

PAPER DETAILS

TITLE: Dis Ticarete Lojistik Asamasinda Karsilasilan Görünmez Engeller

AUTHORS: Aydın SARI,Hakan DEMİR

PAGES: 87-94

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1020004>

Dış Ticarete Lojistik Aşamasında Karşılaşılan Görünmez Engeller

Özet

Uluslararası ticaretin liberal politikalar zeminine yıllar önce oturmasına rağmen, ülkeler arasında ticaret miktarı hala istenen düzeylerde değildir, uluslararası kurumlar tarafından bu yetersizlik sıklıkla her ortamda dile getirilmektedir. Bunun en önemli nedenleri artık görünen engeller değil görünmeyen engellerdir. İkili ticaret anlaşmaları ile iki ülke kendi arasında anlaşmaktadır. Gümrük tarifeleri mallar bazında minimum düzeye indirilmektedir. Gelecek beş veya on yıl içinde neredeyse tüm mallarda sıfır gümrükleme varan indirimler konusunda ülkeler anlaşmaktadırlar. Fakat diğer taraftan aynı ölçüde görünmez engeller artmakta, dış ticarete beklenen iyileşmeler görülmemektedir. Başlıca görünmez engeller gümrük kapılarında başlamakta karayolu taşımacılığı yapılıyor ise ve transit geçilmesi gereken birden fazla ülke varsa yerel yönetimlerden karayolu yetkililerine polis ve güvenlik güçlerine kadar bütün taraflar el birliği edencesine görünmez bariyerler koymaktadırlar.

Anahtar Kelimeler: Görünmez engeller, Lojistik, Gümrük İşlemleri, İhracat, İthalat, Dış Ticaret İşlemleri

JEL Sınıflandırma Kodu: F10, F13, F15, K32, K33, O57, N70

Invisible Barriers In The International Trade During The Logistics Process

Abstract

Although international trade has been established for many years, the level is not satisfactory and many international institutions have discussed this. Expected developments are not seen in the international trade. The major invisible tariffs begin at the customs gate. There is more than one country which must be passed in transit. It is very important for road transport, because the invisible barriers affect road transport much more. The greatest problems are invisible barriers: two countries making an agreement that contains a bias; tariffs are not agreed on; invisible barriers increase as more countries join; there are customs/management/transport/security/policing barriers.

Keywords: Invisible Barriers, Logistics, Customs Transactions, Export, Import, International Trade Transactions

JEL Classification Codes: F10, F13, F15, K32, K33, O57, N70

*Pamukkale Üniversitesi, İ.İ.B.F., İktisat Bölümü,

**Pamukkale Üniversitesi, Bekilli Meslek Yüksek Okulu, Dış Ticaret Bölümü

Giriş

Yeni bir yüzyıla birlikte globalleşmenin hızına paralel olarak ülkeler, gümrük tarifelerini büyük bir hız ve oranda düşürerek dünyada dış ticareti artırmaya yönelik gelişmeleri yaygınlaştırmaya çalışmaktadır. Uluslararası ticaret artarken ülkelerin refah düzeyi de yükselmektedir. Uluslararası kurumlar gümrük tarife oranlarının düşürülmesine önderlik etmekte, tarife oranlarının düşürülmesini özendirmekte ve ülkelere gümrük oranlarının kaldırılması yönünde nasihat vermektedirler. Serbest piyasa sistemi sayesinde, dünya ekonomisi serbestleşmekte ve liberal politikalar uygulayan ülkeler gümrük tarifelerini indirmektedirler.

Uluslararası ticaret örgütlerinin gümrük tarife oranlarının düşürülmesine yönelik çabalarına rağmen, tarife düzeyi istedikleri miktarda değildir. Bununla beraber, çok iyi aşama kaydedilmiştir. Ayrıca Doğu bloku ülkeleri, Çin gibi dünya ekonomisinde önemli yeri olan ekonomiler liberalleşme süreçlerini neredeyse tamamlama noktasındadırlar. Bütün bu olumlu gelişmelere rağmen dış ticarete arzulan artışlar sağlanamamış, istenen boyutlara ulaşamamıştır. Diğer bir deyişle dünya ticaret hacmi beklenen performansı gösterememektedir. Uluslararası kurumlar belli başlı büyük ekonomiler, her ortamda sürekli ticaret artışından memnun olmadıklarını dile getirmektedirler.

Liberal politikalar izlenirken ve o kadar çok anlaşmalara rağmen, dünya ticaretinin yeterli düzeyde olmamasının birçok nedeni vardır. Bu nedenlerin en önemlilerinden biri görünmez engellerdir. Ülkeler bilerek veya bilmeyerek dış ticarete görünmez engeller ortaya çıkartmaktadır. Bunun yanında görünmez engeller serbest ticaret ile bir çelişki yaratmaktadır. Neredeyse ülkeler görünmez engellerin arkasına sığınmaktadır.

Görünmez engelleri ortaya çıkaran gelişmekte olan ülkelerin yanında, gelişmiş ülkelerinde olması, durumu yeni bir çelişki içine daha sokmaktadır. Piyasalar gelişmiş ülkelerin liderliğini beklerken, istenen adımları görememektedir. Görünmez engeller, dış ticareti engellemenin yanı sıra ülkelere önemli maliyetler ve zaman kayıpları yaşatmaktadır. Çalışmamızda özellikle, dış ticarete, karşımıza çıkan ve ülkelerce neredeyse devasa boyutlara getirilen gümrük ve lojistik aşamalarında oluşan görünmez engeller ortaya konulacaktır.

1. Teori

Gümrük tarifesini dışında serbest ticaret koşulları çerçevesinde yürüyen uluslararası mal akışını engelleyen tüm araç ve politikalara tarife dışı engeller denilmektedir. Tarife dışı engeller genellikle haksız rekabeti önlemek için alınan tedbirler amacıyla düşünülen politikalar olarak değerlendirilmektedir. Haksız rekabet ortaya çıkaran, ihracatını artırmaya çalışan bir ülke veya tek bir firma olabilir. Eğer bir ülke serbest politika kurallarını dikkate almadan özellikle devlet desteği ile ihracat mallarının fiyatlarını değiştirecek politikalar izliyor ise, ticaret ortağı veya ithalatçı ülke karşı ülkeye yönelik ülke politikaları uygulayabilmektedir. Diğer taraftan haksız rekabet ederek hareket eden tek bir firma, özellikle aynı malı rakiplerinden kat kat daha düşük bir fiyatla diğer bir ülkede satıyor ise anti damping kuralları uygulanmaktadır.

Dünya mal ihracatında 2014 yılında tablo 1 incelendiğinde Avrupa ve Avrupa Birliği en fazla ihracat yapan bölge olmaya devam etmektedir. Büyüme oranları sırasıyla yüzde 2.3 ve yüzde 1.4 olmaktadır. Asya bölgesi ikinci büyük ihracatçı bölge olarak 2014 yılında ihracatını yüzde 2.5 artırarak 5.92 trilyon dolara ulaşmıştır. Kuzey Amerika bölgesi 2014 yılında ihracatını yüzde 3.2 artırarak en hızlı

büyüyen bölge olmuştur. Diğer bölgelerde ihracatta daralma görülmektedir.

2014 yılında bölgesel olarak ithalatın yaşanan küresel ekonomik koşullardan etkilendiği görülmektedir. Üç gelişmiş bölgenin ithalatı 2014 yılında artmıştır. Avrupa ve Avrupa Birliği en büyük pazar olmayı sürdürmüştür. Avrupa pazarı 2014 yılında yüzde 0.7 büyüyerek 6.72 trilyon dolar hacmine ulaşmıştır. Asya bölgesi 2014 yılında yüzde 8.3 ile ithalatını en çok artıran bölge olmuştur.

Kuzey Amerika pazarında da 2014 yılında yüzde 7.0 ile ortalamanın üzerinde artmış ve 3.3 trilyon dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. Ortadoğu ve Afrika bölgelerinin ihracat gelirlerinin düşmesine rağmen 2014 yılında yüzde 3.9 ve 4.7 oranında büyümüştür. 2014 yılında ithalatı daralan iki bölge bulunmaktadır, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Güney ve orta Amerika bölgeleridir.

Tablo 1: Dünya İhracatında ve İthalatında Bölgeler (Milyar Dolar)

	İhracat 2014	2013-2014 Değişim %	İthalat 2014	2013-2014 Değişim %
Dünya	18.427	0.9	-	-
Afrika	567	-7.5	647	4.7
Asya	5.916	2.5	5.874	8.3
Bağımsız Devletler Top.	735	-5.6	506	-10.6
Avrupa	6.736	1.4	6.717	0.7
AB28	6.161	2.3	6.129	-0.1
Ortadoğu	1.293	-4.0	790	3.9
Kuzey Amerika	2.495	3.2	3.297	7.0
Güney ve Orta Amerika	895	-5.6	742	-5.1

Kaynak: Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu 2015, TİM

Dış ticarete koruma önlemleri ve ülkenin yerli üretici ve sermayesini ulusal menfaatleri doğrultusunda, belirli ölçülerde, koruma eğilimi tüm ülkelerde belirli dönemlerde mevcut olabilmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler, dinamik büyüme trendleri içerisinde bir yandan uluslararası anlaşmalara uyuma önem vermekte, bir yandan da gelişmiş ülkeler ile rekabette kendisine avantaj sağlamaya çalışmaktadır (Ulu, Arıcı 2012: s. 78).

Tarife dışı engeller kotalar, Gönüllü İhracat Kısıtlamaları, İthalatta Ek Vergi Uygulamaları, İthalat Yasakları, Sağlık, Güvenlik, Çevre Standartları, İdari Düzenlemeler, Damping, İhracat Sübvansiyonları, Kamu İhaleleri ve Kamu Kuruluşlarının Satınalma Politikaları ve Karteller gibi araçlar olabilmektedir (Eğilmez 2015).

Tarife dışı engellerin bir kısmı görünmez engellere dönüşme konusunda çok kolay uyum sağlamaktadır ve serbest ticareti engel oluşturmaz iddia edilmektedir. Bunlar özellikle sağlık, güvenlik ve çevre konularında olmaktadır ve serbest ticareti engellediği ilk bakışta görülememektedir.

Tarife dışı engellerin başında anti-damping uygulamaları gelmektedir. İthal edilen malların fiyatlarının düşük olması veya çok miktarda ithal edilmesi damping kuşkularına neden olmaktadır. Bu açıdan ülkeler çok kısa sürede damping uygulaması yapmakta ve anti-damping kararlarına başlamaktadır. Anti-damping uygulaması dış ticareti daraltan bir yapısı vardır. Geçici sürede olsa malın ithalatı tamamen durmaktadır.

Diğer önemli bir tarife dışı engel telafi edici vergilerdir. Çeşitli nedenlerden dolayı bazı ülkelerin yapmış oldukları ithalattan aldıkları vergilerdir. Tüm tarife dışı araçların ithalatı azaltıcı bir etki yapmakta olduğu bilinmektedir (Seyidoğlu: 2001, s153).

Avrupa Birliği (AB) temel amaçlarından biri, birlik içinde gümrük vergileri vb ticareti kısıtlayıcı engelleri kaldırmaktır. Ticaretin, ekonominin önündeki engellerin kaldırılması ticaret hacmini artırmaktadır. Ulaşım kanallarının yaygınlaşması bir bölgede demiryolu ulaşımı yokken, demiryolu ağı kurulması veya bölgede gümrük engellerinin kaldırılması ticaret hacmini artırmakta ve yaygınlaştırmakta ticaret miktarının bir iken beş, on misline çıkması anlamına gelmektedir.

Türkiye'den AB ve diğer ülkelere yapılan ihracat ve ithalatın taşıma türlerine göre dağılımı aşağıdaki tablolarda verilmektedir. İhracatın %46'sı ithalatın %59'u Denizyolu ile yapılırken, Karayolu ile ihracatın oranı %42 olmaktadır. Karayolu ile ihracat başta AB ülkeleri olmak üzere doğuda Rusya ve Orta Asya'ya yapılmaktadır.

Tablo 2: Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İhracat (Milyon USD)

	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
Değer	47.146	907	42.392	9.764	1.934
(%)	46	1	42	10	2

Kaynak: TÜİK 2009

Tablo 3: Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İthalat (Milyon USD)

	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
Değer	83.205	1.723	33.515	11.563	10.923
(%)	59	1	24	8	8

Kaynak: TÜİK 2009

Ülkemiz, Avrupa'daki en büyük karayolu taşıma filosuna sahiptir. 2008 yılının Kasım ayı istatistiklerine göre,

- 44,039 çekici,
- 15,613 kamyon,
- 3,025 tam römork,
- 52,583 yarı-römork sahibiyiz.

2008 yılı itibarıyla, yük taşımacılığı gelirlerimiz 4,5 milyar ABD Dolarına ulaşmış durumdadır. Sözü edilen taşımacılığın %51'i Avrupa ülkelerinedir (Kargülle, Altuntaş 2015: 5).

3. Gümrüklerde Ortaya Çıkan Görünmez Engeller

Gümrük kapıları mal çıkış veya girişlerinin kayıtlarının tutulduğu ve çeşitli tespitlerin yapıldığı yerler olduğu için özellikle karayolu ve demiryolu nakliyesinde önemli yavaşlamalara neden olabilmektedir. Gecikmelerin nedeni evrak kayıtları ve doğru evrak tespitinin yapılmaya çalışılmasıdır. Transit geçişlerde benzeri işlemler her kapıda tekrarlamaktadır. Aslında ülkeler ikili anlaşmalar ile gümrük kapılarını sık sık ele almakta ve iki tarafta hızlı geçiş konusunda anlaşmaktadır. Fakat insan faktörü, bir anda birçok aracın arka arkaya sıralanması gibi birikmeler geçişi yavaşlatmaktadır. Kişilerden kaynaklanan engeller bürokratik engeller, evrak işlemleri ise kırtasiyecilikten kaynaklanan görünmez engellerdir. Son yıllarda elektronik geçişler devreye sokulmaya çalışılmaktadır.

Teknik engeller denilebilecek engeller; başta çevre kirlenmesini önlemek amaçlı olarak çevre korumasına yönelik tedbirler ticareti azaltıcı görünmez engel oluşturmaktadır.

Standartlar, güvenlikle ilgili önlemler, tüketici haklarına yönelik önlemler çalışma hayatına yönelik önlemler ve yasalardan kaynaklanan görünmez engeller. (Ay 2015: 497).

Görünmez engellerin ihraç veya ithal olan çeşitli mal gruplarına etkileri ve maliyetleri farklı farklı olabilmektedir. Çünkü dökme yükler gemilerle veya tren ya da karayolu araçları ile dökme halinde taşınırsa, işlenmiş ürünler paketler halinde taşınmaktadır, daha fazla elleçleme gerekir doğal olarak elleçleme maliyetleri daha fazladır. Ayrıca konteynerler ile taşınmaktadır. Diğer taraftan bozulabilir ürünler soğutucu konteynerler ile taşınmalıdır. Bu açıdan daha fazla özen istemektedir ve her bir işlem ayrı bir maliyet kalemi anlamına gelmektedir. Tüm bunlara bakarak görünmez engellerin mal gruplarına ve taşıma şekillerine göre ticaret yapana yükleyeceği maliyetlerde farklılaşacaktır. Soğutucu sisteme sahip araçların görünmez engellerle bekletilmesi, geciktirilmesi ortaya en yüksek maliyeti çıkartacaktır, daha sonra elleçleme maliyetleri yüksek paketli konteyner içi yüklemeli mallara maliyetler çıkacaktır. Nakliye maliyetlerinin farklı olması karşı karşıya kalınan görünmez engel maliyetlerinin, ürün gruplarına yansımalarının da farklı olması anlamına gelecektir (Coyle, 1998, s. 7).

Görünmez engellerin ortaya çıkartacağı maliyet artışları malların piyasa fiyatlarını olumsuz olarak etkileyecektir. Tüketim mallarının fiyatı yüksek düzeylerde belirlenecektir. Görünmez engellerin azalması, nakliye işlemlerinin hızlı bir şekilde yapılması, maliyeti düşürücü unsurlar olduğu için malların piyasa fiyatı olumlu etkilenecek, tüketici daha düşük fiyata mal tüketir olacaktır. Bu anlamda rakiplere göre nispi olarak, fiyat avantajı elde edileceği için rekabet edebilir konuma gelinecektir.

Görünmez engellerin azalması transit süreyi düşüreceği için ihraç ve ithal ürünler daha hızlı bir şekilde raflarda yerini alacak satış hızı artacak sezon teslimleri hızlanacaktır. Stok dolanım hızı artacak, malların satılma hızı artacaktır depolama masrafları düşecektir.

Kırtasiyecilik, sıklıkla değişen mevzuat, eşya kontrollerinde geçen süreler, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) belirlenmesi konusunda yaşanan uyumsuzluklar, ticaret politikaları açısından uygulamada bulunan mevzuatlara uyum sağlamak konusunda karşılaşılan bilgi ve bilgilendirme eksikliği, limanlarda yaşanan zaman kayıpları ve ekonomik maliyetler, ihtisas gümrük uygulaması, laboratuvar tahlillerinde ki zaman kayıpları ve maliyetler.

Gümrük ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği, gümrük mevzuatının özünü kaybetmeden lojistik maliyetleri azaltıcı yönde sürekli geliştirilmesi, gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi otomasyonu gümrük taşımacılık lojistik vd şirketler ile entegrasyonunun sağlanması, güvene, ön ve sonradan kontrole dayalı sistemlerin geliştirilmesi, sınır kapılarının modernizasyonunun sağlanması (Yarmalı, 2013: s. 91).

Lojistik sektöründe mal tesliminde 1 günlük gecikme ülkenin ürün ihracatında ortalama %7 azalmaya neden olabilmektedir. Bir ülkenin mallarını, rakip ülkeden bir gün daha önce teslim etme imkanına sahip olması, fiyatlamada %0,6 ila %2,3 kadar avantaj sağlayabilmektedir (Nuhoğlu, 2015: s.43).

AB'nin karayolları taşımacılığında uyguladığı kota ve geçiş izinleri engeli, hem Türkiye'nin maliyetini artırmaktadır, hem de AB'ye yapılacak ihracat maliyetini artırmaktadır.

Türkiye e-Tır Uygulamaları, Tek Durakta Kontrol ve gümrüklerde Tek Pencere uygulamaları gibi yenilikler yardımı ile görünmez engelleri kaldırmaya gayret etmektedir. AB ile ortak transit sözleşmeleri yaparak transit geçişleri kolaylaştırmaya çalışmaktadır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013: s.54). Bakanlık bürokratik engelleri ve kırtasiyeciliği elektronik uygulamalar ile aşmaya çalışmaktadır. Böylece liman işlemleri, gümrük işlemleri teknik kontroller ve belgelendirme gibi işlemlerden kaynaklanan maliyetle-

rin düşürülmesi ve rekabet avantajı kazanımı üzerinde durmaktadır. Lojistik maliyetlerinin düşmesi, dünya ticaretini artırdığı bilinen bir gerçektir.

Türkiye’de gümrük otoritesinin kısıtlı personel sayısı ile gösterdiği başarılı performans dikkate alınmalıdır. Almanya’da 40000 gümrük personeli görev yaparken Türkiye’de 9477 kişi görev yapmaktadır (Ulu, Arıcı 2012: s. 40).

Gelişmekte olan ülkeler sanayi sektöründe gelişmiş ülkelere göre daha fazla engeller ile karşılaşmaktadır. Tarım sektöründe ise daha az engel ile karşılaşmaktadır (Nogues 1986: s. 18).

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının internet sitesinde yer alan bilgilere göre, gümrük işlem sürecinin başladığı andan itibaren işlem gören beyannamelerin %51’inin işlemleri ilk sekiz saatte %70’inin işlemleri ilk 24 saat içinde tamamlanarak eşyası teslim edilebilir hale gelmektedir.

Tablo 4: İthalat Gümrük İşlem Süreleri

Süre/Hat	Kırmızı Hat (%)	Sarı Hat (%)	Mavi Hat (%)	Toplam Ortalama
İlk 24 Saat	59 %	71 %	83 %	70 %
24-48 saat	16 %	12 %	8 %	12 %
48-72 saat	6 %	5 %	3 %	5 %
72-96 saat	6 %	4 %	2 %	4 %
96-120 saat	4 %	2 %	1 %	2 %
120-168 saat	4 %	2 %	1 %	2 %
168-240 saat	2 %	1 %	1 %	1 %
240 saat üstü	3 %	2 %	1 %	2 %
Toplam	100 %	100 %	100 %	100 %

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Görünmez engeller, tarife engellerinin neden olduğu dış ticareti kötüleştirici bütün olumsuzlukları dünya ticaretine yaşatabilmektedir. Görünmez engelleri ortadan kaldırmak görünür dış ticaret engellerine göre çok daha zordur ve zaman alıcıdır.

Doğal olarak hali hazırda ticareti azaltıcı engeller, örneğin ulaşım enformasyon ve haberleşme maliyetleri, varken bir de ülkelerin görünmez engeller çıkarması dış ticareti çok olumsuz etkilemektedir (Anderson, 2010: s.5). Enformasyon ve haberleşme maliyetleri özellikle telefon maliyetleri hızlıca düşmüş fakat ulaşım maliyetleri aynı hızda azalmamıştır. Bu açıdan da görünmez engellerin ortaya çıkarttığı maliyetlerin düşürülmesi gerekmektedir.

4. Güzargahlarda Karşılaşılan Görünmez Engeller

Taşıma kotaları sorunu, sınır kapılarında yaşanan bekleme sorunları: sınır kapılarının etkin çalışması için çeşitli düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Lojistik kanunu eksikliği, araçların çıkış kapılarını değiştirmesinin Ulaştırma Mevzuatına göre yasak olması, ağırlık limitlerinin yetersiz olması ve sektörün ihtiyacını karşılayamaması, antrepo ve geçici depolama yerleri için yapılan düzenlemelerin sektörü olumsuz etkilemesi, denize iskele bağlantısı olmayan geçici depolama alanlarının kullanılamaması parsiyel taşımaya konu olan yüklerin uzun süre limanlarda beklemesi gibi yetersizlikler Türkiye’de dış ticareti ve nakliye sektörünü olumsuz etkilemektedir. (İlbeyi, Atabay, 2015:10).

Bölgesel entegrasyonu sağlamak amacıyla, ülke ekonomilerinin birbirine entegre olmalarının altındaki başarıda da lojistik maliyetlerinin ve görünür

görünmez engellerin minimuma indirilmesi gelmektedir (De, 2008: s. 5). Ülkeler dış ticaret engellerinin üstesinden karşılıklı görüşmekle ve ticaret alt yapılarını entegre etmekle gelebilirler. Ayrıca alt yapının gelişmesi, gümrüklerin modernize edilmesi, mal geçişlerinin hızlandırılması ve lojistik hizmetlerinin iyileştirilmesinden geçmektedir. Mal dağıtımının hızlanması ve dağıtım önündeki engellerin kaldırılması maliyetleri hızlıca düşürürken entegrasyonu sağlamlaştırmakta ülkelerin bir birine güvenini pekiştirmektedir. Birçok ülkede lojistik, alt yapı ve görünmez engellerden kaynaklanan maliyetler yapılan dış ticaretin %25 lik kısmını oluşturmaktadır. Bu oran çok yüksektir ve dış ticaretin gelişmesine önemli engel teşkil etmektedir. Maliyetin düşürülmesi için yeni teknolojiler icat edilmesine gerek yoktur. Ülkelerin karşılıklı bürokratik engelleri kaldırması ve gümrükleri modernleştirmeleri yetecektir. Başka bir deyişle maliyeti azaltmak için yeniden yüklü maliyet altına girilmeyecektir, var olan sistemin etkinleştirilmesi sonucunda her iki ülke ticareti artarken ülkele- rin büyümesi hızlanacaktır.

Ticareti kısıtlayıcı engeller nakliyeciler açısından elindeki ekipmanın tamamını etkin olarak kullanmasını etkilemektedir. Geçiş belgeleri alamadığı zaman araçları iş yapamaz hale gelmektedir. AB'nin ulaştırma politikalarının karayolundan deniz ve demiryollarına kaydırmaya yönelik ağırlık kazanması, dış ticaret açısından görünmez engel olarak değerlendirilebilir. Türkiye karayolu taşımacılığında AB'nin normlarına harfiyen uymaktadır. Nakliyeciler AB'nin istediği teknik düzenlemeleri, gümrük düzenlemelerini ve karayolu düzenlemelerine çok çabuk adapte olmaktadır ve hiçbir masraftan kaçınmamaktadırlar. Hatta Türk nakliyeciler AB üyesi ülkelerden daha hızlı düzenlemeleri yerine getirmektedirler.

AB'de otoban geçiş ücretleri bile görünmez engel olabilmektedir. Üstelik trafik cezaları da söz konusu oldu mu, ulaşım maliyetleri toplam ihracat içinde artmaktadır. Ulaşım sektörü AB'nin kendi içinde entegre olma konusunda en yetersiz sektördür. Bu nedenle taşımacılar birliğin tamamından başka, üstelik tek tek ülkeler bazında da aşırı düzenlemelere uymaya ve kanunları yerine getirmeye çalışmaktadır. Her kurala uyarlanmanın bir maliyeti vardır. Uyarlanma maliyetleri görünmez engeldir. Bu durum lojistik sektörünü çok olumsuz etkilemektedir.

5. Sonuç

Lojistik sektörü bir ülkenin özellikle ihracat-ithalat işlemlerinde anahtar bir sektörü olmaya başlamıştır. Uzun yıllardır unutulmuş önemi anlaşılmayan sektör günümüzde rekabetin temel belirleyicisidir. Ülkeler arası mesafelerin ulaşım araçları ile azalması dış ticareti artırırken, tüketici açısından da ihtiyacı olan mallara çok hızlı ulaşım imkanı sağlamaktadır.

Tüketici ihtiyaçlarını en kısa sürede karşılayan firmalar ve ülkeler yarışta ön sıralarda yer almaktadır. Aynı zamanda tüketici memnuniyeti de nakliye sektörü hizmetinin sağlıklı ve hızlı akışına bağlıdır. Sürekli tedarik kanallarının işlemesi üretim ve tüketicinin vazgeçilmezleridir. Dünyada ve Türkiye'de ulaşım alt yapısının eksikleri bulunmakla beraber, uluslararası taşımacılık için ülkelerin ortaya çıkardığı görünmez engeller aşılması güç olan fakat etkileri büyük ve maliyeti yüksek olan nakliye sorunlarının başlıklarını ortaya çıkara bilmektedirler.

Görünmez engellerin en dikkati çeken yönü uygu- layıcı insan faktörüne bağlı olup önemsiz gibi görünmesi fakat özellikle dış ticarete maliyetinin çok yüksek miktarlarda olmasıdır. Diğer taraftan ihra-

catta-ithalatta her konu, istendiğinde kolayca görünmez engele dönüştürülebilmektedir. Bu yönleri ile engeller her an her yerde azaltılması veya tamamen yok edilmesi zorlaşan konulardan bir tanesi haline gelmiştir.

Ülkelerarası dış ticaret anlaşmalarının ve entegrasyon çalışmalarının yaygınlaşması ile birlikte görünmez engellerin kaldırılması yönünde çaba sarf edilmektedir. Diğer taraftan bilgi teknolojileri iyi birer mücadele aracı olmaktadır. Örneğin, e-gümrükler, e-belgeler gibi uygulamalar dış ticaret aşamalarındaki insan faktörünü azaltmaktadır. İhracat-ithalat ve nakliye sektörü bilgi teknolojilerini benimser ve uygulamada sorunlar yaşamazsa nakliye maliyetlerinin önemli miktarda azalması öngörülmektedir. Bütün bu gelişmeler, ürün fiyatlarını azaltırken tüketicinin daha fazla tüketim yapmasını sağlamaktadır.

Ayrıca gümrükleme hizmetini kendi bünyesinde verebilen lojistik firmalarının artması ile gümrük işlemlerinin hızlandırılması mümkündür.

Kaynakça

- Anderson K., (2010) "Globalization's effects on world agricultural trade, 1960-2050", Philosophical Transactions: Biological Sciences, Vol. 365, No.154, pp. 3007-3021
- Ay A, Ayhan F. Ve Gerçek M. (2015) "Avrupa Birliğinde Malların Serbest Dolaşımının İlkesinin Analizi", International Conference on Eurasian Economies.
- Cole W., Gehlhar M. Hertel T. W., Whang Z., ve Yu W. (1998), "Understanding the Determinants of Structural Change in World Food Markets", American Journal of Agricultural Economics, Vol. 80, No. 5.
- De P., Ghosh B., (2008), "Reassessing Transaction Costs of Trade at the India-Bangladesh Border", Economic and Political Weekly, Vol. 43, No.29, pp.71-79.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2013), Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamalar, Yayın No:8.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2017), www.gtb.gov.tr
- İlbeyi E, Atabay R. (2015), Türk Dış Ticaret Sektöründe ki Bürokratik Engellerin Türk Lojistik Sektörüne Etkileri, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Working Paper WPS NO/11/2015-12
- Çalış A. "İhracatta Nakliyat (Incoterms, Taşıma, Sigorta)", İGEME, Mayıs 2003.
- Eğilmez M, www.mahfiegilmez.com/p/yazilar-kitaplar.html
- Karagülle A. Özgür, Altuntaş G. "Taşımacılık Yönetimine Giriş", Ders Notları, 2015.
- Nougues J.J., Olechowski A, Winters A., (1986), "The Extent of Nontariff Barriers to Industrial Countries' Imports", The World Bank Economic Review, Vol. 1, No. 1, pp. 181-199
- Nuhuğlu Ç., (2015), Ankara Lojistik Üssü Dergisi, Mayıs, sayı: 15
- Seyidoğlu H, (2001) Uluslararası İktisat, Güzem Yayınları, İstanbul.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi, Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu 2015, TİM, İstanbul, 2015
- Ulu C., Arıcı C. (2012) "Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları", Tüsiad Yayınları, İstanbul, Yayın No:03/256.
- Yarmalı H. Ö., Baykara M, Şen Y. S. (2013), Lojistik Sektör Raporu, Müsiad Araştırma Raporları: 87