T. C.
KALKINMA BAKANLIĞI

ONUNCU KALKINMA PLANI 2014 2018

LOJİSTİK HİZMETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ

ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

2023

T. C.
KALKINMA BAKANLIĞI

ONUNCU KALKINMA PLANI 2014 2018

LOJİSTİK HİZMETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ

ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

ANKARA 2014

ISBN 978-605-4667-80-2

YAYIN NO: KB: 2884 - ÖİK: 729

Bu çalışma Kalkınma Bakanlığının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazara aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Kalkınma Bakanlığının iznini gerektirmez.

Bu yayın 1000 adet basılmıştır.

ÖNSÖZ

Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 2 Temmuz 2013 tarihinde kabul edilmiştir.

Plan, küresel düzeyde geleceğe dönük risklerin ve belirsizliklerin sürdüğü, değişim ve dönüşümlerin yaşandığı, yeni dengelerin oluştuğu bir ortamda Türkiye'nin kalkınma çabalarını bütüncül bir çerçevede ele alan temel bir strateji dokümanıdır.

Ülkemizde kalkınma planlarının hazırlık aşamasında yürütülen Özel İhtisas Komisyonları çalışmaları çerçevesinde 50 yılı aşkın katılımcı ve demokratik bir planlama deneyimi bulunmaktadır. Kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kesimi temsilcileri ile akademik çevrelerin bir araya geldiği özel ihtisas komisyonu çalışmaları, 2014-2018 dönemini kapsayan Onuncu Kalkınma Planı hazırlıklarında da çok önemli bir işlevi ifa etmiştir.

5 Haziran 2012 tarihinde 2012/14 sayılı Başbakanlık Genelgesiyle başlatılan çalışmalar çerçevesinde makroekonomik, sektörel, bölgesel ve tematik konularda 20'si çalışma grubu olmak üzere toplam 66 adet Özel İhtisas Komisyonu oluşturulmuştur. Ülkemizin kalkınma gündemini ilgilendiren temel konularda oluşturulan Komisyonlarda toplam 3.038 katılımcı görev yapmıştır.

Bakanlığımızın resmi görüşünü yansıtmamakla birlikte; Özel İhtisas Komisyonları ve Çalışma Gruplarında farklı bakış açıları ile yapılan tartışmalar ve üretilen fikirler, Onuncu Kalkınma Planının hazırlanmasına perspektif sunmuş ve plan metnine girdi sağlamıştır. Komisyon çalışmaları sonucunda kamuoyuna arz edilen raporlar kurumsal, sektörel ve bölgesel planlar ile çeşitli alt ölçekli planlar, politikalar, akademik çalışmalar ve araştırmalar için kaynak dokümanlar olma niteliğini haizdir.

Plan hazırlık çalışmaları sürecinde oluşturulan katılımcı mekanizmalar yoluyla komisyon üyelerinin toplumumuzun faydasına sundukları tecrübe ve bilgi birikimlerinin ülkemizin kalkınma sürecine ciddi katkılar sağlayacağına olan inancım tamdır.

Bakanlığım adına komisyon çalışmalarında emeği geçen herkese şükranlarımı sunar, Özel İhtisas Komisyonu ve Çalışma Grubu raporları ile bu raporların sunduğu perspektifle hazırlanan Onuncu Kalkınma Planının ülkemiz için hayırlı olmasını temenni ederim.

Cevdet YILMAZ
Kalkınma Bakanı

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....iii
İÇİNDEKİLER.....v
TABLOLAR LİSTESİ.....ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....ix
POSTA HİZMETLERİ TABLOLAR LİSTESİ.....x
POSTA HİZMETLERİ ŞEKİLLER LİSTESİ.....x
KISALTMALAR.....xi
KOMİSYON ÜYELERİ.....xiii
POSTA HİZMETLERİ ALT KOMİSYON RAPORU ÜYE LİSTESİ.....xi
YÖNETİCİ ÖZETİ.....xv
1.GİRİŞ.....1
2. MEVCUT DURUM ANALİZİ.....2
2.1. Dünyada Genel Durum ve Eğilimlerin Değerlendirilmesi.....2
2.2 Türkiye İçin Temel Göstergelerin Değerlendirilmesi.....4
2.2.1. Dünya ve Türkiye'de Ulaştırma.....5
2.2.2. Dünya ve Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı.....7
2.2.3. Dünya ve Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığı.....9
2.2.4. Dünya ve Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı.....13
2.2.5. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarının Analizi.....13
2.2.5.1. İhracat Taşımaları.....14
2.2.5.2. İthalat Taşımaları.....16
2.2.5.3. Transit Taşımaları.....17
3. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DEKİ GELİŞME PERSPEKTİFLERİ.....21
3.1. Genel.....21
3.2. Türkiye Lojistik Master Planı.....21
3.3. Türkiye'nin Lojistik Açıdan Stratejik Değerlendirmesi: Ulaştırma Koridorları ve Lojistik Üs Potansiyeli.....22
3.4. Lojistik ve AB Uygulamaları.....27
3.5. AB Lojistik Potansiyeli ve AB Lojistik Pazarının Dinamikleri.....29
3.6. AB'de Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing).....30
3.7. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye.....31
3.8. Katma Değerli Lojistik Faaliyetler ve Üçüncü Taraf Lojistik Hizmetleri.....32
3.9. Türkiye'de Lojistik Merkez Çalışmaları.....33
3.10. Lojistik Hizmetlerde Ar-Ge ve Test Faaliyetleri.....35

3.11. Kentsel Lojistik ve Perakende Lojistiği 35
4. PLAN DÖNEMİ PERSPEKTİFİ 38
4.1. Kurumsallaşma ve Mevzuat 38
4.1.1. Lojistik Hizmetlerinin Kamuda Yapılanması 38
4.1.2. Gümrükler 39
4.2. Altyapı ve Büyük Projeler 40
4.2.1. Ulaştırma Modların Dağılımı ve Diğer Lojistik Faaliyetler 40
4.2.2. Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Boğaz Köprüsü ve Marmaray Projesi ile İlgili Hedefler 41
4.2.3. İstanbul Anadolu ve Avrupa Lojistik Merkez Yerleşimi ve Modellerine İlişkin Hedefler 42
4.2.4. Limanlar ve Liman Bağlantıları 42
4.2.5. Sınır İlleri/Bölgelerinde Yapılması Gereken Konular 42
4.2.6. Demiryollarının Serbestleştirilmesi 43
4.2.7. Lojistikte Yabancı Sermaye 43
4.2.8. Havalimanı 43
4.2.9. Denize Kıyısı Olmayan Bölgeler için Yapılması Gerekenler 44
4.3. Eğitim Konusunda Hedefler 44
4.4. Temel İhracat Sektörlerine Yönelik Lojistik Tedbirler 45
4.5. Perakende Lojistiği 45
4.6. Afet Lojistiği 46
5. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME 48
Amaç, Politika ve Eylemler 48

10. KALKINMA PLANI LOJİSTİK HİZMETLERİN GELİŞTİRİLMESİ ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU POSTA HİZMETLERİ ALT KOMİSYONU RAPORU. 53
YÖNETİCİ ÖZETİ 55
1. GİRİŞ 57
2. MEVCUT DURUM ANALİZİ 60
2.1. Dünyada Genel Durum ve Yakın Geçmişteki Gelişmelerin Sektöre Etkileri .. 60
2.1.1. Teknolojik Gelişmelerin Etkisiyle Posta Pazarının Yapısındaki Değişmeler 60
2.1.2. Dünya Posta Birliği (UPU) Stratejileri 61
2.2. Türkiye'de Durum 63
2.2.1. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü (PTT) 64
2.2.2. Sektörde Faaliyet Gösteren Özel Sektör İşletmecileri 67
2.3. Dünyadan ve Ülkemizden Başarılı Uygulama Örnekleri 69

2.3.1. PTT'nin Uluslararası Posta Sektörü İçindeki Yeri 69
2.3.2. Dünyadan Başarılı Uygulama Örneği: İtalya Posta İdaresi 70
2.4. Türkiye'de Geçmişe Dönük Değerlendirme ve Çıkarılan Dersler 72
2.4.1. Posta Sektöründe Türkiye'nin AB'ye Uyum Süreci 74
2.4.2. Uluslararası Mukayeseli Olarak Türkiye İçin Temel Göstergeler 76
2.4.3. Lojistik Sektöründeki Fırsatlar, Sorunlar, Darboğazlar 77
2.5. İlişkili Sektörlerde Temel Gelişmelerin Sektöre Yansıması 78
2.5.1. Posta Sektöründe E-Ticaret Uygulamaları..... 79
2.6. Uluslararası Yükümlülükler ve Taahhütler..... 81
3. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DEKİ GELİŞME EĞİLİMLERİ..... 83
3.1. Dünyadaki Gelişme Eğilimleri 83
3.1.1. Posta Sektörünün Evrimi ve İş Çevresindeki Eğilimler 86
3.1.2. Değişim Senaryoları Dahilinde Stratejik Seçenekler..... 88
3.1.3. Posta İşletmelerinin Örgütsel Yapılarındaki Değişmeler 90
3.2. Avrupa Birliği'ndeki Gelişmeler ve Posta Sektörünün Düzenlenmesi..... 92
3.2.1. AB Posta Sektöründe Tam Serbestleşme ve Düzenleme Prensipleri.... 93
3.3. Türkiye'deki Dinamikler ve Dünyadaki Eğilimlerin Muhtemel Yansımaları 101
3.3.1. Serbestleşmenin Evrensel Hizmet Üzerinde Potansiyel Etkileri 102
4. GZFT ANALİZİ VE REKABET GÜCÜ DEĞERLENDİRMESİ 104
5. PLAN DÖNEMİ PERSPEKTİFİ 108
5.1. 2023 Vizyonu ve Hedefleri..... 108
5.2. Onuncu Plan (2018) Hedefleri..... 110
5.3. Plan Hedeflerine Dönük Temel Amaç ve Politikalar..... 114
5.4. Temel Amaç ve Politikalara Dönük Eylemler ve Uygulama Stratejileri... 115
5.4.1. Mevzuat Düzenlemeleri 115
5.4.2. Kurumsal Düzenlemeler 115
5.4.3. Önemli Projeler, Tahmini Mali Yükü ve Finansman Kaynağı..... 116
5.4.4. İnsan Kaynakları 116
6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME 117
6.1. Sektörün Ülkemizin Gelişmesine Katkısının Değerlendirilmesi..... 117
KAYNAKÇA.....119

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: DTÖ Dünya ve Bölgesel İhracat Raporu (Temmuz 2010) 2
Tablo 2.2: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH/Hizmetler GSYİH (Dünya Geneli) 3
Tablo 2.3: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH/Hizmetler GSYİH (Türkiye)..... 3
Tablo 2.4: Taşıma Modlarına Göre Dış Ticaret 4
Tablo 2.5: AB ve Dünyada Modlara Göre Yük Taşımacılığı..... 5
Tablo 2.6: Türkiye Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi..... 6
Tablo 2.7: Ulaştırma Alt Sektörlerinde Gelişmeler..... 7
Tablo 2.8: Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de Karayolu Uzunlukları..... 7
Tablo 2.9: Ülkeler Bazında Demiryolu Uzunlukları..... 10
Tablo 2.10: Modlara Göre İhracat Değerleri..... 14
Tablo 2.11: Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İhracat..... 15
Tablo 2.12: Taşıma Miktar Endeksi 16
Tablo 2.13: Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İthalat 16
Tablo 2.14: Transit Yükleme Miktarları..... 18
Tablo 2.15: Transit İşlemsiz Elleçleme..... 18
Tablo 2.16: Transit Boşaltma 19
Tablo 2.17: Transit Karayolu Taşımaları..... 20
Tablo 3.1: Lojistik Performans İndeksi, 2012..... 31

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Dış Ticaretin Yıllara ve Yaşıma Modlarına Göre Dağılım Oranları..... 5
Şekil 2.2: YİD Otoyol Projeleri 9
Şekil 2.3: Türkiye'yi Etkileyen Ulaşım Ağları 11
Şekil 2.4: 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları ... 12
Şekil 2.5: 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Konvansiyonel Demiryolu Hatları ... 12
Şekil 2.6: Taşımacılık Modlarına Göre İhracat..... 15
Şekil 2.7: Taşımacılık Modlarına Göre İthalat..... 17
Şekil 3.1: Türkiye'deki E Yolları..... 23
Şekil 3.2: Türkiye'deki TEM Yolları..... 24
Şekil 3.3: Türkiye'deki ECO Yolları 25
Şekil 3.4: Türkiye'deki A Yolları 26

POSTA HİZMETLERİ

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: 2011-2012 Yılları İtibari ile PTT Tarafından Kabul Edilen Posta Gönderileri ... 65
Tablo 2: 2007-2012 Yılları İtibari ile PTT Tarafından Kabul Edilen Kargo/Kurye Gönderileri ... 66
Tablo 3: 2007-2012 Yılları İtibari ile Posta Çeki İşlem Sayıları ... 66
Tablo 4: 2007-2012 Yılları İtibari ile PTT Havale Sayıları ... 66
Tablo 5: PTT ATM, Banka Kartı, Personel ve İşyeri Pazar Payları ... 67
Tablo 6: Özel Sektör Kargo ve Kurye Şirketlerine İlişkin 2005-2012 Yılı Verileri ... 68
Tablo 7: G20 Ülkeleri arasında en iyi faaliyet gösteren Evrensel Hizmet Sağlayıcıları ... 69
Tablo 8: Türkiye ile Diğer Bazı Ülkeler Posta İşletmelerinin 2010 Yılı Karşılaştırmaları ... 76
Tablo 9: Avrupa'daki Posta İşletmelerinin Hukuki Statüleri ve Devlet Hissesi Payları ... 91
Tablo 10: AB Üyesi Ülkelerde Posta Düzenleyici Kurulları ... 99

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: İtalya Posta İdaresi Gelirler ... 71
Şekil 2: İtalya Posta İdaresi Net Kar ... 72
Şekil 3: Türkiye E-ticaret Pazarı ... 81
Şekil 4: Küresel Posta Gelirleri (2011) ... 83
Şekil 5: Küresel Posta ve Kargo Pazarının Büyüklüğü ... 84
Şekil 6: Posta Sektörü Paydaşları ... 86
Şekil 7: İş Çevresine İlişkin Değerlendirme ... 87
Şekil 8: Posta İşletmelerinin Stratejik Seçenekleri ... 88
Şekil 9: UPU Hizmetleri İçin Varsayıma Dayalı Bir Piyasa ... 89
Şekil 10: Kamu Politikası Seçimleri ve İşletme Kararlar ... 89

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Develetleri
AFAD	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AGR	: Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklerasyonu
AH	: Asya Otoyolu
ALTID	: Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme Projesi
AYGM	: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
B2C	: İşletmeden Müşteriye Gönderi
BALO	: Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	: Birleşmiş Milletler
BOTAŞ	: Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi
CERP	: Comité Européen des Régulateurs Postaux (Avrupa Posta Mevzuatı Komitesi)
DPS	: Doha Posta Stratejisi
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
DWT	: Dedveyt ton
EC	: European Commission (Avrupa Komisyonu)
ECO	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
EİT	: Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
EU	: European Union (Avrupa Birliği)
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
IMRG	: İnteraktif Medya Perakende Grubu (Interactive Media in Retail Group)
İPÇ	: İnteraktif Posta Çeki
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
JIT	: Tam Zamanında Üretim
KARİD	: Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği
KEP	: Kayıtlı Elektronik Posta
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluşu
KİM	: Kargo İşleme Merkezi
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
LPI	: Lojistik Performans İndeksi

LSB	: Lojistik Serbest Bölgeleri
NPS	: Nairobi Posta Stratejisi
NRA	: National Regulatory Authority (Ulusal Düzenleyici Otorite)
OJ	: Official Journal of the European Communities (Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi)
OSB	: Organize Sanayi Bölgeleri
ÖİK	: Özel İhtisas Komisyonu
PİM	: Posta İşleme Merkezi
POSTEUROP	: Association of European Public Postal Operators (Avrupa Kamu Posta İşletmecileri Birliği)
PTT	: Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketi
TAR	: Trans-Asya Demiryolu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEM	: Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu
TEN-T	: Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları
TER	: Trans-Avrupa Demiryolu
THY	: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	: Avrupa, Kafkasya Ve Asya Ulaştırma Koridoru
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UN/ECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
UN/ESCAP	: Birleşmiş Milletler Asya Pasifik Ekonomik Sosyal Konseyi
UPİM	: Uluslararası Posta İşleme Merkezi
UPU	: Universal Postal Union (Dünya Posta Birliği)
US	: Universal Service (Evrensel Hizmet)
USP	: Universal Service Provider (Evrensel Hizmet Sağlayıcısı)
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
YİD	: Yap-İşlet-Devret
3PL	: Üçüncü Taraf Lojistik

KOMİSYON ÜYELERİ

(Başkan, Raportör ve Koordinatör hariç soyadına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.)

BAŞKAN	
Serdinç YILMAZ	Kalkınma Bakanlığı
RAPORTÖR	
Okan TUNA	Dokuz Eylül Üniversitesi
KOORDİNATÖR	
M. B. Kağan ALBAYRAK	Kalkınma Bakanlığı
İ. Çağrı ÖZCAN	Kalkınma Bakanlığı

ÜYELER

Avni Zafer ACAR	Okan Üniversitesi
Özcan AKSOY	Arçelik
Asım BARLIN	İMEAK Deniz Ticaret Odası
M. Hakan BAYRAMİÇ	ULS Havayolları Kargo
Hakan BEZGİNLİ	TOBB
İrfan BİLGİN	TÜRKLİM
Evren BİNGÖL	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Murat BOYDAŞ	TCK Genel Müdürlüğü
Z. Ceyhun BÜYÜK	Ekonomi Bakanlığı
Faruk CİRİT	Kalkınma Bakanlığı
Tuğrul ÇAĞLAR	Türkiye KARİD
İbrahim ÇELİK	TCDD Genel Müdürlüğü
Volkan Recai ÇETİN	Kalkınma Bakanlığı
Mustafa ÇİPER	Arkas Lojistik
Serdar DEMİR	Turkish Cargo
Metin ELBEYLİ	Borusan Lojistik
Suat ERİCEKLİ	Türk Hava Yolları
Çağatay FIRAT	Özel Gökjet Havacılık Anadolu Meslek Lisesi
Fevzi FİLİK	Mersin Lojistik Platformu
Osman Olcay GÜNEĞİ	Kalkınma Bakanlığı
Cengiz GÜRSEL	Ekonomi Bakanlığı
Cem HOCAOĞLU	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Eşber HOROSAN	Demiryolu Taşımacıları Derneği
Işıl IRMAK	Kalkınma Bakanlığı
Erkan KAPLAN	TİM
A. Özgür KARAGÜLLE	İstanbul Üniversitesi

Ahmet KARAKUŞ	Kalkınma Bakanlığı
Fatma KAYHAN	Ekonomi Bakanlığı
M. Hakan KESKİN	Türk Hava Kurumu
Cem KUMUK	Horoz Lojistik
Veysi KURT	TCDD Genel Müdürlüğü
Barış NALÇACI	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
Sedef YAVUZ NOYAN	Kalkınma Bakanlığı
İbrahim ÖZÇELİK	TİM
Alper ÖZEL	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
İshak Şahin ÖZER	Araç Lojistikçileri Derneği
Gökhan ÖZKAN	AFAD
Mustafa ÖZKAN	Turkish Cargo
Ercan TEZER	Otomotiv Sanayii Derneği
Cavit UĞUR	UTİKAD
Öznur YURT	İzmir Ekonomi Üniversitesi

POSTA HİZMETLERİ ALT KOMİSYONU RAPORU ÜYE LİSTESİ

BAŞKAN	
Aslan KUT	MNG Kargo / Türkiye KARİD
RAPORTÖR	
Sanem Gürbüz	Posta ve Telgraf Teşkilatı
KOORDİNATÖR	
Işıl IRMAK	Kalkınma Bakanlığı

ÜYELER

Safiye ATAKUL	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Tuğrul ÇAĞLAR	Türkiye KARİD
Volkan Recai ÇETİN	Kalkınma Bakanlığı
Ali DAYAL	Aras Kargo
Yusuf ERGEZ	Yurtiçi Kargo
Sezal Selahattin GENEL	Aras Kargo
Ayla GÖNÜLLÜ	Posta ve Telgraf Teşkilatı
Cem HOCAOĞLU	Posta ve Telgraf Teşkilatı
İdris KARACA	Kuryenet
Yusuf KÖSE	Türkiye KARİD
Mahmut KURT	TNT Ekspres
Mehmet ORHON	Posta ve Telgraf Teşkilatı

Posta Hizmetleri Özel İhtisas Komisyonu Raporu, komisyonun 21.09.2012 ve 15.11.2012 tarihli toplantılarında gerçekleştirilen tartışmalar ve bu süreçte üyelerin yazılı ve sözlü katkıları ile hazırlanmış olup Ocak 2013'te tamamlanmıştır.

Komisyon raporunun tamamlanmasını müteakip sektörü düzenleyen ve PTT Genel Müdürlüğünü yeniden yapılandıran 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu 23.05.2013 tarih ve 28655 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kanunda sektör mektup, koli, kargo gibi çeşitli segmentleri içerecek şekilde bütüncül olarak ele alınmış; Kanun ile posta hizmetlerindeki tekel alanını belirleme görevi Bakanlar Kuruluna verilerek yasal serbestleşme süreci başlatılmış, evrensel posta hizmeti tanımlanmış ve evrensel sağlayıcılarına ilişkin esaslar belirlenmiş ve sektörü düzenleme ve denetleme görevi Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna verilmiştir.

Komisyon raporunun tamamlanmasından sonra gerçekleştirilen bahse konu önemli yasal düzenleme nedeniyle, raporda sektörel düzenlemelere ilişkin birtakım bilgiler mevcut hukuki çerçeveden farklılık göstermektedir. Ayrıca 10. Kalkınma Planı eylemleri ve uygulama stratejilerinin bir bölümü halihazırda gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Ancak sektörün vizyonu, 2018 ve 2023 hedefleri ile temel amaç ve politikalarına yönelik ifadeler geçerliliğini korumaktadır.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu 10. Kalkınma Planı özel ihtisas komisyonlarının oluşturulmasına ilişkin 5 Haziran 2012 tarih ve 28314 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2012/14 sayılı Başbakanlık Genelgesi doğrultusunda kurulmuştur. Özel ihtisas komisyonlarının amacı 10. Kalkınma Planı hazırlık çalışmaları kapsamında ülke sorunları ve çözüm önerileri üzerinde çalışmalar yapmak ve Plan'da yer alacak ilke ve politikaların belirlenmesine ışık tutmaktır.

Bu doğrultuda 26 ve 27 Eylül 2012 tarihlerinde iki gün süren birinci aşama ve 15 Kasım 2012 tarihinde ise bir gün süren ikinci aşama toplantıları düzenlenmiştir. Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonuna; kamu, lojistik hizmeti alan kurumlar, lojistik hizmet sağlayıcı firmalar, üniversitelerimizin lojistik alanında eğitim veren öğretim üyeleri, ulaştırma ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren dernekler ve otomotiv sektöründe yer alan dernek olmak üzere geniş bir katılım sağlanmıştır. Birinci aşama toplantıda lojistikle ilgili temel konularda Bakanlığımız tarafından belirlenen yatay eksenlerde (hava kargo, gümrükler, lojistik eğitimi, otomotiv lojistiği, inovasyon) tartışma olanağı sağlanmıştır.

İkinci aşama toplantıda ise ağırlıklı olarak Plan dönemi hedeflerini kapsayacak şekilde; lojistikte kurumsallaşma ve mevzuat, lojistik konusunda kamuda sorumluluk ve gümrükler, lojistik sektörüyle ilgili Türk Ticaret Kanunu'nda yapılması gerekli değişiklikler, büyük ulaştırma ve altyapı projeleri (Marmaray, İstanbul Anadolu ve Avrupa lojistik üs lokasyonları, liman ve liman bağlantıları, üçüncü havalimanı), demiryollarının serbestleştirilmesi-TCDD şebekesinin özel sektöre açılması ve lojistikte yabancı sermayeye yönelik stratejik hedefler/tedbirler tartışılmıştır. İkinci aşama toplantıda ayrıca lojistik eğitimi konusunda somut hedefler, sektörün ihtiyacı olan kaliteli işgücünün sağlanmasına yönelik atılması gereken adımlar ve lojistikte öğretim elemanı yetiştirme ve yüksek lisans/doktora eğitimi, lojistiğin önemli yatay eksenlerinden olan perakende lojistiği ve afet lojistiği konuları da katılımcıların tartışmasına açılmıştır.

Ekte verilen Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nun amacı Türkiye'de lojistik sektörünün ülkemiz gibi gelişmekte olan ekonomilerdeki öneminin anlaşılmasını sağlamak ve farkındalığını artırmak, kamuda lojistik konusunda varolan karmaşayı ortadan kaldırmak ve lojistik hizmet veren firmaların büyüklüklerini ve karşılaştıkları sorunları anlamaya çalışmaktır. Bu doğrultuda bu belge öncelikli olarak bir strateji belgesi olarak algılanmalı ve ileride yapılacak lojistik konusu ile ilgili çalışmalara destek olarak değerlendirilmelidir.

Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu'na katılım sağlayan değerli sektör temsilcilerinin ortaya koydukları takdire değer çabayı ve emeği göstermesi açısından birinci ve ikinci aşama toplantılarda yapılan konuşmaların kayıtları aşağıdaki internet adresinde ihtiyaç duyabilecek kişilerin kullanımına sunulmuştur.

http://www.onuncuplan.gov.tr/oik20/Belgeler/Forms/AllItems.aspx

1. GİRİŞ

Dünya Bankası'nın 2010 yılında yayınladığı raporun sonuç bölümünde "Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan oranda küresel ve verimli lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir." şeklinde bir değerlendirme yer almaktadır. Bu bakış açısı doğrultusunda, günümüzde lojistik sektörünün önemi gittikçe artmakta ve tüm işletmeler tarafından lojistik hizmetlerinde farklılık yaratma rekabetçi üstünlük aracı olarak ele alınmaktadır. Artan ticaret hacmi, lojistik hizmetlerin daha etkin ve verimli yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Diğer taraftan, Dünya Bankası tarafından 2007 ve 2012 yıllarında yayınlanan "Küresel Lojistik Performans Endeksi" incelendiğinde ise, kişi başına aynı gelir düzeyindeki ülkelerin, lojistik performansını artırdıklarında gayrisafi yurt içi gelirlerinde ortalama % 1 artış ve ticaretinde ortalama % 2 artış sağladıkları gözlenmektedir (The World Bank Publishing, 2010)

Ülkelerin lojistik harcamalarının Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) içindeki payı analiz edildiğinde lojistik altyapılarının gelişmişlik durumuna göre %10 ile %30 arasında farklılaştığı gözlenmektedir. Lojistik altyapısı geliştikçe hem üretim hem de dış ticaret operasyonlarının verimliliği artmakta ve maliyetlerin GSYİH içindeki oranı da azalmaktadır. Bu oran lojistik altyapısı olarak en gelişmiş ülkelerden biri olarak kabul edilen Almanya'da %10 iken, coğrafi koşullar nedeniyle altyapı ve verimsizlik sorunları yaşayan Nepal, Sudan, Irak gibi ülkelerde %30'a çıkabilmektedir. Dünya Bankası tarafından yapılan bir çalışma, dış ticaret yüklemelerinde yaşanan bir günlük gecikmenin ticaret hacmini % 1 oranında azalttığını tahmin etmektedir. Yine aynı çalışma, bu etkinin zamana duyarlı olan tarım ürünlerinde ihracatı % 7 oranında azaltacağını da ortaya koymaktadır.

Sektörden sektöre farklılık gösterse de, bir ürünün satış fiyatının ortalama % 4 ile 20'sini lojistik giderleri oluşturmaktadır. Dünyada lojistik, 2009 yılında 6 trilyon dolarlık bir pazar oluşturmuştur. 2015 yılında ise bu pazarın 10-12 trilyon dolarlık bir hacme oluşacağı tahmin edilmektedir. Lojistik giderleri; Kuzey Amerika'da GSYİH'ın % 10'unu; Avrupa'da % 11'ini, Türkiye'de ise fiziksel ve kurumsal alt yapı eksiklikleri ve bazı düzenlemelerden kaynaklanan verimsizlikler nedeniyle % 14'ünü oluşturmaktadır. Türkiye'nin GSYİH'dan hareketle potansiyel lojistik pazarının 90-100 milyar dolar olduğu söylenebilir. Ancak bu potansiyelin, 2011 yılı sonu itibarıyla 40-45 milyar dolarlık kısmı lojistik işletmeleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu değerin, önemli bir kısmının ulaştırma hizmetlerinden elde edildiği önemli bir gerçektir.

Türkiye ekonomisinde yaşanan iyileşme ve normalleşmeye bağlı olarak uzun vadeli planlamalar yapılabilir hale gelmektedir. Bu bağlamda Cumhuriyetin 100. Kuruluş yılı olan 2023 yılını hedef alan stratejik planlar ve eylem planları hazırlanmaya başlamıştır. Lojistik sektörü de son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşılmasında oynayacağı temel rol itibari ile büyük öneme sahip bulunmaktadır. Türkiye'de lojistik sektörü hem yurt içindeki hızlı gelişmesi hem de bölgesel bir lojistik üs olma iddiası nedeniyle uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duymaktadır.

2. MEVCUT DURUM ANALİZİ

Mevcut durum analizi "Dünyada genel durum ve eğilimlerin değerlendirilmesi" ve "Türkiye İçin Temel Göstergelerin Değerlendirilmesi" çerçevesinde ele alınacaktır.

2.1. Dünyada Genel Durum ve Eğilimlerin Değerlendirilmesi

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından 2009 yılında yayınlanan "Dünya Ticaret Gelişmeleri" raporuna göre; ihracat oranlarındaki artışlar, GSYİH oranlarındaki artışlardan daha fazla gerçekleşerek, dünya ekonomilerinin dış ticaret odaklı büyüme eğilimlerini sürdürdüklerini göstermektedir. DTÖ tarafından Temmuz 2010'da yayınlanan 2000-2008 yılları arasında dünya ticari mal ithalat ve ihracat durumunu yansıtan Tablo 2. 1. bu durumu net bir şekilde ortaya çıkarmaktadır.

Tablo 2.1: DTÖ Dünya ve Bölgesel İhracat Raporu (Temmuz 2010)

Mal Ticareti			Oranlar		Yıllık Yüzde Değişim		
		Değer Milyon $	2000	2008	2000-08	2007	2008
Yapılan İhracat							
Coğrafi Bölgeler							
	Avrupa	6.735.575	42	43	12	16	13
	Asya	3.903.389	23	25	13	16	18
	Kuzey Amerika	2.708.310	25	17	7	6	8
	Orta Doğu	618.109	2	4	19	24	26
	Orta ve Güney Amerika	582.704	3	4	14	23	30
	Bağımsız Devletler Topluluğu	516.721	1	3	27	37	29
	Afrika	457.733	2	3	18	24	26
Ekonomik Durum							
	Gelişmiş ülkeler	9.866.885	70	63	11	13	12
	Gelişmekte olan ülkeler	5.138.934	28	34	15	19	21
	Az gelişmiş ülkeler	161.200	1	1	18	18	29
Dış Ticaret							
	Ticari Mal İhracatı (f.o.b.)	15.716.725	100	100	12	16	15
	Ticari Mal İhalatı (c.i.f.)	16.492.949	100	100	7	15	15

Kaynak: "Brief Assessment of WTO indicators", WTO, June 2010

Bu tabloya göre yapılabilecek bazı çıkarımlar aşağıda yer almaktadır;

• 2000 ile 2008 yılları arasında dünya genelinde ithalat artış hızı, ihracata göre daha yavaş bir seyir izlemektedir.

• 2008 yılı sonunda dünya genelinde ithalat rakamı, ihracat rakamından yüksektir. Bu da ülkeler için dış ticaret açıklarının sebebi olarak gösterilebilir.

• 2000 yılından bu yana bölgelerin ihracat miktarlarında ciddi bir farklılık görülmemektedir. Fakat Kuzey Amerika bölgesinde meydana gelen bir miktar düşüşün Asya'ya kaydığı söylenebilir.

• Diğer taraftan, 2000-2008 yılları arasında Türkiye'nin de aralarında olduğu gelişmekte olan ülkelerin toplam ihracat içindeki payının anlamlı bir artış gösterdiği söylenebilir.

• Bunun yanı sıra, 2007 ve 2008 yıllarında gerçekleşen ihracat artış oranlarının son 8 yılın ortalamasının neredeyse iki katı olması dünya dış ticaretinin giderek büyüdüğünü göstermektedir.

• Az gelişmiş ülkelerin dünya ihracat pastasından daha fazla pay alması için yapılması gerekenlerin daha ayrıntılı analiz edilmesi gerekmektedir.

• Lojistik açıdan bakıldığında ticari mal ihracat ağırlığı Asya'ya ve gelişmekte olan ülkelere kaymaktadır. Bu durum yeni ulaştırma koridorlarının gereksinimini ortaya koymaktadır.

DTÖ tarafından hazırlanan; "Dünya Hizmet Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla" raporlarına göre ulaştırma, "Dünya Hizmet Sektörü" içinde var olan yerini korumaktadır. DTÖ sekretaryası tarafından hazırlanan çalışmaya göre; ulaştırma hizmetlerinin, işletme, iletişim (haberleşme), inşaat ve mühendislik, dağıtım, eğitim, çevre, finans ve bankacılık, sağlık, kültürel ve sportif faaliyetler, turizm ve seyahatin yanı sıra lojistik operasyonlarını da kapsayan ulaştırma hizmetlerinin, toplam hizmet GSYİH'sına oranı Tablo 2.2.'de görülmektedir. DTÖ raporunda, ulaştırma kapsamında yer alan faaliyetler şu şekildedir: Denizyolu taşımacılığı, iç su yolları taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, uzay taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı, depolama- elleçleme-acentecilik ve diğer hizmetler.

Tablo 2.2: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH (Dünya Geneli)

Yıllar --- Dünya Genelinde	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ulaştırma GDP/Toplam Servis GDP	24,75	24,41	24,01	23,64	24,16	24,21	23,86	23,79	24,26

Kaynak: "World Trade Developments", WTO quarter notes, April 2010

Türkiye'de ise bu oran yine DTÖ'nün aynı istatistik verilerine göre, dünya geneli kadar yüksek olmasa da, ortalama % 18 seviyesinde gözlemlenmektedir (Bkz: Tablo 2. 3).

Tablo 2.3: Ulaştırma Hizmetleri GSYİH /Hizmetler GSYİH (Türkiye)

Yıllar --- Türkiye Özelinde	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ulaştırma GDP/Toplam Servis GDP	15,34	18,92	19,99	12,19	14,39	18,22	18,78	21,88	22,53

Kaynak: "World Trade Developments", WTO quarter notes, April 2010

Ulaştırma hizmetlerinin, Türkiye'de oransal olarak her geçen yıl artış göstermesi ve bu artış sayesinde dünya ortalamasına yaklaşmış olması lojistik hizmetlerinin kazandığı önemi de işaret etmektedir. Bu gelişmeler neticesinde Türkiye, Dünya ortalamasını 1-2 yıl içerisinde yakalayabilecek potansiyele sahip olduğunu da ortaya koymaktadır.

2.2 Türkiye İçin Temel Göstergelerin Değerlendirilmesi

Türkiye lojistik pazarının anlaşılabilmesi için öncelikle ülke genelinde hangi modların ön plana geçtiğinin analiz edilmesi gerekmektedir. Dış ticaret kalemlerinde Tablo 2.4.'de her bir moda göre gönderilen miktarın ABD doları cinsinden değeri görülmektedir. Dış ticarette, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu olgusuyla, ciddi bir deniz yolu taşımacılığı ağırlığı bulunduğu görülmektedir.

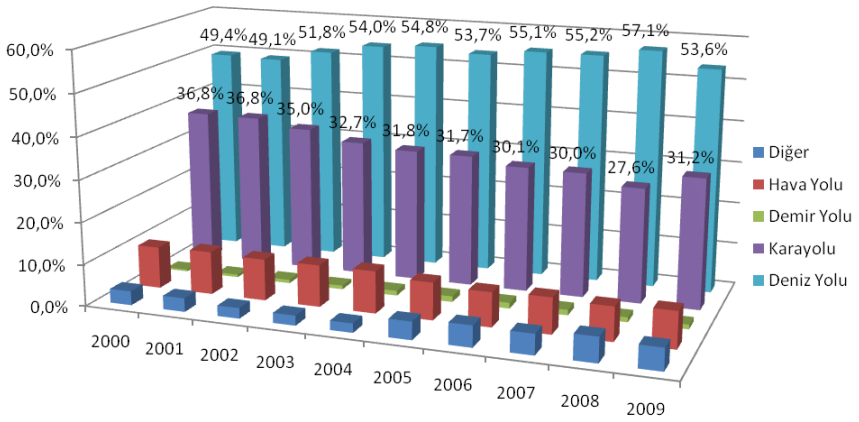
Tablo 2.4: Taşıma modlarına göre dış ticaret

Yollara göre Dış Ticaret (000 ABD Doları)						
Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2000	82 277 727	40 638 510	323 847	30 314 727	8 230 708	2 769 936
2001	72 733 299	35 691 816	454 937	26 731 123	7 486 871	2 368 551
2002	87 612 886	45 347 608	710 165	30 641 094	8 705 439	2 208 582
2003	116 592 528	62 960 768	1 040 028	38 143 296	11 673 306	2 775 130
2004	160 706 919	88 034 273	1 836 501	51 086 695	16 201 418	3 548 032
2005	190 250 559	102 167 289	2 573 457	60 271 018	17 050 735	8 188 060
2006	225 110 850	124 066 678	3 107 865	67 853 942	18 574 108	11 508 256
2007	277 334 464	153 025 595	3 623 067	83 126 263	23 932 461	13 627 077
2008	333 990 770	190 691 605	3 833 971	92 198 602	27 333 724	19 932 868
2009	243 059 242	130 320 399	2 630 396	75 907 449	21 326 688	12 874 310

Kaynak: TÜİK

Şekil 2.1.'de ise, gerçekleşen bu dağılımların taşıma modları arasında nasıl dağıldığını gösteren grafik bulunmaktadır. Dalgalanmalar gerçekleşse de denizyolu ve karayolu dış ticaret taşımalarının büyük bir bölümünü gerçekleştirmektedir. Dış ticarette alternatif oluşturma politikalarının sonucu Irak, İran gibi ülkelerle sağlanan ticaret hacmi artışı etkisi ile dış ticarette karayolu taşımacılığı payı bir miktar artış göstermiştir.

Şekil 2.1: Dış Ticaret Yıllara Ve Taşıma Modlarına Göre Dağılım Oranları



2.2.1. Dünya ve Türkiye'de Ulaştırma

Tablo 2.5.'de Avrupa Birliği (AB) ve dünyada yük taşımacılığının modlara göre ayrımı ele alınmıştır. Buna göre Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Çin ve Rusya'nın demiryollarını çok daha etkili kullanarak taşımalarının ciddi bir kısmını bu yolla gerçekleştirdikleri; AB-27 bünyesinde de karayolu ve denizyolu ağırlıklı bir yönelim olduğu görülmektedir. Türkiye'de ise taşımalarda karayolu ağırlıklı olduğu gözlemlenmektedir.

Tablo 2.5: AB ve Dünyada Modlara Göre Yük Taşımacılığı

Milyar Ton-Km	2008	2007	2008	2007	2008	2009
	AB-27	ABD	Japonya	Çin	Rusya	Türkiye
Karayolu	1.877,7	1.922,9	346,4	1.135,5	216,3	181,4
Demiryolu	442,7	2.656,6	22,3	2.379,7	2.116,2	10,1
İç Ulaşım Su Yolu	145,3	472,3	-	1.559,9	64	--
Boru Hattı	124,1	814,2	-	186,6	2464	--
Deniz Yolu	1.498	333	187,5	4.868,6	85	--

Kaynak: Avrupa Komisyonu Enerji ve Ulaştırma Genel Direktörlüğü

Doğu ile Batı arasında aktarım merkezi niteliğinde olan Türkiye'nin jeopolitik konumu, ulaştırma sektörünü bölgesel ekonomik kalkınma açısından önemli bir noktaya taşımıştır. Hem bir transit ülkesi hem de çıkış ve varış noktası olması sebebiyle, Türkiye bu alanda önemli bir rol üstlenmektedir. Ciddi mali istikrarsızlık ve Avrupa Birliği'ne tam üyelikle ilgili yakın tarihli uluslararası gelişmeler ve Türkiye'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya ticaretinde giderek daha fazla rol oynamaya başlamış olması, ulaştırma konusunu daha da önemli kılmaktadır.

Türkiye, 21. yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağırlığı giderek artacak olan Avrasya Bölgesi'nde merkezi bir konumdadır. Bu da bölgenin ve Türkiye'nin gerek ekonomik büyüme potansiyelini ortaya koyması ve gerekse önümüzdeki dönemde daha etkin bir güç odağı konumuna gelmesi için önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu çerçevede, bölge ülkelerine yönelik yeni girişimlerin yapılması ve bölgede bugüne kadar gerçekleştirilen işbirliğinde yeni aşamalara ulaşılması önem taşımaktadır.

Tablo 2.6: Türkiye Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi

Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	80,63	60
Demiryolu	4,76	15
Havayolu	0,44	1
Denizyolu	2,66	10
Boru Hatları	11,51	14
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)	**Mevcut Durum (%)**	**2023 Sonu Hedefi (%)**
Karayolu	89,59	72
Demiryolu	2,22	10
Havayolu	7,82	14
Denizyolu	0,37	4

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

Avrupa'daki demiryolu ile ilgili kuruluşlar ve AB, 2020 hedef yılı için pazar payının yolcuda %6'dan %10'a, yükte %8'den %15'e çıkarılmasını hedeflemiş bulunmaktadır (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, UDHB,2011).

Yine ülke genelinde 2007-2009 yılları arası karayolları ve havayolu taşımacılığında artış gözlemlenirken, demiryolu taşımacılığının azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu durum demiryolu kullanımı ve yatırımlarının yetersiz olduğuna da işaret etmektedir.

Tablo 2.7: Ulaştırma Alt Sektörlerinde Gelişmeler

ULAŞIM TÜRÜ	Birim	2008	2009	2010*	2009/2008 (%)	2010/2009 (%)
DEMİRYOLU ULAŞIMI						
Yolcu Taşıma (Yurtiçi)	Milyon-Yolcu-Km	3.552	3.469	3.900	-2,3	12,4
Yük Taşıma (Yurtiçi)	Milyon-Ton-Km	9.186	9.308	8.600	1,3	-7,6
Yük Taşıma (Yurtdışı)	Milyon-Ton-Km	1.367	855	1.000	-37,5	17,0
DENİZYOLU ULAŞIMI						
Yük Taşıma (Yurtiçi)	Milyon-Ton-Km	6.000	6.154	6.431	2,6	4,5
Yük Taşıma (Yurtdışı)	Milyon-Ton-Km	858.700	828.500	936.200	-3,5	13,0
Türk Deniz Tic. Filosu Tonajı (300 Grt ve Üstü)	Bin DWT	7.500	8.000	9.000	6,7	12,5
HAVAYOLU ULAŞIMI						
Yolcu Taşıma(Yurtiçi)	Milyon-Yolcu-Km	6.417	6.819	7.500	6,2	10,0
Yolcu Taşıma (Yurtdışı)	Milyon-Yolcu-Km	27.848	33.311	38.300	19,6	15,0
KARAYOLU ULAŞIMI						
Yolcu Taşıma(Yurtiçi)	Milyon-Yolcu-Km	206.098	212.464	218.838	3,1	3,0
Yük Taşıma(Yurtiçi)	Milyon-Ton-Km	181.935	176.455	187.042	-3,0	6,0
BORU HATTI ULAŞIMI						
Yük Taşıma (Yurtiçi)	Milyon-Ton-Km	2.112	2.743	2.310	29,8	-15,8
Yük Taşıma (Transit)	Milyon-Ton-Km	45.804	56.038	56.038	22,3	0
Doğalgaz	Milyon-Sm3	37.349	35.856	34.100	-7,1	-1,7

Kaynak: DPT, 2011 Yılı Programı
*Gerçekleşme tahmini

2.2.2. Dünya ve Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı

Küreselleşme süreci, buz çağında var olan kıtaları kara köprüleri ile birbirine bağlama dönemini yeniden başlatmıştır. Bu süreçte, Asya, Amerika, Afrika ve Avrupa kıtaları kara, demiryolu ve boru hatları ile birbirine bağlanmaktadır. Böylece, kesintisiz olarak kara, demiryolu ve boru hatları ile dünyamızın Avustralya dışında her yerine yük ve yolcu taşınabilmektedir. Dünyamız kara bağlantıları ile adeta denizleri aşan bir ulaşım çözümüne doğru gitmektedir.

Tablo 2.8: Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de Karayolu Uzunlukları (Km), 2008

Ülke Adı	Otoyol	Ulusal Yollar	2. Derece Yollar	Diğer	Toplam
Fransa	10.953	9.861	377.377	628.987	1.027.183
İngiltere	3.673	49.016	122.281	245.027	419.997
Almanya	12.594	40.420	178.180	413.289	644.483
İtalya	6.588	19.290	156.258	312.100	494.236
İspanya	13.014	12.832	140.165	501.053	667.064
Türkiye	2.225	62.782	-	364.993	430.000

Kaynak: ERF(Avrupa Yol Federasyonu)

27 Avrupa ülkesi dikkate alındığında 1.000 km^2'ye düşen otoyol uzunluğu 15 km seviyesindedir. Ayrıca yük taşımacılığı açısından AB ülkeleri dışında Çin, Japonya, ABD ve Rusya gibi gelişmiş ülkeler de dikkate alındığında karayolu taşımacılığının geliştiği tespit edilmiştir (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, UDHB).

Türkiye'de oluşan yük ve yolcu taşıma talebi iki kaynaktan beslenmektedir. Birinci kaynak; iç dinamiklerin oluşturduğu kaynak olup tamamen gelir düzeyine bağlı olarak değişmektedir. Gelir arttıkça, hareketlilik de artmakta, artan hareketlilik ivmesi de ulaştırma sektörünü tetiklemektedir. İkincisi ise; dış dinamikler olup Türkiye üzerinden yapılan transit geçişlerden kaynaklanmaktadır. Türkiye için büyük öneme sahip temel ulaştırma tasarımı, Anadolu odaklı transit geçiş stratejisidir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altındaki yol ağı 1 Ocak 2011 tarihi itibariyle, 31.394 km (%48) devlet yolu, 31.388 km (%48) il yolu ve 2.225 km (%4) otoyol olmak üzere toplam 65.007 km'ye ulaşmıştır. Bu yolların 19.702 km'si bölünmüş yoldur. 100 km^2 alana düşen (kent içi yollar hariç köy yolları dâhil) karayolu ağı uzunluğu Türkiye'de 55 km düzeyindedir (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, UDHB).

Türkiye; Asya, Avrupa, Orta Doğu ile Kafkasya arasında geçiş bölgesi olması sebebiyle stratejik önem kazanmakta; Avrupa ile Asya'dan gelen karayolu bağlantılarının geçişine imkân sağlamaktadır. Ayrıca bulunulan coğrafyanın sahip olduğu nüfusun 350 milyonu bulması Türkiye için önemli bir pazarın varlığını göstermektedir. Bu nedenle bölgesel ve bölgeler arası karayolu bağlantısını sağlamaya yönelik birçok uluslararası karayolu ulaşımı koridorlarının geliştirilmesi projesinde de yer almaktadır. Bu projeler AB, Birleşmiş Milletler (BM), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) ve Avrupa Kafkasya Ulaşım Koridoru (TRACECA) çatısı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu projeler kapsamında Türkiye sınırlarından geçen uluslararası karayolu koridorlarının toplam uzunluğu 10.000 km'yi bulmaktadır.

Dünyada otoyolların gelişimine bakıldığında, ülkelerin otoyol ağları arasında entegrasyonun sağlanarak birbirleri ile kesintisiz bağlı olduğu ve süreklilik oluşturduğu görülmektedir. Bu nedenle, Avrupa'yı, Kafkaslara, Ortadoğu'ya ve Orta Asya'ya bağlayan, köprü konumunda olan Türkiye'nin, batıdan doğuya kesintisiz ulaşım imkânı sağlayacak otoyol ağını oluşturması zorunluluğu ile 2023 otoyol proje hedefleri belirlenmiştir.

Şekil 2.2: YİD Otoyol Projeleri(Yap-İşlet-Devret)

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

2.2.3. Dünya ve Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığı

Dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevreyle ilgili duyarlılıkların artması son 20 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmaktadır. Demiryolları, uzay ve havacılık sektöründen sonra en yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip sektördür. Bu nedenle, demiryolu sektörüne verilen önem artmaktadır. Çünkü hareketlilik, trafik yoğunluğu, trafik kazaları ve çevre gibi temel sorunların alternatif çözümlerini bünyesinde barındıran tek ulaşım türü demiryollarıdır. Ayrıca sürdürülebilir ekonomik büyüme için demiryollarının katkısı göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir.

Yüksek hızlı tren işletmeciliğinin gelişmesi ile birlikte demiryolları, yolcu taşımacılığında önemli bir pazara sahip olmuştur. Bu pazarda demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Diğer taraftan buna paralel olarak demiryollarının yük taşımacılığındaki konumu da iyileşmeye başlamıştır. Bu olumlu gelişmelerin devamını amaçlayan ülkeler, Trans Avrupa ve Trans Asya gibi uluslararası ağlar ve koridorlar oluşturmak ve aynı zamanda diğer ulaşım türleri ile bütünleşmeyi sağlamak için işbirliğine gitmişler ve bu yönde önemli kararlar almışlardır.

Tablo 2.9: Ülkeler Bazında Demiryolu (Ana Hat) Uzunlukları

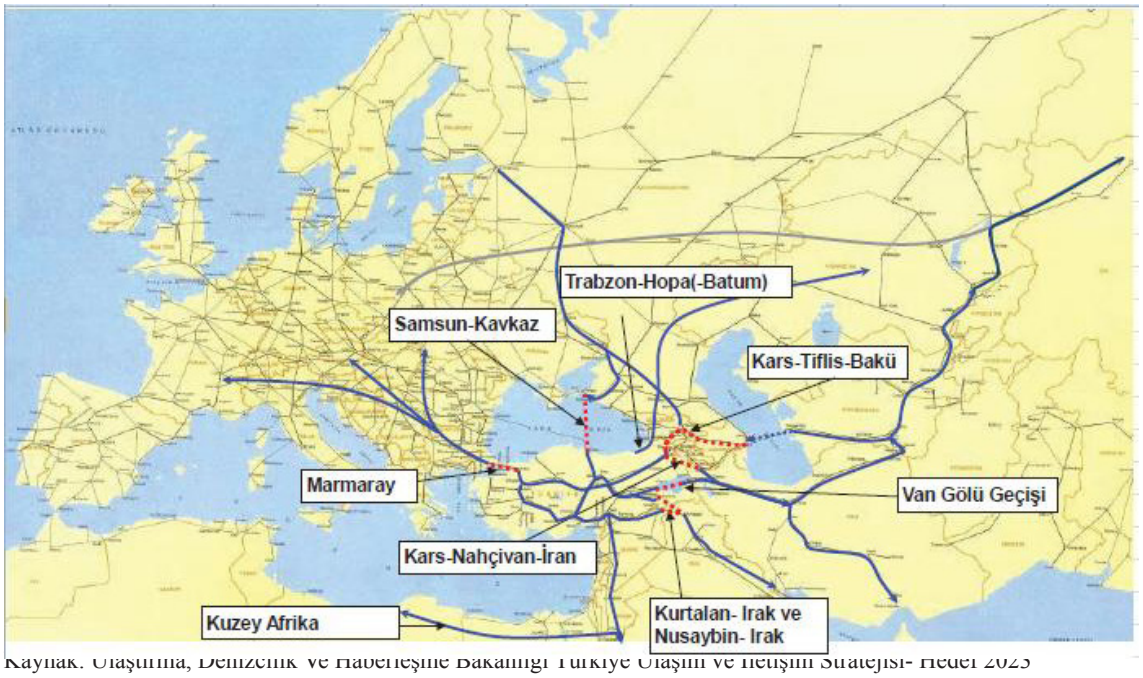
Ülke Adı	2007	2008	2009
ABD	226.706	227.058	226.205
Rusya	84.158	84.158	85.194
Çin	63.637	60.809	65.491
Hindistan	63.327	63.327	63.273
Kanada	57.042	57.216	58.345
Fransa	29.488	29.901	33.778
Almanya	33.897	33.862	33.706
İtalya	16.668	16.862	16.959
İngiltere	16.208	16.321	16.173
Türkiye	**8.697**	**8.699**	**8.686**

Kaynak: Dünya Bankası(2009)

Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları ve koridorları içinde yer alan demiryollarının etkinliğini artırmak amacıyla, ortak teknik ve işletme standartlarının geliştirilmesi, sınır geçişlerindeki beklemelerin azaltılması ve şebeke üzerindeki dar boğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanması ön plana çıkmıştır. Sektörün rekabete açılması ile birlikte büyük bir değişim içine giren demiryollarının, ulaştırma sektörü içerisindeki payının ve diğer ulaşım türleri karşısında rekabet gücünün artırılması için devletle olan mali ilişkileri yeniden yapılandırılmaktadır. Özellikle mevcut altyapının geliştirilmesi ve ticari olarak yerine getirilemeyen yolcu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanabilmesi için devlet desteği verilmekte, yük taşımacılığı ise genelde ticari bir hizmet alanı olarak düzenlenmektedir. ABD ve Kanada gibi demiryollarında ağırlıklı olarak yük taşımacılığı yapılan bazı ülkelerde ise sektör içinde rekabet değil, sektör için rekabet yapılması ilkesi benimsenmiştir.

Türkiye'de Cumhuriyetle birlikte bir atılım dönemine giren demiryollarının, 1950'lerden günümüze kadar yani 50 yılı aşkın bir zamandan beri ihmal edildiği, başka bir anlatımla, ulaştırma sistemi içerisinde kendisinden beklenen hizmeti sunabilmesi için gerekli destekten yoksun bırakıldığı görülmektedir. 1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-2002 yılları arasında karayolu uzunluğu %80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece %11 artmıştır.

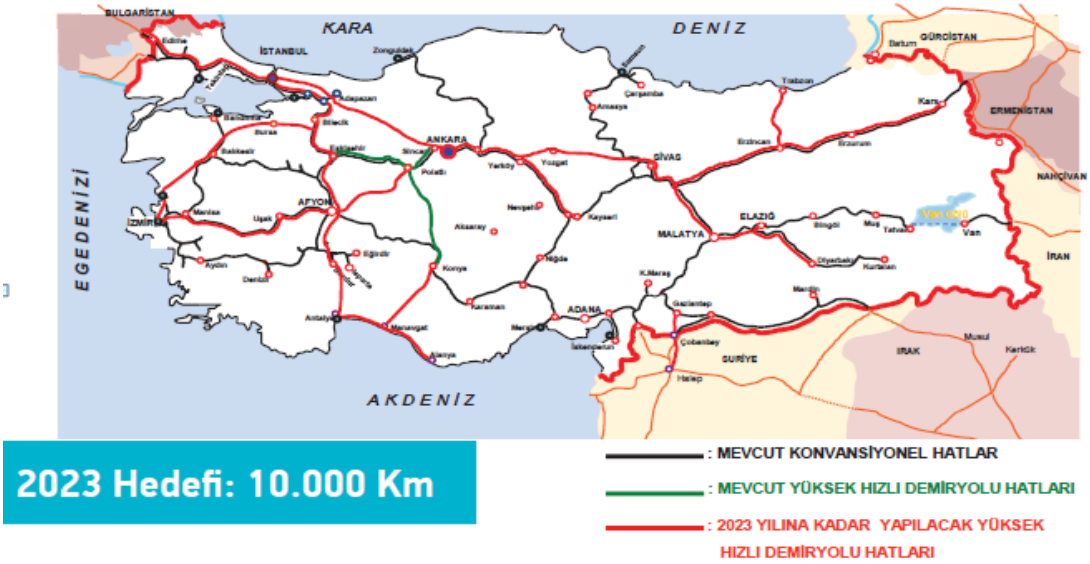
Şekil 2.3: Türkiye'yi Etkileyen Ulaşım Ağları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve Haberleşme Stratejisi- Hedef 2023

2011 sonu itibari ile Türkiye, 8.770 km'si konvansiyonel anahat ve 2.342 km'si tali hat ve 888 km yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 12.000 km demiryolu hattına sahiptir. Söz konusu ana hatların %91'i tek hat, %9'u çift hattır. Toplam hatların %26'sı elektrikli ve %33'ü sinyallidir. Ayrıca konvansiyonel anahatların %29'unun yarıçapı 1.000 metreden az ve %24'ünün boyuna eğimi ‰ 10'dan fazladır.

Şekil 2.4: 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

Geliştirilen stratejiler ve belirlenen hedefler doğrultusunda şekillenecek olan 2023 yılı demiryolu sektörü, diğer ulaştırma türleriyle bütünleşik ve yurt geneline yayılmış demiryolu ağı ile ülke içerisinde ve uluslararası ulaştırma koridorlarında yük taşımacılığında önemli bir noktaya gelecektir. Yapılacak yüksek hızlı demiryolu hatları ile konforlu ve hızlı seyahat imkânı sağlanacak ve demiryolları tercih edilen bir ulaşım sistemi olacaktır.

Şekil 2.5: 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Konvansiyel Demiryolu Hatları

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

2.2.4. Dünya ve Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı

Sosyo-ekonomik gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar, küreselleşme, insanların konfora ve zamana daha fazla kıymet vermeleri gibi sebeplerle havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı son yıllarda hızla gelişen taşıma türü olmuştur. Bir hizmet sektörü olan hava taşımacılığında ülkelerin bu sektörden kazanç elde etme yarışı, ülkelerin bu ulaşım türüne daha fazla yatırım yapma yarışını da beraberinde getirmektedir. Bugün itibarıyla; dünyada farklı niteliklerdeki mevcut havaalanı sayısı yaklaşık 14.000 civarındadır. Bunlardan, 836 tanesi uluslararası nitelikli havaalanıdır. Dünyada tüm bu havaalanlarını bir günde kullanan yolcu sayısı 13,2 milyon; yıllık ise 4,8 milyar civarındadır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından yayımlanan 2010 yılı Talep İstatistikleri sonucuna göre, uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcuda %8,2, yükte ise %20,6 artış kaydedilmiştir. Talepteki büyüme kapasitedeki büyümeyi geçmiş, yolcuda %4,4, kargoda ise %8,9 büyüme gerçekleşmiştir. 2009 yılı verileri ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü %2,7 artış ile %78,4, nakliye yükü ise %5,2 artış ile %53,8 olmuştur. Aynı raporda, 2010 yılında uluslararası yolcu taleplerindeki artış Asya-Pasifik taşıyıcıları için %9, Avrupalı taşıyıcılar için %5,1 (%20 büyüyen Türk havacılık sektörü bu artış yüzdesindeki en büyük paya sahiptir), Kuzey Amerika taşıyıcıları için %7,4, Orta Doğu taşıyıcıları için %17,8, Latin Amerikalı taşıyıcılar için %8,2 ve Afrikalı taşıyıcılar için %12,9'dur.

Yük talebi ise (en yüksek artış Mayıs ayında %35,2, en düşük artışı %5,8) yıl boyunca değişiklikler göstermiştir. 2010 yılında uluslararası yük taleplerindeki artış Asya-Pasifik taşıyıcıları için %24, Avrupalı taşıyıcılar için %10, Kuzey Amerika taşıyıcıları için %21,8, Orta Doğu taşıyıcıları için %26,7, Latin Amerikalı taşıyıcılar için %29,1 ve Afrikalı taşıyıcılar için %23,8'dir.

Türkiye'de son 5 yıl içinde ülke gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama %14 katkıda bulunarak Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, yaklaşık %8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde karayolu için talep yıllık %7,6, demiryolu taşımacılığı talebi yıllık %2, denizyolu taşımacılığı %5 artış gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış göstermiştir (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, UDHB,2011).

2.2.5. Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarının Analizi

Türkiye genelinde lojistik operasyonların ayrıntılı bir biçimde anlaşılabilmesi için dış ticaret verilerinin analiz edilmesi büyük önem teşkil etmektedir. Bu neden ile dış ticaret verileri olarak sadece ithalat ve ihracat verileri değil bunun yanı sıra bir o kadar önem teşkil eden ülkemizden geçen transit yüklerin de ayrıntılı bir şekilde ele alınması gerekmektedir.

2.2.5.1. İhracat Taşımaları

Lojistik açıdan ihracatın gerçekleştirildiği bölgelerin konumu kadar, kullanılan taşıma modunun da önemi oldukça fazladır. Ülkemizin 3 tarafının denizler ile çevrili olması ve sahip olduğu coğrafi konumu nedeni ile ihracat işlemlerinde denizyolu taşımacılığını tercih etmekte olduğu gözlemlenmektedir. Öyle ki 2005'den itibaren gerçekleştirilen ihracatın 2000'li yılların başlarına göre daha fazla denizyolu ile gerçekleştirilmesi denizyolunun tercih edilmesinin önemli göstergelerindendir. Tablo 2.10'da yıllara göre kullanılan taşıma modlarının ihracat değerleri görülmektedir.

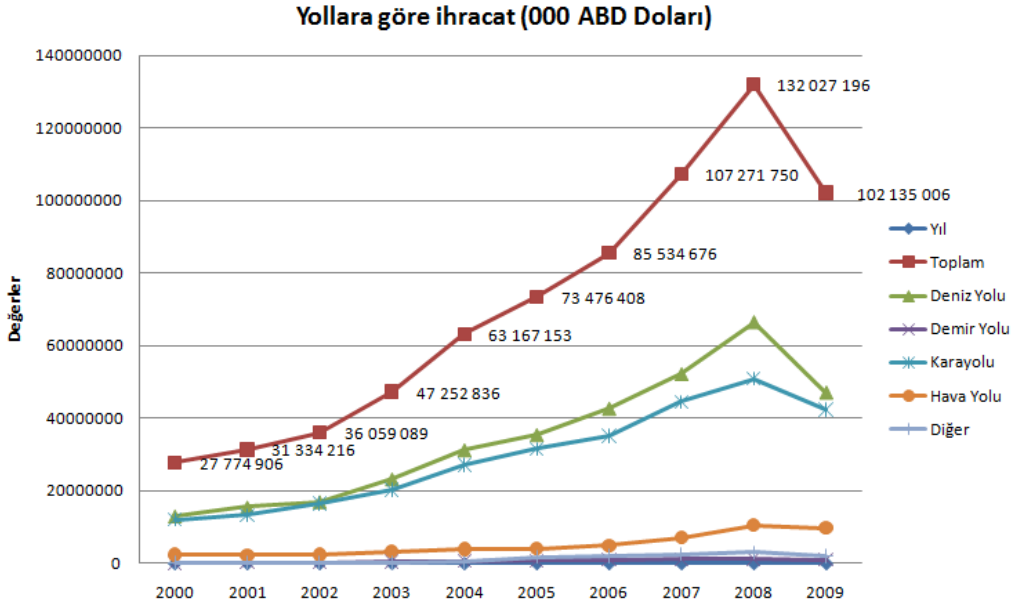
Tablo 2.10: Modlara Göre İhracat Değerleri

Yollara göre ihracat (000 ABD Doları)						
Yıl	Toplam	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
2000	27 774 906	13 080 017	93 957	12 013 620	2 338 492	248 819
2001	31 334 216	15 521 220	173 592	13 219 437	2 263 689	156 277
2002	36 059 089	17 013 192	249 366	16 416 566	2 339 331	40 634
2003	47 252 836	23 233 359	394 459	20 306 073	3 227 575	91 370
2004	63 167 153	31 259 851	577 822	27 104 284	3 906 835	318 361
2005	73 476 408	35 425 856	756 935	31 602 012	3 978 592	1 713 013
2006	85 534 676	42 655 303	911 754	35 156 474	4 863 452	1 947 692
2007	107 271 750	52 174 049	1 081 911	44 482 360	7 018 292	2 515 138
2008	132 027 196	66 443 247	1 260 202	50 902 371	10 435 259	2 986 117
2009	102 135 006	47 119 360	906 906	42 392 952	9 764 044	1 951 744

Kaynak: TÜİK, 2010

Şekil 2.6'da, Tablo 2.10'un grafiklendirilmiş hali incelendiğinde kullanılan demiryolu alternatifinin azlığı dikkat çekmektedir. Öte yandan hava yolunun kullanımı demir yoluna nazaran fazla olsa da ülkemizde gelişen hava yolunun yük odaklı olmadığının açık bir göstergesidir. Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İhracat verileri de Tablo 2.11'de yer almaktadır.

Şekil 2.6: Taşımacılık Modlarına Göre İhracat



Tablo 2.11: Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İhracat (Milyon USD)

	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
Değer	47,119	907	42,392	9,764	1,951
(%)	46	1	42	10	2

Kaynak: TÜİK, 2009

Dış ticaretin lojistik açıdan değerlendirilmesi için sadece değer değil, taşınan miktarların da dikkate alınması gerekmektedir. Türkiye lojistik sektörü açısından kritik öneme sahip ihracat taşımalarında, 2009 yılında ithalata göre daha fazla bir artış gerçekleşmiştir. Bunun yanı sıra, ihraç edilen madencilik ürünleri ve imalat ürünleri miktarlarında ciddi artışlar meydana gelmiştir (Tablo 2.12).

Tablo 2.12: Taşıma Miktar Endeksi [TUİK, 2010]

	İthalat				İhracat				
Yıllar	Genel	Tarım ve ormancılık	Madencilik	İmalat	Genel	Tarım ve ormancılık	Balıkçılık	Madencilik	İmalat
2000	88,3	88,6	85,3	84,6	59,1	75,8	25,1	73,7	58,3
2001	66,4	63,9	82,3	62,3	72,3	106,4	39,6	71,7	70,7
2002	80,2	70,5	93,4	76,3	83,7	95,2	45,7	72,0	83,5
2003	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2004	121,7	93,3	101,4	127,4	114,3	90,2	109,5	117,0	115,5
2005	136,1	104,2	107,5	144,2	126,2	93,0	165,5	134,5	127,8
2006	147,7	99,6	116,3	156,9	141,3	112,5	170,1	166,7	142,4
2007	166,6	142,0	124,8	177,2	157,0	100,6	180,4	206,9	159,4
2008	164,1	148,6	120,1	174,7	166,7	108,3	239,2	242,4	169,0
2009	143,2	128,2	101,8	153,4	154,8	116,5	218,4	248,8	155,5

2.2.5.2. İthalat Taşımaları

2011 yılı verilerine göre, Türkiye'nin ithalatı, 2010 yılı ile karşılaştırıldığında %29.8'lik yükselişle 240.8 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılı ihracatı ise %18.5 oranında artarak 135 milyar dolara yükselmiştir. Yapılan analizler, 2011 yılında yapılan 100 dolarlık üretim için 43 dolarlık ara ve yatırım malı ithal edildiğini ortaya koymuştur. Bu verilere göre, 2011 yılı sonu itibariyle Türkiye'de imalat sanayinin ithalata bağımlılık oranı %43'tür. 2010 yılında %38 olan bu oranın artış gösterdiği görünmektedir.

İhracat verilerinin ayrıntılı bir biçimde incelenmesinden sonra ithalat verileri de lojistik özelinde Tablo 2.17'de listelenmektedir. 2009 yılında gerçekleşen ekonomik krizin Türkiye'nin ithalatında ciddi bir düşüşe sebep olduğu gözlemlenmektedir. İhracatta olduğu üzere ülkemizde ithalatın da ağırlıkla denizyolu aracılığıyla gerçekleştirildiği gözlemlenmektedir.

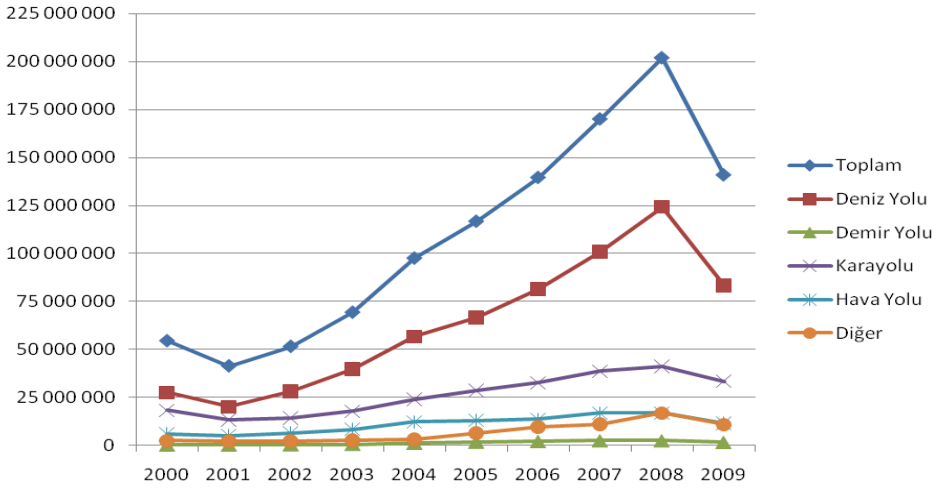
Tablo 2.13: Türkiye'de Taşıma Modlarına Göre İthalat (Milyon USD)

	Deniz Yolu	Demir Yolu	Karayolu	Hava Yolu	Diğer
Değer	83,205	1,723	33,515	11,563	10,923
(%)	59	1	24	8	8

Kaynak: TÜİK, 2009

Tablo 2.13'de verilen ithalat verisinin hangi taşıma modu ile gerçekleştirildiğini gösteren şekil 2.7'de denizyolundan sonra karayolu taşımacılığı ile ithalatların gerçekleştirildiği görülmektedir.

Şekil 2.7: Taşımacılık Modlarına Göre İthalat



2.2.5.3. Transit Taşımaları

Transit geçiş; mal bedelleri için transfer yapılarak veya yapılmaksızın, satın alınan yabancı menşeli veya Türk menşeli olup da yurt dışına satılmış malların transit olarak veya doğrudan doğruya, ithalat ve ihracat rejimi hükümlerine tabi olmaksızın başka bir ülkeye satılması veya yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmadan ya da antrepodan satın alınan malın, ülkemiz üzerinden transit olarak veya doğrudan doğruya yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmaya ya da antrepoya satılmasıdır.

Bu açıklamalar doğrultusunda Türkiye limanlarında transit geçişine izin verilen yüklerin tonaj verileri incelenebilmektedir. Transit geçiş faaliyetleri temel olarak transit yükleme, transit boşaltma ve işlemsiz transit elleçleme gibi faaliyetlerden oluşmaktadır. Tablo 2.14'de 2008 yılında transit yükleme yapılan limanların listesi görülmektedir.

Tablo 2.14: Transit yükleme miktarları

	TRANSİT YÜKLEME 2008 (TON)			
LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM YÜK	% ORANI	YÜKLEME ADEDİ	BİRİM SEFERDE ORT. YÜK
BOTAŞ	**49.342.025**	**98,60%**	484	101.946
AMBARLI	**589.328**	**1,18%**	475	1.241
İZMİT	**36.127**	**0,07%**	16	2.258
İZMİR	**16.892**	**0,03%**	13	1.299
SİLİVRİ	**12.212**	**0,02%**	4	3.053
GEMLİK	**11.792**	**0,02%**	26	454
ÇANAKKALE	**9.800**	**0,02%**	1	9.800
MERSİN	**6.750**	**0,01%**	2	3.375
TUZLA	**5.396**	**0,01%**	23	235
İSTANBUL	**4.401**	**0,01%**	14	314
HOPA	**3.174**	**0,01%**	1	3.174
GÜLLÜK	**2.010**	**0,00%**	2	1.005
GÖCEK	**1.900**	**0,00%**	1	1.900
TEKİRDAĞ	**1.376**	**0,00%**	2	688
BARTIN	**1.157**	**0,00%**	2	579
KUŞADASI	**170**	**0,00%**	1	170
TOPLAM	**50.044.510**	**100,00%**	**1.067**	**46.902**

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2008

Transit yüklemelerde ürün ile ilgili herhangi bir faaliyet yapılmadan sadece bekleme ve elleçlemenin gerçekleştirildiği limanların listesi Tablo 2.15'de yer almaktadır. Buna göre, Türkiye genelindeki limanlardan öncelikle Mersin, ardından Ambarlı limanlarında transit faaliyetler oldukça fazladır. Bu iki liman bölgelerinde stratejik konumlarından dolayı, ürünlerin bekletilip korunabilineceği limanlar olarak kullanılmaktadır.

Tablo 2.15: Transit İşlemsiz Elleçleme

	TRANSİT İŞLEMSİZ ELLEÇLEME 2008 (TON)			
LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM YÜK	% ORANI	YÜKLEME ADEDİ	BİRİM SEFERDE ORT. YÜK
MERSİN	**4.871.394**	**30,08%**	1.921	2.536
AMBARLI	**4.786.092**	**29,55%**	855	5.598
İZMİT	**2.155.614**	**13,31%**	343	6.285
İZMİR	**1.414.350**	**8,73%**	1.285	1.101
İSTANBUL	**750.602**	**4,63%**	246	3.051
ALİAĞA	**584.074**	**3,61%**	61	9.575
GEMLİK	**369.697**	**2,28%**	223	1.658
İSKENDERUN	**343.014**	**2,12%**	55	6.237
SİLİVRİ	**271.201**	**1,67%**	9	30.133
BOTAŞ	**251.347**	**1,55%**	9	27.927
TEKİRDAĞ	**123.941**	**0,77%**	46	2.694
FETHİYE	**102.328**	**0,63%**	20	5.116
TUZLA	**50.795**	**0,31%**	5	10.159
KARABİGA	**34.840**	**0,22%**	7	4.977
TOPLAM	**16.109.289**	**99%**	**5.085**	**117.047**

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2008

Bu iki transit taşımacılık tipinin yanı sıra, diğerleri kadar sıklıkla kullanılmasa da transit boşaltma faaliyetine konu olan Türk Limanlarının listesi ve gerçekleştirilen miktarlar Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Transit Boşaltma istatistiği Tablo 2.16'da ayrıntılı olarak görülmektedir. Buna göre, Ambarlı Limanı yıl boyunca toplamda yaklaşık 494 kez tekrarlanan transit boşaltma faaliyetin 346 kere yapıldığı liman olarak uygulamada ilk sırayı almış bulunmaktadır.

Tablo 2.16: Transit Boşaltma

	TRANSİT BOŞALTMA 2008 (TON)			
LİMAN BAŞKANLIĞI	TOPLAM YÜK	% ORANI	YÜKLEME ADEDİ	BİRİM SEFERDE ORT. YÜK
AMBARLI	**494.467**	**69,81%**	346	1.429
İZMİT	**45.385**	**6,41%**	12	3.782
BOTAŞ	**42.889**	**6,06%**	2	21.445
MERSİN	**40.193**	**5,67%**	69	583
GEMLİK	**29.092**	**4,11%**	26	1.119
İSKENDERUN	**19.111**	**2,70%**	12	1.593
ÇANAKKALE	**10.689**	**1,51%**	2	5.345
İZMİR	**8.693**	**1,23%**	12	724
İSTANBUL	**8.303**	**1,17%**	8	1.038
TEKİRDAĞ	**6.076**	**0,86%**	3	2.025
HOPA	**2.959**	**0,42%**	1	2.959
RİZE	**450**	**0,06%**	1	450
TOPLAM	**708.307**	**100%**	**494**	**42.491**

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2008

Ulaştırma sektöründe transit taşımacılık sadece denizyolunda değil, aynı zamanda karayolunda Avrupa-Asya arası yapılan taşımalarda kullanılmaktadır. Bu bağlamda, Tablo 2.17'de ülkemiz sınır kapılarından transit geçip yüklerini taşımalarını sürdüren yük taşımacılığının istatistikleri görülmektedir. Yapılan bu faaliyetin yıllara göre ortalama % 55'i Türk firmaları tarafından yapılmaktadır.

Tablo 2.17: Transit Karayolu Taşımaları

AVRUPA'DAN ORTADOĞU VE BDT'YE TRANSİT TAŞIMALAR (Sefer)						
	2007		2008		2009	
TAŞIT BAYRAĞI		PAY		PAY		PAY
TÜRKİYE	16589	0,54	20528	0,57	18669	0,52
İRAN	8341	0,27	7839	0,22	7202	0,20
BULGARİSTAN	2380	0,08	2847	0,08	2981	0,08
HIRVATİSTAN	87	0,00	157	0,00	141	0,00
GÜRCİSTAN	1449	0,05	1425	0,04	1305	0,04
ROMANYA	111	0,00	287	0,01	478	0,01
ALMANYA	320	0,01	951	0,03	1976	0,06
MOLDOVYA	155	0,01	131	0,00	239	0,01
POLONYA	158	0,01	216	0,01	551	0,02
UKRAYNA	47	0,00	141	0,00	399	0,01
YUNANİSTAN	332	0,01	302	0,01	120	0,00
HOLLANDA	42	0,00	101	0,00	187	0,01
DİĞER	695	0,02	1.116	0,03	1.525	0,04
TOPLAM	**30.706**		**36.041**		**35.773**	
ARTIŞ		**45%**		**17%**		**-1%**

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği

3. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DEKİ GELİŞME PERSPEKTİFLERİ

3.1. Genel

Türkiye 'deki lojistik sektöründeki firmaların sayısı kesin olarak bilinmemekle birlikte (yetki belgesi almamış olanlar nedeniyle) yaklaşık 1.500 civarında uluslararası karayolu taşımacılık şirketi (yetki belgeli), 500.000 adet ticari TIR-Kamyon olduğu bilinmektedir. Bunun dışında lojistik sektörünü hangi şirketlerin oluşturduğu konusunda da belirsizlik vardır. Örneğin distribütör şirketler, boru hattı işletmecileri (BOTAŞ, İSKİ gibi) ve gümrükleme şirketlerinin sektöre dahil edilip edilmeyeceği net değildir. Genel olarak lojistik sektörünün temel üyeleri havayolu, demiryolu, denizyolu, karayolu taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcıları, depolama şirketleri ve taşıma işleri organizatörleri (freight forwarders), liman işletmecileri, lojistik ve taşımacılık merkezi işletmecileridir. Fonksiyon bazında genel bir sınıflandırma aşağıda verilmiştir:

· Taşımacılık (Kara, Hava, Deniz, İç Suyolu, Demir, Boru, Karma)

· Liman ve Lojistik Merkezler

· Depolama- Elleçleme

· Kalite Kontrol ve Gözetim İşleri

· Dış Ticaret

· Gümrük İşlemleri

· Finansman-Sigortalama İşlemleri

· Dağıtım

· Bilgi Teknolojileri

· Eğitim-Danışmanlık

· Basım, Yayım ve Tanıtım

· Lojistik Hizmet Üreten ve Taşıma İşleri Organizatörleri

· Araç, Ekipman ve Malzeme Tedarikçileri (TIR, Treyler, Raf, Forklift, Lastik, Yakıt, vd.)

3.2. Türkiye Lojistik Master Planı

Lojistik sektörü son yıllarda hızlı bir gelişme göstermekte, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin 2023 yılına ilişkilendirdiği birçok ekonomik hedefe ulaşmada oynayacağı temel rol itibari ile büyük öneme sahip bulunmaktadır. Türkiye'de lojistik sektörü hem yurt içindeki hızlı gelişmesi hem de bölgesel bir lojistik merkez olma iddiası nedeniyle uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duymaktadır. Bunu sağlayacak olan en önemli araç ise Türkiye Lojistik Master planının hazırlanmasıdır.

Böyle bir master planın hazırlanması öncesindeki aşama lojistik master planına temel oluşturacak temel ilke ve stratejik hedeflerin belirlenmesidir. Buna yönelik olarak

"Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi" Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından hazırlanmıştır.

Çalışmanın temel amacı; Türkiye'nin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı veren; güvenli, erişilebilir, ekonomik, alternatifleri olan, etkin ve verimli, hızlı, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, akıllı, tedarik ve değer zinciri yönetimine dayalı çağdaş hizmetlerin sunulduğu, sürdürülebilir bir lojistik sistem oluşturmak üzere uygulamaya konulacak proje, yatırım, faaliyet ve düzenlemelerin önceliği ve detaylarını gösterecek esnek ve dinamik temel ilke ve stratejileri belirlemektir.

Çalışmanın hazırlanmasında kullanılan yöntem; konusunda yetkin uzmanların uluslararası eğilimler ve örnekler, yurt içindeki mevcut durum ve ihtiyaçlar, ilişkili diğer dokümanların çıktıları ve sektör paydaşları ile yapılan görüşmelerde alınan görüş ve öneriler doğrultusunda ilgili bölümleri yazmaları şeklinde olmuştur. Bu süreçte TİM Lojistik Konseyi'nin yönlendirmesi ve üyelerinin görüş ve önerileri de dikkate alınmış, çeşitli seviyelerde toplantılar yapılmıştır. Rapor TİM Lojistik Konseyi tarafından kabul edilmiştir.

Çalışma temel ilkeleri ve stratejik hedefleri içermekte olup sayısal öngörü ve hedeflere yer vermemektedir. Master Plan hazırlanması aşamasında hangi göstergelerin ve sayısal büyüklüklerin kullanılması gerektiği belirtilmektedir. Bu itibarla temel ilkeleri ve stratejik hedefleri bu çalışmada önerilmiş olan lojistik master plan sayısal hedeflerin belirlenmesi ve planlama işlevlerini yerine getirecektir.

Strateji Belgesi sekiz bölümden oluşmaktadır. Bunlar; Ekonomik Gelişmeler Doğrultusunda Lojistik, Temel İlkeler, Türkiye'nin Ulaştırma Koridorları ve Uluslararası Entegrasyon, Taşımacılık Türleri, Gümrük ve Sigorta, Lojistik Merkezler, Kentsel Lojistik ve Lojistik Sektör Yönetişimdir. Ayrıca çalışmada ek olarak sektörün yeni gelişen bir unsuru olan lojistik merkezlere ilişkin ayrıntılı bir öneri bölümü yer almaktadır.

3.3. Türkiye'nin Lojistik Açıdan Stratejik Değerlendirmesi: Ulaştırma Koridorları ve Lojistik Üs Potansiyeli

Pan-Avrupa 4. Koridoru: Pan-Avrupa Koridorlarından 4 numaralı olanı Türkiye'nin güzergah ülkesi olarak yer aldığı tek koridor olması nedeniyle Türkiye açısından özel önem taşımaktadır. Bu koridorun güzergahı Berlin/Nürnberg-Prag-Budapeşte üzerinden bir kolu ile Köstence'ye, diğer kolu Selanik ve İstanbul'a bağlanmaktadır. 4. Koridorun Yönlendirme Grubu Ortak Toplantısında AB Komisyonu'na sunulmak üzere kabul edilen karar tasarısındaki koridorun, AB genişleme süreci çerçevesinde Kuzey Denizi Limanları ile Merkezi ve Doğu Avrupa'da gelişmekte olan bölge arasında en uygun güzergah olarak görülmesi gerektiği vurgulanmış, bu nedenle de komisyonun koridoru öncelikli kabul ederek mevcut TEN revizyon süreci içinde düşünmesi istenmiştir.

Pan-Avrupa 8. Koridoru: Adriyatik ve Karadeniz'i Arnavutluk, Makedonya ve Bulgaristan üzerinden birleştirecek olan 8. Koridor, ulaştırma işlevinin ötesinde bölge ülkelerinin gerek birbirleriyle gerek Türkiye ile ekonomik, sosyal ve kültürel yakınlaşmalarına yardımcı olabilecek ve aralarındaki işbirliğini daha ileri götürebilecek stratejik nitelikli entegre bir proje olarak değerlendirilmektedir. Berlin-İstanbul bağlantısını sağ-

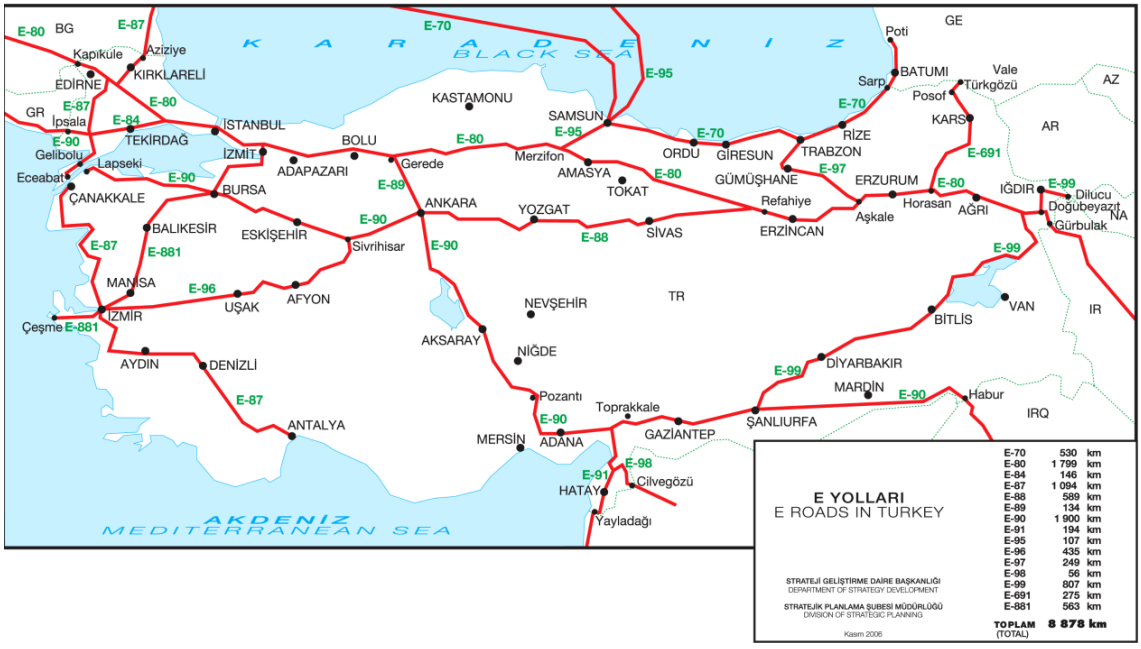
layan 4.Koridor ile Sofya'da kesişen 8. Koridor, Türkiye'yi Yunanistan'dan geçmeden, Makedonya-Arnavutluk ve İtalya'nın Adriyatik Limanlarına birleştiren tek koridordur.

Pan-Avrupa 10. Koridoru: Eski Yugoslavya Cumhuriyetlerini kuzeyde Avusturya, güneyde ise Yunanistan'a bağlayan 10. Koridor, Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Belgrad, Niş, Üsküp, Veles, Selanik güzergâhını izlemektedir.

Türkiye üzerinden geçen Avrupa birliği yolları (E-yollar) ve Asya yolları (A-yollar), ülkemizin kıtaların bağlantı noktasında bulunduğunun bir göstergesidir. Türkiye üzerinden, Avrupa bağlantılı 7.022 km ve Asya bağlantılı 5.247 km yol geçmektedir. Bu farklı proje, Türkiye genelinde sadece karayolu ağı değil, demiryolu ve denizyolu ağları ile birlikte birbirlerine bağlanmışlardır.

Türkiye'deki E yolları, Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu (AGR) Güneydoğu Avrupa Uluslararası Yol Ağı'nın bir uzantısıdır. AGR hükümlerine göre, Avrupa'dan Türkiye'ye iki ana arter girmektedir. Bunlar; Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80 yolu (eski adı ile E5) ile Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90 yoludur. Bunlardan E-80 yolu Anadolu üzerinden Gürbulak'ta İran'a, E-90 yolu ise Habur'da Irak'a ulaşmakta ve buralarda Asya yol ağları ile birleşmektedirler. Şekil 3.1. ülkemizdeki "E" yollarını göstermektedir.

Şekil 3.1: Türkiye'deki E yolları [KGM]



Türkiye TEM Yolları: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UN/ECE) teknik ve idari desteğiyle 1977 yılında kurulmuş bir alt bölgesel işbirliği projesi

olan Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, Avrupa ulaştırma tarihinde en eski ve en gelişmiş bölgesel altyapı projelerinin birisidir.

15 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşan TEM Projesi, batıda Avrupa Birliğinin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güneydoğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır. Azerbaycan ve Belarus üyelik aşamasında olan ülkelerdir.

Baltık, Adriyatik, Ege, Doğu Akdeniz ve Karadenizi bağlayan, bölünmüş ve her bir yönde enaz iki şeritli, yüksek fiziki ve geometrik standartlara sahip güvenli, kesintisiz ve konforlu trafik hizmeti veren modern bir otoyol ve ekspres yol sisteminin inşası ve yönetimiyle bölgenin sosyal ve ekonomik gelişmesine katkı sağlamayı hedefleyen TEM Projesi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerinin Trans-Avrupa Ağları ile büyük oranda örtüşmektedir. TEM Otoyolunun bazı özellikleri aşağıda sıralanmıştır.

• TEM Projesi, bölünmüş ve her biri en az iki Şeritli olmak üzere yüksek kapasitesi ve standartları ile güvenli, hızlı ve konforlu bir ulaşıma imkân vermektedir.

• Toplam uzunluğu 1.1.2009 tarihi itibariyle 24.240 Km olan Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi yol ağının ülkemiz sınırları içinde kalan bölümü yaklaşık 6.967 Km. olup, bu uzunluk tüm ağın yaklaşık %29"unu oluşturmaktadır. (Şekil 3.2.)

• Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp, Doğuda Sarp, Gürbulak Sınır Kapılarına, Güneyde Cilvegözü ve Habur Sınır Kapılarına ulaşmaktadır. TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası Avrupa Yol Ağı şebekesinin (E-YOLLARI) bir parçasıdır.

Şekil 3.2: Türkiye'deki TEM yolları [KGM]

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) Ağı: ECO; Türkiye, İran ve Pakistan tarafından kurulmuş bir işbirliği örgütüdür. Daha sonra üye sayısı 10'a yükselmiştir. ECO güzergâhları üye ülkeler arasındaki bütünlüğü sağladığından uluslararası trafiğe de hizmet vermelidir. Bu nedenle uluslararası kabul gören genel standartlara uygun olmalıdır ve hizmet seviyelerinin artırılması gereklidir. Türkiye'deki ECO güzergâhları asfalt kaplamalı 1.Sınıf devlet yolu olarak hizmete açık bulunmaktadır. 2013 Yılı Yatırım Programı çerçevesinde bazı kesimlerde standart yükseltme çalışmaları devam etmektedir. Ülkemizdeki ECO güzergahları ECO ülkelerini gelişmiş Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkelerine bağlamaktadır ve Avrupa ülkeleri ile ECO ülkeleri arasındaki en kısa güzergahtır.

Şekil 3.3: Türkiye'de ECO yolları [KGM]

ESCAP Ağı: UN/ESCAP (Birleşmiş Milletler Asya Pasifik Ekonomik Sosyal Konseyi) tarafından oluşturulması devam eden Intra-Asya ve Asya-Avrupa bağlantı projelerinde Türkiye çalışma toplantılarına katılmakta ve projelerde yer almaktadır.

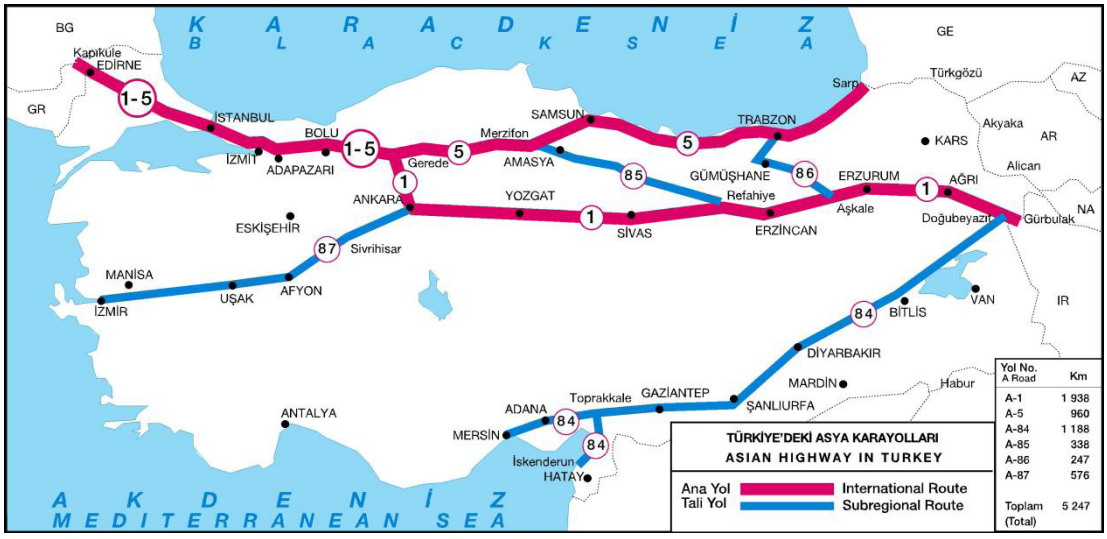
Asya Karayolu çalışmalarının amacı Asya ve Pasifik bölgesinde güvenilir ve etkili ulaşım bağlantılarının kurulmasıyla bölgesel ve uluslararası ticaret ve turizmin hızlandırılmasını sağlamaktır. 1992 Yılında ESCAP tarafından Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) Projesi kapsamında Asya Otoyolu (Asian Highway-AH) ve Asya Demiryolu ve Trans-Asya Demiryolunu (Trans-Asian Railway-TAR) kapsayacak Şekilde Asya ulaşım ağları oluşturulmuştur. Türkiye İran üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorda bulunmaktadır.

Şubat 1998 ve Mart 1998 tarihlerinde Ülkemizi ziyaret eden ESCAP uzmanları ile ESCAP çalışmaları kapsamında Türkiye sınırları dâhilindeki A-Yolları (Asian Highway

Network)'nın tespiti konusunda başlatılan çalışmalar tamamlanmıştır. Söz konusu çalışmalar kapsamında belirlenen A–Yolu güzergâhı yaklaşık 3 200 Km uzunluğundadır.

2001 Yılında Birleşmiş Milletler ESCAP Sekretaryası ESCAP'a yeni üye olan ülkelere de bağlantı sağlanması (Gürcistan ve Azerbaycan) talep edildiğinden A-Yolu bağlantısı Karadeniz Sahil Yolu güzergâhı ve Ankara – İstanbul Otoyolu ülkemizdeki Asya Karayolu Ağına ilave edilmiştir. Bu durumda A yollarımız yaklaşık 5242 Km dir. Hâlihazırda Türkiye genelinde ESCAP ağına dâhil olan yollar ve mesafeler şekil 3.4.'de verilmiştir.

Şekil 3.4: Türkiye'de A Yolları [KGM]



Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (KGK): Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UN/ECE) teknik ve idari desteğiyle 1977 yılında kurulmuş bir alt bölgesel işbirliği projesi olan Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi(Trans-European North-South Motorway), Avrupa ulaştırma tarihinde en eski ve en gelişmiş bölgesel altyapı projelerinin birisidir.

TEM yol ağının geçtiği katılımcı ülkelerin Avrupa ulaşım altyapısının bir parçası olarak kabul edilmesi, Avrupa Birliği entegrasyonu ve genişlemesi amacıyla sürdürülen çabalara bağlı olarak, TEM altyapı ihtiyaçlarının belirlendiği ve bu ihtiyaçlara yönelik planların yeraldığı TEM(Trans-European North-South Motorway)&TER(Trans-European Railway) Master Plan çalışması 2003 yılında başlatılmış ve 2005 yılında tamamlanmıştır.

Bu çalışma sonuçlarına göre TEM Ana hatları (Backbone) belirlenerek bu hatlar üzerindeki yatırım ihtiyaçları ve öncelikli projeler tespit edilmiştir. TEM Master Plan çalışmasının gözden geçirilmesi ve güncellenmesi çalışmaları ise 2008 yılında başlamış

olup, bu kapsamda konu ile ilgili üye ülke uzmanlarının katılımıyla muhtelif çalışmalar gerçekleştirilmektedir. TEM Master Plan çalışması tamamlandığında, TEM Projesinin Avrupa Ulaştırma altyapısına entegrasyonunun sağlanmasında önemli bir aşama kaydedilmiş olacaktır.

Toplam uzunluğu 1.1.2009 tarihi itibariyle 24.240 Km olan Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi yol ağının ülkemiz sınırları içinde kalan bölümü yaklaşık 6.967 Km. olup, bu uzunluk tüm ağın yaklaşık %29"unu oluşturmaktadır. Avrupa ile Orta/Güney-Doğu Asya arasındaki taşımalarda, TRACECA koridoruna alternatif olarak gerçekleştirilmek istenen Kuzey/Güney koridoru ülkemizin Orta Asya ülkeleri ile olan politik ve ekonomik ilişkilerini geliştirmesi, ayrıca Güney-Doğu Asya'ya ticari yönden açılması bakımından önemli bulunmaktadır. Doğu-Batı doğrultusunda olmak üzere yıllık 15 milyon ton olarak tahmin edilen taşımadan pay alabilme, ayrıca ekonomik ve politik ilişkilerimiz açısından bu koridor için yapılan üyelik başvurumuzun gerçekleşmesi yönündeki çabalar yoğunlaştırılmalıdır.

3.4. Lojistik ve AB Uygulamaları

Avrupa Birliği resmi internet sitesinden verdiği rakamlara göre, dünyadaki 750 milyon aracın üçte biri AB sürücüleri tarafından kullanılmaktadır. Dünyanın en büyük gemi filosu yine Avrupa'da (AB ve AEA) bulunmaktadır. Her yıl 80 bine yakın ticari gemi Avrupa limanlarına uğramaktadır. Toplulukta lojistik sektörü, bitmiş ürünlerde maliyetin % 15'ini oluşturmaktadır. Komisyona göre lojistik kanallardaki aksamalar, Avrupa'ya, GDP'sinin yüzde birine mal olmaktadır. Avrupa'da havacılık sektörü yaklaşık 3,2 milyon kişinin doğrudan ve dolaylı olarak istihdam edilmesini sağlarken sadece hava limanları ve hava yolu şirketlerinde 670 bin kişi çalışmaktadır. Komisyona göre lojistiğin önemi sadece Avrupa'nın kendi iç pazarı için değil, aynı zamanda Avrupa'nın uluslararası iş ilişkileri için de giderek artmaktadır. Avrupa'da dış kaynak hizmeti (outsourcing) veren ilk 20 şirketin pazarda sadece % 33 payı olması Avrupa lojistik sektöründe rekabetin çok yoğun olduğunu göstermektedir. Komisyona göre üretimin küreselleşmesi, buna karşılık tedarik zincirinin hacminin artması ulaştırmaya olan ihtiyacı da artırmaktadır. AB'nin, ABD ve Uzakdoğu ile rekabetinde lojistik giderek önemli bir faktör haline gelmektedir. Komisyon Avrupa'nın pazar ve iş dünyasının ABD, Çin, Rusya, Japonya, Hindistan ve Brezilya gibi lojistik merkezlerle entegrasyonu sağlamak diğer uluslararası aktörlerin ulaştırma pazarlarına entegrasyon için ikili veya çoklu görüşmeleri uzun süredir sürdürmektedir.

AB, hedeflerine daha çabuk ulaşmak maksadıyla, üye ülkelerin karşılıklı çıkarlarını gözeterek, ortak politikalar oluşturmaktadır. Lojistik sektörüne öncülük eden birçok şirket Avrupa kökenli olmasına rağmen bu politikalar arasında, spesifik olarak "Ortak Lojistik Politikası" adı altında bir politika bulunmamaktadır. Bu durum, kurulduğu dönemde Topluluk kurucularının öncelikli olarak "AB Ortak Pazarı"nın oluşmasını hedeflemelerinden kaynaklanmaktadır. Lojistiğin en önemli bileşenlerinden olan ulaştırma konusunda geliştirilen ortak politika ise Roma Anlaşmasında düzenlenmiştir ve en eskilerden birisidir.

Milenyumun yükselen değeri olarak kabul edilmesine ve çok geniş bir kapsam alanına sahip olmasına rağmen, AB müktesebatında lojistik faaliyetlerden pek bahsedilmemektedir. AB müktesebatında lojistik konusunda az sayıdaki dokümandan ilki, AB Komisyonu adına 2006 yılında hazırlanmış olan rapordur.[1]

AB lojistik konusunda ilk somut adımını Komisyonun lojistik konusunda hazırladığı iletişim belgesi ile atmıştır. 2006 yılına dek Topluluğun lojistik alanla ilgili olarak tespit ettiği sorunları aşmak üzere yayınladığı bu iletişim belgesinin ardından, AB, 2007'de tedbir paketi adı altında lojistik eylem planını açıklayarak ikinci somut adımını atmıştır. Bu eylem planı ile Komisyon yük taşıma, eğitim, kalite göstergeleri, süreçlerin basitleştirilmesi, araç ve yükleme boyutları, şehir içi taşımacılık, uzun mesafe koridorları gibi bazı odaklanılacak orta vadeli lojistik politika hedeflerini önermiştir. Bu inisiyatiflere paralel olarak Komisyon, sektör paydaşlarını pratikte bottleneck olarak ifade edilen sıkışıkların aşılması için gerekenlerin yapılması konusunda çağrıda bulunmuştur.

Avrupa Komisyonu tarafından 28.3.2011 tarihinde Brüksel'de yayınlanan Beyaz Kitap (White Paper) AB'nin lojistik ve taşımacılıkta yeni bir kavşak noktasında olduğunu göstermektedir. "Tek Avrupa Taşımacılık Alanı için Yol Haritası – Rekabetçi ve Verimli Kaynak Kullanımına Dayalı Taşımacılık Sistemine Doğru" alt başlığı ile yayınlanan kitap, 2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap gibi hareketliliği, serbest dolaşımı ve mobiliteyi (mobility) ön plana çıkarmaktadır. Aşağıda tespitler ve öngörülen önlemler belirtilmiştir:

• Yeni ve sürdürebilir yakıt ve tahrik sistemleri geliştirmek ve yaygınlaştırmak. Klasik yakıt kullanan araçları 2030 yılında yarıya indirmek. Havacılıkta sürdürebilir düşük karbon yakıt kullanımını 2050 yılında %40'a ulaştırmak, Denizcilikte tanker gemilerin yakıt emisyonunu % 40 azaltmak.

• Daha verimli enerji kullanımına dayanan taşımacılık yöntemlerinin kullanımı için karma taşımacılık zincirlerinin performansını optimize etmek.

• 2030 yılında verimli ve yeşil yük koridorları oluşturarak 300 km üzerindeki karayolu taşımacılığının % 30'unu demiryolu ve suyolu taşımacılığına dönüştürmek. 2050'de ise %50'den fazlasını gerçekleştirmek. Bunun için yeni altyapı yatırımları yapmak.

• 2050'de Avrupa yüksek hızlı demiryolu ağını tamamlamak, 2030 yılında mevcut ağ uzunluğunu üç katına çıkarmak ve tüm üyelerde bunu korumak, orta mesafe yolcu taşımalarının çoğunluğunun demiryolu ile yapılmasını sağlamak

• 2030'da Genişletilmiş AB TEN-T karma taşımacılık ağ yapısını tam fonksiyonel hale getirmek, 2050'de söz konusu ağın kalite ve kapasitesini bilişim bazlı yükseltmek

[1] 2008'de Komisyonun Enerji ve Ulaştırma Daire başkanlığı için ProgTrans AG, Fraunhofer ATL: TCI Röhling ve ECORYS gibi bir takım özel girişimlerden oluşturulan 12 araştırmacı tarafından kaleme alınan raporda lojistik sektörün kapsamına alınan eylemlerin dış kaynak kullanılan eylemlerle sınırlandığı dikkat çekmektedir. Topluluğun yaklaşımına göre, üretim ve dağıtım süreçleri lojistik kapsamı dışında bırakılmıştır. Detaylar için bakınız: Olaf Meyer-Rühle et.al, Final Report Statistical Coverage and Economic Analysis of the Logistics Sector in the EU (SEALS) Prepared for the European Commission, DG Energy and Transport, ProgTrans AG: SEALS – Final Report, December 2008.

• 2050'de tüm havalimanlarını yüksek hızlı demiryolu ağına bağlamak, liman ve iç su yollarını da demiryolu yük taşıma ağına bağlamak

• Bilişim sistemleri ve pazar ekonomisi tabanlı girişimlerin kullanımı ile taşımacılık altyapısının verimliliğini artırmak

• 2020 yılında çağdaş hava trafik yönetimi altyapısının yayılımını sağlamak ve Avrupa Ortak Hava Sahasını tamamlamak. Kara ve iç su yolları taşımacılık yönetim sisteminin yayılımını sağlamak, Avrupa Küresel Navigasyon Uydu Sisteminin (Galileo) yayılımını sağlamak

• 2020'de Avrupa karma taşımacılık bilgi, yönetim ve ödeme sisteminin çerçevesini oluşturmak

• Kullanan ve kirleten öder ilkelerini tam anlamıyla hayata geçirmek. Hataları önlemek, yanlış sübvansiyonları önlemek, büyüme yaratarak geleceğe yönelik taşımacılık yatırımlarını finanse edebilmek için özel sektörle işbirlikleri oluşturmak

Bu denli hızlı büyüyen lojistik sektöründe, 2006 yılına kadar hiçbir girişimde bulunulmaması, 2007'den sonra ise lojistiğin taşımacılık politikaları ile sınırlı kalınmasının AB kurmaylarının noksanlıklarından birisi olduğu söylenebilir.

3.5. AB Lojistik Potansiyeli ve AB Lojistik Pazarının Dinamikleri

AB'nin lojistik pazarına ait istatistiksel veriler yetersiz olduğundan, AB lojistik pazarının resmini bütün olarak okumak oldukça güçtür. AB resmi istatistik kurumu olan Eurostat tarafından hazırlanan verilerde ve Komisyonun hazırlamış veya hazırlatmış olduğu dokümanlarda gemi, uçak, otomobil, kamyon ve tren sayıları, yol uzunlukları, taşınan kargo ve yolcu miktarı gibi daha ziyade ulaştırma sektörüne ait veriler bulunabilirken, halen AB literatüründe lojistiğin diğer alanlarına ait güvenilir verilere rastlamak pek mümkün değildir. Lojistik endüstrisine ait sınırlı sayıdaki mevcut veriler ise oldukça eskidir. Ancak başka kaynaklardan alınan verilerden küresel rakipleri ile kıyaslandığında kıta Avrupa'sında lojistik uygulamalarının tüm boyutları ile en üst noktalarda olduğu görülmektedir. Dünya Bankası lojistik performans endeksine (LPI) göre yapılan sıralamada, altı Avrupa ülkesinin ilk 10'da yer alması bu yaklaşımı desteklemektedir. Üstelik bu ülkelerin tümünün Topluluk üyesi (Finlandiya'nın 3., Almanya'nın 4., Hollanda'nın 5., Danimarka'nın 6., Belçika'nın 7. ve Birleşik Krallığın 10. sırada) olması dikkat çekmektedir.

AB'nin lojistik pazarının şekillenmesinde etkili olan unsurlar ve gelişme eğilimleri aşağıdaki başlıklar altında toplanmıştır:

- Ticaretin ve üretimin küreselleşmesi; giderek artan küreselleşme taşıma mesafelerinin artmasına, yeni iletişim ve entegrasyon ihtiyaçlarının doğmasına ve rekabet baskısının artmasına neden olmaktadır.

- Endüstri ötesi topluma (post-industrial society) geçiş; Batı Avrupa ülkelerinin endüstriyel üretimde büyümenin sonun gelinmesi, üretimde bireyselleşmeyi ve daha çok hizmete talebi beraberinde getirmiştir.

- Talep yönlü üretim yapan ekonomilerin zaman karşı olan hassasiyetlerinin artması; müşteri talepleri ekseninde üretim yapılması ve hizmet verilmesi baskısı nedeniyle stoğa dayalı endüstriyel yaklaşımlar yerini tam zamanında (JIT) felsefesine bırakmıştır.

- Artan dış riskler ve çevre baskısı; küresel terörün etkisinin artması ve ölçeğinin büyümesi ve enerji tüketimine bağlı olarak artan emisyonların neden olduğu riskler daha güvenlik merkezli hareket edilmesine neden olmaktadır. Lojistik zincirlerde sürdürülebilirlik ön plana çıkmaya başlamıştır.

- Optimize edilmiş yapıların ve süreçlerin etkisinin yeniden keşfedilmesi; katma değer yaratmaya odaklı süreçler ve çekme felsefesine dayalı tedarik zincirleri kullanılmaya başlanmıştır.

- Kalitenin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi için yeni fırsatlar yaratan ileri teknolojiler; internet kullanımının artması ve ürün akışının takibinin kolaylaşması yeni inisiyatifle geliştirilmesine imkân sağlamıştır.

3.6. AB'de Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)

Avrupalı ülkelerin öncülük ettiği alanlardan birisi üçüncü taraf (3PL) olarak hizmet veren lojistik firmaların performansıdır. Ortak pazarın işlemeye başlamasıyla, ulusal pazardan Avrupa pazarına dönüş trendine neden olması, Euro'ya geçişle birlikte Avrupa kıtasında fiyat şeffaflığını artıran ve sinerji yaratan şirket birleşmeleri ve ittifakları konusunda trendlerin artması Avrupa'da dış kaynak hizmeti sektöründe hızlı gelişimin gerekçelerinden bazıları olarak sıralanabilir. Tüm bu olumlu etkenlere rağmen küresel krizle birlikte Yunanistan, İrlanda, Portekiz gibi ülkeler başta olmak üzere Euro bölgesinin içine girdiği kriz ile Çin başta olmak üzere Asya'daki hızla gelişen pazarların yarattığı damping etkisi dış kaynak kullanım pazarını tehdit eden unsurlar olarak görülmektedir. Avrupa'da dış kaynak hizmeti veren işletmeler, iş hacimlerini daha fazla büyütme fırsatları aramaktadırlar. Avrupa'da zorlu rekabet, dış kaynak kullanmayı ve küresel zincirlerde faaliyette bulunmayı gerektirdiğinden işletmeler kendi uzman olduğu işlere (core competences) yoğunlaşarak lojistik zincirdeki performanslarını geliştirmeye zorlanmaktadır. Dış kaynak pazarında karşılaşılan bazı temel sorunlar, sözleşmelerle yürütülen lojistik pazarının büyümesine rağmen Avrupa'da dış kaynak kullanımını sınırlayan belli unsurlar da vardır. Bu unsurlar hizmet kalitesinin ve bu kalitenin kontrolünün zorluğu, en düşük fiyatla hizmet vermenin hala en önemli tercih nedeni olması gibi sıralanabilir. Son yıllarda Avrupa'da merkezlere odaklanmış lojistik organizasyonlar görülmeye başlanmıştır. Ancak Avrupa'da yerel depolardan müşterilere doğrudan ulaşımı sağlayan ana arterlerde trafiğin aşırı yoğunlaşması, işletmeleri bölgesel dağıtım merkezlerini kurmaya zorlamaktadır. Bundan başka, daha çok taşıyıcıların, dış hizmet sağlayıcılarından, dış kaynak hizmeti satın almalarına yönelik kayda değer bir eğilim artışı olduğu da gözlemlenmektedir.

Avrupa'da dış kaynak kullanımı sözleşmelerinin daha uzun süreli ve daha derin işbirliği kuracak şekilde yapılmaya başlandığı görülmektedir. Tedarik zincirini optimize etmeye çalışan Avrupalı işletmeler, yük taşıma konusunda alternatifleri daha sık gözden geçirmeye başlamışlardır. Örneğin büyük hacimli taşıyıcılar daha çok ulaştırma modunu entegre etmeye başlamışlardır. Enerji tüketimi çevre etkileri gibi önemi artan küresel trendler ve işletmelerin bulunduğu lokasyonun dinamikleri sektörün şekillenmesinde etkili diğer faktörler olarak sıralanabilir.

3.7. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi ve Türkiye

Dünya Bankası tarafından, altı farklı lojistik kriter dikkate alınarak hesaplanan Lojistik Performans Endeksi, ülkelerin lojistik açıdan gelişmişlik düzeyinin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Bu performans endeksinin hesaplamasında, işlem hacminin etkisi oldukça az dikkate alınırken, var olan lojistik alt yapı ve sistemlerin etkinliği önem kazanmaktadır. Puanlamaların hesabında birebir görüşmeler ve denetimler dikkate alınmaktadır.

Logistics Performance Index (LPI) olarak kısaltılan endeks temel olarak; gümrük ve sınır kapısı işlemleri, lojistik altyapı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat performans kriterlerini dikkate almaktadır. 2010 yılı için yayınlanan endekste puanlamalar beş tam puan üzerinden gerçekleştirilmiş ve ülke puanı tüm alt kriter puanlarının ağırlıklı ortalaması şeklinde hesaplanmaktadır. (Tablo 2.7).

Tablo 3.1: Lojistik Performans İndeksi, 2012

Ülke Adı	2012		2010	
	Sıralama*	Toplam LPI**	Sıralama	Toplam LPI
Singapur	1	4.13	2	4,09
Hong Kong	2	4.12	13	3.88
Finlandiya	3	4.05	12	3.89
Almanya	4	4.03	1	4,11
Hollanda	5	4.02	4	4,07
Danimarka	6	4.02	16	3.85
Belçika	7	3.98	9	3,94
Japonya	8	3.93	7	3,97
ABD	9	3.93	15	3.86
Birleşik Krallık	10	3.90	8	3,95
Türkiye	27	3.51	39	3,22

* İsveç (2010'da 3.sırada; 2012'de 13.sırada), Lüksemburg (2010'da 5.sırada; 2012'de 15.sırada), İsviçre (2010'da 6.sırada 2012'de 16.sırada), Norveç (2010'da 10.sırada 2012'de 22.sırada) gibi ülkeler 2010 sıralamasında ilk 10'da olduğu halde 2012 yılı sıralamasında ilk 10'a girememişlerdir.

Tablo 3.1'den de görülebileceği üzere İsveç (2010'da 3.sırada; 2012'de 13.sırada), Lüksemburg (2010'da 5.sırada; 2012'de 15.sırada), İsviçre (2010'da 6.sırada 2012'de 16.sırada), Norveç (2010'da 10.sırada 2012'de 22.sırada) gibi ülkeler 2010 sıralamasında ilk 10'da olduğu halde 2012 yılı sıralamasında ilk 10'a girememişlerdir. Bunun yanı sıra 2012 yılı raporunda ilk on ülke arasında yer almayı başaran, Hong Kong (SAR, Çin), Finlandiya, Danimarka gibi ülkelerin LPI endeksine göre bu başarıları kayda değerdir. Model olarak incelenebilir. LPI endeksine göre 155 ülke arasında 2010 yılında 39.sırada bulunan Türkiye ise bu listede iki yıl içerisinde 12 basamak ilerleyerek 2012 yılı itibari ile 27. sıraya yükselmiştir. Yüksek gelirli ülkelerin dışında, lojistik alt yapısının performans üzerine büyük etkisi olduğu görülmektedir. Listenin orta sıralarında bulunan ülkelerin daha üst sıralarda yer alması önündeki en büyük engel olarak yetersiz altyapı ve iletişim yatırımları gösterilebilir. Listenin 40 ve üstü sıralarındaki ülkelerde ise operasyonların analizi ve etkinlik artırılması öncelikli hedef olarak belirlenmelidir.

3.8. Katma Değerli Lojistik Faaliyetler ve Üçüncü Taraf Lojistik Hizmetleri

Lojistik ve tedarik zinciri kavramları tüm dağıtım kanalı sürecinde ulaştırma, depolama, stok yönetimi, paketleme vb. fonksiyonlar çerçevesinde bütünleşik bir anlayışı öngörmektedir. Bu kapsamda, döngüsel sefer (milk run), erteleme (postponement) gibi katma değerli hizmetler de devreye girmektedir.

Türkiye'nin lojistik hizmetlerle ilgili karar verme ve planlama sürecinde bütünleşik bir veri tabanına sahip olmaması sağlıklı stratejilerin belirlenmesini engellemektedir. Bu anlamda, gelişmelerin hızlandırılması gerekliliği de bulunmaktadır.

Ernst&Young-IBS (2002) araştırma şirketi, 343 firmayla (250 lojistik hizmet alan, 71 lojistik hizmet sağlayıcı, 22 firma bilişim sistemleri sağlayıcı ve lojistik ekipman ve donanım sağlayıcı) birebir görüşerek Türkiye'deki lojistik sektörünün genel perspektifini çıkarmak amacıyla bir çalışma yapmıştır. Çalışmaya katılan firmaların % 78'i en az bir alanda dışarıdan lojistik hizmet aldıklarını, %22'si ise tüm lojistik faaliyetlerini kendi bünyelerinde gerçekleştirdiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların %35'i, 20 yıldan daha uzun süredir lojistik hizmet aldıklarını belirtmişlerdir. Firmaların hizmet aldıkları alanlar; müşteri deposuna dağıtım (%54), Kara nakliye yurt içi (%53), Konteyner taşımacılığı (%50)'dır. Bu durumun günümüz için de geçerli olduğu tahmin edilmektedir. Yine aynı araştırmada, firmaların lojistik firmalarından en önemli beklentisi maliyetleri düşürecek alternatifler geliştirmeleridir. Firmaların lojistik firmaları seçerken en çok hangi kriterleri dikkate aldıkları sorulduğunda; müşteri hizmet kalitesi (%100), düşük maliyet (%99) ve teknolojik seviye (%99) olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların saymış olduğu diğer kriterler; daha geniş alana ulaşabilme (%98), işi uzmanına bırakarak performans artışı sağlama(%98), şirketin kültür ve yönetim anlayışı (%97) dır. Bu araştırma sonuçları, Türkiye'de üçüncü taraf lojistik hizmetleri pazarının henüz gelişme aşamasında olduğunu göstermektedir. Lojistik hizmetlerin yürütülmesinde önemli bir işlev gören üçüncü taraf lojistik işletmelerinin ölçek ve yönetimsel problemleri olduğu söylenebilir. Lojistik pazarı çok sayıda küçük ölçekli kuruluş tarafından paylaşılmaktadır. Pazarın en büyüğü-

nün pazar payının %3 olması, sektörün dağınık bir yapıda olduğunu ve ölçeklerin küçük olduğunu göstermektedir. Lojistik; ölçek büyüklüğü, konsolidasyon ve verimlilik artışı gerektirir. Bu nedenle global kuruluşlar için cazip bir iş haline gelmektedir. Bu çerçevede bu işletmelerin müşteri yönlü olarak yeniden yapılanması gerekliliği söz konusudur.

3.9. Türkiye'de Lojistik Merkez Çalışmaları

Türkiye'de 2000'li yıllar ile birlikte Lojistik Merkez girişimleri hem kamu hem de özel sektör tarafından başlatılmıştır. Lojistik merkezlere yönelik yasal bir çerçevenin olmaması bu girişimlerin birbirinden kopuk hatta bazı bölgelerde birbirine zarar verebilecek şekilde ilerlemesine neden olmaktadır. Bazıları Batı ülkelerinde görülen lojistik merkez/köy, bazıları ise aktarma terminali ölçeğinde olan bu lojistik merkezlerin ülke genelinde iyi planlanmaması, bölgesel mevcut ve potansiyel gereksinimlere uygun fonksiyon, büyüklük ve konumda olmaması verimsiz yatırımlara neden olacaktır. Bu konuda kamu ve özel sektör işbirliği kaçınılmaz gözükmektedir. İhtiyaç analizi yapılarak kamu ve özel sektör tarafından yapılacak yatırımların en verimli şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Türkiye'de lojistik merkez çalışmaları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- **Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri**

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı onayı ile 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanunu'nun 4. maddesine göre İhtisas OSB statüsünde kurulan lojistik merkezlerdir. Söz konusu yasanın 3. maddesinde, İhtisas OSB; "Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB" olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu mevzuat kapsamında, Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığına ilk resmi müracaatını yapmış olan bölge Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesidir.

- **Lojistik Serbest Bölgeleri (LSB)**

Ekonomi Bakanlığı'nın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 03.06.2011 tarihli ve 637 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamesinin 12.Maddesinde yer alan lojistik merkezler ile ilgili kısımlara istinaden; Ekonomi Bakanlığı'na Serbest Bölgeler, Yurt dışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü'ne yurt içi ve dışında Lojistik Serbest Bölgeleri (LSB), Dış Ticaret Merkezleri ve Lojistik Merkezler kurma, yönetme ve işletme konusunda bazı görevler ve yetkiler verilmiştir. Ancak bu maddeye yönelik detaylar belirlenmiş değildir. LSB'lerde lojistik faaliyetler ile mevcut serbest bölge faaliyetlerinin birlikte yürütüleceği ve bu bölgede yer alan firmaların serbest bölge teşviklerinden (muafiyetler) yararlanacağı tahmin edilmektedir.

- **Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Lojistik Merkezleri**

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 03.06.2011 tarihli ve 640 Sayılı Kanun Hükmünde kararnamede yer alan lojistik merkezler ile ilgili kısımlar aşağıda belirtilmiştir:

MADDE 2. e) Geçici depolama yerleri, antrepolar, ambarlar, lojistik merkezleri, tasfiyelik eşya depoları, mağazalar ve satış reyonları açılması ve işletilmesine izin vermek, işletmek, işlettirmek ve denetlemek; gümrük mevzuatına göre tasfiyelik hale gelen eşyanın tasfiye işlemlerini yürütmek.

MADDE 7. ç) Serbest dolaşıma giriş, ihracat, yeniden ihracat, imha, gümrüğe terk işlemlerinin uygulanmasını sağlamak ve serbest bölgeler, lojistik dış ticaret bölgeleri, dış ticaret merkezlerindeki gümrük işlemlerini yürütmek.

MADDE 15. h) (Ek: 8/8/2011-649-KHK/23 md.) Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.

• **Lojistik Köyler ve TCDD Lojistik Merkezleri**

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamede Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevlerini belirten 8.maddede lojistik köyler ile ilgili ı şıkkı aşağıda belirtilmiştir:

MADDE 8.ı) Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.

Bu kararnameden önce Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarını; lojistik merkez adıyla etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde farklı ölçeklerde 16 noktaya taşıma kararını almıştır. Bunlar; Eskişehir (Hasanbey), İzmit (Köseköy), Kayseri (Boğazköprü), İstanbul (Halkalı, Yeşilbayır), Samsun (Gelemen), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Kaklık (Denizli), Bilecik(Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur lojistik merkezleridir. Ayrıca, yine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından İzmir-Kemalpaşa'da lojistik merkez yatırım projesi inşaatı devam etmektedir.

• **Karayolu Lojistik Merkezleri**

Özel sektör taşımacılık şirketlerinin bir araya gelerek oluşturdukları, kente ve ana karayolu ulaşım güzergahına yakın yerlere konuşlandırılan karayolu taşımacılığına yönelik konsolidasyon ve dekonsolidasyon merkezleridir. Depolama ve taşımacılık hizmetleri verirler. Böylece kent içinde dağınık bir şekilde hizmet veren taşımacılık ve depolama şirketleri ortak bir mekân kullanmanın sinerjisinden yararlanırlar. En tipik örneği Ankara Kazan Lojistik Üssüdür.

• **Eşya/Kargo Terminal İşletmeleri**

Bu tür işletmeler Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde; "Bu Yönetmelikte belirtilen özellikleri haiz ve yurt içi ve uluslararası eşya/kargo taşımacıları/işletmecileri ve/veya acenteleri, komisyoncuları, taşıma işleri organizatörleri ile bunların eşya/kargo gönderenlerine/gönderilenlerine hizmet veren yapı veya tesisi" olarak tanımlanmakta ve T3 yetki belgesi ile faaliyet göstermektedirler. Eğer bu tesislerde yükleme/boşaltma/aktarma vb. işlemler yapılıyorsa ve acente/komisyoncu/organizatörler faaliyet gösteriyorsa T3 belgesi alınması gerekmektedir. Sadece garaj/park hizmeti verenlerin belge ihtiyacı bulunmamaktadır. Gebze'deki Marmara Nakliyeciler Terminali bu tür bir merkezdir.

3.10. Lojistik Hizmetlerde Ar-Ge ve Test Faaliyetleri

Ürünün üretim noktasından tüketiciye ulaştırılmasına kadar geçen süreç içerisinde çeşitli etkenlerden dolayı (sıcaklık, titreşim, olumsuz hava koşulları vb.) ürünlerin zarar görmesi ve buna paralel olarak ekonomik kayıplara uğramaları önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda ön plana çıkan sorunların başında ürüne ilişkin paketleme ve ambalajlamada yapılan yanlış uygulamaların (yanlış ambalaj malzemesi kullanma, belirli standartlar dışına çıkma vb.) veya yanlış ambalajlama yöntem, ekipman ve malzemelerinin kullanılması olduğu tespit edilmiştir.

Ar-Ge faaliyetlerinin desteklenmesi için TÜBİTAK ve Avrupa Birliği Çerçeve programları başta olmak üzere çeşitli destek ve hibe programlarından, Teknokent gibi imkanlardan destek alınması ve mevcut destek sistemlerinin uygulanabilirliğinin kolaylaştırılması önerilmektedir.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından desteklenmekte olan Ar-Ge merkezleri anlamında; lojistik sektöründen sadece bir işletmenin olduğu gözlenmektedir. Ar-Ge ve inovasyon faaliyetlerinin önemli olduğu bu sektörde, Ar-Ge merkezlerinin sayısının artması Türkiye'deki lojistik hizmetlerinin etkinliğinin artırılmasına önemli bir katkıda bulunacaktır.

3.11. Kentsel Lojistik ve Perakende Lojistiği

Kentlerin sürdürülebilir gelişmesinde kentsel lojistik faaliyetlerin önemli bir rolü vardır. Kentsel lojistik; kentsel yük taşımacılığının yanı sıra depolama, antrepoculuk, gümrükleme, toplama, aktarma ve dağıtım merkezleri, tersine lojistik vb faaliyetleri bir bütün olarak gören bir yaklaşımdır. Kentsel lojistik; trafik sıkışıklığı, trafik kazaları, olumsuz çevresel koşulları, yol bakım-onarımı, yakıt enerjisi tüketimi ve nitelikli işgücü yetersizliği gibi pek çok sorunla karşı karşıyadır. Bu sorunlara karşın lojistik şirketlerden, daha düşük maliyetlerle daha yüksek müşteri hizmet düzeyi sağlamaları beklenmektedir. Kentlerde taşıma maliyetlerini azaltmak için etkin araç rotalama gittikçe daha fazla önem kazanmaktadır. Bu sorunları çözmek üzere, 1990'lı yıllarda başlayan ve "Kentsel Lojistik" (city logistics, urban logistics, urban freight transport) adı verilen yeni bir alan ortaya çıkmıştır. Kentsel lojistik, kent ile ilgili tüm lojistik faaliyetlerden oluşan bir bütündür.

Kentsel lojistik kavramı, kentsel yük taşımacılığının sosyal, kültürel, çevresel, trafik, ekonomik, mali ve enerji tüketimi ile ilgili etkilerini dikkate alarak kentteki lojistik faaliyetlerin sosyal pazar ekonomisi şartları çerçevesinde en iyi duruma getirilmesi sürecidir. Kentler; tüketim malları, yapı malzemeleri, ev eşyaları, atıklar ve kargo/kurye gibi pek çok farklı tipte yükün sürekli olarak taşıma halinde olduğu bölgelerdir. Taşınan malzemeler; yükleme/boşaltma, depolama, mal ayrıştırma/birleştirme, paketleme gibi kent alanının bir kısmının kullanılmasını gerektiren faaliyetlere de ihtiyaç duymaktadır. Kent büyürken, lojistik altyapı aynı hızda iyileşmezse kentsel lojistik sorunları oluşur. Günümüzde insanlar; dükkânlar, mağazalar, marketler, süpermarketler, hipermarketler, alışveriş merkezleri ve artan bir şekilde internet üzerinden alışveriş yapmaktadırlar. Bu da kentsel lojistik ve taşıma hizmetlerine yönelik yeni taleplerin doğmasına neden olmaktadır.

İlki 1980'li yıllarda kurulmuş olan Kargo İşletmeleri 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında faaliyet göstermekte olup, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından lisans almaları kanuni zorunluluktur. Anılan Kanun ve bu Kanuna göre düzenlenmiş Karayolu Taşıma Yönetmeliği esaslarına göre Şube ve Acente şeklinde tüm yerleşim birimlerinde hizmet vermek üzere yetkilendirilmişlerdir. Yönetmelikte Şube ve Acentelerin fiziki yapılarına kadar birçok detay kural haline getirilmiş, ancak bu şartları yerine getiren işletmelere kargo taşımacılığı yapabilme yetkisi verilmiştir. Bu Kanunda Şube/Acentelerin konuşlandıkları alanların hiçbir surette belli noktalarda hizmet vermelerinin zorunluluk haline getirilmediğini, en eski Kamu Kurumlarımızdan olan PTT Genel Müdürlüğünün de bu yasa ve Yönetmelik uyarınca lisans alarak "PTT Kargo" olarak kargo işletmelerince verilen hizmetin aynısının PTT Şubelerince verdiği ayrıca dikkate alınmalıdır.

Kargo operatörlerinin hizmet kapsamının sadece paket-koli taşımaktan ibaret olmayıp günün her saatinde faaliyet göstererek ihale evrakı, yedek parça, çok acil sağlık ürünlerinden ithal ve ihraç mamullerine kadar oldukça geniş bir yelpaze alanına yayıldığı görülmektedir. Dünyada taşımacılık alanında yaşanan gelişmeler neticesinde özellikle yakın yıllarda ekspres taşıma hizmeti artık basit bir nakliye hizmeti olmaktan çıkmıştır. Üretici için fabrika dışında görülmesi gereken bütün işleri kapsayacak komplike bir hizmet verilmektedir. Üretici sadece üretimle meşgul olmaktadır. Stoklama dahil geri kalan bütün işleri Kargo/Lojistik firmalarına aktarmaktadır. Kargo firması, stoklama, taşıma, dağıtım, gümrük, sigorta, teslimat vb. gibi tüm işleri üstlenmektedir. Böylece üretici-tüketici, satıcı-alıcı arasındaki ekonomik faaliyetin gerektirdiği bütünsel işbirliği sağlanmaktadır. Bir başka deyimle, güncel ticari akışın ve bireylerin günlük ulaşım ihtiyaçlarını karşılayan bir yapılanmadan söz edilmektedir.

Kargo işletmelerinin nihai tüketiciye ulaşım noktası olan acente ve şubelerinin konuşlandırılması da ticari işletmelerin yoğun olarak faaliyet gösterdiği bölgelerde olmaktadır. Bu bölgelerde yer alan ofisler, kargo taşımacılığının aşamalarını oluşturan toplama ve dağıtım hizmetlerinin sağlıklı ve belirlenen zamanlarda gerçekleştirilmesini sağlamaya yönelik hizmet vermektedirler. Kargo acente ve şubelerinin şehir merkezlerinde trafik kirliliği oluşturduğu öne sürülerek öne çıkarılan yasaklar gerçekler ile bağdaşmamaktadır. Kargo işletmelerinin şehir içlerinde büyük araç dolaştırması uygulaması yoktur. Bu

tür işletmelerin, şehir merkezleri dışında aktarma merkezleri vardır ve şehir içine sadece küçük araçlar girerek tüketicilere hizmet vermektedir.

Bugün bazı yerel yönetimler, il içerisinde ve ekonominin can damarını oluşturan bölgelerde yer alan acente ve şubeleri il dışında belirlenecek bölgelere çıkartılması yönünde uygulamalar gerçekleştirmektedirler. Yapılması düşünülen bu uygulamalar neticesinde belirlemiş olduğu zaman dilimi içerisinde ve hızlı faaliyet göstermek zorunda olan işletmelerin toplamda 10.000 acente/şube'den oluşan noktaların birleşimi ile yapılanmış program akışı bozulacak, bunun neticesinde iş yaptıkları ticari işletmelere verilecek kargo hizmetinde de önemli aksamalar meydana gelebilecektir.

Yapılacak yasal düzenlemeler kapsamında gerek 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, gerekse yasalaşması beklenen Posta Hizmetleri Kanunu tasarısı kapsamında lisans alarak faaliyet gösterecek Kargo Operatörleri tüm yasaklamalar dışında değerlendirilmelidir.

Teknolojideki gelişmeler ve küreselleşme sonucu hem insanların hem firmaların birbirine daha da yaklaşması, dolayısı ile ticaretin buluşma noktasının internet olması artık kaçınılmaz hale gelmiştir. Hem insanlar hem de firmalar bu ortak alanda mesafe gözetmeksizin buluşmakta ve yapılan ticaretle mal ve hizmet hareketleri meydana gelmektedir. Şu an Türkiye'de bir evin en temel gıda ihtiyaçlarından, bir şirketin çok önemli demirbaş taleplerine kadar tüm taleplerini karşılayacak e-ticaret çeşitliliği oluşmuş durumdadır. Kullanıcı sayısı da her gün katlanarak artmaktadır. Şirketler e-ticaret ile daha esnek bir yapıya kavuşmakta, global olma imkanı bulmaktadır. Birkaç madde ile e-ticaret'in önemli faydalarını vurgulamak gerekirse şöyle bir sıralama yapılması mümkün olacaktır.

- Hedeflenmiş bir kitleye ulaşmak için iyi bir seçimdir.
- Ulaşılamayan pazarlara ulaşma imkanı sunar.
- 7 gün 24 saat açıktır.
- Yeni bir ürünü tanıtmak için zaman ve paradan tasarruf sağlar
- Satış maliyetlerini azaltır
- Tedarik maliyetlerini azaltır
- Çalışan maliyetlerini azaltır

Bu ortamda oluşan her sipariş ve mal hareketi, hava/kara kargo sektöründe oluşan bir hareketliliği de beraberinde getirmektedir. Tüketiciyle ya da işletmeler arasında gerçekleşen, sanal ortamda yapılan alışverişlerin, fiziki ortamda bir nakliye ve teslimle sonuçlanacağı bilinen bir gerçektir. Yapılan pazar araştırmaları geleneksel ödeme yöntemlerini kullanan perakende satış şirketlerinin de pazarda yerlerini koruyarak, müşterilerini memnun etmeye devam etmeleri için bu trende ayak uydurmaları gerektiğini göstermektedir. Halihazırda Ülkemizde İnternet kullanıcılarının sadece % 10' luk kısmının online alışverişe katıldığı göz önüne alındığında gelecek yıllarda sektörde yaşanacak patlama kaçınılmaz bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır.

4. PLAN DÖNEMİ PERSPEKTİFİ

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika gibi üç büyük kıtanın tam ortasında yer almaktadır. Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu gibi stratejik öneme sahip bölgelere, deniz, kara, hava ve demiryolu ile ulaşım sağlanabilen dünyada sayılı ülkelerden biridir. Dünyanın kuzey-güney ve doğu-batı arasındaki ender kavşaklarından bir tanesidir. Ancak Türkiye hep söylene gelen ve dünyada eşi benzeri olmayan coğrafi üstünlüğünü ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtamamaktadır. Bunun bir çok sebebi olmasının yanında lojistik açıdan deniz ve hava limanlarının gücünü arzu edilen seviyede kullanamaması da büyük bir etkendir.

Türkiye'nin rekabetçi üstünlüğünü sağlayacak olan lojistik stratejilerin geliştirilmesi ve sürdürülmesinde misyon: "Sürdürülebilir kalkınma ve çevreye duyarlılık ilkesi çerçevesinde toplam maliyetin düşürülmesi ve müşteri hizmet düzeyinin arttırılması" olarak ele alınmalıdır. Avrupa Birliği'nin de önemli bir gündem maddesi olan "sürdürülebilir kalkınma kavramı", yeşil lojistik uygulamalarını gündeme getirmekte ve bunun sonucunda demiryolu ve denizyolu gibi ulaştırma modlarını ön plana çıkarmaktadır. Misyon çerçevesindeki maliyetlerin düşürülmesi ulaştırma başta olmak üzere envanter yönetimi, depolama vb. maliyetlerin toplamını göz önüne almalı ve güvenilirlik, transit zamanların kısalması, hız, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi gibi müşteri hizmet düzeyi unsurlarını değerlendirmelidir.

4.1. Kurumsallaşma ve Mevzuat

Türkiye, mevcut durum itibarıyla, yasal alt yapısıyla lojistik hizmetlerini tamamen örtüştürebilen bir ülke konumunda değildir. Özellikle yeni Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) bu konu ile ilgili çok ciddi boşluklar bulunmaktadır. Gerek ulusal gerek uluslararası lojistik hizmetlerle ilgili Türk Ticaret Kanunu'nda çok ciddi düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu ile bazı gümrük memurlarına gümrük müdürüne bile bağlı olmadan savcıya bağlı çalışma yetkisi verilmektedir. Şüphenin oluştuğu andan itibaren gümrük memurları Cumhuriyet Başsavcılığına bağlı kalmaktadırlar. Hukuki açıdan bu tarz konuların irdelenmesi gerekmektedir. Taşıyıcının ve taşıtanın sorumlulukları ile yükümlülüklerinin yapılacak kanun çalışmalarında somut ve net olarak belirlenmesi gerekmektedir.

4.1.1. Lojistik Hizmetlerinin Kamuda Yapılanması

Lojistik hizmetlerin sorumluluğu, "Ekonomi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" arasında yerini almalıdır. Eğer "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" bünyesinde lojistiğin yönetilmesi tercih edilirse algı sanki lojistik sadece ulaştırma faaliyetlerindeymiş gibi olacaktır. Her ne kadar Ulaştırma Bakanlığının ismi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak değiştirilmiş olsa da Gümrük ve Ticaret Bakanlığını ve Ekonomi Bakanlığını işin dışında

tutmak lojistiğin doğasına aykırı olmaktadır. Bu sebepten dolayı Lojistikte Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda, Kalkınma Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı arasında etkin bir işbirliği mekanizması oluşturulacaktır.

4.1.2. Gümrükler

Türkiye'de faaliyet gösteren gümrüklerin kaliteli elektronik altyapıları mevcuttur. Ancak, gümrüklerin üstünden faaliyet gösteren kurumlar, gümrüklere elektronik ortamda bağlanmadığı müddetçe gümrükler hedeflerine ulaşamamaktadır. Sağlık Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Atom Enerjisi Kurumu gibi 21 tane kurum kendi yapacakları işleri gümrüklere gördürmekte bu da gümrükleme sürecini uzatmaktadır. Gümrük idareleri tüm dünyada gümrük beyanının esas unsurları olan menşe, kıymet, tarife gibi bilgilerin doğruluğunun kontrolü ve yasadışı ticaretin önlenmesi konusunda görevlidir. Dış ticarete konu eşyanın ürün güvenliği kapsamındaki denetimleri ise gelişmiş ülkelerde iç ticaret otoritelerince yapılmaktadır. Ancak ülkemizde ürün güvenliği konusundaki denetimler konusundaki kapasite ve kaynak yetersizliği dolayısıyla bu denetimler, eşyanın ülkeye girişi sırasında; Ekonomi Bakanlığınca çıkartılan tebliğler çerçevesinde eşyanın gümrük işlemleri sırasında gerçekleştirilmektedir. Bu durum yukarıda da ifade edildiği gibi bir zaruretten kaynaklanmakta olup, olması gereken durumu yansıtmamaktadır. Asıl olan ürün güvenliği kapsamında yapılan denetimlerin risk yönetimine dayanan seçici bir kontrol anlayışı ile yurt içinde yapılmasıdır. Özellikle AB ülkelerindeki uygulama bu yönde gelişmiştir. Öncelikle bu plan döneminde, Ülkemizde de bu yönde adımlar atılarak ürün güvenliği konusundaki etkinliğin artırılmasına yönelik önlemler hızla alınmalı ve gümrük idareleri asli işlevlerini yerine getirir hale gelmelidir.

Piyasa denetim ve gözetimin ilk konferansı 2005 yılında yapılmıştır, 3 yıl sonra Ekonomi Bakanlığında bir genel müdürlük ihdas edilmiştir. Mevcut durum itibariyle, Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğü, Gümrük ve Ticaret Bakanlığının içinde genel müdürlük olarak faaliyetini göstermektedir. Örneklerine bakıldığında piyasa denetim ve gözetimi nüfusumuza yakın ülkelerde 60- 70 bin personelle yapılmaktadır. Beyan esası denilen halka güvene dayalı sisteme geçilmeden bu konuda çok ciddi tetkikler ve kontroller yapılması gerekmektedir. Bu durumda, Türkiye'nin bu süreçte 50-60 bin personele ulaşması gerekliliği bulunmaktadır. Bu hedefin, bu plan döneminde gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

Lojistik merkezlerin şekillenmesiyle gümrük idarelerine verilen yeni görevlerin basitleştirilmesi, kolaylaştırılması anlamında yapılacak çalışmalar 2023 hedefi arasında yer almaktadır. Bunlardan en basiti "kayıt yoluyla beyan", örneğin 2018 yılına kadar gerçekleştirilemese bile 2023 hedefinde mutlaka yer alması gereken bir uygulamadır. Bunun yanı sıra, piyasa gözetim denetim faaliyetleriyle eşyaların kontrolünün sağlanması amacının gerçekleştirilmesine yönelik faaliyetler de 2018 yılı itibariyle gerçekleştirilmesi gereken konular içinde yer almalıdır.

Yap-İşlet-Devret yöntemi kullanılarak sınır ve gümrük kapılarının, Halkalı gibi büyük gümrük kapılarının yenilenmesi lojistik hizmetler açısından katkı sağlayacaktır. Diğer taraftan, Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca başlatılan, insan faktörünü tamamen olmasa da mümkün olan en alt seviyeye çekecek şekilde bir yapılanma ve iş akış süreçleri yaratılmasına yönelik çalışmalar (kağıtsız beyanname, elektronik özet beyan, e-imzalı beyan, yetkilendirilmiş yükümlü çalışması kapsamında yapılan yerinde gümrükleme, onaylanmış gönderici, izinli alıcı, izinli gönderici vb.) önemli katkılar sağlayacaktır. Bununla birlikte, beyana güven esasına ve risk analizine dayanan kontrol sisteminin gerektirdiği sonradan kontrol faaliyetinin etkinliğinin daha da arttırılabilmesi amacıyla gerekli personel desteğinin sağlanması ve ilgili diğer kurumlarında bu plan döneminde elektronik altyapılarını geliştirerek bu sürece katkı yapmaları önem arz etmektedir.

Komşu ülkelerle birlikte yaptığımız, tek durakta kontrol - ortak kapı kullanımı gibi projelerin plan döneminde tamamlanması, 2006 yılından bu yana Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile yapılan tek pencere uygulamasının diğer bakanlıklarla da yapılmaya başlanması önemli bir hedef olarak yer almaktadır.

Gümrük Birliği Anlaşması hem faydalı hem de zararlı olmaktadır. Türkiye'nin ticaretinin büyük bölümü AB'deki kriz yüzünden çevre ülkelere ve Orta Asya ülkelerine doğru kaymaya başlamaktadır. Avrupa Birliği ile yapmış olduğumuz Gümrük Birliği Anlaşması'nın bazı hükümleri lojistik hizmetlerini sıkıntıya sokmaktadır. Bunun da yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

4.2. Altyapı ve Büyük Projeler

4.2.1. Ulaştırma Modların Dağılımı ve Diğer Lojistik Faaliyetler

Türkiye'nin 2023 yılı sonunda demiryolunun yük taşımacılığındaki payını %15'in üzerine yolcu taşımacılığında ise %10'un üzerine çıkarılabilmesi hedeflenmiştir. Böylece 2023 yılı sonuna kadar karayolunun payını yükte %60, yolcuda %72 oranına çekmek hedefi de gerçekleşebilecektir. Ancak, bu hedefin limana olan taşımalar, ihracat taşımaları, iç taşımalar olarak alt hedeflere bölünmesi gerekliliği de söz konusudur. Modlar arası denge hedefinin ve çok modlu taşımacılığın temel bileşenlerinden olan demiryolu taşımacılığı hususunda ciddi çalışmaların yapılması gerekmektedir. Bunun başlangıcında AB ülkelerinde olduğu üzere alt yapısı geliştirilmiş demiryolu ağlarının sağlanması ve lokomotif işletmeciliğinin özel sektöre açılması önem teşkil etmektedir.

Türkiye henüz, nerede hangi malı üreteceği ve ne şekilde taşıyacağı konusunda master planlarını ortaya çıkaramamıştır. Bu durum, doğal olarak mod dağılımı konusunda hedeflerin ortaya konulmasını zorlaştırmaktadır. Bu çerçevede, daha önce de belirtildiği gibi bir master planın bu plan döneminde hazırlanması gerekliliği de bulunmaktadır.

Plan döneminde karayolu taşımacılığı da önemini sürdürecektir. Portekiz'den, Moğolistan'a, Kuzey Finlandiya'dan, Yemen'e kadar, Türk TIR'ları ihraç mallarını taşımakta ve sürücüsüyle, firmasıyla, filo yöneticisiyle bunu en iyi şekilde yapmaya çalışmaktadır.

Türk Hava Yolları'nın, 2023 yılı beklentisi kargo anlamında 1,6 milyon tondur. THY mevcut durumu itibariyle iki yüzden fazla noktaya uçmakta ve dünyanın en büyük network taşıyıcısı ünvanını elinde bulundurmaktadır. Bu çerçevede ise 2023 yılı itibariyle uçak sayısını 300'e çıkarmayı da hedeflemektedir. THY'nin kargo hedefinin arkasındaki en önemli sonuç İstanbul'un bir ana liman (hub) olmasıdır. İstanbul, mevcut durum itibariyle Avrupa'da bir hub sayılmasına rağmen dünyada bir hub olarak değerlendirilmemektedir. THY'nin amacı, İstanbul'u, Dubai'nin yerine geçirmektir ve özellikle havayolu taşımacılığı kapsamında Ortadoğu'ya hakim olmaktır. Aynı zamanda Frankfurt hub'ının İstanbul'a kaydırılmasıyla da Avrupa ayağı da tamamlanmış olacaktır.

Türkiye'nin bu güne kadar, planlama düzeyinde, lojistik fonksiyonları bütünleşik bir açıdan ele almadığı ve sadece ulaştırma kavramını öne aldığı gözlenmektedir. Bu çerçevede stok yönetimi kavramının da ele alınması gerekliliği söz konusudur. Özellikle ürün döngü süresini kısaltacak olan ulaştırma ve aktarma sistemlerinin oluşturulması stok maliyetlerinin düşürülmesinde önemli bir gelişme sağlayacaktır.

Bu raporun katma değerli lojistik faaliyetler bölümünde de ele alındığı gibi stok yönetimi, depolama, paketleme vb. fonksiyonların da önemi gittikçe artmaktadır. Bu kapsamda ortaya konulması gereken diğer bir konu da Türkiye'deki lojistik pazarın büyüklüğü konusunda ortaya konulan değerlerin güvenilirliğidir. Kalkınma planı çerçevesinde sağlıklı bir ölçüm yapılabilmesi için gerekli olan metodolojilerin tartışılması gerekliliği bulunmaktadır. Bunun yanı sıra, Türkiye'de modern depoculuk anlayışı çerçevesinde uygulamaların ele alınması, lojistik yönetiminde etkinliği artıracak önemli unsurlardan biri olacaktır. Depoculuğun, klasik ürünleri saklama stratejisinin değiştiği ve ürüne değer katma stratejisinin benimsendiği son dönemlerde çekme stratejilerinin önemi her geçen gün artmaktadır.

4.2.2. Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Boğaz Köprüsü ve Marmaray Projesi ile İlgili Hedefler

Üçüncü boğaz köprüsünden beklenti daha çok kargo hattı olarak kullanılması ve bunun içerisinde demir yolunun da ciddi bir pay almasıdır. Üçüncü köprü, bağlantı yolları ve Kuzey Marmara otoyolu üçüncü havalimanının da ortaya çıkması ile bir yeşil koridor olarak tasarlanabilir. Bu hattan, herhangi bir bürokrasiye, formaliteye takılmadan, hızlıca tüm gümrük ve transit işlemleri yapabilmelidir.

Marmaray projesi her ne kadar yolcu ağırlıklı olsa da yük treni de işletilecektir. Ancak, sınırlı ve planlı olarak bu geçiş 24.00 ile 05.00 saatleri arasında yapılacak ve günde 42 adet (21 geliş;21 gidiş) tren seferi gerçekleştirilecektir. Bu durum, demiryolunun kargo taşımacılığında kullanılabilmesi için başka alternatiflerin de gündeme getirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu doğrultuda, Tekirdağ – Bandırma ve Tekirdağ – Derince feribot tren feri seferleri bu plan döneminde başlatılmalı ve daha da geliştirilmelidir. Marmaray projesi kapsamında, özellikle tüpten geçemeyecek tehlikeli madde, silah, askeri araç gibi yükler tren ferilerle taşınacaktır. Gebze-Köseköy hattı şu an itibariyle 2 hattır. Ancak, bu

plan döneminde etkinliği arttırmak adına üçüncü bir hat eklenmeli ve kılçık hatlarla bu bölgedeki limanlara bağlantılar sağlanabilmelidir.

4.2.3. İstanbul Anadolu ve Avrupa Lojistik Merkez Yerleşimi ve Modellerine İlişkin Hedefler

İstanbul'un Anadolu ve Avrupa Yakası'nın merkez bölgelerinin sanayi değil de daha çok ticaret merkezi olarak büyümeye devam etmesi, aynı zamanda yaşam ve turizm alanlarının önem kazanması beklenmektedir. Bu kapsamda, merkez bölgelerde lojistik üs tasarlanması doğru bir karar olmayacaktır. Bu durumda İstanbul'un lojistik ihtiyacı merkezden değil de hemen yakınındaki Tekirdağ gibi biraz daha Trakya'ya giden veya İzmit, Derince, Köseköy noktalarından daha iyi kontrol edilebileceği düşünülmektedir.

Lojistik köylerle ilgili Avrupa yakasında TCDD tarafından, Yeşilbayır belirlenmiş ancak bu bölge tarım alanı çıktığı için aksamalar meydana gelmiştir. 1 Milyon metrekare olarak düşünülen bu alan Avrupa Yakasının lojistik merkezi olarak bu plan döneminde gerçekleştirilecektir.

Anadolu tarafında ise, Köseköy'de lojistik merkez kurulması planlanmaktadır. Bu plan döneminde, hem Avrupa hem de Anadolu Yakasındaki planlamaların bitirilmesi ve yatırımlara başlanması gerçekleştirilmelidir.

4.2.4. Limanlar ve Liman Bağlantıları

Ro-Ro ve feribot taşımacılığı, Marmara Bölgesinde en çok önem verilmesi gereken konulardan biri olup ve buna yönelik altyapının ve iskelelerin oluşturulması önem kazanmaktadır. Bu kapsamda, ilgili rampalar ve ferilerin yanaşacağı tesisler hem Tekirdağ'da hem de Derince'de şu anda yapılmaktadır. Bir iki ufak tefek deneme testinde sıkıntılar yaşanmakta ama bunlar zamanla telafi edilmektedir. İhaleyle alındığı için gemi tipi belli değildir. Kamu İhale Kurumu kanunlarına göre alındığı için herhangi bir şekilde yönlendirme de yapılamamaktadır. Bu yüzden gelen feribotların rampalarla adapte olması gerekliliği bulunmaktadır.

Limanlar ve liman bağlantıları konusunda en önemli eksiklik demiryollarındadır. Örneğin, Ambarlı Limanının içine kadar demiryolu bağlamak mümkün olmamaktadır Mevcut olan demir yolu bağlantılı limanlarımızda da aslında biraz da eski kaldığı için yeterince iyi hizmet verilememektedir. Özellikle Marmara Bölgesindeki limanlara demiryolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi bu plan döneminde sağlanmalıdır. Böylece, Anadolu'ya etkin bir şekilde bağlantı gerçekleştirilebilecektir.

4.2.5. Sınır İlleri/Bölgelerinde Yapılması Gereken Konular

Suriye, Irak ve İran ile sınır illerimizde mevcut durumda ciddi oranda bavul ticareti ağırlıklı bir yapı gözlemlenmektedir. Diğer taraftan; Gürcistan, Bulgaristan gibi bölgelerde daha fazla adımlar atılabileceği öngörüsü ise azalmaktadır. Sınır kapılarında,

serbest ticaret alanları yaratıldığında sınır illerine ciddi ekonomik bir getiri sağlanacağı düşünülmektedir.

Bu plan döneminde, Yap-İşlet-Devret modeliyle sınır ve gümrük kapılarının yenilenmesi önem kazanmaktadır. Sınır yerlerinde ve sınır illerinde serbest ticaret alanları oluşturulmalı ve buralara mutlaka demiryolu çekilmelidir.

4.2.6. Demiryollarının Serbestleştirilmesi

Demir yollarının serbestleştirilmesi sonrası, TCDD bağlantılı kurulacak olan şirketin özel sektörün demiryolu yatırımına yönelik ilgisini azaltacağı düşünülmektedir. Ancak, demiryollarına yönelik kamu tarafından uygulanacak muhtemel teşvik politikalar ile özel sektörün demiryoluna yönelik talebi artacaktır.

Bu hedefe ulaşılması için kamu tarafından uygulanacak olan planlar doğrultusunda özel sektörün yatırımlarının yok olmaması ve özel sektörün demir yolunda var olabilmesi için kamu desteği ile yapılacak olan muhtemel demiryolu yatırımlarının, Örneğin TCDD lojistik köyleri kontrollü planlanması ve uygulanması gerekmektedir.

4.2.7. Lojistikte Yabancı Sermaye

Hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi bir nevi kabotaj gibi yurt içinde ihracat–ithalat yüklerinizde yabancı sermayenin gelip şirket kurması Türk Ticaret Kanunlarına göre normal bir durum olarak değerlendirilmelidir. Aynı şekilde karşılıklılık esasına göre Avrupa Birliği ülkelerinde veya diğer ülkelerde mütekabiliyet usulüne göre şirket kurabilme hakkının olması gerekmektedir. Bu konuların tartışılarak bir hedefin belirlenmesi durumu söz konusudur.

Hızlı kargoya girmiş olan global taşıyıcılar, bugün, Türkiye'de sadece hızlı kargo yapmamakta, resmen taşıma işleriyle meşgul olmaktadırlar. Dolayısıyla yerli lojistikçilerin hepsi önemli bir rekabet ile karşı karşıyadırlar. Sadece tek bir yabancı havayolu şirketi, bir ayda, Türkiye Cumhuriyeti'nin hava kargo ihracatının %54'ünü taşımaktadır. Şu anda Türkiye'den veya Türkiye'ye yapılan uluslararası taşımaların %80'i yabancı taşımacıların kontrolünde bulunmaktadır. Türk nakliyecisi Türkiye'ye veya Türkiye'den yapılan nakliyelerin sadece %20'sini kontrol etmektedir. Bu duruma, özellikle bu plan döneminde acil önlemlerin alınması gerekliliği bulunmaktadır. Bu önlemler, Grimaldi şirketine İtalyan devletinin vermiş olduğu vergi ve fon desteği şeklinde olabilir. Bu tür örneklerin incelenmesi gerekliliği de söz konusudur.

4.2.8. Havalimanı

Şu an, THY kargo Atatürk Havalimanında sıkıntı yaşamaktadır. Bu çerçevede, bu yıl itibariyle İstanbul kargo terminalindeki mevcut kapasitenin çok kısa bir zaman içerisinde iki buçuk katına çıkarılması planlanmaktadır. Bu yatırım, THY için İstanbul'da 40,000 metrekarelik ve 15-20 milyon dolarlık bir sonuç ortaya çıkaracaktır. Her ne kadar, üçüncü havalimanın yapılması ile bu yatırım önemsiz gibi gözükse de mevcut durum

itibariyle THY'nin bu yatırımı yapması ve 6-7 yıl kullanması zorunluluğu ortadadır. Atatürk Havalimanının genişleyememesi nedeniyle de bu yatırım yeni havalimanı yapıldıktan sonra da kısıtılı imkanlar çerçevesinde kullanılabilir.

4.2.9. Denize Kıyısı Olmayan Bölgeler için Yapılması Gerekenler

Güneydoğu Anadolu'da, Antep, Şanlıurfa gibi yerlerin demiryolu bağlantılarının olması gerekmektedir. Bu bölgelerde, lojistik merkezlerin oluşturulması gerekmektedir.

Türkiye'nin lojistik üs olma çerçevesinde, içinde olduğu veya geliştirdiği projelerin (TRACECA, BALO, İpekrüzgarı Blok Tren Uygulaması, Viking Treni v.b.) daha dikkatli izlenmesi ve sayılarının arttırılması gerekliliği bulunmaktadır.

4.3. Eğitim Konusunda Hedefler

Lojistikle ilgili akademik uzmanlık alanının ve buna bağlı olarak doçentlik alanının olmaması önemli sıkıntılar yaratmaktadır. Lojistik ile ilgili okullarının, sektörle iç içe birtakım planlamalar yapması gerekmektedir. Bu tür eğitimlerin planlanmasında ise koordinasyonun önemi büyüktür. Özellikle üniversite düzeyinde, yeni açılacak bölümler veya hali hazırda faaliyetlerine devam eden ilgili bölümlerin, belirli dönemlerle, örneğin beş yılda bir, bu danışma kurullarından destek alarak süreçlerini gözden geçirmesi beklenmektedir. Bu şekilde, programları, ders içerikleri, öğretim elemanlarının öğrencilerle diyalogu ve birçok farklı konu işin içine katılabilmektedir.

Dört yıllık eğitim boyunca, akademisyenlerin sadece bu eğitimle sektörün istediği elemanı yetiştiremeyeceği kesindir. Dolayısıyla, bu aradaki boşluğu doldurabilmek için en az bir dönem sektörde bulunma zorunluluğu getirilmesi gerekmektedir. Hem öğrencilerin hem de akademisyenlerin, kendilerini geliştirebilmeleri için, araştırma ve uygulama projeleri, aslında önemli bir kaynak olmaktadır. Bunun için de koordinatör bir bakanlıktan lojistikle ilgili desteklenecek herhangi bir projede, bir bacağının kamu, bir bacağının özel sektör, bir bacağının da üniversite olması zorunluluğu getirilerek bu işbirliğine destek olma imkânı sağlanabilir.

Türkiye'de ambalaj ve ambalajlama alanında (mukavva dayanıklılık test vb) test ve danışmanlık, gerektiği yerde test ve kalite geliştirmeye yönelik Ar-Ge (ürün ve ambalaj prototipleme, modelleme, tasarım, depo ve yük optimizasyonu) hizmeti verecek destek birimlerinin varlığı lojistik sektörü için önem taşımaktadır. Bu konuda çalışmaların yapılması gerekliliği bulunmaktadır. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından desteklenmekte olan Ar-Ge merkezleri anlamında; lojistik sektöründen sadece bir işletmenin olduğu gözlenmektedir. Ar-Ge ve inovasyon faaliyetlerinin önemli olduğu bu sektörde, Ar-Ge merkezlerinin sayısının artması Türkiye'deki lojistik hizmetlerinin etkinliğinin artırılmasına önemli bir katkıda bulunacaktır. Bu çerçevede, üniversitelerin de devreye girmesi ve eğitim altyapısının geliştirilmesi ve laboratuvarlaştırma gerekli olmaktadır. Eğitimde, Ar-Ge ve inovasyon faaliyetlerine yönelik çalışmalar artırılarak konumlandırılmalıdır.

4.4. Temel İhracat Sektörlerine Yönelik Lojistik Tedbirler

Türkiye'nin önünde 2023 yılı itibariyle 500 milyar dolarlık ihracat hedefi bulunmaktadır. Ancak, Türkiye'nin lojistik altyapısı planlanırken ürün özeliklerinin göz önüne alınması ve buna göre yapılanmalar gerçekleştirilmesi gerekliliği de söz konusudur. Ürün hacmi, ürün değeri ve risk karakteristikleri gibi kavramlar lojistik ve ulaştırma alt yapısını önemli derecede etkilemektedir. Türkiye'nin bu çerçevede hem yurt içi hem de yurt dışı taşımalar bağlamındaki ürün yapılarını gelecek boyutunda da öngörecek lojistik ve ulaştırma alt yapısı ile bütünleştirmesi gerekliliği söz konusudur.

Özellikle, TCDD'nin koordinasyonu ile otomotiv fabrikalarının bağlantı hatlarıyla, yeni yapılmakta olan Bursa – Osmaneli demiryolu hattına bağlanması, Gemlik limanına, bir çift hatlı demiryolu yapılması önem kazanmaktadır.

4.5. Perakende Lojistiği

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği kapsamında hizmet vermekte olan kargo/kurye firmalarının mevcutta yaşadıkları ve gelecekte de iş akışlarına olumsuz etkisi olacak yasal mevzuat ile ilgili önerilen değişikliklere ilişkin aşağıdaki başlıkların plan döneminde dikkate alınması önem kazanmaktadır;

• Kayıt dışı ve yetkisiz çalışan firmalara denetimlerin etkin bir şekilde yapılması,

• K1 yetki belgesi sahipleri ile ortak taşıma yetkisi 31.12.2013 tarihine kadar uzatılmıştır. Burada yapılması gereken bir süre kısıtlaması olmadan ortak taşımanın serbest bırakılması,

• M3 yetki belgesine kaydedilebilecek sözleşmeli araçların, öz mal araç sayısını aşmaması,

• Leasing ile alınan araçların öz mal değil, sözleşmeli araç kategorisinde değerlendirilmesi,

• P1 ve P2 yetki belgesi sahipleri sadece öz mal araçlar ile hizmet verebilmesi, araç kiralayamaması,

• Acentelerin yetki belgesiz çalışması halinde acenteye ceza kesildiği gibi Operatör firmaya da 5 ihtar ceza verilmesi,

• Firma adına kayıtlı olan ancak taşıt kartı olmayan taşıtlardan dolayı, yetki belgesiz taşıma yapmaktan dolayı ceza kesilmesi,

• Taşıt kartı taleplerinde EGM sistemi ile uyumsuzluk gerekçesi ile evrak iadelerinin yapılması.

4.6. Afet Lojistiği

Lojistik bilimi altında "afet lojistiği" bir uzmanlık alanı olarak gerçekçi çözümlerin elde edilmesine geçerli yol olarak görülmektedir. Önemli olan olası bir afet durumunda risklerin doğru tanınarak tespit edilmesi ve planlamanın yapılarak iletilecek kaynakların doğru koordine edilmesidir.

Söz konusu uygulamaların başlatılması kadar, afet lojistiği konusunda her türlü bilgiyle teçhiz edilmiş uzman personelin de yetiştirilmesi gerekmektedir. Başta Afet İşleri Genel Müdürlüğü ve Kızılay olmak üzere konuyla ilgili tüm kamu kurum ve kuruluşlarında, sivil toplum kuruluşlarında ve yerel yönetim birimlerinde lojistik eğitimi almış ve mümkünse afet lojistiği konusunda uzmanlaşmış personelin istihdamı sağlanmalıdır.

Kasım 2011 ayında ülkemizin yaşadığı Van depreminde tüm ülke yardım için seferber olmuştur ancak planlama ve koordine eksikliği ile yapılan yardımların teslimatında sıkıntılar yaşanmış, bilinen elim tablolar ortaya çıkmıştır.

Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD), afet ve acil durumlarda ortaya çıkabilecek herhangi bir yardım, lojistik bir durum olması halinde bunun koordine edilmesiyle görevlendirilmiş bir kurumdur. Asıl olarak icracı bir kurumdan ziyade tamamen koordinatör bir kurumdur. AFAD'ın bir afet anında bir kişi bile olsa onun hayatını en kısa sürede kurtarması veya acil duruma en kısa sürede müdahale edebilecek bir potansiyele sahip olması gerekmektedir. Şu ana kadar üzerinde çok fazla çalışılmış bir konu olmamasına rağmen "Afet Lojistiği" oldukça önemli bir konudur. İcracı bir kurum olmamasına rağmen afet durumunda kamu kurumları olsun, özel sektördeki kuruluşlar olsun, koordineli bir şekilde çalışarak onların afet zararını en aza indirmeye çalışan bir kurumdur. Afet lojistiğiyle ilgili Kızılay'ın yapmış olduğu çalışmalar çok yeterli olmamaktadır.

Afete müdahale durumunda eldeki malzemelerin stoklanması, depolanması, stoklanan malzemelerin afet yerine en kısa sürede ulaştırılması ile ilgili büyük bir eksiklik söz konusudur. Planlama ve Zarar Azaltma Dairesi bu eksiklik ile ilgili afet lojistik depolarının kurulması üzerine çalışmaktadır. Buradaki hedef, afet anında meydana gelebilecek durumlarda insanların, afetzedelerin ihtiyaçlarını en kısa sürede karşılamaya yönelik olmaktadır. Afet anında ekiplerin de lojistiği önem taşımaktadır. Lojistik ekipmanlar olsun, olaya müdahale ekipmanları olsun, bunların depolarda gerekli yerlerini alması için çalışmalar başlatılmaktadır. Kızılay'ın lojistik depoları kapasite olarak gereksinimi karşılamamaktadır. Ege ve Marmara Bölgesinde ciddi anlamda eksiklikler bulunmaktadır ve ihtiyaçları karşılayabilecek seviyede değildir. Yapılmış olan yer seçimi çalışmalarında illerin afete maruz kalma durumu, illerin nüfus yoğunluğu, ulaşım vb. kriterleri göz önünde bulundurulmaktadır. Afet anında ulaşımında sekteye uğramaması için afet bölgelerinden biraz daha uzak bölgelere ulaşımın kullanılması söz konusu olmaktadır. Afetten etkilenebilecek diğer bir kriterde nüfus miktarıdır. Bu da oldukça önemli bir kriterdir. Kamu kuruluşu olarak, sosyal devlet anlayışı gereği, devletin afet anında vatandaşın yanında olduğunu gösterebilecek durumda olması gerekmektedir.

Afet durumunda devletin elindeki bütün kaynakların optimum şekilde kullanılmasını sağlayan ayrıca koordinatör bir kurum olan AFAD'ın, afet anında en kısa süre içerisinde afete müdahale etmesi gerekmektedir. Afet Lojistiği alanında ortaya çıkan ihtiyaçlar lojistik yapıların kurulmasını zorunlu hale getirmektedir. Bundan dolayı da hem bu sektördeki aktörlerden hem de üniversitelerin birikimlerinden faydalanılması düşünülmektedir. Lojistik alanında yeni olan koordinatör kurum, fazla birikimi olmadığı için hem özel sektörün hem üniversitelerin, hem de diğer kamu kuruluşlarının desteklerini beklemektedir.

Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı'nın detaylı bir etüt proje yapması veya yaptırması gerekmektedir. Bu proje kapsamında doğal afetlere göre risk haritalarının çıkarılması, belirlenen afet olan konumda ya da o bölgede değil oraya erişimi sağlayabilecek belli bir mesafede, uzaklıkta depoların seçilmesi gerekmektedir. Buna göre kurtarılabilecek insanların ihtiyaç duyabilecekleri malzemelerin, diğer sağlık ürünlerinin tasniflerinin yapılması gerekmektedir. İhtiyaçlar göz önüne alınıp özel sektördeki taşımacılık ve depolama kapasitelerinin yeterli olup olmadığının araştırılması gerekmektedir.

Van depremi olduğunda kısa süre içerisinde otuz uçak seferi yapılmıştır. THY yarı özel yarı kamu yapıya sahip olduğu için deprem sırasında ücret boyutuna dikkat edilmemiştir. Yolcu ve kargo seferleri iptal ettirilerek bu uçuşlar gerçekleştirilmiştir. Başbakanlık gerekli desteği sağladığı için Türk Hava Yolları ücret konusunda herhangi bir sıkıntı yaşamamaktadır. Hızlı ulaşım sağladığı için "hava" boyutu hizmet alanında önemli rol oynamaktadır. Havayollarında uçuşlar planlanmakta ve uçuşlar buna göre yapılmaktadır. Afet anında birçok kurtarma ekibi, gönüllü ekipler, resmi kuruluşlar, güvenlik kuruluşları havalimanına akın akın gelmektedir. THY insan gücünü de kargoyu da taşımak için hazır konumdadır. Fakat öncelik sırasının kimim olduğu konusunda bir sıkıntı yaşanmaktadır. AFAD'ın ekip önceliğini belirlemesi gerekmektedir. Ürün planlaması da önemli bir konudur. Hayati olanların ilk etapta uçakla taşınması gerekmektedir. THY çadır, battaniye gibi malzemeleri 30 uçakla taşımıştır fakat bunların daha sonraki konular olması gerekmektedir.

AFAD'ın adının geçtiği bu tarz organizasyonlarda Kızılay'ın yer almaması kabul edilememektedir. Kızılay'ın eksikleri, yanlışları doğrultusunda kendisini geliştirmesi gerekmektedir. AFAD şuan bir master planına başlamaktadır. THY de kendi ekibini göndermektedir. Lojistik karmaşayı engellemek için AFAD bu işin başında bulunmaktadır. AFAD kapasitesini artırırsa bu işleri danışmanlık alarak kendisi de yürütebilir.

5. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Geçmişi insanlık tarihi kadar eski olan lojistik, büyük oranda askeri lojistik kavramından etkilenmiş ve özellikle II. Dünya Savaşından sonra ayrı bir işletme disiplini olarak literatürdeki yerini almıştır. 1950'li yıllardan önce, ürün ve hizmetlerin akışıyla ilgili faaliyetler dağınık anlayış çerçevesinde değerlendirilirken, 1950'li yıllardan sonra sistem yaklaşımı boyutunda ele alınmaya başlanmıştır. Sistem yaklaşımı, lojistik süreçler içerisinde yer alan tüm faaliyetlerin tek bir birim tarafından yürütülmesini ve sonuç olarak etkinliğin arttırılması ve maliyetlerin düşürülmesini öngörmektedir. Lojistik yönetimi, doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırmayı hedeflemektedir. Lojistik faaliyeti, bu bağlamda ürün ya da hizmetler için önemli bir değer yaratıcı faaliyet olarak değerlendirilmektedir. Lojistik, zaman ve uzaklık ile birbirlerinden ayrılabilen üretim ve tüketim noktaları arasında bir köprü olarak görev almaktadır. Ürün ve hizmetler için hem yer hem de zaman faydası yaratan lojistik, müşteri hizmet düzeyi ile doğrudan ilgili bir kavramdır. Teknik ve fonksiyonel özellikleri itibariyle birbirine benzer ürünlerin/hizmetlerin sayısının artması müşteri elde etme ve sürekliliğini sağlama konusunda lojistik fonksiyonlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Bu çalışma kapsamında, yukarıda tanımlanan temel ilkeler çerçevesinde Türkiye'deki lojistik hizmetlere ilişkin temel amaç, politika ve eylemler dönüşüm alanlarına göre belirlenmiş ve Plan perspektifi çerçevesinde tasnifi yapılmıştır. Tüm bu çalışmalar, geniş bir katılımcı grubunun görüşlerinin alınması ile sağlanmıştır.

5.1. Kurumsallaşma ve Mevzuat

Amaç, Politika ve Eylemler	Plan Perspektifi
Lojistik hizmetlerle ilgili Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlemelerin yapılması	Kısa Vade
Lojistikte Kalkınma Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı arasında etkin bir işbirliği mekanizması oluşturulması	Orta Vade
Türkiye'de gümrükler kapsamında, özellikle tek pencere ve kağıtsız beyanname süreçlerinin tamamlanabilmesi için gümrük işlem süreçlerine dahil olan kurum/kuruluş ile gerçek ve tüzel kişilerin, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın koordinasyonunda anılan Bakanlığın elektronik altyapısına uygun elektronik altyapılarının tamamlanması	Kısa Vade
Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na beyan esasına dayalı gümrük süreçlerinin hızlandırılması kapsamında gerek piyasa gözetimi ve denetimi gerekse gümrük işlemleri ile sonradan kontrol faaliyetlerinin etkinliğinin artırılabilmesi amacıyla 50-60 bin personelin istihdam edilmesi	Orta Vade
Gümrükler düzeyinde kayıt yoluyla beyan esasının gerçekleştirilmesi	Orta Vade
Komşu ülkelerle birlikte gerçekleştirilen tek durakta kontrol - ortak kapı kullanımı gibi projelerin tamamlanması	Orta Vade
Tek pencere uygulamasının "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" dışında diğer bakanlıklar ile de yapılabilmesi	Kısa Vade

5.2. Altyapı ve Büyük Projeler

Amaç, Politika ve Eylemler	Plan Perspektifi
Demiryolu yük taşımacılığındaki payın %15'in üzerine yolcu taşımacılığında ise %10'un üzerine çıkarılması	Uzun Vade - 2023
Karayolu yük taşımacılığındaki payın %60'a yolcu taşımacılığında ise %72 oranına çekilmesi	Uzun Vade-2023
Türkiye'nin ne üreteceğine ve bu ürünleri ne şekilde dağıtacağına yönelik ulaştırma modları ve diğer lojistik faaliyetlere ilişkin master planın hazırlanması	Orta Vade
THY'nin kargo taşımacılığında 1,6 milyon tona ulaşması	Uzun Vade-2023
THY'nin uçak sayısını 300'e çıkarması	Uzun Vade-2023
İstanbul'un havayolu taşımacılığında bir ana liman (hub) olması	Uzun Vade-2023
Türkiye'de modern depoculuk anlayışı çerçevesinde strateji ve uygulamaların geliştirilmesi	Orta Vade
Üçüncü boğaz köprüsünün bir kargo hattı olarak kullanılması ve bunun içerisinde demir yolunun da ciddi bir pay alması	Uzun Vade-2023
Üçüncü köprü'nün Kuzey Marmara otoyolu ve üçüncü havalimanı ile entegre olarak tasarlanarak bir yeşil koridor olarak belirlenmesi	Uzun Vade-2023
Marmaray projesinde yolcu taşımacılığı yanı sıra kargo taşımacılığı yapılabilecek bir takım uygulamaların planlanması	Orta Vade
Tekirdağ - Bandırma ve Tekirdağ - Derince feribot tren feri seferlerinin başlatılması	Kısa Vade
Marmaray projesi kapsamında özellikle tüpten geçemeyecek tehlikeli madde, silah, askeri araç gibi yüklerin tren ferilerle taşınması konusunda düzenlemelerin yapılması	Kısa Vade
İstanbul'un lojistik ihtiyacının merkezden değil de hemen yakınındaki Tekirdağ, İzmit, Derince, Köseköy gibi bölgelerden sağlanması	Orta Vade
Marmara bölgesindeki limanlara demiryolu ile bağlantıların sağlanması	Orta Vade
Yap-İşlet-Devret modeliyle sınır ve gümrük kapılarının yenilenmesi	Kısa Vade
Sınır yerlerinde serbest ticaret alanlarının oluşturulması ve demiryolu hattının çekilmesi	Orta Vade
Demiryollarının serbestleştirilmesi	Orta Vade
Yabancı sermayenin lojistik sektörünü ele geçirmesini önleyecek uygulamaların başlatılması	Kısa Vade
Üçüncü havalimanın İstanbul'da yapılması	Uzun Vade-2023
Atatürk Havalimanında Kargo Terminali yatırımının yapılması	Kısa Vade
Güneydoğu Anadolu'da, Antep, Şanlıurfa, İç Anadolu'da Konya gibi yerlerin demiryolu bağlantılarının sağlanması ve lojistik merkezlerin oluşturulması	Orta Vade

Türkiye'nin lojistik üs olma çerçevesinde, içinde olduğu veya geliştirdiği projelerin (TRACECA, BALO, İpekrüzgarı Blok Tren Uygulaması, Viking Treni v.b.) daha dikkatli izlenmesi ve sayılarının arttırılması	Kısa Vade
Lojistik Merkez girişimleri ile ilgili olarak kamu ve özel sektörün işbirliği yapması ve bu çerçevede kapsamlı bir ihtiyaç analizinin gerçekleştirilmesi.	Kısa Vade
Lojistik sektöründe hizmet etkinliğini sağlamak amacıyla Ar-Ge ve inovasyonu desteği verecek merkezlerin sayısının artırılması	Kısa Vade
Lojistik pazarının çok sayıda küçük ölçekli kuruluş tarafından paylaşılarak dağınık bir görüntü çizmesinin önüne geçecek, sektördeki yabancı yatırımcı baskınlığını azaltacak ve lojistikte; ölçek büyüklüğünü ve konsolidasyonu sağlayarak işletmelerin rekabet güçlerini artırıp yeniden yapılanmasını sağlayacak önlemlerin alınması	Orta Vade
Verimlilik artışı ve maliyet azaltma hedefleri ile lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların katma değerli lojistik faaliyetlerine yöneliminin artırılması	Kısa vade

5.3. Eğitim

Amaç, Politika ve Eylemler	Plan Perspektifi
Lojistik ile ilgili bir doçentlik alanın açılması	Kısa Vade
Lojistik eğitimi çerçevesinde ilgili özel sektör paydaşları ile işbirliği ve danışma kurullarının oluşturulması	Kısa Vade
Lojistik eğitiminin bir deneyimsel öğrenme anlayışı ile yeniden tasarlanması ve yaparak öğrenme uygulamalarının sayısının artması	Kısa Vade
Lojistik eğitimindede, Ar-Ge ve inovasyon faaliyetlerine yönelik çalışmaların artırılması.	Orta Vade

5.4. Perakende Lojistiği

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği kapsamında hizmet vermekte olan kargo/kurye firmalarının mevcutta yaşadıkları ve gelecekte de iş akışlarına olumsuz etkisi olacak yasal mevzuat ile ilgili önerilen değişikliklere ilişkin aşağıdaki başlıkların plan döneminde dikkate alınması önem kazanmaktadır;

Amaç, Politika ve Eylemler	Plan Perspektifi
Kayıt dışı ve yetkisiz çalışan firmalara denetimlerin etkin bir şekilde yapılması,	Kısa Vade
M3 yetki belgesine kaydedilebilecek sözleşmeli araçların, öz mal araç sayısını aşmaması,	Kısa Vade
Leasing ile alınan araçların öz mal değil, sözleşmeli araç kategorisinde değerlendirilmesi,	Kısa Vade
P1 ve P2 yetki belgesi sahipleri sadece öz mal araçlar ile hizmet verebilmesi, araç kiralayamaması,	Kısa Vade
Acentelerin yetki belgesiz çalışması halinde acenteye ceza kesildiği gibi operatör firmaya da 5 ihtar ceza verilmesi,	Kısa Vade
Firma adına kayıtlı olan ancak taşıt kartı olmayan taşıtlardan dolayı, yetki belgesiz taşıma yapmaktan dolayı ceza kesilmesi,	Kısa Vade
Taşıt kartı taleplerinde EGM sistemi ile uyumsuzluk gerekçesi ile evrak iadelerinin yapılması.	Kısa Vade

5.5. Afet Lojistiği

Amaç, Politika ve Eylemler	Plan Perspektifi
Başta Afet İşleri Genel Müdürlüğü ve Kızılay olmak üzere konuyla ilgili tüm kamu kurum ve kuruluşlarında afet lojistiği konusunda uzmanlaşmış personelin istihdamının sağlanması.	Kısa Vade
Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı'nın detaylı bir etüt proje yapması veya yaptırması	

10. KALKINMA PLANI
LOJİSTİK HİZMETLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ
ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU
POSTA HİZMETLERİ
ALT KOMİSYONU RAPORU

YÖNETİCİ ÖZETİ

Toplumun günlük yaşamının çok önemli bir parçası niteliğinde olan posta hizmetleri günümüz ihtiyaçlarına paralel olarak kargo ve lojistik hizmetleri ile birlikte varlığını korumaktadır. Bununla birlikte; geleneksel posta hizmetleri rutin hale gelirken çağın iletişim ve bilişim teknolojilerinde hızla devam eden gelişmelerle birlikte posta pazarının yapısı da değişmiştir ve bu dinamiklerin etkisiyle mektup postası segmentinde tüm dünyada bir duraksama-daralma yaşanmaktadır. Diğer taraftan; ticaret ve elektronik altyapıdaki gelişme ile birlikte paket ve eşya taşımacılığının önemi artmaya devam etmektedir. Online alışverişin artmasıyla birlikte gelişen e-ticaret, ülkelerin ekonomilerinin önemli bir parçası haline gelmektedir ve küresel dijital ekonomi, kargo ve lojistik sektörlerine olumlu katkılarda bulunmaya devam edecektir.

Mevcut durumda ülkemiz posta sektörünün geçirmekte olduğu yapısal dönüşümün en önemli öğesi olan serbestleşme, rekabeti daha da geliştirirken aynı zamanda posta sektöründeki tüm aktörler için büyük bir fırsat olup, bu rekabette ancak hizmet kalitesinde sürekli artan bir gelişme sağlayabilen, etkinlik ve verimlilik prensiplerini en başarılı şekilde uygulayabilenler pazardaki konumlarını koruyabileceklerdir.

Bu rapor; 10. Kalkınma Planı Posta Hizmetleri Özel İhtisas Alt Komisyonu Üyelerinin katılımıyla 2012 yılı Eylül ve Kasım aylarında gerçekleştirilen iki toplantı sonucu, Komisyon Üyelerinin de katkıları ve görüşleri alınarak hazırlanmıştır. Beş bölümden oluşan çalışmada; dünyada posta sektöründeki gelişmeler ve eğilimler ile Türkiye'deki posta sektörünün mevcut durumu ve 2018 yılına kadar gerçekleştirilecek olan önemli projeleri ve hedefleri ele alınmıştır. İlk bölümde; dünyada ve Türkiye'de sektörün mevcut durumu, yakın geçmişteki gelişmelerin sektöre etkileri, sektörü AB Müktesebatı ile uyumlu olarak düzenleyen çerçeve ile PTT ve özel sektör işletmecilerinin posta sektörü içindeki yeri ortaya konmuştur. İkinci bölümde; sektöre ilişkin dünyada ve Türkiye'deki gelişme eğilimleri uluslararası bir çerçeve içerisinde açıklanmıştır. Üçüncü bölümde; ülkemiz posta sektörünün güçlü ve zayıf yönleri ile karşılaşmakta olduğu fırsatlar ve tehditler sıralanmıştır. Dördüncü bölümde; sektör için önem arz eden hedefler, politikalar ve projeler belirtilmiştir. Beşinci ve son bölümde ise; dünyadaki gelişmeler ışığında ülkemiz posta sektöründe sürdürülebilir bir rekabet ortamının yaratılabilmesi, sektörün uluslararası arenada rekabet edebilecek güce erişebilmesi, stratejik bir bakış ile geleceğe hazırlanmasına ilişkin olarak değerlendirmede bulunulmuştur.

Gerek uluslararası örnekler gerekse Türkiye'deki sektörün ihtiyaçları, hem posta hem de kargo hizmetlerini kapsayacak şekilde bütüncül bir yasal düzenleme gerekliliğine işaret etmektedir. Önemli bir nokta olarak; posta sektörüne ilişkin düzenlemelerde rekabetin sağlanması ve korunmasının yanısıra, evrensel posta hizmetinin de düzenlenmesi gerektiği, evrensel hizmetin de söz konusu hizmet standartlarının belirlenmesi ve uyumluluğun denetlenmesiyle daha iyi sunulacağı vurgulanmalıdır. Posta sektörünün 10. Kalkınma Planı vizyonu olan; sürdürülebilir büyümeye katkı sağlayacak, etkin, güvenilir ve rekabete dayalı bir posta sektörü oluşturmak, ancak daha sistemli olarak düzenleme ve denetim faaliyetleriyle sağlanabileceği için ülkemizde de mevzuat düzenleme çalışmalarında son aşamaya gelinmiştir.

1. GİRİŞ

İnsanlığın ilk çağlardan itibaren ortaya çıkan en önemli ihtiyaçlarından biri hiç kuşkusuz haberleşmedir. Tarihi milattan önceye dayanmakla birlikte haberleşme, küreselleşen dünyamızda yine çağın en gerekli ihtiyacı konumundadır ve durmaksızın gelişen bir sektörü oluşturur.

İletişim ve haberleşme için gelişim sağlama ve yenilik kaydetme konusunda her dönemde büyük çabalar sarf edilmiştir. Önceleri posta hizmetleri sadece krallar ve imparatorlara hizmet veren ulaklarla yürütülmekteyken ilk posta teşkilâtlarının da en önemli işlevi devlet haberleşmesini sağlamaktı. Uzun mesafelerde teslimi hızlandırmak için ulakların güzergâhları boyunca aktarma istasyonları kurulmuştur. Sonuç olarak, özel kişilerin de birbiriyle haberleşmeleri için ulaklarını kullanmalarına izin verilmiştir.

Avrupa'da haberin sistematik olarak yayılmaya başlaması 16. yüzyılın başlarına denk düşer. Bu gelişme, okumasını bilen, geleceğini ve servetini etkileyecek her türlü haberi arayan bir halkın ortaya çıktığı İtalya'nın, Almanya'nın ve Hollanda'nın ticari merkezlerinde görülmüştür. 17. ve 18. yüzyıllarda ülkeler arası postanın alınıp verilmesi ikili anlaşmalarla yürütülüyordu. Ancak 19. yüzyılda ikili anlaşmalarla ilgili ağ o kadar karmaşık bir hal almıştır ki hızla gelişen ticaret ve haberleşme sektörüne engel olmaya başlamıştır. Bu sebeple uluslararası posta hizmetlerindeki durumun basitleştirilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Süreç ulusal posta reformu ile başlamıştır. En önemli reform 1840 yılında İngiltere'de Sör Rowland HILL'in posta pulunun icadıyla mektup postası gönderileri için ödenecek ücretlerle ilgili sistemi getirmesiyle ortaya çıkmıştır. Ayrıca yurtiçi hizmetlerde mesafe uzunluklarına bakılmaksızın belli ağırlıktaki bütün mektuplar için tek tip ücret tarifesi uygulanmıştır.

1863'te ABD Posta İdaresi Genel Müdürü Montgomery BLAIR posta gönderimi ile ilgili ortak kuralları saptamak amacıyla Paris'te bir konferans yapılmasını istemiştir. Avrupa ve Amerika'dan 15 delege görüşmüş ve iki taraflı anlaşmalarla ilgili olarak birtakım genel esasları belirlemeyi başarmışlardır. Ancak kararlarının kapsamı sınırlandırılmış ve uluslararası bir posta anlaşması oluşturulamamıştır.

Başarılı bir şekilde uluslararası bir posta konferansı düzenleme görevi Kuzey Almanya Konfederasyonu üst düzey posta yetkilisi ve daha sonra da Almanya İmparatorluğu Posta Bakanlığı'na yükselen Heinrich VON STEPHAN tarafından gerçekleştirilmiştir. Dünya Posta Birliği için bir plan hazırlamış ve onun önerisiyle İsviçre hükümeti 15 Eylül 1874'te Bern'de aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 22 ülke temsilcisinin katılımıyla uluslararası bir konferans düzenlemiştir. Bu Konferans sonucunda imzalanan Bern Antlaşmasıyla Genel Posta Birliği kurulmuştur. Üç yıl içerisinde Birliğe üye olan ülkelerin sayısı o kadar artmıştır ki 1878'de Birliğin adı Dünya Posta Birliği (UPU: Union Postale Universelle) olarak değiştirilmiştir. 1874 Bern Antlaşması mektup postalarının alınıp verilmesi ile ilgili olarak posta hizmetleri ve düzenlemelerdeki uluslararası karmaşıklığı

gidermek için ülkeleri tek bir birlik altında birleştirmeyi başarmıştır. Sonunda uluslararası postanın karşılıklı iletiminin önündeki engeller ve sınırlar ortadan kaldırılmıştır.

Tüm dünya ülkeleri posta idarelerinin etkin bir şekilde hizmet sunmasıyla uluslararası düzeyde haberleşmeyi geliştirmek, sosyal, kültürel ve ekonomik alanlarda ülkeler arasındaki işbirliğini en yüksek düzeye ulaştırmak amacını taşıyan UPU, 01.07.1948 tarihinden itibaren de Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın bir ihtisas organı olarak çalışmaktadır. Günümüzde üye sayısı 192'ye ulaşmış olan UPU'nun üye tüm ülkeler için bağlayıcı olan Kuruluş Yasası'nın 1. Maddesinde ve Mektup Postası Tüzüğü 4. maddesinde "transit serbestliği ilkesi" vurgulanmıştır. Bu ilkeye göre; "her posta idaresi başka posta idareleri tarafından kendisine verilen kapalı postalar ile açıktan mektup postası gönderilerini daima kendi gönderileri için kullandığı en çabuk ve en güvenilir yoldan sevk etmekle yükümlüdür".

UPU üyesi ülkelerin taraf olduğu antlaşma ile uluslararası haberleşme hakkı garantiye alınırken, Türkiye'nin de taraf olduğu 10 Aralık 1948 tarihli BM İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nin 12. maddesinde özel hayatın gizliliği ve dokunulmazlığı kapsamında haberleşme özgürlüğü güvence altına alınmıştır. 4 Kasım 1950'de İnsan Hakları Bildirgesi'nde bulunan hakları topluca güvence altına almak için Avrupa Konseyi üyelerinin üzerinde anlaştıkları metin olan İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin Korunması İçin Avrupa Sözleşmesi'nin (AİHS) 8. Maddesi özel hayata, aile hayatına, konut ve haberleşme hürriyetine saygı hakkını düzenlemiştir. Aynı şekilde 16 Aralık 1966 tarihli Birleşmiş Milletler Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Milletlerarası Sözleşme'nin 17. Maddesi de haberleşmeye keyfi ya da yasadışı olarak müdahale edilemeyeceğini vurgulamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında da haberleşme hürriyeti garanti altına alınmış kişisel haklar arasında yer almaktadır. Devletin haberleşmeyi kurumsal hale getirmeyi amaçlamasıyla Türkiye'de ise ilk posta teşkilatı 23 Ekim 1840'ta kurulmuş olup günümüze değin kesintisiz hizmet vermeyi sürdürmüştür.

Posta sektörünün düzenlenmesi AB'ye tam üyelik yolunda ilerleyen ülkemiz için önemlidir; çünkü sektör artık sadece ulusal posta işletmecileri üzerine odaklanmış değildir, AB Mevzuatının da öngördüğü serbestleşme ile birlikte daha karmaşık ve dinamik çevrede, birçok başka paydaş ve onların çıkarları, posta stratejileri ve politikalarının gelişimi konuları da göz önünde bulundurulmalıdır.

Ulusal pazara odaklanmış ve yalnızca işletme maliyetlerini azaltacak temel posta teknolojilerinin uygulanmasını yeterli gören geleneksel posta işletmesi modeli günümüzde büyük bir değişimle karşı karşıyadır. Bir yandan kullanıcıların ve toplumun temel ihtiyaçlarına cevap veren erişilebilir, karşılanabilir ücretli, güvenilir ve etkin evrensel posta hizmetinin sağlanmasının garanti edilmesi amaçlanırken, diğer yandan AB Posta Direktiflerinde de belirtildiği gibi rekabeti bozmadan tarafsız, şeffaf, ayrım yapmayan, evrensel hizmetin devamını sağlayacak ölçüde posta sektörü düzenlenmelidir.

Avrupa Birliği de posta hizmetlerini AB iç pazarının (internal market) ayrılmaz bir parçası olarak görmektedir. Avrupa Topluluğu Kurucu Antlaşması olan 1957 tarihli Roma

Antlaşması ve 1993 yılı başında yürürlüğe giren Avrupa Tek Pazarı, AB'nin özünü oluşturan, dört temel özgürlük- malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımı-üzerine kurulmuştur. Topluluk posta hizmetleri iç pazarının gelişimi ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi için ortak kurallara ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin 97/67/EC sayı ve 15 Aralık 1997 tarihli Direktifi'nde de "iletişim ve ticaretin en gerekli araçlarından olan posta hizmetlerinin yer aldığı posta sektöründe iç pazarın kurulmasının, Topluluğun ekonomik ve sosyal uyumu için çok önemli olduğu" vurgulanmıştır. Posta kullanıcılarının ve aynı zamanda posta hizmeti sağlayıcılarının çıkarlarını korumak, posta sektöründe sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak ve yenilikçi bir sektör yaratmak için posta hizmetlerini iç pazara dahil etme fikri doğmuştur. AB posta politikasının amacı; posta sektöründeki ana paydaşların haklarını korurken, sektörde artan rekabet ile aşamalı olarak kaldırılan posta tekeli arasında dengeyi kurmaktır.

Çağın iletişim ve bilişim teknolojilerindeki son sürat devam eden gelişmelerle birlikte posta pazarının yapısı da değişmiştir ve mektup postası segmentinde tüm dünyada bir duraksama-daralma yaşanmaktadır. Yazılı haberleşme aracı olarak fiziki mektup postası segmenti, fikir alış verişi için bir araç olmaktan çok tebligat ve küçük paketlerin dağıtımı için bir araç konumundadır. Diğer taraftan; ticaret ve elektronik altyapıdaki gelişme ile birlikte paket ve eşya taşımacılığının önemi artmaya devam etmektedir. E-ticaretin artmasıyla birlikte gelişen e-ticaret, ülkelerin ekonomilerinin çok önemli bir parçası haline gelecektir ve küresel dijital ekonomi, kargo ve lojistik sektörlerine olumlu katkılarda bulunmaya devam edecektir.

Bununla birlikte; serbestleşme, rekabeti daha da geliştirirken aynı zamanda posta sektöründeki tüm aktörler için çok büyük bir fırsat olup, bu rekabet ortamında ancak hizmet kalitesinde sürekli artan bir gelişme sağlayabilen, etkinlik ve verimlilik prensiplerini en başarılı şekilde uygulayabilenler pazardaki konumlarını koruyabileceklerdir.

2. MEVCUT DURUM ANALİZİ

2.1. Dünyada Genel Durum ve Yakın Geçmişteki Gelişmelerin Sektöre Etkileri

2.1.1. Teknolojik Gelişmelerin Etkisiyle Posta Pazarının Yapısındaki Değişmeler

Son otuz yıldır özellikle üretim, ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler küreselleşmeyi ateşlemiş; posta sektörü de gitgide artan oranda birbirine bağımlı hale gelen işletmeler ağı ile küreselleşerek önemli değişimlere sahne olmuştur. Ulusal pazarlarda geleneksel posta idarelerinin dışında özel işletmeler ve teknolojik alternatifler sonucunda rekabet ortaya çıkmıştır.

Günümüzde posta idarelerinin hizmet kalitesi ölçülürken hala mektup postası performans göstergelerine bakılmaktadır ve mektup postası temelli bir örgüt kültürü yakın zamana kadar hüküm sürmüştür. Hızlı ve güvenli bir şekilde doğru mesajı doğru kişiye iletmek olan temel amaç hala değişmemiştir; ancak teknolojik gelişmeler, elektronik haberleşmenin gelişmesi ve yaygınlaşması ile dünya genelinde posta pazarında işletmelerce sunulan hizmetlerin ağırlıkları ile ilgili gözle görülür gelişmeler olmuştur. Elektronik haberleşmenin gitgide artan bir hızla gelişmesiyle birlikte fiziki mektup postası ihmal edilirken SMS, e-posta ve internet tabanlı uygulamalar gibi alternatif elektronik araçlar, doğru mesajı doğru kişiye iletmenin çok daha hızlı ve popüler yolları olarak gelişimlerini sürdürmektedir.

Mektup postasının içeriği önemli ölçüde değişmiştir. İş mektupları ve doğrudan posta[2] daha önemli hale gelirken özel mektuplar düşüştedir. Hatta Kuzey Avrupa ülkelerinde elektronik alternatiflerin ortaya çıkmasıyla birlikte mektup postası gerilemektedir. Haberleşme ve iş mektupları daha az önemli hale gelirken doğrudan posta ve kargo daha da önemli hale gelmiştir. Mektup postası segmenti, fikir alış verişi için bir araç olmaktan çok tebligat ve küçük paketlerin dağıtımı için bir araç konumundadır.

Toplu posta gönderileri sahibi kurum ve kuruluşlar kamu posta işletmecileri için daha önemli hale gelmiştir ve kendi ihtiyaçlarına uyacak hizmeti talep etmeye başlamışlardır. Daha küçük işletmelerdeki gönderi sahipleri ise kamu hizmetini ve tarifesini kabul etmek zorunda kalmışlardır; ancak birçok ülkede bütün müşteriler artan hizmet kalitesinden yarar görmüşlerdir.

Temel konu; giderek artan hızla gelişen teknoloji ile birlikte bilgi toplumu ve dijital dünyada posta işletmelerinin rolüdür. Günümüz posta sektöründe pazarın yapısını belirleyici unsurlar olarak; daha yaygın internet ağı, daha güvenilir elektronik iletişim sistemleri, fiziki mektuba karşılık artan e-posta, fiziki işlemlere karşılık elektronik hizmetler ve tüm dünyada artış trendi gösteren e-ticaret vardır.

---

[2] Tamamıyla reklam, pazarlama veya yayın materyali içeren ve alıcının adı, adresi ile mesajın niteliğini etkilemeyen diğer değişkenler haricinde aynı mesajı içeren, belirli sayıda alıcıya gönderilen ve gönderici tarafından gönderinin kendisi veya ambalajı üzerinde belirtilen adrese sevk ve teslim edilmesi gereken bir haberleşme türüdür. (2002/39/EC sayılı 10.06.2002 tarihli AB Posta Direktifi)

Posta pazarında hem talep hem de rekabet değişim göstermektedir. Fiziksel iletişimden elektronik iletişime kayış; talebin yapısını etkileyen çok önemli bir unsurdur. Elektronik iletişim çözümlerinin yaygınlaşarak daha güvenli hale gelmesi ile seçeneği artan ve kendisiyle nasıl irtibat kurulacağını belirleyen alıcıdır. Alıcı ister fiziki mektup gönderimi, ister e-posta/SMS, isterse elektronik ödeme sistemleri ve e-ticaret uygulamalarını talep edebilir. Bu çok çeşitli alternatiflere göre de fiziki ve elektronik çözümler üreten rakipler ortaya çıkmıştır. Yeni teknolojiler, yeni iş modellerini ve dolayısıyla posta pazarında öngörülemeyen yeni oyuncuları ortaya çıkarmıştır.

Teknolojik gelişmelerin, geleneksel posta hizmetlerine karşı bir tehdit oluşturduğuna dair yaygın bir kanı mevcuttur; ancak bu kanının tam aksine posta işletmeleri bu tehditlere karşı koymak ve teknolojik gelişmeleri kendileri için fırsatlara dönüştürmek şansına sahiptir ve pazardaki yeni talepleri karşılayacak yeni ve modern elektronik hizmetler sunduğunda eski geleneksel yapısından çok daha güçlü bir konuma yükselebilir.

2.1.2. Dünya Posta Birliği (UPU) Stratejileri

UPU'nun misyonu; posta gönderilerinin birbirine bağlı ağlardan oluşan tek bir posta alanı içerisinde serbest dolaşımını garanti ederek, eşitlikçi ortak standartların kabulünü ve teknoloji kullanımını teşvik ederek ve paydaşlar arasında işbirliği ve etkileşim ile müşterilerin değişen ihtiyaçlarının tatminini sağlayarak dünya vatandaşları arasında iletişimi kolaylaştırmak için etkin, erişilebilir ve kaliteli evrensel posta hizmetinin sürekli gelişimini desteklemektir. UPU'nun vizyonunda ise; posta hizmetleri küresel ekonominin vazgeçilmez bir öğesi olarak görülmektedir. Küresel posta ağının gücü ise posta işletmelerinin müşterilerine kaliteli haberleşme hizmetleri ve ürünler sundukları ağın fiziki, elektronik ve finansal boyutlarında yatmaktadır. Bu üç boyutlu ağ, UPU'nun stratejik yaklaşımının köşe taşını oluşturmaktadır. Bu ağın devamlılığını sağlamak ve onu desteklemek için UPU, dünya çapında birbirinden tamamen ayrı ağları birbirlerine daha iyi bir şekilde bağlamak ve posta pazarı için denetim kuralları üzerinde çalışmaktadır.[3] Bu kurallar temel olarak, UPU'nun mevcut 192 üyesinin uymakla yükümlü olduğu, her dört yılda bir düzenlenen Dünya Posta Kongrelerinde ülkelerin teklifleriyle değişikliğe uğrayan Mektup Postası, Koli Postası ve Posta Ödeme Hizmetleri Tüzükleri ile belirlenir. Bu üç önemli mevzuat dışında UPU'nun bu Kongrelerde kabul edilen dört yıllık posta stratejileri bulunmaktadır.

2008 yılında kabul edilen Nairobi Posta Stratejisi'nden (NPS) sonra, en son 2012 yılında gerçekleştirilen 25. UPU Kongresi'nde UPU'nun 2013-2016 yılları arasında yol haritasını belirleyecek olan Doha Posta Stratejisi (DPS) onaylanmıştır. DPS, 2016'ya kadar ulaşılması planlanan 4 temel hedef etrafında şekillenmiştir:

1.Uluslararası posta ağlarının birlikte işlerliğini geliştirmek: UPU posta ağlarının etkin işlemesini sağlamak zorundadır. Bu zorunluluk, posta sektörünün fiziki, elektronik/dijital ve finansal ağlarını içerir (mektup, Acele Posta Gönderisi (Express Mail Service-EMS),

[3] Doha Postal Strategy 2013-2016, The Global Roadmap for Postal Services, Document 16 of the 25th Universal Postal Congress, International Bureau of the Universal Postal Union, 2012

koli, Uluslararası Finansal Sistem, POST*Net, .post, vs.). Hizmet kalitesi bu hedefin temel odağıdır. Posta tedarik zincirinin güvenliği ile gümrük otoriteleri ile olan çalışmalara yeterli derecede kaynak ayrılmalıdır. Fiziki alanda küresel destek zincirinin etkinliği ve bütünlüğü, posta gönderilerinin dolaşımında yaşanan sorunları belirleyen bütünsel ve koordineli bir yaklaşımla sürekli geliştirilebilir. Günümüzün posta pazarının kompleks yapısı göz önüne alındığında küresel standartlar ve düzenlemeler uzun dönemde birlikte işlerliği sağlamak için gereklidir. Bilgi ve iletişim teknolojileri (ICT) ve yeni teknolojiler genel olarak posta sektörünün erişilebilirliğini ve performansını geliştirmeye yardım etmelidir.

2.Posta sektörüne ilişkin teknik bilgi ve uzmanlık sağlamak: UPU'nun hedefi posta sektörüne ilişkin fikir alışverişi ve en iyi uygulamalar ile istatistikler gibi analitik araçların geliştirilmesi amacıyla anahtar bir forum konumunda olması için örgütün uzmanlığından yararlanmayı içerir. Bu hedef küresel posta sektörüne ilişkin sistematik ve güvenilir bilgiye olan ihtiyaca işaret etmektedir. UPU, posta sektörünün genel olarak ekonomik kalkınmada oynadığı role ilişkin farkındalığı artırmayı ve üye ülkelere evrensel hizmetin yönetimi konusunda rehberlik etmeyi amaçlar. Ayrıca, maliyet muhasebesinin oluşturulmasını, diğer yandan dış paydaşlarla ilişkilerin geliştirilmesini savunur.

3.Yenilikçi ürün ve hizmetleri teşvik etmek (üç boyutlu ağı geliştirmek): Bu üçüncü hedef, üye ülke işletmecilerine temel mektup postası hizmetlerindeki düşüşe karşı koymalarına yardım etme amacını taşır. Faaliyetlerini çeşitlendirmiş ve posta ağlarında üç boyuta da – fiziki, elektronik/dijital ve finansal – yatırım yapmış posta işletmecileri diğerlerinden daha kazançlı çıkmıştır. UPU bu yaklaşımı desteklemeyi sürdürmelidir ve üyelerine müşterilerin değişen ihtiyaçlarını karşılamak için ürün ve hizmetlerini çeşitlendirerek avantajlardan faydalanma fırsatını yakalamalarına yardım etmelidir. Aynı zamanda üç boyutta da yeniliği teşvik etmelidir. Doğrudan posta ve posta ödeme hizmetleri gibi konularda yeniliği destekleyebilir. Kurduğu .post ağı ile özellikle elektronik hizmetlere ayrılmış bir platform oluşturacaktır. Odağında olan başka bir fırsat ise uluslararası e-ticaretin gelişimi, sipariş edilen eşyaların teslimi için pazar ihtiyaçlarına cevap verebilen uluslararası bir ağdır.

4.Posta sektörünün sürdürülebilir gelişimini teşvik etmek: Sürdürülebilir gelişim, posta iş modellerinin sürdürülebilirliğini kapsaması için en geniş anlamda anlaşılmalıdır, sadece çevresel ve sosyal konular olarak düşünülmemelidir.[4]

Bu dört hedef bir klavuz niteliğindedir, ulusal düzeyde her ülke kendi posta politikasını oluşturmakta serbesttir, DPS'nin ülkelere esin kaynağı olması beklenmektedir.

DPS'de yer verilen göre bölgesel öncelikler ise;

• Afrika: Uluslararası postada hizmet kalitesini artırmak; e-ticaret ile koli ve küçük paket hizmetlerini geliştirerek posta işletmecisinin büyümesini hızlandırmak.

• Latin Amerika: İşletme süreçlerini ve hizmet kalitesi planlarının uygulanmasını geliştirmek; posta sektörü reformu.

[4] http://dohacongress.upu.int/strategy/doha-postal-strategy/

• Asya-Pasifik: Hizmet kalitesini, posta ağının güvenilirlik ve etkinliğini artırmak; posta işletmecileri arasında geri ödeme sistemlerini geliştirmek.

• Karayipler: Hizmet kalitesini artırmak; eğitim yoluyla insan kaynaklarını geliştirmek.

• Arap Ülkeleri: Posta kolisi hizmetini modernize etmek ve çeşitlendirmek; para transferi hizmetini geliştirmek ve modernize etmek.

• Avrupa ve BDT ülkeleri: Hizmet kalitesini ve posta ağının etkinlik ve güvenirliğini artırmak; e-ticareti geliştirmek.

• Avrupa ve BDT ülkeleri (PostEurop Üyeleri): Hizmet kalitesini ve posta ağının etkinlik ve güvenirliğini zenginleştirmek; posta işletmecileri arasında geri ödeme sistemlerini geliştirmek.[5]

2.2. Türkiye'de Durum

Ülkemiz posta pazarında kamu idaresi yerleşik işletmeci PTT Genel Müdürlüğü ile kargo, kurye ve lojistik alanında hizmet sunan değişik ölçeklerde birçok özel sektör işletmecisi faaliyet göstermektedir.

PTT Genel Müdürlüğü ve KARİD 2012 yılı verilerine göre sektörde toplam çalışan sayısı 127.000 dolayında olup, kamu ve özel sektör işletmecileri toplam 14.200 işyerinde hizmet vermektedirler.

Fiili evrensel hizmet sağlayıcısı konumunda olan PTT, 02.03.1950 tarih ve 5584 sayılı Posta Kanunu uyarınca faaliyet göstermekte olup, halen posta mevzuatının düzenleme ve işletme unsurlarını birlikte yürütmektedir. 5584 sayılı Posta Kanunu ile; PTT'nin görevleri, posta tekeli, posta işletmesine ilişkin usul ve esaslar, muafiyetler, ücretlere ilişkin usul ve esaslar, yasaklar, sorumluluk halleri ve ceza hükümleri düzenlenmiştir.

Yürürlükte bulunan 5584 Sayılı Posta Kanunu'nun "Posta Tekeli" başlıklı 2'nci maddesi uyarınca; "…açık ve kapalı mektuplar ile üzerinde haberleşme mahiyetinde yazı bulunan kartlar…" ile postada alınacak ücretleri gösteren posta pulları, anma pulları, posta kartları, ilk ve özel gün zarflarını bastırıp satışa çıkarmak, 7201 sayılı Tebligat Kanunu kapsamındaki her türlü tebliğ evrakının kabulü, toplanması, işlenmesi, sevk ve dağıtımı PTT'nin tekel alanına dahildir.

Evrensel hizmet söz konusu Kanunda açıkça belirlenmemiş olmasına rağmen PTT tarafından ülke genelinde bütün yerleşim birimlerinde, her iş gününde, ayrım yapılmaksızın herkese eşit ücretle, belirlenmiş ilke ve kurallarla yurtiçi ve yurtdışı posta hizmetlerini sağlanmaktadır.

Bununla birlikte, PTT dışında faaliyet gösteren özel işletmeciler, koli-kargo taşımacılığı anlamında 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu uyarınca 100 kg'yi geçmeyen

[5] UPU Union Postale, June 2012, p.19

küçük boyutlu evrak, dergi, koli, sandık, paket gibi kargo hizmetlerini, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan yetki belgesi ile yapmaktadırlar.

2.2.1. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü (PTT)

PTT, 02.03.1950 tarih ve 5584 sayılı Posta Kanunu ve Posta Tüzüğü, 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu, 7201 sayılı Tebligat Kanunu ve Tüzüğü ile 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve 22/02/2000 tarih ve 23972 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan PTT Ana Statüsünde belirtilen esaslar çerçevesinde faaliyet göstermektedir.

1954 yılında Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) olan PTT Genel Müdürlüğü, 1984 yılında Kamu İktisadi Devlet Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi ile ilgili olarak çıkarılan 233 sayılı KHK ile Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) statüsüne geçirilmiştir.

18.06.1994 tarih ve 4000 sayılı Kanun ile PTT İşletmesi Genel Müdürlüğünün, T.C. Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Türk Telekomünikasyon Anonim Şirketi şeklinde yeniden yapılanması öngörülmüş olup, 24.04.1995 tarihinden itibaren T.C. Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü müstakilen çalışmaya başlamıştır.

29.01.2000 tarih ve 23948 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 4502 sayılı kanunun 24. maddesi ile "T.C. Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü" olan Kuruluşun adı "T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü" (PTT) olarak değiştirilmiştir.

PTT, 5584 Sayılı Posta Kanunun 9. maddesinin verdiği yetki uyarınca posta, PTT-Bank ve lojistik alanlarında hizmet vermekte olup,

- Dünya Posta Birliği (UPU),
- Posta ve Telekomünikasyon İdareleri Avrupa Konferansı (CEPT),
- Avrupa Posta Mevzuat Komitesi (CERP),
- Avrupa Kamu Posta İşletmecileri Birliği (POSTEUROP),
- Uluslararası Paralı Posta Hizmetleri Komisyonu ve İşleri (ICPFSB),
- Avrupa Posta Bankaları ve Çek Merkezi Bilgisayar Şebekesi (EUROGIRO),
- Bölgesel İşbirliği Modelleri ve Posta İşbirliği Projesi (EUROMED)

gibi uluslararası kuruluşlarının daimi üyesidir.

PTT'nin uygulamadaki Kanun, Tüzük ve Yönetmeliklerde belirtilen görevleri; yurtiçi ve yurtdışı açık ve kapalı mektuplar, kartlar, gazeteler, dergiler, kitaplar, her türlü basılmış kağıtlar, küçük paketler ve değer konulmuş mektuplar, kargo/kurye, yurtdışı koli ve APG ile tebliğ kağıtlarını kabul etmek, taşımak ve dağıtmak, posta ve telgraf havaleleri ile posta çeki işlemlerini yapmak, bu hizmetlerin emniyetli, süratli ve özenli şekilde yürütülmesi için posta mevzuatını ve posta telgraf ücret tarifesini hazırlamak, posta işleme, yollama ve dağıtım sistemlerini düzenlemek, gerektiğinde bunları günün şartlarına göre

değiştirmek ve geliştirmektir. Bunların yanı sıra PTT, ilgili Kanunda belirtilen telgraf hizmetleri kapsamında işyerleri, Fonotel veya internet üzerinden kabul edilen telgrafları alıcılarına ulaştırmaktadır. PTT ayrıca; işyerlerinin açılması, kapatılması ve işyeri değişikliklerini ilgili mevzuat çerçevesinde yürütmektedir.

PTT; 2012 yılı sonu itibariyle posta, banka, lojistik alanlarında 1.090 merkez, 2.314 şube ve 1.097 acentelik olmak üzere toplam 4.501 işyeri ile en ücra yerleşim yerlerine kadar hizmet götürmektedir. Buna ilaveten PTT, toplam 20 adet Posta İşleme Merkezi, 15 adet Kargo İşleme Merkezi ve 52 adet Posta Dağıtım Toplama Merkezine sahiptir.

PTT'nin 2012 yılı sonu itibariyle 26.858'i sözleşmeli, 1078'i kadrolu, 715'i işçi statüsünde ve 9.465'i taşeron firma elemanı olmak üzere toplam 38.116 personeli bulunmaktadır.

2.2.1.1. Posta Hizmetleri Alanı

Tablo 1: 2011-2012 Yılları İtibari ile PTT Tarafından Kabul Edilen Posta Gönderileri

GÖNDERİ TÜRÜ	YURTİÇİ+YURTDIŞI (Adet) Aralık Ayı Sonu		Fark	Artış % si
	2011	2012		
1- MEKTUP POSTASI GÖNDERİLERİ	**1.008.785.652**	**1.018.925.754**	**10.140.102**	**1,01**
Kayıtsız Mektuplar	811.962.395	798.589.170	-13.373.225	-1,65
Kayıtlı Mektuplar	41.089.756	45.186.620	4.096.864	9,97
Posta Kartları	8.076.811	6.968.701	-1.108.110	-13,72
Tebrik Kartları	7.133.603	5.749.585	-1.384.018	-19,40
Basılmış Kağıtlar	70.757.182	71.649.199	892.017	1,26
Gazeteler	10.179.246	11.570.327	1.391.081	13,67
Küçük Paketler	304.896	193.802	-111.094	-36,44
Ücretsiz Posta Gönderileri	6.535.571	14.005.476	7.469.905	114,30
Körlere Özgü Yazılar	50.784	61.847	11.063	21,78
Tebliğ Kağıtları	52.680.379	64.940.937	12.260.558	23,27
Değer Konulmuş Mektuplar	15.029	10.090	-4.939	-32,86
2- TELGRAF	**727.034**	**845.847**	**118.813**	**16,34**
3- TELE POST	**1.546.333**	**1.699.142**	**152.809**	**9,88**
GENEL TOPLAM	**1.011.059.019**	**1.021.470.743**	**10.411.724**	**1,03**
Y.DIŞI MEKTUP POSTASI GÖNDERİLERİ	**15.139.016**	**14.609.714**	**-529.302**	**-3,50**

Kaynak: PTT İstatistikleri

2.2.1.2. Lojistik Hizmetleri Alanı

PTT Kargo hizmeti 02.06.2008 tarihinden itibaren uygulamaya konulmuş ve,11.06. 2011tarihi ve 27961 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "PTT Kargo ve Kurye Gönderileri Hakkında Yönetmelik" ile yeniden yapılandırılmıştır. Bu kapsamda, ağırlık, hacim, nitelik ve alıcıya ulaştırılma hızına göre gönderilerin teslimi kurye, nitelikli kurye, şehir içi ekspres kurye, yurtdışı koli, kargo ve VIP kargo hizmetleri olarak sınıflandırılmaktadır.

Tablo 2: 2007-2012 Yılları İtibari ile PTT Tarafından Kabul Edilen Kargo/Kurye Gönderileri

Gönderi Türü	2007 (bin adet)	Artış (%)	2008 (bin adet)	Artış (%)	2009 (bin adet)	Artış (%)	2010 (bin adet)	Artış (%)	2011 (bin adet)	Artış (%)	2012 (bin adet)	Artış (%)
1-Yurtiçi Gönderiler	11.115	5	13.471	21	24.015	78	28.506	19	35.644	25	39.327	9
2-Y.Dışı Koli/APG	156	20	191	22	197	3	209	6	232	11	222	-4
Genel Toplam	11.271	5	13.662	21	24.212	77	28.715	19	35.876	25	39.549	9

Kaynak: PTT İstatistikleri

2.2.1.3. PTTBank Hizmetleri Alanı

PTT; PTTBank hizmetleri kapsamında havale, posta çeki gibi parasal posta hizmetlerinin yanı sıra, emekli maaşı ve sosyal yardım ödemeleri, fatura ve kredi kartı ödemeleri tahsilatı, bankalar adına yapılan nakit yatırma işlemleri ve kredi işlemlerine aracılık, bilet satışları, sigorta acenteliği ve konsinye ürün satışı gibi hizmetler sunmaktadır.

Tablo 3: 2007-2012 Yılları İtibari ile Posta Çeki İşlem Sayıları

	POSTA ÇEKİ İŞLEM SAYISI (BİN)					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hesap Sayısı	948	1.153	1.436	1.529	1.859	3.434
Yatırılan	12.593	13.198	15.423	16.700	18.633	27.152
Çekilen	7.113	7.852	9.191	10.773	12.802	23.878
Aktarılan	611	1.629	1.249	1.365	1.960	4.024

Kaynak: PTT İstatistikleri

Tablo 4: 2007-2012 Yılları İtibari ile PTT Havale Sayıları

	HAVALE KABUL SAYISI (BİN)					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Yurtiçi Kabul	29.171	31.644	35.309	37.338	37.947	34.799
Yurtdışı Gelen	131	140	156	167	158	154

Kaynak: PTT İstatistikleri

Tablo 5: PTT ATM, Banka Kartı, Personel ve İşyeri Pazar Payları

ATM, BANKA KARTI, PERSONEL VE İŞYERİ PAZAR PAYI								
	ATM Sayısı	Pazar Payı	İşyeri Sayısı	Pazar Payı	Personel Sayısı	Pazar Payı	Banka Kartı	Pazar Payı
Tüm Bankalar	36.304		10.234		194.638		91.263.042	
PTT	1.578	% 4,2	4.501	% 30,5	12.000	% 5,8	3.434.479	% 3,6

Kaynak: PTT İstatistikleri

2.2.2. Sektörde Faaliyet Gösteren Özel Sektör İşletmecileri

Türkiye'de taşımacılığın gelişimi 1970'lerde başlamış olup, 1980'li yıllardan önce muhtelif ve küçük ölçekli, profesyonel sayılabilecek faaliyette bulunmayan işletmeciler görülmekle birlikte, 1982 yılından itibaren kargo işletmecilerinin piyasada yer almaya başladığı, öncelikle nüfus yoğunluğu ve ticari faaliyetlerin yüksek olduğu şehir ve merkezlerde şubeler açtıkları ve giderek bu şubeleri sayısal ve bölgesel olarak arttırarak hızlı bir gelişme sergiledikleri görülmektedir.

2003 yılına kadar kargo ve kurye işletmeciliğinin yasal bir çerçevesi bulunmamakta iken, 10.07.2003 tarihinde kabul edilen 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile Kanunda eksiklikler bulunmakla beraber, kargo işletmecileri tanımlanmış, kurye ve dağıtım işletmecileri ise bu Kanuna göre hazırlanan Yönetmelikte kısmen yer almıştır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği, karayolu ile taşımacılığın yanı sıra terminal işletmeciliğinden oto kiralamaya, lojistik işletmeciliğinden kargo ve dağıtım işletmeciliğine, taşıma organizatörlüğünden taşımacılık acente ve komisyonculuğuna, ev ve eşya taşımacılığından tehlikeli madde taşımacılığına kadar birçok farklı konuyu kapsamaktadır. Çetin ve Irmak'a (2012) göre bu bağlamda Karayolu Taşıma Kanunu piyasadaki fiili durum karşısında özel işletmecilerin yetkilendirilmesini amaçlayan geçici bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır.

Ülkemizde faaliyet gösteren KARİD üyesi işletmeler; ADZ Dağıtım, Aktif İleti, Aras Kargo, Aramex, Borusan Lojistik, DHL, FİLLO Kargo, Fedex Express, Inter Cargo, İnterglobal Kargo, İs-mail Dağıtım, Kargo Net, Kpt Lojistik, Kurye Net, Kurye Tel, Latek Lojistik, MNG Kargo, NEX Worldwide, SistemLojistik, UPS, TNT Express, Yurtiçi Kargo, Zip Dağıtım'dır.[6]

Ayrıca, uluslararası kargo pazarı rekabetin en yoğun yaşandığı alanlardan biridir ve bu rekabetin içinde kamu ve yerel özel sektör işletmelerinin yanında yabancı işletmeler de dünyada olduğu gibi ülkemiz pazarında yer almaktadır. DHL, TNT Express, Fedex ve UPS, uluslararası ekspres taşımacılıkta etkin konumdadırlar.

"Taşımacılık ve kargo sektöründeki yabancı firmaların sektörde öncü ve etkin oldukları bir gerçek. Bunun en önemli nedeni uluslararası standart ve normların en hızlı

[6] KARİD, http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=7

şekilde bu şirketler tarafından uygulanması. Sektördeki global anlamda yeni oluşumlar derhal ülkelere transfer ediliyor. Örneğin, bir gönderinin daha güvenli ve hızlı taşınabilmesi için oluşturulan bir yazılım tüm ülkelerde aynı anda devreye girebilmektedir. Bunların yanında, yabancı kuruluşlarda üst ve orta düzeyin iş eğitimleri yurtdışında yapılarak bu eğitimlerle şirkete değer yaratılıyor."[7]

Piyasada etkin olarak faaliyet gösteren kargo/kurye firmaları Bölge Müdürlüklerine bağlı yaklaşık 250 adet Transfer/Aktarma merkezi, 9.700 adet Şube/Acente, 25.000 adet araç filosu ve 89.000 istihdamlı yapısı ile dünya standartlarında çalışmalarına devam etmektedir.

Tablo 6: Özel Sektör Kargo ve Kurye Şirketlerine İlişkin 2005-2012 Yılı Verileri[8]

	Şube Acente sayıları				Transfer merkezi				Taşıt sayıları				Personel sayıları			
	2005	2008	2010	2012	2005	2008	2010	2012	2005	2008	2010	2012	2005	2008	2010	2012
Kargo	3.250	4.045	4.500	7.000	158	210	220	230	5.280	13.000	17.000	19.000	33.300	41.000	60.000	70.000
Kurye-dağıtım	600	850	1.000	1.200	0	0	0	20	700	2.000	2.300	2.800	5.000	8.000	10.000	12.000
Motorlu kurye	25	50	100	150	0	0	0	0	400	1.000	1.100	1.200	500	1.500	2.000	2.500
Uluslararası Gönderi	340	600	800	1.350	0	0	0	0	930	1.300	1.500	2.000	1.760	3.000	4.000	4.500
TOPLAM	4.215	5.545	6.400	9.700	158	210	220	250	7.310	17.300	21.900	25.000	40.560	53.500	76.000	89.000

	Gönderi sayıları (bin adet)							
	0- 2 kg	0- 2 kg	0- 2 kg	0-2 kg	2 kg +	2 kg +	2 kg +	2 kg +
	2005	2008	2010	2012	2005	2008	2010	2012
kargo	500.000	800.000	1.600.000	1.900.000	200.000	350.000	650.000	780.000
kurye-dağıtım	48.000	80.000	240.000	220.000	2.000	4.000	8.000	10.000
motorlu kurye	1.500	2.500	5.000	6.000	50	80	250	300
Uluslararası	5.070	8.000	12.800	15.000	2.000	3.500	5.600	6.700
Toplam	554.570	890.500	1.857.800	2.141.000	204.050	357.580	663.850	797.000

Kaynak: KARİD

[7] "En Yabancı Sektörler", Turgut Yıldız/TNT Ekspres Türkiye Genel Müdürü, http://www.capital.com.tr/en-yabanci-sektorler-haberler/15027.aspx, Capital Online, 01 Haziran 2004

[8] Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği (KARİD)

2.3. Dünyadan ve Ülkemizden Başarılı Uygulama Örnekleri

2.3.1. PTT'nin Uluslararası Posta Sektörü İçindeki Yeri

Kamu posta idaresi PTT, 2007-2010 yılları arasında dünyanın en büyük ekonomileri G20 ülkeleri arasında, en hızlı gelişen evrensel hizmet sağlayıcısı olarak yer almıştır. PTT'yi sırasıyla Brezilya ve Meksika izlemiştir. PTT, en iyi evrensel hizmet sağlayıcıları arasında ise 12. sıradadır.

Tablo 7: G20 Ülkeleri Arasında En İyi Faaliyet Gösteren Evrensel Hizmet Sağlayıcıları[9]

Sıralama	Evrensel Hizmet Sağlayıcısı (USP) (Gelişmedeki sıralaması)	Ülke	Posta işyeri başına vatandaş sayısı	Çalışan başına mektup sayısı	Teslim elemanı başına koli sayısı	2010 yılı posta hizmet etkinliği
1	USPS (14)	ABD	8,409	268,894	2,633	6,4
2	Japan Post (17)	Japonya	5,213	103,149	7,975	6,8
3	Australia Post (15)	Avustralya	5,573	166,776	6,633	6,3
4	Korea Post (6)	Kore	4,065	41,082	8,919	6,3
5	Deutsche Post (11)	Almanya	6,085	47,67	4,476	6,4
6	Royal Mail (16)	İngiltere	5,146	121,418	845	5,7
7	La Poste (12)	Fransa	3,638	67,868	1,184	6,6
8	Canada Post (13)	Kanada	1,516	33,42	1,184	6,4
9	Correios Brazil (2)	Brezilya	10,278	72,364	526	5,9
10	Russia Post (4)	Rusya	3,484	4,295	377	4,7
11	Poste Italiane (19)	İtalya	4,227	41,263	162	4,2
12	PTT (1)	Türkiye	20,375	37,384	230	5,4
13	Correo Argentina (5)	Arjantin	8,91	37,782	611	3,8
14	SP Mexicano (3)	Meksika	13,627	117,707	45	3
15	India Post (10)	Hindistan	7,651	15,956	438	5,2
16	Pos Indonesia (9)	Endonezya	11,836	18,679	2,747	3,9
17	South African PO (18)	G. Afrika	19,871	33,42	1,184	3,1
18	Saudi Post (7)	S.Arabistan	39,275	38,196	46	4,9
19	China Post (8)	Çin	24,828	8,81	503	5,6

[9] "Delivering the Future: How the G20's Postal Services meet the challanges of the 21st century", Oxford Strategic Consulting, United Kingdom, 15 December 2011

2.3.2. Dünyadan Başarılı Uygulama Örneği: İtalya Posta İdaresi[10]

Ülke nüfusu: 58.995 Personel sayısı: 153.000

Posta Hizmetleri

► Posta işyeri: 14.000
► Dağıtım Merkezi: 5.000
► Otomasyona açık posta işleme merkezi: 22
► Mobil posta işyeri: 35

Lojistik Hizmetleri

► Araç sayısı: 41.000
► Kurye: 4.500
► Yarı römork: 320
► Uçak: 3
► Otomasyona açık kargo işleme merkezi: 3

Finansal Hizmetler

► Hesap sayısı: 6 milyon
► On line hesap sayısı: 1 milyon
► Debit ve kredi kartları: 6.5 milyon
► Postepay kartları: 7 milyon
► ATM: 5.500
► Multimedia kiosk: 600

Mobil Hizmetler

► Müşteri sayısı: 2,3 milyon

İtalya Posta İdaresinin 29.01.1994 tarihli 71 sayılı kanunla kurulmuş olan kamu iktisadi kuruluşundan anonim şirkete dönüştürülmesi, 18.12.1997 tarihli Bakanlıklar arası Ekonomik Planlama Komitesi kararıyla gerçekleşmiştir. İtalya Postasının %65 hissesini Ekonomi ve Maliye Bakanlığı, %35'ini Cassa Depositi e Prestiti Spa (Yatırım ve Kalkınma Bankası) adlı şirket elinde tutmaktadır.

İtalya Posta İdaresi Bağlı Şirketleri:

Postel: Birleşik posta (Hybrid mail) hizmetleri verilmektedir.

Poste Mobile: Mobil hizmetlerden sorumludur.

[10] Poste Italiane, http://www.poste.it/en/

PosteShop: Posta işyerlerinde, internet ve call center üzerinden satıştan sorumludur.

Poste Tutela: Güvenlik ve şubeler arası nakit taşıma hizmetleri verilmektedir.

SDA Express Courrier: Ekspres koli ve kurye hizmetleri, çok sayıda toplu gönderen şirketlerin kullanımı için internet üzerinden yollama kağıdı basımı yazılımı mevcuttur. Yıllık 3000 üzerinde gönderi gönderenlerin yollama kağıtlarının doğrudan posta işyerine internet üzerinden gönderilmesi için özel yazılım yapılmaktadır.

Postecomm: Elektronik hizmetler, doküman yönetimi, e-ticaret, e-öğrenme, dijital imza, sertifikasyon hizmetleri gibi hizmetler vermektedir.

Poste Energia: Enerji piyasasında faaliyet gösteren şirkettir.

Poste Vita: Sigortacılık hizmetleri verilmektedir.

BancoPosta Fondi SGR: İtalya Posta İdaresinin PostBankı olan BancoPosta, 14.000 işyeri ile İtalya'nın en büyük debit kart basıcısıdır. Postepay ön ödemeli kart segmentasyonunda önemli ölçüde başarılıdır. Geniş dağıtım ağı, ön ödemeli kartlarda ve kart doldurmada başarısının temelinde yer almaktadır. BancoPosta, İtalya Posta İdaresinin bir iş birimidir, ayrı bir tüzel kişiliği yoktur.

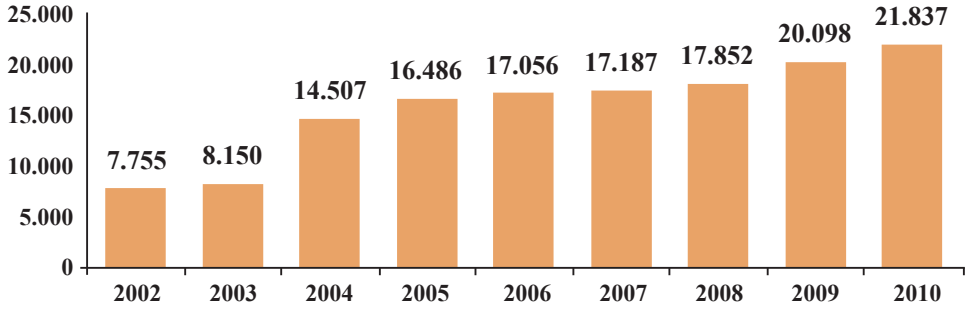
Mistral Air: Hava kargo taşımacılığı hizmeti verilmektedir.

Europa Gestioni Immobiliari: Emlak hizmetleri verilmektedir.

İtalya Posta İdaresi Finansal Durum:

Şekil 1: Gelirler

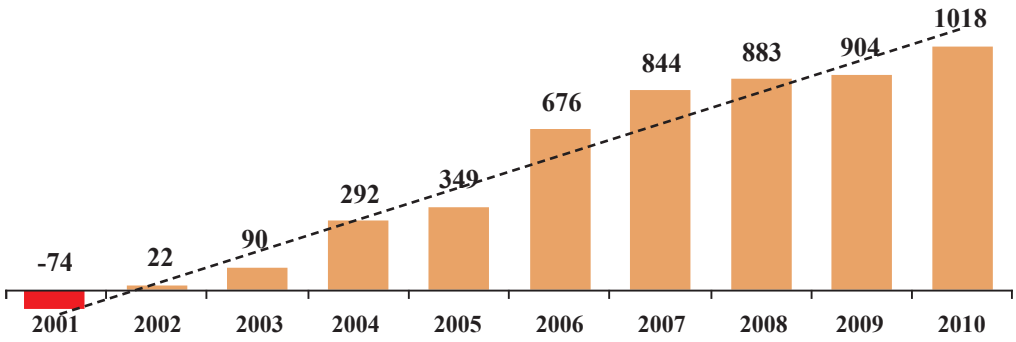
Milyar Euro



Temel olarak ürün çeşitliliğinin artması sebebiyle son 10 yılda gelirler önemli derecede yükselmiştir.

Şekil 2: Net Kar

Milyar Euro



Posta hizmetlerinde yüksek kalite standartları, en son teknoloji kullanılan finansal hizmetler, bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin kullanımı ve verimlilik artışı kar artışına sebep gösterilebilir.

İtalya Posta İdaresi yenilikçilik ve geleneksellik arasında bir köprü kurmuştur. Son on yıl içinde İdare, derin bir hizmet yenileme sürecine girmiştir. Ürün/hizmet çeşitliliği ve beraberinde hizmet kalitesinin artması şirketin genişlemesine yol açmıştır. Yaklaşık 14.000 işyeri ve 150.000 çalışanı ile ülke çapında yaygın hizmet ağına sahiptir.

2.4. Türkiye'de Geçmişe Dönük Değerlendirme ve Çıkarılan Dersler

Bilim ve teknolojideki gelişmelerin haberleşme alanında uygulama imkanı bulmasıyla, haberleşme araçları çeşitliliğe ve yaygınlığa erişmiş ve ürün yelpazesi, üretim hacmi ve tasarımının geliştirilmesi yoluyla rekabetin önünü açmıştır. Bugün, ülkelerin ve endüstrilerin gelişmişlik düzeyinin ve rekabet gücünün değerlendirilmesinde en önemli unsurlardan biri bilgiye ulaşmadaki sürat ve güvendir. Bu nedenle endüstrilerin temel amacı bilgiyi etkin olarak kullanarak daha yüksek katma değerde mal ve hizmet üretimine kaymaktır.

Haberleşme hedeflerinin her türlü hizmet anlayışını çok yönlü karşılayabilmesi için çağımızın ihtiyacı olan ve hızla değişen ana unsurlara günün teknolojisi uygulanarak beklenen kalite standartlarına ulaşılması önem arz etmektedir. Bu çerçevede etkin çalışan bir posta piyasası da ekonomik ve sosyal faaliyetler için kritik önem taşımaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin sonucu olan yeni haberleşme araçları posta piyasalarına büyük ölçüde rakip olmakta, posta işletmecilerinin gelirleri önemli oranda azalmakta, bu durum evrensel hizmetin geleceği adına endişelere yol açmaktadır. Posta hizmetlerinin ekonomik ve sosyal faaliyetler için hayati bir öneme sahip olduğu göz önünde bulundurularak, bu hizmetleri modernize etmek ve geliştirmek kamu yararına olacaktır.

Dünya genelinde yaşanan rekabet, işletmeleri rakiplerinden daha etkin hizmet sağlamaya zorlamaktadır. Yeni posta hizmet türlerinin hızla geliştiği bir ortamda, sektörde yeni yatırım ve istihdamı desteklemek ve oluşturulacak rekabet ortamının sürdürülebilirliğini tesis etmek amacıyla piyasa disiplininin sağlanması gerekmektedir.

Gerek dünyada meydana gelen hızlı değişiklikler gerekse AB'ye katılım süreci de göz önünde tutularak özellikle AB Posta Direktiflerinde yer alan hususlardan; işletme ve düzenleme fonksiyonlarının ayrıştırılması, düzenleyici ve denetleyici otoritenin oluşturulması, posta tekelinin kapsamının belirlenmesi, etkin bir rekabet ortamının tesis edilerek sürdürülmesi, evrensel posta hizmetinin tanımı, kapsamı ve ilkeleri ile posta sektöründe faaliyet gösterecek tüm işletmecilerin yükümlülüklerinin ve tüketicilerin haklarının yer alması ve bu yönde atılan adımların bir an önce sonuçlandırılması ülkemiz için büyük önem taşımaktadır.

Türkiye'de posta sektörünün temel aktörlerinden olan yerleşik işletmeci PTT ise, bir yandan sosyal ve kamusal görevlerini yerine getirirken diğer yandan fiilen serbest pazarda kamusal yükümlülüğü olmayan dünyanın ve Türkiye'nin özel sektör kuruluşları ile doğrudan rekabet içindedir. Bu rekabet posta sektöründe kamu kuruluşu niteliğinde olan PTT'yi sunulan hizmetleri gözden geçirmek ve değiştirmek durumunda bırakmaktadır. Sunulan hizmet ve ürünler kapsamında özel şirketlerle rekabet etmek zorunluluğu, sürekli kendini yenileme, kaliteli ve hızlı ürün ve hizmet sunma konusunda etkin çalışma, operasyonel etkinliği artırıcı çalışmaları, yenilikçi teknolojilerin kullanımını gerekli kılmaktadır.

Bu sebeple PTT, projelerini ve yatırım planlarını posta hizmetlerinin mekanizasyonu ve modernizasyonun sağlanması, lojistik hizmetlerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması, posta hizmetleri mevzuatının günün gelişen ve değişen şartlarına ve AB uyum sürecine göre revize edilmesi ve uygulanması şeklinde yapılandırmıştır.

Ücretlendirme ilkelerini, hizmet standartlarını belirleyici ve bu standartlara uygun hizmet sunulup sunulmadığını kontrol eden "Düzenleyici ve Denetleyici Otorite" oluşturularak "düzenleyici" ve "işletmeci" kurumların ayrı ayrı yapılandırılması halinde pazarda rekabet ortamı oluşturulabilecek ve korunabilecektir.

Diğer taraftan; ülkemizde posta ve kargo pazarının büyüklüğüne ilişkin güvenilir verilerin oluşturulabilmesine yönelik olarak işletmeler tarafından belirli aralıklarla işlem adetlerini gösteren bilgilerin bir havuzda toplanması gerektiği düşünülmektedir. Düzenleyici otorite sektörde pazara ilişkin güvenilir veriler oluşturulabilmesine imkan sağlayacaktır.

Mektup postası yoluyla haberleşme, geçmiş zamanlarda posta sektörünü canlandıran ve ülke ekonomisi üzerinde çok önemli bir etken iken günümüzde bilişim sektörünün sunduğu imkanlar nedeniyle belirleyiciliği azalmıştır. Ancak, azalan istihdamın neden olduğu olumsuzluk, kargo ve lojistik sektöründeki büyüme ile giderilmiştir. Bu da, sektörü posta, kargo ve lojistik alanlarını kapsayan bütünsel bir şekilde düzenleyecek yasal bir çerçevenin oluşturulmasının önemini ve ivediliğini göstermektedir.

2.4.1. Posta Sektöründe Türkiye'nin AB'ye Uyum Süreci

AB yürüttüğü posta politikası kapsamında rekabetin korunmasını şart koşmaktadır. AB'nin amacı, giderek artan rekabet ortamında Avrupa ekonomisinin rekabet edebilme kapasitesini desteklemek ve kullanıcılara daha fazla çeşit ve yüksek kalitedeki hizmetleri daha düşük fiyatlarla sunmak, aynı zamanda politikaları aracılığıyla üye ülkeler arasında ekonomik ve sosyal uyumu güçlendirip bölgesel eşitsizlikleri azaltmaktır.

97/67/EC, 2002/39/EC ve 2008/6/EC tarih ve sayılı AB Posta Direktiflerinde yer verilen evrensel hizmet, evrensel hizmetin finansmanı ve tekel alanı, yetkilendirme, düzenleyici otorite gibi hususların birebir karşılığı, mevcut 5584 sayılı Posta Kanununda bulunmamaktadır. Ancak AB Direktiflerine paralel düzenlemelerin Türkiye'deki posta sektörü mevzuatında yapılması öngörülmüştür ve "Posta hizmetleri ile ilgili Müktesebata uyuma başlanması" hususu 2001, 2003 ve 2008 yılları Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programları'nda belirtilmiştir.

Son olarak 2012 Türkiye İlerleme Raporu'nda; "Posta hizmetleri konusunda ilerleme kaydedilmediği, Posta Kanunu Tasarısı'nın hala yasalaşmadığı, yasal tekelin mevcudiyetini sürdürdüğü, yasal reformlar kapsamında pazarın aşamalı olarak açılmasının öngörüldüğü ve idari kapasite konusunda ise düzenleyici ve operasyonel fonksiyonlar arasında net bir ayrım yapılmasını temin edecek bağımsız bir düzenleyici otoritenin henüz kurulmadığı" bildirilmiştir.

Bu kapsamda; posta hizmetlerinin AB Müktesebatına uyumlaştırılması konusunda kademeli ve kontrollü bir şekilde serbestleştirilmesini teminen AB Posta Direktiflerine uygun olarak posta sektöründe rekabeti sağlayacak bir Ulusal Düzenleyici Otoritenin kurulması ile evrensel posta hizmetini sağlayacak posta işletmecisinin görev ve yükümlülüklerini belirleyecek Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve PTT'nin eşgüdümünde yürütülen ve ilgili tarafların görüşleri de alınarak tamamlanan "Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı" Mart 2013'te TBMM'ye sunulmuştur.

Ülkemizde Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı ile amaçlananlar;

• Ülke bütününde posta hizmetlerinin kaliteli, sürekli, sürdürülebilir, tüm kullanıcılar için karşılanabilir bir ücretle, serbest ticari rekabete dayalı esaslar çerçevesinde sunulması için posta sektörünün serbestleştirilmesi ve mali açıdan güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir sektörde, düzenleme ve denetimin gerçekleştirilmesi,

• Kanun kapsamında; posta gönderilerinin kabulü, toplanması, işlenmesi, sevki, dağıtımı ve teslimine ilişkin hizmetlerin sunulması, yetkilendirme ve tarife ilkelerinin, hizmet şartlarının tespit edilmesi ve Posta Düzenleme Kurulunun kuruluş, görev, yetki ve sorumluluklarının düzenlenmesi,

• Kamu tüzel kişiliğini haiz, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı, Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün rekabet ortamında yeniden yapılandırılması, faaliyet konuları ve hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin usul ve esasların düzenlemesidir.

Sektörde politika belirleyici otoritenin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, düzenleyici, denetleyici ve yaptırım uygulayacak mercinin Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu olması planlanmaktadır. Buna paralel olarak sektörde PTT yanında diğer işletmecilerin de Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu'ndan alacakları yetki belgeleri çerçevesinde hizmet sağlayıcı olarak faaliyet gösterebilmeleri mümkün hale gelmektedir. Böylece, sektördeki serbestleşmeye paralel olarak mevzuat düzenleyici otorite ile işletmeci birbirinden ayrılmış olacaktır.

Türkiye'deki posta sektörünün düzenleyici çerçevesini oluşturacak Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı ile posta tekelinin kapsamının belirlenmesi Bakanlar Kurulu yetkisine bırakılmaktadır. Ancak serbestleşmenin gerçekleşmesi ve posta tekelinin tamamen kaldırılmasına ilişkin takvimin kanunda öngörülmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.[11]

Mevcut Tasarıda evrensel hizmetin kapsamı, UPU ve AB Posta Mevzuatına da uygun olarak;

a) İki kilograma kadar olan posta gönderilerinin,

b) Yirmi kilograma kadar posta koli veya kargoların,

c) Basılmış kâğıtların,

ç) Görme özürlülere özgü yazıların (özel hizmet ücretleri hariç posta ücretinden muaf olarak) kabulü, toplanması, işlenmesi, sevki, dağıtımı ve teslimini kapsayacak şekilde belirlenmiştir.

Unutulmaması gereken önemli bir husus, AB Müktesebatına uyumun bir hedef olmasının yanı sıra, esasen AB düzenlemelerinin iç mevzuata aktarımının ve uygulanmasının günümüz koşullarına, piyasa şartlarına ve gelişen teknolojilere uyum açısından rekabet ortamının oluşturulmasında ve korunmasında bir gereklilik olduğudur.

[11] Bazı komisyon üyeleri AB'de 2013 yılı itibariyle posta tekelinin tamamen kalkacak olması ve ülkemiz açısından ileriye dönük bir düzenleme yapılması talepleri nedeniyle posta piyasasında tam serbestleşmenin tek seferde; bazı üyeler ise AB'de de tekele dair ilk kısıtlamanın 1999 yılında 350 gramdan başlayarak, daha sonra 2003 yılında 100 gr, 2006 yılında 50 gr ve 31.12.2012 tarihinde nihai olarak tamamen kaldırılacak olması nedeniyle ülkemizde de bu kademeli ve kontrollü serbestleşmenin gerçekleştirilmesini savunmuşlardır. Görüşler 3.2. Avrupa Birliği'nde Gelişmeler ve Posta Sektörünün Düzenlenmesi bölümünde açıklanmaktadır.

2.4.2. Uluslararası Mukayeseli Olarak Türkiye İçin Temel Göstergeler

Tablo 8: Türkiye ile Diğer Bazı Ülkeler Posta İşletmelerinin 2010 Yılı Karşılaştırmaları[12]

	TÜRKİYE	ABD	ALMANYA	FRANSA	İNGİLTERE	İSPANYA	İSVİÇRE	POLONYA	ROMANYA	YUNANİSTAN	JAPONYA
Yüzölçümü 1000xkm²	783	9.629	357	551	243	506	41	323	238	132	377
Nüfus (Milyon)	77	315	82	62	61	45	7	38	21	11	128
Personel	37.839	671.687	512.147	238.806	155.764	65.924	61.428	98.087	36.539	10.892	267.401
Posta Merkezi	4.185	30.771	13.445	17.079	11.820	3.183	2.308	8.369	2.785	1.566	24.529
Posta İşleme Mrk.	20	528	115	-	59	63	12	43	9	12	-
Yurtiçi Mektup	1.031.855.000	160.728.000.000	19.970.000.000	15.365.000.000 (Yurtdışı gelen ve giden mektup postası dahil)	19.090.136.237	5.123.200.000	5.036.000.000	926.506.445	454.311.898	591.983.000	19.757.937.000
Yurtdışı Giden Mektup Postası	17.150.889	-	-		439.782.000	134.919.584	222.300.000	27.314.366	6.705.116	39.799.000	54.162.000
Yurtdışı Gelen Mektup Postası	126.411.000	-	-		275.921.000	132.968.664	123.600.000	56.736.360	15.601.142	37.377.000	159.598.000
Kişi Başına Düşen Mektup	14	620	216	447	317	122	695	62	26.81	56	160
Yurtiçi Koli	16.014.000	658.000.000	793.000.000 (Yurtdışı gelen ve giden koli postası dahil)	-	423.000.000	-	108.000.000	17.909.668	7.910.323	1.352.700	2.968.398.000
Yurtdışı Giden Koli Postası	139.281	16.469.452		-	238.453	-	1.200.000	439.473	120.331	122.184	1.402.000
Yurtdışı Gelen Koli Postası	208.469	1.762.842		-	1.770.572	-	2.800.000	448.062	185.470	290.445	1.791.000
Toplam Gelir (SDR Milyon)	659	43.540	46.304	20.429	9.304	2.015	6.037	1.331	282	461	14.189
Toplam Gider (SDR Milyon)	599	48.977	44.722	19.757	9.083	1.942	5.394	1.328	308	455	15.014
Net Kar (SDR Milyon)	48	-552	2.267	463	-262	70	628	11	-24	2	-282
Mektup Postasından Elde Edilen Gelir %	60,17	76	22	52	69,9	85,8	29,98	56,8	36,38	73,8	-
Koli ve Lojistik Hizmetlerden Elde Edilen Gelir %	8,24	18	78	23	21,2	8	16,92	10,2	6,84	3,1	-
Finansal Hizmetlerden Elde Edilen Gelir %	21,25	0	0	24,8	8,5	1,5	27,35	15,3	4,33	15,7	-
Diğer Gelirler %	10,34	6	0	0,2	0,4	4,7	25,75	17,7	52,45	7,4	-

[12] UPU Postal Statistics-2010, www.upu.int

2.4.3. Lojistik Sektöründeki Fırsatlar, Sorunlar, Darboğazlar

Günümüzde ticari faaliyetlerin çok sayıda nokta ile bağlantılı olması, e-ticaret vasıtasıyla gerçek kişilerin de hizmetten yararlanması, kargo ve lojistik sektörünü ekonomik ve sosyal hayatta çok önemli hale getirmiştir. Bu nedenle, geniş ve yaygın hizmet ağına sahip PTT ve özel sektör işletmecilerinin zamanında gerekli girişimleri yapması ve organize olması durumunda, ülkemizin coğrafi konumunun da faydasıyla Avrupa ve Asya için bir kargo/lojistik merkezi olması mümkündür.

Bunun için;

"Türkiye'de lojistik üsler kurulup Organize Sanayi Bölgeleri oluşturulmalı ve bu bölgelerde kargo lojistik işletmelerinin yer almaları sağlanmalıdır. Bununla birlikte, sektörün yetişmiş insan gücü temininde üniversitelerle, özellikle üniversitelerin lojistik eğitimi veren fakülte ve yüksekokullarıyla ciddi bir iş birliği sağlanmasının faydalı olacağı düşünülmektedir."[13]

Diğer yandan, kargo lojistik sektörünün nispeten yeni bir sektör olması nedeniyle sektörde standartlaşmama (yük taşımacılığı ile kargoculuğun müşterek yapılması, her türlü ambalaj ile kargoların kabul edilmesi, kargo hizmetlerinde standart eğitimin verilmemesi gibi), müşterek düzenlemeler yapılamaması (kargo kabul, ayrım, sevk ve teslim işlemlerinde her şirketin kendine göre kural koyması gibi), şirketlerin fiyat politikalarının ekonomik verilere dayanmaması, rekabetin tam olarak hizmet türü ve kalitesine göre yapılmaması, sektörde sistem hakkında yeterli birikimin olmaması gibi sorunlar mevcuttur. Bu ve benzer konularda yetkili merciler tarafından gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Ayrıca; yasal düzenlemelere uymayan ve kayıtsız ve lisanssız olarak faaliyet gösteren firmaların denetlenmesi sıkılaştırılmalıdır.

Bununla birlikte; 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği kapsamında lisans sahibi olan operatör firmaların yurtiçi yerleşimlerinde yerel yönetimler ile yaşadıkları sorunların "Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı" kapsamında giderilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanuna göre düzenlenmiş Karayolu Taşıma Yönetmeliği esaslarına göre kargo işletmeleri, şube ve acente şeklinde tüm yerleşim birimlerinde hizmet vermek üzere yetkilendirilmişlerdir. Kargo işletmelerinin hizmet kapsamının sadece paket-koli taşımaktan ibaret olmayıp günün her saatinde faaliyet göstererek ihale evrakı, yedek parça, çok acil sağlık ürünlerinden ithal ve ihraç mamullerine kadar oldukça geniş bir yelpaze alanına yayıldığı görülmektedir.

Dünyada taşımacılık alanında yaşanan gelişmeler neticesinde özellikle yakın yıllarda ekspres taşıma hizmeti artık basit bir nakliye hizmeti olmaktan çıkmıştır. Üretici için fabrika dışında görülmesi gereken bütün işleri kapsayacak komplike bir hizmet verilmektedir. Üretici sadece üretimle meşgul olmakta, stoklama dahil geri kalan bütün işleri kargo/lojistik firmalarına aktarmaktadır. Kargo firması, stoklama, taşıma, dağıtım, gümrük, sigorta, teslimat vb. gibi tüm işleri üstlenmektedir. Böylece üretici-tüketici, satı-

[13] "Başkan'dan Mesaj", KARİD, http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=6

cı-alıcı arasındaki ekonomik faaliyetin gerektirdiği bütünsel işbirliği sağlanmaktadır. Bir başka deyişle, güncel ticari akışın ve bireylerin günlük ulaşım ihtiyaçlarını karşılayan bir yapılanmadan söz edilebilir.

Kargo işletmelerinin nihai tüketiciye ulaşım noktası olan acente ve şubelerinin konuşlandırılması da ticari işletmelerin yoğun olarak faaliyet gösterdiği bölgelerde olmaktadır. Bu bölgelerde yer alan ofisler, kargo taşımacılığının aşamalarını oluşturan toplama ve dağıtım hizmetlerinin sağlıklı ve belirlenen zamanlarda gerçekleştirilmesini sağlamaya yönelik hizmet vermektedirler. Kargo acente ve şubelerinin şehir merkezlerinde trafik kirliliği oluşturması konusu ile ilgili olarak; bugün bir acente/şubesinin 1 veya 2 aracı ile hizmet verdiği düşünüldüğünde bunun trafikte sorun yaratmayacağı görülmektedir. Diğer işletmeler ile kargo işletmelerini kıyaslamak bu tezi doğrulamaktadır. Örneğin bir markete her gün onlarca araç (belki kamyon düzeyinde) gidip gelmektedir. Kargo İşletmelerinin şehir içlerinde büyük araç dolaştırmaları uygulaması yoktur; çünkü işletmelerin şehir merkezleri dışında aktarma merkezleri vardır ve şehir içine sadece küçük araçlar girerek tüketicilere hizmet vermektedir.

Bugün bazı yerel yönetimler il içerisinde ve ekonominin can damarını oluşturan bölgelerde yer alan kargo işletmelerinin acente ve şubelerini il dışında belirlenecek bölgelere çıkartılması yönünde uygulamalar gerçekleştirmektedirler. Yapılması düşünülen bu uygulamalar neticesinde belirlemiş olduğu zaman dilimi içerisinde ve hızlı faaliyet göstermek zorunda olan işletmecilerin toplamda 10.000' e yaklaşan acente/şube' den oluşan noktaların birleşimi ile yapılanmış program akışı bozulacak, bunun neticesinde iş yaptıkları ticari işletmelere verilecek kargo hizmetinde de önemli aksamalar meydana gelebilecektir. Yapılacak yasal düzenlemeler kapsamında gerek 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, gerekse yasalaşması beklenen Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı kapsamında lisans alarak faaliyet gösterecek kargo işletmeleri ile ilgili yasaklamalar yeniden değerlendirilmelidir.

2.5. İlişkili Sektörlerde Temel Gelişmelerin Sektöre Yansıması

İletişim ve bilişim sektörü sektöründe yaşanan hızlı gelişmeler posta sektörünü derinden etkilemiş ve dolayısıyla alternatif hizmetlerin sunumuna yöneltmiştir. Diğer taraftan, bilgi ve iletişim ile otomasyon teknolojileri yeni hizmetlerin ortaya çıkmasına ve hizmet kalitesinin artırılmasına olanak sağlamıştır. Bu açıdan, posta sektörü ile ilişkili olarak lojistik, telekomünikasyon, finansal hizmetler ve e-ticaret sektörlerini görmekteyiz.

Haberleşme alanında meydana gelen teknolojik gelişme, mektup postası aracılığıyla yazılı haberleşme alanının kısıtlanmasını beraberinde getirse de; otomasyon teknolojilerinin gelişmesinin ayrım sistemlerine etkisi mektup postasını çabuklaştırıp kolaylaştırması, insan gücünü en aza indirmesi olmuştur. Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de posta sektöründe önde gelen kargo işletmeleri ve PTT tarafından işleme merkezlerinde ve işyerlerinde kullanılan otomasyon teknolojileri, posta dağıtıcılarınca kayıtlı gönderilerin dağıtım ve tesliminde kullanılan el terminalleri, personelsiz kargo/kurye teslim makineleri ve RFID (Radio-frequency identification: Radyo Frekansı ile Tanımlama) sis-

temi gibi örnekler, teknolojik gelişmelerin posta ve kargo/lojistik sektörlerinde etkinlik ve verimliliği artırıcı başlıca uygulamalardır.

Diğer yandan, dünyada posta idarelerinin hizmet alanlarını çeşitlendirdiği ve finansal hizmetlere giderek daha fazla yer verdiği görülmektedir. UPU'nun araştırmalarına göre 2001-2008 yılları arasında finansal hizmetler sunma hızı artmış ve posta idareleri bazı perakende bankacılık segmentlerinde artan paylarıyla yer almaya başlamışlardır. Küresel perakende bankacılığın payının – mevduat ve tasarruf hesapları anlamında – 5.185 milyar hesap olduğu tahmin edilmektedir ve bunun %19.2 pazar payına denk gelen yaklaşık bir milyarı finansal hizmet veren posta işletmelerinin elinde bulunmaktadır. Bu da dünya çapında mevduat ve tasarruf hesapları açısından postbankların ve diğer posta finansal kurumlarının önemini vurgulamaktadır. 2001 yılında 112 posta işletmesi finansal hizmet sunarken, 2010 yılında bu sayı 133'e çıkarak %19'luk artış göstermiştir. 2001 yılında toplam gelirlerinin %20'sini finansal hizmetlerden elde eden posta işletmelerinin sayısı 32 iken, 2008'de 44 posta işletmecisi bu eşiğe ulaşmıştır ve 2001 yılında gelirlerinin yarısını finansal hizmetlerden elde eden 4 posta işletmecisi mevcutken, 2008'de en az 15'i bu sonuca ulaşmıştır.[14]

2.5.1. Posta Sektöründe E-Ticaret Uygulamaları

Gitgide büyüyen ve önemi artan bir diğer ilişkili sektör de e-ticarettir ve altyapısı kargo taşımacılığına dayanan bu alanın ayrı bir başlık altında incelenmesi gerektiği düşünülmektedir. Tüm dünyada posta işletmeleri yalnızca mektup postası aracısı olma rolünden sıyrılıp e-ticaretin katalizörleri olma yönünde adım atmaktadırlar. Hatta ileride örneğin birkaç yıl içerisinde Finlandiya gibi bir ülkede koli postası trafiklerinin mektup postasını geçmesi sürpriz olmayacaktır. E-ticaret büyümenin apaçık bir göstergesidir; fakat pazardan pay almak için güçlü konumda olmak gerekmektedir.[15]

UPU tarafından yapılan tahminlere göre de uluslararası e-ticaret yükseliştedir ve bu posta işletmeleri için bir fırsattır. UPU da üyelerinin e-ticaretteki büyümeden faydalanırken müşteri memnuniyetinin korunmasını düşünmektedir. İleri gelen finansal hizmet sağlayıcısı JP Morgan'a göre küresel e-ticaretin değeri 2012'de 900 milyar USD'den fazla olabilir. E-ticaretin popülerliğinin artması, artan sayıda gönderilecek paket olarak posta işletmelerine yansımaktadır. UPU Mektup Postası Gelişim ve Pazarlama Grubu'nun son verilerine göre; küçük paket olarak adlandırılan – UPU Tüzüklerine göre ağırlığı 2 kg'a kadar olan gönderiler– e-ticaret firmalarının düşük ağırlıktaki ürünleri postalamak için tercih ettikleri gönderi türünü oluşturmaktadır. UPU'nun mektup postası kapsamında değerlendirdiği küçük paketlerin trafiği 2011 yılında dünya çapında 800 milyon gönderidir. Aynı dönemde, uluslararası koli trafiği 45 milyon iken APS: Acele Posta Servisi (EMS:Express mail service) trafiği 55 milyondur. Mektup postası düşüşte olmakla birlikte, küçük paket trafiğindeki artışın sonu görünmemekte, bu alanda giderek patlama yaşanmaktadır.[16]

---

[14] "Killing two birds with one stone", UPU Union Postale, June 2010, p.18-19

[15] "Postal Plans", Postal Technology International, June 2012, p.16

[16] "Nice things come in small packets", UPU Union Postale, March 2012, p.10-16

Bununla birlikte UPU'nun bir Danışma Komitesi olarak İngiltere'de posta işletmecilerinin ve posta düzenleyici kurullarının dışında daha geniş olarak posta sektörü paydaşlarının oluşturduğu bir e-ticaret birliği olarak İnteraktif Medya Perakende Grubu (Interactive Media in Retail Group-IMRG) kurulmuştur. Bu birliğin 2012 B2C Küresel E-ticaret Raporuna göre; "E-ticaret, sadece Kuzey Amerika ve Avrupa'da değil, yükselen ekonomileri olan ülkelerde de patlamaktadır. Uluslararası e-ticaret de gelişmektedir. 2011 yılında e-ticaret satışları %20'lik artışla 690 milyar Euro (961 milyar USD) olarak ölçülmüştür, 2013 yılında ise e-ticaret satışlarının bir trilyon Euro'yu geçeceği öngörülmektedir. B2C e-ticarette dünya lideri halen ABD'dir, ABD'yi İngiltere ve Japonya izlemektedir. Asya-Pasifik büyümeye devam etmektedir, özellikle Çin'in e-ticaret pazarındaki büyüme 2011'de %130'dan fazla artmıştır.

ABD, İngiltere ve Japonya gibi olgun piyasalar biraz daha yavaş da olsa hala iki basamaklı rakamlarla %10-15 arası büyümeye devam edecektir. Fransa, İtalya, İspanya, Rusya, Türkiye ve Polonya, Avrupa'da en hızlı büyüyen pazarlar olacaktır. IMRG; Latin Amerika'da Brezilya ve Meksika tarafından, Ortadoğu'da İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri tarafından yönlendirilen önemli ölçüde büyüme tahmin etmektedir.

2011 yılında internet kullanıcılarının sayısı 2.2 milyar kişi olarak tahmin edilmiştir ve bu sayının sadece birkaç yıl içerisinde 3.5 milyara yaklaşıp dünya nüfusunun %50'sine ulaşacağı öngörülmüştür. İnternet kullanıcılarının sayısı arttıkça ve kullanıcılar online alışverişi daha da güvenli buldukça, e-alışveriş yapan kişi sayısının hızla artması beklenmektedir.

IMRG, köklü piyasalar dışında e-ticaret potansiyellerini incelediği BRICS ülkeleri (Brezilya, Çin, Hindistan, Rusya ve Güney Afrika) ile MIKT ülkelerinde (Meksika, Endonezya, Kore ve Türkiye) mükemmel bir ekonomik gelecek görmekte ve gelecek yıllarda internet ve e-ticarette liderler arasında olacaklarını öngörmektedir."[17]

2008/6/EC sayılı son AB Posta Direktifinde de; yüksek kaliteli posta hizmetini sağlanmasının, sosyal ve bölgesel uyum sağlanması hedefine önemli ölçüde katkı sağladığı, özellikle e-ticaretin, kırsal ve seyrek nüfuslu alanların ekonomik hayata katılması için önemli bir ön koşul olan iyi posta hizmeti sağlanması için yeni fırsatlar sunduğu belirtilmektedir.

Dünya genelinde olduğu gibi ülkemizde de e-ticaret sektörünün hızla geliştiği ve tüketicinin internet kullanımındaki artışına paralel olarak sektördeki gelişmenin önümüzdeki yıllarda daha da ivme kazanacağı öngörülmektedir.

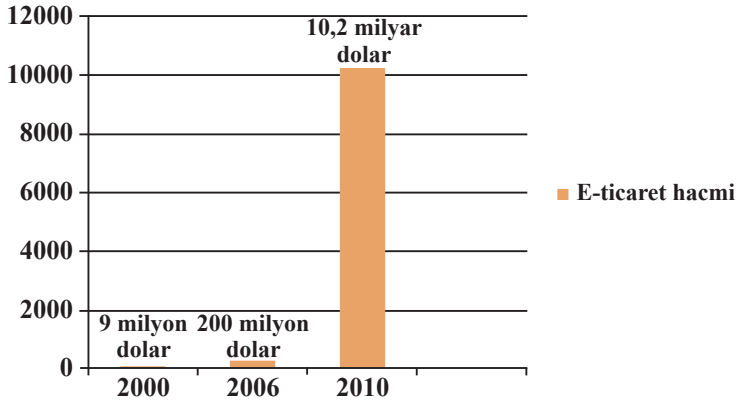
Ülkemizde hızla büyüyen ve gelişen e-ticaret artık büyüme anahtarlarından biri kabul edilmektedir. Yapılan pazar araştırmaları geleneksel ödeme yöntemlerini kullanan perakende satış şirketlerinin de pazarda yerlerini koruyarak, müşterilerini memnun etmeye devam etmeleri için bu trende ayak uydurmaları gerektiğini göstermektedir. Günümüzde

[17] IMRG, http://imrg.org/ImrgWebsite/User/Pages/B2C_Global_e-Commerce_Overview_2012.aspx

toplam perakende satışların % 5'ine sahip olan e-ticaretin 2015 yılında 250 Milyar Dolara ulaşacağı öngörülmektedir.

Kargo sektörü, e-ticaretin alt grubu olarak görülen sanal mağazacılık alanında yaptıkları büyük yatırımlar sayesinde ticari faaliyet gösteren tüm kuruluşların, pazara daha hızlı ve az maliyetle ürünlerini sunma imkanı kazanmasıyla, firmalar uluslararası rekabet için çok önemli fırsatlar yakalamış ve bunun sonucunda kargo sektörü büyük bir gelişme göstermiştir.

Şekil 3: Türkiye E-ticaret Pazarı



2015 yılında e-ticaret pazarımız 250 Milyar USD olacaktır.

Kaynak: İhracatı Geliştirme Merkezi: İGEME (Ekonomi Bakanlığı)

Diğer taraftan, kargo hizmetlerinin erişilebilir, kaliteli ve güvenilir şekilde sunumu da e-ticaretin gelişmesine katkı sağlayacaktır. E-ticaret ve kargo hizmetleri arasındaki çift yönlü ilişki bu alanda posta sektörünün de yeni iş modelleri geliştirmesine imkan sağlamıştır.

Hızla gelişen e-ticaret sektörünün içinde yer alınması gerekliliğinden hareketle PTT tarafından 17.05.2012 tarihinde "epttavm.com" alışveriş sitesi fiilen hizmete geçirilmiştir. İlk etapta sadece yurtiçi alışverişe imkan veren alışveriş sitesi, daha sonraki aşamalarda yurtdışı e-ticarete de imkan verecek, ayrıca, basitleştirilmiş gümrük hizmetleriyle de entegre bir biçimde ihracatı artıracak şekilde planlanmıştır.

2.6. Uluslararası Yükümlülükler ve Taahhütler

Uluslararası yükümlülüklerin başında, Dünya Ticaret Örgütü'nü (DTÖ) kuran Anlaşmanın ekinde yer alan Anlaşmalardan biri olan ve 25 Şubat 1995 tarihinde TBMM tarafından onaylanan Hizmet Ticaret Genel Anlaşması (GATS= The General Agreement on Trade in Services) gelmektedir.

Söz konusu Anlaşmaya ilişkin IV nolu Taahhüt ve Derogasyon Listesi'nin Haberleşme Hizmetleri başlığı altında Ülkemiz taahhütleri

A. Posta hizmetleri (7511)	1,3 devlet tekeli, 2 kısıtlama yok, 4 kapalı
B. Kurye hizmetleri (7512)	1,2,3,4 kısıtlama yok

şeklinde yer almaktadır; bu kapsamda hizmet sunum modlarına ilişkin açıklayıcı bilgi aşağıda yer almaktadır:

Mod 1- Sınır ötesi hizmet tedarikini ifade etmekte olup hizmetin, hizmet sağlayıcısının ülkesi dışında tüketicilerin bulunduğu ülkede sağlanmasıdır. Bu durumda posta hizmetlerinin tekel alanına giren bölümlerinde hizmet ticareti yapılamamaktadır.

Mod 2- Hizmetin üye ülke dışında tüketilmesi anlamına gelmekte olup, tüketicilerin ilgili hizmeti tüketicinin bulunduğu ülke dışında başka bir ülkede alıyor olmasıdır.

Mod 3- Ticari varlık oluşturulmasını ifade etmekte olup; bir hizmet sağlayıcısının yurtdışında bir hizmet sağlama gayesiyle ticari bir işyeri açmasıdır.

Mod 4- Gerçek kişilerin varlığı anlamına gelmektedir. Burada ilgili hizmetin, tek başına faaliyet gösteren kişi veya hizmet sağlayıcısının elemanları tarafından yurtdışı pazarlarda sağlanıyor olması anlamına gelmektedir.

Bununla birlikte; PTT üyesi bulunduğu Dünya Posta Birliği (UPU), Avrupa Kamu Posta İşletmecileri Birliği (POSTEUROP), Uluslararası Paralı Posta Hizmetleri Komisyonu ve İşleri (ICPFSB) ve Avrupa Posta Bankaları ve Çek Merkezi Bilgisayar Şebekesi (EUROGIRO) ile yapılan anlaşmalardan doğan yükümlülükler eksiksiz bir şekilde uygulanmaktadır. Örneğin; UPU Sözleşmesinde yer alan ve Kuruluş Yasası'nın ilk maddesini teşkil eden transit serbestliğinin sağlanması, posta gönderileri için UPU standartlarının uygulanması, UPU tarafından belirlenen temel posta ücretlerinin uygulanması ve taahhütlü (sigortalı) gönderilerin kaybolması, çalınması ve hasara uğraması durumunda sorumluğun üstlenilmesi vb., Posteurop bünyesinde ise ; taahhütlü (sigortalı) gönderilerin bazı üye ülkeler arasında tek tek kaydedilmeksizin toptan alınıp verilmesi ve bu gönderilerin kaybolması, çalınması ve hasara uğraması durumunda hak sahiplerine ödenecek tazminatın paylaştırılmaması, Eurogiro ile de uluslararası havalelerin elektronik ortamda alınıp verilmesi gibi konularda Sözleşmelerde ve Tavsiye Kararlarında öngörülen yükümlülük ve taahhütler eksiksiz bir şekilde yerine getirilmektedir.

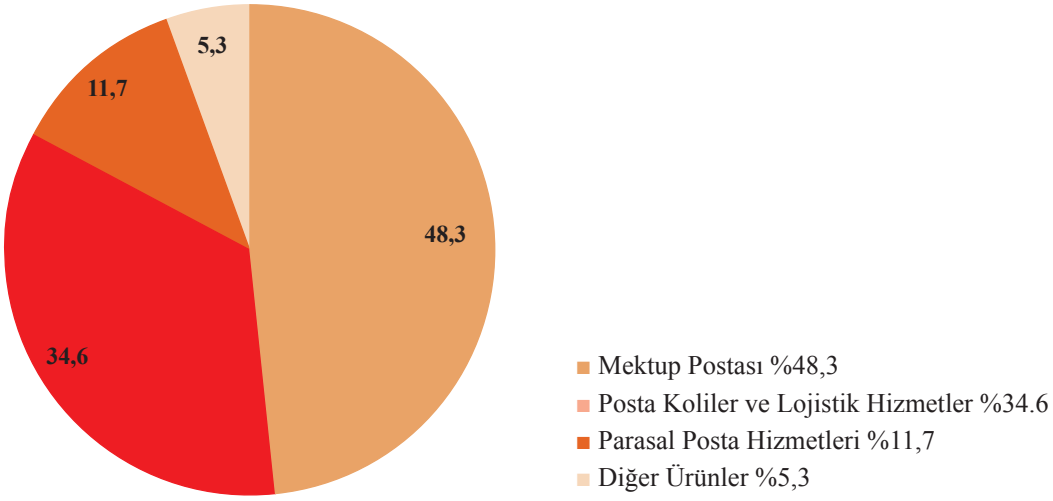
3. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DEKİ GELİŞME EĞİLİMLERİ

3.1. Dünyadaki Gelişme Eğilimleri

Değişen küresel çevrede posta sektörünün geleceğine bakılacak olursa, posta sektörünün evrim geçirdiği görülmektedir ve özellikle son on yıldır giderek dijital dünyaya doğru kayış vardır.

Son UPU istatistiklerine göre; mektup postası düşen hacmine rağmen, tüm dünyada posta gelirlerinin çoğunu üretmeye devam etmektedir.[18] 2011 yılında küresel olarak toplam posta gelirleri 303 milyar USD tutarında olup, 2010 yılından 2011 yılına %3.1'lik bir azalma söz konusu olmuştur. Son 10 yıldır elde edilen verilere göre; mektup postası gelirleri tüm dünyada posta gelirleri toplamının 2001 yılında %54'ü iken, 2011 yılında %48.3'ünü oluşturmuştur. Posta İdarelerinin mali durumuna giderek artan şekilde katkıda bulunan diğer iş segmentleri olarak koli ve lojistik hizmetler yükseliştedir. 2011 yılında parasal posta hizmetleri gelirleri ise tüm dünyada posta gelirleri toplamının %11,7'sini oluşturmuş; koli ve lojistik hizmetleri ise 2011 yılında %34,6'ya ulaşmıştır.

Şekil 4: Küresel Posta Gelirleri (2011)

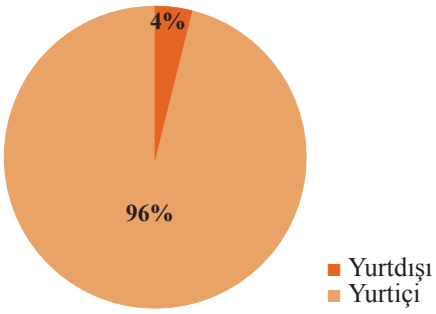


Kaynak: UPU, Development of Postal Services in 2011, September 2012

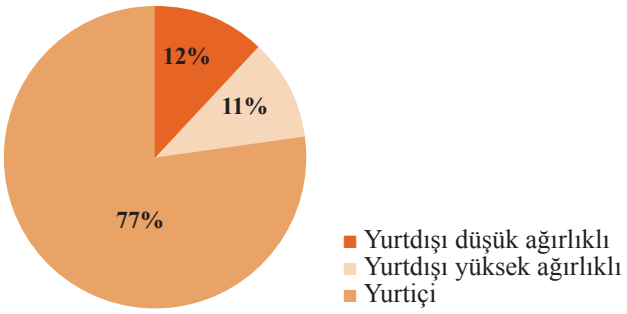
[18] "Letter post delivers bulk of postal revenues", UPU Union Postale, March 2012, p.18-20

Şekil 5: Küresel Posta ve Kargo Pazarının Büyüklüğü[19]

Küresel Posta Pazarı
(300 milyar USD)



Küresel Ekspres Gönderi ve Kargo Pazarı
(200 milyar USD)



Dünya nüfusunun %96'sından fazlasına posta hizmetinin sunuluyor olması bu hizmeti hala en kapsayıcı iletişim ve teslim hizmeti yapmaktadır. Hizmetin hacmi ise yıllık 435 milyar gönderidir ve bunun %99'u yurtiçidir. Posta ağı ise 660.000'den fazla işyerinden oluşup 5 milyon çalışanı istihdam etmektedir.[20]

Dünyada posta ve kargo pazarının toplam büyüklüğü 500 milyar USD olmakla beraber Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin (ICT) gitgide gelişerek daha fazla iletişim çözümü sunmasıyla, fiziki mektup gönderilerin yerini artan e-posta, fiziki işlemlerin yerini dijital hizmetler almıştır. Daha yaygın internet ağı ile birlikte, elektronik iletişim sistemlerinin önemi artmış, dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler posta işletmelerince geleneksel metotların bir tarafa bırakılarak yeni konseptlerin ve fikirlerin yaratılmasına doğru yönelim oluşmuştur. Elektronik iletişim sistemlerinin ortaya çıkardığı geleneksel posta pazarındaki daralma, aynı zamanda itici güce ve fırsatlara dönüştürülmektedir.

"Posta işletmeleri değişim karşısında ne tür bir strateji izlemelidir?"[21]

sorusuna gelince,

Melo işletmelerin yeni rollerini;

- Geleneksel fiziki hizmetlerinin genişletmek ve tamamlamak için dijital hizmetler sunmak,

- Multimedya aracılık hizmetleri için güvenlik sertifikası geliştirmek,

[19] "Market Research on International Letters and Lightweight Parcels and Express Mail Service Items", UPU Report, Berne Switzerland, 2010, p.3

[20] "The future of the postal sector in a changing global environment – 2012", UPU Posta İşletme Konseyi Stratejik Planlama Grubu dokümanı, April 2006, http://www.upu.int/document/2006/an/gps-1/d005a.pdf

[21] "Electronic Services: what strategy for the Posts?", João Manuel Melo, CTT -Correios de Portugal, S.A., PostEurop 2007 IT Forum, 15 June 2007, Bonn

- Güvenli haberleşme, dağıtım ve finansal hizmet sağlayıcısı olan posta işletmesinin kilit rolünü güçlendirecek yeni elektronik hizmetler sunmak

şeklinde sıralamaktadır.

Posta işletmelerinin önünde iki radikal seçenek vardır:

1-Elektronik hizmetler geliştirmeyerek mümkün olduğunca uzun süre "konforlu alan" içerisinde kalıp diğerlerinin liderliği ele geçirmesine seyirci kalmak; ki bu fiziki mektup trafiğindeki düşüşü de hızlandıracaktır.

2-Normalde telekomünikasyon hizmetlerinin parçası olacak hizmetleri sunarak daha önce denenmemiş alanlarda rekabete girmek.

Çözüm; posta işletmelerinin aracılık rollerini yeniden belirlemesi olmaktadır. Bugüne kadar güvenilir fiziki dağıtım sistemleri aracılığıyla haberleşme ve finansal ödemeleri yürüten posta işletmeleri, gelecekte aracılık rollerine devam ederek; ancak aynı zamanda mevcut ağlar üzerinden dijital hizmetler sağlamak, artan şekilde dijitale yönelen iş dünyasının kitlesel pazarla bağlantısını kuracak hizmetler üretmek ve dış kaynak kullanmaları yoluyla müşterilerin iş süreçlerine entegre edilebilecek çeşitli hizmetler geliştirmek eğilimindedirler.

Posta işletmelerinin geçireceği üç aşama bulunmaktadır:

- **ICT Uyarlanmış Temel İşler**; fiziki hizmetlerin otomasyonu, gişe hizmetlerinde otomasyona geçiş, geleneksel fiziki hizmetlerin internet ortamına aktarılmasını,

- **Köprü Posta**; fiziki ve elektronik hizmetlerin entegrasyonu, dijital olarak hazırlayan göndericilerle fiziki gönderi olarak alan alıcılar arasında aracılığı,

- **Multimedya Postası**; Köprü Postasının kapsamının genişletilerek hem fiziki hem elektronik mesajların dağıtımını içerir.

Posta işletmeleri bugün iki dünyanın birleşimindedirler: Fiziki ve dijital dünya. Kendi mevcut ağları üzerinden fiziki gönderileri elektronik hizmetlerle birleştirip artırmak, bu ikisi arasındaki dengeyi sağlamak zorundadırlar. Dünyada önde gelen posta işletmeleri de işlerinin merkezine ICT'yi koyup kayıtlı elektronik posta, e-devlet, e-posta kutusu gibi e-hizmetler/e-çözümler eğilimindedirler.

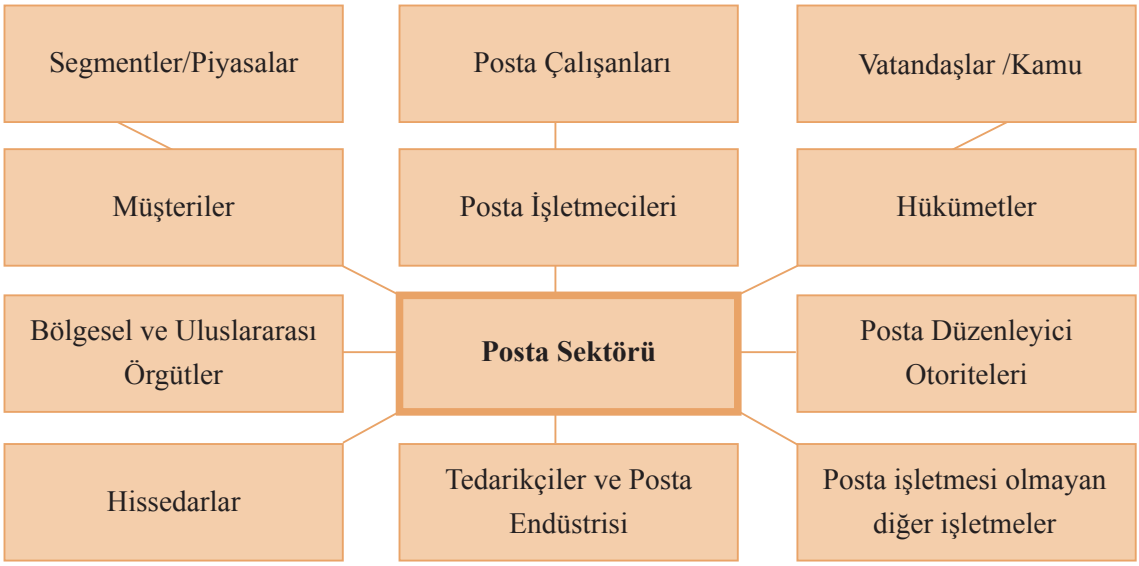
Dijital postaya doğru kayış çerçevesinde dünyada posta işletmeleri, Bağımsız Güvenilir Üçüncü Şahıslar (Trusted Third Parties) olma rolüne soyunmaktadırlar. Avrupa posta pazarındaki tam serbestleşmeye paralel olarak son 10 yıl içerisinde haberleşme şekilleri de ciddi anlamda değişmiştir. Mektup ve koli postası gönderilerinin alışverişi için ulusal, bölgesel ve küresel altyapıyı sağlayan posta hizmetleri de bundan önemli ölçüde etkilenmiştir. E-postanın ve hatta sosyal ve mobil medyanın ezici başarısı, fiziki mektup gönderilerinde düşüşe yol açmış ve daha da önemlisi posta hizmetlerinin diğer iletişim araçlarıyla ikamesini doğurmuştur. Avrupa Birliği'nde bu gelişmeyi öne çıkaran, kendi vatandaşları ile güvenli bir yoldan haberleşmelerini sağlayacak yeni dijital

hizmetler sunumunu destekleyen hükümetlerin kendileri olmuştur. UPU'nun elektronik hizmetler sunumuyla ilgili kabul ettiği teknik standartları, Avrupa Komisyonu da Avrupa Standardizasyon Komitesi (CEN:European Committee for Standardisation) vasıtasıyla CEN formatına çevirerek "Teknik Komite 331 Posta Hizmetleri" (CEN/TC331) altında yayımlamıştır. Ayrıca Avrupa Telekomünikasyon Standartları Enstitüsü'nce (ETSI) kayıtlı elektronik posta (REM-Registered Elektronic Mail) standartları kabul edilmiştir. Bu şekilde; mektup postası haberleşmesinin sağlanmasında temel olan ve ulusal ve uluslararası yasalarla korunan orijinallik, bütünlük ve güvenilirlik esasları, elektronik posta hizmetleri alanında da kabul edilerek geleceğin Posta İdarelerine bağımsız güvenilir üçüncü şahıs olma rolü öngörülmüştür.[22]

3.1.1. Posta Sektörünün Evrimi ve İş Çevresindeki Eğilimler[23]

Posta sektörü geleneksel olarak ulusal posta işletmecileri ve onların ihtiyaçları üzerine odaklanmıştır. Şekil 6'da tasvir edilen daha karmaşık ve dinamik çevrede, birçok başka paydaş ve onların çıkarları, posta stratejileri ve politikalarının gelişimi konuları da göz önünde bulundurulmalıdır.

Şekil 6: Posta Sektörü Paydaşları



Tüm posta sektörü, iş çevresine etki eden dış trendlerin sonucunda köklü bir değişim geçirmektedir. (Şekil 6)

[22] "All Change", Walter Trezek, Postal Technology International, June 2012

[23] "The future of the postal sector in a changing global environment – 2012", UPU Posta İşletme Konseyi Stratejik Planlama Grubu dokümanı, April 2006, http://www.upu.int/document/2006/an/gps-1/d005a.pdf

Şekil 7: İş Çevresine İlişkin Değerlendirme

Bazı güçlü yönlendiriciler iyi bilinmektedir ve oldukça tahmin edilebilirdirler:

- Posta sektörünün küreselleşmesi, gittikçe artan oranda birbirine bağımlı hale gelen işletme ağı yaratması,

- Kısmen küresel ticaret ve göç olgusu nedeniyle uluslararası gönderilerin önemininin artması,

- Özellikle gelişmekte olan ülkelerde artan kentleşme, varlıklı ve eğitimli orta sınıf,

- Ulusal pazarlarda posta dışı işletmeler, diğer posta işletmeleri ve teknolojik alternatifler tarafından doğrudan rekabetin ortaya çıkışı,

- Teknolojik gelişmeler ve işletme süreçlerinde gelişmeler,

- Posta işletmecilerinin hükümetleriyle olan ilişkilerini etkileyen ve sürdürülebilirlik ve gizlilik konularıyla ilgili olan kamu politikası kararları,

- Pazarlama ve müşteri ilişkileri yönetiminin posta işletmecileri için kritik bir disiplin olarak gelişmesi,

- Daha çok çeşitli ve farklı beklentileri olan, artan eğitimli ve yetenekli posta işgücü,

- Organizasyonun başarısını yönlendirmek için yönetim etkinliğinin önemi.

Posta sektörü bu değişimlere etkin şekilde cevap verebilmek için daha esnek ve daha sağlam olmak zorunda olacaktır. Yerel pazar ve politikalara cevap verebilmek için farklı yollar arayan posta işletmeleri arasındaki farklılıklar daha fazla olacaktır. Posta işletmeleri ve posta sektöründe yer alan paydaşlar yeni metotlar ve süreçler uyguladıkça geleneksel politikalar dönüşüme uğrayacaktır.

3.1.2. Değişim Senaryoları Dahilinde Stratejik Seçenekler[24]

UPU'nun posta sektörü için öngörmüş olduğu değişim senaryolarından kaynaklanan piyasa farklılıkları büyük ölçüde; hükümetler ve ilgili düzenleyici kurumlar tarafından oluşturulan kamu politikası seçeneklerine, posta işletmelerine verilen piyasa esnekliği ve serbestleşme derecesine ve posta işletmeleri tarafından alınan kararlara dayalı olacaktır. Posta işletmeleri değişimlere birkaç yoldan cevap verebilir.

Posta işletmeleri hizmetlerinin önemli temelden ve geri değiştirilemez ölçüde değiştiğinin farkındadırlar. Kendilerini bu pazarda artan belirsizliklere karşı ayarlama yollarını aramaktadırlar.

Değişim senaryoları ve mümkün stratejik seçenekler arasında bir ilişki vardır. Posta sektörü için değişim senaryolarında karşı uygulanabilecek en az üç stratejik seçenek vardır. Bunlar posta sektöründen beklenen dönüşümü yansıtmaktadır.

Şekil 8: Posta İşletmelerinin Stratejik Seçenekleri

Stratejik seçenek 3 Kar ihtiyaçlarına dayanarak alınan iş kararları	**Ticari posta** Ürün ve hizmetler piyasa fırsatları ve hissedarların karlılık ihtiyaçlarına dayalı olarak geliştirilir.
Stratejik seçenek 2 Karma piyasa ve kamu politikası ihtiyaçlarına dayanan, müşterilere daha esnek cevaplar	**Hibrit Posta** Posta işletmecilerinin hükümet tarafından yönlendirilen hizmet emirleri altında faaliyet göstermesine rağmen, gelirlerin çoğu rekabetçi piyasada verilen hizmetlerden gelir.
Stratejik seçenek 1 Kamu politikası ve desteğe dayanan iç dinamikliklerle yürütülen programların daha etkin uygulaması	**Geleneksel posta** Etkin işletme süreçleri sayesinde ticari kuruluşlara ve tüketicilere yüksek kalitede sadece temel posta hizmetlerini sağlayan iyi yönetilen bir organizasyon

Kaynak: UPU, 2006

Posta sektöründeki değişim oranının belirsizliği ve değişik piyasalarda posta işletmelerinin karşılaştığı stratejik seçeneklerin farklılığı, UPU üyeleri arasında farklılaştırılmış geniş hizmet çeşitliliğine yol açması beklenmektedir.

[24] "The future of the postal sector in a changing global environment – 2012", UPU Posta İşletme Konseyi Stratejik Planlama Grubu dokümanı, April 2006, http://www.upu.int/document/2006/an/gps-1/d005a.pdf

Şekil 9: UPU Hizmetleri İçin Varsayıma Dayalı Bir Piyasa

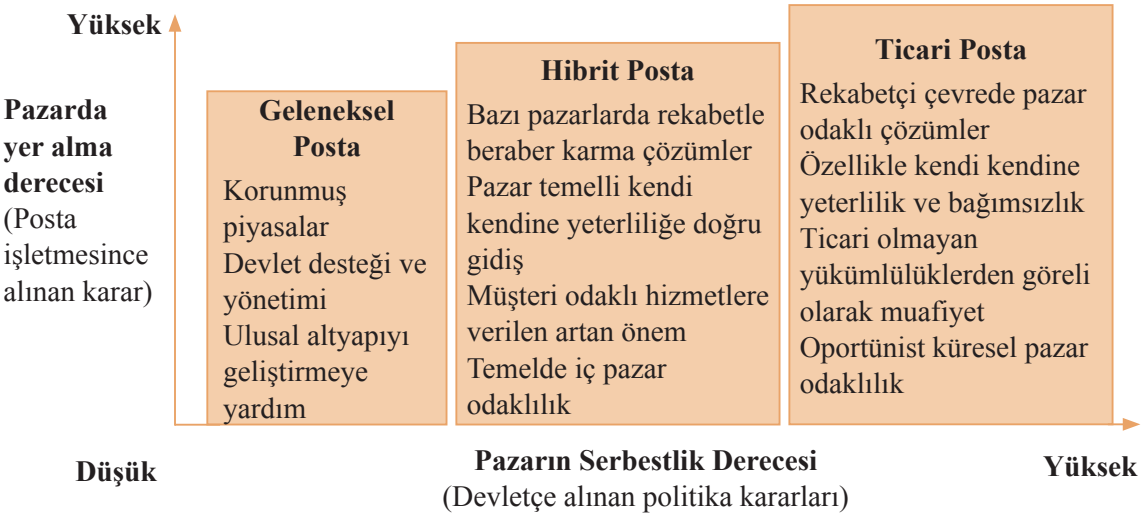
	Geleneksel	Hibrit	Ticari
Yıkıcı	xxx	xxxxxxxxxxx	xx
Dönüşümcü	xxxxxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxx	xxxx
Aşamalı	xxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxxx	xx

Not: x ulusal posta işletmecilerinin konumunu temsil eder.

Kaynak: UPU, 2006

Birçok posta işletmesi UPU'nun geleneksel posta hizmetlerine ihtiyaç duymakla beraber daha hızlı bir değişime cevap verme ihtiyacını duyacaktır. Çok azı neredeyse veya tamamen ticarileştirilecek; ancak birçoğu önce hibrit posta aşamasını gerçekleştirmiş olacaktır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki posta işletmecileri, hükümetlerinin aşamalı değişim senaryosuna uyduğunu görmektedirler. Gelişmiş ülkelerdeki posta işletmecilerinin ise ılımlı veya alt üst edici değişimle karşılaşma olasılıkları vardır ve hibrit posta veya ticari posta seçenekleri arasında seçim yapabilirler. Bu seçenekler tamamen birbirinden ayrık değildir ve geleneksel strateji ile hibrit strateji arasında önemli miktarda örtüşme olabilir. Bir ülkenin ilk önce hibrit posta aşamasından geçmeden geleneksel stratejiden ticari stratejiye atlaması zordur, fakat imkansız değildir.

Şekil 10: Kamu Politikası Seçimleri ve İşletme Kararları



Üç temel piyasa çeşidi de – Geleneksel, Hibrit ve Ticari- farklı iş modellerine sahiptir. Bunlar arasındaki farklılıklarının anlaşılması, posta işletmecileri arasındaki ihtiyaç ve öncelik farklılıklarını anlaşılmasını sağlayacaktır.

Geleneksel model: İç pazara odaklanmış, hükümet tarafından belirlenen hizmetleri sunan, kamu hizmeti perspektifine sahip, yüksek düzey yöneticiler genellikle siyasi kesimden atanan ve teknik kadronun odaklandığı alan genellikle hizmet kalitesini iyileştirmek ve işletme maliyetlerini azaltacak temel posta teknolojilerinin uygulanması olan bir model olarak tanımlanır.

Geleneksel posta işletmesinin, dönüşüm senaryosunda karşılaşacağı en önemli güçlük, posta altyapısının az gelişmiş olması ve postayı geliştirmek için ayrılan yatırım kaynağının kısıtlı olmasıdır. Sabit gelir artışı, özellikle geleneksel posta hizmetinden elde edilen gelirler, küresel rakipler ve teknolojik ikamelerle riske girmektedir.

Bu model, değişimin hızı arttıkça risk altına girmektedir ve hibrit model aşamasına doğru yönelmesi gerekecektir.

Hibrit model: Hibrit postanın avantajı genellikle rekabetin tamamlanmadığı ülkelerde ulusal altyapının bir parçasını oluşturmasıdır. Bu, posta pazarındaki dönüşümle karşılaşan posta işletmelerine oldukça sağlam bir gelir tabanı sağlar.

Yakın gelecekte hibrit posta pazarında birçok değişiklik görülebilir. Artan maliyetler ve azalan gelirler, bazı posta işletmelerinin, hükümet tarafından desteklenerek temel kamu hizmet sağlayan geleneksel posta işletmesi modeline gerilemesine yol açarken, bazılarının ise tamamen ticari piyasada faaliyet göstermeye başlamasına yol açacaktır.

Ticari model: Ticari posta modelinde, köklü piyasa değişimlerine, geleneksel posta hizmetlerinin ötesine geçerek etkin bir şekilde cevap verilir ve bu tam serbestleşme ile sağlanır. Kamu hizmeti yükümlülüğünün devamı için hükümetten bazı imtiyazlar almalarına rağmen bu tür posta işletmeleri, yüksek derecede işletme esnekliğine genellikle kendine yetebilen, kar odaklı işletmelerdir. Yeni ürün ve pazar arayışları içerisindedirler.

Ticari posta işletmeleri, kamu idaresi modelinden ticari iş modeline geçmişlerdir. Kararlarını; kar, hisse başına düşen kazanç ve yatırımın geri dönüş oranı gibi piyasa odaklı kriterler üzerine alırlar. Ticari modelin benimsenmesi, posta işletmelerinin dönüşüme karşı daha esnek, pazardaki değişimlere karşı daha çabuk yanıt verebilen ve yenilikçi bir yapıda olmalarını sağlar.

3.1.3. Posta İşletmelerinin Örgütsel Yapılarındaki Değişmeler

1990'lı yıllara kadar posta işletmeleri, geleneksel kamu kurumları yapısında iken posta hizmetlerinin rekabete açılmaya başlamasıyla beraber gelişmiş ülkelerde birçok posta işletmesi, çoğunlukla yine devletin sahibi olduğu; ancak daha fazla ticari ve operasyonel özerklik içeren şirket yapılarına doğru bir geçiş yapmıştır.

Tablo 9: Avrupa'daki Posta İşletmelerinin Hukuki Statüleri ve Devlet Hissesi Payları[25]

Ülke Adı	Hukuki Statüsü	Devlet Hissesi Payı
ALMANYA	Halka açık limitet şirket	%30,5
AVUSTURYA	Halka açık limitet şirket	%52,83
BELÇİKA	Halka açık limitet şirket	%50 +1 hisse
BULGARİSTAN	Şirketleştirilmiş	%100
ÇEK CUMH.	Devlet teşebbüsü	%100
DANİMARKA	Sınırlı sorumlu şirket	%100
ESTONYA	Halka açık limitet şirket	%100
FRANSA	Limitet şirket	%100
FİNLANDİYA	Halka açık limitet şirket	%100
GÜNEY KIBRIS	Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığının bir parçası	%100
HOLLANDA	Halka açık limitet şirket	%0
İNGİLTERE	Halka açık limitet şirket	%100
İRLANDA	Halka açık limitet şirket	%100
İSPANYA	Halka açık limitet şirket	%100
İSVEÇ	Halka açık limitet şirket	%100
İTALYA	Halka açık limitet şirket	%65
LETONYA	Anonim şirket	%100
LİTVANYA	Anonim şirket	%100
LÜKSEMBURG	Halka açık limitet şirket	%100
MACARİSTAN	Limitet şirket	%100
MALTA	Halka açık limitet şirket	%0
POLONYA	Anonim şirket	%100
PORTEKİZ	Halka açık limitet şirket	%100
ROMANYA	Devlet teşebbüsü	%100
SLOVAKYA	Anonim şirket	%100
SLOVENYA	Limitet şirket	%100
YUNANİSTAN	Limitet şirket	%90
İZLANDA	Sınırlı sorumlu şirket	%100
NORVEÇ	Limitet şirket	%100
İSVİÇRE	Devlet teşebbüsü	%100

Kaynak: Copenhagen Economics, 2010

Ulusal posta işletmelerinin örgütsel yapısı ve hisse sahipliği durumunun, AB Posta Direktiflerinde sözü edilen reformların bir parçası olmamasına rağmen Avrupa'da posta

[25] "Main developments in the postal sector (2008-2010) Final Report", Copenhagen Economics, 29 Kasım 2010

işletmelerinin birçoğu daha etkin ve verimli çalışabilmek için kar odaklı kamu şirketlerine dönüşmüşlerdir.

Dünya Posta Birliği (UPU) üyesi ülkelerden 164 ülkenin posta işletmelerine bakıldığında 158 adedinin kamu kuruluşu ve kamu şirketi statüsünde olduğu görülmektedir. Malezya, Malta, Japonya, Singapur, Hollanda dışında özelleşmiş posta idaresi bulunmamaktadır.[26] Özelleşmiş posta işletmelerinden Arjantin Posta İdaresi ise kısa bir süre önce yeniden devletin eline geçmiştir. İşletmelerin hukuki yapılarındaki bu değişikliğe rağmen AB Üyesi 27 ülke posta idarelerinden Hollanda ve Malta örnekleri dışında 25'inde, devlet posta işletmelerinin hisselerin çoğunun kontrolünü elinde bulundurmaktadır.

Bu istatistiklerden hareketle, posta hizmetleri alanında faaliyet gösteren KİT statüsündeki PTT'nin plan döneminde özelleştirilmesi öngörülmemektedir.

Çetin ve Irmak (2012) da "PTT Genel Müdürlüğü'nün piyasada tesis edilecek olan rekabete hazırlanmasının; bu amaçla, şirketin yönetim kurulunun özerk; ancak, hesap verebilir ve şeffaf bir yapıda oluşturulmasının, performansa dayalı bütçe ve yönetim modelinin kurum içinde tesis edilmesi suretiyle kuruluşun ticari amaç güden bir yapıya kavuşturulmasının ve özetle kuruluşun tam anlamıyla özel hukuk hükümlerine tabi olarak faaliyet gösterecek şekilde yapılandırılmasının kritik önem taşıdığını; ancak, Kuruluşun bahse konu reformu gerçekleştirebilmesi için kamu sermayeli şirketlerle ilgili yasal çerçevenin de bir an önce bu köklü değişikliklere izin verir bir yapıya kavuşturulması gerektiğini" belirtmişlerdir.

Yazarlara göre "PTT'nin bu süreçte özelleştirme uygulamalarından ziyade taşeron firma çalıştırma, hizmet alımı, kamu özel işbirliği ve yatırım ortaklıkları kurmak gibi uygun stratejilerden mümkün olduğunca faydalanmasının evrensel posta hizmetlerinin uzun dönemde sürdürülebilirliğini sağlamak, verimliliği artırmak ve kamunun üzerindeki mali yükü azaltmak adına önemli etkileri olacaktır".

3.2. Avrupa Birliği'ndeki Gelişmeler ve Posta Sektörünün Düzenlenmesi

Posta sektörünün düzenlenmesinin amacı; ulusal ekonomik ve sosyal hedeflere uygun bir pazar modeli kurmak ve kurulan bu modelle uyumluluğu yönetmek ve denetlemektir. Posta reformunun temeli ise, ülkemizde de çalışmaları sürdürülmekte olan posta sektörü için düzenleyici bir çerçeve oluşturulması ve yürürlüğe konmasıdır. Sonraki aşamada kurulacak düzenleyici otorite, devam eden reformları uygulayacak ve sağlamlaştıracaktır. Sektörü bütünüyle düzenleyecek, denetleyecek ve gerektiğinde idari yaptırımlarda bulunacak bir yapı kurulması gereklidir. Bu açıdan, Türkiye'de posta sektörü için bütünsel bir yasal çerçeve oluşturmak amaçlı sürdürülen çalışmaların bir an önce sonuçlanması ülkemiz için kritik önemdedir.

Posta reform programının başarıya ulaşması için mevcut çok sayıda paydaşların sorunlarını ve ihtiyaçlarını dikkate almak, sektörün ekonomik ve sosyal boyutunu çok iyi

[26] Almanya Posta İdaresi'nin %30,5'luk hissesi devletin sahip olduğu bir finansal kurum olan KfW Holding'in elindedir.

analiz etmek gereklidir. Pazarın serbestleşmesi ve düzenleme, güncel posta reformunun iki ayağıdır. Sektöre yeni giren işletmecilerin önünü de açan sektör reformu, sistemin bütünlüğünü, müşterilerin ve kamunun çıkarlarını sağlamalıdır. Bununla birlikte serbestleşme, kesinlikle kurallar ve düzenlemeler olmaması demek değildir; ancak bunları posta sektörünün yeni biçimine uydurmaktır.

3.2.1. AB Posta Sektöründe Tam Serbestleşme ve Düzenleme Prensipleri

Geride bıraktığımız son on yılda, AB üye ülkeleri kendi ekonomilerinde önemli sektörleri serbestleştirmişledir. Devlet tekelleri kaldırılmış ve bu sektörlerde daha sağlıklı rekabet koşulları ortaya çıkmıştır. Serbestleşmeye aynı zamanda, şebekelerin yönetimi, evrensel hizmet yükümlüsü firma ile pazara yeni girenler arasındaki ilişkiler ve bu sektörlerin ulusal otoriteler tarafından düzenlenmesi ile ilgili olarak teknik standartlara önemli ölçüde uyum eşlik etmiştir. AB kuralları genişledikçe ve rekabet yoğunlaştıkça, sektöre özel düzenlemenin ne ölçüde olması gerektiği, rekabet kurallarının nasıl ve ne zaman sektör düzenlemesinin yerini alması gerektiği tartışılmaya başlanmıştır. Dahası, serbestleşmeden ve düzenleyici çerçevelerin kurulmasından sonra devlete daha az, AB'ye daha çok iş düşecek gibi görünmektedir; ancak serbestleşme ve düzenleme büyük ölçüde AB Direktifleriyle sağlandığına göre devletin bu anlamda her zaman çok önemli bir görevi bulunmaktadır: Direktif hükümlerini yeterli bir şekilde uygulamak. [27]

Posta sektörü, politik ve ekonomik çevrelerin etkilerinden bağımsız olarak düzenlemelidir. Posta sektörü için düzenleme prensipleri, Avrupa Topluluğu Antlaşması hükümleri (hizmetlerin serbest dolaşımı, sübvansiyon, rekabet kuralları), Avrupa Birliği genel politika öncelikleri ve sektörle ilgili Direktiflerin bileşiminden ortaya çıkmıştır. Bu prensiplerin anahtar özellikleri şu şekildedir:

1) Spesifik amaç: Düzenlemenin hedefleri açık ve tam olarak belirlenmelidir.

2) Politik tutarlılık: Düzenlemenin hedefleri daha geniş ve yüksek düzeyde önemli olan ekonomik, hukuki ve sosyal hedeflerle tutarlı ve onların destekleyicisi olmalıdır.

3) Gereklilik ve ölçülülük: Düzenleme ticari pazar kurallarından mümkün olan en az sapmayı içermeli ve sektör için konulan politika hedeflerine ulaşılmasında katkıda bulunmalıdır.

4) Pazarın şeffaflığı: Düzenleme söz konusu sektörün işletme ve yönetimini, işletmecilerin ekonomik ve ticari haklarıyla uyumlu olacak şekilde en yüksek düzeyde kolaylaştıran şeffaflığı teşvik etmelidir.

5) Adaletli yönetim: Düzenleyicinin yönetimi adil, tarafsız, eşitlikçi, ayrım yapmayan, bilgilendirici, gerekçelendirici ve ilgili paydaşların kar ve zararlarına karşı eşit konumda olmalıdır.

---

[27] Phedon Nicolaides, "Regulation of Liberalised Markets: A New Role for the State? (or How to Induce Competition Among Regulators)", Regulation through Agencies in the EU, Ed. by. Damien Geradin, Rodolphe Munoz, Nicolas Petit, UK, 2005, p.23

6) Yeterlilik: Düzenleme, ortaya çıkan sorunları çözümleye yeterli ve ilgili paydaşlara mümkün olduğunca yakın devlet organlarınca yürütülmelidir.

7) Hukuki netlik: Düzenleme tedbirleri mümkün olduğunca açık, basit ve istikrarlı olmalıdır.

Bu yedi prensibin kapsamlı uygulaması, hem ekonomik hem idari anlamda kullanıcıları korumakta, şeffaf bir düzenleme sağlamaktadır. [28]

AB, diğer altyapı endüstrilerinde olduğu gibi posta sektörü reformunda da öncü olmuştur. AB posta pazarının serbestleşmesi sürecine ilişkin hukuki ve düzenleyici çerçeve, 1992 yılında posta hizmetleri için tek pazarın geliştirilmesi konusunda Yeşil Kitap (Green Paper) (COM/91/476) ile oluşturulmaya başlanmıştır. Sözü edilen Kitapta; evrensel posta hizmetlerine, herkesin karşılanabilir bir ücret ve iyi bir hizmet kalitesiyle ulaşabilmesi için gerekli alt yapının oluşturulması, ulusal idarelere bazı istisnai haklar veren posta tekeli kısıtlamalarının her üye tarafından uygulanması, ekspres, reklam amaçlı gönderiler ile doğrudan posta ve yurtdışı gönderilerin tekel alanı dışına çıkarılması ile düzenleme ve işletme fonksiyonlarının birbirinden ayrılması gibi posta hizmetlerini serbestleşmeye yönlendiren köklü radikal kararlara yer verilmiştir ve gelecekteki düzenlemeler hakkında önemli bir tartışma başlamıştır.

3.2.1.1. Evrensel Posta Hizmeti ve Finansmanı

97/67/EC, 2002/39/EC ve 2008/6/EC sayılı AB Posta Direktiflerinde posta tekelinin rasyoneli evrensel posta hizmetinin sürdürülebilmesi için bir kaynak sağlanmasıdır. Evrensel Hizmet kavramına ilişkin olarak;

• Posta hizmetlerinin tüm kullanıcılar tarafından katlanılabilir ücretlerle ülkenin her yerinde belirlenen kalitede sürekli olarak verilmesi ve bu amaçla kullanıcı ihtiyaçlarını dikkate alarak temas ve kabul noktalarının arttırılması,

• Evrensel hizmet sağlayıcısı veya sağlayıcıları tarafından her iş gününde ve haftada 5 günden az olmamak kaydıyla ulusal düzenleyici otoriteler tarafından istisna tutulan coğrafi koşullar veya şartlar haricinde gönderilerin en az bir kez toplanması ve ulusal düzenleyici otorite tarafından belirlenen belli şartlar çerçevesinde her özel veya tüzel kişinin konutunda veya istisna olarak uygun yerlerde bir kez teslim edilmesi,

• Evrensel hizmet kapsamında; 2 kg.'a kadar olan posta gönderileri ile 10 kg.'a kadar olan yurt içi ve 20 kg.'a kadar olan yurt dışı posta kolilerinin toplanması, işlenmesi, taşınması ve teslimi ayrıca taahhütlü ve değer konulmuş gönderilere ilişkin hizmetlerin sağlanması,

---

[28] James I. Campbell Jr., Alex Kalevi Dieke, Antonia Niederprüm, Wik Consult Study for the European Commission, "The Evolution of the Regulatory Model for European Postal Services", Temmuz 2005, http://ec.europa.eu/internal_market/post/studies_en.htm

• Evrensel hizmetin; temel isteklere uyumu garantileyecek ve zorlayıcı nedenler haricinde ara verilmeyecek veya durdurulmayacak şekilde hiç bir politik, dini veya ideolojik nedenle ayrım yapılmaksızın sunulması hususlarına yer verilmektedir.

1997 yılında ilk Posta Direktifi 97/67/EC ile 1999 yılında başlamak üzere tekele dair ilk kısıtlama yapılarak 350 gr / kamu tarifesinin 5 katı, 2002 yılında 2002/39/EC sayılı ikinci Posta Direktifi ile 2003 yılında tekele dair ikinci kısıtlamaya gidilerek 100 gr/ kamu tarifesinin 3 katı, 2006 yılında üçüncü kısıtlamayla beraber 50 gr / kamu tarifesinin 2,5 katı olması kabul edilmiştir. 2008 yılında 2008/6/EC sayılı üçüncü AB Posta Direktifi ile karar verildiği üzere; 50 gr.'lık posta tekeli limiti 31.12.2010 tarihinde tamamen kalkmış olmasına karşın bu limit 31.12.2012 tarihine kadar 11 AB Üyesi Ülkede (Çek Cumhuriyeti, Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Romanya ve Slovakya) devam etmiştir. Bu ülkeler geçiş dönemi haklarını kullanmışlardır.

Öte yandan belirlenen bu tekel limitleri; İsveç ve Finlandiya'da hiç uygulanmamış, Estonya'da 2003 yılında, İngiltere'de 2006 yılında, Almanya'da 01.01.2008 tarihinde ve Hollanda'da da 01.08.2008 tarihinden itibaren tamamen kaldırılmıştır.

Avrupa Parlamentosu, posta tekelinin bazı Üye Ülkelerde 2011'de son bulmasını onaylaması, bazılarında ise iki yıl daha sonrasına yani 2013'e ertelenmesi, örneğin Yunanistan gibi zor bir topografyası olduğunu kabul ettiren ülkeler için geçerli olmuştur. Aynı şekilde; Lüksemburg için Konsey ve Parlamento'nun ortak kararı; nüfusu az olan ve sınırlı bir coğrafyası olan bir ülke olduğu için tekelin tamamen kaldırılmasını 2013'e ertelemesidir. 2002/39/EC sayılı Direktifin yürürlüğe girmesinden sonra üye olanlar da 2013'e kadar tam serbestleşmeyi uygulamama seçeneklerini kullanmışlardır.[29] AB'nin bu kararı, tam serbestleşme konusu ile ilgili olarak ülkelerin kendine özgü koşullarının göz önünde bulundurulduğunun göstergesidir.

10. Kalkınma Planı Posta Hizmetleri Özel İhtisas Komisyonu'nun üyeleri AB ülkelerine benzer şekilde ülkemiz posta pazarının da tam serbestleştirilmesi hususunda hemfikirdir. Ancak serbestleşmenin usulü ve takvimi konusunda Komisyon'da iki ayrı görüş ortaya çıkmıştır.

Komisyonun bazı üyeleri ülkemizde özel işletmecilerin de yeterince gelişmiş olduğunu, tekel alanı sıfırlansa dahi evrensel hizmet sunumunda sıkıntı yaşanmayacağını, örnek alınan ve uyum sağlanması amaçlanan AB'de de 2013 yılında tekelin kalkmış olacağını belirterek ve ülkemiz açısından ileriye dönük bir düzenleme yapılması talebiyle serbestleşmenin tek seferde ve hemen yapılması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Bir grup Komisyon üyesi ise PTT'nin rekabete hazırlanması amacıyla ve AB'de de yukarıda anlatıldığı üzere 350 gramdan başlanarak 100 gram, 50 gram ve nihai olarak

[29] European Parliament - News - Press service - Info – "Postal services liberalisation MEPs back market opening by 2011, Free movement of services", 31.01.2008, REF.: 20080130IPR20129, www.europarl.europa.eu

sıfır tekel alanı şeklinde kademeli bir geçiş yapıldığını belirterek ülkemizde de "kontrollü ve kademeli" serbestleştirmenin gerçekleştirilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

Serbestleştirmeyi takiben rekabetçi özel işletmeler için cazip olmayan bu bölümlerinde, evrensel hizmet yükümlüsünün ekonomik nedenlerle evrensel hizmeti kesintiye uğratmaması için, yükümlü işletmeciye ek finansman da gerekli olabilecektir.[30] Posta Direktifleri çerçevesinde evrensel hizmetin finansmanına ilişkin bir diğer husus tekelin sıfırlanmasını takiben bir üye ülkenin, bu Direktif ile öngörülen evrensel hizmet yükümlülüklerinin evrensel hizmet sağlayıcısı için dengesiz bir mali yük oluşturduğunu saptaması durumunda yararlanıcı veya yararlanıcıların bağımsız bir organı tarafından bu amaçla yönetilen bir "telafi fonu" (compensation fund) oluşturulabilmesidir. Bu durumda yetkilerin verilmesi, bu fona yapılabilecek mali katkı yükümlülüğüne tabi kılınabilir. Telafi fonu genel bütçeden kamu kaynakları ile de oluşturulabilir. Üye Ülke telafi fonunun kurulması ve mali katkı düzeninin belirlenmesi sırasında şeffaflık, tarafsızlık ve orantılılık ilkelerine uyulmasını sağlamalıdır. Sadece evrensel hizmet kapsamına giren hizmetler bu yolla finanse edilebilir. Bunun nedeni ise; evrensel hizmet yükümlülüğünün adil olmayan finansal bir yük olması, sektörde faaliyet gösteren diğer işletmecilerin ise ülkenin her yerine eşit koşullarda hizmet götürmeyip daha çok kar edebilecekleri alanlara yönelmeleridir. Evrensel hizmet sağlayıcısının ise böyle bir seçeneği olmayıp, ülkenin ulaşılması en güç, nüfus yoğunluğunun en az olduğu noktalarına zarar etse de hizmet götürmek zorunda olduğu bir gerçektir. Zaten evrensel hizmet sağlayıcısına tam serbestleşmeden daha önce tekel hakkı tanınmış olmasının amacı da budur.

3.2.1.2. Posta Direktiflerindeki Diğer Düzenlemeler ve Ulusal Düzenleyici Otorite

Evrensel hizmet yükünün tazmini ile de bağlantılı diğer bir önemli konu olan Tarife İlkeleri ve Hesapların Şeffaflığı (Tariff principles and transparency of accounts) ilişkili olarak; Üye Ülkelerin, evrensel hizmet koşulunun parçası olarak her bir hizmet tarifesinin belirlenmiş ilkelere uygun olması için gerekli önlemleri alması zorunlu tutulmuştur. Bu ilkeler;

- Ücretler makul ve tüm kullanıcıların sunulan hizmetlerden yararlanabileceği şekilde olmalıdır.

- Ücretler maliyete dayanmalıdır. Üye Ülkeler, yurt çapında tek bir tarifenin uygulanması kararını verebilirler.

- Tek bir tarifenin uygulanması evrensel hizmet sağlayıcılarının müşteriler ile ücretler konusunda anlaşma yapma hakkını dışlamaz.

- Tarifeler şeffaf ve ayırım gözetmeyecek şekilde olmalıdır.

[30] "Report from The Commission to the Council and The European Parliament, Prospective study on the impact on universal service of the full accomplishment of the postal internal market in 2009", COM/2006/596 final, 18.10.2006, (Çevrimiçi) http://ec.europa.eu/internal_market/post/legislation_en.htm

Tekel dönemine ilişkin olarak, evrensel hizmet sağlayıcıları en azından tekel kapsamındaki ve tekel dışı hizmetlerin her biri için ayrı hesap tutmalıdırlar. Tekel dışı hizmetlere ilişkin hesaplar evrensel hizmetlerin parçası olanlar ve olmayanlar olarak açıkça ayrılmalıdır. Bu iç hesaplaşma sistemi, tarafsız olarak doğrulanabilen analitik hesaplama prensiplerinin tutarlı uygulamasına dayanmalıdır. Bu tür bir hesaplaşma sisteminin nasıl uygulanması gerektiği de 97/67/EC sayılı Direktifte belirtilmiştir. Değişik tekel hizmetleri ve tekel olmayan hizmetler için ayrı hesaplar olması, farklı hizmetlerin gerçek maliyetlerinin açıkça bildirilmesi ve tekel sektöründen tekel dışı sektöre yapılan yardımların, rekabet koşullarını olumsuz etkilememesi için zorunlu tutulmuştur. 2012 yılı sonunda tekelin tamamen kaldırılması ile beraber bahse konu hükümler geçersiz hale gelmiştir. Bununla birlikte; bütün evrensel hizmet sağlayıcılarının mali hesapları, bağımsız bir hesap denetçisinin denetimine sunulur ve ticari işletmelere uygulanan ilgili Topluluk mevzuatına ve ulusal mevzuata göre yayımlanır.

97/67/EC sayılı Direktifte Hizmet Kalitesi (Quality of services) ile ilgili öngörülen minimum gereklilikler belirtilmiştir. Bu standartlar, yurtiçi hizmetler için üye ülkeler tarafından bizzat, Topluluk içi yurtdışı hizmetler için Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından teknik ilerleme veya piyasadaki gelişmelere göre belirlenecektir. Direktifte Topluluk içi yurtdışı hizmetler için belirlenmiş kalite standardı; mektubun postaya verildiği tarihten itibaren Gün+3 iş günü içerisinde % 85'inin ve Gün+5 iş günü içerisinde % 97'sinin alıcılarına teslim edilmesi olarak belirlenmiştir. .

AB Posta Mevzuatının en önemli hususlarından biri posta sektörü için, posta işletmecilerinden hukuki olarak ayrı ve işlevsel olarak bağımsız en az bir Ulusal Düzenleyici Otorite (National Regulatory Authority) kurulması konusudur. Bu otorite, sektörün düzenlenmesinden ve faaliyet gösteren hizmet sağlayıcılarının yükümlülüklere uyup uyulmadıklarının kontrol edilmesinden sorumludur.

2008/6/EC sayılı son Direktifte; düzenleme ve işletme fonksiyonlarının birbirinden ayrılması ilkesi gereğince posta düzenleyici kurulunun yapısal olarak bağımsız olması, Kurulunun kararlarında tarafsız olması vurgulanmıştır. Bağımsızlığın diğer koşulları olarak;

- Posta düzenleyici kurulunun başında ayrı bir yönetim kurulu bulunması,

- Kurul Başkanının evrensel hizmet sağlayıcısından tamamen bağımsız olarak atanması,

- Kurul Başkanının görev süresi dolmadan görevi kötüye kullanma veya yetersizlik dışındaki sebeplerle görevine son verilememesi,

- Kurul Başkanı için konan koşullar ve başka kurumlarda çalışma yasağı,

- Kurulun posta ile ilgili Bakanlıktan ayrı bir bütçesinin olması gösterilmiştir.[31]

[31] Role of Regulators in a More Competitive Postal Market, Wik Consult, Eylül 2009, sf: 271

Bunun dışında; 27 AB Üye Ülkesinden 23'ünde posta ve telekomünikasyon aynı düzenleme kurulu kapsamındadır.

- Bunlardan 4'ünde (Almanya, Estonya, Lüksemburg ve Letonya) aynı zamanda elektrik, 2'sinde (Almanya ve Lüksemburg) aynı zamanda gaz, 3'ünde (Almanya, Estonya ve Letonya) aynı zamanda demiryolu, 1'inde (Danimarka) aynı zamanda yol güvenliği bulunmaktadır.

- 18 ülkede sorumlu Bakanlık olarak Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı vardır.

- 9 ülkede (Almanya, Belçika, Çek. Cum., Fransa, Hollanda, İngiltere, İtalya, Polonya, Slovenya) diğer Bakanlıklara (Ekonomi, Ticaret, Sanayi, Çalışma Bk. gibi) bağlıdır.

- 1 tanesinde (İtalya) bu görev Ekonomik Kalkınma Bakanlığı içinde Posta Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü şeklinde yürütülmektedir, Kurul AB tarafından tamamen bağımsız kabul edilmemekte ve eleştirilmektedir.

- İspanya'da bu görev daha önce Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülmekte iken Temmuz 2010'da Posta Sektörü Ulusal Komisyonu kurulmuştur.

- Fransa Düzenleyici Kurulu olan Elektronik Haberleşme ve Posta Düzenleyici Otoritesi (ARCEP) en iyi uygulama örneklerinden biri olarak değerlendirilmektedir.

Tablo 10: AB Üyesi Ülkelerde Posta Düzenleyici Kurulları [32]

ÜLKE ADI	KURULUN ADI	SORUMLU BAKANLIK	DÜZENLEME YAPTIĞI SEKTÖR	KURULUŞ TARİHİ	PERSONEL SAYISI
ALMANYA	Federal Network Ajansı (BNetzA)	Ekonomi ve Teknoloji Federal Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon, Enerji, Gaz, Demiryolu	1998	35
AVUSTURYA	Radyo ve Telekomünikasyon Düzenleme Kurulu (RTR)	Ulaştırma, Yenilik ve Teknoloji Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	1999	4
BELÇİKA	Belçika Posta ve Telekomünikasyon Hizmetleri Enstitüsü (BIPT)	İktisadi Teşebbüsler Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	1991	10
BULGARİSTAN	Haberleşme Düzenleme Komisyonu (CRC)	Enformasyon Teknolojileri ve Haberleşme Kurumu	Posta ve Telekomünikasyon	2002	10
ÇEK CUMH.	Çek Telekomünikasyon Ofisi (CTU)	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	2005	5
DANİMARKA	Yol Güvenliği ve Ulaştırma Ajansı, Posta Düzenleme Departmanı	Ulaştırma Bakanlığı	Posta ve yol güvenliği	1995	4
ESTONYA	Estonya Rekabet Kurulu	Ekonomik İşler ve Haberleşme Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon, Enerji, Gaz, Demiryolu	2002	2
FRANSA	Elektronik Haberleşme ve Posta Düzenleyici Otoritesi (ARCEP)	Ekonomi, Sanayi ve Çalışma Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	2005	14
FİNLANDİYA	Finlandiya Haberleşme Düzenleyici Otoritesi (FICORA)	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon ve diğer	1994	9
GÜNEY KIBRIS	Telekomünikasyon ve Posta Mevzuatı Komisyonu	Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	2002	4
HOLLANDA	Posta ve Telekomünikasyon Bağımsız Düzenleyici Otoritesi (OPTA)	Ekonomi Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	1997	5
İNGİLTERE	Haberleşme Düzenleyici Otoritesi (OFCOM)	Ticaret ve Sanayi Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon (1 Ekim 2011'de yeniden yapılandırılmıştır.)	2000	735

[32] Main developments in the postal sector (2008-2010) Final Report, Copenhagen Economics, 29 Kasım 2010
Role of Regulators in a More Competitive Postal Market, Wik Consult, Eylül 2009
OFCOMM, Independent regulator and competition authority for the UK communications industries, http://www.ofcom.org.uk

Tablo 10: AB Üyesi Ülkelerde Posta Düzenleyici Kurulları (devam)

İRLANDA	Haberleşme Düzenleme Komisyonu (ComReg)	Haberleşme, Denizcilik ve Doğal Kaynaklar Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon ve diğer	2002	8
İSPANYA	Posta Sektörü Ulusal Komisyonu (CNSP)	Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı	Posta	2010	39 (Bakanlık) 5 (posta)
İSVEÇ	Posta ve Telekomünikasyon Ulusal Ajansı (PTS)	Sanayi, Çalışma ve Haberleşme Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	1994	9
İTALYA	Posta Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü	Ekonomik Kalkınma Bakanlığı	Posta	1999	47
LETONYA	Kamu Hizmetleri Komisyonu (PUC)	Ulaştırma Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon, Enerji ve Demiryolu	2001	6
LİTVANYA	Haberleşme Düzenleyici Otoritesi (RRT)	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	2002	8
LÜKSEMBURG	Lüksemburg Düzenleme Enstitüsü (ILR)	Haberleşme Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon, Enerji, Gaz ve diğer	2000	2
MACARİSTAN	Ulusal Haberleşme Otoritesi (NHH)	Ulaştırma, Telekomünikasyon ve Enerji Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon ve diğer	1990	6
MALTA	Malta Haberleşme Otoritesi (MCA)	Altyapı, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon ve diğer	2003	3
POLONYA	Elektronik Haberleşme Ofisi (UKE)	Altyapı Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	2002	13
PORTEKİZ	Ulusal Haberleşme Otoritesi (ANACOM)	Bayındırlık, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	1981	20
ROMANYA	Haberleşme Yönetim ve Düzenleme Ulusal Otoritesi (ANCOM)	Haberleşme ve Bilgi Teknolojileri Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	2002	30
SLOVAKYA	Posta Düzenleme Ofisi	Ulaştırma, Posta ve Telekomünikasyon Bakanlığı	Posta	2002	11
SLOVENYA	Posta ve Elektronik Haberleşme Ajansı (APEK)	Ekonomi Bakanlığı	Posta, Telekomünikasyon ve diğer	2002	4
YUNANİSTAN	Telekomünikasyon ve Posta Komisyonu (EETT)	Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı	Posta ve Telekomünikasyon	1998	12

3.3. Türkiye'deki Dinamikler ve Dünyadaki Eğilimlerin Muhtemel Yansımaları

Tüm dünyada mektup postası pazarında yaşanan daralmayla beraber, kargo ve lojistik sektörünün önemi artmaktadır. Ayrıca, bilişim, teknoloji ve taşımacılık sektörlerinde yaşanan gelişmeler posta sektörünü olumlu yönde etkilemektedir.

Dünyadaki eğilimlere paralel şekilde ülkemizde de posta sektöründe önde gelen kargo işletmeleri ve PTT tarafından işleme merkezlerinde ve işyerlerinde kullanılan otomasyon ve bilişim teknolojileri posta ve kargo/lojistik sektörlerinde etkinlik ve verimliliği artırıcı başlıca uygulamalardır.

Türkiye'de posta sektörünün temel aktörü olan PTT de posta hizmetlerinin yanında kargo ve lojistik ile finansal hizmetler sektörlerinde de hizmet sunma yolunu seçmiştir. PTT, sunmuş olduğu hizmet ve ürünler kapsamında özel şirketlerle rekabet etmek zorunluluğu ile kendini yenileme, kaliteli, sürekli ve hızlı hizmet ve ürün sunmak konusunda çalışmalar yapmaktadır.

Kamu idaresi PTT yeni alanlarda hizmet sunmanın yanısıra, mevcut faaliyet alanları içerisinde bulunan hizmetlerinde iyileştirmeler yapmak suretiyle mektup pazarında yaşanan daralmanın düzeltilerek düşüşlerin önüne geçilebileceğini düşünmektedir. PTT bilişim sektöründe yaşanan gelişmelerden faydalanarak KEP (Kayıtlı Elektronik Posta), E-Tebligat, Birleşik Posta (Hybrid Mail) Sistemleri, e-yazışma vb. projeleri gerçekleştirmiş ve otomatik mektup ve kargo ayrım sistemleri ile akıllı konveyör sistemleri gibi altyapılarla operasyonel etkinliği ve verimliliği artırma yoluna gitmiştir.

Diğer taraftan dünyada posta idarelerinin hizmet alanlarını çeşitlendirme ve finansal hizmetlere giderek daha fazla yer verme trendine uygun olarak, PTT de 2004 yılında itibaren PTTBank adı altında yenilenen konseptiyle finansal hizmetlerine başlamıştır. Rekabetin yoğun olarak yaşandığı finansal hizmetler sektöründe verimliliği arttırıcı elektronik sistemlerin daha fazla uygulamaya konulması suretiyle PTT tarafından yurt içi/yurt dışı online havale, Posta Çeki Hesapları, ATM ve benzeri sistemler, tüm ATM ve POS cihazlarında kullanılabilen Maestro logolu Pttkart ve Ptt Kredili Hesap, otomatik ödeme ile tahsilat vb. uygulamalar ile internet bankacılığı (İnteraktif Posta Çeki) gibi hizmetler sunulmaktadır.

Türkiye'de bulunan özel sektör kargo/kurye işletmelerinin 1980 yılından itibaren süregelen yapılanmaları ve gelişmeleri PTT ile birlikte dünya standartlarının çok üzerinde bir gelişme göstermiştir. Özel sektör kargo/kurye işletmelerinin tüm yurt sathında bulunan yaklaşık 10 bin hizmet noktasına ilave olarak mobil hizmet noktaları ile en uç noktalara kadar erişim rahatlıkla sağlanmaktadır. Bu hizmet sunumu içerisinde teknolojinin de en üst seviyede kullanıldığı dikkate alındığında dünyanın farklı bölgelerinden yola çıkan bir ürün en geç kırk sekiz saatlik bir zaman diliminde nihai tüketicisine ulaşmaktadır.

Son yıllarda kargo, kurye ve lojistik hizmeti veren şirketler insan kaynağını geliştirmeye, teknoloji alt yapısını güçlendirmeye, imajını yenilemeye hız ve güven artırıcı yeni hizmetler sunmaya önemli kaynak ayırmaya başlamıştır. Bu açılım, rekabetçi bir ortamın katkısı ile hızla gelişmiş ve tüketiciye kaliteli hizmet olarak yansımıştır. Sektörde yer alan

firmalar taşımacılığın her alanında dünya ile rekabet edecek kapasiteye ulaşarak hizmetlerini daha da ileriye taşıyarak yabancı ülkelerde şirket alarak faaliyet göstermektedir.

Bundan sonra yapılması gereken, değişen küresel rekabet koşulları içinde sektörde zaman ve işgücü tasarrufu kazandıracak otomasyon teknolojilerinin yaygınlaştırılması, bu teknolojik alt yapıyı destekleyecek nitelikli personel imkanlarının oluşturulması, teknolojinin merkezine insan koyarak, nitelikli işgücü ve hizmete esas üretim yaklaşımına yönelik eğitim faaliyetleriyle, çalışanların motivasyonunun teknoloji ve gelişmeye paralel olarak ivme kazandırılmasıdır.

3.3.1. Serbestleşmenin Evrensel Hizmet Üzerinde Potansiyel Etkileri

Ülkemizde serbestleştirilmiş bir posta pazarının, evrensel hizmetin sağlanması üzerinde olumlu etkilerinin olması beklenmektedir. Posta hizmetlerine erişim konusunda bir değişim olmayacağı öngörülmekle beraber artan rekabetin hizmet kalitesini önemli ölçüde arttırması beklenmektedir. Ancak; piyasadaki rekabetin nispeten daha az olduğu ve daha az sayıda işletmeci için cazip olan piyasa segmentlerinde, evrensel hizmette aksama olmaması için düzenleme ve denetime daha çok ihtiyaç duyulacaktır. Piyasanın, rekabetçi özel işletmeler için cazip olmayan bu bölümlerinde, evrensel hizmet yükümlüsünün ekonomik nedenlerle evrensel hizmeti kesintiye uğratmaması için, yükümlü işletmeciye ek finansman da gerekli olabilecektir. Bu alandaki düzenleme, sadece serbest piyasa koşullarına bırakılamayacak kadar önem taşımaktadır.

Evrensel hizmet ülkenin coğrafi, sosyal, kültürel, ekonomik, ticari şartları göz önünde bulundurularak üç yılı aşmamak üzere belli aralıklarla düzenleyici otoritenin hizmet sağlayıcılarının da görüşlerini alarak ve uluslararası kurallar / sözleşmelerde belirtilen boyutlar dikkate alınarak tanımlanmalı, sektörün AB Müktesebatı ve kriterlerine uyumu sağlanmalıdır. Kanun düzenlemesi ile kriterler açık ve net olarak tespit edildiği takdirde evrensel hizmet vermeye yeterliliği bulunan özel sektör işletmeleri PTT ile birlikte bu kapsamda görev yapabileceklerdir; en etkin çalışacak ve en az tazmini talep edecek evrensel hizmet sağlayıcı(lar) tüm posta işletmecilerinin katılabileceği bir ihale yoluyla belirlenmelidir.

Bununla birlikte; evrensel hizmet sağlayıcısına bir süreliğine tekel hakkı tanınırsa tekel ve tekel dışı hizmetler arasında çapraz sübvansiyon yöntemi ile evrensel hizmetlerin finansmanını sağlamak kesinlikle uygun değildir. Tekele tabi hizmetlerden sağlanan gelirlerden tekel dışındaki rekabete açık alanda verilen evrensel hizmetlere yapılacak mali destek demek olan çapraz sübvansiyon engellenmelidir. Bu amaçla AB Posta Mevzuatına göre; tekel hizmetleri ve tekele tabi olmayan hizmetler için mutlaka ayrı hesaplar tutulmalı, farklı hizmetlerin gerçek maliyetlerinin açıklığı sağlanmalıdır. Bu, rekabet koşullarının olumsuz etkilenmemesi için şarttır.

Rekabetçi piyasa koşulları altında evrensel hizmetin zarar ettiği tespit edilirse evrensel hizmetin finansmanı için bir fon oluşturulabilir. Bağımsız bir kurul tarafından yönetilen bu tip bir telafi fonu (compensation fund), daha önce belirtildiği üzere 2008/6/EC sayılı son AB Posta Direktifinde de yer almaktadır: "Üye Ülkeler, hizmet sunma yetkilerinin verilmesinde bu fona mali katkı yapma veya evrensel hizmet yükümlülüklerine uyma

zorunluluğu getirebilirler ve evrensel hizmet yükümlülükleri bu yolla finanse edilebilir. Üye Ülkeler, telafi fonunun kurulması ve mali katkı düzeyinin belirlenmesi sırasında şeffaflık, ayrım yapmama ve oransallık ilkelerine uyulmasını sağlamalıdır."

Evrensel hizmetin maliyetini karşılamak için Üye Ülkeler, posta hizmeti veren hizmet sağlayıcılarından toplanacak vergilerle evrensel hizmet fonu kurmaya yetkilidirler. İlke olarak, posta hizmeti ve coğrafi alana göre değişebilmekle beraber vergiler, evrensel hizmet sağlayıcısının zarar eden hizmetleri için kendi bünyesinde yaptığı çapraz sübvansiyona yakın olmalıdır. Bu vergi sistemi, tekel döneminde mevcut görünmez iç çapraz sübvansiyonu NRA (Ulusal Düzenleyici Otorite) tarafından yönetilen şeffaf dış sübvansiyonla değiştirmelidir. [33]

Çetin ve Irmak (2012) evrensel hizmetin ek maliyetinin genel vergilerden karşılanmasını, vergi tabanının genişlemesi ve sektör dışından aktarılacak kaynağın hizmetlerin fiyatlandırılmasını etkilememesi sebebiyle tüketicilerin refahı üzerinde diğer yöntemlerle karşılaştırıldığında daha az bozucu etki yaratacak olması ve kolay yönetilebilecek bir mekanizma olarak görülmesi nedeniyle uygun bir yöntem olarak değerlendirmektedirler. Ancak yazarlar söz konusu mekanizmanın, zararlarının sübvanse edileceğini bilen yükümlü işletmeciyi etkin çalışarak maliyetlerini düşürme yönünde teşvik etmemesini yöntemin önemli bir dezavantajı olarak görmekte, bu nedenle evrensel hizmet yükümlüsünün belirlenmesi amacıyla ihale yapılması gerektiğini savunmakta ve ihalede teklif gelmediği takdirde PTT'nin yükümlü işletmeci olarak görevlendirilmesini önermektedirler.

Evrensel hizmet sağlayıcısı(ları) dahil sektördeki bütün işletmeler hesaplarını şeffaf ve ayrıntılı olarak Düzenleyici Otoriteye bildirmelidir. Bu hesaplara göre evrensel hizmet sağlayıcılarının çapraz sübvansiyon yapmalarını önlemek için Düzenleyici Otorite tarafından fonlardan şeffaf bir şekilde sübvansiyon sağlanmalıdır.

Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı'nda da evrensel posta hizmetinin net maliyetinin; evrensel posta hizmet yükümlüsü ya da sağlayıcısının, hizmetleri evrensel posta hizmeti kapsamında karşılamadığı zaman ile evrensel posta hizmeti yükümlüsü ya da sağlayıcısı olarak karşıladığı zamanki net maliyetleri arasındaki fark esas alınarak hesaplanacağı, ancak, evrensel posta hizmetinin net maliyetinin hesaplanmasında, hizmet sağlayıcılarının evrensel posta hizmeti yükümlüsü ya da sağlayıcısı olması dolayısıyla elde edeceği diğer gelirler de göz önüne alınarak değerlendirme yapılacağı belirtilmiştir.

Diğer taraftan, mektup postası piyasasında serbestleştirmenin başlamasıyla beraber ihtiyaç duyulacak ikincil düzenlemelerin ise Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından yapılması öngörülmüştür.

Düzenleme çok derin kapsamlı düşünülerek gerçekleştirilmesi gereken bir süreçtir. "Haftada beş veya 6 gün teslim, posta işyerlerinin uygunluğu, sayıca ve coğrafi alan olarak yeterliliği, yenilikçi teslim modelleri ve hatta dijital USO (evrensel hizmet yükümlülüğü), geleceğin posta sektörü düzenleyici çerçevesini oluştururken dikkate alınmalıdır".[34]

---

[33] "The Evolution of the Regulatory Model for European Postal Services", Wik Consult Study for the European Commission DG Internal Market, July 2005, p. 115-168

[34] "Postal Plans", Postal Technology International, June 2012, p.16

4. GZFT ANALİZİ VE REKABET GÜCÜ DEĞERLENDİRMESİ

Posta Sektörünün Güçlü Yönleri:

• Doğu ve Batı arasındaki jeostratejik konum,

• Türkiye ekonomisinin Dünyanın 17., AB'nin 5.büyük ekonomisini oluşturması,

• Ekonominin büyüme hızının AB ortalamasının üzerinde olması,

• Büyük ticaret hacmi ve pazar büyüklüğünün artış trendi,

• Türkiye'nin gelişen bir ülke olması sebebiyle yeni iş ve katma değerli hizmet sunmaya elverişli bölgelerin potansiyeli,

• Stratejik konumu nedeniyle geniş bir bölgeye sahip olan Türkiye'nin yabancı yatırımcılar için iyi bir pazar kabul edilmesi ve yabancı sermaye girişi önünde engel bulunmaması,

• İşgücü maliyetlerinin birçok ülkeye göre daha düşük olması,

• Kamu Posta İdaresinin 172 yıllık deneyim ve kurumsal kapasitesi, yaygın işyeri ve dağıtım ağı,

• Özel işletmecilerin de pazarın belirli segmentlerinde önemli bir kapasiteye ulaşmış olmaları ve bu segmentlerde belirli oranda rekabetin tesis edilmiş olması,

• Sektördeki firmaların hızlı değişime ayak uydurabilecek bir yapıda ve yönetsel yetkinlikte olması,

• Dünyada meydana gelen serbestleşme hareketlerine olan olumlu yaklaşım,

• Sektörün büyük bir bölümünde pazara girişte hukuki engellerin dışında doğal başka bir engelin bulunmaması,

• Genç nüfusun varlığı,

• Pazarın özellikle koli segmentindeki posta hacminin gelişen ticaret ile birlikte artması,

• Bilgi teknolojilerinin hizmet sunumuna kolaylıkla adapte edilebilmesi,

• Uluslararası ticaret ve e-ticaretin gelişmesinin kargo-lojistik hizmetlerine olumlu katkısı.

Posta Sektörünün Zayıf Yönleri:

• Posta tekelinin devam ediyor olması,

• Posta sektöründe serbestleşmeyi ve rekabet ortamında hizmet sunumunu sağlayacak bir yasal düzenlemenin henüz yapılmamış olması,

• Mevcut Posta Kanunundaki yetersizlikler ile sektörün belli segmentlerinde hizmet veren özel işletmecilerin 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında değerlendirilmesi ve sektörün bütüncül bir şekilde ele alınamaması,

• Devletin düzenleme ve işletme fonksiyonlarının ayrı olmaması; PTT'nin sektörde hem düzenleyici hem işletmeci olarak faaliyet göstermesi,

• Posta Kanununda posta tekelinin nitel ifadelerle tanımlanması ve bunun sektörde denetim ve hukuki sorunlara neden olması,

• Kamu posta idaresinin piyasada yeteri kadar esnek hareket edememesi,

• Evrensel posta hizmeti tanım, kapsam ve kalite standartlarının mevcut mevzuatta yer almaması,

• Hizmet kalitesi standartlarının ve denetiminin bulunmaması,

• Sektördeki yetersiz ve yetkisiz işletmecilerin engellenememesi,

• Rekabetin henüz istenen seviyeye çekilememesi,

• Fiyat odaklı rekabetin, kargo-kurye dağıtım sektörü firmalarını olumsuz etkilemesi,

• Posta gönderilerinin taşınmasında ağırlıklı olarak karayoluna yönelinmesi ve diğer ulaştırma modlarının yeterince kullanılmaması,

• Sektörde kalifiye eleman yetersizliği,

• Türkiye'de adres standartlarının oturmamış olması ve yüksek yoğunluklu adres değişikliği,

• Ekonomik faaliyetlerin ve nüfusun dengesiz coğrafi dağılımından kaynaklanan atıl kapasite ve verimsizlik,

• Lojistik üs oluşturmak için işletmeler arası işbirliği olmaması,

• Çevre dostu taşımacılık sistemlerinin kullanımının yaygın olmaması.

Posta Sektöründe Fırsatlar:

• Sektörde yapılacak doğru regülasyon ve sağlanacak tam serbestleşme ile ülke genelinde istihdamın 500 bin seviyelerine yükselecek olması,

• Türkiye dış ticaretinin her yıl bir önceki yıla göre %20 oranında artması (Önümüzdeki birkaç yıl içinde, 250 milyar dolarlık dış ticaret hedefinin 1 trilyon dolara çıkacağı öngörülmektedir.),

• Ülkemizde lojistik hizmetlerin son yıllarda baş döndürücü bir hızla gelişmesi,

• Ülkemizin ana ticaret yollarının kesiştiği özel konumu ve bölgesinde giderek artan ticari ve ekonomik etkinliği ile "lojistik merkez" olma yolunda en güçlü aday olması,

• Türkiye'nin stratejik coğrafi konumunun olumlu etkisi ile ülke sınırlarından transit olarak geçen mal sirkülasyonu ile bu ticaret hacminin getirdiği lojistik gelirlerin bir bölümünün kademeli olarak ülke ekonomisine kazandırılması,

• Son yıllarda kargo, kurye ve lojistik hizmeti veren şirketlerin insan kaynağını geliştirmeye, teknoloji alt yapısını güçlendirmeye, imajını yenilemeye hız ve güven artırıcı yeni hizmetler sunmaya önemli kaynak ayırmaya başlaması,

• Türkiye genelinde nüfus yoğunluğu ve gelişen ekonomik yapı sayesinde gelişen gönderi pazarı,

• Ülkemizde hızla büyüyen ve gelişen e-ticaret pazarı ile kargo sektörünün, e-ticaretin alt grubu olarak görülen sanal mağazacılık alanında yaptıkları büyük yatırımlar,

• Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyeliğine ilişkin müzakerelerin devam etmesi,

• AB normlarında bir Posta Hizmetleri Kanun Tasarısını yasalaştırma çalışmaları ve posta sektörünü bir bütün olarak düzenleyecek bir ulusal düzenleyici otoritenin kurulacak olması,

• Fakülte ve yüksekokullarda lojistik eğitimi veren bölümlerin açılması ve bu bölümlerin sektörün ihtiyacı olan kalifiye elemanı sağlayacak olması,

• Lojistik teknolojilerindeki hızlı gelişim,

• Bilgi teknolojilerinin, lojistik faaliyetlere entegrasyonu,

• Ülkemizin lojistik hizmetler için farklı taşımacılık modlarının kullanımını sağlayan coğrafi konumu,

• Çevre dostu taşımacılığı teşvik edecek yasal düzenlemelerin yapılması.

Posta Sektöründe Tehditler:

• Tekelin sürdürülmesi,

• Posta sektöründe hukuki altyapının düzenlemesinin ve serbestleşmenin henüz gerçekleştirilmemiş olması,

• Mektup postası segmentinin içinde fiziki haberleşme gönderilerinin azalmakta olması,

• Küresel sürdürülebilir rekabet koşulları içinde tüketici istek ve beklentilerinin sürekli değişmesinin göz önüne alınması zorunluluğu,

• Gelişmiş ülkelerle nüfus ve çalışan sayısı açısından karşılaştırıldığında sektörün yetersiz istihdamı,

• Karayolu Taşıma Kanununun sektör için önemli adım olması; ancak uygulamasındaki eksiklikler ve denetimin kararlılıkla takip edilmemesi,

• Piyasadaki gönderi trafiğinin ve pazar paylarının tam olarak ölçülememesi,

• AB'ye üyelik sürecinin uzaması sonucu, elde edilebilecek fırsatların, yapısal fonların ve uzun dönemli politikaların devreye sokulamaması,

• Sürekli artan akaryakıt fiyatlarından sektörün olumsuz yönde etkilenmesi,

• Modlar arası geçişlerin sağlanabileceği altyapıya sahip lojistik merkezlerin bulunmaması.

5. PLAN DÖNEMİ PERSPEKTİFİ

Posta sektöründe temel hedef; evrensel hizmet ilkelerine dayalı, ülke genelinde kaliteli ve sürekli hizmet sunumunu esas alan, tüketici taleplerini dikkate alan, etkin ve rekabetçi bir posta piyasası oluşturularak ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkı sağlanmasıdır.

5.1. 2023 Vizyonu ve Hedefleri

Posta sektörünün 2023 vizyonu; sürdürülebilir büyümeye katkı sağlayacak, etkin, güvenilir ve rekabete dayalı bir posta sektörü oluşturmaktır. Bu vizyon çerçevesinde gerçekleştirilmesi öngörülen önemli hedefler aşağıda açıklanmaktadır.

Hedef 1: Posta Pazarının Serbestleştirilmesi

• Yasal altyapının oluşturulması

• İşletmecilerden bağımsız Ulusal Düzenleyici Otorite'nin Kurulması

• PTT'nin A.Ş. olarak yapılandırılması

Hedef 2: Serbestleştirilen Posta Sektörünün Amaçlanan Rekabetçi Ortama Kavuşturulması

• Sektörel hizmet standartlarının belirlenerek bu standartlara uyulmasının sağlanması

• Haksız rekabeti önleyici tedbirlerin alınması

• Hesapların şeffaflığının ve hizmetlere göre muhasebe ayrımının sağlanması

• Kayıtdışılığın önlenmesi

• Rekabet ihlallerinin caydırıcı nitelikte müeyyidelere bağlanması

Hedef 3: Gönderi Tesliminde Evrensel Standartların Üstüne Çıkılması

• Yurtiçi öncelikli gönderilerin % 90'ının Gün+1 de teslim edilmesi

• Yurtdışı çıkışlı öncelikli gönderilerin % 90'ının Gün+2 de teslim edilmesi

Hedef 4: Uluslararası Rekabet Gücünü Arttıracak Düzenlemelerin Yapılması

• Gümrük işlemlerinin tüm işletmeciler için posta hizmetlerini kolaylaştıracak şekilde bir yönetmelikle düzenlenerek güncellenmesi

• Ulusal hizmet kalite standartlarının ileri rekabetçi piyasalar referans alınarak belirlenmesi ve denetlenmesi, yurtiçi öncelikli gönderilerin % 90'ının Gün+1 de teslim edilmesi

Hedef 5: Ülkemizin Uluslararası Gönderi Alıp Vermede Bir Aktarma Merkezi Haline Gelmesinin Sağlanması

• En az 10 sınır ötesi alıp verme merkezi kurulması

• Lojistik üslerle entegre sistemler kurulması

• Farklı coğrafyalarda konumlanan sanayi kümeleri ve pazarları birbiri ile ilişkilendirecek posta kanallarının geliştirilmesi

Hedef 6: Uluslararası Platformlarda Etkin Temsil ve Tanıtımın Sağlanması, Ülkemiz Posta Sektörünün Dünya ile Entegrasyonunun Artırılması

• En az 10 komşu ülke ile birlikte ve Dünya Posta Birliği (UPU) tarafından tanınan-bölgesel bir birlik kurulması

• Dünya Posta Birliği Kongresinin 2016 yılında Türkiye'de yapılması

• Ulusal ve uluslararası düzeyde sektörün bir bütün olarak temsil edilmesi

Hedef 7: E-Ticaretin Yaygınlaşmasını Hızlandıracak Yeni İş Modellerinin Geliştirilmesi

• Ürün sağlayıcıları ile stratejik işbirliklerinin yapılması

• Depolama, pazarlama, satış, gümrük, dağıtım ve teslim faaliyetlerinin aynı değer zinciri içerisinde ele alınmasını sağlayacak sistemlerin geliştirilmesi

Hedef 8: Sektörel Hasıla Büyüklüğü Bakımından Dünya Sıralamasında İlk 10 Arasında Yer Alınması

Yeni hizmet kanalları ve iş modelleri geliştirilerek

• Kişi başına düşen gönderi sayısının artırılması,

• Elde edilen gelirin en yüksek 10 ülke arasında yer alacak şekilde artırılması

Hedef 9: Posta Sektöründe İstihdamın Artırılması

• Posta sektöründe yaşanacak serbestleşme ile birlikte sektördeki istihdamın her yıl artırarak sektörde çalışan kişi sayısının 500.000 düzeylerine çıkarılması

Hedef 10: Sektöre Nitelikli İnsan Kaynakları Kazandırılması

• Posta sektöründe eğitim veren kurumların kontenjanlarının arttırılması ve başka eğitim kurumlarında bölümler açılması

• Üniversitelerin lojistik eğitimi veren fakülte ve yüksekokulları ile PTT'nin desteklediği posta hizmetleri meslek yüksekokullarıyla iş birliği sağlanması

• Bu bölümlerden mezun olanlara sektörde istihdamda öncelik sağlanması

Hedef 11: Posta Hizmetlerinin Sunumunda Çevreye Duyarlı Politikaların İzlenmesi

• Binalarda enerji ihtiyacının % 90'ının yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanması

• Kullanılan araçların % 70'inin emisyon düzeyini en aza indiren hibrid araçlardan oluşması

• Kullanılan sarf malzemelerinin % 85'inin geri dönüşümlü ürünlerden olması

Hedef 12: Sektörel Ar-Ge Faaliyetlerinin Teşvik Edilmesi

• Üniversitelerle işbirliği yapılarak sektöre yönelik ortak bir Ar-Ge merkezinin kurulması

• İşletmecilerden alınan vergilerin en az %2 sinin Ar-Ge teşviklerine ayrılması

• Dünya çapında sektör paydaşı tedarikçilerin geliştirdiği ve önde gelen işletmelercekullanılan yeni teknolojilerin teşvik edilmesi

• Maliyet azaltıcı, etkinlik ve verimliliği artırıcı yöntemlerin araştırılması

Hedef 13: Sektörde Kullanılan Teknolojilerin Yurtiçinde Üretimi ve İhracı

• Sanayi ile işbirliği yaparak kullanılan araç, gereç, yazılım ve donanımın en az % 50'sinin yurtiçinde üretimi ve ihracı

• Sektör işletmelerine ihracatı destekleyen teşviklerin sağlanması

5.2. Onuncu Plan (2018) Hedefleri

Hedef 1. Posta sektöründe büyüme, hizmet kalitesinin artırılması ve rekabetçi ortamda evrensel hizmetin tüm ülke genelinde belirlenmiş kalitede, erişilebilir fiyatlarla ve sürdürülebilir bir şekilde sunulması sağlanacaktır.

Hedef 1'e Yönelik Temel Amaç ve Politikalar

<u>Politika 1.</u> Posta hizmetleri piyasası serbestleştirilerek piyasada etkin rekabet ortamı sağlanacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Posta Hizmetleri Kanun Tasarısı kanunlaştırılarak piyasa serbestleştirilecek, rekabetin oluşturulması ve sürdürülmesine yönelik yetkilendirme, erişim, tarifeler, muhasebe ayrımı vb. hususlarda düzenlemeler yapılacaktır.[35]

[35] Özel İhtisas Komisyonu'nun üyeleri ülkemiz posta pazarının tam serbestleştirilmesi hususunda hemfikirdir. Ancak serbestleşmenin usulü ve takvimi konusunda Komisyonda iki ayrı görüş ortaya çıkmıştır.

Komisyonun bazı üyeleri ülkemizde özel işletmecilerin de yeterince gelişmiş olduğunu, tekel alanı sıfırlansa dahi evrensel hizmet sunumunda sıkıntı yaşanmayacağını, örnek alınan ve uyum sağlanması amaçlanan AB'de de 2013 yılında tekelin kalkmış olacağını belirterek ve ülkemiz açısından ileriye dönük bir düzenleme yapılması talebiyle ser-

2. Piyasayı düzenlemek ve denetlemekle görevli işletmecilerden bağımsız bir düzenleyici birim oluşturulacak ve piyasada etkin denetim sağlanacaktır.

3. Lisans ve yetkilendirme koşulları yönetmelikle belirlenip, sektörde faaliyet gösteren tüm işletmecilerin kayıt ve denetim altına alınması sağlanacaktır.

4. PTT Genel Müdürlüğü'nün sektörde oluşacak rekabet ortamına hazır hale getirilmesi amacıyla yasal düzenleme yapılacaktır.

5. Sektör işletmecileri yasal düzenlemelere uyum sağlamak üzere yapılandırılma süreçlerini tamamlayacaklardır.

Politika 2. Evrensel hizmetlerle ilgili düzenlemeler gerçekleştirilecektir.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Evrensel hizmetlerin içeriği, kapsamı ve asgari kalite standartları belirlenecektir.

2. Evrensel hizmetlerin tarifelerine ve finansmanına ilişkin hususlar düzenlenecektir.

3. Evrensel hizmetin sağlanmasına yönelik usul ve esasların düzenlenmesi için ikincil yönetmelikler hazırlanacaktır.

4. Evrensel hizmeti sunacak asgari şartlara sahip işletmeci(ler) (kamu-özel sektör) belirlenip yetkilendirilecektir.

Politika 3. Hizmet standartları belirlenecek, denetimi sağlanacak, posta gönderilerindeki kayıp, çalınma, hasar ve gecikmelerin önüne geçilecektir.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Evrensel hizmet sağlayıcı(ları) için hizmet kalitesi standartları, sevk sürelerini, hizmetlerin düzenliliğini ve güvenilirliğini hedef alacak şekilde belirlenecektir.

2. Hizmet kalitesi ölçümleri tarafsız bir şekilde, evrensel hizmet sağlayıcılarıyla bağlantısı bulunmayan kuruluşlar tarafından yılda en az bir kere yapılacak, kontrol sonuçları da yılda en az bir kere ilan edilen raporlarda yer alacaktır.

3. Uygun olmayan hizmet kalitesi performansı için düzeltici önlemler alınması sağlanacaktır.

4. Kayıp, çalınma, hasar veya hizmet kalitesi standartlarına uygun olmama durumlarında kullanıcı bilgi isteme ve şikayetlerine uygulanacak işlemler için, zarar ziyan ödeme sistemi ile ilgili uluslararası ve ulusal düzenlemeleri engellemeksizin tüm posta hizmeti sağlayıcıları tarafından, şeffaf, basit ve pahalı olmayan yöntemlerin uygulanması sağlanacaktır.

---

bestleşmenin tek seferde ve hemen yapılması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Bir grup komisyon üyesi ise PTT'nin rekabete hazırlanması amacıyla ve AB'de 350 gramdan başlanarak 100 gram, 50 gram ve nihai olarak sıfır tekel alanı şeklinde kademeli bir geçiş yapıldığını belirterek, ülkemizde de "kontrollü ve kademeli" serbestleştirmenin gerçekleştirilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

<u>Politika 4.</u> Sektörde nitelikli insan kaynaklarının istihdamı sağlanacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Posta sektöründe istihdam edilmek üzere eğitim veren kurum sayıları ve kapasiteleri artırılacaktır.

2. Sektörün yetişmiş insan gücü temininde üniversitelerle, özellikle üniversitelerin lojistik eğitimi veren fakülte ve yüksekokulları ile PTT'nin desteklediği posta hizmetleri meslek yüksekokullarıyla işbirliği sağlanacaktır.

3. İşletmeciler kurumsal bir yapı altında kendi bünyelerinde eğitim verebilme imkanına kavuşturulacak, ayrıca işletmecilerin bağlı bulundukları STK'lar vasıtasıyla çalışanlarına eğitim verebilmesi imkanı sağlanacaktır.

<u>Politika 5.</u> Posta hizmetlerini çağın gereksinimlerine uygun olarak mekanize ve modernize etmek suretiyle gönderilerin hızlı ve güvenli işlenerek iletilmesi, bunun sonucu olarak hizmetlerin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve işlem hacminin artırılması sağlanacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Posta, kargo/lojistik hizmetlerinde ithal edilerek kullanılan teknolojilerin üretim safhalarının ülkemizde gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

2. Yurt içerisinde kullanılan kargo dağıtım teknolojilerinin ve posta ve kargo dağıtım ağı sistemlerinin geliştirilmesi ile birlikte üretilen teknoloji ihraç edilecektir.

<u>Politika 6.</u> Adrese dayalı kayıt sistemi veri tabanının sektör tarafından etkin kullanımı sağlanacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü ve Belediyeler ile işbirliği yapılarak posta sektörü amacına hizmet edecek bir adres veri tabanı oluşturulacaktır.

2. Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü ve Belediyeler ile işbirliği yapılarak cadde ve sokak isimlerinin sık değişmesi engellenecektir.

3. Adres veri tabanı kullanım standartları geliştirilecektir.

4. Sistem yetki belgesi sahibi özel sektör firmalarının da kullanımına açılacaktır.

Hedef 2. Yurtiçi-yurtdışı kargo ve lojistik hizmetlerinin rekabet ortamında kapasitesi ve kalitesi artırılarak müşteri memnuniyeti sağlanacaktır.

Hedef 2'ye Yönelik Temel Amaç ve Politikalar

Politika 1. Yurtiçi kargo/lojistik hizmetlerinin kalitesini ve uluslararası rekabet gücünü arttıracak düzenlemeler yapılacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. Posta Hizmetleri Kanunu ile kargo hizmetlerinde rekabetçi piyasalar referans alınarak, UPU ve PostEurop hizmet kalitesi standartlarına da uygun olarak standartlar belirlenecek ve hizmet kalitesinde düzenlemeler yapılacaktır.

2. 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununda yeni yasalaşacak olan Posta Hizmetleri Kanununa uygun olarak gerekli görülen ve/veya çakışma yaşanan konularda değişiklikler yapılacaktır. Gerekirse çifte lisanslama engellenecektir.

3. Gümrük işlemleri tüm işletmeciler için posta hizmetlerini kolaylaştıracak şekilde bir yönetmelikle düzenlenerek güncellenecektir.

Politika 2. Ar-Ge çalışmaların önem verilerek kargo hizmetlerini çağın gereksinimlerine uygun olarak mekanize ve modernize edilecek, hizmetlerin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve işlem hacminin artırılması sağlanacaktır.

Politika 3. Kargo gönderilerindeki kayıp, çalınma, hasar ve gecikmelerin önüne geçilerek, yakınma sayısında her yıl belli oranlarda azalma sağlamak suretiyle, müşteri memnuniyeti artırılacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri (Mevzuat Düzenlemeleri, Kurumsal Düzenlemeler, Önemli Proje)

1. Kargo hizmetlerinde hizmet kalitesi standartları, özellikle sevk sürelerini ayrıca hizmetlerin düzenliliğini ve güvenilirliğini hedef alacak şekilde belirlenecektir.

2. Uygun olmayan hizmet kalitesi performansı için düzeltici önlemler alınması sağlanacaktır.

3. Kayıp, çalınma, hasar veya hizmet kalitesi standartlarına uygun olmama durumlarında kullanıcı bilgi isteme ve şikayetlerine uygulanacak işlemler için tüm kargo hizmeti sağlayıcıları tarafından, şeffaf, basit ve pahalı olmayan yöntemlerin uygulanması sağlanacaktır.

<u>Politika 4.</u> Ülkemizin uluslararası gönderi alıp vermede bir aktarma merkezi haline gelmesi sağlanacaktır.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. En az 10 sınır ötesi alıp verme merkezi kurulacaktır.

2. Lojistik üslerle entegre sistemler kurulacaktır.

3. Farklı coğrafyalarda konumlanan sanayi kümeleri ve pazarları birbiri ile ilişkilendirecek posta kanalları geliştirilecektir.

Hedef 3. Uluslararası platformlarda ülkemizin etkin temsil ve tanıtımı sağlanacak, ülkemiz posta sektörünün dünya ile entegrasyonu artırılacaktır.

Hedef 3'e Yönelik Temel Amaç ve Politikalar

<u>Politika 1.</u> Uluslararası düzeyde sektör bir bütün olarak temsil edilecektir.

Eylemler ve Uygulama Stratejileri

1. En az 10 komşu ülke ile birlikte ve Dünya Posta Birliği (UPU) tarafından tanınan bölgesel bir birlik kurulacaktır.

2. Ülkemiz önderliğinde her yıl çeşitli konularda uluslararası posta sektörü konferansları düzenlenecektir.

3. Dünya Posta Kongresi 2016 yılında Türkiye'de yapılacaktır.

<u>Politika 2.</u> Posta sektöründe tüm dünyaya hizmet sunan ve tanınan uluslararası Türk markaları yaratılacaktır.

1. Ulusal ve uluslararası düzeyde sektörle ilgili araştırmalar yapılacaktır.

2. Tanıtımın artırılması için panel ve sempozyum gibi etkinlikler düzenlenecektir.

3. Posta sektöründe ülkemizce geliştirilen teknolojik hizmetlerin, iyi uygulama örneklerinin diğer ülkelere tanıtımı ve ihracı sağlanacak, model transferi gerçekleştirilecektir.

5.3. Plan Hedeflerine Dönük Temel Amaç ve Politikalar

Ülkemizin posta sektörüne ilişkin temel politikası; etkin ve rekabete dayalı bir posta sistemi oluşturularak sektörün toplumsal refaha katkısının en üst düzeye çıkartılması olmalıdır. Bunun için atılacak adımlardan biri de posta pazarının serbestleştirilerek, sektörde mevcut ve potansiyel rakipler için etkin ve sürdürülebilir bir rekabet ortamının oluşturulmasının sağlanmasıdır. Böylelikle pazara yeni girecek işletmecilerin şebeke yatırımları, hizmet kalitesinin ve çeşitliliğinin artırılması ve sektörde yaratılacak istihdam artışı sürdürülebilir büyümeye katkıda bulunacaktır.

Kalkınma Bakanlığı tarafından yayımlanan "2013-2015 Orta Vadeli Program" kapsamında; Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Yaygınlaştırılması başlığı altında "Posta sek-

törü kalite, güvenilirlik ve erişilebilirlik esasları çerçevesinde ve rekabetçi bir anlayışla yeniden yapılandırılacak ve sektörde etkin düzenleme ve denetim sağlanacaktır.” önceliğine yer verilmektedir.

Yapılacak yasal düzenlemeler sonrasında, yasalaşması beklenen Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı kapsamında lisans alarak faaliyet gösterecek özel işletmeciler ile PTT, bütünsel bir düzenlemenin içerisinde serbest rekabet ortamında hareket edeceklerdir. Böylece ülkemizde uzun yıllardan beri kendine özgü tüm gereklikleri ve günümüz ihtiyaçlarını karşılayacak bir mevzuatı olmadan faaliyet gösteren posta sektörü hem posta hem de kargo ve lojistik hizmetlerini içine alacaktır.

5.4. Temel Amaç ve Politikalara Dönük Eylemler ve Uygulama Stratejileri

5.4.1. Mevzuat Düzenlemeleri

Ülkemiz posta sektörünün çağın gereksinimlerine uyum sağlaması ve posta sektörü mevzuatının AB Müktesebatıyla uyumlaştırılması çalışmaları kapsamında, posta hizmetlerinin serbestleştirilmesini teminen AB Posta Direktiflerine (97/67/EC, 15 Aralık 1997; 2002/39/EC, 10 Haziran 2002; 2008/6/EC, 20 Şubat 2008) uygun olarak posta sektöründe rekabeti sağlayacak bir Ulusal Düzenleyici Otoritenin kurulmasını sağlayacak ve evrensel posta hizmeti sunacak posta işletmecisinin görev ve yükümlülüklerini belirleyecek ve mevcut 5584 sayılı Posta Kanunu’nun yerini alacak “Posta Hizmetleri Kanun Tasarısı” tamamlanarak Mart 2013’te TBMM’ne sunulmuştur.

Bu kapsamda, 18/10/2012 tarihli ve 28445 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2013 Yılı Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair 2012/3839 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı’na göre; “Tedbir 110. Posta hizmetleri piyasasının, AB düzenlemeleri paralelinde serbestleştirilerek piyasada etkin rekabet ortamının sağlanması ve PTT Genel Müdürlüğünün sektörde oluşacak rekabet ortamına hazır hale getirilmesi amacıyla yasal düzenleme yapılacaktır.”

Diğer yandan, söz konusu Kanunun çıkarılmasının ardından uygulamaya yönelik usul ve esasların düzenlenmesi için ikincil düzenlemelerin hazırlanması gerekmektedir.

5.4.2. Kurumsal Düzenlemeler

2013 Yılı Programı’nda yer alan yukarıdaki tedbire ilişkin süre 2013 yılı Eylül ayı sonu olarak belirlenmiş olup söz konusu tedbir ile ilgili olarak;

“Posta sektörünü evrensel hizmetin kapsamı ve finansmanı, düzenleyici birim, yetkilendirme, tarifeler ve muhasebe ayrımı, erişim hususlarını da kapsayacak şekilde bütünüyle düzenleyen ve PTT Genel Müdürlüğünü yeniden yapılandıran Kanun Tasarısı Taslağı TBMM’ye sevk edilecektir.” Denilmektedir ve taslak tasarılaşarak Meclise sevk edilmiştir.

Bununla birlikte; ülkemiz posta sektörünü düzenleyecek, denetim sağlayacak, rekabet ortamını oluşturacak birimin, teknik kapasitesi yüksek, işletmecilerden bağımsız, tüm sektörü kucaklayan ve sektöre yön veren bir yapıda oluşturulması önemlidir.

5.4.3. Önemli Projeler, Tahmini Mali Yükü ve Finansman Kaynağı

Devamlı olarak yenilenen ve gerek hizmet kalitesi, gerek ise hizmet alanı itibariyle gelişen posta sektörünün 2023 vizyonu ve hedeflerine uygunluk sağlayabilmesi için, kamu işletmecisi PTT tarafından hem organizasyon yapılanması hem de işletmecilik yönünden gerekli esneklikle hareket edilmesi prensip haline getirilmiştir ve bu doğrultuda çalışmalar yapılmaktadır. PTT'nin çalışmaları kapsamında yer alan önemli projelerden bazıları;

• Dünya Posta Birliği (UPU) Kongresi'nin Türkiye'de yapılması (2016)

• Aktivite Tabanlı Maliyet Muhasebesi (2013-2016)

• Kaba ve İnce Ayrım Makineleri (2012-2015)

• İstanbul Hadımköy Lojistik Üssü ve diğer lojistik üsler (2011-2023)

• İstanbul Avrupa ve Anadolu Yakası, İzmir, Ankara Kargo İşleme Merkezleri Ayrım Sistemleri (2012-2017)

• Personelsiz Kargo Kabul ve Teslim Cihazlarının Yaygınlaştırılması (2012-2022)

şeklindedir.

Bu projelerden İstanbul Hadımköy Lojistik Üssü ve diğer lojistik üsler (2011-2023) ile İstanbul Avrupa ve Anadolu Yakası, İzmir, Ankara Kargo İşleme Merkezleri Ayrım Sistemleri (2012-2017) Projelerinin PTT'ye maliyetinin 175 Milyon Türk Lirası olacağı tahmin edilmektedir.

PTT; Dünya Posta Birliği (UPU)'nun gelişmekte olan ülkelerdeki mektup postası hizmet kalitesinin yükseltilmesi amacıyla oluşturulan Hizmet Kalitesi Geliştirme Fonu (QSF) vb. uluslararası yardım ve fonlardan faydalanmaya devam edecektir.

5.4.4. İnsan Kaynakları

Türkiye'de çalışan sayısı 89.000 dolayında olan özel sektör kargo/kurye işletmeleri ve personel sayısı 38.116 olan PTT ile birlikte 127.000 dolayında bir istihdamı olan posta sektörünün amaçlarına ulaşabilmesi ve daha da ileriye götürülmesi için insan kaynakları yönetimi büyük önem arz etmektedir. Yeterli sayıda nitelikli personelin işe alımı, eğitimi, geliştirilmesi, motivasyonu ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla, kamu ve özel sektörün birlikte hareket ederek personelin niteliklerine uygun istihdam yaratılması için politikalar üretilmesinde, personelin hizmet içi eğitim ve motivasyonuna önem verilmesinde yarar görülmektedir.

Bununla birlikte, sektörün yetişmiş insan gücü temininde üniversitelerle, özellikle üniversitelerin lojistik eğitimi veren fakülte ve yüksekokulları ile PTT'nin desteklediği posta hizmetleri meslek yüksekokulları arasında ciddi bir iş birliği sağlanmasının faydalı olacağı düşünülmektedir.

6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

6.1. Sektörün Ülkemizin Gelişmesine Katkısının Değerlendirilmesi[36]

Dünyada artan uluslararası ticaret posta sektörüne büyük bir potansiyel kazandırmış ve daha da kazandıracaktır. Dünya nüfusunun %96'sından fazlasına posta hizmetinin sunuluyor olması bu hizmeti hala en kapsayıcı iletişim ve teslim hizmeti yapmaktadır. Gelişen haberleşme teknolojilerinin klasik posta hizmetlerine yönelik talebi olumsuz etkilemesine rağmen, bu durum aynı zamanda yeni posta hizmetlerinin doğmasına neden olmuştur. Katma değerli söz konusu yeni hizmetlerin sunulmaya başlamasıyla dünya posta idarelerinin yapıları ile büyüme potansiyelleri de değişmeye başlamış ve sektörün serbestleşmesi gündeme gelmiştir. Geleneksel olarak ulusal posta teşkilatları devletin kurduğu, tüm hisselerinin devlete ait olduğu ve kamu kurumu veya bir devlet dairesi olarak hizmet veren kurumlardır. Geleneksel posta teşkilatlarının genellikle ticari anlamda ayrı bir işletme bilançosu veya gelir gider takip yöntemi bulunmamakta, devletin harcama limitleri içerisinde bütçeler ile yönetilmektedirler. Son 20 yıl içerisinde posta işletmelerinin gittikçe ticarileşmeleri sonucunda, posta teşkilatlarının tipik kamu kurumu statüsünden farklı kurumsal yapılanma şekilleri ve modelleri ortaya çıkmış durumdadır.

Ülkemizde ise posta sektörünün dünya ortalamasının üzerinde bir büyüme potansiyeline sahip olmasına yol açabilecek özel bazı nedenlerden söz edilebilir;

a) Ülkemizin dünyadaki stratejik konumu,

b) Ülkemizin gelişmekte olan pazarlar içinde ön sıralarda yer alması, ülke ekonomisinin son yıllarda dünyada en hızlı büyüyen ekonomilerden birisi olması ve devamının beklenmesi,

c) Avrupa Birliğine katılım süreci,

d) Posta sektörüne ilişkin yeni regülasyon çalışmalarının getireceği dinamizm.

Bu unsurların etkisiyle ülkemizdeki posta sektörü hızlı büyüyebilecek posta sektörü olma potansiyeline sahiptir.

Ülkemizin üst grupta yer alabilmesi için posta sektörümüzün bir vizyon çerçevesinde yeniden yapılandırılması, sektöre stratejik açıdan yaklaşılarak uzun vadede rekabet gücünü elde etme ve sürdürebilmenin yollarının aranması, yükselişe geçen yeni eğilimlerden (teknolojik fırsatlar ve yeni alışkanlıklar gibi) ilk yararlananlar arasında yer alarak öncü olmanın avantajlarının elde edilmesi gerekmektedir.

Üst grupta yer alma hedefi aynı zamanda Türkiye'nin son yıllarda ortaya koyduğu büyük ülke olma vizyonunun da bir gereğidir. Türkiye'nin dünyanın en zengin 10 ülkesi arasında yer alma hedefi; bölgesinde lider ve dünyada söz sahibi olma gibi ulusal stratejik

[36] 10. Ulaştırma Şurası Posta Sektörü Panel Raporu (27 Eylül – 1 Ekim 2009) ve Dünyada ve Türkiye'de Posta Hizmetlerine İlişkin Sektör Raporu 2011 (2012)'den faydalanılmıştır.

bakışıyla sadece örtüşmemekte, aynı zamanda bunların gerçekleşmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

Posta sektörünün geleceği, serbest rekabet ortamında emek-yoğun posta hizmetleri ile teknolojinin birbiri ile sağlıklı bir şekilde bütünleşmesinin sağlanması ile şekillenecek olup, bu kapsamda teknolojinin posta hizmetlerinde uygulanması personel verimliliğini olduğu kadar müşteri memnuniyetini de arttıracaktır. Posta teknolojilerinin uygulanması, sektörde faaliyet gösteren aktörlerin çok daha isabetli karar mekanizmaları geliştirilmesine imkân sağlayacak ve doğrudan hizmet kalitesinin ve hizmet çeşitliliğinin artmasını sağlayacaktır.

Posta sektörü için oluşturulacak politika ve hedeflerde ilgili tüm tarafların (kamu-özel sektör) süreçte aktif olarak yer alması etkin çalışan bir posta piyasası için kritik önem taşımaktadır. Reform süreci; yasal değişikliği zorunlu kılarken posta sektöründeki mevcut tüm unsurların kapsamlı olarak incelenmesini gerektirmektedir.

Posta reform programının başarılı olabilmesinin öncelikli koşulu, bu reformdan etkilenecek olan tüm paydaşların sistemli ve aktif bir şekilde kendilerine düşen sorumluluklar çerçevesinde bu sürece katılmalarıdır.

Gelecekte de en önemli tehdit ve fırsatın teknolojinin gelişmesi olmaya devam edeceği göz önünde bulundurulduğunda, teknolojiyi bir fırsat olarak değerlendirip, posta hizmetlerinin modernizasyonuna ve çeşitlendirilmesine olanak sağlayacak çalışmaların gerçekleştirilmeye devam edilmesi ve bu sayede posta hizmetlerinin kalitesinin arttırılması ve posta sektörünü geliştirilmesinin önündeki yasal engellerin ortadan kaldırılarak sektörün posta, kargo/lojistik alanlarını kapsayacak bütünsel bir şekilde düzenlenmesi en önemli hedeflerden biri olmalıdır.

KAYNAKÇA

• “BOTAİ Yatırımlar Durum Raporu”, BOTAİ, 2009

• “Brief Assessment of WTO indicators”, WTO, June 2010

• “Connecting to Compete: Logistics Performance Index and its Indicators”, The World Bank Publishing, 2010

• The Logistics Performance Index and Its Indicators, The World Bank, 2012.

• “2008 Deniz Sektörü Raporu”, Deniz Ticaret Odası, 2008

• “Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı: 2005-2009”, TCDD, Eylül 2004

• “Dünya‟da ve Türkiye‟de Lojistik”, Murat Tosun, Çukurova Kalkınma Ajansı Raporu

• “ERF: European Road Statistics”, European Union Road Federation, Belgium, April 2010

• “European transport policy for 2010: time to decide”, COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES White Paper, September 2001

• “Feasibility of Freight Villages in the NYMTC Region”, Cerreno et. al, Rutgers Center for Advanced Transportation Search, September 2008

• “Feasibility of Freight Villages in the NYMTC Region”, Cerreno et. al, Rutgers Center for Advanced Transportation Search, September 2008

• “Gümrükler Genel Müdürlüğü Sitesi”, http://www.gumruk.gov.tr

• “Gümrükler Genel Müdürlüğü Sitesi”, http://www.gumruk.gov.tr

• “İntermodal Taşımacılık, Ulusal Ülke incelemesi: Türkiye”, International Transport Forum, 2009

• “İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi”, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Raporu, Nisan 2004

• “Karayolları Stratejik Plan: 2007-2014”, Karayolları Genel Müdürlüğü, Eylül 2006

• “KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ”, Resmi Gazete, Haziran 2009

• “Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent, Midterm review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper”, COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES White Paper, June 2006

• “Kombine Taşımacılık ve RO-LA”, Güngör Evren, Kemal Selçuk Öğüt, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu 2006 97

• “Review of Maritime Transport”, UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, 2009

• Connecting to Compete: Logistics Performance Index and its Indicators”, The World Bank Publishing, 2010.

• “Samsun: Lojistik Merkez toplantısı sonuç bildirisi”, Mart 2009

• “Services Sectoral Classification List”, Note by WTO secretariat, July 1991

• “TRECACE-AB internet sitesi”, http://www.traceca-programme.eu/en/home/

• “Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu 2009”, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Şubat 2010

• “TCDD Lojistik Köyler Projesi”, TCDD Bilgi Sistemi, 2010

• Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Bilgi ve İletişim Teknolojileri Özel İhtisas Komisyonu, Posta Hizmetleri Alt Komisyonu Raporu, Ankara 2007

• 10. Ulaştırma Şurası Posta Sektörü Panel Raporu, Ekim 2009.

• 2013-2015 Orta Vadeli Program, Kalkınma Bakanlığı, Ekim 2012.

• 2013 Yılı Programı, Kalkınma Bakanlığı, Ekim 2012.

• Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011, TOBB, Haziran 2012

• 2012 Türkiye İlerleme Raporu, Avrupa Komisyonu, 10 Ekim 2012, Brüksel.

• ÇETİN, Volkan Recai, Işıl IRMAK, “Posta Hizmetlerinin Ekonomisi ve Regülasyonu”, Eylül 2012.

• Doha Postal Strategy 2013-2016, The Global Roadmap for Postal Services, Document 16 of the 25th Universal Postal Congress, International Bureau of the Universal Postal Union, 2012

• Main Developments in the Postal Sector (2008-2010) Final Report, Copenhagen Economics, 29 Kasım 2010.

• “The Evolution of the Regulatory Model for European Postal Services”, Wik Consult Study for the European Commission DG Internal Market, July 2005

• Dünyada ve Türkiye’de Posta Hizmetlerine İlişkin Sektör Raporu 2011, T.C. PTT Genel Müdürlüğü, 2012

• Postal Technology International, June 2012

• UPU Union Postale, June 2010, March 2012, June 2012.

• “Delivering the Future: How the G20’s Postal Services meet the challanges of the 21st century”, Oxford Strategic Consulting, United Kingdom, 15 December 2011

• “Market Research on International Letters and Lightweight Parcels and Express Mail Service Items”, UPU Report, Berne Switzerland, 2010

• “Electronic Services: What Strategy For The Posts?”, João Manuel Melo, CTT -Correios de Portugal, S.A., PostEurop 2007 IT Forum, 15 June 2007, Bonn

• Directive 97/67/EC of the European Parliament and of the Council of 15 December 1997 on common rules for the development of the internal market of Community postal services and the improvement of quality of service, OJ L 015, 21.01.1998

• Directive 2002/39/EC of the European Parliament and of the Council of 10 June 2002, OJ L 176, 5.7.2002

• Directive 2008/6/EC of The European Parliament and of The Council of 20 February 2008 amending Directive 97/67/EC with regard to the full accomplishment of the internal market of Community postal services, OJ L 52/3, 27.2.2008

• “Treaty establishing the European Community” (consolidated text) , Article 14/1-2, OJ C 325, 24.12.2002, http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/index.htm

• “The future of the postal sector in a changing global environment – 2012”, UPU Posta İşletme Konseyi Stratejik Planlama Grubu dokümanı, April 2006, http://www.upu.int/document/2006/an/gps-1/d005a.pdf

• EU Postal Legislation, http://ec.europa.eu/internal_market/post/legislation_en.htm

• “Notice from the Commission on the application of the competition rules to the postal sector and on the assessment of certain State measures relating to postal services”, OJ C 39/2, 06.02.1998, http://ec.europa.eu/internal_market/post/legislation_en.htm#proposal

• “Council Resolution of 7 February 1994 on the development of Community postal services”, OJ C 048 , 16.02.1994, http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994Y0216(02):EN:HTML

• European Parliament - News - Press service - Info – “Postal services liberalisation MEPs back market opening by 2011, Free movement of services”, 31.01.2008, REF.: 20080130IPR20129, www.europarl.europa.eu

• Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği (KARİD), http://www.karid.org.tr

• “Kargo sektörü durum analizi ve sektörün geleceği”, KARİD, http://karid.org.tr/tr/article.asp?ID=95

• UPU Postal Statistics-2011, www.upu.int

• http://en.wikipedia.org/wiki/Rowland_Hill_(postal_reformer)

• http://en.wikipedia.org/wiki/Heinrich_von_Stephan

• http://proje.capital.com.tr/mikrotek-haberler/15388.aspx

• Capital Online, http://www.capital.com.tr/en-yabanci-sektorler-haberler/15027.aspx

• Poste Italiane, http://www.poste.it/en/

• IMRG (Interactive Media in Retail Group), http://imrg.org

• http://dohacongress.upu.int/strategy/doha-postal-strategy/

• OFCOM, Independent regulator and competition authority for the UK communications industries, http://www.ofcom.org.uk