

LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK YATIRIM TEŞVİKLERİNİN TÜRKİYE'DEKİ SEYRİ VE TRA BÖLGESİ ÖZELİNDE BİR DEĞERLENDİRME

Prof. Dr. Sevda YAPRAKLI

Atatürk Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü
sevda1@atauni.edu.tr

Arş. Gör. Demet EROĞLU SEVİNÇ

Iğdır Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü
demet.eroglu@igdir.edu.tr

Yrd. Doç. Dr. Haktan SEVİNÇ

Iğdır Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü
haktan.sevinc@igdir.edu.tr

ÖZET

Küreselleşen Dünya ile birlikte kitlesel üretim olanaklarının da artması ve çok uluslulaşması, üretilen ürünlerin dünyanın her yerine ulaşması sorusunu ve sorununu da beraberinde getirmiştir. Bu sorunları çözmeye çabaları olarak adlandırılan Lojistik kavramını TDK; *kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması* şeklinde açıklamaktadır. Bu bağlamda lojistik sektörünün ülkeler için uluslararası ticari ilişkiler içerisindeki rolü oldukça önemlidir. Diğer taraftan ülkelerin kendi bölgeleri arasındaki üretim faaliyetlerini desteklemek ve bu faaliyetleri yönlendirmek de lojistik sektörü için büyük önem arz etmektedir. Türkiye'de de özellikle yatırım teşvik programları dahilinde lojistik faaliyetlerine yönelik teşvik ve desteklemelere yönelik yatırımlar hızlı bir şekilde artmaktadır. Özellikle uluslararası taşımacılığa ve depolamaya yönelik bölgesel desteklemeler yatırım teşvik mekanizmaları içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu çalışma da Türkiye'de lojistik sektörüne yönelik verilen yatırım teşviklerinin gelişimini inceleyerek TRA bölgesinin bu gelişim içerisindeki yerini araştırmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Yatırım Teşvik, TRA Bölgesi.

STATE OF INVESTMENT INCENTIVES FOR THE LOGISTICS SECTOR IN TURKEY AND AN ASSESSMENT FOR TRA REGION

ABSTRACT

Increasing number of mass production opportunities and its multinationalization with the globalizing world have brought about questions and problems of how to deliver produced goods to anywhere around the world. Efforts to solve these problems are simply called as "Logistics". The concept of logistics is defined by Turkish Language Institution (TDK) as *effective and productive planning and implementation of delivery of all kinds of goods, services and information flows from the point of origin to the point of destination with the objective of meeting needs of individuals*. In this respect, logistics sector has an important role in international commercial relations. On the other hand, logistics sector is also important in supporting and guiding production relations among the regions within a country. Investments in logistics activities in Turkey, based particularly on subsidies and supports available within the frame of investment incentive programs, are rapidly increasing. Regional supports for storage and international transportation have an important position within investment incentive mechanisms. This study investigates the development of investment incentives for logistics sector and the status of TRA region in this development.

Keywords: Logistics, Investment Incentives, TRA Region.

GİRİŞ

Küreselleşen dünya ile birlikte kitlesel üretim olanaklarının da artması ve çok uluslulaşması, üretilen ürünlerin dünyanın her yerine ulaşması sorusunu ve sorununu da beraberinde getirmiştir. Üretimin küresel ölçeğe ulaşmasıyla birlikte artık ülkeler için tükettiklerinden daha fazla üretim yapmanın yolu açılmış ve üretilen bu malları uluslararası piyasalarda pazarlama yolları araştırılmaya başlamıştır. Ayrıca yoğun ve ezici bir şekilde yaşanan uluslararası rekabet de ülkeleri üretilen ürünlerden çok bu ürünleri pazarlara ulaştırma sorunlarına çözüm önerileri sunma çabalarına yoğunlaştırmıştır. Aynı şekilde küresel ölçekteki rekabet koşulları gerek ulusal gerekse uluslararası birçok firmanın sunduğu ürünleri daha iyi ve daha tercih edilir olmaya ve ürettiği ürünleri güvenli, sağlıklı ve daha çevreci bir şekilde hazırlayarak hızlı teslim etmeye zorlamaktadır. Böylece tüm bu hizmetler ve uğraşlar lojistik kavramını ortaya çıkarmaktadır.

Lojistik; kişilerin veya müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ürünlerin, hizmetlerin ve çeşitli bilgi akışının üreticiden-sunucudan tüketiciye kadar olan süreçteki hareketinin en etkili ve verimli biçimde planlanmasını, uygulanmasını, taşınmasını ve depolanmasını sağlayarak sürekli iletişimde kalma hizmeti olarak tanımlanabilmektedir (Uslu ve Akçadağ, 2012: 150). Temelde ise lojistik, şirketler için taşımacılık, depolama ve tesis yeri seçimi şeklinde bir davranış bütünlüğünü ifade eder (Ertem, 2016: 133). Bu bağlamda lojistik sektörünün hem ulusal hem uluslararası ticari hayat içerisindeki rolü tüm dünyada giderek daha önemli hale gelmektedir. Öyle ki; bir ülkenin gelişimini gerçekleştirmesi veya ilerletmesi için önemli bir faktör olan yatırım seviyesinin yüksekliği, ticaret ve ulaşım zincirinin sağlıklı çalışması lojistik sektörü için de en önemli faktörler arasındadır. Ülkenin her tarafında aynı veya yüksek seviyede ulaşım ve haberleşme altyapısının sağlanması zenginlik merkezlerinin ülkenin her tarafına yayılması ülke sanayisinin gelişmesinde hayati bir öneme sahiptir. Ülke ekonomisinin tüm bölgeleri ile bütünleşmiş bir biçimde gelişmesi mutlak suretle gelişmiş bir ulaşım altyapısıyla olmaktadır (Akçetin, 2010: 2). Bu çalışmanın amacı da özellikle coğrafî konumu gereği lojistik açısından gelişmiş veya gelişmekte olan bir konumda olması beklenen Türkiye'nin lojistik sektörüne sağladığı yatırım teşviklerinin genel ve TRA bölgesi için özel bir değerlendirilmesi şeklindedir.

TÜRKİYE'DE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistik sektörü hem Dünyada hem de Türkiye'de hızlı bir gelişme içinde olan sektörden bir tanesidir. Bu bağlamda lojistik sektörünün gerek bölgesel gerekse uluslararası önemi dolayısıyla ülkelerin önemle üzerinde durması, lojistiğe yönelik çeşitli destek ve teşvikleri ön plana çıkarmış ve çıkarmaya devam etmektedir. Özellikle firmaların lojistik sektörüne yönelik altyapı yatırımlarının desteklenmesini birçok ülke gerekli olarak görmekte ve altyapı yatırımlarının teşvik edilmesini sağlamaktadır. Cođrafî konumu gereği Türkiye'de gerek karayolu gerekse deniz ve demir yolu taşımacılığının gelişmiş olması beklenen bir durumdur. Fakat süreç içerisinde karayoluna dayalı lojistik maalesef aşırı boyutlara ulaşmıştır. Şöyle ki Türkiye'de gerçekleştirilen yük taşımacılığının yaklaşık olarak yüzde 90'ını karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum özellikle demir yolu ve deniz yolu taşımacılığına yönelik altyapı yatırımlarının eksikliği veya hiç olmaması şeklinde de yorumlanabilmektedir. Ayrıca geleneksel olarak karayolu taşımacılığına yönelik yatırımlar sürekli olarak arttırılmakta diğer lojistik kolları nispeten geri plana

itilmektedir. Böylece Türkiye'de lojistik sektörünün gelişimi çoğunlukla karayolu ekseninde ilerlemekle birlikte istenen düzeylerde değildir.

Bu bilgiler ışığında özellikle son 10 yıllık zaman periyodu içerisinde lojistik sektörünün geri plana itilmiş demir ve deniz yolu taşımacılığına yönelik altyapı çalışmalarının hız kazanmasıyla bu alanlardaki yatırım düzeyi giderek artmaktadır. Ayrıca bölgesel bir lojistik üs konumuna gelmeyi arzulayan Türkiye'nin gerekli altyapı yatırımlarını gerçekleştirerek özellikle uluslararası lojistik sektörde bir güç olmayı arzuladığı da muhakkaktır. Bu amaçla özellikle yabancı yatırımcıları cezp etmek ve ülke içerisindeki bölgesel dengesizlikleri gidermeye yönelik yerli yatırımları teşvik etmek için lojistik sektörü içerisinde olan uluslararası taşımacılık ve depolamaya yönelik çeşitli teşvik mekanizmalarına başvurmaktadır. Böylece özellikle yabancı yatırımcıları teşvik etmeyi planlayarak ülkenin lojistik yatırımlarını milli kaynakları kullanmadan arttırmakta ve yerli yatırımcılara yabancı yatırımcıların yatırım ikliminden faydalanmaları yönünde fırsatlar sunmaktadır. Diğer taraftan özellikle lojistik sektörünün iyileştirilmesine yönelik bazı teşvik mekanizmalarının sunulması, lojistik sektörünün doğrudan veya dolaylı olarak sağladığı istihdam ve katma değer oluşturma potansiyelinin var olması dolayısıyla. Bu sebeple lojistik sektörüne yönelik yatırım kararlarının verilmesi potansiyel istihdam artışlarına ve katma değer artışları sağlayarak büyümenin ilerlemesine destek vereceği dolayısıyla hızlı bir şekilde artmaktadır.

Ayrıca Türkiye'nin lojistik sektörüne sağladığı çeşitli destek ve teşvik mekanizmaları sonucunda lojistik sektörüne yapılan yatırımlar sürekli bir şekilde artış göstermektedir. Bu durumun bir sonucu olarak Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi(LPI)'inde Türkiye son yıllarda önemli yükselişler kaydetmiştir. Söz konusu indekse göre Türkiye özellikle 2010 yılından sonra birçok üst orta gelirli ülke grubundaki ülkeyi sollayarak hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiştir. Son olarak 2016 yılında yapılan değerlendirmeye göre de 37. sıra ile yükseliş eğilimini devam ettirmektedir. Aynı indekse göre Türkiye, lojistik sektörüne dayalı altyapı yatırım düzeyini de sürekli olarak iyileştirerek önemli ilerlemeler kaydetmektedir (<http://lpi.worldbank.org/>).

Bu bağlamda Tablo 1 lojistik sektörüne yönelik Türkiye'nin son 15 yıllık zaman periyodu içerisinde hem yabancı hem yerli yatırımcılara sunduğu yatırım teşvik belge sayısı ve tutarlarıyla birlikte bu teşvik belgeleriyle sağlanan istihdam sayılarını ifade etmektedir. Tabloya göre söz konusu dönemde lojistik sektörüne sağlanan yatırım teşvik belgelerinde sürekli bir değişimin olduğu açıkça izlenebilmektedir. Aynı durumun yatırım teşvik tutarları ve söz konusu yatırım belgeleriyle oluşturulan istihdam değişkenleri için de benzer olduğu açık bir şekilde izlenebilmektedir. Ayrıca yine tablodan görüleceği üzere yatırım belge sayısı ile bu yatırımlarla oluşturulan istihdam sayıları birbiriyle paralellik göstermemektedir. Bu durumun birçok nedeni olmakla birlikte temel neden olarak yatırım belgesi alınmasının yatırıma dönüşmeye garanti olmaması yani yatırımın tamamlanmaması olarak ifade edilebilmektedir. Özellikle tablodan görüleceği üzere 2002, 2003, 2010, 2012 ve 2013 yıllarında yatırım belge sayılarında oransal olarak önemli artışlar mevcuttur. Bu artışlar 2002, 2009 ve 2012 yıllarında çıkartılan yeni yatırım teşvik mevzuatlarının doğal bir sonucudur. Çünkü çıkarılan yeni yasalar yatırımcıları cezbetmekle birlikte hem yatırımın tamamlanması koşulunu net olarak içermemekte hem de yatırımcıların yatırım kararları yatırım sürecinde değişmekte ve bu durumun sonucu olarak net istihdam artışları sağlanamamaktadır.

Tablo 1: Lojistik Sektörüne (Ulaştırma-Depolama) Ait Yatırım Teşvik Rakamları (Türkiye)

Yıl	Belge adedi	Yatırım tutarı (Milyon TL)	İstihdam toplamı
2001	173	1,064	5012
2002	304	1,832	10686
2003	452*	1,931	6198
2004	363	2,513	12200
2005	300	3,254	10881
2006	247	2,813	9542
2007	240	4,444	11281
2008	187	3,946	13182
2009	122	2,287	4841
2010	242	15,810	10791
2011	166	4,926	7297
2012	203	5,180	9844
2013	200	5,316	8356
2014	163	6,699	7088
2015	179	19,197*	15909*

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı, www.ekonomi.gov.tr

Tablo 1’den çıkarılabilecek bir diğ er önemli gösterge de toplam yatırım tutarlarında meydana gelen önemli artışlarla birlikte toplam istihdam düzeyinin de önemli bir artış trendine girmesidir. Öyle ki bu durum 2009 yılından 2010 yılına ve 2014 yılından 2015 yılına geçişte yatırım tutarının önemli derecede artmasına, istihdam düzeyinin de aynı paralelde artış göstererek karşılık vermesiyle açık bir şekilde takip edilebilmektedir.

Tablo 1’de Türkiye için verilen lojistik sektörüne yönelik yatırım teşvik rakamları TRA bölgesi için hem toplam yatırım teşvikleri hem de sadece lojistik sektörüne yönelik verilen yatırım teşvikleri olarak Tablo 2 aracılığıyla gösterilmektedir.

Tablo 2: TRA Bölgesine Ait Toplam Yatırım Teşvik Rakamları ve Lojistik Sektörüne (Ulaştırma-Depolama) Ait Yatırım Teşvik Rakamları

Yıl	Belge adedi		Yatırım tutarı (Milyon TL)		İstihdam toplamı	
2001	34	1	608	30	1198	0
2002	11	1	24	9	95	0
2003	26	6	29	7	696	111*
2004	36	4	81	8	996	48
2005	55	2	109	1	968	13
2006	43	1	49	1	518	25
2007	28	2	179	1	673	13
2008	34	1	376	0	578	2
2009	46	2	666	1	1688	10
2010	93	7*	656	7	2144	94
2011	113	1	1,010	1	1993	15
2012	79	0	845	0	3319	0
2013	72	3	671	56*	1957	62
2014	89	6	1,569	17	2308	66
2015	80	1	1,986	10	1779	0

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı, www.ekonomi.gov.tr

Tablo 2’den izleneceği üzere TRA bölgesi içerisinde 2001-2015 yılları içerisinde toplam yatırım teşvik belge sayısı 839 iken lojistik sektörüne verilen yatırım belge sayısı ise sadece 38 adettir. Bu durum oransal olarak yüzde 4,5’e tekabül etmekte ve 15 yıllık bir zaman periyodunda hızlı bir şekilde gelişmesi arzu edilen bir sektöre göre oldukça düşük kalmaktadır. Aynı durum yatırım tutarları ve yatırımla oluşturulan istihdam içinde geçerli olmakla birlikte lojistik sektörüne verilen yatırım teşvik

tutarlarının toplam yatırım teşvik tutarları içerisindeki payı yüzde 1,6 ve toplam istihdamın payı ise yüzde 2,2 ile oldukça düşük seviyelerdedir.

Diğer taraftan söz konusu dönem içerisinde lojistik sektörüne verilen teşvik belgelerinin, tutarlarının ve teşvikler tarafından oluşturulan istihdam toplamının Tablo 1'de Türkiye için sunulan yıllık değişimlerle aynı paralelde geliştiği açık bir şekilde takip edilmektedir. Bu bağlamda 2003, 2009, 2012 teşvik mevzuatları değişiklikleri sonrası dönemde yatırım belge sayısındaki artışlar ile yatırım teşvikleriyle oluşturulan istihdam sayıları önemli derecede artış göstermekte ve değişim trendleri aynı olmaktadır. Ayrıca TRA bölgesi için sağlanan yatırım teşvik belgesinin en fazla olduğu yıl 2010 iken bu teşvik belgeleriyle oluşturulan istihdamın en fazla olduğu yıl ise 2003 yılıdır. Bu yıllar yeni teşvik mevzuatlarının çıktığı yıllara ve hemen sonrasındaki yıllara denk gelmesi dolayısıyla Tablo 1'de ortaya çıkan Türkiye geneli yeni teşvik mevzuatı sonucunda artış davranışıyla aynı doğrultudadır.

SONUÇ

Küreselleşme ile birlikte artan rekabet ve pazar arayışlarına önemli bir çözüm anahtarı görevi üstlenen lojistik sektörü tüm dünyada önemli derecede gelişmekte ve sürekli olarak birçok ülke tarafından desteklenmektedir. Bu bağlamda coğrafi konumu gereği Türkiye de gerek bölgesel gerekse uluslararası anlamda lojistik bir üs haline gelmeyi sürekli olarak arzu etmekte ve bu doğrultuda yasal düzenlemelerle lojistik sektörüne yönelik çeşitli destek ve teşvik mekanizmalarına başvurmaktadır. Ayrıca Türkiye genellikle karayolu taşımacılığına dayalı lojistik faaliyetlerini demiryolu ve denizyolu faaliyetleriyle çeşitlendirmeye yönelik yatırım teşviklerinin uygulanmasını sağlamaktadır. Özellikle yeni çıkarılan teşvik yasalarıyla gelişmesi arzu edilen lojistik faaliyetlerinden olan depolamaya yönelik önemli yatırım imkanları da sunmaktadır.

Tüm bu faaliyetler sonucunda Türkiye'de lojistik sektörü, yatırım teşvikleri ve desteklemelerine dayalı ulaştırma ve depolama eksenli faaliyetler olarak son dönemde bir artış eğilimine girmiş ve sektörü canlandırarak bir büyüme trendi yakalamıştır. Ortaya çıkan bu sürekli iyileşme ve büyüme trendinden özellikle altyapısı daha kuvvetli olan bölgeler daha fazla yararlanmıştır. TRA bölgesi de söz konusu büyüme trendinden kendi bölgesel üstünlüklerine göre yararlanma çabası sergilemiştir. Özellikle depolama faaliyetlerine yönelik yatırım teşviklerinden nispeten daha fazla yararlanmıştır. Ayrıca altyapıyı kuvvetlendirmeye yönelik olarak yeni çıkarılan teşvik yasalarından faydalanmayı da önemsemiştir. Türkiye'nin genelinde teşvik yasalarının çıktığı yıllarda artan yatırım belge sayısı TRA bölgesi için de benzer olmuş ve 2003, 2009 ve 2012 teşvik düzenlemelerinden sonra TRA bölgesi de lojistiğe yönelik yatırım teşvik belge sayılarını ciddi şekilde arttırmıştır. Yine artan yatırım belge sayısı ile birlikte istihdam edilebilirliği de ciddi derecede arttırmış fakat bu artışlar sürekli hale gelmemiştir. Yani yatırım belge sayısındaki azalışlarla ek istihdam oluşturma gücü de azalmıştır. Bu durumun sonucunda dinamik bir işgücü olan bölgenin istihdam edilebilirlik sorununa lojistik sektörüne yönelik olan yatırım teşvikleri bir çözüm olamamıştır.

Sonuç olarak tüm bu çabalara rağmen maalesef Türkiye'de ve TRA bölgesinde lojistik sektörü olması gerektiği boyutlara henüz ulaşamamıştır. Bu duruma sebep olarsa altyapı yatırımlarının henüz tamamlanamaması en önemli faktör olarak ön plana çıkmaktadır. Çünkü bazı bölgelerde altyapının kuvvetli olması, bazı bölgelerde ise hiç oluşmaması lojistik sektörüne dayalı yatırım teşviklerinden istenen düzeyde yararlanılmaması sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca lojistik sektörüne yönelik yürütülen yatırım teşvik politikalarının da bölge bazlı olarak hazırlanmaması önemli bir

diğer faktör olarak ön plana çıkmaktadır. Böylece lojistik sektörünün bölgesel temelli ilerletilmesi için öncelikle bölge, il ve ilçe bazlı teşvik politikalarının uygulanması gerekmektedir. Ancak yerele indirgenen teşvik politikası ile lojistik sektörünün gelişimi sağlanabilecektir.

KAYNAKÇA

Akçetin, Eyüp (2010), “Avrupa Birliğine Üyelik Sürecinde Küresel Lojistik Üs Olma Yolunda Türkiye”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(5).

Ekonomi Bakanlığı, <http://www.ekonomi.gov.tr>.

Ertem, Mustafa A., (2016), “Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Devlet Malzeme Ofisi’nin Durumu”, *Verimlilik Dergisi*, 2016/1.

Dünya Bankası, <http://lpi.worldbank.org/>

Uslu, Şemsettin ve Akçadağ, Mualla (2012), “İlaç Sektöründe Tersine Lojistik ve Dağıtımın Rolü: Bir Uygulama”, *Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi*,5(1).