

Limanlardaki yüzde 35 kapasitenin dolması için gümrük mevzuatı değiştirilmeli



İbrahim Dölen, Türkiye limanlarındaki yüzde 35 atıl kapasitenin dolması için gümrük mevzuatının değişmesi gerektiğini söyledi.

Türkiye limanlarında yüzde 35 boş kapasite olduğunu söyleyen TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Dölen, “Bu kapasitenin kolaylıkla yan ülkelerden ülkemize çekilmesi için teknoloji, bilgi ve müşterilerle olan ilişkilerin hepsi sağlanmış durumda. Eksiklik, gümrük mevzuatında.” dedi.

11-13 Ekim 2018 tarihinde Ankara Lojistik Üssü’nde yapılan lojistik zirvesindeki, “Geleceğin Lojistiğinde Kamu ve Özel Sektör İşbirliği” konulu konferansta konuşan İbrahim Dölen, Türkiye’deki limanların özelleştirme sürecini, günümüzde ulaştığı kapasiteyi ve limanların daha da verimli kullanılabilmesi için önerilerini anlattı.

“Bugün Türkiye’ye gelen herhangi bir transit konteynerin limana girdikten sonra, limandan çıkabilmesi için ortalama 8 gün gerekiyor. Aynı Aynısı, rakiplerimiz olan İsrail’in Hayfa Limanı, Yunanistan’ın Pire Limanı ve Mısır’ın Port Said Limanı’nda 4-5 gün. Singapur, Almanya, Rotterdam limanlarında transit konteynerleri 2 günde indiği limandan çıkabiliyor.” diyen Dölen, “Bu ülkelerde mevzuat nasıl, bizde nasıl, arada ne gibi farklar var, onlar nasıl oluyor da 2 günde bunu yapıyorlar? Nasıl oluyor da bizde bu süre 8 güne çıkıyor? sorularına yanıt aradıklarını ve tüm süreçleri içeren bir rapor hazırladıklarını ifade etti.

Bunun tüm süreçlerini bir rapor haline getirdiklerini söyleyen İbrahim Dölen, şöyle devam etti: “Türk gümrük sistemi gelen bir transit konteyner üzerinde 9 farklı kontrol yapıyor. Birbirini takip eden 9 farklı süreç var. Herhangi birindeki gecikme, otomatik olarak diğer süreçleri de geciktiriyor. Almanya’da bu süreç bir tane. Tüm sorumluluk

transiti yapan limana veriliyor. Herhangi bir hatalarında şirket ellerinden gidiyor. Bunun sayesinde Almanya, Türkiye’de toplam 12 milyon TEU elleçleyeceğinizi düşünürseniz Almanya sadece bir limanında 12 milyon TEU transit yapıyor. Fark buradan kaynaklanıyor.

Sadece talep etmek değil, bu tip çalışmalar yaparak, dünyada bunu en iyi kimler yapıyorsa mevzuatları önümüze alıp farklılıklar nedir, eğer sorun mevzuattan kaynaklanıyorsa bunları anlayıp, bunları da kolay anlatılacak şekilde kanunu da içerecek şekilde sunmak gerekiyor. Çünkü dünya çok hızlı ilerliyor. Bütün değişimlerin algılanması, mevzuatların uygulanması, geçerliliğinin araştırılmasıyla ilgili sorunu olduğu gibi kamuya yükleme şansımız yok.

Konuya sadece kendi açımızdan değil, mevcut kapasitenin doldurulması kapsamında da yaklaşmamız gerekiyor. Türkiye’nin ilerlemesi konusundaki sıkıntıyı daha kolay aşacağımıza inanıyorum.”

Konuşmasında dünyada limanlardaki teknolojik gelişmelere de değinen İbrahim Dölen, “İlk insansız liman Avrupa’da Londra’da 2013 yılında açıldı. Toplam 42 tane vinç, 100’ün üzerinde konteyner taşıma aracı, 124 adet de konteyner istif makinesi çalıştığı bu liman, tamamıyla merkezdeki IT sistemi üzerinden işletiliyor. Sahaya insan girmesi yasak. Sadece bir makine arızalandıysa ve kendini tamir alanına götüremiyorsa bu aracı oradan çekmek için insan giriyor. Yani aslında gelecek geldi ve geçti bile. Bu, çok hızlı bir şekilde Türkiye’ye de gelecek. Dolayısıyla bundan bir kaçış yok.” dedi.



“TEKNOLOJİYE AVANTAJINI KULLANMAYAN ÜLKELER GELECEKTE DE SÖZ SAHİBİ OLAMAZ”

Gelecekte söz sahibi olmak için en son teknolojileri yakından izleyip uyum sağlamanın önemine işaret eden İbrahim Dölen, şöyle konuştu: “Türkiye’de kamu ve özel sektördeki yöneticilerin şu bakış açısında olması gerektiğini düşünüyorum: Her ne kadar dünyada şu anda siyaset tarafından korumacı bir politika, ana trendmiş gibi gösteriliyor olsa da istediğiniz kadar korumacı duvarlarını oluşturun, gelişen teknolojinin insanoğluna sağlamış olduğu avantajları kullanmayan ülkelerin, dünyanın geleceğinde de çok fazla söz sahibi olmasını bekleyemeyiz. Dolayısıyla kamudaki ve özel sektördeki yöneticilerin ve liderlerin bu tip değişimleri yakından izlemesi, algılaması ve kendisinin de içinde bulunduğu organizasyonlarda bunların hızla hayata geçecek liderlik rolünü, görevini üzerine alması gerektiğini düşünüyorum. Bu olmadan sadece fiyatları belirli bir limit içinde tutacak engellerle gelecekte kaçmaya çalışmak deve kuşu gibi kafamızı kuma gömmekten başka birşey olmayacak.”

DÜNDEN BUGÜNE TÜRKİYE’DE LİMANLARIN GELİŞİM SÜRECİ

İbrahim Dölen, konuşmasında Türkiye’deki limanların dünden bugüne içinde bulunduğu durumu da şöyle özetledi:

Türkiye limancılıkta 1986 yılında özelleştirme süreci yaşamaya başladı. Haydarpaşa’ya gelen konteynerler en az 4-5 gün bekliyordu. Dünya ticaretinde konteyner taşıyan gemiler İstanbul’a geldikleri ve bekleyecekleri için ithalat ve ihracatçılardan 500-600 dolar İstanbul’a uğrama parasını ayrıca alırlardı.

1986 yılında limanlarda elleçlenen 170 milyon ton olan yük miktarı 2017 sonunda 761 milyon tona çıktı. O zamanlar limancılık geçici işçilerle ve tamamıyla devletin kontrolünde, haftasonları ve akşamları çalışmayan bir iş düzeninden, bugün konteynerinizin dünyanın hangi limanında olursa olsun cep telefonundaki bir kaç tuşa basarak lokasyonunu belirleyebildiğiniz, gümrükçünüzün konteyner daha limana gelmeden malın ithal edilmesiyle ilgili tüm masrafların ne olduğunu bildiği bir düzene geçildi.

Bugün gururla söyleyebilirim ki Türkiye’deki limanların hemen hemen her iş kolundaki en büyük limanlarda bugün dünyada kullanılan en etkin yazılımlar en etkin kullanılan ekipmanlar ve gerçekten iyi yetişmiş personelle bu hizmetler veriliyor. O yüzden ki özellikle konteyner anlamında Türkiye limancılığı geçen yıl 10.1 milyon TEU yük elleçlemişken, ülkemizin içinde bulunduğu bu ekonomik zorluk döneminde bile ilk 6 ayda yüzde 18 oranında büyümesini devam ettirmiştir. Bu yüzde 18 büyüme

tamamen transit işlemlerden kaynaklanıyor. Örneğin THY'nin yolcularının büyük bir kısmı dünya vatandaşı. Taşıdığı kargoların da büyük bir kısmı dünya kargosu.

Çin'den çıkıp Almanya'ya giden bir kargo İstanbul'a da uğradığı için Türkiye'ye döviz kazandırıyor. Aynı şey Türk limanları için de başladı. Özellikle son 4 yıldır bu süreç daha da hızlandı. Türkiye'de bu kapsamda 2.8 milyon TEU konteyner elleçlenmekte. Geçen yıl Türk limancılığı, Türkiye ile ilişkisi olmayan transit yüklerden yaklaşık olarak 265 milyon dolar para kazandı. Bunun yarısının da kar olduğunu söyleyebilirim."

