir malın Türkiye gümrük bölgesi dışına ihraç edilmesi sırasında uygulanacak işlemlerdir. Türkiye gümrük bölgesi, Türkiye'nin kara sınırları dahil hava sahası ve deniz hudutlarını ifade etmektedir.

Bir tüzel ya da gerçek kişinin veya herhangi bir tüzel kişiliğe sahip olmamakla birlikte yürürlükteki mevzuat hükümlerine istinaden hukuki tasarruf yapma yetkisi tanınan ortaklıkların ihracat yapabilmesi, ihracatçı olabilmesi için öncelikle potansiyel bir vergi numarasına sahip olması, ihraç edeceği ürüne göre dış ticaret Müsteşarlığı'na bağlı ihracatçı birliklerinden birine üye olması gerekmektedir. Üyelik aşamasında sonra, ihraç edilecek ürünün ihraç edileceği ülkeye, ürünün kendi özelliğine, ihracatçının seçtiği pazara giriş yöntemine, ödeme şekline, teslim şekline ve ihracat türüne göre uygulanacak işlem ve prosedürler değişiklik gösterebilmektedir.

İthalat işlemlerinin konusunu ise Türkiye gümrük bölgesi dışında bulunan bir eşyanın Türkiye gümrük bölgesine girişi sırasında uygulanan işlemler, dış ticaret mevzuatı gereği alınması gereken izinler, ulusal mevzuatlar uyarınca uyulması gereken standartlar ve sağlık kontrolleri oluşturmaktadır.

Bir tüzel ya da gerçek kişinin veya herhangi bir tüzel kişiliğe sahip olmamakla birlikte yürürlükteki mevzuat hükümlerine istinaden hukuki tasarruf yapma yetkisi tanınan ortaklıkların ithalat yapabilmesi için Türkiye'de aktif halde bulunan potansiyel bir vergi numarasına sahip olmaları yeterlidir. Bu konuda başkaca herhangi bir kıstas ya da gereklilik bulunmamaktadır. İthalat işlemlerinin uygulanışı bakımından, eşyanın geldiği ülke, ithal bedelinin transfer edilip edilmediği, teslim şekli, taşıma şekli gibi konulara göre uygulanan işlemler ve prosedürler farklılık gösterebilmektedir.

1.2.Dış Ticaretin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Dış ticaretin ülkelerin kalkınmasında olumlu mu yoksa olumsuz mu rol oynadığı hakkında öteden beri farklı görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşlerden herhangi biri çerçevesinde bir genelleme yapmak oldukça zordur. Gelişmiş ülkelerin iktisadi kalkınmalarının tarihsel süreçleri incelendiğinde dış ticaretin ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan olumlu etkileri olduğunu söylemek mümkündür. Ancak az gelişmiş ülkelerin gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilmek adına gelişmiş ülkelerin gelişim serüvenlerini takip etmeleri bazen olumsuz verilerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir.

Bu konuda geçmişten günümüze kadar gelen iki ayrı görüş söz konusudur. Bir görüşe göre; az gelişmiş ülkeler de gelişmiş ülkeler gibi sermaye birikimi yoluyla gelişebilir ve gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilir bu da dış ticaretin serbestleştirilmesi ile mümkün olabilmektedir. Kalkınma için ihracatın gelişmesi gerekmektedir. İhracatın gelişmesinin ardından gelişecek sermaye birikimi ile ithal edilecek sermaye mallarının bedelleri ödenebilir. Daha fazla ihracat yaparak daha fazla yatırım malı alabilmek mümkündür. Bu durum dış ticaret hacminin artmasına neden olur. Artan dış ticaret hacmine bağlı olarak istihdam artar ve artan istihdama bağlı olarak da gelir seviyesi yükselecektir. Gelir seviyesinin artması ile refah düzeyi artacaktır. Bu gelişmelerin toplumsal hayata, siyasi ve ekonomik ilişkilere, devletlerin dünya sahnesinde ki rollerinin gelişmesine ve değişmesine yol açacaktır. Dış ticaretin serbestleşmesi, ekonomik işler nedeniyle birbiri içine geçmiş uluslararası ilişkilerde barışın ve kültürel gelişimin birinci unsuru olacaktır (Ersungur ve Doru, 2014; 225-231).

Dış ticaretin dinamik olumlu yanları olarak, üretim ve kaynak açığını karşılaması, iç piyasadaki ürün fazlasına pazar sağlaması, geniş bir piyasa hacmi ve ölçek ekonomisi yaratması, iç piyasadaki talebi genişletmesi sayılabilmektedir. (Öztürk, 2009; 113-139)

Diğer görüşe göre ise, serbest ticaret ilişkileri az gelişmiş ülkelere faydadan çok zarar getirmektedir. Serbest ticaret gelişmiş sanayi ülkelerinin monopol güçlerini devam ettirmelerini sağlamaktadır. Gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasındaki ticari ilişkiler gelişmiş ülkelerin daha çok gelişmesine gelişmemiş ülkelerin ise daha fazla geri kalmasına neden olmaktadır. Bu anlamda bir dış ticaret ilişkisine başlamak için gelişmemiş ülkenin henüz genç sayılabilecek endüstrilerini gelişmiş ülkelerin öldürücü rekabetine karşı koruması ya da gelişmemiş ülkenin ekonomik kalkınması belli bir seviyeye gelmeden serbest ticarete başlamaması gerekmektedir. Bu paralelde uluslararası ticaret işlemlerine bakıldığında gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkeler genç endüstrilerini korumak amacıyla ticaret politikaları yoluyla önemler almaktadırlar.

Serbest ticaretin gelişmemiş, azgelişmiş ve gelişme yolundaki ülkeler nezdinde olumsuz etkilerini incelediğimizde, genç endüstrilerin zarar görme olasılığı, faktör fiyatlarının farklılaşması, gelişim endeksi rakamlarının dışa bağımlı olarak

ilerlemesi, yabancı sermaye yatırımlarının ekonomi ile birleşmemesi, elde edilen kazançların yurtdışına transfer edilmesi gibi konular karşımıza çıkmaktadır. (Öztürk, 2009; 113-139)

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

1.3.Yıllar Göre Dış Ticaret Rakamları

Tablo 3. Ülkelere Göre Dünya İhracat Sıralaması (2005-2014)

	Sıralama	2005 (Milyon \$)	2014 (Milyon \$)	Bölgesel (%)	Dünya (%)
Çin	1.	761.953	2.342.747	36,5	12,4
ABD	2.	901.082	1.623.197	65,1	8,6
Almanya	3.	970.914	1.510.934	22,4	8,0
Japonya	4.	594.941	683.846	10,6	3,6
Hollanda	5.	406.372	672.358	10,0	3,6
Türkiye	31.	73.476	157.620	2,3	0,8

Kaynak : WTO, International Trade Statistics. 2014.

Ülkelere göre dünya genelinde ihracat rakamları göz önünde bulundurulduğunda 2014 yılı itibariyle, Çin 2.342.747 milyon dolar ihracat ile 1. sırayı almaktadır. ABD 1.623.197 milyon dolar ile 2. sırada Almanya 1.510.934 milyon dolar ile 3. sırada yer almaktadır. 4. sırada 683.846 milyon dolar ile Japonya, 5. sırada 672.358 milyon dolar ile Hollanda bulunmaktadır. Türkiye 157.620 milyon dolar ile dünya sıralamasında 31. sırada bulunmaktadır. Ülkelerin buldukları coğrafi bölgeler ve dünya ölçeğinde ihracat oranları Tablo 3'te ayrıca gösterilmiştir. Almanya, ABD ve Çin'in 2005, 2014 yılları arasında gösterdikleri gelişim ayrıca incelenmesi gereken bir konudur. Özellikler Çin bu zaman diliminde ihracatını neredeyse 4 katına yükselmiştir.

Tablo 4. Bölgesel Ülke Gruplarına Göre İhracat Rakamları (2005-2014)

	2005 (Milyon \$)	2014 (Milyon \$)	Bölgesel (%)	Dünya (%)
Asya	3.060.800	6.424.000	100	33,9
AB (28)	4.082.705	6.161.140	91,5	32,5
K. Amerika	1.475.820	2.495.000	100	13,2
Ortadoğu	541.200	1.293.200	100	6,8
B.D.T.	343.705	734.985	100	3,9
G. ve O. Amerika	371.500	695.000	100	3,8
Avrupa	321.615	574.830	8,5	3,0
Afrika	311.000	556.900	100	2,9

Kaynak: WTO, International Trade Statistics. 2014.

Tablo 4’te verilen rakamlar bölgesel ülke gruplarına göre incelendiğinde Asya, Avrupa Birliği ülkeleri olarak adlandırılan 28 ülke ve Kuzey Amerika ülkeleri dünya ihracatının % 79,6’sını gerçekleştirmektedirler. Bu rakamların bu şekilde oluşmasında Asya bölgesinde Çin, AB (28) bölgesinde Almanya, Kuzey Amerika bölgesinde ABD gerçekleştirdikleri ihracat rakamlarıyla bölgelerindeki ihracatın büyük bir bölümünün gerçekleşmesinde önemli roller üstlenmektedirler.

Tablo 5. Avrupa Birliği Ülkelerine Göre İhracat Sıralaması (2005-2014)

	Sıralama	2005 (Milyon \$)	2014 (Milyon \$)	Bölgesel (%)	Dünya (%)
Almanya	1.	970.914	1.510.934	22,4	8,0
Hollanda	2.	406.372	672.358	10,0	3,6
Fransa	3.	463.428	583.183	8,7	3,1
İtalya	4.	373.135	528.679	7,8	2,8
İngiltere	5.	390.860	506.795	7,5	2,7
Türkiye	13.	73.476	157.620	2,3	0,8

Kaynak: WTO, International Trade Statistics. 2014.

Tablo 5’ te verilen rakamlara göre, 2005-2014 yılları arasında AB ülkelerine göre ihracat sıralamasında ilk beş sırayı Almanya, Hollanda, Fransa, İtalya ve İngiltere

paylaşmaktadırlar. Türkiye ihracat yapan Avrupa ülkeleri kategorisinde 13. Sırada yer almaktadır.

Tablo 6. Ükelere Göre Dünya İthalat Sıralaması (2005-2014)

	Sıralama	2005 (Milyon \$)	2014 (Milyon \$)	Bölgesel (%)	Dünya (%)
ABD	1.	1.732.706	2.409.385	73,1	12,7
Çin	2.	659.953	1.960.290	31,0	10,3
Almanya	3.	777.073	1.217.385	18,1	6,4
Japonya	4.	515.886	822.251	13,0	4,3
İngiltere	5.	519.273	682.923	10,2	3,6
Türkiye	20.	116.774	242.183	3,6	1,3

Kaynak: WTO, International Trade Statistics. 2014.

2005 ve 2014 yılları arasında Tablo 6'da yer alan verilere göre dünya ithalat yıllar geçtikçe artmıştır. Dünya ihracat sıralamasında başı çeken ülkeler yine ithalat sıralamasında da başı çekmektedirler.

Tablo 7. Bölgesel Ülke Gruplarına Göre İthalat Rakamları (2005-2014)

	2005 (Milyon \$)	2014 (Milyon \$)	Bölgesel (%)	Dünya (%)
Asya	2.889.500	6.324.400	100	33,2
AB (28)	4.249.660	6.128.985	91,2	32,2
K. Amerika	2.284.425	3.296.990	100	17,3
Ortadoğu	335.400	789.600	100	4,2
G. ve O. Amerika	308.800	742.300	100	3,9
Afrika	256.500	647.400	100	3,4
Avrupa	330.215	588.170	8,8	3,1
B.D.T.	215.610	505.865	100	2,7

Kaynak: WTO, International Trade Statistics. 2014.

Tablo 7'ye göre 2005-2014 yılları arasında bölgesel ülke gruplarına göre ithalatta Asya, AB ve Kuzey Amerika başı çekmektedirler.

Tablo 8. Avrupa Birliği Ülkelerine Göre İthalat Sıralaması (2005-2014)

	Sıralama	2005 (Milyon \$)	2014 (Milyon \$)	Bölgesel (%)	Dünya (%)
Almanya	1.	777.073	1.217.385	18,1	6,4
İngiltere	2.	519.273	682.923	10,2	3,6
Fransa	3.	504.124	679.199	10,1	3,6
Hollanda	4.	363.822	586.764	8,7	3,1
İtalya	5.	384.790	471.689	7,0	2,5
Türkiye	8.	116.774	242.183	3,6	1,3

Kaynak: WTO, International Trade Statistics. 2014.

Tablo 8'e göre Avrupa Birliği ülkeleri arasında ithalat sıralaması; Almanya, İngiltere, Fransa, Hollanda ve İtalya şeklinde oluşmaktadır. Türkiye bu sıralamada 8. sırada yer almaktadır. Bulunduğu sıra itibariyle Türkiye, bölgesinde önemli bir ithalatçıdır.

Tablo 9. Ülkelere Göre Dünya Kişi Başına GSYİH Rakamları (2005 – 2014)

Ülke	KBGSYİH 2005 (Milyar \$)	KBGSYİH 2014 (Milyar \$)	Değişim Oranı (%)
Almanya	34.651	39.718	15
Fransa	34.880	35.667	2
İngiltere	39.935	40.968	3
Hollanda	41.200	43.141	5
İtalya	31.974	28.484	-11
ABD	43.308	46.405	7
Japonya	35.781	37.595	5
Çin	1.740	3.866	122
Türkiye	7.117	8.861	24

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

Dünyanın önemli ithalatçı ve ihracatçı ülkelerinin kişi başına GSYİH rakamları incelendiğinde Tablo 9' da verilmiş olan rakamlar ortaya çıkmaktadır. 2005-2014 yıllarındaki rakamlar incelendiğinde Çin ve İtalya dikkatleri çekmektedir. Geçen yıllar içerisinde Çin'in kişi başına GSYİH'sı % 122 oranında artmış, İtalya'nın ise %11 oranında azalmıştır.

Tablo 10. Ülkelere Göre Dünya İstihdam Rakamları (2005 – 2014)

Ülke	2005 (Bin Kişi)	2014 (Bin Kişi)	Değişim Oranı (%)
Almanya	39.219	42.597	9
Fransa	24.952	25.745	3
İngiltere	28.852	30.727	6
Hollanda	6.917	7.711	11
İtalya	22.559	22.276	-1
ABD	141.730	146.305	3
Japonya	63.502	63.507	-
Çin	758.250	767.040	1
Türkiye	20.067	25.933	29

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

Tablo 9 ve Tablo 10’da verilen rakamlar birlikte incelendiğinde ülkelerin GSYİH larının artışları ve azalışları istihdam rakamlarının da aynı yönde değiştiğini göstermektedir. Ülkeler bazında istihdam, her geçen yıl farklı oranlarda artış yönlü seyretmiştir. Yalnızca İtalya Tablo 9’da olduğu gibi azalış yönlü bir tabloya sahiptir.

Tablo 11. Ülkelere Göre Dünya İşsizlik Oranları (2005 – 2014)

Ülke	2005 (%)	2014 (%)	Değişim Oranı 2005-2014 (%)
Almanya	11,7	6,7	42
Fransa	8,9	9,8	-10
İngiltere	4,8	6,2	-29
Hollanda	6,5	8,3	-28
İtalya	7,7	12,7	-65
ABD	5,1	6,2	-21
Japonya	4,4	3,6	18
Çin	4,2	4,1	2
Türkiye	10,6	9,9	7

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

Tablo 11’de ülkelere göre işsizlik rakamları yer almaktadır. Almanya, Japonya ve Çin yıllar içerisinde işsizlik rakamları oranlarını düşürebilmiştir. Diğer ülkelerde işsizlik rakamları artış yönlü gerçekleşmiştir.

BÖLÜM III

DIŞ TİCARET, BÜROKRASI, UYGULAMA

1.Dış Ticaret - Bürokrasi İlişkisi ve Uygulama Örnekleri

1.1.Dış Ticaret ve Bürokrasi

Dış ticaret, ruhu itibariyle ülkelerin kendi toprakları dışında başka ülke veya ülkelerle gerçekleştirdikleri ticari ilişkileri içinde barındırdığından, uluslararası bir takım kurallar manzumesi içerisinde gerçekleştirilmektedir. Bu durum, her ülke için birbirinden farklı uygulamaları beraberinde getirmektedir. Ticaret anlaşmaları, ekonomik birlikler ve coğrafi yakınlıklar nedeniyle kümeleşen ülkeler arasında belirli alanlarda uygulama birliği sağlanabilmekte ve dış ticaret işlemleri aşağı yukarı aynı biçimde uygulanabilmektedir. Kültürel, toplumsal ve yapısal nedenlerden kaynaklanan bazı farklılıklar olmakla birlikte genel uygulamalar esasında yeknesak işlemlerin varlığından bahsetmenin yerinde olacağı düşünülmektedir.

Dış ticarete karşılaşılan sorunlar, zaman maliyeti ve ekonomik maliyetler yaratıyor olması bakımından dünya ticaretinin genel problemi olmuştur. Bu konu üzerine yapılan çalışmalar sonucu 1974 yılında ‘Gümrük İşlemlerinin Basitleştirilmesi ve Ahenkleştirilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme’ ismiyle Kyoto Sözleşmesi, sözleşmeye taraf ülkelere uygulanmaya başlanmıştır. Zaman içerisinde sözleşmeye taraf ülkelere konulan rezervler sonucu sözleşme eklerinde değişiklik yapmak kaçınılmaz olmuştur. 1999 yılında Dünya Gümrük Örgütü tarafından yapılan çalışmalar sonucunda Revize Sözleşme ‘Gümrük Rejimlerinin Basitleştirilmesi ve Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’ ismiyle kabulü zorunlu ana metin ve genel ek ile taraf olunması ihtiyari olan 10 özel ek sözleşmeye taraf ülkelere uygulanmaya başlanmıştır. Kyoto Sözleşmesi gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, uygulama birliğinin sağlanması ve yapılan denetimlerin daha etkin bir işlev kazanabilmesi açısından 600’den fazla standart ve tavsiye kararı içeren bir metin olarak düzenlenmiş ve yürürlüğe konulmuştur. Türkiye Kyoto Sözleşmesini 1995 yılında kabul etmiştir (Diriöz, 2007). Revize Kyoto Sözleşmesi ise Türkiye tarafından 2006 yılında kabul edilmiştir.

Revize Sözleşme, gümrük rejimleri ve uygulamaları arasındaki, uluslararası ticaret anlaşmaları ve diğer anlaşmaları engelleyebilecek farklılıkları oradan kaldırılması, gümrük rejimlerinin ve uygulamalarının kolaylaştırılması, basitleştirilmesi ve uyumlaştırılmasına ilişkin ihtiyaçlarını karşılamak, gümrük kontrollerinin etkin bir biçimde yapılabilmesini sağlamak, idarenin idari metot ve tekniklerdeki esaslı değişikliklere cevap vermesine imkân sağlamak, gümrük rejim ve uygulamalarının devamlı bir şekilde modernizasyonunu amaçlayan programların uygulanması ve böylece etkinlik ve verimliliğin artırılmasını sağlamak, gümrük rejim ve uygulamalarında öngörülebilirlik, istikrar ve şeffaflık sağlamak, Gümrük Kanunu, yönetmelikler, idari yönergeler, prosedürler ve uygulamaya ilişkin tüm bilgileri ilgili taraflara sağlamak, risk yönetimi, defter ve belgeye dayalı kontroller gibi modern teknikleri kabul etmek ve bilgi teknolojisini azami ölçüde uygulamaya geçirmek, uygun olunan durumlarda idare ve ticaret erbabı arasındaki işbirliğini arttırmak, ilgili uluslararası standartları uygulamak, etkilenen tarafların idari ve adli inceleme süreçlerine kolayca ulaşabilmesini sağlamak gibi konularda sözleşmeye taraf olan ülkelere esaslara uyma yükümlülüğü getirmektedir.

Kyoto Sözleşmesinin kapsamından da anlaşılacağı üzere, dış ticaret işlemleri esnasında uygulamada çeşitli teknik ve bürokratik sorunlar yaşanabilmektedir. Dış ticaret erbabı açısından bakıldığında, Türkiye’de yaşanan bürokratik sorunlar uzun dönemlerden beri hükümetlerin uğraş verdiği önemli konular arasında yer almıştır. Türkiye’nin jeopolitik durumu dolayısıyla etkin ve hızlı çalışan bir idari yapıya ihtiyacı olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bu minvalde gerçekleşen çalışmalar neticesinde 2007 yılında Başbakanlık tarafından bir çalışma gurubu oluşturulmuş, ‘Dış Ticaret İşlemlerinde Bürokrasi ve Kırtasiyeciliğin Azaltılması Çalışması Raporu’ ismiyle geniş bir rapor hazırlanmıştır. Daha sonra bu konu 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı’na dâhil edilmiş, ‘Lojistik ve Ulaştırma’ başlığı altında incelenmiştir.

1.2.Dış Ticarete Uygulamada Karşılaşılan Bürokratik Sorunlar

Dış ticaretin sahada uygulama alanları Gümrük İdareleri’dir. İşlemler esnasında karşılaşılan bürokratik sorunların idare ile dış ticaret erbabı arasında fiili olarak vücut bulması ve sorunlara çeşitli çözümler üretilebilmesi açısından gümrük idareleri, konuyu bir metabolizmaya benzetmek gerekirse, adeta akciğerler gibidir. Gümrükler nefes almazsa dış ticaret yaşayamaz. Gümrüklerde yaşanan bazı sorunlar idare ve dış

ticaret erbabı tarafından istişare yoluyla çözüme ulaştırılabildiği gibi sorun yaşayan idarenin ya da sorun yaşayan dış ticaret erbabının konuyu bir üst makama taşıyarak görüş istemesi gibi yollarla da çözülebilmektedir. Bazı durumlarda çözüme ulaşılamamakta ve bazen idare bazen de dış ticaret erbabı tarafından yargı yoluna başvurulabilmektedir. Ancak başvurulmuş yol hangisi olursa olsun çok fazla zaman ve ekonomik kayba neden olduğu kaçınılmaz bir gerçektir.

Dış ticaret işlemi yapabilmek için gerçekleştirilen işlemleri sıraya koyarak incelemek, dış ticaret işlemleri için hangi aşamalardan geçileceği ve hangi aşamada ne tip sorunla karşılaşılabilceğinin anlaşılabilmesi açısından faydalı olacaktır.

1.2.1. Bir İşletmenin Dış Ticaret İşlemi Yapabilir Duruma Gelebilmesi

Aşama1- İlk defa ihracat işlemi yapacak bir firmaların 5910 sayılı Türkiye İhracatçılar Meclisi ile İhracatçı Birliklerinin Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun'un 4. maddesinin 1. fıkrası gereği faaliyet alanına göre ticaret sicilinde kayıtlı merkezi veya şubelerinden birinin bulunduğu en yakın İhracatçılar Birliği'ne üye olmaları ve aynı kanununun 18. Maddesinde belirtilen giriş aidatı, yıllık aidat ve nispi gibi ödeme kalemleri ödemeleri zorunludur.

Aşama2- İlk defa ithalat işlemi gerçekleştirecek olan bir firma 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 225. Maddesinin 1.fıkrası gereği olarak, kendisi veya adına hareket edenler tarafından doğrudan temsil yoluyla veya dolaylı temsil yolu ile Gümrük Müşaviri tarafından temsil edilmelidir. Doğrudan temsil durumunda Ticaret Bölge Müdürlüğü'nden yetki alınmalı veya dolaylı temsil durumunda bir Gümrük Müşavirine vekâletname yoluyla yetki verilmelidir.

Aşama3- İlk defa dış ticaret işlemi gerçekleştirecek bir firma, Gümrükler Genel Tebliği (Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi) Seri no:1'in 4. maddesi gereği Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi'ne kayıt olmak ve bilgilerini güncel tutmak zorundadır. Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi'ne kayıt olacak gerçek kişilerin nüfus cüzdanı, pasaport, onaylı nüfus kayıt örneği gibi kimliklerini ispatlayabilecekleri belgelerle, tüzel kişilerin ise güncel ticaret sicil gazetesini aslı veya noter onaylı sureti, vergi numarası, firma unvanı, adresi, iletişim bilgileri (Vergi Mükellefiyet Belgesi),

MERSİS numarası, bağı olunan ticaret sicil müdürlüğünün belirtilmesi (Ticaret Sicil Belgesi) ve varsa KEP (Kayıtlı Elektronik Posta) adreslerinin Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemine girişlerinin yapılması ve idarenin bu bilgi ve evrakları sistem üzerinde onaylaması için sisteme eklenen belgelerin herhangi bir Gümrük Müdürlüğü'ne sunulması gerekmektedir. Belirtilen 3 aşama tamamlandıktan sonra firma dış ticaret işlemi yapabilir duruma gelmiş olacaktır.

1.2.2.Gümrük Sistemine Dâhil Olma Süreci

Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi öteden beri dış ticaret erbabı açısından problem olmuştur. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından yapılan çalışmaların sonucu olarak Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi ortaya çıkmıştır. Revize Kyoto Sözleşmesi ile gümrük işlemlerine getirilen standartların bir yansıması olarak bu tip bir sistem ilk defa Gümrükler Genel Tebliği ile Firma Dosyası Takip Programı olarak ortaya çıkmıştır. Seri No:63'ten önce ki yıllarda firma dosyaları, genelgeler yoluyla takip altına alınmaktaydı. Bu konudaki en son genelge Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2004/25 sayılı genelgesidir. Bu genelge, dış ticaret erbabının gümrüklerde işlem yapabilmesi için Ticaret Sicil Gazetesi, imza sirküleri, imzaya yetkili şahısların nüfus cüzdanı sureti, vergi mükellefiyet yazısı, oda sicil kayıt belgesi, doğrudan temsilci sıfatıyla işlem yapanlara ait temsilname, dolaylı temsil işlem yapanlara ait vekâletname ile nakliyat firmalarından gerekli yetki belgelerinin asıl ya da noter onaylı nüshalarının Gümrük Müdürlükleri'ne bir dosya oluşturularak teslim edilmesini içermektedir. Yaşanan karışıklıklar, teslim edilen fakat kaybolan, bulunamayan dosyalar nedeniyle firmalardan tekrar tekrar dosyalar istenmiş, farklı gümrük idareleri kendileri için ayrı dosya talep etmiş ve hatta bazı durumlarda aynı gümrük idaresinin farklı servisleri aynı firmaya ait firma dosyasını yeniden talep etmişlerdir. Bunun üzerine 2004/25 sayılı genelgenin son paragrafı 2005/1 sayılı genel ile değiştirilmiş, firma dosyasının asıllarının yalnız bir gümrük idaresine verileceği, diğer idarelerinde istemesi durumunda fotokopi nüshaların verileceği, aynı gümrük idaresinin farklı servisleri tarafından aynı firmaya ait firma dosyasının istenemeyeceği tüm gümrük idarelerine bildirilmiştir. Kronolojik olarak bakıldığında 2004 yılında Firma Dosyası Takibi başlığı altında bir düzenleme yapılmış (Genelge 2004/25), bu düzenleme 2005 yılında revize edilmiş (Genelge 2005/1), 2008 yılında

Firma Dosyası Takip Programı oluşturulmuş (Gümrükler Genel Tebliği Seri No: 63), daha sonra 2011 yılında revize edilmiş (Gümrükler Genel Tebliği Seri No: 81) ve en son Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi (Gümrükler Genel Tebliği Seri No:1) olarak 20.12.2014 tarihinde yayınlanan Seri No:1 ile yayını tarihinden 4 ay sonra yürürlüğe girmek üzere uygulamaya konulmuştur. Fakat kayıt yaptıramayan firmaların çoğunlukta olması ve kayıt yaptırmayan firmaların işlemlerinin Seri No:1'in 4. maddesinin birinci fıkrası gereğince yapılamayacak olması dolayısıyla 18.04.2015 tarihli ve 29330 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Gümrükler Genel Müdürlüğü Tebliği Seri No:2 ile firmaların Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi'ne kayıt olmaları için son tarih olarak 21.12.2015 belirlenmiş ve en son olarak Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü'nün 03.11.2015 tarihli ve 11435486 sayılı yazısı ile Seri no:2'de belirtilen 21.12.2015 tarihinin uzatılmayacağını ve kayıt işlemlerinin bu tarihe kadar tamamlanması gerektiği bildirilmiştir. Firmaların, elektronik ortamda takibi ve kontrolü ile risk analizi yapılması, inceleme ve soruşturmalarda yararlanılması amacıyla kullanılmak üzere Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemine kayıtlarının yapılması istenilmektedir.

1.2.3.İhracat İşlemlerinde Kırmızı Hatta Geçen Süreler

Tablo 12'de kırmızı hat olarak işlem gören, hem eşyanın hem de eşyaya ait evrakların denetlendiği, ihracat işlemlerine ait süreler yıllara göre verilmiştir.

Tablo 12. İhracat İşlemlerinde Kırmızı Hat İşlem Süreleri (2008-2014)

	2008 (%)	2009 (%)	2010 (%)	2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
İlk 1/2 Saat	19	17	16	13,42	14	13	12
İlk 4 Saat	58	62	61	56,69	60	61	58
İlk 24 Saat	76	81	80	76,30	78	80	79
24-48 Saat	13	11	10	11,85	11	10	10
Toplam (adet)	231.248	215.327	246.839	231.229	207.211	219.608	190.196

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Tablo 12 'de verilen rakamlara göre kırmızı hatta yapılan kontroller işlem süreleri açısından incelendiğinde 2008 yılına oranla kontrol işlemlerinin 2014 yılında daha yavaş olduğunu söylemek mümkündür. En etkin ve hızlı kontrol 2010 yılında

gerçekleşmiş 246.839 adet beyannamenin % 61'nin işlemi ilk dört saat içinde sona erdirilmiştir.

Yukarıdaki tabloda verilen rakamlar ihracat beyannamelerinin onaylandığı zamandan başlamakta ve gümrük müdürlüğünce gerçekleştirilen kontrol ve muayene işlemlerinin bitirilmesine kadar olan süreyi kapsamaktadır. (G.T.B, Gümrük İşlem Süreleri. 2014).

Gümrük işlemlerinin tamamlanması ihracat edilen eşyasının gideceği ülkeye gitmiş olması anlamını taşımamaktadır. İhracat beyannamesinin kontrolleri sona erdikten sonra taşıma türüne göre taşıma aracının taşıyacağı yükün beyan edebilmesine yönelik transit beyannamesi veya tır karnesi işlemleri yapılmaktadır. Kara yoluyla taşınan bir eşyanın ihracat beyannamesi işlemleri sona erdikten sonra eşyanın Türk gümrük sahasını terk etmesi bazı durumlarda 24 saati bulabilmekte ve hatta bazen bu 24 saati bile aşabilmektedir. Taşıma araçlarının Türkiye'den çıkışı sırasında ki ihracat prosedürlerinin tamamlanması ve işlemlerin yapıldığı hareket ve çıkış gümrüklerinde, taşıma firmaları ile gümrük müşavirlerinin eş zamanlı olarak takip etmek zorunda oldukları belge teminleri konusunda sorunlar yaşanmaktadır (TÜSİAD, 2012). Hafta sonlarında Halkalı Gümrük Müdürlüğü'nde işlem yapan taşıma araçlarının % 77'si 6 saatten fazla araç kuyruğunda beklemekte, ihracat beyannamelerinin % 63'ü saat 16:00'dan sonra taşıyıcıya teslim edilebilmektedir (Şener, 2015; 14-15).

1.2.4.İthalat İşlemlerinde Kırmızı Hat İşlem Süreleri

Tablo 13'de kırmızı hat olarak işlem gören, hem eşyanın hem de eşyaya ait evrakların denetlendiği, ithalat işlemlerine ait süreler yıllara göre verilmiştir.

Tablo 13. İthalat İşlemlerinde Kırmızı Hat İşlem Süreleri, 2008-2014 (%)

	2008 (%)	2009 (%)	2010 (%)	2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
İlk1/2 Saat	3,28	2,85	2,64	1,77	1,59	0,97	0,83
İlk 4 Saat	39,97	44,84	42,73	35,10	34,37	32,16	31,64
İlk 24 Saat	55,55	60,83	59,15	51,35	50,57	47,72	46,39
24-48 Saat	17,32	15,98	16,42	20,08	21,76	21,66	21,15
Toplam (adet)	740.541	606.321	822.592	817.177	734.758	620.271	532.018

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Tablo 13'te verilen rakamlar incelendiğinde, ithalat beyannamelerinin daha çok ilk 24 saat içerisinde işlemlerini tamamladığı söylemek mümkündür. 2008 yılına oranla 2014 yılında işlemlerin daha yavaş yürüdüğünü söylemek mümkündür. İthalat beyannamelerinde en etkin ve en hızlı işlemlerin tesis edildiği yılın, 2010 yılı olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 13'de verilen rakamlar gümrük beyannamesinin onaylandığı zamandan başlamakta gümrük müdürlüğüne gerçekleştirilen kontrol ve muayene işlemlerinin bitirilmesi ve ardından vergilerin ödenmesine kadar geçen süreyi kapsamaktadır. (G.T.B, Gümrük İşlem Süreleri. 2014). Tabloda verilen rakamların işaret ettiği zaman dilimleri ithal işlemlerine yönelik işlemlerin tamamını yansıtmamaktadır.

İthalat işlemlerinin başlatılabilmesi için öncelikle eşyanın Gümrük Kanununun 39. maddesi gereği gümrüğe sunulması gerekmektedir. Gümrüğe sunulan eşyanın gümrüğe boşaltılması gerekmektedir. Gümrüğe sunulan eşya gümrüğün izni ile geçici depolama yerlerine ya da gümrükçe izin verilen yerlere konulabilmektedir. Geçici depolama yerlerine konulan eşyalar Gümrük Kanununun 46. maddesine belirtilen süreler içerisinde Gümrükçe Onaylanmış Bir İşlem veya Kullanıma tabi tutulmak zorundadır. Gümrük Yönetmeliği'nin 79. maddesinin 1. fıkrasında geçici depolama yerleri '*her türlü dış etken ve müdahalelerden korunması sağlanacak şekilde yapılmış ve taşıtların durduğu, yanaştığı veya indiği yerlerdeki ambar, depo, ardiye veya hangar gibi yerler geçici depolama yerleridir*' (Gümrük Yönetmeliği, Md. 79) şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca gümrük yönetmeliğinin 78. maddesinin 4.

fikrası gereğince deniz yolu ile gelen eşyaların denize iskele bağlantısı olmayan geçici depolama yerlerine konulmasına izin verilmemektedir. Bu durum geçici depolama alanı sıkıntısını beraberinde getirmektedir. Çözüm olarak ya gümrük idarelerine uzak ya da şehir trafiği içerisinde kalan Gümrüklü Genel Antrepolar görülmektedir. Antrepolarına eşyaların konulması, eşyanın antrepoya boşaltılması için gerekli işlemler silsilesini beraberinde getirmektedir. Gümrük Yönetmeliği'nin 332. maddesinin 2. fıkrası gereği Gümrük Antrepo Beyannamesi'nin tescil edilmesini takiben eşya antrepoya boşaltılabilmektedir. Eşyanın antrepoya boşaltılmasını müteakip özet beyan, antrepo beyannamesi ve aracın boşaltılması esnasında tutulan boşaltma tutanağı karşılaştırılmakta ve her şey birbirine uygun ise tutanak görevli memur tarafından imzalanmaktadır. Bu tutanak Antrepo Beyannamesi ilişitirilmekte ve Antrepo Beyannamesi üzerindeki bloke görevli memur tarafından kaldırılmaktadır. Bu işleme müteakip antrepo beyannamesine ait damga vergisi ödenmekte ve böylece eşya Antrepo Rejimine tabi tutulmuş olmaktadır. Antrepo Rejimi beyanında bulunmadan önce, Gümrük Kanununun 41. maddesinde yer alan ve eşyanın Gümrükçe Onaylanmış Bir İşlem veya Kullanıma Tabi Tutulmasından önce incelenebilmesine olanak tanıyan imkânından, eşyanın taşıma aracının içerisinde incelenememesinden dolayı, faydalanılamamaktadır. Bu durum yanlış beyan ya da hatalı yükleme sonucu oluşabilecek farklı durumların müeyyidelere tabi olması durumunu doğurabilmektedir.

Ayrıca Gümrük Kanununun 98. maddesi gereği antrepo işleticilerinden antrepolarında depolayacakları eşyaların vergileri için teminat talep edilmektedir. Bu konuda Gümrükler Genel Müdürlüğünün 15.12.2014 tarihli ve 4558235 sayılı yazısında, her bir antrepo işleticisi için antrepolarına alacakları eşyalardan bağımsız ve sabit olmak üzere 100.000 € teminat alınması ve bu teminat tutarından ayrıca gıda maddeleri için % 25, diğer eşyalar için % 10 oranında teminat alınması gerektiği belirtilmektedir. Bazı durumlarda antrepoların verebildiği teminat miktarları yetersiz kalmakta ve bu durum antrepo beyanı aşamasında sorunlarla karşılaşılmasına neden olabilmekte, eşyalar taşıma araçlarının üzerlerinde 24 saatten fazla bekleyebilmektedirler. Antrepolar kullanılmak suretiyle yapılan işlemlerde, antrepo beyanı süreci tamamlandıktan sonra ithalat aşamasına geçilebilmektedir.

Antrepo rejimi beyanı ve ardından serbest dolaşıma giriş rejimi beyanında bulunması esnasında her iki rejim içinde ayrı ayrı kırmızı hat kontrolü uygulanabilmekte ve bu şekilde cereyan eden bir ithalat işleminde aynı eşya iki kez aynı şekilde fiziki muayeneye tabi tutulabilmektedir. Anlatılan mevzuat gerekliliğinden kaynaklanan bu sorunların her biri (eşyanın hareketi ya da hareketsiz beklemesi) dış ticaret erbabına birer maliyet unsuru olarak yansımaktadır.

Her hangi bir limana yanaşan konteyner gemisi liman sahasına boşaltılsa bile limanlarda bulunan eşyaların kırmızı hat kontrolüne sevk edilmesi tam tespit ücreti olarak 140 dolar ve liman içi taşıma ücreti olarak 278 dolar tutarında maliyeti önümüze çıkarmaktadır (TÜSİAD, 2012).

1.2.5.Yaşanan Diğer Bürokratik Problemler

- Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) belirlenmesi konusunda idare ve dış ticaret erbabı arasındaki uyumsuzluklar,
- Limanlarda gerçekleşen ithalat ve ihracat işlemleri sırasında kırmızı hat kontrolleri esnasında eşyanın kontrol alanına getirilmesi konusunda yaşanan zaman kayıpları yaşanmakta ve maliyetler artmaktadır. Elleçleme ekipmanlarının yetersiz olması, tesislerde bulunan eski teknoloji, limanların sanayi bölgelerine ve üretim merkezlerine uzak oluşu ve yeterli düzeyde kara yolu, demir yolu bağlantılarının bulunmayışı gemi tahliye yada yükleme işlemlerinin uzun süreler alması gereksiz zaman kayıpları ve maliyetler oluşturması,
- Dış ticaret erbabının ithalat işlemleri sona eren eşyasını kendi aracıyla ya da anlaşmış olduğu herhangi bir taşıma firmasıyla taşıtamıyor olması, gümrüklü sahalarda yer tutan taşıma kooperatiflerinin kendi fiyat listelerini dayatması dolayısıyla yurtiçi taşıma maliyetlerini arttırması,
- Dahilde İşleme Rejimine tabi olarak tamir maksadı ile yurda getirilen eşyaların tamir edildikten sonra çıkışı sırasında firma beyanının esas alınmayarak, sanayi odalarınca düzenlenecek ekspertiz raporunun istenmesi,

- Bedelsiz ve Ekonomik Etkili Gümrük Rejimlerine tabi eşyaların damga vergisi ödemelerinin ödeme zamanının işlemleri tıkaması,
- Gümrük Müdürlükleri içerisinde yer alan Saymanlık Vezneleri ile Gümrük Müdürlükleri mesai saatleri arasındaki uyumsuzluklar,
- AB ülkelerinden ATR Dolaşım Sertifikası eşliğinde gelen ve AB dışındaki üçüncü ülkelere gelen CE Standardına tabi ürünlerde Tareks sistemi üzerinden gerçekleştirilen beyan ve kontrol işlemlerinde ki uygulamalar, zaman kayıpları ve oluşan maliyetler,
- Dahilde işleme rejimi kapsamında gerçekleştirilen ithalat işlemlerinde teminat mektubu teyit ve kabul işlemlerinin uzun zaman alması, teminat iadelerinin gereken zamanda iade alınmaması,
- Antrepolarda kontrol noktalarında hem Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri hem de gümrük memurlarının yer alıyor olmasından kaynaklanan yetki çatışmaları,
- İthalat işlemlerinde ödeme ve teslim şekillerine bağlı olarak beyannameye eklenmesi gereken evrakların sayısı,
- Laboratuvar tahlillerindeki zaman kayıpları ve maliyetler
- Çeşitli adlar altında (dokümantasyon, temizlik, özet beyan, ordino vb.) ücretlerin dış ticaret erbabında istenmesinin maliyeti artırması ve zaman kayıplarına yol açması,
- İtilaf yada belge temini (TSE, Tarım İl Müdürlüğü, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Sanayi Bakanlığı) esnasında kaybedilen sürelerin dış ticaret erbabına hem zaman açısından hem de ödeme kalemleri bakımında gereksiz maliyet oluşturması.

1.2.6.Dış Ticarete Sektörler Bazında Sorunlara Örnekler

1.2.6.1.Kimya Sektörü Örneği

Örnek bir olayda, kimya sektöründe yaşanan sorun şekildedir; kimyasal ürünlerin Türkiye'ye ithalinde eşyalarının tahlil edilemediği, tahlil yapacak cihaz olmadığı ve

sektörün önde gelen iş adamlarının birleşerek İzmir ve Mersin Gümrük Laboratuvarlarına analiz cihazı hediye ettiklerini fakat söz konusu cihazların kullanılmadığından bahsedilerek, ithal edilen ürünlerin çeşitleri arasından 2013 yılından beri her hangi bir vergisel fark olmamasına ve Türkiye’de aynı ürün üretilmemesine karşın ürünlerinin kırmızı hat kontrolüne tabi tutulduğu, kırmızı hat kontrolleri esnasında ürünler arasında ayırım yapılamayarak laboratuvar analizine yönlendirildiğini ve uzun süren analiz işlemleri dolayısı ile yaşanan zaman kayıplarının, ardiye ve harç maliyetleri ile birlikte 1.000 \$ ek maliyet oluştuğuna işaret edilmiştir. Söz konusu olayda ithalatçı firma kırmızı hatta yönlendirilen eşyalarını 17 günde ithal edebildiklerini ve yaşanan bu gecikmelerden dolayı yurtiçinden daha pahalıya alım yapmak zorunda kaldıklarını ve ayrıca yaşanan gecikmeler nedeniyle sipariş iptali yaşadıklarını aktarmıştır. Haberde İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçılar Birliği Başkanı Murat AKYÜZ’ün, sektöre verilecek en büyük desteklerden birinin gümrükleme gecikmelerinin sona erdirilmesi olduğunu söylediği de aktarılmıştır (Akıncı, 2014).

1.2.6.2.Gıda Sektörü Örneği

Bir başka sektörde karşılaşılan örnek ise şu şekildedir; gıda sektöründe yaşanan sıkıntının gümrüklerde analiz için üründen numune almak yerine bütün malın taşıma aracından indirildiği konuya ilişkin İstanbul Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri İhracatçılar Birliği Başkanı Zekeriya METE’nin, bu sorunlar üzerine *‘malların ayda bir gün gümrükte beklemesi yılda 12 gün beklemesi demektir. 12 gün beklemek sektörün 12 gün az çalışması, 12 gün ihracat yapmaması demektir, bu maliyetin artması demektir’* sözleri dikkate çekici olmuştur. Aynı zamanda benzer bir örnekte Polonya’ya sakız ihracatı yapan bir firmanın kırmızı hat kontrolünde yaşadığı bir günden fazla zaman kaybı yaşandığı görülmüştür. (Hürriyet Gazetesi, 2015).

1.2.6.3. Tekstil Sektörü Örneği

Tekstil sektörünün ithalat işlemleri yönünden maliyetleri arttırıcı etkisi ve zaman kayıplarına neden olması açısından yıkıcı sıkıntılarında biri ihtisas gümrükleri uygulamasıdır. Sanayici Sicil Belgesi olmayan ve eğer Dahilde İşleme İzin Belgesi'nin özel şartlar bölümünde söz konusu belgede yer alan ürünlerin işlemlerinin ihtisas gümrüklerinden yapılacağına dair bir ibare bulunmayan, Dahilde İşleme Rejimi ile ithalatı yapılmayan, gümrük giriş tarife cetvelinin 50. ila 63. Fasıllarında yer alan eşyalar ihtisas gümrüğü uygulaması kapsamındadır. Ayrıca gümrük idarelerince verilen Dahilde İşleme İzni kapsamında üçüncü ülkelerden gelen eşyaların ithali durumunda ihtisas gümrüğü uygulaması esas alınmaktadır.

İhtisas gümrüğü uygulaması ile özellik arz eden eşyaların ithalat işlemleri sadece yetki verilen sınırlı sayıda gümrük müdürlüğünden gerçekleştirilmektedir. İthalatta kıymet, tarife, menşe ve standartlar yönünden etkin bir denetim yapılması sağlamak ve özellikle yerli üretimi ve üreticiyi korumak amacıyla uygulanmaktadır.

İhtisas gümrüğü uygulamasına tabi olacak eşyalar, eşyanın niteliği, menşei, çıkış ülkesi, gümrük müdürlüklerinin coğrafi konumu, gümrük müdürlüklerinin fiziki, teknik ve beşeri altyapısı, eşyanın yurtiçi üretim hacmi ve üretimin coğrafi dağılımı, eşyanın kaçakçılığa konu olma sıklığı, ulusal ticaret politikaları ve uluslararası yükümlülükler gibi kriterler dikkate alınarak belirlenmektedir.

Bu konuda yaşanan bir diğer örnekte ise şu şekilde cereyan etmiştir. İstanbul Ambarlı Limanı'na gelen bir konteyner eşyanın öncelikle Ambarlı Limanı'ndan Transit Rejimi kapsamında tekstil ürünleri konusunda ihtisas gümrüğü olan Halkalı Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı bir antrepoya aktarıldığı, bu antrepoda eşyanın konteynerden boşaltıldığı daha sonra Antrepo Rejimi beyanında bulunduğu ve Antrepo Rejimi beyanı işlemleri tamamlandıktan sonra ithalat işlemlerine geçilebildiği aktarılmıştır. Söz konusu eşyaların ithalat işlemlerinin geldiği gümrük idaresinden yapılması durumunda 2-3 gün içinde eşyanın firma deposuna boşaltılabilecekken işlemlerin bu şekilde tesis edilmesi ile ithal sürecinin 7-10 gün arasında sürdüğü ve örnek olarak 50.000 \$ tutarında bir eşyanın ithal edilmesi istenildiğinde eşyaların birim fiyatına göre % 5'e varan maliyetlerin oluştuğu aktarılmıştır (Satınalma Dergisi, 2014)

BÖLÜM IV

LOJİSTİK

1.Lojistik Sektörüne Bakış

1.1.Türk Lojistik Sektörünün Yapısı ve Boyutları

Türkiye taşıma, depolama ve tedarik hizmetleri gibi faaliyetlerin bir bütün olarak planlanması açısından genç bir ülkedir. 1966 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması birlikte Türkiye’de dış ticaret hız kazanmış ve lojistik hizmetler daha çok tekstil, otomotiv, hızlı tüketim ürünleri, perakende ve gıda, petrokimyasallar, makine üretimi inşaat sektörleri gibi dış ticaretin yoğun olduğu sektörlerde ağırlık kazanmıştır (Tanyaş, 2015; 65)

Türkiye’nin dış ticaret rakamları bölgeler bazında incelendiğinde AB ülkeleri ile yapılan ticaretin ilk sırada olduğu gözlenmektedir. Bunun en büyük nedeni AB ile Türkiye arasında yapılan Gümrük Birliği Anlaşmasıdır. AB ülkelerinin ardından Rusya ve Orta Doğu ülkeleri gelmektedir. Rusya ve Orta Doğu pazarına yönelik projeler ile söz konusu rotalar daha da etkin bir hale getirilmek istenmektedir (Tanyaş ve İris, 2010; 51-60)

Lojistik açıdan ithalat ve ihracat işlemlerinin gerçekleştirildiği bölgelerin konumu kadar, taşıma modu da fazlaca önemlidir. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olması sebebiyle deniz yolu ile taşımada diğer taşıma modlarına göre her geçen yıl daha olumlu rakamlara elde etmektedir. (Tanyaş ve İris, 2010; 51-60)

Aşağıda Tablo 14’te ithalat ve ihracat rakamları taşıma modlarına göre verilmiştir.

Tablo.14 Taşıma Modlarına Göre İthalat ve İhracat Rakamları

Yıllar	Deniz Yolu (Milyon \$)	Demir Yolu (Milyon \$)	Kara Yolu (Milyon \$)	Hava Yolu (Milyon \$)	Diğer (Milyon \$)	Toplam (Milyon \$)
2000	40.638	323	30.314	8.230	2.769	82.277
2001	35.691	454	26.731	7.486	2.368	72.733
2002	45.347	710	30.641	8.705	2.208	87.612
2003	62.960	1.040	38.143	11.673	2.775	116.592
2004	88.034	1.836	51.086	16.201	3.548	160.706
2005	102.167	2.573	60.271	17.050	8.188	190.250
2006	124.066	3.107	67.853	18.574	11.508	225.110
2007	153.025	3.623	83.126	23.932	13.627	277.334
2008	190.691	3.833	92.198	27.333	19.932	333.990
2009	130.350	2.630	75.907	21.326	12.855	243.071
2010	958.787	3.447	88.434	25.104	11.146	299.520
2011	207.016	4.428	94.774	30.092	39.436	375.748
2012	207.012	3.363	89.854	45.578	43.197	389.006
2013	222.858	2.729	93.732	45.563	38.579	403.463

Kaynak: TÜİK, 2014. Modlara Göre İthalat ve İhracat Rakamları

Tablo 13’de verilen değerlere göre Türkiye dış ticaretinin modlara dağılımı yaklaşık olarak % 50 deniz yolu, % 41 kara yolu, % 7 hava yolu % 1 demir yolu ve % 1 diğer yollarla gerçekleşmiştir. Avrupa ve dünyada gelişen yeni trenlerin daha az fosil yakıtı kullanarak Yeşil Lojistik’e doğru evrilmesi ve Türkiye’deki dış ticaret taşımalarının dağılımı göz önünde bulundurulduğunda, demir yolu ile taşıma konusunda önemli çalışmaların yapılması gerektiği bir gerçekliktir. Kombine taşımacılık adı verilen ve eşyanın yolculuğu sırasında farklı taşıma türlerinde faydalanılarak menziline ulaştığı taşıma türü de ayrıca üzerinde çalışma yapılması gereken bir konudur.

Dünya Ekonomik Forumu kapsamında yayınlanan endeks bilgilerine istinaden, dünya ölçeğinde en hızlı ivme yakalayan 39 pazar incelenmiştir. Ülkelerin lojistik kabiliyetlerini ve çekim merkezi olma potansiyelini ölçen bu endekste Türkiye, lojistik alanında en hızlı gelişen 10 ülke arasından gösterilmiştir. Türkiye’nin en

büyük avantajının coğrafi konumu ve üretim-tüketim pazarlarına yakınlığı olduğu belirtilmiştir. (Yarmalı, Baykara, ve Şen, 2013; 67-68)

Türk Lojistik Sektörü, Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 2014 rakamlarına göre 2.787 adet C ve L2 belgesine sahip firma ile ve bu firmalar üzerine kayıtlı 65.495 adet çekici, 14.439 adet kamyon, 78.367 adet yarı römork, 3.302 adet kamyonet ve 1.866 adet römork ile hizmet vermekte, kara taşımacılığında Avrupa'nın en büyük filosuna sahip bulunmaktadır. Ayrıca 220 adet uluslararası eşya taşıma acentesi, 1 adet uluslararası kargo işletmesi, 49 adet uluslararası taşıma işleri komisyoncusu ve 259 adet uluslararası yurtiçi taşıma organizatörü bulunmaktadır. (Şener, 2015; 4). Türkiye'de en çok tercih edilen taşıma şekli karayolu taşımacılığıdır. Şehirlerarası yolcu taşımlarının %90,5'i, yük taşımalarının 87,4'ü karayoluyla gerçekleştirilmektedir. (10. Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2013; 107).

Lojistik sektörü gelişmiş ülkelerde GSMH'nin % 12-15'ini oluşturmaktadır. Türkiye'de ise bu oran % 7-8 oranında seyretmektedir. Lojistik Sektörü orta ve uzun vadede gelişim gösterecek sektörlerin başında gösterilmektedir. Sektör büyüklüğünün 2015 yılı sonunda 120-150 milyar dolar olacağı öngörülmektedir. (Yarmalı, vd., 2013; 68).

Türkiye gerek jeostratejik açıdan gerekse jeopolitik açıdan 600 milyar dolar ile ifade edilen bir ticareti topraklarından geçirmektedir. Ancak deniz ve demir yolu taşımacılığının etkin kullanılamaması, gümrüklerde ve sınır kapılarında ki uygulamaların istenilen seviyede olmaması dolayısıyla, Türkiye'nin içinde bulunduğu koşulları verimli bir şekilde değerlendiremediğini söylemek yersiz olmayacaktır. Keza, 2014 Lojistik Performans Endeksinde Türkiye 30. Sırada yer almıştır. Çin 28 sırada, Macaristan ise 33 sırada yer almıştır. Lojistik Performans Endeksi sıralamasına göre Türkiye'nin coğrafi durumu ve lojistik performansı şekil 6 ve şekil 7'de gösterilmeye çalışılmıştır.



Şekil 6. Coğrafi Konum Olarak Türkiye

Kaynak: Şener, İTO Zümre Toplantısı Sunumu, 2015



Şekil 7. Lojistik Performans Olarak Türkiye

Kaynak: Şener, İTO Zümre Toplantısı Sunumu, 2015

Sahip olduğu imkanlar göz önünde bulundurulduğunda Türkiye lojistik performansı açısından hak etmediği bir konumda yer almaktadır. Jeostratejik avantajları dolayısıyla Türkiye’den sahip olduğundan daha hızlı, daha kaliteli ve daha istikrarlı bir lojistik performansa sahip olmasını beklemek oldukça mantıklı bir yaklaşım olacaktır. Ancak hal böyle iken Türkiye daha çok bir orta doğu veya bir orta uzak doğu ülkesi nazarında bir performans sergilemektedir. Bu durumun değişmesi için birçok girişim ve yatırım yapılmaktadır. Ancak söz konusu değişim isteği yeterli olamamaktadır. Değişimi sağlayacak ana anahtarın bilimsel tabanlı ve araştırmacı yaklaşımla gerçekleştirilebileceği aşikardır.

1.2.Lojistik Sektörü ve Bürokrasi Sorunları

Lojistik sektörü sürekli yüksek tempoda çalışan bir sektördür. Kendi ihtiyaçlarını gelişimine katkı sağlayacak kalifiye personeli maalesef yetiştirememektedir. Türkiye’de lojistik sektöründe istihdam edilen eğitimli personel istatistikleri sektörün neden istenilen düzeyde gelişemediğini yeterince anlatmaktadır.

Amerika’da 1998 yılında yapılan bir araştırmada % 97’si üst düzey olmak üzere lojistik profesyonelleri incelenmiş, % 92’sinin yükseköğretim düzeyinde eğitim aldıkları görülmüştür. Katılımcıların % 42’si lisans düzeyinde eğitim almışlardır. Yine Amerika’da 2004 yılında gerçekleştirilen bir diğer araştırmada üst düzey lojistik profesyonellerinin % 88,8’i lisans, % 63’ü yüksek lisans seviyesinde eğitim almışlardır. Ayrıca yüksek lisans derecesinde mezuniyeti olan %63 içerisinde % 46’sının MBA derecesine sahip olduğu görülmüştür. Bu profesyoneller içerisinde % 18’i lojistik konusunda bir sertifikaya sahiptirler. Lisans seviyesinde mezun olanların %40’ı işletme veya işletme yönetimi programından, %16’sı lojistik programlarından, %9’u mühendislik programlarından, %8’i pazarlama programlarından, %27’si ise diğer programlardan mezun olmuşlardır (Küçüksolak, 2006; 38-44).

Lojistik alanında yapılan bir araştırmada Türkiye’de ki lojistik profesyonellerin eğitimi hakkında bazı veriler elde edilmiştir. Buna göre Türk lojistik sektöründe çalışan profesyonellerin % 47’si mavi yakalı, % 10’u taşeron, ve % 43’si beyaz yakalıdır. Bu grup içerisinde ki eğitim durumuna bakıldığında % 27’si orta öğretimden, % 46’sı liseden, % 22’si üniversiteden, % 5’i ise lisansüstü programlardan mezun olmuşlardır. Bunun yanı sıra Türkiye’de lojistik sektörden çalışan profesyonellerin % 14’ü ayda 20 saatten fazla, % 22’si ayda 10 saatten fazla eğitim almıştır. Türkiye’de lojistik sektöründe çalışanların % 50’si ise bu konuda hiç eğitim almamışlardır (Küçüksolak, 2006; 38-44).

Bu oranlar ışığında Türk lojistik sektörünün dünya ölçeğinde olumlu bir portre çizmesinin mümkün olamayacağı yeterince açıktır.

- Türkiye üretim ve sanayi gelirlerinin yaklaşık % 20’si, dış ticaret gelirlerinin ise % 50’si İstanbul şehri tarafından üretilmektedir. İstanbul’un batısında dünyanın en büyük sınır kapılarından biri olan Kapıkule Sınır Kapısı yer almaktadır. Diğer batı sınır kapıları ile birlikte günlük yaklaşık 2000’in üzerinde aracın büyük bir

bölümünün geçiş rotasının ve boşaltma alanının İstanbul olduğunu söylemek yerinde olacaktır (Tanyaş, 2015; 85-87). İstanbul'da yaşanan trafik sıkışıklıklarının tahammül edilemez noktalara gelmiş olması ve üzerine bir de dış ticaret hareketlerinden kaynaklı trafik eklenmesi Türkiye'de lojistik sektörünün neredeyse kalbinin attığı İstanbul da ivedi çözülmeyi bekleyen bir sektör sorunu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaşanan trafik sorununun lojistik sektörüne bir diğer yansıması olarak İstanbul Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kararı ile ağır vasıtaların sabah 06:00 – 10:00 saatleri arasında, öğleden sonra ise 16:00 – 22:00 saatleri arasında geçişleri yasaklanmış olmasıdır. Fabrika ve depolarda yüklemeleri yapılmış olan tırların Gümrük İşlemleri yapabilmek için kısıtlı vakitleri kalmaktadır. Kalan vakit İstanbul Trafiğinde harcandığından araçlar Gümrük İşlemleri için Gümrük Müdürlüklerine mesai saatleri içerisinde ulaşamamakta ve işlemler bir sonraki güne kalmaktadır.

- Taşıma Kotaları Sorunu: Uluslararası taşımalarda yabancı ülke makamlarından izin belgelerine geçiş belgesi adı verilmektedir. Bazı ülkelerle uluslararası protokoller çerçevesinden yapılan anlaşmalar neticesinde geçişler kotaya tabi tutulmaktadır. İlgili ülkeler geçiş belgelerini Ulaştırma Bakanlığı'na iletmekte, Ulaştırma Bakanlığı TOBB eliyle bu belgeleri dağıtmaktadır. Türkiye uluslararası alanda imzalamış olduğu taşıma anlaşmaları gereği ihracatının değer cinsinden % 35'ini, ton cinsinden de % 30'unu karayolu ile taşımaktadır. Bu boyutta ki bir karayolu taşımacılığı için sağlanan taşıma kotaları yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple taşımacılar rota değiştirmek zorunda kalmakta ve buna bağlı varış süreleri değişmekte, taşıma maliyetleri artmaktadır. Bu durum Türk lojistik firmalarının uluslararası alanda ki rekabet gücünü zayıflatmaktadır (TÜSİAD, 2012). Ulaştırma Bakanlığı girişimleri neticesinde son yıllarda taşıma kotaları miktarlarında artışlar sağlanmış olsa da yine de Türkiye taşımalarına yapılan bazı haksız uygulamalardan dolayı lojistik sektörü taşıma kotası sorunu ile karşı karşıya bulunmaktadır (TOBB, 2014.).

- Sınır kapılarında yaşanan bekleme sorunları: Sınır kapılarının etkin çalışması için çeşitli düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Örnek olarak ABD'nin en büyük ikinci sınır kapısı olan OTAY MESA kapısı Türkiye'nin en büyük ve en modern sınır kapısında daha fazla mesai yaparak, daha az alana sahip olarak günlük 3000 aracın geçiş işlemini gerçekleştirmektedir. Kapıkule Sınır Kapısı, Otay Mesa Sınır

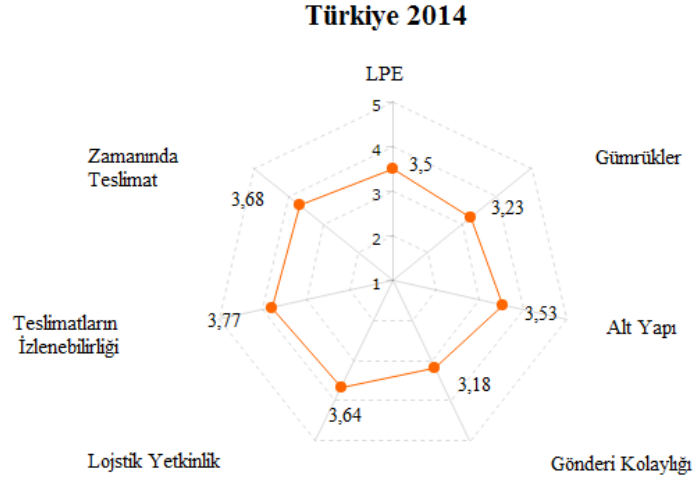
kapısının 6 katı büyüklüğünde olmasına karşın günlük 750 araç işlem görmektedir. (Şener, İTO Zümre Toplantısı Sunumu, 2015).

- Lojistik Kanunu eksikliği.
- Araçların çıkış kapılarını değiştirmesinin Ulaştırma Mevzuatına göre yasak olması.
- Ağırlık limitlerinin yetersiz olması ve sektörün ihtiyacını karşılamaması
- Antrepo ve Geçici Depolama Yerleri için yapılan düzenlemelerin sektörü olumsuz etkilemesi
- Denize iskele bağlantısı olmayan geçici depolama alanlarının kullanılmaması
- Parsiyel Taşımaya konu olan yüklerin uzun süre limanlarda beklemesi
- Halkalı-Çerkezköy tren yolu istikametinin hızlı tren çalışmaları nedeniyle uzun zaman kapalı kalması.

1.3.Lojistik Performans Endeksi

Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi (Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy) adı ile 2007 yılından beri iki yılda bir yayınlanan endeksin sonuncusu 2014 yılında yayınlanmıştır. Dünya çapında 1.000'den fazla lojistik profesyonelinin katılımıyla oluşturulan bir rapordur, lojistik alanında faaliyet gösteren 160 ülke değerlendirmeye alınmaktadır. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ni oluştururken gümrükler, altyapı, gönderi kolaylığı, lojistik yetkinlik, teslimatların izlenilebilirliği ve zamanında teslimat gibi altı temel başlık altında inceleme yapmaktadır. Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi'ndeki pozisyonu Şekil 8'de ele alınmıştır (UND, 2014).

<http://www.und.org.tr/tr/14901/dunya-bankasi-kuresel-lojistik-performans-endeksi-2014-yayinlandi;-turkiye-160-ulke-arasinda-30.-sirada->



Şekil 8. Lojistik Performans Görünümü 2014

Kaynak: Worldbank, Lojistik Performans Endeksi, 2014

Şekil 8’de gösterilen verilere göre, Lojistik Performansı Endeksi’nde değerlendirilen 6 konu arasında Türkiye’nin en başarılı olduğu konu, Teslimatların İzlenebilirliği konusudur. Türkiye ikinci olarak Zamanında Teslimat konusunda diğer başlıklara göre daha iyi bir durumdadır. Üçüncü olarak Lojistik Yetkinlik konusu gelmektedir. Son yıllarda gerçekleştirilen yatırımlar Alt Yapı konusunda Gümrükler ve Gönderi Kolaylığı konularına oranla daha iyi bir performans gösterildiği görülmektedir. Şekil 8’de verilen rakamlara göre Türkiye’nin en fazla sıkıntı yaşadığı konular sırasıyla Gönderi Kolaylığı ve Gümrükler konularıdır.

Tablo.15 Lojistik Performansı Endeksi Sıralaması

Genel Lojistik Performansı			
Ülke	Sıra	Puan	Endeks Uygulama
Almanya	1	4,12	100,0
Hollanda	2	4,05	97,6
Belçika	3	4,04	97,5
İngiltere	4	4,01	96,6
Singapur	5	4,00	96,2
 			
Birleşik Arap Emirlikleri	27	3,54	81,3
Çin	28	3,53	81,1
Katar	29	3,52	80,6
Türkiye	30	3,50	80,1
Polonya	31	3,49	79,9
Çek Cumhuriyeti	32	3,49	79,8
Macaristan	33	3,46	78,9

Kaynak: Worldbank, Lojistik Performans Endeksi, 2014

Tablo.15'teki veri seti incelendiğinde ilk beş sıradan 4'ünü güçlü ekonomilere sahip olan Avrupa devletleri almaktadır. Bu devletler arasında Güney Asya'da yer alan küçük bir ada devleti olan Singapur dikkati çekmektedir. Birçok bakımdan başarıyı yakalamış olan bu ülke 2014 Lojistik Performans Endeksi'nin de 5. Sırasına yerleşmiştir. Tablo.15'te 27 sıradan başlayarak verilen ikinci bölümde sıralama olarak içlerinde Türkiye'nin de bulunduğu grup ele alınmıştır. Türkiye, Avrupa ve Asya'ya yakınlığı olan kıtalar arasındaki geçiş yollarının tam üzerinde bulunması ve etrafının denizlerle çevrili olmasına ve yukarıda ki tabloda ilk bölümde yer alan ilk beş ülkeden lojistik anlamda daha etkili ve daha stratejik bir konuma sahip olmasına rağmen, kendisinden daha dezavantajlı bir konumda Arap yarımadasında bulunan Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Uzakdoğu'da bulunan Çin, Kuzey Avrupa'da bulunan Polonya, Orta Avrupa'da bulunan Çek Cumhuriyeti ve Macaristan ile aynı grupta 30. sırada yer almaktadır.

Tablo.16 Lojistik Performans Endeksi Sıralamasında Yıllara Göre Türkiye

Ülke	Sıra	Puan	Endeks Uyumu	Yıl
Türkiye	30	3,50	80,1	2014
	27	3,51	80,3	2012
	39	3,22	71,4	2010
	34	3,15	67,5	2007

Kaynak: Worldbank, Lojistik Performans Endeksi, 2014

Tablo.16'daki bilgilere göre Türkiye yıllar içerisinde Lojistik Performans Endeksi sıralamasında aşağı ve yukarı yönlü hareketler içerisinde olmuştur. Bu rakamlar ışığında istikrarsız bir Lojistik Performansının olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Lojistik performansı açısından Türkiye en verimli yılını 2012 yılında yaşamıştır.

Sonuç

Lojistik sektörünün dünya ticaretindeki payı ve buna bağlı olarak önemi her geçen gün biraz daha artmaktadır. Günümüze gelindiğinde dünya genelinde lojistik sektörünün hacmi 7 trilyon dolardır. Türkiye’de bu rakam 60-65 milyar dolar seviyesinde seyretmektedir. 2013 rakamlarına göre 36 trilyon dolar olarak gerçekleşen dünya dış ticaretinin 12 trilyon dolarlık kısmını AB ülkeleri, 11 trilyon dolarlık kısmını da Asya ülkeleri gerçekleştirmiştir. Türkiye’de dış ticaret hacmi 400 milyar dolar seviyesindedir. Türkiye dünya dış ticaretinin yarısından fazlasını gerçekleştiren AB ve Asya ülkelerinin tam ortasında yer almaktadır. Buna mukabil gelişmiş ülkelerde lojistik sektörünün GSYİH’daki payı % 12-15 arasında iken, Türkiye’de bu oran % 7-8 civarındadır.

2014 yılında yayınlanan Lojistik Performans Endeksi’nde Türkiye, 3,5’lik performans puanıyla 30. Sırada yer almaktadır. Raporda, düşük gelirli ülkelere alt yapı ve temel gümrük yönetiminde iyileştirmeler yapılması tavsiye edilirken orta gelir düzeyindeki ülkelerin ise lojistik hizmetlerini arttırarak taşımacılık, depolama, yük sevkiyatçılığı konusunda dış alım yolunu tercih ettikleri ve bu nedenle önemli kazanımlar elde ettikleri bildirilmektedir.

Dünya Bankası 2013 yılında ticaretin kolaylaştırılması kapsamındaki projelere 5,8 milyar dolar harcamıştır. Konu bu yönüyle ele alındığında dış ticaretteki engellerin uluslararası ticaret sistemine katılımı ve dünya ticaretinin gelişmesinde negatif etki yaptığı görülmektedir. Dünya Bankası ve Dünya Ticaret Örgütü tarafından gerçekleştirilen çalışmalardan, dünya çapında ticarete ve taşımacılıkta bir serbestleşme eğilimi olduğu anlaşılmaktadır.

Dünyada dış ticaret ve lojistiğin gelişimi devletlerin bu konuda ürettikleri politikalara bağlı olarak çeşitli altyapı yatırımları ve çeşitli sektörel teşviklerle mümkün olmuştur. Güçlü ve kararlılıkla yapılacak altyapı yatırımlarının eş zamanlı ve ihtiyaçlara göre gerçekleştirilecek bir mevzuat revizyonunun Türkiye’nin lojistik performansını önemli ölçüde arttıracığı öngörülmektedir.

Gümrüklerde özellikle kırmızı hat kontrolleri bakımından tam kontrol yerine etkin kontrol mekanizmasını hayata geçirecek olan Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikalarının edinilmesi hususunda şartların revize edilmesi ve güven odaklı bir anlayışla konunun tekrar ele alınması gerektiği düşünülmektedir. Dış ticaret erbabının bu kontrollerin zaman kaybettirici ve endirekt maliyet artırıcı etkilerinden kaynaklanan şikâyetlerine önem verilmelidir. Limanlarda yaşanan zaman kayıplarının önüne geçilebilmesi için köklü mevzuat değişikliklerine ihtiyaç vardır. Keza bu kadar fazla maliyet kalemi ile birlikte yürümek sektörü uluslararası rekabetin dışında bırakmaktadır. Taşıma kotaları sorunu her yeni yılda yenden ele alınmalı ve uluslararası revizyonlara gidilmesi sağlanmalıdır. Hükümet tarafından başlatılmış olan lojistik sektörüne ilişkin adımların daha hızlı hayata geçirilmesine çalışılmasının sektörün tıkanıklığını rahatlatacaktır.

Uluslararası alanda karşılaşılan sorunların ortadan kaldırılmasının da Türkiye’de yerleşik lojistik firmalarının sorunlarına önem verilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir. Ayrıca kaynak sıkıntısı içerisinde bulunan lojistik firmalarının veya lojistik sektörüne fayda sağlayacak yeni girişimlerin özellikle desteklenmesi faydalı olacaktır.

Ayrıca Lojistik Performans Endeksi göz önünde bulundurularak temel çalışma alanlarının belirlenmesi ve bu hususlar üzerinde özellikle durulmasının faydalı olacağı düşünülmektedir. Endekste araştırılan konulardan biri olan Lojistik Yetkinlik başlığı altında kalifiye personel yetiştirilmesi konusunun etkin bir biçimde ele alınmasının, uygulamalı lojistik eğitime ağırlık verilmesinin uzun vadede de olsa sektöre olumlu katkı sağlayacaktır. Sektör içi eğitilmiş personel sayısının nicel olarak değil nitel olarak artırılması, yeni gelişen teknolojilere uygun eğitimler planlanması gerekmektedir. Ayrıca lojistik sektörüne yönelik akademik çalışmalar desteklenmeli, akademisyen sayısının artmasına destek verilmelidir. Türkiye 2023 hedeflerine uygun olarak gerçekleştirilecek sektörel eğitim yatırımlarının lojistik sektörünün Türk ulusal ekonomisine yönelik yapacağı olumlu katkıları da arttıracığı reddedilemeyecek bir gerçekliktir.

KAYNAKÇA

Akıncı, S. (2014 Aralık 30). <http://www.dunya.com/guncel/kimya-sektorunde-de-kirmizi-hat-sikintisi-var-248846h.htm> Erişim (09.12.2015 00:12)

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

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

Diriöz, O. (2007, Kış 52). Gümrük Dünyası Dergisi, Dünya Gümrük Örgütü ve Dünya Ticaret Düzenine Olan Etkileri, 4-7.

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

Dış Ticaret İşlemlerinde Bürokrasi ve Kırtasiyeciliğin Azaltılması Çalışması Raporu, <http://www.igb.gov.tr/Kutuphane/33%202007%20DIS%20TICARET%20ISLEMLERI.pdf>

Ersungur Ş. M. ve Doru Ö. (2014). Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 28, Sayı: 3, Türkiye’de Dış Ticaret ve Ekonomik Kalkınma İlişkisinin Ekonometrik Analizi: 1980-2010, 225-231).

Etimoloji Türkçe İnternet Sitesi,
<http://www.etimolojiturkce.com/kelime/b%C3%BCrokrasi>, Erişim (05.09.2014, 23:04)

Gelir İdaresi Başkanlığı, (2009). Yayın No. 5. Ankara: GİB

G.T.B, Gümrük İşlem Süreleri. (2014).
<http://risk.gtb.gov.tr/istatistikler/istatistikler/gumruk-islem-sureleri> Erişim (11.12.2015 23:45)

Gümrük Kanunu,

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.4458&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=&Tur=1&Tertip=5&No=4458> Erişim (10.12.2015 00:28)

Gümrük Yönetmeliği,

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13472&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=g%C3%BCmr%C3%BCk%20y%C3%B6n> Erişim (10.12.2015 00:35)

Gümrükler genel müdürlüğü genelgesi 2004/25,

<http://hukuk.gtb.gov.tr/data/5440c4d7f293704d6c39e7c5/2004-25.pdf> Erişim (10.12.2015 00:36)

Gümrükler genel müdürlüğü genelgesi 2005/1,

<http://hukuk.gtb.gov.tr/data/5440c4d7f293704d6c39e7c5/2005-1.pdf> Erişim (10.12.2015 00:45)

Gümrükler genel tebliğ seri no 63,

<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080925.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080925.htm> Erişim (10.12.2015 00:50)

Gümrükler genel tebliğ seri no 81,

<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080925.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080925.htm> Erişim (10.12.2015 00:58)

Gümrükler genel tebliğ seri no 1,

<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/12/20141220.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/12/20141220.htm> Erişim (10.12.2015 01:02)

Gümrükler genel tebliğ seri no 2,

<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150418.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150418.htm> Erişim (10.12.2015 01:10)

Gümrükler Genel Müdürlüğü 15.12.2014, 4558235 Sayı. Antrepolarda Teminat İşlemleri. <http://ggm.gtb.gov.tr/duyurular/antrepo-rejimine-konu-esyaya-iliskin-teminat-oranlarinin-belirlenmesi> Erişim, (10.12.2015 23:50)

Hürriyet gazetesi, 14.01.2015, <http://www.hurriyet.com.tr/tirlar-gumruge-takildi-ihracatci-isyan-etti-27965179>

İhracat Rejimi Kararı, 95/7623. 06.01.1996-22515, R.G.

<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22515.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22515.pdf>

İthalat Rejim Kararı, 95/7606. 31.12.1995, 22510, Mükerrer. R.G.

http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22510_1.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22510_1.pdf

Logistics Performans Index Turkey, 2014.

<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/TUR/2014> Erişim (11.12.2015 00:25)

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

Korkmaz, E. ve Erkal, M.E., Minibaş, T., Baloğlu, B., Yılmaz, E.B., ve Çak M. (2001). Türkiye’de Yolsuzluğun Sosyo-ekonomik Nedenleri, Etkileri ve Çözüm Önerileri.(Y.No:2001-35). İstanbul: İTO

Köksal, M.Z. ve Narin, E.İ. (2015). 2012-2013 Döneminde Dış Ticaret. (Y.NO:560). Ankara: GTB

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

Küçükçolak, T. (2006). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Eğitimi. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Orhan, O.Z. (2003). Dünya’da ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi. (Y.No:2003-39). İstanbul: İTO

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

Özdemir, A., Çatalbaş, N., Kaya, E., Turan, M.G., Kuyucak, F. (2010). Lojistik İlkeleri, T.C. Anadolu Üniversitesi, (Y.No: 2151). Eskişehir: AÖF.

Satınalma Dergisi, 2014. <http://www.satinalmadergisi.com/2014/09/09/ihtisas-gumruk-uygulamasi-ve-tekstil-sektoru-uzerindeki-etkileri/> Erişim (20.10.2015 15:25)

Sıkça Sorulan Sorular,(2013, temmuz 19) <http://ggm.gtb.gov.tr/sikca-sorulan-sorular/ticari/gumruk-islemleri> Erişim, (11.12.2015 00:10)

Şencan, H. ve Dinçer, Ö. (2014). Müsiad Araştırma Raporları (Rapor No.1). Orta Büyüklükteki İşletmeler ve Bürokrasi [Electronic Version]. İstanbul: Hiperlink

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

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. (2014). Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu. Ankara: Mattek.

Türkiye İstatistik Kurumu, 2013. Ana Faaliyet Konularına Göre Cari Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla. <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>. Erişim, (04.10.2015, 02:30).

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

Tanyaş, M. ve İris Ç., 2010. Lojistik Sektör Raporu 2010. İstanbul: Mavi Ofset

Türkiye İstatistik Kurumu, (2013). Fasıllara Göre İthalat ve ihracat Raporları, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 Erişim, (28.09.2015, 23:19).

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

Tekstil, Konfeksiyon, Deri ve Halı İhracatında Sorunlar ve Çözüm Önerileri http://www.itkib.org.tr/ihracat/disticaretbilgileri/raporlar/dosyalar/ihracat_sorunlari.pdf

Ulu, C. ve Aracı, C. (2012). Türkiye’de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları. İstanbul, TÜSİAD.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND],2014. Türk Araçlarının Kapılara Göre İhraç-İthal Taşımaları. <http://www.und.org.tr/tr/76/istatistikler>, Erişim, (05.10.2015, 01:01).

Uluslararası Seçilmiş Göstergeler, <http://tuikapp.tuik.gov.tr/SecilmisUluslararasıGostergeler/sorguSayfa.do?target=degişken> Erişim, (06.10.2015 02:34)

Yarmalı, H.Ö., Baykara, M. ve Şen, Y.S. (2013). Müsiad Lojistik Sektör Raporu 2013. (Rapor No: 87). İstanbul: Mavi.

Weber, M. (2013). Bürokrasi ve Otorite. Akın, H.B. (Çev.). Ankara: Adres. (İlk Baskı 2005).

Wikipedia: https://tr.wikipedia.org/wiki/So%C4%9Fuk_Sava%C5%9F Erişim, (20.09.2015, 15:25)

Wikipedia: https://tr.wikipedia.org/wiki/Orta_%C3%87a%C4%9F Erişim, (20.09.2015, 16:15)

World Trade Organization, International Trade Statistics, 2014.

<http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBStatProgramHome.aspx?Language=E> . Erişim, (06.10.2015 01:22)