

Hüseyin Cahit SOYSAL*

LOJİSTİK MASTER PLANI

Türkiye'nin bölgesel lojistik üs olması" hedefi kalkınma planlarına kadar yansımış, gerçekleşmesi hayal olmayan bir hedef olarak önümüzde durmaktadır. Bunun için bir "Lojistik Master Planı" hazırlamak gerekmektedir. Sınırlı kamu kaynakları en etkin bir şekilde kullanmak, kaynak israfına yol açmamak, devletin temel hedeflerindedir. Durum böyle olunca, Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik yatırımların da en uygun yerlere ve en uygun maliyetlerle yapılması yönünde bir plan hazırlanmalıdır.

Şüphesiz ki, ulaşım altyapısına yönelik lojistik planlama kadar, "lojistik merkez" ya da "lojistik üs" olarak adlandırılacak yerlerin tespiti de önem arz etmektedir.

Türkiye'de kaynak israfı yaratan birçok kötü yatırım örneği önümüzde durmakta iken, aynı yanlışların tekrarlanmaması icap eder. Nitekim, Türkiye'nin mevcut potansiyeline bağlı olarak 4-5 büyük "Serbest Bölge" kurulması ve tümüyle bu bölgelere odaklanması gerekir iken, 21 serbest bölge kurulmuş; zamanla bunların büyük bir kısmı can çekişir konuma düşmüştür.

Bu nedenle, yerel baskı gruplarının abartılı öngörülerini bir kenara bırakılarak, tamamen ekonomik kriterler ön plana alınıp lojistik merkez lokasyonları belirlenmelidir.

* Gümrük E. Teftiş Kurulu Başkanı, UND Başkan Yardımcısı.

Herhangi bir eşgüdüm olmaksızın yürütülen bu girişimler, kaynak israfına neden olabileceğinden, bu konuda merkezi planlama kaçınılmaz görünmektedir. Lojistik merkezlerin nerelerde kurulacağı konusunda mevcut ve muhtemel yük akımları doğrultusunda karar vermek ve bilimsel yaklaşımın esas alındığı bir "Türkiye Lojistik Master Planı" yaparak uygulamaya almak, en akılcı yaklaşım gibi görünmektedir.

Bu konuda, dünyada kabul görmüş en güçlü kriter, "en az üç taşıma modunu bünyesinde barındıran lojistik merkez" kriteridir. Öyleyse, ya "denizyolu-demiryolu-karayolu" ya "havayolu-demiryolu-karayolu" ya da "havayolu-denizyolu-karayolu" üçlüsünü bünyesinde barındıran yerlere odaklanmak icap etmektedir. Türkiye haritası incelendiğinde, bu nitelikleri barındıran lokasyon sayısının 5-6'yı geçmeyeceği açıkça görülmektedir.

Lojistik master planı hazırlanması konusundaki diğer bir açmaz kamu kuruluşları arasındaki yetki paylaşımı kavgasıdır. Salt bu nedenle, yıllardan beri lojistik master planı konusunda bir arpa boyu yol alınamamaktadır. Şüphesiz ki, tüm kamu kuruluşları iyi niyetli ve sürece olumlu katkı sağlama gayretindedir. Ancak, planın kimin koordinasyonunda hazırlanacağı konusundaki belirsizlik, sürecin ilerlemesini sekteye uğratmaktadır.

Durum böyle olunca, "kim yetkili" sorusuna yanıt bulunması ön plana çıkmaktadır. Kamu kuruluşlarının görev ve yetkileri kendileri ile ilgili



teşkilat kanunlarında yer almaktadır. Öyleyse, bu kanunlara ya da kanun hükmünde kararnemelere göz atmakta yarar görülmektedir.

655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin (KHK'nin) Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevlerini tanımlayan 8-ı maddesinde "Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulumlarına 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" şeklinde bir görevlendirme yapıldığı görülmüyor.

637 sayılı Ekonomi Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK'nin Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğünün görevlerini tanımlayan 12-1-a maddesinde "Kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde yurtiçi ve yurtdışında serbest bölgeler, lojistik serbest bölgeleri, ihtisas serbest bölgeleri, özel bölgeler, dış ticaret merkezleri ve lojistik merkezlerinin kurulması, yönetilmesi ve işletilmesi ile ilgili ilke ve politi-

kaların tespiti konusunda çalışmalar yapmak, araştırma, planlama ve koordinasyon faaliyetlerini yürütmek." hükmüne yer verilmiş bulunmaktadır.

640 sayılı Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK'nin Gümrükler Genel Müdürlüğünün görevlerini tanımlayan 7-ç maddesinde ise "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" şeklinde bir görevlendirme yapılmıştır.

641 sayılı Kalkınma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK'nin Md 2 maddesinin (b) fıkrasında "Hükümetçe belirlenen amaçlar doğrultusunda makro ekonomik, sektörel (sosyal ve iktisadi) ve bölgesel gelişme alanlarında, ulusal ve yerel düzeyde analiz ve çalışmalar yaparak kalkınma planı, orta vadeli program, yıllık programlar, stratejiler ve eylem planları hazırlamak", (c) fıkrasında "Bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşların iktisadi, sosyal ve kültürel politikayı ilgilendiren faaliyetlerinde koordinasyonu sağlamak, uygulamayı etkin bir biçimde yönlendirmek"

dirme ve bu konularda Hükümete müşavirlik yapmak”, (1) fıkrasında ise “Bölgesel veya sektörel bazda gelişme programları hazırlamak.” görevlendirmeleri yer alıyor.

Tüm bu görevlendirmeler bir arada değerlendirildiğinde, “Lojistik Master Plan” için gümrük idaresinin düzenleyici değil, uygulayıcı olarak görev yapacağı anlaşılıyor. Dolayısıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığından “koordinatör bakanlık” görevi beklenmiyor.

Ekonomi Bakanlığının ise yurtdışında kurulacak lojistik merkezler ya da yurtiçinde kurulacak dış ticarete yönelik lojistik merkezler konusunda görevlendirildiği görülüyor. Serbest Bölgeler Genel Müdürlüğü’nün görevlendirme maddesinde bu hükümlerin yer almış olması, devletin Ekonomi Bakanlığına lojistik merkez kurma görevinden çok “lojistik serbest bölgeleri” kurma ve işletme yetkisi tanıdığı anlaşılıyor. Oysa salt yurtiçine hizmet veren lojistik merkezler kurulması da olası.

Ulaştırma Bakanlığının bu merkezlerin “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” gibi geniş bir yetki aldığı anlaşılıyor. Ancak, bu yetkilendirmenin ilgili KHK’nin Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nün görevlerini tanımlayan maddesi içinde yer alması, taşıma modlarından biri mutlaka demiryolu olan lojistik merkezler için Bakanlığın görevlendirildiği gibi bir sonuca ulaşmamıza neden oluyor. Bununla birlikte, diğer bakanlıkların KHK’lerinde yer almayan “arazi tahsisi” konusunda yetkilendirilmesi ve “altyapının kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek” görevinin verilmesi Ulaştırma Bakanlığını bu konuda sorumlu hale getiriyor. Kara, deniz, hava ve demiryolu taşımaları konusunda birinci derecede sorumlu bakanlığın da Ulaştırma Bakanlığı olduğu göz önüne alındığında, lojistik master plan işinin öncelikle bu bakanlığın alanına girdiğini tespit etmek zor olmamaktadır.

Kalkınma Bakanlığı ise esas olarak eski Devlet Planlama Teşkilatını bünyesinde barındırıyor. Bakanlığın temel görevi, ekonomik gelişme alanında analiz ve çalışmalar yaparak kalkınma planı, orta vadeli program, yıllık programlar, stratejiler ve eylem planları hazırlamak. Bakanlığın, diğer bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının iktisadi politikayı ilgilendiren faaliyetlerinde koordinasyonu sağlama konusunda da yetkilendirildiğini göz ardı etmemek gerekiyor. Özetle, ekonomik kalkınma konularında bakanlıklar arası koordinasyonu sağlamak ve plan yapmak Kalkınma Bakanlığının temel görevi olarak belirlenmiştir.

Tüm bu düzenlemeler bir arada değerlendirildiğinde, “Türkiye Lojistik Master Planı”nın Ulaştırma Bakanlığının sağlayacağı veriler ve öneriler esas alınarak, Kalkınma Bakanlığının koordinasyonunda hazırlanması, bu çalışmalara diğer ilgili bakanlıklar ile kamu kuruluşlarının kendi görev alanları itibarıyla katkı sağlaması, tüm bu çalışmaların Kalkınma Bakanlığı tarafından plana dönüştürülmesi en uygun yol olarak görülmektedir.

Ancak, bu çalışmalara bir an önce başlanarak hızla mesafe alınması öncelikli görülmektedir. Planın hazırlanması, üç beş yılı bulursa, lojistik merkezlerle ilgili yatırımların altı yıldan önce gerçekleştirilmesi de imkânsız olacaktır. Bu durumda, ülkemizde sıkça yaşandığı gibi, ekonominin kendi rotasını çizmesi, bazı girişim gruplarının kendi projelerini realize etmeye başlaması, devletin yasal düzenlemelerinin ise yatırımların arkasından yürürlüğe girerek özel sektöre yetişmeye çalışması, kaçınılmaz olacaktır.

Eğer Türkiye, hâla “2023’te 500 milyar dolar ihracat” hedefinden vazgeçmedi ise, bu ihracatı gerçekleştirilmesinde kaldıraç görevini üstlenecek lojistik merkezlerini bir an önce kurmalıdır. Bunun için “Türkiye Lojistik Master Planı”nın daha fazla zaman kaybedilmeden bir an önce hazırlanması ve realize edilmesi, devletimizin zorunlu ve kaçınılmaz görevlerinden biri olacaktır.