



**T.C.
GAZI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK
LİSANS
TEZİ**

**ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNDE
GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ**

ADEM EMRE

ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI

TEMMUZ 2019



**ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNDE
GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ**

Adem EMRE

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

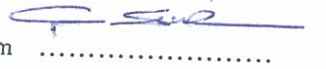
TEMMUZ 2019

Adem EMRE tarafından hazırlanan "Uluslararası Lojistik Faaliyetlerinde Gümrük İdarelerinin Rolü" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞU ile Gazi Üniversitesi Uluslararası Ticaret Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman ve Jüri Başkanı: Prof. Dr. İrfan SÜER

Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

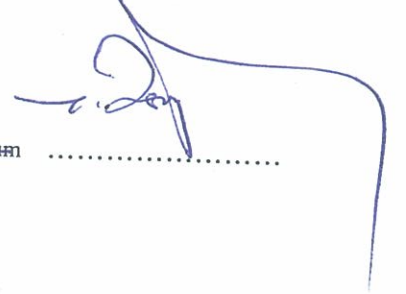
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum



Üye: Prof. Dr. Nevzat SAYGILIOĞLU

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı, Atılım Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum



Üye: Prof. Dr. Güler Sağlam ARI

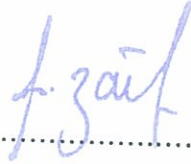
Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum



Tez Savunma Tarihi: 19/07/2019

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Prof. Dr. Figen ZARİF

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.


Adem EMRE
19.07.2019

ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNDE GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ
(Yüksek Lisans Tezi)

Adem EMRE

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Temmuz 2019

ÖZET

Büyük bir rekabetin yaşandığı lojistik sektöründe gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymak, idarelerin performansını ve gümrük işlemlerinin yeterliliğini algısal açıdan ölçmek ve son olarak dünya uygulamaları ile ülkemizdeki uygulamaları karşılaştırmak amacıyla hazırlanan bu çalışma, akademik anlamda önemli bir kaynak olmaya adaydır. Çalışmanın ilk bölümlerinde kavramlara yer verilerek kuramsal çerçevenin oluşturulması amaçlanmıştır. Son bölümde ise çalışmanın amacı, önemi, modeli, varsayımları, hipotezleri, sınırlılıkları ve araştırma bulguları ele alınmıştır. Bu çalışmanın temel amacı, gümrük idarelerinin performansının uluslararası lojistik sektör temsilcileri tarafından nasıl algılandığının incelenmesidir. Çalışmanın yan amacı ise, gümrük işlemleri ve lojistik faaliyetleri arasındaki ilişkinin incelenmesidir. Başka bir ifadeyle araştırmanın amacı; rekabetin yaşandığı lojistik sektöründe gümrük uygulamalarının ve gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymaktır. Uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrük idarelerinin rolünün belirlenmesine yönelik yapılan araştırma için oluşturulan modelde, katılımcıların “sektör bilinci ve rekabet edebilirlik algısı” ile “gümrük teşkilatının rolleri”, “gümrük idarelerinin performans algısı” ve “gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı” arasındaki ilişki kurgulanmıştır. Ayrıca katılımcıların demografik özellikleri bakımından ölçeklerin farklılık gösterme durumu da incelenmiştir. Sorular hazırlanırken literatür, toplantı tutanakları, uzman görüşleri ile sektör raporları dikkate alınmıştır. Araştırma sırasında 457 UTİKAD üyesi firma ile sektöre hizmet veren 16 dernek ve sivil toplum kuruluşundan veri toplanmıştır. Araştırma sonuçlarına göre, ankete katılanların faaliyetlerinde gümrük işlemleri önemli yer tutmaktadır. Ankete katılanların, sıklıkla gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştirdiği, gümrük işlemleri, gümrük idareleri ve lojistik altyapısı konusunda yüksek farkındalığa sahip olduğu ve sektörün rekabet edebilirliği konusunda olumlu algıya sahip olduğu anlaşılmıştır. Sonuçlara göre, sektörün rekabet edebilirlik algısı, gümrük idarelerinin rolü, gümrük idarelerinin performansı ve gümrük işlemlerinin yeterliliğine yönelik düşünceler, kuruluş türüne veya personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermemektedir. Diğer yandan araştırmaya göre, gümrük müşavirleri ve diğer pozisyonlarda çalışanlar, üst düzey yöneticilere oranla gümrük idarelerinin performansının daha yüksek ve gümrük işlemlerinin daha yeterli olduğunu düşünmektedir.

Bilim Kodu : 118605

Anahtar Kelimeler : Uluslararası lojistik, gümrük, uluslararası ticaret, taşımacılık, kamu politikaları

Sayfa Adedi : 240

Tez Danışmanı : Prof. Dr. İrfan SÜER

THE ROLE OF CUSTOMS ADMINISTRATIONS IN INTERNATIONAL LOGISTICS
FUNCTIONS
(M.S. Thesis)

Adem EMRE

GAZI UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES

July 2019

ABSTRACT

This study, prepared to reveal the role of customs administrations in the logistics sector where there is a great competition. The study measures the performance of the customs administrations and the capability of customs procedures. Hence, this research is a candidate for being an important source in academic sense. In the opening chapters of the study, it is aimed to form a theoretical framework. In the last chapter, the aim of the research, the importance of the study, the model, assumptions, hypotheses, limitations of the study and research findings are discussed. The main purpose of this study is to examine how the performance of customs administrations is perceived by international logistics sector representatives. Accompanying argument of the study is to examine the relationship between customs procedures and logistics activities. In other words, the purpose of the research is to reveal the role of customs administrations and customs practices in the competitive logistics sector. In the research model, the relationship between the participants' perception of sector awareness and competitiveness, the roles of the customs organization, the perceived performance of the customs administrations and the perceived capability of the customs procedures were constructed. In addition, it is examined whether the answers given to the measures vary in context of demographic characteristics. Data were collected from 457 UTİKAD members and 16 non-governmental organizations serving the sector. According to the results of the survey, customs procedures are important in the activities of the respondents. Companies surveyed frequently carry out logistics activities subject to customs procedures. It was understood that the participants had high awareness of customs procedures, customs administrations and logistics infrastructure and had a positive perception about the competitiveness of the sector. For formulating the survey questions, literature, meeting documents, expert opinions and sector reports were taken into consideration. According to the results, the perception of competitiveness of the sector, the role of customs administrations, the performance of customs administrations and the adequacy of customs procedures do not differ depending on the type of organization or the level of training of the personnel. On the other hand, according to the research, customs consultants and other position holders think that the performance is higher and customs procedures are more adequate than the senior managers.

Science Code : 118605
Key Words : International logistics, customs, international trade, transportation, public policies
Number of Pages : 240
Supervisor : Prof. Dr. İrfan SÜER



*Elimden tutan babama
Elimi tutan kızıma ve
Elimi bırakmayana*

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	xi
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xiii
GRAFİKLERİN LİSTESİ	xiv
KISALTMALAR	xv
1. GİRİŞ	1
2. ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİ	7
2.1. Lojistik Kavramı ve Lojistik Faaliyetler	7
2.1.1. Lojistik kavramı	7
2.1.2. Tedarik zinciri ve lojistik.....	8
2.1.3. Uluslararası lojistik.....	10
2.1.4. Uluslararası lojistik faaliyetleri.....	11
2.2. Uluslararası Lojistik Faaliyetlerini Etkileyen Unsur ve Aktörler	16
2.2.1. Lojistiği etkileyen unsurlar	16
2.2.2. Lojistiği etkileyen aktörler.....	21
2.3. Uluslararası Lojistik Performans Çalışmaları	25
2.4. Uluslararası Lojistik Maliyetleri ve Giderleri Azaltmanın Yolları	29
2.5. Uluslararası Lojistik Yönetimi ve Gümrükleme	35
2.6. Dünya ve Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörünün Durumu	39
3. ULUSLARARASI TİCARETTE GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ VE GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN ÖNEMİ	43
3.1. Uluslararası Ticarete Gümrük Mevzuatı ve Dünya Uygulamaları	43
3.2. Gümrük İdarelerinin Rolü	46
3.2.1. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması	46

	Sayfa
3.2.2. Tedarik zinciri güvenliği ve kaçakçılıkla mücadele rolü.....	47
3.2.3. Lojistik maliyetlere ilişkin rolü.....	48
3.2.4. Dış ticaret dengesi ve gümrükler.....	50
3.3. Uluslararası Ticarete Gümrük İşlemlerinin Önemi	56
3.3.1. Gümrüklerde kontrol işlemleri.....	58
3.3.2. Basitleştirilmiş usuller ve taşıt üstü işlemleri	60
3.3.3. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü	60
3.3.4. İzinli gönderici	61
4. LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK GÜMRÜK UYGULAMALARI.....	63
4.1. Lojistik Sektörünün Sıklıkla Karşılaştığı Gümrük İşlemleri	63
4.1.1. Özet beyan işlemleri.....	64
4.1.2. Gümrük bölgesi işlemleri	65
4.1.3. Eşyanın gümrüğe sunulması ve eşyanın boşaltılması	66
4.1.4. Eşyanın geçici depolanması.....	67
4.1.5. Gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanım belirleme zorunluluğu.....	67
4.2. Lojistik Sektörünün Gümrüklerde Karşılaştığı Bazı Engeller.....	68
4.3. Lojistik Sektörüne Yönelik Gümrük Uygulamaları.....	71
4.3.1. Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması	71
4.3.2. Gümrük ve sınır yönetimi çalışmaları	88
4.4. Türk Gümrük Teşkilatının Lojistik Sektörüne Yönelik Çalışmaları.....	89
4.4.1. Teşkilatın lojistik altyapısının güçlendirilmesine yönelik uygulamaları.....	89
4.4.2. Teşkilatın lojistik mevzuatının güçlendirilmesine yönelik çalışmaları	95
5. ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNDE GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜNÜN BELİRLENMESİNE YÖNELİK BİR ALAN ÇALIŞMASI	99
5.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	99
5.2. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri.....	99
5.3. Kuramsal Çerçeve	101

	Sayfa
5.4. Varsayımlar	107
5.5. Kapsam ve Sınırlılıklar	107
5.6. Evren ve Örneklem.....	108
5.7. Veri Toplama Tekniği	109
5.8. Verilerin Analizi	110
5.9. Ölçek Analizi.....	111
5.10. Bulgular	114
5.10.1. Demografik özellikler.....	114
5.10.2. Ölçek ifadeleri faktör analizi sonuçları	116
5.10.3. Ölçek ifadeleri katılım düzeyleri.....	124
5.10.4. Değişkenler arası ilişkinin analiz edilmesi	132
5.10.5. Rekabet edebilirlik algısının değişkenler üzerindeki etkisinin belirlenmesi	135
5.10.6. Katılımcıların eğitim durumu bakımından farklılık gösterme durumu	137
5.10.7. Katılımcıların pozisyonu bakımından farklılık gösterme durumu	137
5.10.8. Kuruluş türü bakımından farklılık gösterme durumu.....	139
5.10.9. Faaliyet süresi bakımından farklılık gösterme durumu	139
5.10.10. Hipotez testi	140
6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	143
KAYNAKLAR.....	148
EKLER.....	159
EK-1. Anket formu.....	15960
EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller	15966
EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı.....	15988
EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri.....	214
ÖZGEÇMİŞ	240

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1: 2016 Lojistik performans endeksine göre Türkiye'nin durumu	27
Çizelge 2.2: Satışların yüzdesi olarak tedarik zinciri maliyetleri	29
Çizelge 3.1: Gümrüklerde eşya akışını engelleyen/kolaylaştıran hizmetler	52
Çizelge 4.1: Saat bazında ithalat işlem süreleri dağılımı	75
Çizelge 4.2: Dakika bazında ihracat işlem süreleri dağılımı	76
Çizelge 4.3: Kapikule TIR Gümrük Müdürlüğü işlem süreçleri (giriş)	77
Çizelge 4.4: Sahada kalış süresini arttıran ilave işlemlere ilişkin (giriş)	78
Çizelge 4.5: Kapikule TIR Gümrük Müdürlüğü hizmet standartları (çıkış)	79
Çizelge 4.6: Sahada kalış süresini arttıran ilave işlemlere ilişkin (çıkış)	80
Çizelge 4.7: Ticaretin kolaylaştırılması anlaşmasında yer alan sınıflandırmalar	83
Çizelge 4.8: Singapur'un tek pencere sistemi ve öncesi durumu	92
Çizelge 5.1: Ölçekler	112
Çizelge 5.2: Ölçeklerin güvenilirlik düzeyleri	113
Çizelge 5.3: Puanların basıklık ve çarpıklık katsayıları	113
Çizelge 5.4: Katılımcı bilgileri	114
Çizelge 5.5: Kuruluş bilgileri	116
Çizelge 5.6: Ölçeklerin KMO ve Bartlett değerleri	117
Çizelge 5.7: Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği faktör analiz sonuçları	118
Çizelge 5.8: Gümrük idarelerinin rolü ölçeği faktör analiz sonuçları	120
Çizelge 5.9: Gümrük idarelerinin performans algısının değerlendirilmesi ölçeği faktör analiz sonuçları	122
Çizelge 5.10: Gümrük işlemlerinin yeterlilik algısının değerlendirilmesi ölçeği faktör analiz sonuçları	123
Çizelge 5.11: Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği ifadeleri katılım düzeyi	125
Çizelge 5.12: Gümrük idarelerinin rolü ölçeği ifadeleri katılım düzeyi	127

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.13: Gümrük idarelerinin performans algısının değerlendirilmesi ölçeği ifadeleri katılım düzeyi	129
Çizelge 5.14: Gümrük işlemlerinin yeterlilik algısının değerlendirilmesi ölçeği ifadeleri katılım düzeyi	131
Çizelge 5.15: Olumlu ve olumsuz görüşlerin yorumlanması	133
Çizelge 5.16: Sektör bilinci ve rekabet algısı, gümrük idarelerinin rolü, gümrük idarelerinin performans algısı ve gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı arasındaki ilişki	134
Çizelge 5.17: Rekabet edebilirlik algısının değişkenler üzerindeki etkisi	135
Çizelge 5.18: Ölçeklerin değerlendirilmesinin personelin eğitim düzeyi bakımından fark analizi	137
Çizelge 5.19: Ölçeklerin değerlendirilmesinin personelin pozisyonu bakımından fark analizi	138
Çizelge 5.20: Ölçeklerin değerlendirilmesinin kuruluş bakımından fark analizi	139
Çizelge 5.21: Ölçeklerin değerlendirilmesinin kuruluşun faaliyet süresi bakımından fark analizi	140
Çizelge 5.22: Hipotez testi 1.....	141
Çizelge 5.23: Hipotez testi 2.....	141
Çizelge 5.24: Hipotez testi 3.....	141
Çizelge 5.25: Hipotez testi 4.....	141
Çizelge 5.26: Hipotez testi 5.....	142
Çizelge 5.27: Hipotez testi 6.....	142

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1: Parti lojistiği.....	24
Şekil 3.1: Lojistik maliyetler	49
Şekil 3.2: İçsel maliyetler.....	50
Şekil 4.1: Ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik politika alanları.....	84
Şekil 4.2: Tek pencere sistemi öncesi ve sonrası durum.....	91
Şekil 5.1: Araştırmanın modeli.....	100

GRAFİKLERİN LİSTESİ

Grafik	Sayfa
Grafik 2.1: Türkiye lojistik sektörü büyüme oranları	40
Grafik 5.1: Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği için scree plot.....	118
Grafik 5.2: Gümrük idarelerinin rolü ölçeği için scree plot.....	119
Grafik 5.3: Gümrük idarelerinin performans algısı ölçeği için scree plot	121
Grafik 5.4: Gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı ölçeği için scree plot	123



KISALTMALAR

Bu araştırmada kullanılan kısaltmalar ve bunlara ilişkin deyimlerin tam haline aşağıda yer verilmiştir.

Kısaltmalar	Açıklamalar
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AEO	Yetkilendirilmiş Yüklümlü (Authorized Economic Operator)
APEC	Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
B2B	İşletmeden işletmeye
B2C	İşletmeden müşteriye
C-TPAT	ABD'nin Terörizme Karşı Gümrük Ticaret İşbirliği
CARGO-IMP	IATA - Cargo Interchange Message Procedures
CE Belgesi	Conformité Européenne - AB Güvenli Ürün Belgesi
CEM	Müşteri Deneyimi Yönetimi
CFR	Maliyet ve taşıma navlunu / Cost and freight
CIF	Maliyet, sigorta ve taşıma navlunu / Cost, insurance and freight
CIM	Demiryolu Hamule Senedi
CIP	Taşıma ve sigortası ödenmiş / Carriage and insurance paid to
CIV	Demiryolu ile Uluslararası Yolcu ve Yüklü Taşıma Sözlüşmesi
CLECAT	Avrupa Gümrük Acenteleri Birliği
CMR	BM konvansiyonu (Convention Merchandise Routier)
CPD Karnesi	Gümrüklerden Geçiş Karnesi
CPT	Taşıması ödenmiş / Carriage paid to
CRM	Müşteri İlişkileri Yönetimi
CSCMP	Council of Supply Chain Management Professionals
DAP	Belirlenen yerde teslim / Delivered at place
DAT	Terminalde teslim / Delivered at terminal
DB	Dünya Bankası (WB)
DDP	Gümrük vergileri ödenmiş olarak / Delivered duty paid
DGÖ	Dünya Gümrük Örgütü
DİR	Dahilde İşleme Rejimi
DOLAR	Amerika Birleşik Devletleri'nin resmî para birimi
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği

Kısaltmalar	Açıklamalar
DTO	Deniz Ticaret Odası
EDI	Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange)
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Birliği
EURO	Avrupa Birliği'nin resmî para birimi
EXW	İş yerinde teslim / Ex works
FAS	Gemi doğrultusunda teslim / Free alongside ship
FCA	Taşıyıcıya masrafsız / Free carrier
FIATA	Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Federasyonu
FOB	Gemide teslim / Free on board
GAR	Gümrük Antrepo Rejimi
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Anlaşması
GİR	Geçici İthalat Rejimi
GKAİR	Gümrük Kontrolü Altında İşleme Rejimi
GSMH	Gayri Safı Milli Hâsıla
GSYH	Gayri Safı Yurtiçi Hâsıla
GTİP	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
HİR	Hariçte İşleme Rejimi
IATA	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICC	Milletlerarası Ticaret Odası (International Commercial Chamber)
IFC	Uluslararası Finans Kurumu
INCOTERMS	International Commercial Terms
IRU	Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği
İGMD	İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği
KARİD	Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmeleri Derneği
KDV	Katma Değer Vergisi
LODER	Lojistik Derneği
LPE	Lojistik Performans Endeksi
MÜSİAD	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
NCTS	Bilgisayarlı Yeni Transit Sistemi
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
TAB	Türk Armatörler Birliği
TEN-T	Trans-Avrupa Ulaşım Şebekeleri

Kısaltmalar	Açıklamalar
TEU	Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi (Twenty Foot Equivalent Unit)
TGB	Türkiye Gümrük Bölgesi veya Gümrük Bölgesi
TINA	Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi
TL	Türkiye Cumhuriyeti Resmi Para Birimi
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOBBUND	TOBB ve UND Ortak Kuruluşu
TPÖ	Ticaret politikası önlemleri
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
UIC	Uluslararası Demiryolları Birliği
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	BM Avrupa Ekonomik Komisyonu
USD	Amerika Birleşik Devletleri'nin resmî para birimi
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VDA	Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
WCO	Dünya Gümrük Örgütü - World Customs Organisation
WEF	Dünya Ekonomi Forumu
WTO	World Trade Organisation
XML	Doküman işaretleme dili (Extensible Markup Language)

1. GİRİŞ

Uluslararası lojistik faaliyetleri arasında yer alan "gümrükleme" işleminin hızlı ve doğru şekilde planlaması ve en az hatayı içerecek şekilde tamamlanması, lojistik sektörünün nakliye, geçici depolama, antrepo işlemlerini hızlı, güvenli, eksiksiz ve hatasız yürütmesi için gümrük idarelerine önemli sorumluluk düşmektedir. Nitekim uluslararası nakliyenin en buhranlı noktalarından biri sınır noktalarını geçmek ve gümrüklerde karşılaşılan yasal düzenlemelerin gereğini yerine getirmektir (Long, 2016: 233).

Coğrafi konum tek başına lojistik açıdan etkin ve başarılı bir ülke olmaya yetmemektedir. Ulusların lojistik pazardan daha fazla pay alabilmesi için coğrafi avantajlarının yanında taşımacılık, altyapı, bilgi teknolojileri gibi fiziksel ve kurumsal altyapı konusunda ilerleme kaydetmesi gerekmektedir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 71). Bu yüzden, lojistik sektörünün hızlı ve yüksek performans beklediği kurumlardan bir tanesi de gümrükleme faaliyeti nedeniyle gümrük teşkilatlarıdır. Öte yandan, sektörün gümrük işlemlerinin performans ve yeterliliği konusunda olumsuz algıya sahip olduğu gözlenmektedir. Bu algı sadece yerel uygulamalar için değil tüm dünya uygulamaları için geçerlidir.

Sektör tarafından yapılan başvurularda mevzuat altyapısı ile birlikte en çok şikâyet edilen konular idari altyapı ve gümrüklerde beklemeye ilişkindir (Ereke, 2017). Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin 2017 yılında yayımlanmış olduğu "*Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü Gümrük Sorunları*" başlıklı raporda lojistik sektörünün önündeki en büyük engellerden birini de belge zorunluluğu ve kota uygulamaları olduğu belirtilmiştir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND], 2017). Bundan dolayı, kesintisiz bir lojistik ağı oluşturabilmek için alternatif depoların tercih edilmesi, yeni güzergâh ve taşıma şekillerinin oluşturulması bir zorunluluktur. Yapılan çalışmalar, bir an önce ele alınması gereken sorunlu alanlardan birinin de gümrük ve dış ticaret işlemlerinin kolaylaştırılması olduğunu ortaya çıkarmıştır (Dünya Ticaret Örgütü [DTÖ], 2019).

Bununla birlikte, kaçakçılıkla mücadele ve güvenlik yaklaşımları çerçevesinde nakliyecilere getirilen yeni kısıtlamalar da engeller arasında sayılmaktadır. Lojistik sektörü, uluslararası ticarete rekabet avantajı elde eden en etkili sektörlerden biri haline bürünmüştür. Lojistik faaliyetlerdeki üstün performans, başta gelişmekte olan ülkelerin rekabet avantajı elde

etmesini sağlamıştır. Sektörün artan performansı küresel ticaretten, zenginlik ve refahtan ülkelerin daha fazla pay alması için hayati bir önem kazanmaktadır (Tanyaş, 2010).

Yapılan çalışmalar, daha iyi lojistik faaliyetler sunan ülkelerin; büyüme, rekabetçilik, iş yapabilirlik ve ticaret yapabilirlik gibi çeşitli kriterler açısından diğer ülkelere kıyasla avantajlı olduğunu, bu bileşenler arasında güçlü bir korelasyon bulunduğunu çok açık bir şekilde gözler önüne sermektedir (Arvis ve diğerleri, 2018). Aynı şekilde, Dünya Bankası'nın 2018 yılında hazırlamış olduğu Lojistik Performans Endeksi Raporu'na bakıldığında, ilk sıralarda yer alan ülkelerin aynı zamanda küresel rekabet konularında da ön sıralarda yer aldığı görülmektedir. Lojistik sektörü ile gümrük işlemleri arasında karşılıklı bir etkileşim bulunmaktadır (Arvis ve diğerleri, 2018).

Bu konuların henüz dünya genelinde standarda kavuşturulamamış olması bu kanaatleri haklı çıkarabilmektedir. Yükleme ve boşaltma, teminat, transit işlemleri, antrepo rejimi uygulamaları, gümrük kontrolleri ile liman ve sahalara giriş çıkış işlemleri gibi sorunlu olarak değerlendirilen alanlar hâlihazırda tam olarak çözüme kavuşturulamadığından sektör kendi refleksi ile hareket etmektedir. Diğer taraftan, gümrük idareleri tarafından gerçekleştirilen çalışmaların bilinmesi, dahası bir lojistik süreç olarak gümrüklemenin öneminin farkına varılması, bu sürecin en doğru şekilde yürütülmesi ve yönetilmesi anlamına gelecektir. Bu farkındalık aynı zamanda rekabet için ivme olarak değerlendirilebilmektedir.

Günümüze kadar yapılan çalışmalar neticesinde, sektör tarafından ülkemiz lojistik performansının ölçülebilmesinin özellikle gümrüklerde yaşanan sorunları çözümlenebilmek için gerekli analizlerin yapılmasının önemli olacağı ifade edilmiştir (Ereke, 2017).

Bu kapsamda, öncelikle uluslararası lojistik sektörünün rekabet gücü ile gümrük idarelerinin üstlendiği roller arasındaki ilişkinin ortaya konması gerekmektedir. Daha sonra uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük idarelerinin algılanan performansı arasındaki pozitif bir ilişki bulunmadığına bakılması gerekmektedir. İrdelenmesi gereken bir diğer ilişki de uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük işlemlerinin algılanan yeterliliği arasındaki ilişkidir.

Bu çalışma, bir yandan gümrük ve lojistik firmalarının mevcut durum ve uygulamaları analiz etmesine olanak sağlarken, bir yandan da sektör bazlı çalışmalar için gümrük idarelerinin rollerinin değerlendirilmesi konusunda kaynak teşkil etmeyi amaçlamaktadır. Büyük bir rekabetin yaşandığı lojistik sektöründe gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymak, idarelerin performansını ve gümrük işlemlerinin yeterliliğini algısal açıdan ölçmek ve son olarak dünya uygulamaları ile ülkemizdeki uygulamaları karşılaştırmak amacıyla hazırlanan bu çalışma, akademik anlamda önemli bir kaynak olmaya adaydır.

Konu hakkında günümüze değin yapılan üç adet lisansüstü düzeyde çalışma bulunmaktadır. Bunlardan ikisi gümrük işlemlerinin lojistik maliyetler üzerindeki etkilerini araştırırken, üçüncüsü uluslararası ticaret kapsamında lojistik şirketlerinin gümrük faaliyetlerini incelemekle yetinmiştir. Kapıkule Gümrük Kapısı örneğini ele alan bu araştırma aynı zamanda ülkemizde yapılan en yakın tarihli (2012) araştırma olma özelliğine sahiptir. Uluslararası alanda yapılan araştırmalar dâhil diğer çalışmalar genellikle lojistik faaliyetlerinde dış ticaretin rolü üzerine yoğunlaşmaktadır. Yapılan çalışmalarının pek azı lojistik sektörünün gümrük idarelerine bakış açısını değerlendirmiştir. Bu alanda yapılan akademik çalışmaların azlığı, literatür noksanlığı, bundan sonra yapılacak çalışmalara örnek olacak bir eserin akademiye kazandırılmasını gerekli kılmaktadır.

Bu araştırmada yapılan açıklamaların büyük bölümünde Türkiye'deki anlayış ve uygulamalar esas alınmıştır. Bu nedenle, uluslararası lojistik faaliyetlerine ilişkin olarak, bu araştırmada yapılan açıklamalar Türkiye'deki anlayış ve uygulamaları esas almaktadır. Yine, gümrük idarelerinin işlem süreçleri bazı durumlarda aynı sayılmıştır.

Hazırlanan çalışma yeni bir bakış açısı gerektirdiği için, konu ile ilgili materyaller incelenmiş, daha önce yazılmış alan notları, sektör raporları ve akademik literatür taranmış, konu ile ilgili mevzuat altyapısı incelenmiştir. Sektörün durumu analiz edilmiş, ihtiyaç duyulan verilerin toplanması, gümrük idarelerinin sektör açısından rolünün belirlenmesi, algının ölçülebilmesi ve sonuçların değerlendirilmesi amacıyla nicel veri toplama enstrümanlarından anket tekniği kullanılarak, 57 soruluk kapsamlı bir anket oluşturulmuştur. Çalışmaya sadece belli lojistik firmaları ile belirli gümrük idare ve işlemlerinin dahil edilebilmiştir. Çalışma süresince, üst düzey kadrolara ulaşım zorluğu ve gümrük kapılarının çok çeşitli coğrafyalara kurulmuş olması ve firmaların bu oranda dağılmış olması nedeniyle

veri toplanmasını kısıtlayan unsurlarla karşılaşılmıştır. Araştırmanın örneklemini, UTİKAD üyesi firmalar ile sektöre hizmet veren sivil toplum kuruluşları oluşturmuştur.

Yapılan anket ile ilk defa; uluslararası lojistik sektörünün gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında yeterli bilgi ve farkındalığa sahip olup olmadığı, ülkemizin lojistik altyapısının uluslararası lojistik sektörü tarafından yeterli bulunup bulunmadığı, uluslararası lojistik sektörünün hizmet kalitesi, altyapı, danışmanlık ve kamu hizmetlerinden memnun olup olmadığı, uluslararası lojistik sektörünün rekabet gücü ile gümrük idarelerinin teşkilat yapısı ve üstlendiği roller arasında önemli bir ilişki bulunup bulunmadığı, uluslararası lojistik sektörü tarafından gümrük idareleri ve teşkilat performansının uluslararası lojistik faaliyetleri için yeterli bulunup bulunmadığı, gümrük idarelerinin gerçekleştirdiği işlemlerin uluslararası lojistik faaliyetler için yeterli olup olmadığı ölçülmüştür.

Çalışmanın ilk bölümlerinde kavramlara yer verilerek kuramsal çerçevenin oluşturulması amaçlanmıştır. Son bölümde ise çalışmanın amacı, önemi, modeli, varsayımları, hipotezleri, sınırlılıkları ve araştırma bulguları ele alınmıştır.

Bu çalışmanın temel amacı, uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrük idarelerinin rolünü ve gümrük işlemlerinin lojistik sektörü açısından önemini vurgulamaktır. Aynı zamanda çalışma teorik olarak; uluslararası lojistik sektörünün gümrük idarelerinin performansını nasıl algıladığını ölçmeyi hedeflemektedir. Çalışma özellikle Türk Gümrük Teşkilatının uygulamaya koyduğu gümrük işlemlerinin lojistik sektörü tarafından yeterli görünüp görünmediğini incelemektedir. Katılımcıların sektör bilinci ve gümrük işlemleri konusundaki farkındalığını ölçen araştırma sektörün rekabet edebilirlik konusunda algısını da incelemektedir. Başka bir ifadeyle araştırmanın amacı; rekabetin yaşandığı lojistik sektöründe gümrük uygulamalarının ve gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymaktır.

Bu araştırma bir yandan lojistik temsilcilerinin mevcut tabloyu ve iş akışlarını analiz etmesi anlamına gelirken bir yandan da iyileştirme ve standardizasyon çalışmalarında gümrük idarelerinin rollerinin değerlendirilmesi için kaynak teşkil edecektir.

Uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrük idarelerinin rolünün belirlenmesine yönelik yapılan araştırma için araştırmanın amacına bağlı olarak “uluslararası lojistik sektörünün

rekabet edebilirlik algısı” ile “gümrük teşkilatının rolleri” arasındaki ilişki ile “rekabet edebilirlik algısı”, “gümrük idarelerinin performans algısı” ve “gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı” arasındaki ilişki kurgulanmıştır. Personelin pozisyonuna göre sektörün gümrük, lojistik ve rekabet edebilirlik konusunda sahip olduğu algıların ve yine kuruluş türü ve eğitim düzeyine göre performans ve yeterliliğe yönelik sektör düşüncelerinin farklılık gösterip göstermediği çalışma kapsamında kurgulanan diğer ilişkilerdir.

Uluslararası taşımacılık konularında büyük bir rekabetin yaşandığı lojistik sektöründe gümrük uygulamalarının ve gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymak, gümrük idarelerinin hizmet kaliteleri ve gümrük işlemlerinin verimliliğini algısal açıdan ölçmek ve son olarak dünya uygulamaları ile ülkemizdeki uygulamaların karşılaştırmasını yapmak amacıyla hazırlanan bu çalışma, akademik anlamda önemli bir kaynak olmaya adaydır.

Uluslararası alanda faaliyet gösteren lojistik firmalarının taşıma, gümrükleme ve depoculuk gibi faaliyetlerini hızlı olduğu kadar güvenli bir biçimde yürütmesi gerekmektedir. Bu araştırma hem lojistik temsilcilerinin mevcut tabloyu analiz etmesine hem de politika üreticilerinin lojistik faaliyetlerde gümrük idarelerinin rollerini değerlendirmesine yardımcı olacaktır.

2. ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİ

2.1. Lojistik Kavramı ve Lojistik Faaliyetler

Uluslararası lojistik faaliyetlere değinmeden önce lojistik kavramını tanımlamakta ve yerel lojistik ile uluslararası lojistiğin farkını ele almakta fayda bulunmaktadır. Aşağıda lojistik kavramı ile birlikte tedarik zinciri kavramına da yer verilmiş, uluslararası lojistik tanımı yapıldıktan sonra dört temel lojistik faaliyet olan depolama, bilişim, nakliye ve gümrükleme kısaca açıklanmıştır

2.1.1. Lojistik kavramı

Yabancı dilden Türkçeye aktarılan “lojistik” kelimesi, önceleri askeri amaçla kullanılagelmiş şimdilerde ise her alanda dilimize yerleşmiş bir kavramdır. Bir eşyanın tedarik kaynağından nihaî kullanıma kadar seyrini ve bu seyir boyunca tâbî olduğu tüm işletme faaliyetlerini içermektedir (Baki, 2004: 1; Orhan, 2014: 11)..

Görüldüğü üzere, lojistik kavramı ve lojistik faaliyetleri günümüzde sadece eşyanın veya sadece malzemenin bir yerden başka bir yere taşınmasını değil; bu malzemenin taşınması esnasında gerçekleşen tüm faaliyetleri kapsamaktadır. Hatta personel ve diğer gerekli teçhizatın bile taşınması bu sektörün konusunu oluşturmaktadır.

Firmalar açısından lojistik; hammadde gibi parçaların üretim ortamına nakli (giriş/tedarik lojistiği), sonrasında eşya akışı ve depolama (materyal yönetimi) ve son olarak, nihai kullanıcıya kadar uzanan fiziksel dağıtım (çıkış lojistiği) olmak üzere 3 aşamalı bir yönetim sürecidir (Çancı ve Erdal, 2003a: 20-37). *“Tedarik lojistiği hammadde, yardımcı malzeme vb. girdilerin tedarik kaynaklarından üretim noktalarına kadar akışıyla ilgilenirken fiziksel dağıtım bitmiş ürünlerin, üretim noktalarından son alıcı veya tüketicilere kadar iletilmesiyle ilgili etkinlikleri kapsamaktadır. Materyal yönetimi ise; işletme içerisinde gerçekleştirilen tüm lojistik faaliyetler ile ilgilenmektedir”* (Tuna, 2001: 14).

Lojistik sektörü kendisi ile sıklıkla karşılaştırılan nakliye veya ulaştırma sektöründen daha geniş bir sektör niteliğindedir. Nakliye kavramı eşyanın hareketini, yani bir noktadan başka

bir noktaya ulaştırılması anlamını taşıırken lojistik kavramı nakliye de içinde barındıran daha bütüncül bir faaliyetin tanımlanmasında kullanılır. Bu kavram yalnızca eşyanın nakliyesini veya dağıtım sürecini tanımlamakla kalmayıp aynı zamanda depolama, gümrükleme, sigortalama ve planlama sürecini de betimlemektedir (Orhan, 2014: 12). Bu yüzden lojistik kavramını, lojistik sektörünün bazı öne çıkan yanları ile değerlendirmek faydalı olacaktır.

Lojistik aynı zamanda tedarik zincirinin de altyapısını oluşturmaktadır. Geçmişte lojistik sadece “nakliye” olarak görülürken şimdilerde ise, diğer kavramlar ile birlikte düşünülen üst bir faaliyet haline dönüşmüştür.

2.1.2. Tedarik zinciri ve lojistik

Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanlarına (CSCMP) göre tedarik zinciri yönetimi; talep tahmini, satın alma, nakliye, tersine lojistik gibi bütün faaliyetlere tüm tarafların dâhil edilerek, akışın planlanması ve yönetilmesidir. Başka bir tanıma göre tedarik zinciri; *"hammadde temin eden, üreten, nihai ürünleri müşterilere dağıtan, üretici ve dağıtıcıların oluşturduğu bir ağ"* olarak literatürde yerini almıştır (Lee ve Billington, 1992: 66'dan aktaran Özdemir A. İ. (2004))

Tedarik zinciri yönetimi süreç odaklı olup maliyetleri düşürerek yüksek kaliteyi hedeflemektedir. Buna göre, tedarik zinciri yönetimini meydana getiren süreçler kalite için yüksek öneme sahiptir. Tedarik zinciri yönetimini oluşturan sekiz süreç aşağıda yer almaktadır (Özdemir, 2004)

- Müşteri ilişkileri yönetimi (customer relationship management),
- Müşteri hizmet yönetimi (customer service management),
- Talep yönetimi (demand management),
- Sipariş işleme (order fulfillment),
- İmalat akış yönetimi (manufacturing flow management),
- Satın alma (procurement),
- Ürün geliştirme ve ticarileştirme (product development and commercialization),
- İadeler (returns)

Bu süreçler, detaylı bir şekilde Küresel Tedarik Zinciri Forumu tarafından tanımlanmıştır.

Forum'un yapmış olduğu bu sınıflamada "satın alma" sürecinin bir diğer adı da "Tedarikçi İlişki Yönetimi (Supplier Relationship Management)" olarak telaffuz edilmektedir. Aynı şekilde "iadeler" sürecine, zaman zaman "iade yönetimi" süreci denilmesi de uygun görülmüştür.

Bununla birlikte, lojistik yönetimi ise doğru yere, doğru zamanda ve doğru ürünü hasarsız bir şekilde ulaştırmayı amaç edinir. Bu kapsamda, eşya veya hizmet için ilave bir değer oluşmasını sağlar. Lojistik yönetimi özetle; sipariş işleme, satın alımlar, gelen ulaşım, üretim planları ve programları, envanter yönetimi, dağıtım ve teslimat ulaşımı, depo yönetimi, malzeme ve dağıtım ihtiyaç planlaması, yönetimin bir müşteriye yanıt vermesi gibi çeşitli bilgi sistemlerini yönetmektedir (Yardımcıoğlu vd., 2012, 247). "Lojistik yönetimi, doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırmayı hedeflemekte, bu bağlamda ürün ya da hizmetler için önemli bir "değer yaratıcı faaliyet" olarak değerlendirilmektedir (Ballou, 1999: 8'den aktaran Tuna O. (2001)). 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 markaların sayısının artması "müşteri elde etme ve tutma da" lojistik fonksiyonlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır" (Tuna, 2001: 208). Buradan çıkarılan varsayımla; lojistiğin, "müşteri ilişkileri yönetimi" ile doğrudan ilgili bir kavram olduğu sonucuna varılabilir. Diğer bir ifadeyle benzer marka ve hizmetlerin artmasıyla lojistik yönetiminde "müşteri elde etme" ile birlikte "müşteri derinleştirme" kavramlarının öneminin ortaya çıktığı varsayılabilir.

Lojistik sektörü en fazla büyüme gösteren yeni ve dinamik sektörlerden birisidir. Büyüme ile birlikte, lojistik yönetimi firma ve hükümetler için önemli hâle gelmiştir. Lojistik firmalarının bu manada trende uyum göstermesi gerekmektedir. Örneğin, lojistik firmalarda "ölçek" kavramı çok belirgin hale gelmiştir. Aynı zamanda küresel rekabetin yönü ve şiddeti de bu manada seyir göstermiştir (Onay ve Kara, 2009).

Küresel tüketim çağında, artan ve değişen talebe tepki vermek gerekir. Bunun yollarından bir tanesi ise tedarik zincirini doğru işletmek, doğru eşyayı nakletmek ve depolarda çok daha az eşya stoku tutmaktır. Planlı stoklar aynı şekilde maliyetlerin de düşmesine yol açmaktadır. Tabii stokları azaltmak tek başına yeterli olmayacaktır. Bununla birlikte lojistik yönetimini

destekleyen nakliye ağının da iyi kurgulanması gerekmektedir (Cochran ve Ramanujam, 2006).

Kısaca, lojistik yönetimi başka tedarik zinciri yönetimi ise başka bir modeldir. Tedarik zinciri yönetimi daha kapsamlı olmakla birlikte, lojistik yönetimi faaliyetleri; "*sipariş alımını, eşyanın nakliyesini, depolanmasını, stok yönetimini, elleçlenmesini, lojistik network tasarımı, arz talep planlamasını, üçüncü parti servis sağlayıcıların yönetimini*" kapsamaktadır (Lieb ve Miller, 2002).

2.1.3. Uluslararası lojistik

Uluslararası lojistik faaliyetlerini tanımlayabilmek için öncelikle ulusal ve uluslararası lojistik arasındaki farklara değinmek faydalı olacaktır. Literatürde bu iki kavramı birbirinden ayıran üç unsura rastlanmıştır:

i) Bu unsurlardan ilki "kapsama alanıdır". Örneğin, ülkemizde, yerel lojistik, taşımacılığın kolay olması nedeniyle özellikle karayolu nakliyesini içerirken, uluslararası lojistik firmaları hava ve deniz taşımacılığı hizmetini de aktif olarak kullanmaktadır. Bu aşamada uluslararası lojistik firmaları sıklıkla dış kaynak kullanımına (parti lojistiği) yönelmektedir (Stank ve Maltz, 1996: 46; Aguezzoul, 2014:70).

ii) Kaynak kullanımı ve ulaşım modları arasındaki bu temel tercih farkı lojistik yönetimi ile sınırlı kalmayıp "tedarikten satış sonrası sürece kadar" tedarik zinciri yönetiminin de ilgi alanına girmektedir. Aynı zamanda, nakliye tercihleri "yönetim ve koordinasyon" anlamında da iki lojistik hizmet türünün farklılaşmasına sebep olmaktadır. Örneğin, uluslararası alanda hizmet veren lojistik firmalarının nakliye, gümrükleme ve diğer sınır ötesi organizatörlerle iş birliği konusunda harcadığı efor yerel firmalara göre daha fazladır (Srividhya, Sharma, Booshna ve Paul, 2012: 19). Yurtiçi işlerde genellikle tek bir lojistik yöneticisinin varlığı yeterli olmaktadır.

iii) Son olarak, uluslararası lojistik firmaları tarafından sağlanan lojistik hizmetler, uluslararası "gümrük gereklilikleri" ve evraklardaki farklılıklar nedeniyle daha çeşitli, daha karmaşık ve "yüksek maliyetli" olabilmektedir (Srividhya, Sharma, Booshna ve Paul, 2012: 18). Bu nedenle, ekonomik, sosyal ve politik faktörler uluslararası lojistikte ulusal lojistikten

daha önemli olabilmektedir. Dış ticaret önlemleri, gümrük politikaları ve mevzuat düzenlemeleri uluslararası lojistiği daha karmaşık, daha girift ve daha zor hale getirmektedir.

Uluslararası bir firmanın lojistik işlemleri, yerli alternatifinden çok daha karmaşık olabilmektedir. Uluslararası lojistik faaliyetleri için, ulusal maliyetlere ek olarak uluslararası taşımacılık giderlerine, gümrük vergilerine ve hatta diğer tarife ve tarife dışı önlemlere odaklanılması gerekmektedir. Bununla birlikte, uluslararası bir firma yöneticisi, çeşitli coğrafyalardaki müşterilerine hizmet vereceği için sınırı aşan bölgelerde diğer yöneticilerle koordineli bir şekilde çalışması gerekecektir. Bu aşamada lojistik faaliyetlere aracılık eden organizatör ve aktörlerin bilinmesinde fayda bulunmaktadır. Bu organizatör ve aktörlere ilerleyen başlıklarda değinilmiştir.

2.1.4. Uluslararası lojistik faaliyetleri

Lojistik faaliyetleri genellikle gelen ve giden lojistik olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Gelen lojistik, malların tedarikçiden bir depoya, sonrasında ise üretim amacıyla üretim yerine taşınması işlemidir. Gelen lojistik, hammadde, aletler, bileşen parçaları, ofis ekipmanları ve malzeme sevkiyatlarını içerebilmektedir. Giden lojistik ise, üretim ve iç sevkiyat işlemi bitmiş ürünlerin depo envanterinden çıkarılması ve müşterilere ulaştırılması işlemidir. Kısacası lojistik firmaları ile üretici arasında olan lojistiğe gelen lojistik, üretici ile müşteri arasında olan lojistiğe giden lojistik denilmektedir (Dirik, 2012: 8; Kurtuluş, 2007: 8). Küçükaltan (2012), işletmelerde en yüksek maliyet kalemlerinden bir tanesinin lojistik olduğunu savunmaktadır (Küçükaltan, 2012: 22). Lojistik faaliyetler açısından doğru ele alınması gereken bir diğer maliyet unsuru da "tersine lojistik" faaliyetleridir. Tersine lojistik, kanal içinde geriye doğru hareketleri içinde barındırır (Küçükaltan, 2012: 23).

Küreselleşme ve bilişim teknolojileri ile artan ticaret eğilimleri sonucu lojistik faaliyetlerin ve lojistik sektörünün önemi de gün geçtikçe artmaktadır (Erol, 2015: 11). Çakırlar'a (2009) göre geleneksel anlamda pazarlama ve üretim gibi faaliyetlerin destekleyicisi olarak görülen lojistik, "son yıllarda artan önemiyle birlikte farklı bir kimliğe bürünmüş, birçok alt başlıktan oluşan önemli bir unsur haline gelmiştir" (Erol, 2015: 11, Çakırlar, 2009: 18-19). Literatürde lojistik faaliyetler zaman zaman "ana faaliyetler" ve "destekleyici faaliyetler" olmak üzere iki ana grupta ele alınırken, Tanyaş (2005) "temel lojistik faaliyetler" adı altında on adet

lojistik faaliyeti bulunduğunu ifade etmektedir (Tanyaş, 2005). Bu faaliyetler başlıklar halinde aşağıda sayılmıştır:

- i. Depolama
- ii. Bilişim
- iii. Nakliye
- iv. Satın alma
- v. Müşteri ilişkileri
- vi. Talep tahminleme
- vii. Yedek parça yönetimi
- viii. Sigortalama
- ix. Tersine lojistik
- x. Gümrükleme

Diğer taraftan, Tanyaş (2013) lojistiği ürün akışı ve hizmet akışı olarak ikiye ayırmış, ürün akışı ile ilgili faaliyetleri; taşıma (transportation), depolama (warehousing), paketleme (packing) ve katma değerli hizmetler (value Added Services), hizmet akışı ile ilgili faaliyetleri; Gümrükleme (customs clearance), sigorta (insurance), muayene/gözetim (inspection), stok yönetimi (inventory management) ve sipariş yönetimi/müşteri hizmetleri (order management/customer services) olarak saymıştır (Tanyaş, 2013: 5).

Aşağıda dört temel lojistik faaliyet olan depolama, bilişim, nakliye ve gümrükleme kısaca açıklanmıştır:

Depolama

Bu faaliyetlerden ilki olan "depolama"; elleçleme yani etiketleme, ambalajlama, paketleme, toplama ve montaj gibi bazı alt faaliyetleri de bünyesinde barındırmaktadır. Depolama faaliyeti, lojistik yönetiminin her aşamasında meydana gelebilmektedir. Örneğin, gümrük işlemleri sırasında da depolama mümkündür. Öte yandan, depolama operasyonlarında özellikle destinasyonlar ve sipariş süreçleri etkili olmaktadır. Böylece, farklı nakliye araçlarına yüklenen eşya tam zamanında doğru adrese ulaşmaktadır. Bu faaliyetler ilk bakıldığında maliyetli gibi gözükse de lojistik faaliyetlerin geneline bakıldığında gerek firma gerekse çevre için nispeten daha faydalı ve daha az maliyetlidir (Wakeland, Cholette ve

Venkat, 2012: 226). Verimli bir depolama işlemi, lojistik firmalarına maliyet avantajı sağlamaktadır. Bunun yanında rekabet üstünlüğü de elde eden firmalar iç ve dış müşterilere karşı sorumluluğunu en etkin bir şekilde yerine getirmektedir. Antrepo ve geçici depolama faaliyetlerinin de işletmeler için maliyet unsuru yarattığı dikkate alındığında depolama sırasında optimum faydanın gözetilmesi yararlı olacaktır.

Bilişim

İkinci olarak, "bilişim" altyapısını ve modern teknolojiyi kullanan firmalar, uluslararası ticarete avantaja sahip olmaktadır. Teknolojiyi doğru yöntem ve sistemlerle kullanan firmalar küresel rekabette de avantajlı olmaktadır. Modern teknoloji ve etkin bir bilişim altyapısı, lojistik firmalarına rekabet avantajı sağlarken, maliyeti azaltmakta ve işletme kârına olumlu yansımaktadır. Bilişim faaliyetlerini yerine getirirken firmalar kurumsal kaynak, malzeme ve müşteri planlamaları doğrultusunda çeşitli yazılımlar kullanmaktadır (Çağlar, 2014). Örneğin, gümrük mükellefleri eşya hareketini bu sayede optimum düzeyde takip etmektedir. Çağlar (2014) tarafından yapılan çalışmaya göre, araştırmaya katılan işletmelerin gümrükleme faaliyetlerinde kullandıkları bilişim teknolojileri oranında yaşanan artışın; lojistik yönetimi, işletme performansı ve müşteri memnuniyeti ile ilişkili olduğu tespit edilmiştir.

Nakliye

Üçüncü sırada yer alan "nakliye" faaliyetleri lojistik yönetiminin başlıca operasyonları arasında yer almaktadır. Kara, deniz ve demiryolu gibi geleneksel kanalları kullanan nakliye firmaları son zamanlarda havayolu ve boru hattı gibi modern kanalları da etkin bir şekilde kullanmaya başlamıştır. Bununla birlikte, nakliye firmaları "drone teknolojisi" gibi dördüncü sanayi devriminin nimetlerinden de yararlanmayı planlamaktadır (Mazur ve Wisniewski, 2016: 8-9). Buna rağmen hava yolu nakliyesi hâlen bile çoğunlukla uzun mesafelerde arzu edilen bir nakliye türüdür. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma İstatistikleri Bürosu'nun verilerine göre (2019) Amerikalı firmalar nakliye operasyonlarının yüzde 63'ünü karayolu ile gerçekleştirmektedir. Aynı operasyonlar için Avrupalı firmalar denizyolu nakliyesini tercih etmektedir (Wakeland, Cholette ve Venkat, 2012: 214; Karataş, 2017: 10). Bu nakliye çeşitlerinin kendi aralarında artıları ve eksileri mevcuttur. Bu sebeple, nakliyesi düşünülen eşyanın cinsi, nevi, değeri, ağırlığı gibi özellikleri, nakliye mesafesi,

gümrük süreci, diğer operasyonlar ve siparişler ön planda tutularak hangi alternatif ile nakledileceğine karar verilmelidir. Bununla beraber, nakliye operasyonlarında ele alınması gereken unsurlardan birkaçı şu şekilde sıralanabilir (Ekol Lojistik, 2018):

- Amortismanlar,
- Navlun bedeli,
- Şoför ücreti,
- Sigorta bedeli,
- Yakıt bedeli,
- Teslim şekilleri ve
- Ödeme şekilleri vs.

Yük nakliyesinin konsolidasyonu veya planlamasında dikkate alınmasına değecek pek çok nokta bulunmaktadır. Örneğin, şirketler açısından en önemli kriter kâr iken ithalatçı açısından en önemli kriter gümrük işlemlerinin zamanında yetişmesidir. Gümrük müşavirliği firmaları açısından en önemli kriter ise eşyanın gümrük kapısına zamanında giriş yapması, gümrük idaresine sunulması ve belgelerin zamanında yetişebilmesidir. İhracatçı veya acenteler açısından, en önemli kriter zamanında alıcı ülkeye ulaşması ve navlun ücretinin en düşük düzeyde olmasıdır. Yük nakliyesinin optimum düzeyde konsolide edilmesi gerekmektedir. Planlamada zaman unsuru önemlidir (Erdumlu, 2006: 220). Örneğin, eşyanın hangi gün, hangi gümrük kapısında olacağı, gümrük işlemleri için hangi bilgi ve belgelere ihtiyaç duyulduğu, eşyanın parsiyel bir biçimde taşıyıp taşınamayacağı, varış gümrük idaresinde nasıl boşaltılacağı, transit güzergahı, intermodal taşımacılık türlerinden hangilerinin seçileceği gibi bilgiler eşya yüklenmeden önce temin edilmelidir. Eşyanın birleştirilerek taşındığı durumlarda (parsiyel taşımacılıkta olduğu gibi), ithalat talepleri yukarıdaki bilgiler ile karşılaştırılarak, en cazip vasıtaya, eşyanın istif edilebilirlik durumuna göre birleştirmeye ve navlun oranları üzerinden kâr maksimizasyonuna karar verilmelidir (Erol, 2015: 111).

Gümrükleme

Son olarak, "gümrükleme" süreci hem vergisel açıdan hem eşyanın kontrol sürecinde oldukça önemlidir. Bu amaçla faaliyet gösteren kamu teşkilatları ve özel firmalar mevcuttur.

Aslında ülke politikaları açısından öneme haiz olan bu süreç tamamıyla mevzuata bağlanmıştır. Örneğin, hangi ürünlerin gümrük işlemine konu olamayacağı, hangi ürünlerin ise izne tabi olduğu yasa ile bellidir. Gümrük işlemlerinde, beyanname ve eki evraklar eksiksiz olmalıdır. Sözlü ya da yazılı ticari mahiyet taşıyan her eşya için beyan verilmelidir. Muafiyet ve istisnalar olmakla birlikte, bu özel durumlar da yasalaştırılmıştır. Aksi hallerde eşyanın sevkine izin verilmemektedir.

Gümrük firmaları, düzenledikleri ihracat beyannamelerine ek olarak, Menşe Şahadetnamesi (Certificate of Origin) gibi imal edildiği ülkeyi gösteren belgeleri hazırlamakla mükelleftir. Nakliyeciler ise TIR Karnesi, transit refakat belgesi gibi yasal belgelerle taşımacılık gerçekleştirebilmektedir.

Gümrükleme, mevzuatı itibarıyla uzmanlık isteyen bir faaliyettir. Lojistik faaliyetleri arasında da çok önemli bir yere sahiptir. Gümrük işlemleri için, firmalar artık "out-sourcing" denilen dış kaynak kullanımını, yani uzman firmalarla çalışmayı tercih etmektedir. Böylece, hatalar minimize edilmekte, operasyon maliyetleri azalmaktadır. Örneğin, gümrük beyannameleri, gümrük müşavirleri veya gümrükleme işlemlerini yürüten temsilciler vasıtasıyla hazırlanmaktadır. Konuya ilişkin daha detaylı açıklamayı "Uluslararası Ticarete Gümrük İdarelerinin Rolü ve Gümrük İşlemlerinin Önemi" başlık bölümünde bulmak mümkündür.

Gürdal (2006) tarafından yapılan bir çalışmaya göre uluslararası lojistik faaliyetleri sürdüren firmaların yaklaşık %96'sı, "Gümrük kapılarının daha verimli işletilebilmesi için" bürokrasinin azaltılması gereğini vurgulamaktadır. Bu konuda alınması gereken diğer önlemler; teknik altyapının geliştirilmesi (%90), gümrük personelinin eğitim seviyesinin yükseltilmesi (%83,3), haksız taleplerin önlenmesi (%75), personel sayısının artırılması (%60) olarak sıralanmaktadır (Gürdal, 2006: 101).

Görüldüğü üzere, lojistik kavramı ve lojistik faaliyetleri günümüzde sadece eşyanın veya sadece malzemenin bir yerden başka bir yere taşınmasını değil; bu malzemenin taşınması esnasında gerçekleşen tüm faaliyetleri kapsamaktadır. Hatta personel ve diğer gerekli teçhizatın bile taşınması bu sektörün konusunu oluşturmaktadır.

2.2. Uluslararası Lojistik Faaliyetlerini Etkileyen Unsur ve Aktörler

Uluslararası lojistik faaliyetleri ve küresel çalışmalara değinmeden önce lojistiği etkileyen unsurlar ile bu alanda hizmet üreten aktör ve organizatörlerin tanınmasında fayda bulunmaktadır.

2.2.1. Lojistiği etkileyen unsurlar

Sektörün durumunun net olarak anlaşılabilmesi için öncelikle sektörü etkileyen unsurların bilinmesi gerekmektedir. Örneğin, bu alanda atılan veya atılması gereken kamu yatırımları ile kamu sektörünün hizmet üreten olarak özel sektör ile işbirliğine vurgu yapmak gerekecektir. Diğer taraftan, sektörün geleceğini belirleyecek olan lojistik merkezler ve hizmet alanlarının birbiriyle iletişimini öngören yeni sanayi devriminden bahsetmek faydalı olacaktır. Kısacası, sektörü etkileyen unsurları dört başlık altında toplamak mümkündür: Kamu yatırımları, yetki ve izinler, lojistik merkez çalışmaları ve dördüncü sanayi devrimi.

2.2.1.1. Kamu yatırımları

Dünya ülkelerinin neredeyse tamamı, farklı gerekçelerle uluslararası ticareti desteklemektedir. Bu sebepler arasında ülkelerin ekonomilerini destekleme politikaları önde gelmektedir. Bir başka önemli sebep ise ulusal savunmayla ilgilidir. Bu konu aşağıda detaylı bir şekilde incelenecektir.

Ülkemiz mevzuat sisteminde lojistik taşımacılık konularının önemli bir kısmı Karayolları Taşıma Yönetmeliği'nde düzenlenmektedir. Bu nedenle, özellikle lojistik sektörü ile ulaşım sektörü sürekli olarak birbirine karıştırılmaktadır. Oysa lojistik sektörü bir yandan kendi dinamiklerini oluştururken diğer yandan kendine özgü bir mevzuata gereksinim duymaktadır.

Başta batı Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyada lojistik faaliyetler konusunda deneyimli ülke sayısı her geçen gün artmaktadır. Lojistik faaliyetler ise beraberinde pek çok ihtiyacı birlikte getirmektedir. Çeşitli ülkelerde bu ihtiyaçlar ülkelerin yasal mevzuatları çerçevesinde ele alınırken, çoğu zaman ülkenin veya lojistik merkez kurulacak bölgenin şartlarına göre yeni düzenlemeler kaydedilmektedir. Ülkemiz için ilgili kurumlar; Ticaret

Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Valilikler, Yerel Yönetimler, Bölgesel Kalkınma Ajansları, Kolluk Birimleri, Sivil Toplum Kuruluşları, Lojistik Merkez İdareleri vd. şeklinde sıralanabilmektedir.

Aslında, mevzuat açısından bakıldığında konuyla ilgili olarak pek çok kurum sayılabilecektir. Kurumlar bu yetkilerini teşkilat yasaları veya ilgili kanunlardan almaktadır. Örneğin, "lojistik merkezler" konusunda Ticaret Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıkları kendi teşkilat yasalarında yetki sahibi olarak tanımlanmıştır. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ise yetkilerini bakanlık tarafından çıkarılan kanundan almaktadır. Lisans verme, kuruluş ve işletme izni Bakanlıkların yetkileri kapsamında sayılmıştır.

Türkiye'nin geleceğe dönük hedeflerine bakıldığında aslında, "lojistik merkez kurulması" hedefine doğrudan atıfta bulunmadığı görülmektedir. *Genellikle, ülke hedefleri arasında "lojistik altyapının güçlendirilmesi" sayılmaktadır. Bölünmüş yollar ile karayolunun toplam uzunluğunun artırılması, kuzey güney doğrultusundaki karayolu nakliyesinin geliştirilmesi, toplam ray uzunluğunun artırılması, yüksek hızlı tren için hat ve seferlerin artırılması, denizyolu nakliyesinin iyileştirilmesi, hava sevkiyatında yolcu ve hat kapasitesinin artırılması gibi hedefler özellikle ulaştırma sektörü başlığında toplanmıştır* (Emre, 2014:47).

Diğer taraftan, gelecek hedeflerine lojistik sektörünün sağlayacağı katkının önemli olacağı kabul edilmektedir. Türkiye için açıklanan "10 yıllık kalkınma planı" ile "lojistik master planı" taslaklarında bunu görmek mümkündür. TİM Lojistik Konseyi'nin Tanyaş ve arkadaşlarına (2011) buradan yola çıkarak hazırladığı "Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi", Türkiye için öncü ve özgün bir çalışma niteliğindedir. Modernize edilen lojistik altyapısı ve açılacak lojistik merkezler sayesinde sektör için hedeflenen toplam yatırımı hesaplayan uzmanlar bu miktarın 140 milyar ABD Doları'nın üzerine çıkacağını tahmin etmektedir (Tanyaş ve diğerleri, 2011: 27, Tanyaş ve diğerleri, 2015: 14).

Uluslararası lojistik faaliyetlerinin ekonomik önemi yadsınamaz derecede önemlidir. Milli savunmadan ihracat kontrollerine değin stratejik öneme haiz bu faaliyetler devletlerin öncelikleri arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Uluslararası lojistik faaliyetler, boykot ve yaptırım gibi pek çok hükümetler arası tedbirlerden payını hızlı bir şekilde alabilmektedir.

İthalat kontrolleri, tarife ve tarife dışı önlemler ile gözetim gibi gümrük uygulamaları lojistik faaliyetleri olumsuz etkileyebilmektedir. Çevre ve istihdama ilişkin politikalar da aynı şekilde lojistik faaliyetlerini etkilemektedir.

Sivil ve askeri ihtiyaçlara yönelik olarak, birden fazla ülke ve şirketin bir araya gelerek hayata geçirdikleri programlar da benzer şekilde uluslararası lojistik uygulamalarını etkileyebilmektedir. Örneğin, ulusların bir araya gelerek imza attığı, çokuluslu ortak hizmet programlarında hizmete katılan kuruluşlar farklı ülkelerde kuruludur. Mevlütoğlu'na göre (2011) bu kuruluşlar arasındaki program ilişkileri ortak hizmet anlaşmaları ile resmiyet kazanmaktadır. Bu işbirliği, teknoloji ve bilgi birikimi aktarılması için aşamalar halinde izlenmesi gereken bir süreç olmuştur (Mevlütöğlü, 2011:173).

NATO'nun 2013 yılında yayınladığı bilgi notuna göre uluslar, lojistik ortaklık gibi çokuluslu işbirliği için umut vaat eden alanları tartışmaya devam etmektedir (NATO, 2013). Bu bağlamda, lojistik sektörünün tercih edilen ürünler sunması için uluslararası işbirliğine yönelmesinin doğal ve kaçınılmaz bir süreç olduğu ve bu tür çok uluslu program veya uygulamaların pozitif ve negatif anlamda ya lojistiği kolaylaştırdığı ya da zorlaştırdığı söylenebilir.

2.2.1.2. Yetki ve izinler

Lojistik sektörü ulusal ve uluslararası mevzuatta var olanın ötesinde ihtiyaçlara cevap veren, özgün düzenlemelere ihtiyaç duymaktadır. Örneğin, lojistik taşımacılığın deniz taşımacılığını kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmesi, havayolu taşımacılığında yüksek elleçleme ve yer hizmetleri ücretlerinin düşürülmesi ya da bu taşımacılıkta diğer alternatiflerin önünün açılması, demiryolu ağı yatırımlarının artırılması, demiryolu istasyonlarının modernizasyonu, Türk Ticaret Kanunu'nun lojistik merkez konusunda ihtiyaca cevap verebilecek niteliğe bürünmesi, gümrük uygulamalarında verimliliğin artması ve kurumlar arası işbirliğinin ve teknolojik entegrasyonun sağlanmasına imkân verecek mevzuat değişikliklerinin bir an önce hayata geçirilmesi sektör tarafından sıklıkla talep edilmektedir.

Ayrıca sektör “rollerin belirlenmesi, altyapıya ilişkin sürecin basitleştirilmesi ve merkezlerinin işletilebilmesine yönelik esasların belirlenmesi, yüksek arazi ücretlerinin

düşürülmesi, kanuni süreçlerin kısaltılması, tehlikeli madde ve akaryakıt taşımacılığında kurumların görev ve yetkilerinin netleştirilmesi” gerektiğini savunmaktadır.

Mevzuat eksikliğinin giderilmesi ve lojistik merkez projelerine göre gümrük mevzuatının uyarlanması, koordinasyonun sağlanması, bir komisyonun kurulması, tanım karmaşıklığının giderilmesi, merkezler arası farklılaşma ve işbölümüne ilişkin tanımların yapılması, demiryolları işletmelerinin yerinin belirlenmesi, gümrüklerin merkezlerde aktif olarak yer alması, gümrük ve lojistik hizmetlerine ilişkin tüm işlemlerin analiz edilmesi, gümrük uygulamalarının düzenlenmesi ve bürokrasinin basitleştirilmesi, ana ulaştırma koridorlarının belirlenmesi ve lojistik merkez yatırımlarının bu koridorlara göre önceliklendirilmesi, bölgedeki trafiğinin dikkate alınması sektör tarafından talep edilen diğer konulardır (Emre, 2012:80).

Örneğın, sektör uzmanlarına göre *“lojistik ile ilgili mevzuat düzenlemelerinin hangi kurum tarafından yapılacağı netliğe kavuşmalıdır. Kamu kurumları yanında en önemli unsur olan özel sektörün de konuyla ilgili düzenlemelerde söz sahibi olması gerekmektedir. Kamu idaresi tarafından yapılması gereken düzenlemede özel sektör ve ihtiyaçları ön planda tutulmalı ve özel sektörün girişimci dinamiğinden öncelikle faydalanılmalıdır. Dolayısıyla, kamu idaresi bu konudaki usul ve esasları belirlerken sadece düzenleyici ve eşgüdüm sağlayıcı bir rol üstlenmeli ve lojistik merkezlerden beklenen faydanın sağlanmasının önündeki her türlü engeli (mevzuat, formalite, gereksiz bürokrasi, muhtemel çıkar çatışmaları v.s.) ortadan kaldırıcı bir rol üstlenmelidir”* (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013).

Bununla birlikte, yapılan çalışmalar bürokratik engellerin ortadan kaldırılarak lojistik firmalarının sorunlarına önem verilmesinin faydalı olacağını dile getirmektedir (İlbeyi, 2015:55-56). Kaynak sıkıntısı yaşayan lojistik firmaları ile lojistik sektörüne fayda sağlayacak yeni girişimlerin özellikle desteklenmesi faydalı olacaktır.

Bir diğer örnek de bölgedeki trafik ile ilgilidir. Büyük şehirlerde yaşanan trafik sıkışıklıklarına bir de dış ticaret hareketlerinden kaynaklı trafik eklenmesi lojistik sektörü için ivedi çözülmeyi bekleyen bir sorun olarak değerlendirilmektedir. Pek çok şehirlerde belli saatlerde TIR ve uzun araçların geçişleri yasaklanmıştır. Bu nedenle liman ve depolarda yüklemeleri yapılmış olan araçların gümrükleme faaliyetleri için yapabilmek için kısıtlı

vakitleri kalmaktadır. Kalan vakit şehir trafiğinde harcandığında, araçlar gümrükleme için mesai saatleri içerisinde idarelere ulaşamamakta ve işlemler bir sonraki güne kalabilmektedir (İlbeyi, 2015: 50).

2.2.1.3. Lojistik merkezler ve master planı

Ülkemizde son yıllarda hayata geçirilen mevzuat düzenlemeleri farklı bakanlıklara aynı konuda yetki ve görevler vermektedir. Ancak, lojistik merkezlerden azami ölçüde faydalanılması, ülke ekonomisine sağlayacağı katkıların ölçülmesi ve bu faydanın sağlanabilmesi için kamu otoritesi tarafından yürütülecek kapsayıcı bir plana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yüzden, konuyla ilgili adımlar atılması, düzenlemelerde özel sektörün de söz sahibi olması şarttır. Bu minvalde, öncelikle lojistik faaliyetlerini düzenleyecek kapsamlı bir "lojistik master planına" gerek duyulmaktadır. Öte yandan, lojistik master planı lojistik merkezler konusunu da düzenlemelidir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013).

Lojistik merkezler, nakliye, depolama ve gümrükleme gibi birçok hizmeti içeren lojistik, çok sayıda kurumun faaliyet alanına girmektedir. Bu nedenle lojistik master planının tüm lojistik faaliyetler bazında ve işbirliği içinde hazırlanması gerekmektedir. Tanyaş ve arkadaşlarına göre (2011) master planının “*farklı senaryolar doğrultusunda kaynak kısıtlarını dikkate alınarak lojistik altyapı, standartlar, mevzuat yenileme, teknolojik değişim, insan kaynakları ve eğitim, araştırma-geliştirme ve inovasyon ile yönetim konularında önceliklerin ve eylem planlarının, farklı kurum ve kuruluşlara ait görevlerin net bir biçimde saptanması*” gerekmektedir. Master planı kamu sektörü, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları ile koordinasyon içinde, uluslararası entegrasyon ve işbirlikleri düşünülerek hazırlanmalıdır (Tanyaş ve diğerleri, 2011: 107).

2.2.1.4. Dördüncü sanayi devrimi

Sadece üretim dengesini değil, uluslararası ticaret dengesini de büyük oranda etkileyecek “Dördüncü Sanayi Devrimi” ya da diğer adıyla “Endüstri 4.0” doğru değerlendirildiğinde uluslararası lojistik faaliyetler için çok büyük fırsatlar taşımaktadır.

Üçüncü Sanayi Devrimi ile işlem maliyetlerinde yaşanan hızlı gerileme bilgi, enerji, üretim, pazarlama ve lojistik alanlarının dijitalleşmesine sebep olmuştur. Günümüzde ise, Dördüncü

Sanayi Devrimi konuşulmaktadır. Şeylerin, nesnelerin interneti gibi kavramlar bu sanayi devriminin en çok kullanılan kavramları arasındadır. İnternet ve bilişim teknolojilerinden her anlamda yararlanan lojistik ise bu yönde evirildikçe ayrı bir anlam kazanmaktadır. Nesnelerin birbirleriyle veya kendilerini kontrol eden sistemlerle bağlantılı olduğu "şeylerin interneti" gibi ve lojistik ve diğer hizmet alanlarının birbiriyle iletişimini öngören "hizmetlerin interneti" de öne çıkmaktadır.

Kıt kaynaklardan en uygun biçim ve değerde yararlanabilmek için yeni yöntemlere, yeni taşıtlara ve en önemlisi yeni enerji kaynaklarına ihtiyaç duyulmaktadır. Lojistik konusunda yaşanacak en belirgin etki belki de sürücüsüz araç ve makinelerin yayıldığı bu çağda ulaşım (daha geniş bir perspektifle lojistik) ekonomisinde oluşacaktır (Özdemir ve Özgüner, 2018). Sosyal Güvenlik Kurumu'nun 2017 yılı istatistiklerine göre Türkiye'de iş kazası geçiren her 4 kişiden biri sürücüler ve operatörlerdir. Bu operatörlerin çoğu lojistik ve depolama sürecinde sürekli olarak karşımıza çıkan forklift kullanıcıları veya yük taşıyan hareketli tesis operatörleridir (Sosyal Güvenlik Kurumu, 2017; Makina Mühendisleri Odası, 2017:81-82).

Dördüncü endüstri veya sanayi devrimi, lojistiğin yedi doğrusu adı verilen doğru miktarda ürünün, doğru format, yol ve zamanda, doğru kaynaktan doğru kıymet ile elde edilmesi süreçlerinin hepsini farklı farklı etkileyecektir (Tavukçuoğlu, 2017).

2.2.2. Lojistiği etkileyen aktörler

Lojistik sektörüne aracılık eden ve hizmet üreten aktörlere aşağıda yer verilmiştir.

2.2.2.1. Lojistik faaliyetlere aracılık eden organizatörler

Uluslararası lojistik faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için genellikle nakliye komisyoncusu (freight forwarder) olarak bilinen aracı organizatörlere ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye'de zaman zaman ticaret ve ulaştırma mevzuatı kapsamında "taşıma işleri organizatörleri" olarak anılan bu firmalar, nakliyenin dışında lojistik hizmetleri de vermektedirler.

Bu organizatörlerin haricî ve dâhilî nakliyeden gümrüklemeye kadar pek çok faaliyet alanları bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nda bu kişiler "taşıma işleri komisyoncusu"

olarak adlandırılmaktadır. Genel anlamda, eşyası olanla eşyayı taşıyan arasında bir bağ kurmaktadırlar (Kaymakçı, 2018:39). Diğer manada, en basit tanımıyla aracılık yapmaktadırlar. Operasyonel yönleri bulunmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003b: 5).

Avrupa Gümrük Acenteleri Birliği (CLECAT) ve Uluslararası Lojistik ve Nakliye Federasyonu'nun (FIATA) uzlaşmaya vardığı "uluslararası lojistik" ve "taşıma işleri organizatörleri" tanımları şöyledir:

"Uluslararası lojistik faaliyetler, en az bir taşıma türü kullanılarak uygulamaya sokulan uluslararası nakliyata ilişkin konsolide etme, paketleme, elleçleme, dağıtım veya depolama işlemidir. Bu işlemlere ilave olarak gümrük, sigorta, ödeme, tahsilat gibi uluslararası ticaretin her aşamasında aracılık yapan ve danışmanlık hizmeti veren firmalara ise taşıma işleri organizatörleri denmektedir. Bir başka ifadeyle nakliye komisyonculuğu hizmeti bir yandan tedarik zinciri uygulamalarını ve lojistik faaliyetlerini içerirken diğer yandan tüm bu süreçleri yönetebilmek için çağdaş iletişim yöntemleri ve bilişim metotlarını da içine almaktadır. Bazen daha esnek hizmet sunabilmek için dış kaynak kullanabilmektedirler."

Bu tanım bile yeterince geniş olarak değerlendirilmemektedir. Örneğin, Çancı ve Erdal (2003b), "taşıma işleri komisyoncusu" tanımının, "forwarder işletmelerinin yaptığı işleri tanımlamada yeterli olmadığını belirterek, bu işletmeleri; kara, hava, deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma sistemlerinde sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmet veren organizatör bir kuruluş" olarak tanımlamaktadır .

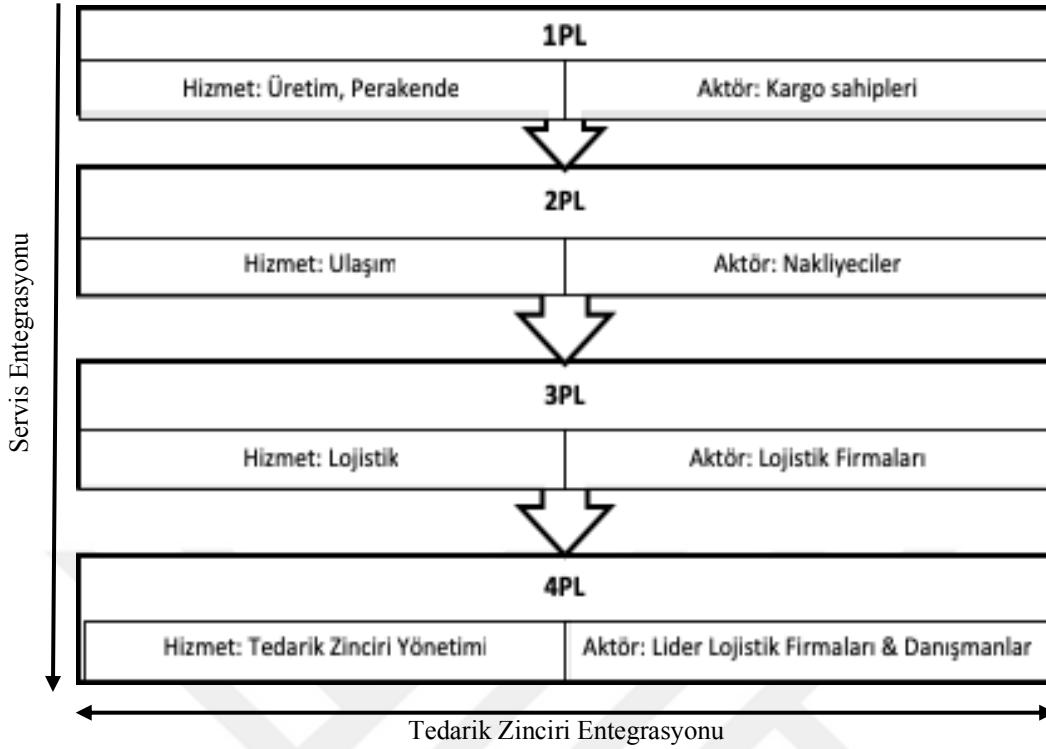
Freight forwarder olarak bilinen nakliye komisyoncuları sadece eşya sahibiyle nakliyeciyi buluşturmakla yetinmeyip, aynı zamanda nakliye işlerini planlamakta, uluslararası ticarete kullanılan belgeleri takip etmekte, mevzuat konusunda alıcı, satıcı veya nakliyeciyeye yön vermekte, yükleme ve boşaltma işlemlerini planlamakta ve bütün bu faaliyetler sonucunda komisyon almaktadırlar (Kaymakçı, 2018:39-41).

Artan dış ticaret hacmi ile uluslararası sınırların önemi azalmaya başlamıştır. Yeni dönemde lojistik faaliyetler ağırlık kazanmıştır. Lojistik faaliyetler uluslararası arenada dinamik ve

kâr getiren uygulamalar olarak önemini artırmıştır. Dünyanın herhangi bir yerinde üretilen ürüne olan talep sınırların önemini azaltmakla kalmayıp daha uzun yolculuklara çıkacak olan ürünün seyahat planını daha önemli hale getirmiştir. Nitekim uluslararası ticaretten payını almak isteyen ülkelerin, bu durumda temel lojistik faaliyetleri ve bu faaliyetlerin sebep olacağı maliyet ve yol açacağı gelir kalemlerini iyi analiz etmeleri gerekmektedir.

2.2.2.2. Lojistik sektöründe dış aktörler

Uluslararası ticaret ile uğraşan işletmelerin neredeyse yarısından fazlası tedarik zinciri faaliyetlerinin en azından birini dış kaynak kullanarak gerçekleştirmektedir. Bu faaliyetler çoğunlukla uluslararası lojistik, ulaşım ve depolama alanlarından oluşmaktadır (Onay ve Kara, 2009: 596). Bu aşamada sıklıkla tartışma konusu olan parti lojistiği kavramlarına kısaca değinmekte fayda bulunmaktadır. "Birinci parti" özetle, üreticinin veya ithalatçının kendi imkânlarıyla lojistik faaliyetlerini yürütmesidir. Bu hizmetlere nakliye ve depolama gibi hizmetler de eklenince bu lojistik türünün adı "ikinci parti" olarak adlandırılmaktadır. "Üçüncü parti" lojistik kavramı ise kümülatif olarak dış kaynak kullanımının artması sonucunda doğmuştur (Çancı ve Erdal, 2003a: 43). Diğer taraftan, müşterilerinin karmaşık ihtiyaçlarını çözüme üçüncü parti lojistik firmaları yetersiz kaldıkları için "dördüncü parti" lojistik kavramı gündeme gelmiştir (Onay ve Kara, 2009: 596-597). Uluslararası ticarete daha kompleks konularda sürekli ve anlık destek veren dördüncü parti lojistik firmaları, faaliyetlerini tedarik zincirini yönetmeye kadar varmışlardır. Hizmet türleri ve tedarik zinciri aktörlerinin her parti lojistiğinde entegrasyonu Şekil 2.1'de gösterilmektedir (Norall, 2013).



Şekil 2.1: Parti lojistiği

Kaynak: Norall (Creasis), 2013

Beşinci parti lojistiğin bile tartışıldığı günümüzde henüz üçüncü ve dördüncü parti lojistiğin, birinci ve ikinci parti lojistikten farkı anlayamamıştır (Erol, 2015: 27). Akademik camia tarafından da sıklıkla tartışma konusu olan bu ileri lojistik faaliyetlerine kısaca değinmekte fayda bulunmaktadır.

"Birinci parti" özetle, üreticinin veya ithalatçının kendi imkânlarıyla lojistik faaliyetlerini yürütmesidir. Diğer bir ifadeyle, ilk parti lojistikte, yalnızca nakliye hizmetleri başka bir firmadan satın alınabilir. Bu hizmetlere depolama gibi hizmetler de eklenince bu lojistik türünün adı "ikinci parti" olarak adlandırılmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003a; Onay ve Kara, 2009).

"Üçüncü parti" lojistik kavramı ise kümeli olarak dış kaynak kullanımının artması sonucunda doğmuştur. Örneğin, bir firma depolama ve nakliye hizmeti ile birlikte gümrük hizmetini de dışarıdan sağlamaya ihtiyaç duyarsa üçüncü parti lojistik kavramı devreye girmektedir. Özellikle uluslararası ticarete yelken açan firmalar, üretime odaklanmak ve kaynaklarını optimize edebilmek adına, üçüncü parti lojistik desteğiyle dış kaynak kullanımı

(outsourcing) yoluna gitmektedir. Bu firmalar temel lojistik faaliyetlerinin en az üçünü dışarıdan temin etmektedirler (Gülen, 2005; Onay ve Kara, 2009).

Diğer taraftan, müşterilerinin karmaşık ihtiyaçlarını çözüme üçüncü parti lojistik firmaları yetersiz kaldıkları için "dördüncü parti" lojistik kavramı gündeme gelmiştir. Uluslararası ticarete daha kompleks konularda sürekli ve anlık destek veren dördüncü parti lojistik firmaları, faaliyetlerini tedarik zincirini yönetmeye kadar vardırmışlardır (Onay ve Kara, 2009).

Aslında dördüncü parti lojistik, çok daha evrilmiş bir lojistik sürecidir. Hizmeti alan müşterilerin de faaliyetlerin bir ortağı olduğu bu süreçte, işletmeden işletmeye (Business to Business) ve işletmeden müşteriye (Business to Customer) iletişim kanalları her zaman iki yönlü olarak kullanılmaktadır. Üçüncü parti lojistiğin işlevselliği üst üste bindirildiğinde dördüncü parti lojistiğin içerisinde barındırdığı sorumlulukların çoğu gerçekleştirilebilir.

Uluslararası ticaret firmalarının üç veya daha fazla lojistik faaliyetini sırtlayan 3 üncü ve 4 üncü parti lojistik firmaları yine de eleştirilerden nasibini almıştır. Günümüzde hâlen dördüncü parti lojistiğe ihtiyaç olup olmadığı tartışılırken bir grup akademisyen ve uluslararası lojistik firması, modern teknolojiye ve çevresel bilince odaklanan beşinci parti lojistiğin uluslararası ticaret literatürüne kazandırılması gerektiğine inanmaktadır (Erol, 2015:27).

2.3. Uluslararası Lojistik Performans Çalışmaları

Lojistik Performans Endeksi (LPE) ilk defa 2007 yılında oluşturulmuştur. Daha sonra iki yıl ara ile 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında güncellenmiştir. LPE uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetlerinin önemini anlatabilmek için Dünya Bankası tarafından oluşturulmuştur. "Çalışma, lojistik üzerine uzman olan kişilerin görüşlerine dayanmakta olup, 2 başlık altında gerçekleştirilmektedir. İlki uluslararası düzeyde ülkelerin 6 faktör üzerinden lojistik performanslarını ölçmeye çalışırken, ikincisi ise ulusal düzeyde olup ülkelerin yerel lojistik performanslarını 4 faktör altında ölçmeye çalışmaktadır. Ülkeler her bir performans için birden beşe kadar değerlendirilmektedir" (Bayat ve Özdemir, 2016). İlk zamanlar ülkelerin performansı yedi alt başlık ile değerlendirilirken şimdi bu değerlendirme altı alt başlıkta toplanmaktadır. Bu başlıklar şöyledir:

- Gümrük
- Altyapı
- Sevkiyat kolaylığı
- Yetkinlik ve kalite
- Takip ve izlenebilirlik
- Zamanlama

Lojistik Performans Endeksi yaklaşık 160 ülke için performans puanlaması Şeklinde olmaktadır. 2018 yılında yapılan değerlendirmeye göre Almanya (4,20), İsveç (4,05) ve Belçika (4,04) sıralamada ilk üç ülke olmaya hak kazanmıştır. 3,15 puanla 34. sırada yer alan Türkiye 2016 yılına göre 0,27 puan kaybederek 13 sıra geriye düşmüştür. Kırılgan ekonomiye sahip olmakla birlikte i karıŐıklıklardan ya da doğal afetlerden etkilenen ülkeler ise son sıralarda yer almaktadır. Örneğin, coğunlukla siyasi olaylar, coğrafya ve ölçek ekonomileri yüzünden küresel tedarik zincirleriyle bağlantı kurmakta zorlanan Afganistan en düşük puanla (1,95) sırasıyla Nijerya, Burundi ve Angola'yı takip etmektedir (Arvis ve diğerleri, 2018).

Uluslararası ticaret ve uluslararası lojistik açısından önemli bir potansiyel taşıyan LPE aynı zamanda değerli bir araçtır. Bu endekste ilgili veriler pek çok kaynaktan alınır. LPE hem ülkelerin sıralamalarını hem de alt baŐlıkların puanlarını dikkate alır. Örneğin, 2018 yılı raporunda Türkiye genel endeks puanına göre (3,15) 47. sırada iken 2,71 puan ile gümrüklerin gerçekleştirdiği işlemlerin verimliliği sıralamasında 58. sıradadır (Arvis ve diğerleri, 2018).

Bu endeks çeşitli açılardan analize imkân verir. Örneğin, zamanlama açısından yıllar arasında (2012-2018) kıyaslama yapmak mümkündür. Yine bir ülke kendisi ile üst orta gelirli OECD lkeleri arasında ülkelere göre veya içinde bulunduğu kıtaya göre kıyaslama yapabilir. Aynı zamanda bu skorlar bölgelerdeki en iyi performans gösteren ülkeler ile herhangi bir gelir grubundaki en üst performanslı ülkeyi karŐılaŐtırmaya olanak tanır. Çizelge 2.1'de bazı ülkelerin lojistik performans endeksine göre durumuna yer verilmiştir.

Çizelge 2.1: 2016 Lojistik performans endeksine göre Türkiye'nin durumu

2012			2014			2016			2018		
Puan	Ülke	Sıra	Puan	Ülke	Sıra	Puan	Ülke	Sıra	Puan	Ülke	Sıra
4,11	Almanya	1	4,12	Almanya	1	4,23	Almanya	1	4,20	Almanya	1
4,09	Singapur	2	4,05	Hollanda	2	4,22	Lüksemburg	2	4,05	İsveç	2
4,08	İsveç	3	4,04	Belçika	3	4,20	İsveç	3	4,04	Belçika	3
4,07	Hollanda	4	4,01	B. Krallık	4	4,19	Hollanda	4	4,03	Avusturya	4
3,98	Lüksemburg	5	4,00	Singapur	5	4,14	Singapur	5	4,03	Japonya	5
3,97	İsviçre	6	3,96	İsveç	6	4,11	Belçika	6	4,02	Hollanda	6
3,97	Japonya	7	3,96	Norveç	7	4,10	Avusturya	7	4,00	Singapur	7
3,95	B. Krallık	8	3,95	Lüksemburg	8	4,07	B. Krallık	8	3,99	Danimarka	8
3,94	Belçika	9	3,92	A.B.D.	9	4,07	H. Kong	9	3,99	B. Krallık	9
3,93	Norveç	10	3,91	Japonya	10	3,99	A.B.D.	10	3,97	Finlandiya	10
3,51	Türkiye	27	3,50	Türkiye	30	3,42	Türkiye	34	3,15	Türkiye	47
1,34	Somali	155	1,77	Somali	160	1,60	Suriye	160	1,95	Afganistan	160

Kaynak: Arvis vd., *Connecting to Compete*, 2018

Hem sıralamada hem de LPE puanında gerileme görülen Türkiye'nin 2016 yılına kıyasla altı kriterin beşinde ilerleme kaydedemediği, hatta önemli ölçülerde gerileme yaşadığı gözlemlenmektedir. Öncelikle genel sıralamada 34. sıradan 47. sıraya gerilediğini gözlemlediğimiz Türkiye'nin 2016 yılında gerisinde yer alan Portekiz, Tayland, Şili, Slovenya, Estonya, Panama, Vietnam, İzlanda, Yunanistan, Umman, Hindistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi ve Endonezya 2018 yılı verilerine göre Türkiye'nin önünde yer almaktadır (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği [UTİKAD], 2018). Kriterler incelendiğinde Türkiye'nin, gümrük kriterinde 2016 yılında 3,18 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 2,71 puanla 58. sıraya gerilediği, altyapı kriterinde 2016 yılına göre 2 sıra gerileyerek 33. sıraya yerleştiği, sevkiyat kolaylığı kriterinde 2016 yılına göre 18 sıra geriye düştüğü (53. sıra), lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi kriterinde 2016 yılında 36. sırada iken 2018 yılında 51. sıraya gerilediği, takip ve izlenebilirlik kriterinde 1 sıra yükselerek 42. sıraya yerleştiği, zamanlama kriterinde ise 2016 yılında 40. sırada iken 2018 yılında 44. sıraya gerilediği gözlenmektedir (Arvis vd., 2018; Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2018).

"Lojistik Performans Endeksi çalışmasının ilk kez yapıldığı 2007 yılında 30. sırada yer alan Türkiye 2010 yılında 39. sıraya geriledi ancak özellikle gümrük alanında yapılan iyileştirmeler ile 2012 yılında 27. sıraya yükselmeyi başarmıştı. 2014 yılından itibaren ise Türkiye'nin istikrarlı bir gerileme profili çizdiği gözlemlenmekte olup 2012 yılında 12 ülkeyi geride bırakarak gösterdiği yükselme performansının bu sefer tam tersi yönünde, yani 2016 yılında 34. sırada yer alırken 2018 yılında 13 ülkenin daha gerisinde kalarak 47. sırada yer aldığı görülmektedir" (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2018).

Gümrük kriteri ile kastedilen gümrük ve diğer sınır otoriteleri tarafından gerçekleştirilen işlemlerin verimliliği olup bu kriterde Türkiye'nin hem önemli ölçüde puanının azaldığı hem de 22 sıra gerilediği görülmektedir (Arvis ve diğerleri, 2018). LPI çalışmasının metodolojisini göz önüne aldığımızda Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin lojistik profesyonellerinin Türkiye'de gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin verimliliğine dair önemli çekinceleri ve hatta daha da önemlisi tecrübe ettikleri olumsuzluklar bulunmaktadır (Arvis ve diğerleri, 2018).

Dünya Bankasının çalışması haricinde, Agility şirketinin 2011 yılından itibaren her yıl düzenli olarak yayımladığı ve 45 ülkeyi büyüklük, iş ortamı, altyapı ve diğer lojistik cazibe faktörleri açısından değerlendiren Emerging Markets Logistics Index (Yeni Gelişen Pazarlar Lojistik Endeksi) çalışması bulunmaktadır (Gök Kısa ve Ayçin, 2019). Araştırmada gelişmekte olan ülkelerin lojistik performanslarının değerlendirilmesine yönelik bir indeks ortaya koyulmuştur (Agility, 2018). En sonuncusu 2018 yılında yayımlanan endekste pazar büyüklüğü, pazar uyumluluğu ve altyapı bakımından pazarla bağlantılı olma gibi üç temel unsur dikkate alınmıştır. Binden fazla sektör yöneticisinin katıldığı çalışmada ülke piyasalarının lojistik yatırımlar için çekiciliği ölçülmektedir (Agility, 2018). Bir sıralama ile birlikte lojistik açıdan ülke analizlerini hedefleyen çalışmada temel olarak şu üç sorunun cevabı aranmaktadır; "Yatırım için en cazip pazar hangisidir?", "En iyi ticaret yolları hangileridir?", "Yöneticiler, gelişmekte olan piyasaların geleceğini nasıl görmektedir?" (Bayat ve Özdemir, 2016:4-5).

Lojistik performans çalışmaları sayesinde hükümetler, ülkelerinin lojistik performanslarıyla ilgili eksiklikleri görebilme imkânına sahip olmaktadır. Bunun yanında maliyet ve diğer konularda stratejik avantaj sağlayabilmek için hangi kritere ne ölçüde odaklanmaları gerektiğini isabetli bir şekilde belirleyebilmektedirler. Ayrıca daha yoğun stratejiler geliştirebilmektedirler (Gergin ve Baki, 2015; Bayat ve Özdemir, 2016:1). Ayrıca bu çalışmalar sayesinde ülkeler uluslararası lojistik maliyetlerine konu hususları tespit ederek giderleri azaltmanın yollarına başvurabilirler. Yeterli ve gelişmiş düzeyde altyapıya sahip olan bir sektörün mevcudiyeti, sosyo-ekonomik gelişim üzerinde etkili olmakta; özellikle yatırımcılara yatırım kararlarında olumlu düzeyde yol göstermektedir (Bayat ve Özdemir, 2016:1).

2.4. Uluslararası Lojistik Maliyetleri ve Giderleri Azaltmanın Yolları

Maliyetlere ilişkin yürütülen endüstriyel araştırmalarda, en maliyetli işlemler arasında lojistiğe ilişkin faaliyetlerin ilk sırada yer aldığı görülmektedir (Heizer ve Render, 2016). Çizelge 2.2’de de görüleceği üzere, satışların yüzdesi olarak tedarik zinciri maliyetleri bir hayli yüksektir. Örneğin, ulaşım sektöründe tedarik zinciri maliyetleri %62 ile seyrederken, akaryakıt sektöründe bu oran %79’u bulmaktadır. Otomotiv, kimya, orman ürünleri ve demir-çelik sektöründe de bu oranlar %60 üzerinde bir seviyeyi yakalamıştır. Firmalar, özellikle rekabet ve müşteri memnuniyetini de hesaba katarak lojistik işlemlere ilişkin maliyet yüzdelerini mümkün olan en aşağı seviyeye çekmek için uğraşmaktadır.

Lojistik giderlerinden ne anlaşıldığı, bu giderlerin neyi kapsadığı uluslararası lojistik firmaları arasında farklılık gösterse de genellikle nakliye, işi gücü, depolama, mesai ücretleri, ardiye, elleçleme ve gümrük, sağlık, tarım idarelerinin tahsil ettiği maliyetlerini içermektedir. Lojistik giderleri, önemli ölçüde eşyanın niteliği ve niceliğine bağlı olarak değişim göstermektedir. Bu süreç ve maliyetler, bozulabilir ve dökme eşya için oldukça değişkenlik göstermektedir (Baysal, 2007:21).

Çizelge 2.2: Satışların yüzdesi olarak tedarik zinciri maliyetleri

SATIŞLARIN YÜZDESİ OLARAK TEDARİK ZİNCİRİ MALİYETLERİ	
Endüstri	Maliyet yüzdesi
Otomotiv	67
İçecek	52
Kimya	62
Gıda	60
Orman Ürünleri	61
Demir-Çelik	65
Kâğıt	55
Akaryakıt	79
Yemek	35
Ulaşım	62

Kaynak: Heizer ve Render, 2016

Örneğin, gümrüklü depolar mevzuat gereği gümrük gözetiminde olan eşyaların gümrükleme faaliyeti bitene kadar muhafaza altına alındığı, korunduğu, gözetim altında tutulduğu yerlerdir (Baysal, 2007: 11-12). Bu alanlarda bekleme karşılığında alınan ücrete ardiye ücreti denmektedir. (Şen, 2014: 86; Baysal, 2007: 11-12). Ardiye ücretinin hesaplamasında eşyanın cinsi yükleme şekli (dökme, koli, palet), depoda kalış süresi önemlidir. Depoda

kaplayacağı alan göz önünde bulundurularak hesaplama eşyanın kilosuna ya da ölçülerine göre yapılabilmektedir. Ardiye ücretinin yanı sıra eşyanın yüklemesi ve boşaltılması için de yine eşyanın cinsine göre hesaplama yapılmaktadır. Yine özet beyan, muayene, numune alma ve elleçleme gibi işlemler için verilen hizmetler ardiye ücretine eklenmektedir (Şen, 2014: 86; Baysal, 2007: 11-12).

Literatürde gelen ve giden lojistik maliyetleri olarak iki ayrı tanıma rastlamak mümkündür. "*Gelen lojistik (inbound logistics) maliyetleri*"; tedarik edilen ve depoya alındıktan sonra dağıtım merkezlerine gönderilen eşyaya ait nakliye maliyetlerinin tümünü ifade etmektedir. "*Giden lojistik (outbound logistics) maliyetleri*" ise; ihracatta dağıtım maliyetleri ile müşteriden alınan iade malların toplam maliyetlerini ifade etmektedir (Toros, 2016).

Lojistik maliyetler, temelde 3 faktöre dayanmaktadır. İlk faktör, "**ticari/ekonomik faaliyet**" düzeyidir. İnsanların daha çok ürün satın alması, ticari faaliyetlerin artması bu ürünlerin lojistiğine doğrudan etki etmektedir. İkinci faktör ise "**verimlilik**" düzeyidir. Bir firmanın lojistik faaliyetleri bütün olarak değerlendirildiğinde bu faaliyetler ne kadar verimli ise harcamalar o kadar azalacaktır. Sonuç olarak, üretim faaliyetlerinden hizmet faaliyetlerine doğru bir kayma gerçekleşecektir. "**Mal üretiminden hizmet üretimine doğru kayma**" da üçüncü faktördür. Müşteriler verimli olan mal grubunu daha az tekrarlarla alacak, seyahat, eğlence ve benzeri alanlarda daha çok hizmet talep edecektir. Öte yandan verimlilik düzeyi artan ürünlerden daha fazla sayıda, daha çok çeşit ve daha hızlı talep edilecek, bu da lojistik faaliyetlerin daha etkin ve daha verimli olmasını sağlayacaktır (Long, 2016: 12).

Lojistik gider yönetimi söz konusu olduğunda, lojistik giderlerini düşürmek kadar "verimli performans" ve "zamanında teslimatın" hayati önem taşıdığını unutmamak gerekir. Kısacası uluslararası lojistik ile hemhal olan firmalar hem giderleri hem de performansı göz önüne alarak, bu iki kalemi birbirleriyle dengelemek zorundadır (Arvis ve diğerleri, 2018).

Lojistik ve tedarik zinciri giderlerini yönetmek, uluslararası ticaret faaliyetleri ile uğraşan firmalar için özellikle çok önemlidir. Bunun nedeni, bu giderlerin satın alınan fiyat, taşınan yük, sigorta ücretleri, depo giderleri, gümrük vergileri ve diğer masrafları içeren toplam eşya maliyetinin %5 ile %50'sini oluşturmasıdır (Wood ve diğerleri, 2012).

Lojistik giderlerini büyük oranda etkileyen kalemler aşağıda sıralanmıştır (Küçükaltan, 2012:5):

- Ulaşım ve akaryakıt giderleri
- Gecikmeler
- Uluslararası ticareti düzenleyen mevzuat gereklilikleri (izin belgesi, uygunluk kontrolleri)
- Sonradan teslimat ve artan depo masrafları

Menşe ispat ve dolaşım belgeleri gibi ithalat ve ihracatın anahtar belgelerinden olan belgeler başta olmak üzere pek çok dış ticaret belgesine ödenen ücretler de lojistik giderlerini büyük oranda etkileyen kalemler arasındadır. Bu ücretler genellikle sivil toplum kuruluşları tarafından manuel ve elektronik ortamda satılan/onaylanan belgelerdir. Yine, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı mevzuatı gereğince düzenlenen “taşımacılık yetki belgeleri” de, lojistik sektörünün maliyet unsurlarından biri olarak değerlendirilmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2018).

Bu giderlere gümrük işlemlerine ilişkin aşağıdaki spesifik maliyetleri de eklemek mümkündür (Baysal, 2007: 19-36):

- Gümrüklü depoda bekleme / ardiye ücretleri
- Fazla mesai ücretleri
- Yolluk ücretleri
- Temsil / müşavirlik ücretleri
- Gümrük vergileri

Aslında fazla mesai, yolluk, kantar, park, dezenfeksiyon gibi ödemeleri Kamu Giderleri ve temsil, ardiye ve tahliye giderleri için yapılan ödemeleri de Özel Sektör giderleri olarak ikiye ayırmak mümkündür.

Ticaret ile uğraşan her sektör temsilcisinin ana gündemini gider kalemi oluşturmaktadır. Nerdeyse zincirin tüm halkasındaki sektör temsilcileri ürün tedarik sürecinde en verimli yolu aramaktadır. Lojistik faaliyetler sırasında pek çok gider kalemi bulunmaktadır (Şen, 2014:

86; Baysal, 2007: 11-12). Tedarik zinciri masraflarının azaltılmaması şirketleri iflasın eşiğine sürükleyebilmektedir (Chartered Institute of Procurement and Supply, 2018). Örneğin, öngörülebilir, planlı ve bütünleşik bir taşıma organizasyonu, maliyetleri ciddi oranda minimize edebilmektedir (Baysal, 2007: 49).

Bilindiği üzere, Gümrük Kanunu'nun 221'inci maddesinde yer alan hükümler doğrultusunda gümrük işlemlerinin mesai saatleri dışında gerçekleştirilebilmesi için lojistik firmaları tarafından fazla çalışma ücreti ödenmekte, işlemlerin gümrük idaresi dışında gerçekleştirilmesi halinde ise yolluk ödemesi yapılmak suretiyle gümrük işlemleri tamamlanabilmektedir.

Her ne kadar uygulanan olan ücretler ve tutarları mevzuat hükümleri ile hükme bağlanmış olsa da zaman zaman sektörün bu işlemler için ödenen ücretlerin yüksek olduğu yönündeki şikayetlerine rastlanmaktadır (Ereke, 2017).

Anılan fazla çalışma ücret tahsilatlarının yanında karşılaşılan bir başka sorun da yolluk talepleri ile ilgilidir.

Fazla çalışma veya mesai ücreti olarak yatırılan tutarların %50'si bütçeye gelir kaydedilirken, geri kalan %50'si ise, personelin fazla çalışma süresi, görev yapmış olduğu yer, görevinin önem ve güçlüğü, sınıfı, kadro unvanı gibi hususlar dikkate alınmak suretiyle belirlenecek usul ve esaslar dahilinde Bakanlık merkez ve taşra teşkilatı kadrolarında bulunan personele ödenmektedir. Yolluk ödemeleri ise bizzat fazla çalışmada görevlendirilen hak sahibi personele ödenmektedir.

Lojistik firmalarının şikayetine konu fazla çalışma ücretleri ve yolluk ödemeleri ile ilgili Ticaret Bakanlığı tarafından gerekli tedbirler alınmış konu ile ilgili gerek teknik gerekse mevzuat düzenlemeleri yapılmıştır. Bu sayede fazla mesai ve yolluk ücretleri bilgisayar destekli programlar ile hesaplanabilmekte, bölgeler arası farklılıklar minimize edilmektedir.

Konuya ilişkin gümrük idareleri bazındaki farklı ücret tahsilat örnekleri ilişikte **(EK-4)** sunulmaktadır. Daha detaylı bilgi için Ticaret Bakanlığı tarafından web sayfasında (www.ticaret.gov.tr) yayımlanan “Dış Ticaret İşlemlerine İlişkin Belge ve Maliyetlerin

Azaltılması ve Bu Konudaki Farkındalığın Arttırılması Çalıştayı (2018)” başlıklı sonuç raporunu incelemek faydalı olacaktır.

2.4.1.1. Konsolide gönderiler

Uluslararası lojistikte şüphesiz ki tam anlamıyla "dolu" konteyner yükleri, bir konteyneri dolduramayacak kadar daha "az" yüklere tercih edilir. Bu tür yükler daha güvenli ve daha ekonomiktir. Ayrıca eşya, özelliklerine göre diğer satıcıların eşyasına karışmadan paylaşımsız bir alana yüklenmektedir. Aksi takdirde firmalar kendi hataları olmadığı halde gümrükte gecikmeler yaşayabilmektedir (Esmer, 2009).

Diğer taraftan, yükün az olduğu durumlarda ekonomik nedenlerden ötürü “konsolide gönderiler” tercih edilir. Yani nispeten daha küçük bir yük taşımacılığında, lojistik giderleri azaltmanın iyi bir yolu sevkiyatları konsolide etmekten geçebilir. Bu da aynı hedefi aynı anda paylaşan birden fazla tedarikçiden gelen daha küçük gönderilerin bir araya getirilmesiyle mümkündür (Esmer, 2009).

Sonuçta, belirli bir ülkeden sürekli olarak aynı yükü getiren lojistik sağlayıcılar benzer bir başka lojistik firması ile ortak olabilmekte ve gönderilerini daha uygun maliyetli bir çözüm olarak birleştirebilmektedir.

2.4.1.2. Kargo sigortası

Lojistik planlama ve tasarruf politikaları eşya doğru bir şekilde sigorta ettirilmediği sürece fazla bir anlam ifade etmez. Sigorta hoş olmayan sürprizleri önlemek için ürünlerin değerini tam olarak karşılamalıdır.

2.4.1.3. Tek ve bütünleşik bir platform kullanma

Tedarik zinciri faaliyetleri, her zaman tedarik zincirinin ilgili taraflarınca tek bir platformda bütünleştirilmelidir. Bu platform tüm tarafların erişimine açık olmalıdır. Bu şekilde işlemler arasında faaliyetlerin çoğaltılmasından kaçınılabilir. Tekrarlanan faaliyetler zaman alıcıdır, verimliliği düşürür ve hata yapma olasılığını her zaman mümkün kılmaktadır.

2.4.1.4. Dış kaynak kullanımı ve parti lojistiği

Uluslararası ticaret ile uğraşan işletmelerin neredeyse yarısından fazlası tedarik zinciri faaliyetlerinin en azından birini dış kaynak kullanarak gerçekleştirmektedir. Bu faaliyetler çoğunlukla uluslararası lojistik, ulaşım ve depolama alanlarından oluşmaktadır. Dışarıdan yararlanmanın veya başka bir ifadeyle tedarik etmenin arkasındaki sebepler arasında giderleri azaltma, verimlilik artışı ve ürünün kalifiye yönlerini daha nitelikli profesyonel ellere emanet etmek bulunmaktadır. Yanlış anlaşılması ve artan masrafları önlemek için hem müşterinin hem de uluslararası lojistik firmalarının en önemli konularda anlaşması şarttır. Bu anlaşma gönderilerin sıklığını, boyutunu, paketlenmesini, ürünün işlenmesini, sıcaklık kontrolü gibi diğer gereksinimleri ve başka hususları içerir (Norall, 2013; Çakırlar, 2009).

2.4.1.5. Tedarik zinciri öngörülebilirliği

Tedarik zincirinin öngörülebilir olmasını sağlamak, güvenlik amacıyla tutulan stokun kâmilten yönetilmesi noktasında planlama ve harcama denetimini de çözüme kavuşturabilir. Söz gelimi, eşya noksanlarının riskini hafifletmek için, tedarik zincirini öngörülebilir hâle getirmek belirli bir ekstra stok seviyesini korur. Bu yöntem, tedarik ve talep sürecindeki belirsizliklere karşı tedbir almanın ve optimum hizmet seviyelerini korumanın da bir yoludur (Öztürk, 2016).

Uluslararası lojistik aşamasında başta gümrük sürecinde yaşanan aksamaları öngörmenin veya alıkoymanın hiçbir bilinen basit yolu olmamasına rağmen, kemâle ulaşmış tedarik zinciri öngörünürlüğü lojistik sağlayıcılara buna benzer konular hakkında bir kurgu imkanı verebilir. Dataları otomatize ederek yenileyen gerçek zamanlı denetim sistemlerini kullanmak, basitleştirilmiş gümrük uygulamalarından faydalanmak, yine gümrük otomasyon sistemlerinden yararlanmak uluslararası lojistik ve tedarik zinciri sağlayıcıları, yöneticiler, gümrük müşavirleri ve finans koordinatörlerine en güncel ve bağlantılı bilgileri kısa zaman zarfında sağlamaktadır (Öztürk, 2016).

Bu sayede, üst kademedekiler ihtiyaç halinde hızla refleks geliştirebilir ve tedarik veya dağıtım için alternatif kanallar bulabilir. Böylesi bir yönetim anlayışı, aynı vakitte devasa

emniyet stoku ihtiyacını minimize etmekte ve daha muteber maliyet denetimine katkı sağlamaktadır (Öztürk, 2016).

2.4.1.6. Kaynakların optimize edilmiş kullanımı

Ender kullanılan filo taşıtları, depolar veya envanter gibi işletme varlıklarının verimsiz kullanımı, kazancı doğrudan etkiler. Malik olunan veya kiralanmış (rented) varlıklar da dahil olmak üzere şirket varlıklarının mülkiyetini optimize ederek kârlılığı önemli ölçüde artırmak mümkündür. Örneğin, teslim sürelerine veya teslim yerlerine ilişkin programları yeniden kodifiye etmek, ihtiyaç halinde ilave depo alanı kiralamak, gümrük antrepo rejiminden faydalanmak verimliliği artırabilir (Çakırlar, 2009).

2.4.1.7. Zamanında planlama

İmalat çizelgesi, gümrük kapıları, gümrük işlemleri, nakliye hatları ve transit süreler (eşyanın satın alınmasından teslimatına kadar) gibi operasyonların planlaması ve bunun zamanında yapılması zorunludur. Oldubittiye getirilen son dakika opsiyonları veya yönetim kararları her hâlükârda hem gümrük hem de mali konularda uluslararası lojistik şirketinin imajını olumsuz etkileyecek, verimliliği düşürecektir.

Başta gümrük işlemleri olmak üzere sağduyulu ve zamanında planlama uygulamaları, fazla mesai ve tatil günleri, nakliye gündemlerinde ve teslimat sürelerinde önemli etkenler olarak programa dâhil etmelidir (Cop, 2015).

2.5. Uluslararası Lojistik Yönetimi ve Gümrükleme

Lojistik faaliyetlerini de içinde barındıran tedarik zinciri yönetimi oldukça geniş bir alandır. Bu zincirin yönetimi işletmeleri olduğu kadar gümrük idarelerini de ilgilendirir. Maliyetlerin minimize edildiği, ürünün eksiksiz olarak, tam yerine ve doğru zamanda ulaştırıldığı tedarik zinciri akışında gümrük konularında yetkin bir yönetime ihtiyaç duyulmaktadır. Tedarik zincirinin kesintisiz işleyebilmesi için ihtiyaç duyulan gümrük yönetimine bu başlıkta yer verilmektedir. Diğer taraftan tedarik zinciri güvenliği, risk analizi, yasadışı ticaret ile mücadele kavramlarına ilerleyen bölümlerde yer verilmektedir.

İngiltere'de yapılan bir araştırmada, gümrük gecikmelerinin bir sonucu olarak uluslararası lojistik firmalarının %10'unun iflas edebileceği ne sürülmüştür. Araştırmaya göre, işletmelerin %10'u gümrüklerde yaşanan yalnızca 30 dakikalık bir gecikmenin kendilerini iflasın eşiğine getirebileceğini iddia etmiştir. Gümrük işlemlerinin 1 ila 3 saat gecikerek yapılması halinde ise firmaların %14' iflas noktasına gelebileceğini düşünmektedir (Chartered Institute of Procurement and Supply, 2018).

Tedarik zincirinin doğru bir şekilde yönetilebilmesi için uluslararası ticaret firmalarının bazı konularda uzmanlaşması gerekmektedir. Örneğin, ithal edilecek bir eşyanın gümrük vergisine esas tarife pozisyonunun belirlenebilmesi için ürün bilgisine, eşyanın gümrüklenmiş değerı veya kıymetinin belirlenebilmesi için üretim (menşe) ve lokasyon bilgisine, yine aynı eşyanın taşınması sırasında ulaşım (navlun) ve depo giderlerinin belirlenebilmesi için lojistik merkez bilgisine ihtiyaç duyulmaktadır.

2.5.1.1. Tarife ve ürün bilgisi

Tarife bilgisi gümrük ve uluslararası lojistik işlemleri için en zorunlu bilgilerden bir tanesidir. Vergisel anlamda eşyanın özellikle kıymetinin belirlenebilmesi için tarife bilgisine ihtiyaç duyulmaktadır. Ticaret firmaları ve uluslararası lojistik faaliyetinde bulunan işletmeler tarife konusunda yeterli donanımı haiz olmalıdır. Eşyanın kimlik bilgisi ve künyesi belirlenirken özellikle tedarik zincirinin ilk basamaklarında yer alan tedarikçiler bu konuda ehil çalışanlardan faydalanmaktadır. Tedarik zincirinde ilk basamağı oluşturan üreticiler, eşyanın künyesini ticaret zincirinin ara noktalarından biri olan lojistik firmaları ve ithalatçılara net ve iyi bir şekilde anlatabilmelidir. Aynı şekilde ara noktalardaki alıcı ve acenteler zinciri, dolaşan ürünün tarife bilgilerinin gümrük idaresine doğru bir şekilde yansıtılabilmek için aldıkları eşyanın kimlik bilgilerini ve içeriğini net olarak bilmek zorundadır ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

Gümrük vergisi sisteminin en temel ve en kayda değer unsurlarından bir tanesi de tarife bilgisidir. Tarife denildiğinde, on iki haneli "Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu" (GTİP) kastedilmektedir. Türk Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu gerek Avrupa Birliği ile gerek dünya ile oldukça entegre bir biçimde kullanılmaktadır ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

Ülkemizdeki uluslararası lojistik veya ticaret firmalarının kullanmış olduğu tarife sistemi bütün dünyada da kullanılmakta olan armonize sistem (harmonized system) tarife sisteminin aslında birebir Türkiye'ye uyarlanmış halidir. Ticaret zincirinin ara halkalarından biri olan uluslararası lojistik firmalarının, ithal edilecek ürünün tarife istatistik pozisyonuna hâkim olmaları mesleki açıdan önem arz etmektedir. Bunun içinde ithalat planlaması yapılırken gümrük tarife istatistik pozisyonunun belirlenmesi yönünde bir gümrük müşavirinden destek alınması veya tedarik zinciri boyunca alım satımı gerçekleştirilen ürünün künye bilgilerine iyi derecede vakıf olan bir personel çalıştırılması oldukça önemlidir. Bu aşamada ithalatçı firmalar, uluslararası lojistik firması ya da personeline ne kadar çok teknik bilgi verirlerse, diğer bir deyişle gümrük müşavirliği ile birlikte ürünün teknik altyapısı, içerisindeki ürünler veya hammaddenin detayı ne kadar çok belirlenirse tarife istatistik pozisyonu o kadar sağlıklı belirlenir ve böylece vergilendirme, standart oluşturma, lisans alma veya kota belirleme hataya mahal vermeksizin ilk aşamada sağlıklı biçimde oluşturulabilir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2013). Uluslararası lojistik ve tedarik zinciri için tarifenin öneminin genel hatlarıyla yukarıda sayılanlardan ibaret olduğu söylenebilir.

2.5.1.2. Kaynak üretim yeri ve kıymet bilgisi

Uluslararası örgütlerin çok detaylı bir biçimde araştırmaya konu ettikleri gümrük kıymeti, akademisyen ve gümrük uzmanlarının da üzerine çokça eğildiği bir konudur. Gümrük kıymeti en basit tanımıyla satış bedelini ifade etmektedir ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019). Eşyanın satış bedeli, kesilen fatura üzerindeki tutarlarıdır. Gümrük mevzuatı dâhilinde bu bedele eklenen veya bu bedelden çıkarılan giderler olmaktadır.

Eşyanın satış bedeli aynı zamanda, doğrudan bu bedel üzerinden alınan fatura kıymeti anlamına gelmektedir. Gümrük idaresi bu bedeli kabul edilemez bulur veya tedarik zinciri halkalarından birinin idareyi yanıltma amacı güttüğünü düşünecek olursa altı farklı gümrük kıymeti tespit metodu uygulamaktadır. Bunların birincisi "aynı eşyanın satış bedeli" metodudur. Aynı eşya, *"on iki haneli tarife istatistik pozisyonu bazında, aynı (tanınır ve teknik özellikleri itibariyle söz konusu eşyanın aynısı) olan ve aynı ülkeden gelen eşya"* olarak tanımlanmaktadır. Bu durumda, gümrük idaresi kendisine beyan edilen kıymeti doğru kabul etmezse aynı eşyayı kendi veri tabanından tarayarak bu veri tabanında yer alan aynı eşyanın kıymetini, belirli bir mantık süzgecinden geçirerek söz konusu eşyanın kıymeti olarak belirleyebilmektedir. İkinci yöntem ise "benzer eşya satış bedeli" metodudur. Birinci

yöntemdeki aynı eşyaya rastlanılmadığı durumda benzer eşyanın kıymeti satış bedeli olarak kabul edilmektedir. Bu durumda, birebir aynı olmasa da ürünlerin birbirini ikame edebilmesi gerekmektedir. Takip eden metotlar da “hesaplanmış kıymet” ve “indirgeme metodu” olarak karşımıza çıkmaktadır (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

Hiyerarşik olarak bu metotların sırasıyla uygulanması gerekmektedir. Bu iki yöntem ise tedarik zincirinin ana halkası olan mükelleflerin yazılı başvurusuyla yer değiştirebilmektedir. Bir de uygulamada “son metot” bulunmaktadır. Gümrük idaresi, kurmaca olmayan, mantıklı ve kabul edilebilir hukukî dayanakları olan bir kıymeti de yine gümrük kıymeti olarak kabul edebilmektedir. Gümrük kıymetine dâhil edilebilecek veya dâhil edilemeyecek giderler bulunmaktadır. Bu giderler Gümrük Kanunu’nda düzenlenmektedir (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

Nihayetinde idarenin her zaman yurt dışı kıymet araştırmasına gitmek gibi bir iradesi söz konusudur (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019). Ürünün üretildiği ülke veya lokasyondaki fatura değeri bu aşamada önemlidir. Bu durumda, tedarik zinciri yöneticilerinin üretim ve lokasyon bilgilerine en iyi şekilde vakıf olması gerekmektedir. Bununla birlikte, uluslararası lojistik firmalarının sevkiyat gerçekleştirdiği ülkelerin üretim altyapılarını doğru analiz etmeleri gerekmektedir. Etkili bir planlamanın oluşabilmesi ve daha sonra kıymet konusunda yaşanacak problemlerin önüne geçilebilmesi için pazara ve kalifiye işgücüne olan yakınlık, hammadde ve üretim merkezi gibi bilgiler, tedarik zinciri yönetimi için olmazsa olmaz bilgiler arasındadır (Barone, 2016).

2.5.1.3. İşletme yeri ve vergisel bilgiler

Çifte veya mükerrer vergilendirme dünyanın her yerinde uluslararası lojistik faaliyeti yürütenler için önemli bir sorundur. Bu sorunun aşılmasında gümrük müşavirine veya lojistik firması temsilcisine önemli görevler düşmektedir. Temsilcinin işletme ve lokasyon bilgisine vakıf olması şarttır. Bunun yanında uluslararası faaliyet gösteren lojistik firmalarının temsilcileri, ülkelerinin ve firmalarının uluslararası vergilendirme mevzuatı karşısındaki durumunu (gümrük, gelir, kurumlar vergisi gibi) ihracat sonrası vergi iadesi, serbest ticaret anlaşmaları, işletmenin hukukî şekilleri ve benzeri birçok kavrama önemli ölçüde aşina olmalıdır (Karaman, 2017).

2.5.1.4. Lojistik merkez bilgisi

Tedarik zinciri yönetimi sırasında ulaşım ve depo giderleri açısından lojistik merkez bilgisinin yararlı neticeler vereceği kesindir. Lojistik maliyetler ve bu maliyetlerin yönetimi tedarik zinciri boyunca en uygun seviyede yürütülmelidir. Örneğin, fazla mesai ve yolluk ücretlerinin hesaplanması kesin ölçülere bağlansa da uygulamada gümrük idaresinin yerleşim merkezlerine olan mesafesi ve ulaşım imkânları, dolayısıyla lojistik merkez bilgisi dikkate alınmaktadır (Baysal, 2007:27). Bu yüzden nakliye ve depo giderlerinin çok iyi bir şekilde hesap edilmiş olması gerekmektedir (Baysal, 2007:22).

Tedarik zinciri boyunca nakliye giderleri ile birlikte depo ve işgücü maliyetleri de bir firmanın lojistik giderlerini ciddi oranda etkilemektedir. Dr. Gümüş'e göre (2007) lojistik maliyetler işletmelerin çalışma alanı ve faaliyet merkezine göre değişmektedir (Gümüş, 2007).

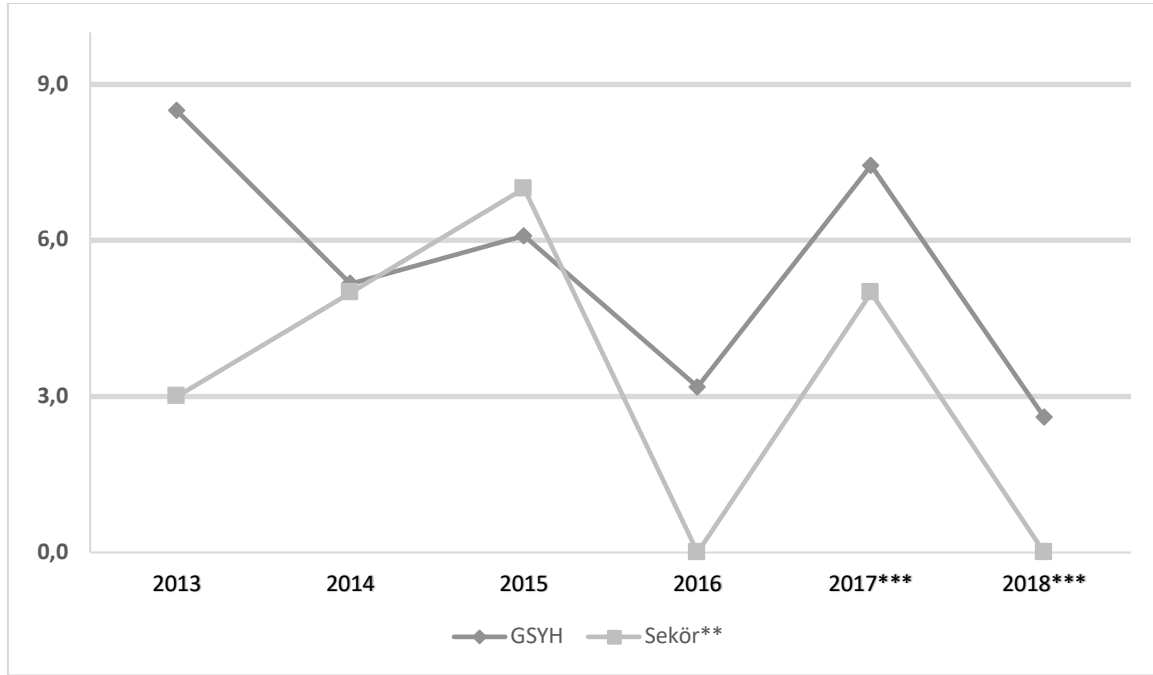
2.6. Dünya ve Türkiye Ekonomisinde Lojistik Sektörünün Durumu

20. yüzyılın başında orduların ihtiyacı ile hız kazanan lojistik sektöründe aynı yüzyılın sonunda kayda değer gelişmeler yaşanmıştır (Orhan, 2014: 11). 2000'li yıllara girildiğinde, yalnızca zaman kısıtı altındaki bir nakliye problemi olarak görülen lojistik, artık bu kapsamda değerlendirilmeyerek, mühendislik, yönetim bilimleri ve bilişim gibi spesifik konuları da içeren başlı başına bir sektör hüviyetini kazanmıştır (Bali, Enisoğlu ve Sezer, 2016: 30).

Dünyada oldukça hızlı gelişmekte olan sektörlerin başında lojistik sektörü gelmektedir. Lojistik sektörünü kabaca yük-yolcu ulaştırması ve depolama olarak ele alırsak 2018 yılı TÜİK rakamlarına göre sektörün yurt içi hasıla içindeki oranı yaklaşık %12 olarak belirlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, 2018 yılı içerisinde lojistikle ilgili harcamaların gayri safi yurt içi hâsıla içindeki payı (GSYH) Türkiye'de genel olarak %12 dolaylarında iken (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Türkiyenin Lojistik Görünümü, 2014; Tanyaş, 2018; Eldener, 2019; Türkiye İstatistik Kurumu, 2019) bu oranın diğer ülkelerde çok daha yüksek seviyelerde olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin, Uluslararası para fonuna göre lojistik hizmetlerin büyüklüğü dünya GSYH % 29'una tekabül etmektedir (Şen, 2014: 87). Lojistik

sektörünün sadece ABD gayri safi milli hasılası içindeki payı ise yüzde 12'dir (Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Bakanlığı [SelectUSA], 2017).

Yapılan bir araştırmaya göre Avrupa'da yıllık %7-8 büyüme hızına sahip olan lojistik pazarı, Türkiye'de %5 Amerika kıtasında %15, Asya kıtasında ise %20'lik bir büyüme trendine sahiptir (Kutlu ve Gür, 2008; Satta, vd. 2011: 8). Türkiye'nin son beş yıllık lojistik sektörü büyüme oranları Grafik 2.1'de verilmiştir.



Grafik 2.1: Türkiye lojistik sektörü büyüme oranları

*Bir önceki yıla göre değişim oranı

** Sektör verileri "ulaştırma ve depolama" verilerinden yola çıkılarak elde edilmiştir. Ulaştırma ve depolama; karayolu, demiryolu, boru hattı, denizyolu, havayolu taşımacılığı, taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler ile posta ve kurye faaliyetlerinden oluşmaktadır.

*** GSYH'nin baz yılı ve hesaplama şeklinin değişmesi sonrasında TÜİK, "Ulaştırma ve Depolama" sektörünü ayrı bir alt bileşen olarak vermemekte, "Hizmetler" ana kaleminde toplulaştırılmış olarak açıklamaktadır. Bu bağlamda 2017 ve 2018 yılı büyüme oranları sektör temsilcilerinin açıklamaları dikkate alınarak "tahmini" olarak verilmiştir.

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2019

Sektörde dış kaynak kullanımı (outsourcing) ise %40 seviyelerine kadar yükselmektedir (Onay ve Kara, 2009; Çokay, 2012:19; Bayram, 2018; Langley, 2019:8). Diğer taraftan, bu oran gelişmişlik düzeylerine bağlı olarak bazı ülkelerde yüzde 10 seviyelerine kadar gerileyebilmektedir (Çokay, 2012:19; Bayram, 2018; Tanyaş, 2018).

Dünyada lojistik işkolunun potansiyeli 6 trilyon ABD doları olarak öngörülmektedir. Gelişmiş ülkelerde sektörün GSMH'dan aldığı pay %8 ile %10 arasındadır. %3-4 aralığında büyüyen küresel ekonomiye oranla işkolunun büyümesi ortalama %10 ile oldukça yüksek bir istatistik sergilemektedir (MÜSİAD, 2013: 39). Lojistik hizmetlerdeki üstün performans, bilhassa gelişmekte olan ülkelerin global ticareti kontrol etmeleri ve globalleşmenin getirilerinden pay almaları noktasında ayrı bir öneme sahiptir (Kara, Tayfur ve Basık, 2009: 71; Kutlu, Ulvi ve Akdemir, 2019: 75).

Roma anlaşmasından sonra "Topluluk" halini alan Avrupa 1950'lerden sonra lojistik çalışmalarına ağırlık vermiştir. Bu yıllarda ilk olarak altyapı eksikliklerini gideren topluluk öncelikle lojistik faaliyetlerini uluslararası ticaret anlamında daha ulaşılabilir hâle getirmiştir. Nakliyeciliğin önünü açmayı hedefleyen Avrupa ülkeleri kendilerine katılan yeni üye ülkelerle lojistik pazarına daha geniş bir anlam kazandırmıştır. Avrupa Birliğinde lojistik ve uluslararası ticaret temelli çalışmalar daha çok alt düzeyde kurulan yapılarla ilerlemektedir. Ulaştırma ve Lojistik Forumu (DTLF), Trans-Avrupa Şebekeleri (TENs), Trans-Avrupa Ulaşım Şebekeleri (TEN-T) ve Tek Avrupa Ulaştırma Alanı bu yapı ve kurgulardan bazılarıdır (Directorate-General for Mobility and Transport, 2018).

2012 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yapılan bir çalışmada Avrupa Birliği uluslararası lojistik pazarının 878 milyar Euro olduğu hesaplanmıştır (Avrupa Komisyonu, Avrupa Lojistik Sektör Analizi Raporu, 2012). Bu hesaba ülkelerin kendi içinde gerçekleştirdikleri lojistik faaliyetleri dâhil edilmiştir. Diğer ülkelerin de kendi karnelerini inceleyebilecekleri lojistik performans endeksine göre küresel düzeyde en büyük lojistik hizmet sağlayıcıları AB lojistik sektöründe yer almaktadır. Dünya Bankası tarafından 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yayınlanan son üç Lojistik Performans Endeksi Raporu'na göre küresel düzeyde en iyi 10 lojistik ülkesinin en az 6'sı AB üyesidir (Arvis ve diğerleri, 2018).



3. ULUSLARARASI TİCARETTE GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ VE GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN ÖNEMİ

Uluslararası ticarete hâkim olan kanı ticaretin serbest olması ve teşvik edilmesi yönündedir. Diğer taraftan, uluslar hükümet politikalarına göre birtakım öncelikler benimsemekte, bir araya gelerek yeni organizasyonlar tertiplemekte, mevzuat düzenlemesine gitmektedir. Hükümetler kendi önceliklerine göre politika belirlerken çeşitli engel, kota, muafiyet, önlem, yasadık, ceza veya izne yer vermektedir. Uluslar bir yandan bu özgürlüklerini kendi tüketicilerinin, kendi ticaret sektörünün ve iç piyasasının lehine kullanıp dış ticaret ve cari dengeyi gözetirken diğer yandan bu aşamada gümrükleri ve gümrük işlemlerini sıklıkla devreye sokmaktadır. Gümrük teşkilatları hem sınırları korumakta hem de uluslararası ticareti düzenlemekte ve uygulamaya ilişkin esasları belirlemektedir. Gümrük işlemlerinde ise temel kavramlar bu esaslara göre belirlenmektedir. Eşyaya ait bilgilerin ve temel işleyişin tanımlandığı kavramlar gümrük işlemlerinde ve bayan sürecinde kritik rol oynamaktadır.

3.1. Uluslararası Ticarete Gümrük Mevzuatı ve Dünya Uygulamaları

Gümrük teşkilatı gümrük mevzuatı konusunda en büyük uygulayıcı aktördür. İthalat ve ihracat aşamalarının tamamında gümrüğe müracaat zorunludur. Gümrük idareleri yerine göre çeşitli engeller öne sürdüğü gibi bazı durumlarda ticaret firmalarının gümrüğe uğramaksızın hareket etmesine izin verebilmektedir. Gerek alıcı ve satıcı gerekse aracı veya temsilci kuruluşların gümrüğe doğru beyanda bulunması zorunludur. Gümrük idareleri bu beyana göre ya eşyanın geçişine izin vermekte ya da eşyanın bu halde piyasaya akışını engellemektedir. Bu kapsamda dış ticaret ve gümrük kavramları iyi bilinmek zorundadır. Gümrük işlemleri uluslararası düzeyde farklılık göstermekle birlikte hemen her ülkede rejim, temsil, yükümlülük, yasal düzenleme, beyan usulü, eşyanın kontrol süreci, risk analizi ve kaçakçılıkla mücadele kavramları benzerlik göstermektedir.

Türkiye’de gümrük mevzuatı iki temel mevzuat altyapısı üzerine inşa edilmiştir. Bu kapsamda hem doğrudan hem de dolaylı mevzuattan söz etmek mümkündür. Bu anlamda, sektöre hitap eden kanun, yönetmelik, tebliğ, genelge, tasarruflu yazı, ilgili Bakanlar Kurulu Kararları doğrudan mevzuata örnek iken ile AB köprü mevzuatı ve bazı uluslararası anlaşmalar dolaylı mevzuata örnek teşkil etmektedir.

Gümrük mevzuatının konusunu "*sınır ötesi alım satıma konu eşya ve taşıtlar*" oluşturmaktadır. Nitekim 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nda "*bu Kanunun amacı, eşya ve taşıtlara uygulanacak kurallar*" olarak belirlenmiştir.

Uluslararası ticarete olduğu gibi gümrük işlemlerinin modern yaşama barışık yapılandırılması ve gümrüklerde reform kaçınılmazdır. Bu nedenle Türk gümrük mevzuatı AB mevzuatı (köprü mevzuat) ile iyileştirilerek lojistik sektörünün hemen hemen bütün ihtiyaçlarını cevap verilebilir hâle getirilmiştir.

Sektörel faaliyetleri sırasında uluslararası lojistik firmaları gümrük mevzuatı ile sürekli muhatap olmaktadır. Lojistik faaliyetleri ve tedarik sürecinin her adımında gümrük ve dış ticaret mevzuatı etkilidir.

Uluslararası lojistik firmaları açısından gümrük işlemleri, aslında bir çeşit uluslararası taşıma faaliyetine yönelik muhakeme sürecidir. Lojistik firmalarının sıklıkla karşılarına çıkan gümrükleme faaliyeti cari ve geri planda yürütülen uygulamalardan meydana gelmektedir. Geri planda yürütülen adımlar yoğun olarak muhtelif mevzuatlar ve hukuki kurullarla ilişkilidir. Gümrük rejimi ve işlemleri farklı uygulamalardan meydana gelmesine rağmen, uluslararası lojistiğe yönelik gümrük faaliyetlerinin yerine getirilmesi tamamıyla gümrük mevzuatıyla ilişkilidir. Bu adımda kısmen dış ticaret ve ulaştırma mevzuatı da devreye girmektedir. Bu nedenle sürecin iyi analiz edilmesi, hukuki boyutunun tam olarak kavranması, muhakeme veya kavrayış düzeyinin yüksek olması gerekmektedir.

Tüm ticari faaliyetlerde olduğu gibi uluslararası ticarete ve gümrük işlemlerinde aktörler önceden belirlenmiştir. Klasik manada alıcı ve göndericinin dışında sektöre yön veren diğer aktör tedarik zinciri boyunca işlemlerin en doğru biçimde yapılmasına yardımcı olmaktadır. İki tarafın faaliyetlerini düzenleyen bu aktörler gümrük rejimlerinin işleyiş esaslarını belirlemekle kalmayıp, ticaretin daha güvenilir ve daha kolay gerçekleştirilmesi için standartlar geliştirmektedir.

Kısaca "Genel Anlaşma" olarak bilinen "Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması" (The General Agreement on Tariffs and Trade - GATT) uluslararası ticaret anlaşmaları arasında en önemli anlaşmalardan bir tanesi sayılmaktadır. 1990'lı yıllara gelindiğinde Genel Anlaşma, yerini Dünya Ticaret Örgütü'ne (World Trade Organisation - DTÖ)

bırakmıştır (Dünya Ticaret Örgütü, 2018). Bu örgütlerin yanında, yine konusu "uluslararası ticaret" olan, fakat sadece gümrük uygulamaları ile ilgilenen bir "gümrük teşkilatı" bulunmaktadır. Dünya Gümrük Örgütü (World Customs Organisation - DGÖ) olarak bilinen bu kuruluş, uluslararası gümrük prosedürlerinin oluşumunda sürece dâhil olabilen tek organdır (Dünya Gümrük Örgütü, 2009). Bununla birlikte, 1996 yılında Türkiye ve AB arasındaki ticaret paradigması önemli ölçüde değişmiştir. O tarihte benimsenen "Gümrük Birliği Anlaşması" ile uluslararası ticarete yeni bir süreç başlamıştır. Diğer taraftan, uluslararası lojistik veya taşımacılık örgütleri, temsil ettikleri üyeleri için kolaylaştırma ve teşvik konularında çoğunlukla araçsal rol oynadıklarından, nakliye ve lojistik konularında önemli mesafeler kat edilmiştir.

Örneğin, Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) yük ve kargo taşımacılığı konusunda gereken tüm bilgileri standarda oturtur (International Federation of Freight Forwarders Associations, 2018; International Air Transport Association, 2018). "Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) ve Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF) dünya ticaret filusunun yaklaşık %80'ini temsil eden başlıca uluslararası ticaret birliği ve ticaret gemisi operatörleri için işveren örgütlerdir. Bu örgütler, tedarik zinciri, hava ve deniz güvenliğinin sağlanması ile uluslararası ticaretin kolaylaştırılması konularında üyelerini temsil ederler (Cerev, 2017).

Uluslararası camia, kendi gümrük hudutları içerisine diğer ülkelerden gelen eşyayı belirli kriterlere göre muayeneye tabi tutmakta, her eşya için o eşyaya özgü standartlar ve tarifeler belirlemekte ve bahsi geçen eşyanın gerekli şartlara haiz olduğu anlaşıldığında ilgili rejim çerçevesinde gümrük işlemine konu edilmektedir. Aynı şekilde bir ülkeden giden veya o ülkeyi transit geçen eşya için de temel bir metodolojinin benimsenmiş olması gerekmektedir. Bu doğrultuda gümrük rejimlerinin ne olduğu ve uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştiren firmaların hangi kuralları bilmesi gerektiği önem kazanmaktadır (Milletlerarası Ticaret Odası, 2010).

Örneğin, eşya ülke gümrük kapılarına getirilmeden serbest dolaşıma giremez. Eşyanın gümrük idaresine sunulması sırasında uluslararası lojistik sektörü devreye girer. Nakliyecinin eşyanın indirilmesi ve boşaltılması konusunda gümrük idaresine ve beyan sahibi veya bunların temsilcilerine yardımcı olur. Başka bir örnek ise transit rejimine verilebilir. Transit rejimine tâbî eşyanın ülke içinde taşınması beyan, karne, belge, form, liste, transfer notu

veya manifesto kapsamında yapılabilir. Bu aşamada belgeleri gümrük idaresine sunanlar genellikle uluslararası lojistik sektör temsilcileridir. Eşya ve zorunlu belgeler, rejim kriterlerine uygun “varış gümrüğüne” getirildiğinde, rejim sona erer. “Hareket gümrüğündeki” veri ve kayıtlar varış gümrüğündeki bilgi ve belgelerle karşılaştırılır. Bunun neticesinde, rejiminin kurallara uygun sonlandırılması beklenmektedir (Subaşı, 2009).

3.2. Gümrük İdarelerinin Rolü

Yüksek rekabetin yaşandığı lojistik sektöründe gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymak için öncelikle gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, tedarik zincirinin daha güvenilir ve daha sağlam bir platformda yürütülmesi ve uluslararası lojistik maliyetlerin azaltılması konusunda teşkilatların kullandığı inisiyatifler ile teşkilat, organizasyonel faaliyet ve diğer saiklerin dış ticaret dengesine etkileri ele alınmalıdır. Söz konusu girişim, uygulama ve etmenlere aşağıda başlıklar halinde yer verilmiştir.

3.2.1. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması rolü

Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması uluslararası ticaretin her geçen yıl artan işlem hacminin bir sonucudur. Başta Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ) ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) olmak üzere çeşitli uluslararası kuruluşların öncülük ettiği bu kavram, uluslararası gümrük idarelerinde hızla kabul edilen bir anlayışa dönüşmüştür (Ticaret Bakanlığı, 2019; Dünya Ticaret Örgütü, 2019). Gümrük teşkilatlarının gerek personel eksikliği gerekse altyapı sorunları nedeniyle ticari eşyayı bekletmeden nakliye işlemlerine izin vermesi bir yandan uluslararası lojistik faaliyetlerini kolaylaştırırken diğer yandan günlük iş ve işlem süreçlerini kısaltmaktadır.

Öte yandan uluslar, kriz zamanlarında aradaki bariyerleri kaldırarak uluslararası ticaretin akışına izin vermektedir. Kolaylaştırma işlemi yetki bazlı olabileceği gibi otomasyon temelli bir senaryoda da kurgulanabilir. Dünyada en yaygın görülen kolaylaştırma işlemi sertifika sahiplerinin sadece belge üzerinden kontrol edilmesidir. Herhangi bir fizikî muayeneye tâbî olmayan uluslararası lojistik firmaları hem zaman hem de maliyetten tasarruf etmektedir.

Kolaylaştırma konusunda atılan bazı adımlar aşağıdaki gibidir:

- Onaylanmış kişi veya yetkilendirilmiş yükümlü gibi imtiyazlı statü değişiklikleri

- Basitleştirilmiş usul ve uygulamaların kullanımı
- Onaylanmış ihracatçı ve ihracatta e-fatura uygulamalarının kullanımı
- Eşyanın gümrük vergilerinin ertelenerek tahsili
- Elektronik ortamda belge temini
- Ortak sınır kontrolleri

3.2.2. Tedarik zinciri güvenliği ve kaçakçılıkla mücadele rolü

Arz zinciri güvenliği olarak da bilinen tedarik zinciri güvenliği son yıllarda adından sıkça söz ettirmektedir. Başta gümrük idareleri olmak üzere ülkelerin uluslararası ticareti düzenleyen kuruluşları tedarik zincirinin daha güvenilir ve daha sağlam bir platformda yürümesini sağlamaktan sorumludur (Cerev, 2017). Hammadde temininden gümrükleme ve sigorta işlemlerine kadar uluslararası ticaret ağını sıklıkla kullanan lojistik firmaları tedarik sürecinin daha güvenli bir zeminde yürümesi halinde daha az zararla ve daha hızlı hareket kabiliyetine erişebilmektedirler.

Öte yandan, kriz zamanlarında ülkeler aradaki bariyerleri kaldırarak, uluslararası ticaretin akışına izin vermektedir. Kolaylaştırma işlemi yetki bazlı olabileceği gibi otomasyon temelli bir senaryoda da kurgulanabilir. Dünyada en yaygın görülen kolaylaştırma işlemi sertifika sahiplerinin sadece belge üzerinden kontrol edilmesidir.

Diğer yandan sınır geçiş noktaları olarak bilinen gümrük noktalarının kullanılmaması halinde lojistik firmaları ve uluslararası ticaret dolaylı yoldan zarar görmektedir. Kaçakçılıkla mücadele sadece kaçak eşyanın yurda girişinin engellenmesi anlamına gelmeyeceği gibi, sadece ülke güvenliğinin sağlanması anlamına da gelmez. Kaçakçılıkla mücadele bir yandan uyuşturucu, patlayıcı, silah, mühimmat ve tarihi eser gibi ülkelere ve vatandaşlarına zarar verecek her türlü eşyanın uluslararası akışını engellediği gibi, yasa dışı ticareti önleyerek başta uluslararası ticaret firmaları ile lojistik faaliyet gösterenler olmak üzere tedarik süreci içerisinde yer alan tüm aktörlerin menfaatlerini korumaktadır. Örneğin, gümrük idareleri antrepo ve gümrüklü depoların işleyiş yöntemlerini çeşitli esaslara bağlayarak bir taraftan kaçakçılığın önlenmesi için adımlar atmakta diğer taraftan tedarik zincirinin köprübaşları olan depolama faaliyetlerine uluslararası bir düzenleme getirmektedir.

Yasadışı ürün ve hizmetlerin küresel ekonomide yer edinmesi ile birlikte kara borsa (black market) faaliyetleri dünya genelinde artış göstermiştir. Karmaşık yasadışı tedarik zinciri yapılanmaları yeraltı pazarlarının kaçak eşya ile dolmasına zemin hazırlamıştır. Bu tarz yapılanmalar ve yetersiz kaçakçılıkla mücadele faaliyetleri karaborsa faaliyetlerinin daha kolay hâle gelmesini sağlamıştır. Yasadışı ürünlerin ve vergi ödenmeden alınıp satılan eşyanın kaynağından alınarak nihaî tüketiciye ulaştığı dış piyasaya sunulmasına sebep olan uluslararası kaçakçılık faaliyetleri bu yüzden yasadışı tedarik zincirinin en önemli bileşenidir. Aynı zamanda yasal tedarik zinciri güvenliğini de tehdit eden faaliyetler bütünüdür. Kaçakçılık lojistik ve taşımacılık ağırlıklı bir faaliyettir. Gümrük ve sınır kontrollerinde yakalanmaya izin vermeden kaçak eşyayı bir ülkeden diğerine taşımının çok değişik ve benzersiz yöntemleri bulunmaktadır. Uluslararası kaçakçılık, gümrük ve diğer kolluk birimlerinin gerçekleştirdiği kontrolleri atlatabilmek için yeni operasyonel yöntemlerini, çoklu taşımacılık modlarını, esnek ulaşım güzergâhlarını ve kontrollerin takip edilmesini zorlaştıran taşıma belgelerini kullanmaktadır. Kaçakçılıkla mücadele bu sebeple uluslararası tedarik zinciri güvenliğinin sağlanmasında en önemli faydayı sağlayan faaliyetler olarak değerlendirilebilir (Basu, 2013).

3.2.3. Lojistik maliyetlere ilişkin rolü

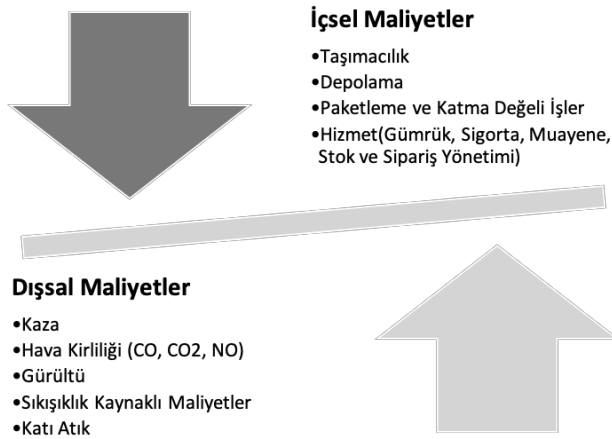
Uluslararası ticaret maliyetleri açısından işlemlerini değerlendirmek detaylı bir analizi gerektirmektedir. Bu açıdan en sağlıklı yaklaşım uluslararası ticareti etkileyen gümrük vergilerini ve gümrük idareleri tarafından alınan diğer ücretleri değerlendirmek olacaktır. Bu kapsamda gerek ülkemizde gerekse uluslararası camiada hazırlanmış olan pek çok literatür kaynağı vardır.

Örneğin, Banister ve Berechman'a göre gelişen uluslararası lojistik ve tedarik sektörü beraberinde üretimi, tüketimi ve ticareti de geliştirecektir. Bu sayede ekonomi de olumlu etkilenecek, altyapı modernleşecek ve yabancı yatırımcıların da önü açılacaktır (Banister ve Berechman, 2001:216-218). Uluslararası ticaret, maliyet ve gümrük işlemleri arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalardan bir başkası, lojistik altyapısının ekonomik büyümenin önündeki engellerden biri olduğu, konteyner terminali gibi alanlarda yapılacak iyileşmenin ise lojistik altyapısını iyileştireceği sonucuna varmıştır (Liu, Wan ve Wang, 2006: 73-74). Arvis ve arkadaşları yaşanan gecikmelerin ulusal lojistik maliyetler üzerindeki etkisini muhtelif tarihlerde çalışma konusu olarak ele almıştır. 2007 yılından beri yapılan

araştırmaya göre, değişken koşullar öngörülebilir maliyet konusunda negatif etkilere sebep olmaktadır. Gümrük işlemlerinin lojistik maliyetler üzerine etkilerini araştıran ilk iki araştırma da Ahmet Baysal (2007) ve Mustafa Asım Subaşı tarafından 2009 yılı yüksek lisans bitirme tezi olarak yayınlanmıştır.

Ülke ekonomileri açısından bakıldığında lojistik maliyetler içsel ve dışsal maliyetler olarak ikiye ayrılmaktadır. İçsel lojistik maliyetler yatırım ve işletme maliyetlerini oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile içsel maliyetler, lojistik faaliyetler sırasında oluşan yatırım ve işletme maliyetleridir. Dışsal maliyetler ise taşımacılık sırasında çevreye ve topluma karşı etkilerden oluşan maliyetlerdir. Yani, taşıma ve elleçlemeler sırasında çevreye ve topluma olan etkilerden oluşan maliyetlerdir. Kaza, gürültü ve hava kirliliği gibi sürdürülebilirlik ve yeşil lojistik çalışmaları kapsamında değerlendirilebilecek maliyetler, dışsal maliyetler içerisinde yer almaktadır (Tanyaş, Ekonomi Bakanlığı Kümeler İçin Tedarik Zinciri Yönetimi Kılavuzu, 2014).

Ülke ekonomileri açısından lojistik maliyetler aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir (Şekil 3.1):



Şekil 3.1: Lojistik maliyetler

Kaynak: Tanyaş, Ekonomi Bakanlığı Kümeler İçin Tedarik Zinciri Yönetimi Kılavuzu, 2014

İçsel lojistik maliyetlerin ise aşağıdaki şekilde sınıflandırılması mümkündür (Şekil 3.2):

İçsel Maliyetler	Her bir taşımacılık moduna göre maliyetler
	Depolama maliyetleri
	Bozulma, Hasar ve Kayıp Maliyetleri
	Geç Teslimat, Ceza, Hata, Plansızlık, Atıl Kapasite Maliyetleri
	Taşıma hizmetinin yarattığı katma değeri de içerecek şekilde stok bulundurma maliyeti
	Taşıma ve depolama amaçlı paketleme maliyetleri
	Bilişim ve iletişim maliyetleri
	Elleçleme/İstifleme vd. ürün aktarım maliyetleri
	Birleştirme, ayrıştırma, etiketleme, vd. katma değerli işlem maliyetleri
	Elde bulundurmama (unavailability) maliyetleri
	Lojistik yönetim maliyetleri

Şekil 3.2: İçsel maliyetler

Kaynak: Tanyaş, Ekonomi Bakanlığı Kümeler İçin Tedarik Zinciri Yönetimi Kılavuzu, 2014

3.2.4. Dış ticaret dengesi ve gümrükler

Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması, özellikle uluslararası güvenlik endişelerinin arttığı iklim koşullarında, gümrük idarelerinin kolaylaştırıcı ve düzenleyici kontrol arasında uygun bir denge kurma kabiliyetine büyük ölçüde bağımlıdır (Widdowson, 2005). Gümrüklerin modernizasyonu anlamında teknik yardım ve kapasite geliştirme desteği olmadan lojistik faaliyetlerin dolayısıyla uluslararası ticaretin özellikle gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelere kâr sağlamayacağı yaygın bir şekilde kabul görmüş durumdadır (Trade Code, 2018).

Gümrük Birliği ve Türkiye'nin büyümesi ile ilgili Natalya Ketenci tarafından "The Effect of the European Union Customs Union on the Balance of Trade in Turkey" başlığı ile 2017'de yapılmış bir çalışmanın temel sonucu, ampirik sonuçlar açısından çarpıcıdır: bu çalışmanın sonucuna göre Türkiye'nin gümrük birliğine katılarak elde ettiği kazanımlar dikkat çekicidir ve Avrupa Birliği ülkeleri ile ticaret dengesi önemli derecede iyileşmiştir (Ketenci, 2017). Bununla birlikte, ticaret akışları ve özellikle ithalat, çoğunlukla AB üyesi olmayan OECD ülkeleri ile olmuştur. İç piyasada kaldırılan tarifeler yerine dış ticaret tarifelerinin Türkiye'nin ticaret büyümesinden sorumlu olduğunu gösteren çalışma gümrük işlem ve

uygulamalarının dış ticaret dengesi açısından ne derece mühim olduğunu gözler önüne sermektedir (Ketenci, 2017).

3.2.4.1. İşbirliği

Gümrük idareleri arasında gerçekleşen uluslararası iş birliği, ticaretin serbestleştirilmesi ve uluslararası ticaret dengesinin sağlanması için önemli bir enstrümandır. Bu tür içerikler gümrük idarelerine lojistik faaliyetlerinin kontrolü ile yolsuzluk ve kaçakçılıkla mücadele konularında ciddi oranda fayda sağlarken, diğer yandan bu idarelerin yeni trendleri takip etmesini ve artan verimlilikte iş yapabilmesini mümkün kılmaktadır.

Gümrük mevzuatının uygulanmasında karşılaşılan sorunların çözümüne yönelik kararlar ve tavsiyelerin kabul edildiği bu tür işbirliği faaliyetleri neticesinde bir yandan lojistik faaliyetler kolaylaşırken diğer yandan uluslararası ticaret daha güçlü hâle gelmektedir (European Commission, 2016).

3.2.4.2. Politikalar

Uluslararası ticaret dengesinin korunması ve işbirliği politikaları ulusların refah düzeyine olumlu anlamda katkı verir. Bu politikalar ile uyumlu olarak ülkeler kendi aralarında gümrük işbirliği, ortaklık ve karşılıklı yardım anlaşmaları imzalamaktadır. Bu politikalar ve atılan adımlar tarafların uluslararası lojistik faaliyetlerinde gerekli iyileştirmeleri yapabilmelerine izin verir. Aynı şekilde bu politikalar ülkelerin gerekli enstrüman ve teknik olanaklara daha kolay erişmesine imkân verir. Örneğin, Avrupa Birliği hem uluslararası ticaretin daha da geliştirilmesi hem de gümrük kaçakçılığının önlenmesi için Güney Kore, Kanada, Hong Kong, ABD, Hindistan, Çin ve Japonya ile gümrük faaliyetleri konusunda karşılıklı idari yardım anlaşmaları ve işbirliği memorandumları imzalamıştır.

Bu politikalara ek olarak ülkeler uluslararası kurum ve kuruluşlar ticaretin serbestleştirilmesi ve uluslararası lojistik faaliyetlerinin daha kolay hâle getirebilmesi için kendi aralarında çeşitli politikalar belirleyerek yeni protokol ve anlaşmalara imza atmaktadır European Commission, 2017.

3.2.4.3. Engellemeler

Uluslararası ticaret ile uğraşan lojistik sağlayıcıları çeşitli engeller ile karşılaşmaktadır. Bu engeller, dünya ticaretini olumsuz yönde etkilediği gibi ulusların dış ticaret dengelerine de zarar verirler. Uluslararası lojistik sektörünün önündeki en kayda değer engellerden biri de gümrük idarelerinin yeterli etkinliğe sahip olamamasıdır. İthalat, ihracat ve transit işlemlerinde sunulan hizmetin kalitesi ile hızlı ve kolaylığı ifade eden gümrük verimliliği uluslararası ticaret doğal akışını etkiler. Genellikle, gümrük idarelerinde kaynakların yetersiz kullanımı ve en iyi uygulamaların benimsenmemesi verimsizlik anlamına gelir.

Dünya Ekonomik Forumu'nun hazırlamış olduğu bir rapora göre hızlı kargo şirketleri en fazla "az gelişmiş ülkelerdeki altyapının yetersizliğinden" ve "yatırımların gümrük işlemleri için istenilen düzeyde olamamasından" şikâyet etmektedir. Bu çalışmaya göre risk analizi yerine daha çok fizikî kontrollerin gerçekleştirilmesi artan kargo trafiğini olumsuz etkilemektedir. Benzer bir şekilde, Hindistan, Çin ve gelişmekte olan diğer ülkelerin gümrük idareleri 7/24 esasına göre çalışmadıkları için uzun kuyruklara sebep olmaktadır. Bu da uluslararası ticaretin gecikerek gerçekleştiği anlamına gelmektedir (World Economic Forum [WEF], 2013). Çizelge 3.1'de gümrüklerde eşya trafiğini engelleyebilecek veya olumlu manada etkileyebilecek bazı faaliyetlere yer verilmiştir.

Çizelge 3.1: Gümrüklerde eşya akışını engelleyen/kolaylaştıran hizmetler

Pazara Erişim	Gümrük İdaresi	İletişim ve Nakliye Altyapısı	İş Dünyası
1. Yerli ve yabancı pazara erişim - Kotalar - İthalat ücretleri (vergi listesi- tarife dışı) - Yerel içerik gereksinimleri - Menşe kuralları - Teknik, sağlık, bitki sağlığı ölçümleri ve diğer gereksinimler - İthalat/ihracat izinleri	2. Gümrük idaresinin etkinliği 3. İthalat/ihracat işlemlerinin etkinliği (örn., gümrük idareleri arasındaki işbirliği, standartlara ilişkin çalışmalar) 4. Gümrük idaresinin şeffaflığı (örn., kapı ücretleri)	5. Nakliye altyapısının elverişliliği ve kalitesi 6. Nakliye hizmetlerinin elverişliliği ve kalitesi 7. İletişim ve haberleşme teknolojilerinin elverişliliği ve kullanım kolaylığı (örn., araç takip, elektronik haberleşme ağları, iletişim)	8. Kanuni çevre - Yatırım politikaları - Yabancı işçi çalıştırma - Diğer kanuni gereksinimler (ticaretin finanse edilmesi dahil) 9. Fiziksel güvenlik

Kaynak: World Economic Forum, 2013

3.2.4.4. Teşvikler

Haksız rekabet ve devlet teşvikleri uluslararası ticaretin akışını bozmakta ve küresel pazarlarda ülkelerin lojistik faaliyetlerini olumsuz şekilde etkilemektedir. Tarife dışı engeller ile birlikte ülkelerin en sık karşı karşıya geldiği sorunlardan biri de sübvansiyon ve teşviklerdir. Pek çok ülke ve enternasyonal kuruluş, uluslararası ticaretin dengesini bozan bu tür teşviklerin önüne geçmek için kendi program ve politikalarını hayata geçirmiştir (Subaşı, 2009).

Ülkeler üretim, nakliye hizmetlerinde avantaj ve ihracat gibi kendilerine katma değer sağlayacak konularda sanayilerini çeşitli açıdan teşvik ederler. Teşvik ve sübvansiyonlar doğrudan nakit ödeme olabileceği gibi, yatırım destekleri, vergi karşılığı krediler, indirimli vergi oranları, arazi ve taşıt desteği ile diğer somut yardımlardan müteşekkil olabilir.

Damping ve sübvansiyonlar uluslararası ticaretin seyrini değiştiren en etkili araçlardandır. Dampingde de olduğu gibi, yabancı üreticilerin ve lojistik sektörünün kendi hükümetlerinden aldığı teşvikler, daha yüksek ithalat vergileri ile karşı karşıya kalmaktadır. Uluslar bir yandan haksız rekabetin önüne geçerken diğer yandan da dış ticareti dengeye kavuşturmaya çalışmaktadır (Subaşı, 2009).

Bu konuda uluslararası kuruluşlar çeşitli anlaşmalar yolu ile bu tür denge bozucu destek ve faaliyetlerin önüne geçmeye çalışmaktadır (Subaşı, 2009).

3.2.4.5. Yetki ve izinler

Uluslararası ticarete taraf olan birçok ülke kendi ürün ve ulusal pazarlarını korumak, aynı zamanda ürün güvenliği ve denetimini sağlamak için ithal eşyasını lisans veya izne tâbî tutmaktadır. Çoğu zaman bu lisans ve izinler ülkelerin çıkarmış olduğu mevzuatta düzenlenmektedir. Örneğin, ülkemizde dış ticaretten sorumlu Ticaret Bakanlığı'nın koordine ettiği İthalat Tebliği veya ürün güvenliği ve denetimine ilişkin tebliğler, iznin gerekli olduğu ürün ve sektörleri listelemektedir ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

Diğer taraftan, her ülkenin lisans ve izine ilişkin tek bir kaynağı bulunmamaktadır. Bu durum uluslararası ticareti olumsuz etkilediği gibi lojistik faaliyetleri ile uğraşan diğer aktörleri de belirsizliğe itmektir (Baysal, 2007).

Aynı şekilde, ithalatçı ülkeye, daha doğrusu ülkenin gümrük idaresine varan eşya ya ithalatçı tarafından ya da lojistik faaliyetini, nakliye sorumluluğunu üstlenen firma tarafından sunulabilir. Yetki ve izinlerin zaman zaman kota ve yasaklarda olduğu gibi tarife dışı önlemler olarak kullanılması lojistik sektörünü zora sokmaktadır (Baysal, 2007). İthal ürününün ülkeye getirilmesi anlamında kısıtlama, icazet, ihtisas gümrüğü uygulaması, kota, vd. yasaklar ile hâliyle bir uyum içinde olması gereken standartlar, gözetim belgesi, reasürans belgesi, kontrol belgesi, sağlık ruhsatı, CE belgesi, analiz raporu gibi belgelerin gümrük idareleri tarafından talep konusu edilip edilmediğini incelemek, gerekirse bu çerçevede ön hazırlık yapmak gereklidir (Küçükaltan, 2012).

3.2.4.6. Vergiler

Yapılan ampirik araştırmalar (Joachim, 1974) özellikle uluslararası ticaret yapan çok uluslu şirketler tarafından daha çok yatırım çekmek amacıyla vergi uygulamalarını düşürmenin uygulanabilir bir politika seçeneği olduğunu ileri sürmektedir. Büyük bir kısım şirket için doğrudan yabancı yatırım, farklı yere yatırım yapma kararının neticesinde gerçekleşmektedir. Bu değişiklik kararı yalnızca üretim yeri hakkında değil, aynı zamanda en kârlı yer hakkında da olabilmektedir. Dolayısıyla, politikaları uygulayabilmek için en doğru seçim, yasal vergi oranlarını bir şekilde düşürerek ticaret dengesini korumak olabilmektedir. Oranın yüzde bir oranında azaltılması, uluslararası ticaret yapan şirket sayısını yaklaşık yüzde 2,5 artırmaktadır (Sokolovska, 2016).

Bireysel yatırım projelerinin ölçeği üzerinde bazı etkileri olsa da vergi oranlarının, uluslararası ticaret konularında doğrudan yabancı yatırımlarına (foreign direct investment) göre daha fazla etkisi olabilmektedir. Dolayısıyla, vergi reformları uluslararası ticareti ülkeler lehine çekebilmektedir (Avetisyan ve diğerleri, 2015).

Kabaca genel hatları örneklendirilen verginin uluslararası ticaret üzerindeki etkisi sadece ithalat konusu ile sınırlı değildir. Benzer bir şekilde, ihracata teşvik amacıyla ihracatta vergi istisnası uygulanmaktadır. Bu vergi istisnalarının farkı şekil ve miktarları bulunmaktadır.

Örneğin, Türkiye’de bu istisnaları KDV ve vergi, resim ve harç istisnaları olmak üzere iki gruba ayırmak mümkündür. Mal ve hizmetler, son olarak tüketildikleri veya yararlandıkları ülkede katma değer vergisine tâbî tutulmaktadır. Bu durum dünya ticaretinde kabul görmüş bir uygulamadır.

Çoğu ülkede uluslararası lojistiğe ilişkin olarak hava taşıtları ile deniz araçlarına yapılan kumanya, akaryakıt, teknik ve diğer malzemeler de istisna kapsamında değerlendirilmiştir. Özellikle, ülkeye mal getiren, ülkeden mal götüren lojistik firmaları bu açıdan daha çok ticari faaliyete teşvik edilmektedir.

Uluslararası ticaretin sağlıklı bir şekilde ilerleyebilmesi için ülkeler zaman zaman serbest bölge, sınır ötesi (off-shore) benzeri oluşumlara yer vermektedir. Serbest bölgeler bir ülkenin kara sınırları içinde sayılmasına rağmen, vergi açısından tamamen bağımsız yerler gibi değerlendirilir. Bu bölgede faaliyet gösteren firmalar çeşitli vergi kalemlerinden istisna tutulmuştur (European Tax Policy Forum, 2018).

3.2.4.7. Yolsuzluk

Uluslararası araştırmalar¹ ekonomik işlemler üzerindeki etkisinden dolayı yolsuzluğun can sıkıcı birçok özellik taşıdığını ortaya çıkarmıştır. Örneğin, yapılan araştırmalarda yolsuzluk seviyesi ile yolsuzluğun etkisi arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır (Iliman ve Tekeli, 2016). Yolsuzluğun yaygınlığı da önemli bir ölçüm metodudur. Bu yaygınlık oranı toplumdaki bozuk davranışların da tezahürüdür. Yolsuzluğun fonksiyonu ya da yolsuzluk sayesinde açılan kapılar da araştırmaların temel konusu olmuştur. Çünkü yolsuzluk, pazar ekonomisinin ve piyasa faaliyetlerinin engellenmesi amacıyla önemli bir enstrüman olarak kullanılabilir. Dördüncüsü, yolsuzluğun öngörülebilirliği firmaların piyasa müşahedelerini pozitif yönde etkiler. Uluslararası ticaretin en ilkel haliyle, ürünlerin iki ülke arasındaki takası olduğu düşünülecek olursa, tarafların her birinin karşılaştığı ulusal yolsuzluk, ticaretin seyrini etkileyebilir. Her ne kadar rüşvet ve yasadışı ticaretin serbest hâle getirilmesi şeklinde kendini gösterse de gümrüklerde yaşanan yolsuzluk, gümrük idaresinin yozlaşmış davranışlarını ortaya koymaktadır. Bu yolsuzluk, yalnızca ithalat işlemleri sırasında yapılmakla kalmayıp, aynı zamanda ihracat, transit ve antrepo rejimlerini de suiistimale açık

¹ Dünya Bankasının Dünya İş Ortamı Anketi (World Business Environment Survey) başta olmak üzere, yolsuzluk konusunda hazırlanmış pek çok çalışma bulunmaktadır.

hale getirmektedir. Sınır ötesi diğer yolsuzluklara kıyasla, gümrüklerde yaşanan yolsuzluk, özellikle uluslararası ticareti kısıtlayan ve dış ticaretin dengesini bozan etkilere sahip olabilmektedir (Dünya Bankası [DB], 2018).

3.3. Uluslararası Ticarete Gümrük İşlemlerinin Önemi

Yaşadığımız yüzyılda bilgi ve teknolojiye ulaşmak çok daha kolay hâle geldiği için uluslararası ticarete kapı aralayan işletmeler gümrük işlemlerinin de kolay olduğunu düşünmektedir. Oysa gümrük işlemleri kendi içinde fazlasıyla risk barındırmaktadır. Bu riskleri azaltmanın pek çok yöntemi bulunmasına rağmen firmalar genellikle ithalat ve ihracat işlemleri ile iki tarafın ilişkileri konusunda kaygılandığı için gümrük işlemleri istenilen düzeyde gerçekleşmemektedir.

Lojistik faaliyetlerden biri olan gümrükleme veya gümrük işlemleri firmalar için çok önemli hususlardır ve ihmal edilmemelidir. Ancak işletmeler genellikle gümrük iş ve işlemleri ile gümrük vergilerini dikkate almayı ihmal etmektedir.

Gümrük vergileri, gümrük idarelerinin işlemler için aldığı ücret veya diğer gümrük ücretleri kârın azalmasına sebep olabileceği gibi, uluslararası ticareti ekonomik açıdan uygulanamaz hâle getirebilmektedir. Bununla birlikte, ülkemiz ihracat politikalarında olduğu gibi bazı işlemler esnasında daha az bir vergi alınması ya da ödenen gümrük vergisinin iadesi gibi ticareti kolaylaştıran uygulamalara başvurulmaktadır. Benzer bir şekilde, gümrük idareleri ülkelerinin ticaret potansiyelini değerlendirebilmek için üretici veya tacirlere çeşitli kolaylıklar sunmaktadır. Öte yandan ticaret firmaları ise, eşyaya uygulanabilecek gümrük vergilerinin belirlenmesinde veya faydalanabilecekleri kolaylıklar konusunda ciddi hatalar yapmaktadır.

Gümrük işlemleri karmaşık işlemlerdir ve mutlaka uzman tavsiyesine ihtiyaç duyulmaktadır. Genellikle uluslararası ticaret firmaları, hangi gümrük vergilerinin uygulanacağı konusunda kendilerini bilgilendirmek için dolaylı/dolaysız temsilcilerden veya nakliye şirketlerinden faydalanmaktadır.

Gümrük vergisinin yanlış tespiti yalnızca doğru verginin geriye dönük olarak uygulanmasına neden olmakla kalmamakta, aynı zamanda önemli miktarda para cezası veya hapis cezasına

yol açabilmektedir. Buna ek olarak eşya, ödenmemiş vergi ve cezalar ödenene kadar muhafaza altına alınmaktadır.

Yanlış bildirim veya gümrük işlemlerinde istenilen formalitelerinin eksik olarak yerine getirilmesi eşyanın gümrükten çekilmesini veya ithalat sürecinin tamamını sıkıntıya sokabilir. Bazı durumlarda, ithalatçı veya ihracatçı yasadışı ticaret yapanlar kategorisinde değerlendirilebilir. Bunun belirgin örneği, Amerika'ya ithal edilen giyim ve tekstillere uygulanan kotalarda görülmektedir. Çok sayıda ihracatçı/ithalatçı, eşyayı yanlış tarife başlığı altında ihraç/ithal etmeye çalıştıkları için bir kontenjan alamamaktadır. Herhangi bir engel, meseleye ilişkin önceden yasal bir görüş edinerek aşılabilir.

Bununla birlikte, gümrük işlemlerinde uzmanlaşmak sadece vergi veya ücret tarifelerinin belirlenmesinde profesyonel olmak anlamına gelmemektedir. Ticareti stratejik olarak konumlandırmak için bile kullanılabilir. Örneğin, çoğunlukla diğer malların imalatında kullanılan ara mal ithalatı, dahilde işleme, fuar ve sergilerde tanıtım amacıyla kullanılacak ürünler ile tamirat vb. gibi konularda gerçekleşecek ürünlerin ihracat veya ithalatı için gümrük işlemlerinde uzmanlaşmak uluslararası lojistik firmalarına hem müşteri hem de zaman kazandırmaktadır. Aynı zamanda, yasal gereklilikler konusunda da uzmanlaşan lojistik firmaları ithalatçıları büyük külfetlerden alıkoymaktadır. Gümrük idarelerinin rolünü ve gümrük işlemlerinin usullerini içselleştirmiş bir temsilci veya uluslararası lojistik firması işletmelere büyük tasarruflar sağlayabilmektedir (tradelawchambers.com, 2018).

Öte yandan, son yıllarda artan uluslararası ticaret gümrük idarelerinin de daha yüksek tempoda ve etkin çalışmasını zorunlu kılmaktadır. İletişim teknolojilerindeki baş döndürücü yenilikler, taşımacılık sektöründeki gelişmeler, sınır ötesi güvenlik tehditlerindeki ciddi artışlar ve ticaretin serbestleştirilmesi gibi unsurlar, uluslararası ticarete yeni gelişmelerin yaşanmasına ve buna paralel olarak gümrük idarelerinin kendilerini geliştirerek, modern uygulamaları takip ve kullanıma sunma yönündeki çalışmalarını kaçınılmaz kılmaktadır.

1980'lerde, gümrük idareleri bir gelir toplama, politika uygulama ve kaçakçılığı önleme birimi olarak görülmekteydi. Gümrük teşkilatlarının her gümrük işlemini teker teker ve her sevkiyatı ayrı ayrı kontrol etmesi beklenmekteydi. 1990'lar, ticari işlemlerde bütünleşmelerin öne çıktığı, gümrük ve gelir idarelerinin entegre hâle geldiği yıllardı.

2000'lerde, gümrüklerin uluslararası tedarik zinciri güvenliğindeki rolü ön plana çıktı. Sınır yönetiminde gümrüklerin ne tür roller üstleneceği de bu dönemde çok tartışılmıştır. Öte yandan gelişmiş ülkelerde kâğıtsız gümrük uygulamaları da yine bu yıllarda başlamıştır. Günümüzde ise, gümrüklerin rekabetçilik ve büyüme alanındaki itici gücü giderek daha iyi anlaşılmaktadır. Yapılan uluslararası çalışmalardan anlaşıldığı kadarıyla, 2020'li yıllar "sanal sınırların" kullanıldığı, sanal sınır konsepti altında kurumlar arası ortak çalışabilme anlayışının geliştiği yıllar olacak. Artık, ülkelerin gümrük sınırları bir anlamda eşyanın gönderildiği ülkeden başlayacak. Bir işlemin başlamasından bitmesine kadarki aşamalarda görev alan tüm aktörlerin entegre ve birbirlerine bağlı olarak hareket ettiği bir süreçten söz edeceğiz.

Bu süreçte yaşanan değişimlere paralel olarak, gümrük idareleri vergi toplama fonksiyonlarının yanı sıra gittikçe artan sayıda fonksiyonu da icra etmeye başlamıştır. Gerçekten, gümrük idareleri, uluslararası eşya, yolcu ve taşıt hareketindeki gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, sınır ötesi güvenlik ve çevre tehditlerinin bertaraf edilmesi, fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunması ile tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması gibi birçok konuda kilit rol üstlenmektedir (Cerev, 2017).

Çağdaş normlarda, uluslararası standartlarda faaliyetlerini yürütmek zorunda olan gümrükler, dünya ekonomisinde yaşanan trendlere ve gelişen teknolojilere eş zamanlı uyum sağlayarak, büyük bir dönüşüm içerisinde olmalıdırlar.

3.3.1. Gümrüklerde kontrol işlemleri

Gümrükler, lojistik süreçte alıcı, gönderici, nakliyecisi, müşavir ve aracılardan yanı sıra eşyanın güvenlik ve insan sağlığı için gerekli gözetim ve kontrollerini gerçekleştiren kurum ve kuruluşları, komşu ülke gümrük idarelerini ve birçok uluslararası kuruluşu da bir araya getirirken; bunlar arasında iletişimi, bilgi akışını ve iş birliğini de sağlamaktadır.

Dünya üretimi dördüncü sanayi devrimine doğru giderken, insansız üretim ve hizmet anlayışı gümrük idarelerinin de öncelikli olarak gündemine gelmiştir. Eskiden gümrük kontrolleri tamamen insan faktörüne dayalı iken son yıllarda benimsenen anlayış %100 gümrük kontrolü yerine profil esaslı, risk bazlı kontrollerin gerçekleştirilmesidir. Gümrük idareleri uluslararası ticarete konu tüm eşyayı kontrol edememektedir. Gerek insan kaynağı

gerekse teknik cihaz yetersizliği kontrollerin belge üzerinde olmasını zaruri hâle getirmektedir.

Uluslararası ticaretin hızlı, şeffaf ve kolay bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için gümrük idareleri gümrük işlemlerinden önce veya sonra belge üzerinden kontrol faaliyetlerini gerçekleştirir. Bu idareler, riskli eşyayı daha sonra kontrol edebileceği gibi eşya gümrük idaresine sunulduğu anda da kontrol edebilmektedir. Bunun için idareler özellikle bilgisayar sistemleri kullanmaktadır. Bunun yanında hedefleme çalışmaları yapılırken personelin tecrübesinden ve geçmiş olaylardan yararlanılmaktadır. Özetle, doğru bir risk yönetimi ve isabetli risk analizleri uluslararası ticaretin önünü açtığı gibi lojistik firmalarının da işlerini önemli ölçüde kolaylaştırmaktadır.

Gümrük teşkilatları tarafından belirlenen idarelere yapılan uygun beyan sonrası eşya gümrük rejimine tâbî tutulabilir. Eşyanın statüsünü serbest dolaşıma sokan bazı rejimlerde beyannamenin kayıtlara geçirilmesinden (tescilinden) sonra eşya resmi olarak gümrük bölgesinden dışarı çıkarılıncaya ya da imha oluncaya veyahut beyanname iptal edilinceye kadar gümrük gözetimine tâbî kalır.

Yazılı, sözlü, bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla ve başka bir tasarruf yoluyla beyan olmak üzere dört çeşit gümrük beyanı bulunmaktadır. Türk gümrük mevzuatına göre veri işleme tekniği yoluyla yapılan beyan genel kabul görmüş beyan çeşididir. Eşyanın faturası da gümrük beyannamesi ile verilmek zorundadır. Diğer taraftan, beyannamenin ekinde, teslim şekline göre sigorta poliçesi, navlun faturası, taşıma belgeleri, laboratuvar tahlil sonuçları, ekspertiz raporları, kıymet bildirim formları, izin ve menşe ülkeyi belirtir belgeler aranabilir.

Gümrük rejimlerine konu işlemler, içerik ve şekle ilişkin hususları mevzuat ile belirlenen beyannameler ve sair dokümanlarla tamamlanmak zorundadır. Gümrük Beyannamesi doğrudan doğruya mükellef adı verilen eşyanın sahipleri ile bunların temsilciler veyahut bu mükelleflerin vekâlet verdiği kişiler düzenlenebilmektedir. Örneğin, vekil tayin edilmedikleri sürece uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştiren taşımacılar gümrük beyannamesi dolduramaz.

3.3.2. Basitleştirilmiş usuller ve taşıt üstü işlemleri

Gümrük mevzuatı hükümleri, meri mevzuat hükümlerine yaraşır olarak uygulanmak kaydıyla usul ve esasların ihtimal dâhilinde basitleştirilmesini mümkün kılmaktadır. Örneğin, mükellefler eksik bilgi ile beyan verebilmektedir. Aynı şekilde, uluslararası dolaşımı kabul edilen (örneğin, ATR Dolaşım Belgesi) belgelerle de beyan verilebilmektedir.

Türk gümrük mevzuatına göre basitleştirilmiş usul ve işlemlerden faydalanmak isteyen mükelleflerin gümrük teşkilatı ve onun nezdinde idarelerine başvurarak "Onaylanmış Kişi Statüsü" alması gerekmektedir. Onaylanmış kişi statüsüne haiz olabilmek için gümrük normlarında belirlenen emniyet ve güvenlik kriterleri ile uluslararası ticarete ilişkin belirli performans yeterliliğini haiz olmaları gerekmektedir.

3.3.3. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü

Türk Gümrük Teşkilatı, ihtiyaç halinde gerekli şartları taşımaları halinde yetkilendirilmiş yükümlü statüsü tanımaktadır. Dünya uygulaması son yıllarda hızla artan yetkilendirilmiş gümrük yükümlüleri (Authorized Economic Operator), çok daha kolay hâle getirilmiş gümrük işlemi ve kontrollerinden veya gümrük mevzuatının onaylanmış kişilere sunduğu basitleştirilmiş, benzer bir ifadeyle azaltılmış uygulamalardan yararlanmaktadır.

Lojistik yönetimi, güvenilir, uyumlu şirketlerden doğru ve kapsamlı verilere ihtiyaç duymaktadır. Uluslararası lojistikte yer alan tüm aktörler için gümrükler önemli bir rol oynamaktadır. Avrupa Birliği Topluluk Gümrük Kanunu'nun en önemli bileşenlerinden biri de Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO) statüsüdür. Bu statünün verilmiş amacı yükümlülere düşük riskli bir statü kazandırmaktır. Yetkilendirilmiş yükümlüler belirli koşullar altında daha güvenilir aktör olacağı için bu statü AB içinde gümrük idarelerinin daha az kontrolüne tâbi olmak anlamına gelmektedir.

İstanbul Ticaret Odası'nda gerçekleştirilen "Ticarete İvme Kazandıranlar Dış Ticaret ve Gümrük Tarife Mevzuatı Uygulamaları Gıda Ürünleri" çalıştayında konuşan Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürü Mustafa Gümüş, gümrüklerde iş yükünü azaltacak bir diğer uygulamanın da Yetkilendirilmiş Yükümlü (YYs) uygulaması olduğunu

belirtmektedir. Gümüş, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'ne sahip firma sayısının 440'a ulaştığını belirterek, ithalatın yaklaşık yüzde 40'ının, ihracatın ise yüzde 30'unun Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası'na sahip firmalar tarafından yapıldığının altını çizmiştir (İTO, 2019).

YYs'ye sahip lojistik veya ithalat-ihracat firmaları, alt tedarikçilerle çalışsa da kargonun son tüketiciye ulaşma noktasında arz zinciri güvenliğinden sorumlu tutulmaktadır (Şedele, 2019:33)

3.3.4. İzinli gönderici

Avrupa'nın pek çok ülkesinde (Türkiye dahil) hayata konulan izinli gönderici uygulaması sayesinde izinli gönderici statüsü tanınan firmalar eşyayı gümrük idaresine hiç uğramaksızın izinli göndericinin tesislerinde yükleyerek taşımayı başlatabilmektedir. Bu da günlerle ifade edilebilecek kadar bir zaman tasarrufu sağlamaktadır (gg.e).

21/5/2014 tarihli ve 29006 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği'nin "Sınırlardan öncelikli geçiş hakkı tanınması" başlıklı 151 inci maddesinin birinci fıkrası; "Yetkilendirilmiş yükümlü sertifika sahiplerinin denetimindeki araçlara sınır kapılarından öncelikli geçiş hakkı tanınır."; ikinci fıkrası ise "Bu hakkın kullanılabilmesi için sınır kapıları ile geçişe ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça belirlenir." hükümlerini amirdir. Anılan hükümler çerçevesinde, 01.06.2019 tarihi itibarıyla izinli gönderici yetkisine sahip firmaların, kendi tesislerinden veya ihracatta yerinde gümrükleme sahibi firmaların tesislerinden yapacakları taşımalar için öncelikli sınır geçişi uygulaması başlatılmıştır.



4. LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK GÜMRÜK UYGULAMALARI

4.1. Lojistik Sektörünün Sıklıkla Karşılaştığı Gümrük İşlemleri

Lojistik sektörü, uluslararası ticarete rekabet avantajı elde eden en etkili sektörlerden biri haline bürünmüştür. Lojistik faaliyetlerdeki üstün performans, başta gelişmekte olan ülkelerin rekabet avantajı elde etmesini sağlamıştır. Sektörün artan performansı küresel ticaretten, zenginlik ve refaktan ülkelerin daha fazla pay alması için hayati bir önem kazanmaktadır (Tanyaş, Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri, 2010).

Yapılan çalışmalar, daha iyi lojistik faaliyetler sunan ülkelerin; büyüme, rekabetçilik, iş yapabilirlik ve ticaret yapabilirlik gibi çeşitli kriterler açısından diğer ülkelere kıyasla avantajlı olduğunu, bu bileşenler arasında güçlü bir korelasyon bulunduğunu çok açık bir şekilde gözler önüne sermektedir. Dünya Bankasına göre, lojistik performansı daha iyi olan ülkelerin milli gelirleri %1, ticaretleri ise %2 oranında daha fazla büyüme göstermektedir (Arvis ve diğerleri, 2018).

Yine Dünya Bankasının 2018 yılı LPE Raporuna bakıldığında, ilk 30'da yer alan ülkelerin en az 20 tanesinin aynı zamanda küresel rekabetçilik, ticaretin kolaylaştırılması ve iş yapabilirlik endeksleri bazında ilk 30 ülke içerisinde yer aldığı görülmektedir (Arvis ve diğerleri, 2018).

Lojistik sektörü ile gümrük işlemleri, rekabetçilik, iş yapabilirlik, ticaret ve büyüme kriterleri arasında karşılıklı bir etkileşim bulunmaktadır (Arvis ve diğerleri, 2018). Tedarik zincirleri içerisinde darboğaz olma olasılığı en yüksek noktalar ise gümrüklerdir. Bu nedenle, mikro düzeyde uluslararası ticaret ile ilgilenen firmaların, makro düzeyde ise devletlerin özellikle gümrük politikalarını oluştururken lojistiği dikkate almaları gerekmektedir. Ülke ekonomileri için bu kadar hayati önem taşıyan lojistik faaliyetler verimsiz olduğunda hem parasal açıdan hem de zaman maliyeti açısından ticaretin önünde büyük bir engelle karşılaşılmaktadır.

Lojistik sektörü tarafından taşınan eşyaya gümrükçe onaylanmış işlem uygulanmadan önce sektör temsilcileri bu hizmete konu eşyaya uygulanan bir dizi faaliyetlere konu olmaktadır.

Gümrükçe onaylanmış işlem ve kullanımlardan önce gelen aşağıdaki işlemleri ana hatları ile beşe ayırmak mümkündür:

1. Özet beyan verilmesi,
2. Gümrük bölgesi işlemleri (Eşyanın Türkiye gümrük bölgesine girmesi, varış bildirim gibi)
3. Eşyanın gümrüğe sunulması ve eşyanın boşaltılması (İdarece tutulan ilk kayıtlar, küşat hakkının kullanılması gibi)
4. Eşyanın geçici depolanması
5. Gümrükçe onaylanmış bir işlem veya mevzuatta sayılan bir kullanım belirleme zorunluluğu

4.1.1. Özet beyan işlemleri

Özet beyan veya diğer adı ile varış öncesi beyan, gümrük teşkilatlarının güvenlik analizi ve risk profili çıkarabilmesi için gereksinim duyulan ve sıkça kullanılan bir bildirim sistemidir. Bu sistemde gümrük işlemlerine konu olan yük veya eşya için birtakım profil bilgileri, henüz eşya gümrük sahalarına ulaşmadan elde edilir. Bilinen diğer isimler yükleme öncesi veya varış öncesi beyandır (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

Özet beyan, uluslararası lojistik faaliyetlerine konu olan eşya için kullanılmaktadır. Dünyada başta havayolu ve denizyolu olmak üzere tüm taşıma tiplerinde kullanılmaya başlanmıştır. Bilindiği üzere uluslararası lojistik faaliyetlerine konu olan milyonlarca eşya grubu bulunmaktadır. Bu eşyanın kesintisiz olarak taşınması, gümrük süreçlerini fasılasız olarak tamamlaması gerekmektedir. Bunun için, önceden yapılan risk analizi, eşyanın bekletilmeden gümrükten çekilebilmesini sağlamaktadır.

Aynı şekilde, uluslararası lojistik faaliyetlerine konu olan işlemlere sadece vergisel açıdan yaklaşmak mümkün değildir. Hem kaçakçılığın önlenmesi hem de toplum sağlığının güvence altına alınması gerekmektedir. Burada gümrük teşkilatlarına ayrı bir görev düşmektedir.

Son zamanlarda, başta Kanada, ABD ve Avrupa Birliği üyesi ülkeler olmak üzere gelişmiş ülkeler gümrük kontrollerini özet beyan sistemiyle güçlendirmiştir (Subaşı, 2009: 35).

Gümrük teşkilatları için tehdit oluşturan eşya grupları bu sayede çok hızlı bir biçimde tespit edilirken güvenli olduğu düşünülen gümrükçe onaylanmış eşya daha hızlı bir biçimde bir işlem veya kullanıma konu olabilmektedir. Çıkış ülkesi veya ihracatçı ülkenin eşyası çevrimiçi olarak varış ülkesi gümrük idaresine sunulmakta, profil eksenli sistem sayesinde nakliyeciler firma veya eşya analize konu olabilmektedir (Küçükaltan, 2012: 68).

Varış öncesi beyan bilhassa ithalat işlemlerinde kullanılmaktadır. İhracat veya transit işlemlerindeki tasarruf ise oldukça kısıtlanmıştır ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

Uluslararası lojistik firmalarını özellikle ilgilendiren bu sistemde özet beyan kodifikasyon mesuliyeti nakliye firmalarına aittir. Nakliyecilerin yerine, acente veya temsilciler tarafından da varış öncesi beyan girişi yapılabilmektedir. Manifesto, konşimento veya diğer taşıma belgeleri de (CMR, CIM, CIV, TIR Karnesi vb.) "varış öncesi beyan" veyahut "özet beyan" yerine geçebilmektedir ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

Bu sistemde süre ve güzergâh sınırı bulunmaktadır. Hava ve deniz yolu genellikle standart sürelerle tabiyken karayolu taşımacılığında özet beyan eşyanın varış anına kadar yapılabilmektedir ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

4.1.2. Gümrük bölgesi işlemleri

Eşyanın bir gümrük sahasına girmesi, varış veya çıkış bildirimini gibi işlemler bu başlıkla sınıflandırılabilir.

4.1.2.1. Eşyanın Türkiye gümrük bölgesine girmesi

Mükellefler ve dolayısıyla uluslararası lojistik işleri ile uğraşan firmalar, kara yolu araçları ile ancak yetkili bir gümrük kapısına (idaresine) eşya getirilebilmektedir. Gümrük yetkisi tanımlanmayan bir sınır kapısına getirilen eşya, gümrük gözetimine tâbî yetkili bir gümrük idaresine sevk edilmediği sürece geri çevrilir. Gelen eşya gümrük bölgesine giriş yaptığı andan itibaren gümrük idaresinin gözetimine tâbî olmak zorundadır ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019). Eşyanın gümrük bölgesine getirildikten sonra araç devri hâlinde nakliyesinden sorumlu olanlar, gümrük teşkilatlarının kurallarına uymakla mükelleftir.

4.1.2.2. Taşıtların gümrük bölgesine giriş ve çıkışı

Eşyanın bir gümrük işlemine tâbî olabilmesi için giriş ve çıkışların gümrük kapısından yapılması gerekmektedir. Uluslararası lojistik faaliyetlerine konu bu tür eşyayı taşıyan nakliye araçları belirli güzergâhları takip etmek zorundadır. Ülke sathına gelen taşıtların kontrolü bitmeden veya gümrük teşkilatlarının izni alınmadan nakliye araçlarına eşya ve yolcu alınması mümkün değildir (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

4.1.2.3. Varış bildirimini

Nakliye taşıtı gümrük sahasına vardığı anda, süre kaybetmeden uluslararası lojistik firması taşıtının gümrük teşkilatına elektronik yolla aracın varış bilgisinin verilmesi gerekmektedir. Varış bildirimini, eşyayı ve onu getiren nakliye taşıtının bilgisini giriş gümrük kapısına sunmak amacıyla verilmektedir. Varış bildirimini sadece uluslararası lojistik firmaları tarafından verilmektedir. Bu açıdan, özet beyandan farklı bir statüye sahiptir. Deniz ve havayolu nakliyesinde varış bildirimini mecburi iken karayolu ve demiryolunda bu zorunluluk eşyanın gümrük teşkilatına sunulmasıyla sona ermektedir (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

4.1.2.4. Çıkış bildirimini

Gümrük sahasını terk ederken kullanılan nakliye aracının işleticisi veya temsilcisinin, araçla nakledilen tüm eşyayı ve araç bilgilerini gümrük teşkilatına sunmak suretiyle bildirmesi gerekmektedir. Diğer bir söylemle nakliye aracının gümrükten çıkışı bildirimidir. Çıkış bildirimini de varış bildirimini gibi uluslararası lojistik firmalarının sorumluluğundadır (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

4.1.3. Eşyanın gümrüğe sunulması ve eşyanın boşaltılması

Gelen eşyanın gümrük idaresine sunulması gümrüklü alana gelen eşyanın gümrük teşkilatına bildirilmesidir. Aynı şekilde eşyanın gümrük sahasına boşaltılması, eşyanın gümrük teşkilatının belirlediği bir yere boşaltıldığı idareye bildirilmesidir.

Nakliye aracının, gümrük işlemlerinin yürütüldüğü kapılara veya idarelere geldiğine ilişkin gümrük memurlarınca tutulan ilk kayıtlar yükün gümrüğe sunulmasının ne zaman başladığının da kanıtı olmaktadır. Gümrük sahasına gelen eşya; alıcı, temsilcisi ya da uluslararası lojistik faaliyetlerini sürdüren kişi tarafından gümrüğe sunulur. Eşyayı gümrüğe sunan kişiler, yükü daha önce sunulan özet beyan, varış bildirimini ya da gümrük beyannamesi ile ilişkilendirmektedir.

İhtiyaca binaen, "gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tâbî" tutulmasından önce, küşat hakkı olarak bilinen haktan yararlanılabilmektedir. Gümrüğe sunulan eşyanın kontrol edilmesi veya bu eşyadan numunelik alınması gerektiği durumda, gümrük teşkilatınca yetkili kişilere izin verilebilmektedir.

Yük bulunduğu nakliye aracından gümrük teşkilatlarının daha önce uygun buldukları sahalara boşaltılabilmekte veya yanaştırılabilmektedir. Eşya boşaltıldıktan sonra ancak gümrük idaresinin izni ile yeniden yüklenebilmektedir.

4.1.4. Eşyanın geçici depolanması

Eşya, gümrük teşkilatına sunulduktan hemen sonra "gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tâbî" tutuluncaya değin "geçici depolanan eşya" statüsünde bulunmaktadır. Geçici depolanan eşya, yalnızca gümrük teşkilatlarının uygun gördüğü sahalarda ve bu teşkilatların uygun gördüğü halde depolanabilir. Geçici depolama sahalarna gelen eşya bu sahalarda mevzuatta belirli süreler boyunca kalabilmektedir ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

4.1.5. Gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanım belirleme zorunluluğu

Geçici depolama sahalarna gelen eşya bu sahalarda mevzuatta belirli süreler boyunca kalabilmektedir. Bu süreler sonunda eşya için "gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanım belirleme zorunluluğu" bulunmaktadır. Bu işlemler belirlenemediği takdirde eşyanın yeniden ihracatı, imhası ve terki söz konusu olmaktadır ("Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası", 2019).

4.2. Lojistik Sektörünün Gümrüklerde Karşılaştığı Bazı Engeller

Uluslararası lojistik sektörünün mevcut durumu ve son yıllarda kat ettiği mesafenin analiz edilmesi, sektörün güçlü zayıf yanları, önündeki fırsat ve engellerin değerlendirilmesi, geleceğe yönelik stratejik değerlendirilmelerin yapılabilmesinde önemli bir veri sağlamaktadır.

Sektörün önündeki başlıca engeller olarak sürücü izni ve vize temininde yaşanan sorunlar, gümrük işlem süreleri, nakliyecilere uygulanan geçiş belgesi ve kotalar, uluslararası ticarete ve nakliyeye yönelik korumacı politikalar, uluslararası rekabet ortamı, sektörün küçük ve orta ölçekli işletme ağırlıklı yapısına rağmen küresel lojistik firmaların pazar kapma gayretleri gibi sorunlar örnek olabilmektedir (Emre, 2012: 81).

Ülke lojistik performansının yükseltilebilmesi amacıyla UND tarafından;

“- İhracat beyannamesinin tescili akabinde ihracatçıdan gümrük beyannamesi ile alınan eşyaların taşımacı tarafından tercih edilecek bir başka gümrük idaresinde transit rejimine tabi tutulması,

- Birden fazla gümrük idaresinde yapılan yüklemelerde, taşımacının ihracat beyannamesi tescil edilmiş olan yükleri, İhracat Refakat Belgesi ile ihracatçının deposundan almasına izin verilmesi ve yükleme işlemleri akabinde taşımacının ihracatın yapıldığı gümrük idaresine gitme zorunluluğunun kaldırılması,

- Yükleme ya da yüklemelerin tamamlanması akabinde, taşımacı tarafından tercih edilecek bir başka gümrük idaresinde, araca ve yüke ilişkin kontrol uygulamalarının tamamlanmasına, aracın ve içindeki yüklerin Transit Rejimine tabi tutularak mühürlenmesine ve ilgili sınır kapısına sevk işlemlerinin yapılabilmesi olarak sağlanması,”

için gerekli mevzuat değişikliklerinin yapılması gerektiği vurgulanmaktadır (Ereke, 2017).

Bununla birlikte, kaçakçılıkla mücadele ve güvenlik eksenli bazı yaklaşımlar çerçevesinde nakliyecilere getirilen yeni kısıtlamalar da en önemli engeller arasında sayılmaktadır. Kaçakçılık uluslararası lojistik firmalarını temsil eden kuruluşlarca da cezalandırılması gereken bir eylem olarak değerlendirilse de bazen kişiler haksız ithamlarla suçlanabilmekte

ve g m ruk işlemleri daha ağır iŐleyebilmektedir. Uluslararası lojistik firmaları, uluslararası taşımacılık yapan nakliyecilerin; önyargılara, haksız yargılamalara ve haksız ithamlara mecbur kaldığını düşünmektedir.

Lojistik sektörünün son yıllarda kombine taşımacılık konusuna eğilim gösterdiği gözlenmektedir. Kombine taşımacılığın amacı, kısa mesafede belki sadece karayolu ile taŐınabilecek eşyanın, deniz veya demiryolu gibi diğer alternatif yollarında yardımı ile uzak mesafelere taşınmasını sağlamak ve eşyanın hiç kap deđiŐtirmeden farklı taşıma modelleri kullanılarak ulaştırılmasına yardımcı olmaktır. Diğer yandan uluslararası taşımacılıkta hem fizikî coğrafya hem siyasi coğrafyadaki engellerin aÇılması gerekmektedir (Tanyaş ve diğerleri 2015; Tanyaş, 2018).

İhracatçıların ve uluslararası lojistik sektörünün önündeki en büyük engellerden biri geđiŐ belgesi kota uygulaması olabilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND], 2017). Bundan dolayı, kesintisiz bir taşıma ağı oluşturabilmek için alternatif g zerg hlar ve taşıma Şekilleri oluşturulması bir zorunluluktur.

Küresel ekonomide uluslararası lojistik, ülkelerin uluslararası ticareti kontrol etmeleri ve küreselleŐmenin nimetlerinden faydalanabilmeleri için sürükleyici öneme sahiptir. Uluslararası ticarete konulan engellerin yanı sıra uluslararası lojistik sektörünün de taşımalara tarife dışı engeller getirerek büyümesi engellenebilmektedir (Ereke, 2017).

Öte yandan, bazı ülkeler vize ve geđiŐ belgesi (taşıma) kotaları gibi kısıtlamalar ile neo-korumacı bir tutum benimsemiŐ durumdadır. Sektörün geleceğini tehdit eden tarife dışı engellerin ardında; gelişen ülkelerde yayılan neo-korumacı eğilim yatmaktadır. Örneğin,  zellikle Türkiye'nin ihracatının katlanarak artması karşısında AB, son yıllardan itibaren geđiŐ belgesi kotaları ya da vizeler konusunda çeşitli kısıtlamalara gitmiŐtir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND], 2017).

Uluslararası lojistik bakımından potansiyeli yüksek ülkeler küresel değer zincirine çok daha hızlı bir Şekilde adapte olmakta ve doğrudan yabancı yatırımcıyı ülkelerine çekebilmektedir. Uluslararası ticaret ve doğrudan yabancı yatırım uluslararası bilgi ağı için mükemmelen bir fırsattır. Oysa uluslararası lojistik performansının kötü olması teknik bilgiye (know-how) ve yeni teknolojilere ulaŐmayı zorlaŐtırmaktadır. Böylesi bir durum dışı ticareti

engelledebilmekte ve üretim artış hızını düşürebilmektedir. Aksi halde, uluslararası lojistik performansının iyi olması dış ticaret potansiyelini de yükseltmekte, yatırıma olan talebi arttırabilmekte, yapısal reformlar ve modernizasyon konusunda piyasayı teşvik edebilmektedir (Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND], 2017).

Diğer taraftan, farklı fonksiyon ve sorumluluk alanı olan sektör temsilcilerinin aynı mevzuat kapsamında değerlendirilmesi de zaman zaman yakınmalara yol açmaktadır. Örneğin; gümrük temsilcileri ya da müşavirleri ile uluslararası lojistik firması temsilcilerinin aynı kefeye konması gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılık adına engeller doğurmaktadır.

Sınır kapılarının etkin çalışması için çeşitli düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Örnek olarak ABD'nin en büyük ikinci sınır kapısı olan OTAY MESA kapısı Türkiye'nin en büyük ve en modern sınır kapısında daha fazla mesai yaparak, daha az alana sahip olarak günlük 3000 aracın geçiş işlemini gerçekleştirmektedir (İlbeyi, 2015: 50). Ayrıca bürokrasinin hantal oluşu, gümrük kapılarındaki işlemlerin akıcı bir şekilde yapılmasında önemli bir sorun teşkil etmektedir. Limanlarda uygulanan aşırı bürokrasi kuralları (önceden izin alınması, belge enflasyonu vs.), transit taşımacılığın son beş yılda yüzde 70 küçülmesine neden olmuştur (Gürdal, 2006: 95). Lojistik açısından gümrük ve sınır kapılarındaki bir başka sorun insan, hayvan ve bitki sağlığı ile çevre açısından güvenlik açığı ortaya çıkaracağı düşüncesiyle bazı ülkelerde reformlar uygulanamamaktadır. Bunun sonucu olarak gerekli belge sayısı arttırılmakta ve gümrüklerde daha çok mal fiziki muayeneye tabi tutulmaktadır. Bu durum sınır kapılarında ve limanlarda uzun zaman harcanmasına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Oysa yurt içindeki ilgili kurumlarla ve diğer ülkelerle risk değerlendirme konusunda bilgi paylaşımının arttırılması ve modern cihazların kullanımı güvenlikten ödün vermeden riskli ürünlerin daha etkili yöntemlerle tespit edilebilmesine fırsat vermektedir (Deliçay, 2015: 12).

Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı engeller ile ilgili daha detaylı bilgiye **EK-2**'de yer alan "Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü - Gümrük Sorunları" başlıklı belgeden ulaşmak mümkündür.

4.3. Lojistik Sektörüne Yönelik Gümrük Uygulamaları

Uluslar veya hükümetler yeni çıkmazlar, yeni ihtiyaçlar ve artan ekonomik dilemmalar ile karşı karşıya kaldıkça, teşkilatlar iyileştirme (reformasyon) arayışına girmektedir. Modernizasyonun en gerekli olduğu yani reform anlayışının en hissedilir olduğu hizmetlerden bir tanesi de gümrük iş ve işlemleridir. Zira gümrük işlemleri çağımızda tedarik taleplerini en çok engelleyen faaliyetlerden biri olarak anılmaktadır.

Diğer taraftan artan talepler ile birlikte bazı sektörler önemini artırmış, bazıları ise küresel ticaret ile uyumlu olarak evrim geçirmiştir. Lojistik sektörü de bu sektörlerden bir tanesidir. Sektör temsilcilerinin de talepleri doğrultusunda bu alanda oldukça geniş kazanımlar elde edilmiş, bazı uygulamalar evrensel bir boyut kazanmıştır.

4.3.1. Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması

Uluslararası lojistik sürecinde engelleri aşmak isteyen gelişmiş dünya ülkeleri gümrük uygulamalarını revize ederek ticaretin daha kolay yapılabilmesi için irade ortaya koymuştur. Öte yandan, uluslararası arenada platform bulan bu uygulamalar, ulusların tamamı tarafından benimsenememiş, başta güvenlik kaygıları nedeniyle gümrük işlemlerini basitleştirmek kolay olmamıştır.

Bu çerçevede, gümrük teşkilatları arasında işbirliğini tesis etmeyi hedefleyen Dünya Gümrük Örgütü ile benzer örgüt ve sivil kuruluşlar çeşitli inisiyatifler için seferber olmuştur. Yürütülegelen çabalar neticesinde gümrük uygulamaları belirli bir kriterin üstüne çıkarılmış, bu amaçla pek çok uluslararası anlaşma ve karara imza atılmıştır. Yine bu doğrultuda çeşitli standartlar geliştirilmiştir. Özetle, belge gereksinimi, altyapı, saha verimliliği, güvenlik ve analiz konularına eğilen bu inisiyatifler bu başlık altında kısaca açıklanmıştır.

4.3.1.1. Belge gereksinimlerinin düzenlenmesi

Lojistik işlemlerinde zaman ve maliyet artırıcı unsurların ortadan kaldırılması amacıyla, beyannameye eklenecek belgelerin sayısının azaltılmasıyla, dış ticaret yapan firmalar açısından hem işlem maliyetlerinin hem de işlem sürelerinin azalmasını sağlayan kâğıtsız

gümrük beyanı uygulaması lojistik süreçlerin etkinliği açısından oldukça önemli bir uygulamadır.

Belge gereksinimlerinin düzeltilmesi veya azaltılması ile birlikte gümrük idarelerine herhangi bir kâğıt belge ibraz edilmeksizin ithalat-ihracat işlemlerinin gerçekleştirilmesine olanak sağlanmıştır. Böylelikle firmalar gümrük işlemlerini gümrüğe gelmeden kendi iş yerlerinden yapabilmekte, işlemlerin aracısız yapılması sağlanmaktadır. Gümrük işlem maliyetlerini ve kırtasiyeciliği azaltan bu uygulamadan belirlenmiş mali yeterliliği, dış ticaret performansını ve güvenilirlik koşullarını sağlayan firmalar yararlanabilmektedir.

Örneğin, Doing Business 2011 (iş yapabilirlik) Raporu'nda Türk Gümrük Teşkilatı'nın "kâğıtsız gümrük" projesine yer verilerek bu projenin ticaret dünyasına yalnızca hız kazandırmakla kalmayacağı, aynı zamanda iş takipçilerine olan ihtiyacı da ortadan kaldıracığı, bunun da aylık ortalama firma başına 400 USD (araştırma tarihinde Türkiye'deki yaklaşık asgari ücret) gibi bir maliyet düşüşü sağladığı ifade edilmiştir (Dünya Bankası, 2010).

4.3.1.2. Altyapı yatırımları

Artan dış ticaret hacmi, gümrüklerde modernizasyon ve altyapı yatırımlarının ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Zira gümrük teşkilatları eldeki sınırlı kaynakları, ancak bu yolla etkin bir biçimde kullanabilir ve ancak bu yolla uluslararası ticaret sektörünün artan ihtiyaçlarına yanıt verebilir. Uluslararası ticaret firmaları uluslararası arenadaki rekabet gücünü ancak bu yolla koruyabilmekte ve daha da üst seviyelere taşıyabilmektedir.

Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve ticaretin kolaylaştırılmasının potansiyel getirileri üzerine yapılmış birçok analitik çalışma bulunmaktadır. Örneğin, APEC (Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) 2006 yılındaki eşya ticaretine ilişkin işlem maliyetlerindeki %5'lik bir azalmanın, toplam gayri safi hasılasını %0,9 oranında artıracığını hesaplamıştır ki; bu 154 milyar ABD Doları gibi bir değere tekabül etmektedir. Yine, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) eşya ticaretine ilişkin işlem maliyetlerindeki %1'lik bir azalmanın, global ölçekte, yıllık yaklaşık 40 milyar dolar kazanç sağlayacağını ifade etmektedir (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2015).

Uluslararası lojistik sektörünün gelişimi için yapılması gerekenlere baktığımızda, öncelikle ülkelerin bir ana ulaşım hattı (ana ticaret hattı) belirlemesi ve buna yönelik çok modlu nakliye koridorunu oluşturması gerekmektedir. Bununla birlikte, deniz ve demiryolu nakliye sistemlerini modernize etmek, ticaret koridorlarına göre lojistik köyleri kurmak, gümrükleri çağdaş standartlar seviyesine getirmek, haksız rekabeti ve kayıt dışı ekonomiyi önlemek için çalışmalar yapılması gerekmektedir (Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, 2016).

4.3.1.3. Liman ve gümrüklü saha verimliliği

Lojistik faaliyetler, uluslararası ticarete rekabet avantajı sağlamanın önemli bir unsuru haline gelmiştir. Uluslararası lojistik faaliyetlerdeki artan performans, gelişmekte olan ülkelerin global ticareti kontrol etmeleri ve globalleşmenin nimetlerinde pay almaları için apayrı bir öneme haizdir (Cerev, 2017).

Dünya Bankası'nca yapılan bir çalışmada Orta Asya ve Kuzey Afrika'da nakliyenin önündeki sınırlamaların dünya ortalaması seviyesine düşürülmesi halinde, bölge ihracatlarının %10'a kadar ve ithalatların da %11'den daha fazla artış sağlayacağı öngörülmüştür (Dünya Bankası, 2014).

Gereksiz belgelendirmelerden, uzun zaman alan hantal, verimsiz gümrük ve liman işlemlerinden, yetersiz ulaşım altyapısından kaynaklanan gecikmeler, kolaylaştırılan her bir işlemi ve aynı zamanda küresel ekonomi içerisinde giderek önemli bir yer tutan elektronik ticareti, "just in time" olarak bilinen tam zamanında üretimi, ticaret, üretim ve yatırımın yeni şekillerinin sağladığı birçok kazanımı (dış kaynak kullanımı ve küresel üretim ağları gibi) değersiz hâle getirmektedir (Gürdal, 2006: 101; Onay ve Kara, 2009: 596).

Gümrüklü alanlar ve limanların demiryolu bağlantılarına sahip olmayışı önemli eksikliklerden birisi olarak göze çarpmaktadır. Bahsi geçen durum, uluslararası lojistik ve ticaret firmalarının, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanamamasına yol açmaktadır. Hâlbuki çok modlu ulaşım, eşyanın belirli yollar dışındaki ulaşımı için en ideal ulaştırma modlarından birisidir. Örneğin, Türkiye'de yolcu ve araçlar için denizyolu nakliyesi pek yaygın değildir. Bu taşımacılık türü Marmara Bölgesi ve belirli lokaller dışına yayılamamıştır (UNCTAD, 2018; İlbeyi, 2015).

Gümrük teşkilatlarının kendilerini geliştirerek, modern uygulamaları takip etme ve kullanıma sunma yönündeki çalışmalarını kaçınılmaz kılmaktadır. Bu süreçte yaşanan değişimlere paralel olarak, gümrük idareleri vergi toplama fonksiyonlarının yanı sıra gittikçe artan birçok fonksiyonu da icra etmeye başlamıştır. Gerçekten, gümrük idareleri, uluslararası eşya, yolcu ve taşıt hareketindeki gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması, sınır ötesi güvenlik ve çevre tehditlerinin bertaraf edilmesi, fikri ve sınai hakların (FSMH) korunması gibi birçok konuda kilit rol üstlenmektedir (“Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası”, 2019).

4.3.1.4. Ulaştırma güvenliği

Daha önce de değinildiği üzere, gümrük idareleri 1980’lerde bir gelir toplama ve uygulama birimi olarak görülmekteydi. Gümrük teşkilatlarının her gümrük işlemini teker teker ve her sevkiyatı ayrı ayrı kontrol etmesi beklenmekteydi. 1990’lar, ticari işlemlerde bütünleşmelerin öne çıktığı, gümrük ve gelir idarelerinin entegre hâle geldiği yıllardır. 2000’lerde, 11 Eylül saldırıları sonrasında gümrüklerin uluslararası tedarik zinciri güvenliğindeki rolü ön plana çıkmıştır.

Gerçekten, gümrük idareleri, uluslararası eşya, yolcu ve taşıt hareketindeki gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, sınır ötesi güvenlik ve çevre tehditlerinin bertaraf edilmesi, tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması, mülkiyet haklarının korunması gibi birçok konuda kilit rol üstlenmektedir.

Risk analizleri çalışmaları ve risk analizleri sistemi ile risksiz işlemler, yani yasal ticaret kolaylaştırılırken, riskli olarak değerlendirilen işlemler, yani yasadışı ticaret de engellenmektedir.

Uluslararası ticaret, bir yandan hızlı ve süratli bir şekilde işlem yapılmasını gerekli kılarken, diğer yandan da emniyet ve güvenlik tedbirlerinin uygulanmasını da zorunlu kılmaktadır. Gümrük teşkilatları yürüttüğü risk analizleri çalışmaları ve kurduğu risk analizleri sistemi ile birbirine zıt bu iki görevi yerine getirmektedir. Bu bağlamda, risk analizlerine göre belirlediği risksiz işlemleri, yani yasal ticareti kolaylaştırırken riskli olarak değerlendirdiği işlemleri, yasadışı ticareti de engellemektedir.

2017 yılı sonu itibariyle, risk analizine dayalı seçimlerle gümrük işlemlerinin ithalatta %70'i ve ihracatta %90'ı fiziksel denetime tâbî tutulmadan belge üzerinden veya sonradan kontrol edilmek suretiyle tamamlanmıştır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2018).

4.3.1.5. Süreç analizi çalışmaları

Bugünün dünyasında kurumların başarılı olabilmeleri için farklı olmaları, farklılaşma alanlarını belirlemeleri ve bunları hayata geçirmek için süreçleri iyileştirip planlı bir şekilde yönetmeleri gerekmektedir.

Yapılan çalışmalar sayesinde gümrükte bekleme süreleri de kısaltılmıştır. Örneğin, daha önce eşyanın tümüyle kontrol edilmesi nedeniyle günleri bulan gümrük işlem süreleri risk analizi çalışmaları neticesinde saatler içinde tamamlanabilmektedir. Yeni sistemde sadece kırmızı hatta işlem gören eşya fiziki kontrole tabi tutulmaktadır.

Türk Gümrük İdaresinin istatistik çalışmalarına yer veren aşağıdaki çizelgelerden (Çizelge 4.1. ve 4.2) anlaşılacağı üzere, 2017 yılında gümrük idarelerinde ithalat işlemlerinin yaklaşık %70'i ilk 24 saatte, ihracat işlemlerinin ise %54'ü ilk yarım saatte sonuçlandırılmıştır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2018).

Çizelge 4.1: Saat bazında ithalat işlem süreleri dağılımı

Süre/Hat*	Kırmızı Hat	%	Mavi Hat	%	Sarı Hat	%	Yeşil Hat	%	Toplam	%
İlk 24 Saat	230.880	43,87	423.548	87,49	1.538.181	69,39	318.257	88,86	2.510.866	70,03
24 - 48 saat	116.724	22,18	22.623	4,67	267.893	12,09	17.044	4,76	424.284	11,83
48 -72 saat	43.416	8,25	17.133	3,54	133.375	6,02	12.034	3,36	205.958	5,74
72 - 96 saat	40.273	7,65	8.121	1,68	89.974	4,06	5.149	1,44	143.517	4,00
96 - 120 saat	24.404	4,64	4.382	0,91	49.129	2,22	2.007	0,56	79.922	2,23
120 - 168 saat	29.437	5,59	4.315	0,89	55.760	2,52	1.997	0,56	91.509	2,55
168 - 240 saat	17.047	3,24	1.697	0,35	30.509	1,38	830	0,23	50.083	1,40
240 saat üstü	24.160	4,59	2.293	0,47	51.847	2,34	856	0,24	79.156	2,21
Toplam	526.341	100	484.112	100	2.216.668	100	358.174	100	3.585.295	100

*2017 Yılı - Beyanname Hatlarına Göre

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gümrük İşlem Süreleri, 2018

Çizelge 4.2: Dakika bazında ihracat işlem süreleri dağılımı

İşlem Süresi*	Toplam Beyanname Sayısı	%
İlk 1 Dakika	1.722.094	45,39
İlk 5 Dakika	1.770.078	46,65
İlk 10 Dakika	1.832.258	48,29
İlk 20 Dakika	1.944.345	51,25
İlk 30 Dakika	2.055.594	54,18

*2017 Yılı

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gümrük İşlem Süreleri, 2018

Konunun daha net anlaşılması ve iş akışlarının daha sistematik bir biçimde kurgulanabilmesi için Çizelge 4.3'ten 4.6'ya kadar Kapıkule TIR Gümrük Müdürlüğü işlem süreçleri ve sahada kalış süresini arttıran ilave işlemlere ilişkin örnekler verilmiştir.

ÖRNEK İŞLEM SÜREÇLERİ

Çizelge 4.3: Kapıkule TIR Gümrük Müdürlüğü işlem süreçleri (giriş) ²

SIRA NO	HİZMETİN ADI	AÇIKLAMALAR	TAMAMLANMA SÜRESİ
1	Saha Giriş İşlemleri	Plaka kaydı ve mühür kontrolü	1 dakika
2	Pasaport İşlemleri	Pasaport kayıt İşlemleri	1 dakika
3	Kantar İşlemleri	Araç kantar tartım işlemi	1 dakika
4	Gümrük İşlemleri (Tescil)	1-TIR Karnesi tescil işlemi (ekinde -Fatura -CMR -Pasaport -Araç Ruhsatı (Çekici, Dorse) -C2 yetki belgeleri -Firma vekâletnamesi -Bazı araçlarda ulaştırma yol geçiş ücreti makbuzu -TIR Karnesi Taşıt Onay Belgesi -Yabancı araçlardan yol geçiş UBAK belgesi aranmakta ve kontrol edilmektedir). 2-302 FORM NATO Beyannamesi 3- ATA Karnesi 4- NCTS Beyannamesi	6-10 dakika
5	Taşıtlara Ait Depo Kontrolü	Akaryakıt deposu ölçümü,	5 dakika
6	Muayene İşlemleri	Sarı hat-belge kontrolü	3 dakika
		Kırmızı Hat- Fizikî muayene (harici muayene-depo, kabin, güvenlik mührü halat kontrolü)	5 dakika
		Kırmızı Hat- Fizikî muayene (araç açılarak sondaj usulü)	15 dakika
		Kırmızı hat-Fizikî muayene (hangarda açılarak)	1 saat
7	Saha Çıkış İşlemleri	Türkiye'ye giriş yapan TIR aracının Edirne kapı saha çıkış plaka düşümü	30 saniye

² Çizelge 4.3'de yer alan veriler Kapıkule TIR Sahasına giriş işlemi yapan bir araç için kantar ve onay peronları arasının hiç araç olmadığı var sayılarak hazırlanmıştır. Kantar ve onay peronları arası dolu olarak kabul edilirse bu süreler yaklaşık 40 dakika ilave edilmesi gerekmektedir. Diğer taraftan Çizelge 4.4'te yer alan işlemlerin mevcudiyeti halinde yukarıda yer alan süreler Çizelge 4.4'teki sürelerin de ilave edilmesi gerekmektedir.

Çizelge 4.4: Sahada kalış süresini arttıran ilave işlemlere ilişkin (giriş)

SIRA NO	HİZMETİN ADI	AÇIKLAMALAR	TAMAMLAMA SÜRESİ
1	Taşıtlara Ait Mutat Depo Kontrolü Sonucu Limit Fazlası Yakıt Bulunması	Sözlü Beyan Formu tanzimi, defter kayıt ve tescili, vezneye ödeme,	30 dakika
2	Veteriner, Zirai Karantina İşlemleri	Veterinerlik kontrolü 08.00 – 18.00 saatleri arasında yapılmaktadır.	30 dakika
		Zirai karantina kontrolü 08.00 – 21.00 saatleri arasında yapılmaktadır.	30 dakika
		Veteriner kontrolüne tâbî araçların gece gelmesi durumunda gece hizmet verilmiyor olması sebebi ile ertesi sabah bekleniyor.	12 saat
		Zirai karantina kontrolüne tâbî araçların gece gelmesi durumunda gece hizmet verilmiyor olması sebebi ile ertesi sabah bekleniyor.	10 saat
3	Saymanlık Veznesine Ödeme Yapma	Mesai saatleri dışı mesai ödeme, para cezası ödeme, yakıt vergisi ödeme vs.	5 dakika
4	X-Ray Kontrolü	X-Ray kontrolü için bekleyen hiç araç yok ise	15 dakika
		X-Ray kontrolü için bekleyen araç var ise; sıradaki her bir araç için 15 dk. beklenmektedir. (*X-Ray kontrolü için bekleyen 10 araç var ise)	2,5* saat

Çizelge 4.5: Kapıkule TIR Gümrük Müdürlüğü hizmet standartları (çıkış)³

SIRA NO	HİZMETİN ADI	AÇIKLAMALAR	TAMAMLANMA SÜRESİ
1	Saha Giriş İşlemleri	Türkiye'den çıkış yapan TIR aracının Edirne kapı saha giriş, Plaka kaydı ve mühür kontrolü	1 dakika
2	Pasaport İşlemleri	Pasaport kayıt işlemleri	1 dakika
3	Kantar İşlemleri	Araç Kantar Tartım işlemi	1 dakika
4	Tır Çıkış Tescil İşlemleri	1-TIR Karnesi (Fatura -CMR -pasaport -araç ruhsatı (çekici, dorse) -C2 yetki belgeleri -firma vekâletnamesi -TIR karnesi taşıt onay belgesi -yabancı araçlardan yol geçiş UBAK belgesi aranmakta ve kontrol edilmektedir)	4 dakika
		2- NATO Beyannamesi (Form 302)	
		3- ATA Karnesi	
		4-NCTS Beyannamesi	
5	Muayene İşlemleri	Sarı hat-belge kontrolü	Çıkışta muayene memuru yok onay memurunca onaylanması yeterli
		Kırmızı hat- fizikî muayene (haricî muayene-depo, kabin güvenlik mührü kontrolü)	5 dakika
		Kırmızı hat-fizikî muayene (sondaj usulü)	15 dakika
		Kırmızı hat-fizikî muayene(hangarda)	1 saat
		Kırmızı hat-fizikî muayene (hangarda)	
6	Sahadan Çıkış İşlemleri	Türkiye'den çıkış yapan TIR aracının Bulgaristan kapısından saha çıkış plaka düşümü	30 saniye

³ Çizelge 4.5'te yer alan veriler Kapıkule TIR Sahasına ÇIKIŞ işlemi yapan bir araç için kantar ve onay peronları arasının hiç araç olmadığı var sayılarak hazırlanmıştır. Diğer taraftan Çizelge 4.6'da yer alan işlemlerin mevcudiyeti halinde yukarıda yer alan sürelerle Çizelge 4.6'daki sürelerin de ilave edilmesi gerekmektedir.

Çizelge 4.6: Sahada kalış süresini arttıran ilave işlemlere ilişkin (çıkış)

SIRA NO	HİZMETİN ADI	AÇIKLAMA	HİZMETİ TAMAMLAMA SÜRESİ
1	Yakıt Alma	Sahanın boş olduğu zamanlarda	10 dakika
		Sahanın yoğun olduğu günlerde	1,5 saat
2	Zirai Karantina işlemleri	Rusya ve Ukrayna ya yaş sebze ve meyve götüren araçların gündüz gelmesi durumunda	30 dakika
		Rusya ve Ukrayna ya yaş sebze ve meyve götüren araçların gece gelmesi durumunda (Zirai karantina personeli gece çalışmıyor)	10 saat
3	Saymanlık Vezne İşlemi	Mesai, ceza ödemesi	5 dakika
4	X-Ray Taraması	X-Ray kontrolü için bekleyen Hiç araç yok ise	15 dakika
		X-Ray kontrolü için bekleyen araç var ise; sıradaki her bir araç için 15 dk. beklenmektedir. (X-Ray kontrolü için bekleyen 10 araç var ise)	2,5 saat

4.3.1.6. Ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik inisiyatifler

Günümüzde tedarik zinciri küreselleştikçe, daha etkin ve kesintisiz bir lojistik yönetimi ve mal akışı, üretim için her zamankinden daha gerekli hâle gelmiştir. Bu bağlamda, çeşitli araştırmalarda ticaret kolaylaştırıldıkça üretimin, ticaretin ve uluslararası doğrudan yatırımların arttığına dair ampirik sonuçlara ulaşılmıştır.

Örneğin, Dünya Bankası'nın 2010 tarihli LPE Raporuna göre, küresel seviyede ticareti kolaylaştırma kapasitesini yarı yarıya artırmak toplam dünya ticaretinde %9,7 oranında bir büyümeye yani 377 milyar dolarlık bir artışa karşılık gelmektedir. Aynı çalışmaya göre sadece gümrük işlemlerindeki yarı oranda bir hız artırımının dünya çapında 33 milyar dolarlık bir büyümeyi doğuracağı tahmin edilmiştir.

Dünya Ekonomik Forumu'nun Küresel Rekabetçilik ve Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi, Dünya Bankası ve Uluslararası Finans Kurumunun İş Yapma Kolaylığı Endeksi ile Dünya Bankası'nın LPE incelendiğinde, tüm endekslerde ilk sıralarda yer alan ülkelerin çoğunlukla aynı ülkeler olduğu görülmektedir.

Dünya Bankası (DB) ve Uluslararası Finans Kurumu (IFC) tarafından yayımlanan Doing Business, DB tarafından yayımlanan LPE ile Dünya Ekonomi Forumu (WEF) tarafından yayımlanan Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması (Global Enabling Trade) Raporu ile Küresel Rekabet (Global Competitiveness) Raporu dikkate alınarak yapılan analizde;

- Rekabetçilik Endeksindeki ilk 20 ülkeye baktığımızda bunlardan 16 tanesinin LPE'nin, 15 tanesinin Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi'nin, 12 tanesinin de Doing Business'in ilk 20'sinde de yer aldığı görülmektedir. Aynı endekste yer alan 10 ülkenin de her 4 raporda ilk 20'de olduğu görülmektedir.
- Rekabetçilik Endeksindeki ilk 30 ülkeye baktığımızda bunlardan 26 tanesinin Global Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi'nin, 23 tanesinin LPE'nin, 21 tanesinin de Doing Business'in ilk 30 unda da yer aldığı görülmektedir. Aynı endekse yer alan 18 ülkenin de her 4 raporda ilk 30'da olduğu görülmektedir.

Bu durum rekabet gücü, ticaret, lojistik ve üretimin sıkı bir pozitif korelasyonla bağlı olduğunu göstermektedir.

4.3.1.6.1 Ticaretin kolaylaştırılması anlaşması

Günümüze değin sürdürülen bu çabalar sonucunda gümrük işlemlerini geliştirmeyi hedefleyen birçok anlaşma yapılmış, tavsiye kararı alınmış ve uluslararası standartlar geliştirilmiştir. Bunlar arasında en önemlileri, günümüzde de geçerliliğini koruyan, 1999 yılında Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ) bünyesinde imzalanarak 2006 yılında yürürlüğe giren Revize Kyoto Sözleşmesi ve 2013 yılında Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) bünyesinde imzalanarak 2017 yılında yürürlüğe giren DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'dır. Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması (TFA) 2013 Bali Bakanlar Konferansı sonrası DTÖ üyelerinin üçte ikisi tarafından imzalanarak 22 Şubat 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Dünya Ticaret Örgütü, 2019).

Anlaşmasıyla sektör lehine gümrük alanında birtakım hükümler getirilmiştir. Örneğin, Anlaşmaya taraf ülkeler yeni mevzuat düzenlemesi yaparken, gümrük mevzuatının oluşturulması ve değiştirilmesi konusunda ilgili tarafların görüşünü alması ve kabul edilen mevzuatın yürürlüğe girmesi için makul bir süre tanınması gerekmektedir (Gümrük Hizmetlerinin İyileştirilmesi Çalışma Grubu, 2017: 5).

Gümrük hizmetlerinin aksamadan etkin bir biçimde yürütülebilmesi için ilgili kurumlar arasında etkin koordinasyon ve işbirliğinin olması önem arz etmektedir. Bu nedenle, özellikle ticaretin kolaylaştırması adı altında gümrük işlemlerinden sorumlu kurumlar arasında koordinasyonun sağlanması hususu uzun yıllardır uluslararası işbirliğinin gündeminde yer almaktadır. Bu alanda alınan uluslararası kararlardan bazıları şunlardır: Şikago Konvansiyonu 1949, IMO Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Konvansiyonu 1965, 4, 33 ve 40 Numaralı Tavsiye Kararları 1974-2015, UNCTAD Bakanlar (Kolumbus) Deklarasyonu 1994 DGÖ Revize Kyoto Konvansiyonu 2006, DGÖ Safe Çerçeve Standartları 2005, DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması 2013 (Gümrük Hizmetlerinin İyileştirilmesi Çalışma Grubu, 2017:7).

Söz konusu metinlerde özel sektörle koordinasyon sağlanmasının da gerekli olduğu vurgulanmış ve koordinasyon konusunda bazı modeller geliştirilmiştir. Bu kapsamda günümüzde birçok ülkede ticaretin kolaylaştırılması komitesi, gümrük danışma komitesi, lojistik komitesi vb. adlar taşıyan birçok daimi kurul veya komite bulunmaktadır. Bu kurullar düzenli olarak toplanarak sorunları ele almakta ve çözüm önerilerini görüşmektedir.

Ülkelerde uygulanan gümrük hizmetleri eşyanın hareketinin yönüne ve amacına göre farklılaşabilmektedir. Örneğin, lojistik hizmetlerde uygulanan gümrük hizmetleri farklılık göstermektedir. Gümrük işlemlerinde öne çıkan işlem türleri ve bu işlemlere uygulanacak prosedürlerle ilgili olarak DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasında yer alan sınıflandırmalar şu şekildedir (Dünya Ticaret Örgütü, 2019):

Çizelge 4.7: Ticaretin kolaylaştırılması anlaşmasında yer alan sınıflandırmalar

Sıra	Sınıflandırma	Sıra	Sınıflandırma
1	Bilginin varlığı ve yayımlanması,	7	Malların gümrükten geçmesi
2	Danışmalar ve yürürlüğe girmeden önce yorum yapma ve bilgi alma imkânı sağlanması,	8	Sınır idareleri arasında işbirliği
3	Ön karar,	9	Gümrük kontrolündeki ithal amaçlı eşyanın taşınması
4	Gözden geçirme veya itiraz prosedürleri	10	İthalat, ihracat ve transitle ilgili formaliteler
5	Tarafsızlığı, ayırım yapmamayı ve şeffaflığı geliştirmeye yönelik diğer tedbirler	11	Transit özgürlüğü
6	İhracat, ithalat ve cezalarla ilgili uygulanan ücret ve harçlarla ilgili kurallar	12	Gümrük işbirliği

Çizelgeden de anlaşılacağı gibi, gümrük hizmetleri ve ticaretin kolaylaştırılması birçok teknik husus içermektedir. Bunun başlıca nedeni, uluslararası ticaretin oldukça karmaşık bir hal almasıdır. Çok taraflı olan anlaşma, uzun müzakereler sonucunda oluşturulmuş olup asgari müşterekte buluşmaktadır. Diğer bir ifadeyle bu sınıflandırmalar altında getirilen hükümleri uluslararası asgari standartlar olarak değerlendirmekte yarar bulunmaktadır. Birçok ülke, bu Anlaşmadan daha da öteye geçerek daha gelişmiş standartlara ulaşmak ve böylece uluslararası rekabette üstünlük kazanmak için gayret göstermektedir. Ülkelerin gümrük hizmetlerini sunarken bu anlaşmayla getirilen standartları incelemesi ve gerektiğinde bu anlaşmaya destek olmak üzere geliştirilen tavsiye kararı, standart ve kılavuzlardan yararlanmasında fayda bulunmaktadır. Bunlara arasında SAFE Çerçeve Standartları, Risk Yönetimi Rehberi, Sonradan Kontrol Rehberi, Tek Pencere Rehberi vb. konularında geliştirilmiş standartlar ve tavsiye kararları yer almaktadır (Gümrük Hizmetlerinin İyileştirilmesi Çalışma Grubu, 2017: 8).

Son on yılda, ticaretin kolaylaştırılması (yani maliyet ve sürelerin azaltılması, ticaretle ilgili prosedürlerde verimlilik ve uyumun artırılması) ulusal ticaret politikalarında ve ekonomik ve ticaret literatüründe önemli bir konu haline gelmiştir.

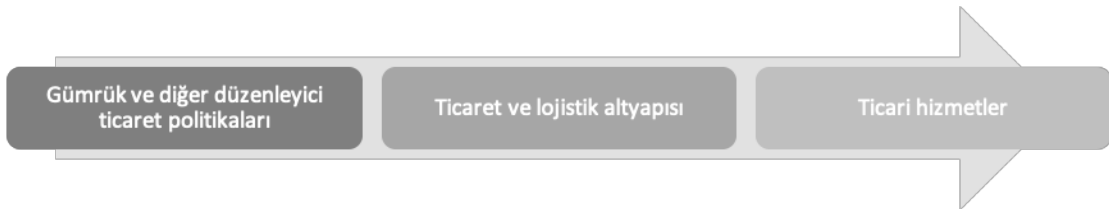
Bu bağlamda, Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın yürürlüğe girmesi önemli bir dönüm noktası olmuştur. Anlaşma bağlamında “ticaretin kolaylaştırılması”; “yumuşak altyapı” anlamına gelmektedir, zira bu kavram ticaretin düzenleyici işlemleri ile idari prosedürlerinin geliştirilmesine odaklanmaktadır (Dünya Ticaret Örgütü [DTÖ], 2019).

Bu anlaşma, lojistik dahil ithalat, ihracat ve transit ile ilgili ticaret prosedürlerini ve belgelerini basitleştirmeye, aynı zamanda standart, uyumlu ve şeffaf hale getirmeye yönelik 36 önlemi içermektedir (DTÖ, 2019).

Ticari uygulamalarda, ticaretle ilgili prosedürlerin (yumuşak altyapı), lojistik ve ulaştırma altyapısı ile operasyonlara (zor altyapı) paralel olarak kolaylaşması eğilimi gözlemlenebilmektedir. Pek çok lojistik hizmet sağlayıcısı, optimize edilmiş operasyonları (yani, verimlilik artışı ve düşük maliyetler) mümkün kılmak için artan bir şekilde lojistik ve taşımacılık hizmetlerini bir araya getirmekte, bu sayede müşterilere katma değerli hizmetler sunmaktadır. Örneğin, deniz taşımacılığı sektöründe yer alan bazı lojistik şirketleri bilgi teknolojileri sayesinde entegre hale gelmekte, bu sayede taşıyıcılar ile liman terminalleri arasında dikey entegrasyon giderek artmaktadır (UNCTAD, 2018).

Politika oluşturma açısından bakıldığında (Şekil 4.1), bazı veritabanı ve araçların ticaretin kolaylaştırılması konusunda iyileştirmelere ve ülkeler arasındaki performansın karşılaştırılmasına olanak tanımaktadır (ESCAP ve OECD, 2017).

Bu veri tabanları ve araçlar eşya hareketi, tedarik zincirinin güvenilirliği ve lojistik performans konusunda kilit rol üstlenmektedir.



Şekil 4.1: Ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik politika alanları

Kaynak: ESCAP ve OECD, 2017; “Indicators for Trade Facilitation”

DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın neticesinde bir kez daha ülkelerin ticaretin kolaylaştırılması konusunda politika değişikliklerini desteklediği anlaşılmıştır. Ticaretle

ilgili prosedürleri hafifletmeyi amaçlayan politikalar hiç şüphesiz ticareti daha verimli ve rekabetçi hale getirebilmektedir. Ticaretin kolaylaştırmasını içeren anlaşma ve daha geniş bir ticaret lojistiği yaklaşımı, özellikle lojistik konusunda daha az gelişmiş ülkeler için önemli role sahiptir (Dünya Ticaret Örgütü, 2019).

Bu çalışmalar neticesinde, Türkiye’de 03.12.2016 tarihli ve 29907 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2016/27 Sayılı Başbakanlık Genelgesi ile Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu oluşturulmuştur. Kurul toplantılarında, “Lojistik Koordinasyon Kurulu” gibi oluşumlar ile ilişkilerin geliştirilmesi kararı alınmış, bahse konu oluşumun “Ticaretin Kolaylaştırılması” faaliyetlerini destekleyici mahiyette olacağı konusunda hemfikir olunmuştur (Ereke, 2017). Yapılan görüşmelerde, Lojistik Performans Endeksinde yer alan alt kriterler gibi kriterlerin belirlenmesinin ve ülkemiz lojistik performansının ölçülebilmesinin özellikle gümrüklerde yaşanan sorunları çözümlenebilmek için gerekli analizlerin yapılmasının önemli olacağı ifade edilmiştir (Ereke, 2017). Bu kapsamda hazırlanan “Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Beş Yıllık Eylem Planı (2018-2022)”, Türkiye’nin gümrük ve uluslararası lojistik işlemlerinde ticari maliyetlerin azaltılmasını, ihracatın ve sektörün uluslararası rekabet gücünün artırılmasını hedeflemektedir. Eylem planının bir örneğine **EK-3**’te ulaşmak mümkündür.

4.3.1.6.2 Bölgesel ticaretin kolaylaştırılması

Uluslararası doğrudan yatırım akışlarında son yıllarda dikkati çeken bir değişim gözlenmektedir. Uluslararası doğrudan yatırımlara (direct investment) ilişkin olarak UNCTAD’ın hazırladığı 2011 yılı Dünya Yatırım Raporu’na göre, gelişmekte olan ülkeler, 2010 yılında ilk kez küresel yatırımların %50’sinden fazlasını çekmişlerdir. Bu ülkeler aynı zamanda uluslararası doğrudan yatırımların %25’ini yapar hâle gelmiştir. Bu noktadan hareketle, ülkelerin ticareti kolaylaştırma ve uluslararası sisteme entegre olma seviyelerinin yükselmesi ile uluslararası yatırımlardan çok daha fazla pay aldıkları sonucuna ulaşılabilir.

Sonuç olarak, daha fazla doğrudan uluslararası yatırım ve üretim için daha iyi bir iş ortamı ve etkin bir lojistik yönetimine ihtiyaç vardır.

4.3.1.6.3 Ticaret koridorları

Uluslararası anlaşmalarla tesis edilen karşılıklı tanınmalar sayesinde, uluslararası mal ticaretinde güvenli ticaret koridorlarının (secure trade lanes) oluşturulması hedeflenmektedir. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü gibi uygulamalar sayesinde gümrük teşkilatlarının sınırlı kaynaklarını daha riskli alanlara kaydırarak kontrollerin bu alanlarda yoğunlaştırmasına olanak sağlanacaktır.

Bu açıdan, Dünya Gümrük Örgütü'nün başını çektiği bazı uygulamalar gümrük teşkilatlarına kılavuzluk etmiştir. Örneğin, "SAFE Standards" adı verilen "SAFE Standartlar Çerçevesi" yetkilendirilmiş yükümlü statüsü, karşılıklı tanıma ve gümrük idareleri arası işbirliği gibi uygulamalara öncülük etmiştir. SAFE standartlarının amacı uluslararası ticaretin daha güvenli ve daha kolay ve bir standart içinde olmasını sağlamaktır.

Bahse konu enstrümanlara ABD'nin Terörizme Karşı Gümrük Ticaret İşbirliği (C-TPAT), Singapur ve Kanada'nın Güvenlik Ortaklığı, Ürdün, Malezya ve İsveç'in seçkinler listesi dâhildir. Bu düzenlemeler ülkeler arası yeni koridorların oluşturulmasında ve ticaretin daha güvenilir olmasında etkin uygulamalardır.

4.3.1.6.4 Otomasyon yatırımları

Uluslararası çalışmalar, önümüzdeki yılların "sanal sınırların" kullanıldığı, sanal sınır konsepti doğrultusunda kurumlar arası ortak çalışma anlayışının geliştiği yıllar olacağına dair ipuçları vermektedir. Bir diğer tabirle; artık ülkelerin gümrük sınırları halihazırdaki sınırların çok ötesine taşınacaktır. Bir anlamda, sınırların komşu ülke sınırlarından değil de eşyanın gönderildiği ülkeden başladığı bir dönem yaşanacaktır.

Bir işlemin başlangıcından bitimine kadar süren tüm aşamalarda görev alan, sürecin tamamında yer alan tüm aktörlerin entegre olduğu ve birbirleriyle iletişim halinde hareket ettiği bir süreçten söz edilecektir. DGÖ "21. yy'da Gümrükler" isimli bir stratejik vizyon belgesini 2008 yılında yayımlamıştır. Aynı zamanda 2019 yılını "akıllı sınırlar" teması ile kutlamaktadır. Buradaki temel hedeflerden ilki, gümrük idareleri arasında bilgi paylaşımına dayalı küresel bir iletişim ağının (Globally Networked Customs) kurulmasını sağlamaktır. DGÖ, bu yönde önemli adımlar atmaktadır. Örgüt bünyesinde üye ülkelerin de katılımıyla

çalışmalar yürütmektedir. İkinci hedef ise otomasyona dayalı sınır idarelerinin yaygınlaşmasını sağlamaktır.

Gümrükler, lojistik süreçte alıcı, gönderici, nakliyecisi, müşavir ve araçların yanı sıra eşyanın güvenliğini ve insan sağlığı için gerekli gözetimini ve kontrollerini gerçekleştiren kurum ve kuruluşları, komşu ülke gümrük idarelerini ve birçok uluslararası kuruluşu da bir araya getirmektedir. Bunlar arasında iletişimi, bilgi akışını ve işbirliğini sağlamaktadır.

Gümrük teşkilatlarının çoğu artık, AB ülkelerinde olduğu gibi eşyaya ilişkin bilgileri eşya ülkelerine varmadan elektronik ortamdan almaktadır. Böylece eşyanın gümrük işlemleri daha az maliyetle ve daha hızlı tamamlanmaktadır.

Aynı şekilde, "Tek Pencere" sistemi, ihracat, ithalat ve transit gibi gümrük rejimlerine konu işlemler sırasında zorunlu olan belgelerin temin edilmesini ve buna bağlı formaliteleri minimum düzeye indirecek bir sistemdir.

4.3.1.6.5 Transit ve kombine nakliye

AB ve EFTA ülkelerinde uygulanmakta olan ortak transit sistemi sayesinde ticaret firmaları, NCTS olarak bilinen "Bilgisayarlı Yeni Transit Sistemi" kullanarak, bu ülkelere daha ekonomik bir transit gerçekleştirebilmektedir.

"Ortak Transit Sistemini" kurarak karşılıklı veri transferi yoluyla gümrük teşkilatları 28 Avrupa ve 4 EFTA ülkesindeki yaklaşık 3 bin gümrük idaresiyle daha kuvvetli iletişim kurarak tam işbirliği yapmaktadır.

Örneğin, Türkiye bu sistem sayesinde, sektörde toplamda yıllık 67 milyon avro tasarruf sağlamıştır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2018). Bu uygulama ile 12 günlük Türkiye-AB arası gidiş dönüş süresi 9 güne düşmüştür (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2018).

Son olarak, uluslararası lojistik sektörüne büyük bir ivme kazandıran "TIR EPD Sistemi", Türkiye dışında 19'u Avrupa ülkesi olmak üzere, toplamda 24 ülkede geçerlidir. Sistem sayesinde nakliyeciler, TIR Karnesi ile yaptıkları transit ve ithalat taşımalarında, hiçbir ücret ödemedi, ağ bağlantısı bulunan bir bilgisayar üzerinden ve tamamen elektronik ortamda

hareket ederek gümrük idaresine gelmeden beyanda bulunma imkanına kavuşmuştur. Bilgiler otomatik olarak aktarıldığından sınır geçişlerinde işlemler hızlanmış, TIR kuyrukları azalmıştır.

4.3.1.6.6 Risk analizine yönelik çalışmalar

Risk analizine yönelik çalışmalar ve risk profillemeye sistemleri ile düşük riskli işlemler, yani nizami ticaret kolaylaşmaktadır. Dünya çapında yapılan çalışmalar bu açıdan kayda değer bir boşluğu doldurmaktadır. Riskli olarak değerlendirilen işlemler, yani yasadışı ticaret de bu yolla engellenmektedir.

Uluslararası lojistik faaliyetleri bir yandan hızlı ve süratli bir şekilde işlem yapılmasını gerekli kılarken diğer yandan da emniyet ve güvenlik tedbirlerinin uygulanmasını da zorunlu kılmaktadır. Gümrük teşkilatları yürüttüğü risk analizleri çalışmaları ve kurduğu risk analizleri sistemi ile birbirine zıt bu iki görevi başarı ile yerine getirmektedir.

Küresel bazda yapılan profil çalışmaları dünya gümrük örgütü ve diğer kâr amacı gütmeyen uluslararası kuruluşlar tarafından gümrük teşkilatları ile paylaşılmaktadır.

4.3.2. Gümrük ve sınır yönetimi çalışmaları

Önceleri, gümrük idareleri bir gelir toplayan ve dış ticaret politikalarını uygulamaya sokan bir birim olarak görülmekteydi. Daha sonra gümrük ve gelir idareleri entegre hâle gelmiştir. Son yıllarda ise gümrüklerin uluslararası tedarik zinciri güvenliğindeki rolünün ön plana çıkması ile sınır yönetiminde gümrükler yeni roller üstlenmiştir. Gelişmiş ülkelerdeki entegre sınır yönetimi, işbirliği, ortak sınır kapısı, tek durak sınır noktaları gibi başlıklar bu dönemde sıkça tartışılmıştır. Yine sınır yönetimi anlayışında yolcu ve kargo kimlik bilgileri yönetiminde entegrasyona gidilmiştir.

Sanal sınır fikrinin gelişmesi ile yalnızca tek durak sınır noktalarında olan iki komşu gümrük idaresinin bir araya getirilmesi değil, binlerce kilometre ötedeki idarelerin aynı bilgi ve belgeler ile gümrük işlemlerini gerçekleştirebilmesi hedeflenmektedir. Yeni düzende sınır teşkilatlarının sistemlerinin birbirine entegre olması sağlanmıştır. Önümüzdeki yılların “sanal sınırların” kullanıldığı, sanal sınır konsepti altında kurumlar arası ortak çalışabilme

anlayışının geliştiği yıllar olacağı ihtimali ağır basmaktadır. Böylece bir işlemin başlangıcından bitimine kadarki aşamalarda görev alan tüm aktörlerin entegre oldukları ve birbirlerine bağlı olarak hareket ettikleri bir süreçten söz edilebilecektir.

4.4. Türk Gümrük Teşkilatının Lojistik Sektörüne Yönelik Çalışmaları

Türkiye'nin batısında bulunan Avrupa'da dünya nüfusunun %11'i yaşarken dünya ticaretinin %40'ının bu topraklar üzerinde gerçekleşmektedir. Diğer taraftan, Türkiye'nin doğusunda bulunan ve dünya nüfusunun %61'nin yaşadığı Asya'da dünya ticaretinin %25'i gerçekleşmektedir. Türkiye konumu itibarıyla, adeta bir lojistik ve aktarma merkezi gibidir. Anadolu toprakları, Asya ve Avrupa'nın arasında stratejik bir köprü vazifesi görmektedir. Ülkemizde 2009 yılında 127 milyar TL olan lojistik sektörünün payı 2011 yılında 258 milyar TL'ye yükselmiştir (Korinek ve Sourdin, 2011). Resmi olmayan çalışmalar ise 2018 yılında bu değer 330 milyar TL'ye yükseldiğini varsaymaktadır (Dünya Gazetesi, 2018). Bu büyüme trendinin mutlaka lojistik sektörünü besleyen düzenlemeler ve uygulamalar ile desteklenmesi gerekmektedir.

4.4.1. Teşkilatın lojistik altyapısının güçlendirilmesine yönelik uygulamaları

Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre, 2003 yılında dünya ticaret hacmi 15 trilyon dolar seviyesindeydi. 2017 yılına gelindiğinde ise dünya ticareti iki kattan daha fazla artarak yaklaşık 34,6 trilyon dolara yükselmiştir. Bunun sadece %1'i az gelişmiş ülkeler tarafından gerçekleştirilmiştir (Dünya Ticaret Örgütü, 2018). Aynı şekilde dünya üretim hacmi de benzer bir yükseliş trendi geliştirmiştir. Bu rakamlar, bizlere üretim ve ticaretin dünya üzerinde daha geniş bir coğrafyaya yayıldığını, her geçen gün daha fazla mal ve hizmetin sınırların dışına taşındığını göstermektedir.

Yeni üretim süreçleri tüm dünyaya yayıldıkça, bir ürünün üretilmesinden nihaî alıcısına ulaştırılmasına kadarki tüm süreç giderek daha karmaşık hâle gelmektedir. Bu çok aktörlü ve karmaşık sürecin iyi yönetilmesi gerekmektedir. Bu süreci iyi yöneten gümrük idareleri, lojistik firmaları, uluslararası ticaret şirketleri ve ülkeler, küresel rekabet oyununun kazanan tarafları olmaktadır.

Türk Gümrük Teşkilatı, uluslararası trendler ve düzenlemeler çerçevesinde güvenilir ve hızlı ticaret adına çok yönlü ve muhtelif çalışmalar yapmaktadır. Teşkilat tarafından ticaretin kolaylaştırılması adına çok sayıda pratiğe uygun adım atılmış ve lojistik sektörü başta olmak üzere ticaret dünyasının hizmetine yeni uygulamalar kazandırılmıştır. Türk Gümrük Teşkilatı son 20 yılda önemli sayılabilecek projelere imza atmıştır. Bazı uygulamalara aşağıda yer verilmiştir:

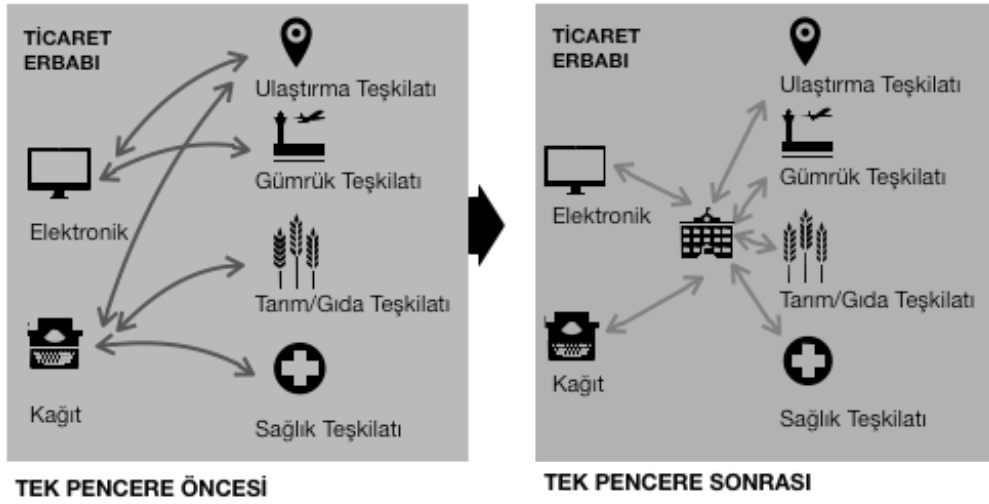
- Modernizasyon çalışmaları
- Tek pencere uygulaması
- Komşu ülkelerle işbirliği ve ortak sınır kapıları
- Lojistik merkezler ve gümrük
- Süreç analizi ve standardizasyon çalışmaları
- Gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi
- Kâğıtsız gümrük beyanı

4.4.1.1. Modernizasyon çalışmaları

Sınır kapıları ve gümrük idareleri yenilenmiştir. Böylece kapıların ve gümrüklerin hem kapasiteleri artırılmış hem de teknik cihaz ve ekipmanlarla daha modern bir hâle getirilmiştir. Uygulamaya sokulan “yap işlet devret modeli”, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından en iyi kamu-özel sektör işbirliği modelleri arasında gösterilmiştir.

4.4.1.2. Tek pencere sistemi

Tek pencere sistemi, ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalarda kayda değer bir yere sahiptir. Gerekli bilgi ve belgelerin tek bir noktada beyan edilmesiyle ithalat, ihracat ve transit ile ilgili tüm yasal zorunlulukların yerine getirilmesi bu sistemle olanaklı hale gelmiştir. Bu sistemin uygulanması ile birlikte, ticaret firmaları her kuruma ayrı ayrı gitmeden zorunlu belgeleri tek bir noktadan gümrüğe sunabilmektedir. Böylelikle, tek pencere sistemi işlem maliyetlerini minimize ederek, zaman ve kaynak tasarrufu sağlamaktadır. Şekil 4.2'de tek pencere sistemi öncesi yaşanan karmaşa ile tek pencerenin devreye girmesi neticesinde ortaya çıkan düzen sembolize edilmiştir.



Şekil 4.2: Tek pencere sistemi öncesi ve sonrası durum

Kaynak: BM Avrupa Ekonomik Komisyonu

Tek pencere sistemi devlet ile iş dünyası arasındaki bilgi alışverişini hızlandırarak bir taraftan devlete diğer taraftan da özel sektöre iki yönlü yarar sağlamaktadır. Bahse konu yararları aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz (UNECE, 2003):

Devlet için faydaları:

- Hatasız vergi kazancı,
- Devlet ile mükellef arasında daha iyi iletişim,
- Kontrol ve denetimlerde ileri teknolojiye dayalı risk yönetimi tekniklerini kullanma olanağı,
- Kaynakların daha verimli ve daha etkin kullanılması.

İş dünyası için faydaları:

- Gecikmelerden kaynaklanan maliyetlerin azaltılması,
- Gümrük işlemlerinin daha hızlı tamamlanması ve böylece ürünlerin piyasaya daha hızlı sunulması,
- Öngörülebilir başvuru süreci ve kurallar,
- Kaynakların daha etkin ve verimli kullanılması.

Tek pencere sistemi ile devletin sahip olacağı kontrol ve denetimlerde ileri teknolojiye dayalı risk yönetimi tekniklerini kullanma olanağı lojistik süreçlerde güvenirliliğin artırılması noktasında oldukça önemlidir. İş dünyası açısından ise gümrük işlemlerinin daha hızlı tamamlanmasıyla ürünler piyasaya daha hızlı girebilecek, bu da hem firmaların kârlılık oranının artmasını hem de ürünlerin müşteriye daha hızlı ulaşmasını sağlayacaktır. Tek pencere sisteminin uygulanmasının ülkelere kazandırdığı faydaların somutlaştırılması açısından aşağıda tek pencere uygulamasında oldukça başarılı bir ülke olan Singapur'a ilişkin bir karşılaştırma çizelgesine (Çizelge 4.8) yer verilmiştir.

Çizelge 4.8: Singapur'un tek pencere sistemi ve öncesi durumu

İşlemler	Önceki Manuel Süreç	Tek Pencere Sistemi
Her bir doküman için kontrolü sağlayan idareye gidilmesi	En az 2 kere	Gerekli değil
Belgelerin ibrazı	Yalnızca iş saatleri içerisinde	Günün 24 saati erişilebilir
Belge Nüshası	35 belgeye kadar	Tek belge
Onay sürecinde geçen süre	4 saatten 2 güne kadar	10 dakika içerisinde
Ücretler	10 \$ ila 20 \$ arası	3.30 \$

Kaynak: UN/CEFACT

Bu çizelgeden de anlaşılacağı üzere, tek pencere uygulaması hem maliyet hem de zaman açısından ülkelere oldukça önemli avantajlar sunmaktadır.

4.4.1.3. Komşu ülkelerle işbirliği ve ortak gümrük kapısı modeli

İşbirliği ve verimlilik çarpan etkisi yaratır. İyi bir işbirliği ve güçlü bağlar sayesinde ekonomik aktörlerin her biri daha fazla etkili olurken refah seviyesini de yükseltir. Daha fazla istihdam sağlayacak teknoloji şirketleri kurulur. Daha çok şirket vasıflı işgücü bulur. Bu ilke doğrultusunda Türk Gümrük Teşkilatı gerek yakın komşuları gerekse diğer ticari ortakları ile yakın işbirliği gerçekleştirmiştir. Bu konuda atılan en güzel örnek Gürcistan ile geliştirilen ortak gümrük kapısı modeli olmuştur. Bu model ile komşu ülkeler ile sınır kapılarındaki işlemlerin en aza indirilmesi hedeflenmiştir. Bu çerçevede, “iki ülke, tek gümrük tek işlem” şeklinde özetlenebilecek işleyiş modeli ile sınır kapılarındaki işlemler hızlandırılmıştır.

Sınır geçişleri ve ticaretin kolaylaştırılmasına ilişkin sözleşmelere taraf olunması ile gümrük işlemlerinde bekleme sürelerinin azaltılması, gümrük geçiş işlemlerinin yeknesak hâle getirilmesi ve gümrük uygulamalarında paydaş bir anlayış geliştirilmesi gibi hizmetler sayesinde gümrük idaresi lojistik ve nakliye konularında hiç olmadığı kadar hızlı adımlar atabilmiştir.

4.4.1.4. Lojistik merkezler ve gümrük

Ülke ekonomisine verimli yatırımların yapılabilmesi ve lojistik merkezlerine ilişkin sürecin başarılı olarak değerlendirilebileceği noktalara ulaşabilmesi için lojistik merkezinin kurulmasından sorumlu tarafların belirlenmesi, ihtiyaç analizi ve planlamanın iyi yapılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra sürdürülebilir bir yapının oluşturulabilmesi için görev ve yetkilerin çerçevesinin iyi belirlenmesi, ilgili tüm kurum ve kuruluşların, özel sektör temsilcilerinin ve sivil toplum kuruluşlarının yer aldığı ortak bir platformun oluşturulması ve tüm paydaşların çıkarlarının temsil edildiği ortak bir yol haritasının ortaya konulması gerekmektedir.

Lojistik merkezlerin kurulmasına ilişkin görev dağılımındaki belirsizlik, bu konuda ilerleme kaydedilmesinin önündeki en büyük engellerden biridir. Yasal düzenlemeler incelendiğinde görülmektedir ki, konu itibarıyla birçok bakanlık çalışma alanına dahil olduğu için lojistik merkezlerin kurulması ve işletilmesi noktasında birden fazla bakanlık yetkili kılınmıştır. Konu ile ilgili kanuni metinlere baktığımızda lojistik merkezlerin kurulmasına ilişkin birçok kamu kurumuna görev verilmesi karar alma sürecinde tıkanmalara yol açmaktadır.

Örneğin, Ticaret Bakanlığı teşkilat yapısı ve görevlerine de yer verilen Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin (1 No'lu Kararname) 451 inci maddesinde "*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*" hükmü ile Türk Gümrük Teşkilatı'nın bu konudaki görevleri tanımlanmıştır.

Ülkemizde lojistik merkez tanımı konusunda fikir birliğinin sağlanamamış olması, yasal bir altyapının olmaması, lojistik sektörüne ilişkin yol gösterici bir strateji belgesinin oluşturulmaması dağınık uygulamalara yol açmakta ve ülke kaynaklarının etkin kullanılamamasına neden olmaktadır. Bu nedenle kamu kurumlarının lojistik merkezlere ilişkin rollerinin tanımlanacağı ve kurumlar arası koordinasyonun sağlanacağı yeni bir üst yapı oluşturulması gerekmektedir (Tanyaş, 2010: 1-10)

4.4.1.5. Süreç analizi ve standardizasyon çalışmaları

Operasyon yönetimi alanındaki en önemli problemlerden biri de darboğazlar (bottlenecks) olgusudur. Darboğazlar, hizmet sürecinin etkinliğini ve verimliliğini ciddi oranda sekteye uğratmaktadır. Bu nedenle, uluslararası lojistik firmaları çeşitli yollarla süreci iyileştirmeye ve tüm tedarik zincirinin toplam performansını artırmaya çalışmaktadır. Daha fazla insan kaynağı istihdam etmek veya daha fazla ekipman desteği sağlamak bu iyileştirmeye örnek olabilecektir.

Ülkelerin sınır noktaları da önemli bir darboğaz alanı olabilmektedir. Bu nedenle, tüm dünyada tedarik zincirleri içerisinde darboğaz olma olasılığı en yüksek noktalar, sınırdaki eşya ve yolcu trafiğinin yönetilmesinden sorumlu olan gümrük idareleridir.

Nitekim sevkiyat sürelerine bakıldığında, sınır kapılarında yaşanan bekleme sürelerinin yeni darboğazları da beraberinde getirdiği görülmektedir. Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından yapılan bir çalışma, uluslararası nakliye sırasında harcanan toplam sürenin neredeyse %40'ının gümrük kapılarındaki bekleme sürelerinden kaynaklandığını vurgulamıştır (International Road Transport Union, 2013). OECD'ye göre ise ithalat ve ihracatta eşyanın ekstra bir günlük beklemesi ticareti %4 oranında azaltmaktadır (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2013).

4.4.1.6. Gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ve kağıtsız beyanname dönemi

İhracat işlemlerinde bürokrasi en aza inmiş, belgesiz beyanname dönemi başlamıştır. Güvenilir ihracatçılar ihracat beyannamesine artık herhangi bir belge eklememektedir. Böylece hem ihracatçılar hem de lojistik firmaları işlemlerini artık beklemeden çok daha hızlı gerçekleştirebilmektedir.

Örneğin, “Doing Business 2015” raporunda bir ihracat işlemi için Türkiye’de harcanan toplam sürenin ortalama 13 gün olduğu gösterilmektedir. Oysa, Ticaret Bakanlığı verilerine göre, ihracat sırasında gümrük kontrol ve muayene işlemleri ortalama 2 gün sürmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2018). Diğer taraftan, ihracatçıların gümrük idaresi dışında gerçekleştirdiği işlemler daha fazla zaman almaktadır. Belgelerin hazırlanması 6 gün, yurt içi nakliye hizmetleri 2 gün ve liman ve terminal ulaşımı ise 3 gün sürmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı , 2018).

4.4.2. Teşkilatın lojistik mevzuatının güçlendirilmesine yönelik çalışmaları

Türk Gümrük Teşkilatı, modernizasyon ve altyapı çalışmalarının yanında uluslararası düzenlemeler çerçevesinde güvenilir ve hızlı ticaretin yaygınlaştırılması için mevzuatını sürekli güncelleştirmiştir. Zaten hem hukuki hem de operasyonel sürecin iyi bir şekilde işleyebilmesi için dinamik bir mevzuata ihtiyaç bulunmaktadır. Teşkilat tarafından son 20 yılda hayata sokulan bazı düzenlemelere aşağıda yer verilmiştir:

- Varies öncesi özet beyan (yeni özet beyan)
- Ortak transit ve yeni bilgisayarlı transit sistemi (NCTS)
- Yetkilendirilmiş yükümlü uygulaması
- İhracatta yerinde gümrükleme (kayıt yoluyla rejime giriş)
- İzinli gönderici
- Antrepoculuk ve lisanslı depoculuk faaliyetleri

Ülke gümrüklerinin hayata geçirdiği başlıca düzenlemelere aşağıda başlıklar halinde kısaca yer verilmiştir.

4.4.2.1. Özet beyan sistemi

2012 yılı başında elektronik özet beyan sistemi hayata geçirilmiştir. AB ülkelerinde olduğu gibi eşyaya ilişkin bilgiler artık eşya ülkemize varmadan çok önceden alınmaktadır. Bu gümrük idaresine daha sağlıklı bir risk analizi yapma olanağı vermektedir. Aynı zamanda gümrük bekleme sürelerini azaltan bu sistem sayesinde risk analizi sonucunda taşıdığı eşyayı

onaylatan lojistik firmaları, zamandan tasarruf etmektedir. Böylece eşyanın gümrük işlemleri gümrüklerde daha az maliyetle ve daha az zamanda tamamlanmaktadır.

4.4.2.2. Ortak transit uygulaması

Ülkemiz, AB ve EFTA ülkelerinde uygulanmakta olan ortak transit sisteminin bir halkası haline gelmiştir. Uluslararası ticaret firmaları, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS)'ni kullanarak, AB ve EFTA ülkelerine daha ucuz bir transit taşımacılık gerçekleştirebilmektedir. Bu sistem sayesinde taşımacılık, sektöre toplamda yıllık 67 milyon avro tasarruf sağlamıştır.

4.4.2.3. Daha az kontrol ve yetkilendirilmiş yükümlü statüsü

Mavi hat, özet beyan, kontrol ve muayene önceliği, ihracatta yerinde gümrükleme, kısmi teminat ve izinli gönderici gibi uygulamalar ile birlikte Türk Gümrük Teşkilatı'nda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (AEO) hayata geçmiştir. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ile güvenilir firmalara birtakım kolaylıklar tanınmaktadır. Bu ayrıcalıklı uygulama sayesinde bir yandan gümrüklerde eşya trafiği hızlanırken diğer yandan da güvenli tedarik zincirlerinin oluşmasına katkı sağlanmıştır.

4.4.2.4. Yerinde gümrükleme uygulaması

Türk gümrük teşkilatında birkaç yıl öncesinde yerinde gümrükleme uygulaması hayata geçmiştir. Uluslararası ticaret ve lojistik firmaları, gümrüklemeyi artık sadece gümrük kapılarında değil, kendi tesislerinde de yapabilmektedir. Yine güvenilir firmalara tanınan bu kolaylık ihracatın yanı sıra diğer tüm işlemlere de uyarlanacaktır. Bu uygulama sayesinde ortalama sevkiyat maliyetleri %17 oranında azalmıştır. Sektöre yıllık yaklaşık 500 milyon dolar tasarruf avantajı sağlanmıştır (Altunyaldız, 2013).

4.4.2.5. Antrepoculuk ve lisanslı depoculuk faaliyetleri

Üretim faaliyeti bakımından tedarik zincirinin bütün aşamalarını içeren lojistik terimi depolama özelinde antrepo ve ambalajlama gibi kavramları da kapsamaktadır. Sektöre yönelik depolama, geçici depolama, soğuk depolama, antrepo ve elleçleme hizmetlerinin

yeterli olmayışı ve noksansız bir yapı arz etmeyişi eşyanın nihai tüketiciye güvenli, kusursuz ve ekonomik açıdan cazip olarak ulaştırılmasının önünde ciddi bir engeldir. İşte bu nedenle, antrepo ve lisanslı depoculuk ile soğuk zincir alt yapısının güçlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Gümrük teşkilatı bu amaçla eşyanın ilgili rejime kayıt yolu ile antrepo ve depolarda bekletilmesini kolaylaştırmıştır. Antrepo rejimi konusunda yapılan düzenlemeler ile eşyanın ithalatı gerçekleşmeden, işlemlerinin doğrudan firmaların kendi depolarında yapılması sağlanmıştır. Bu sayede eşyanın gümrüklü alanda kontrol ve muayene işlemi için hazır tutulması, geçici depolama alanına boşaltılması ve araca yüklenmesi gibi işlemlerden kaynaklanan maliyet ve zaman kayıpları ortadan kalkmıştır.

Lisanslı depoculuk, ülkemizde tarım ürünleri ticaretinde olduğu kadar lojistik sektöründe de yeni bir çığır açacak ve sektörde yıllardan beri yaşanan pek çok sorunu ortadan kaldıracak bir projedir. Bu sistemle ürün senedi kavramı getirilmektedir. Lisanslı depo işletmelerince ürünlerin mülkiyetini temsil eden bu senetler çıkarılarak, ürünlerin ticareti bu ürün senetleri vasıtasıyla ürün ihtisas borsalarında gerçekleştirilecektir. Tarıma dayalı ticaret ve lojistik sektöründeki işletmeler; depo inşa etme maliyetinden kurtulacaktır.



5. ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNDE GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜNÜN BELİRLENMESİNE YÖNELİK BİR ALAN ÇALIŞMASI

Çalışmanın ilk bölümlerinde kavramlara yer verilerek kuramsal çerçevenin oluşturulması amaçlanmıştır. Son bölümde ise çalışmanın amacı, önemi, modeli, varsayımları, hipotezleri, sınırlılıkları ve araştırma bulguları ele alınmıştır.

5.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu çalışmanın temel amacı, uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrük idarelerinin rolünü ve gümrük işlemlerinin lojistik sektörü açısından önemini vurgulamaktır. Aynı zamanda çalışma teorik olarak; uluslararası lojistik sektörünün gümrük idarelerinin performansını nasıl algıladığını ölçmeyi hedeflemektedir. Çalışmanın yan amacı ise, gümrük işlemleri ve lojistik faaliyetleri arasındaki ilişkinin incelenmesidir.

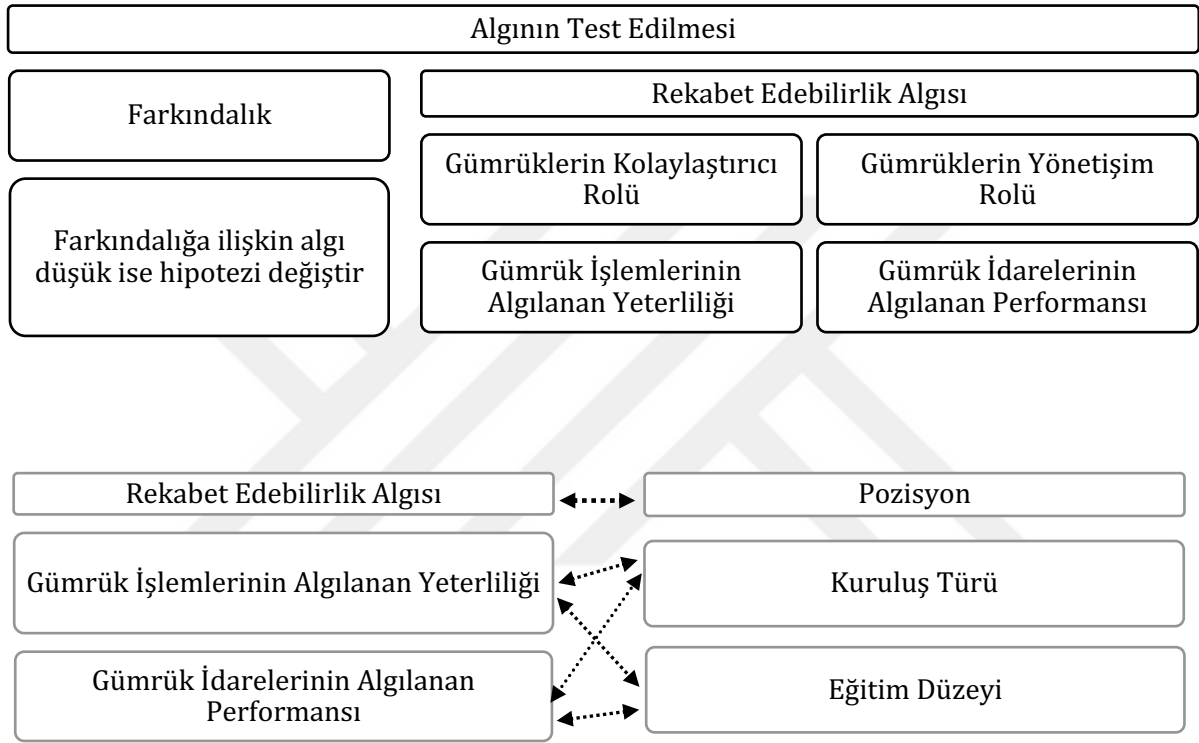
Çalışma özellikle Türk Gümrük Teşkilatının uygulamaya koyduğu gümrük işlemlerinin lojistik sektörü tarafından yeterli görünüp görünmediğini incelemektedir. Katılımcıların sektör bilinci ve gümrük işlemleri konusundaki farkındalığını ölçen araştırma, sektörün rekabet edebilirlik konusunda algısını da incelemektedir. Başka bir ifadeyle araştırmanın amacı; rekabetin yaşandığı lojistik sektörde gümrük uygulamalarının ve gümrük idarelerinin rolünü ortaya koymaktır.

Bu araştırma bir yandan lojistik temsilcilerinin mevcut tabloyu ve iş akışlarını analiz etmesi anlamına gelirken bir yandan da iyileştirme ve standardizasyon çalışmalarında gümrük idarelerinin rollerinin değerlendirilmesi için kaynak teşkil edecektir.

5.2. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Çalışmanın teorik bölümünde verilen bilgiler doğrultusunda uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrük idarelerinin rolünün belirlenmesine yönelik yapılan araştırma için araştırmanın amacına bağlı olarak oluşturulan model Şekil 5.1’de gösterilmiştir. Modelde, “uluslararası lojistik sektörünün rekabet edebilirlik algısı” ile “gümrük teşkilatının rolleri”

arasındaki ilişki kurgulanmıştır. Aynı zamanda, rekabet edebilirlik algısı ile “gümrük idarelerinin performans algısı” ve “gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı” arasındaki ilişki de kurgulanan diğer ilişkilerdir. Personelin pozisyonuna göre sektörün gümrük, lojistik ve rekabet edebilirlik konusunda sahip olduğu algıların ve yine kuruluş türü ve eğitim düzeyine göre performans ve yeterliliğe yönelik sektör düşüncelerinin farklılık gösterip göstermediği çalışma kapsamında değerlendirilecek konulardandır.



Şekil 5.1: Araştırmanın modeli

Araştırmanın hipotezleri ise aşağıda yer almaktadır:

Hipotez 1

H1: Sektörün rekabet edebilirliğine yönelik düşünceler ile gümrük idarelerinin üstlendiği rollere yönelik düşünceler arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.

Hipotez 2

H1: Uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük idarelerinin algılanan yeterliliği arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır.

Hipotez 3

H1: Uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük işlemlerinin algılanan yeterliliği arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır.

Hipotez 4

H1: Gümrük idarelerinin performansı ve işlemlerin yeterliliğine yönelik sektörün düşünceleri kuruluş türüne göre farklılık göstermektedir.

Hipotez 5

H1: Gümrük idarelerinin performansı ve işlemlerin yeterliliğine yönelik sektörün düşünceleri personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermektedir.

Hipotez 6

H1: Sektör temsilcilerinin gümrük, lojistik ve rekabet edebilirlik konularındaki algıları personelin pozisyonuna göre farklılık göstermektedir.

5.3. Kuramsal Çerçeve

Lojistik sektöründe hizmet verenlerin kamu kurumlarından koordineli bir çalışma beklmeleri normaldir. Oysa işlemlerin süreleri, gümrük hizmetlerinde değişken standartlar, altyapı ve elektronik sistemler standardizasyonun sağlanmasına henüz tam olarak elverişli değildir. Yükleme ve boşaltma, teminat, transit işlemleri, antrepo rejimi uygulamaları, gümrük kontrolleri ile liman ve sahalara giriş çıkış işlemleri gibi sorunlu alanların çözümüne yönelik gümrük idaresince yapılan çalışmaların bilinmesi, gümrük işlemlerinin de bir lojistik süreç olarak öneminin farkında olunması ve bu sürecin en doğru şekilde yürütülmesi ve yönetilmesi gereklidir.

Konu hakkında günümüze değin yapılan üç adet lisansüstü düzeyde çalışma bulunmaktadır. Gümrük uygulamalarının lojistik maliyetler üzerine etkisini araştıran Ahmet Baysal (2007) çalışmasını tezsiz yüksek lisans projesi olarak sunmuştur. Transit işlemleri ile uğraşan İzmir'deki bir lojistik firmasını inceleyen araştırmacı örnek uygulama yoluyla gümrük uygulamalarının toplam maliyetini hesaplamıştır. Yazara göre, gelecekte gümrük uygulamaları lojistik maliyetler açısından en önemli maliyet unsur olacaktır (Baysal, 2007: 47-49). Gümrük işlemlerinin lojistik maliyetlere etkisini inceleyen bir diğer çalışma ise M.

Asım Subaşı (2009) tarafından hazırlanmıştır. Gümrük işlemlerinin lojistik maliyetlere etkisinin incelendiği bu yüksek lisans tez çalışmasında gümrük işlemlerinin işletmelerin karına ne derece etki ettiği incelenmeye çalışılmıştır. Subaşıya göre (2009) *büyük çaplı gümrük işlemleri gerçekleştiren, kurumsallaşmış firmaların aynı zamanda gümrükleme hizmeti veren lojistik firmalarıyla çalışmasının gümrük uygulamalarının lojistik maliyetler üzerine olan etkisini azaltabilir.*” Uluslararası ticaret kapsamında lojistik şirketlerinin gümrük faaliyetlerini Kapıkule örneğinde inceleyen en güncel araştırma ise 2012 yılında Berk Küçükaltan tarafından hazırlanmıştır. Küçükaltan çalışmasında lojistik ve tedarik zinciri kavramları ile temel lojistik faaliyetlerinin tanımına yer vererek, gümrük işlemlerine ilişkin gözlemlerini Kapıkule Gümrük Kapısı’nda gerçekleştirilen saha araştırması ile kaleme almıştır (Küçükaltan, 2012).

Ulusal lojistik faaliyetlerinde dış ticaretin rolünü değerlendiren Tunç ve Kaya (2016) tarafında hazırlanan bir bilimsel makale ise bu araştırmaya en yakın bir diğer çalışmadır. Söz konusu çalışmada Türkiye'nin uluslararası ticaretinin gelişmesiyle lojistik faaliyetlerinde kaydedilen performans artışı ve sektörün artan rekabet gücü analiz edilmiştir. Araştırmada uluslararası lojistik "nakliye verileri" ile temsil edilirken, uluslararası ticaret ise temel gümrük işlemleri olan "ihracat ve ithalat verileri" ile temsil edilmiştir. Depolama faaliyetlerinin temsil edilmediği araştırmada uluslararası lojistik ve uluslararası ticaret ilişkisi nedensellik boyutuyla incelenmiştir. Çalışma neticesinde elde edilen sonuçlara göre; ülke ekonomisi dikkate alındığında uluslararası lojistik ile uluslararası ticaret arasında iki taraflı nedensellik ilişkisi bulunmaktadır. Bununla birlikte, bir nedensellik ilişkisine de ihracat ile nakliye gelirleri arasında rastlanmıştır (Tunç ve Kaya, 2016).

Uluslararası lojistik ve gümrük işlemlerine ilişkin yapılan çalışmalar gümrüklerin uluslararası ticareti etkilediğini, güvenilir sınırların tedarik zinciri için önemli olduğunu ve yatırımcıların lojistik faaliyetler için potansiyel gümrük maliyetlerini hesaba kattığını kabul etmektedir. 1992 yılında bu kapsamda yapılan bir çalışmada dört ülke seçilerek, bu ülkelerdeki gelişmeler karşılaştırılmıştır. Çalışma gümrüklerde yapılan stratejik iyileştirmelerin, daha verimli lojistik hizmetleri beraberinde getirdiğini ortaya çıkarmıştır (Heaver, 1992).

Heaver’ın 1992 yılında yapmış olduğu çalışmaya en yakın çalışma 2007 yılında Arvis ve arkadaşları tarafından çok daha kapsamlı bir şekilde 160’in üzerinde ülke karşılaştırılarak

yapılmıştır. Ülkelerin lojistik performanslarının değerlendirildiği çalışma uluslararası ticaret ve lojistik faaliyetlerinin önemini anlatabilmek için Dünya Bankası tarafından desteklenmiştir. Arvis ve arkadaşları sınır ötesi gümrük idareleri ve sınır kapılarında yaşanan gecikmelerin ulusal lojistik maliyetler üzerindeki etkisini çalışma konusu olarak ele almıştır. Lojistik Performans Endeksi (LPE) ilk defa 2007 yılında oluşturulmuştur. Daha sonra iki yıl ara ile 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında güncellenmiştir. Sektör uzmanlarının görüşlerine dayanan çalışmada ülkeler her bir performans için birden beşe kadar değerlendirilmektedir (Bayat ve Özdemir, 2016).

Tedarik zincirinin de bir parçası olarak uluslararası lojistik faaliyetler ve rekabet koşulları, devlet ve sivil toplum kuruluşlarının politika üretmesine katkı sağlamaktadır. Böylesi bir ticaret ortamı elbette mevzuatın güncellenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Ulaştırma, nakliye ve depolama olanakları gelişmiş olan, gümrük işlemleri önceden tahmin edilebilen ülkeler için tam zamanında teslimattan ve tedarik zinciri güvenliğinden de bahsedebilmek mümkün olacaktır (Arvis ve diğerleri, 2018). Gelişen uluslararası lojistik ve tedarik sektörü beraberinde üretimi, tüketimi ve ticareti de geliştirecektir. Bu sayede ekonomi de olumlu etkilenecek, altyapı modernleşecek ve yabancı yatırımlarının da önü açılacaktır (Banister ve Berechman, 2001:216-218).

Firmalar için rekabet, büyüme ve değer açısından tedarik zinciri son derece önemlidir. Buna rağmen, ülkelerin gümrük kapılarında yaşanan gecikmeler, emniyet ve güvenliğe ilişkin sorunlar ve modernizasyon konusunda geç kalan adımlar uluslararası lojistik faaliyetlerini zora sokmaktadır. Bu problemler firmaların aleyhine sonuçlanmakta, yabancı yatırımların önüne geçmekte, rekabet koşullarını, yeni iş fırsatlarını ve dolayısıyla ekonomik büyümeyi olumsuz etkilemektedir (New Policy Institute ve Arizona State University, 2012)

Lojistik altyapısı ve kaydedilen gelişmeler zaman zaman ulaştırma ve gümrük altyapısı üzerinden değerlendirilmektedir. Zira bu altyapının uluslararası ticaret ve ekonomik büyüme ile doğrudan ilişkisi vardır. Uluslararası lojistik faaliyetlerinin daha kısa sürede gerçekleşmesi, firmaların uzak veya yakın pazarlara ulaşması bu altyapının gelişmiş olmasına bağlıdır. Keza, Güney Afrika'da ekonomik büyüme ve ulaştırma altyapısı arasındaki ilişkiyi inceleyen araştırmacılar bu iki iktisadi enstrüman arasında müspet bir ilişki tespit etmişlerdir (Fedderke ve Garlick, 2008) İspanya'da gerçekleşen benzer bir çalışma da tedarik zinciri daha akışkan olan bölgelerde uluslararası lojistik ve ihracatın daha

elverişli olduğunu ortaya çıkarmıştır (Bensassi ve diğerleri, 2015). Yine de lojistik faaliyetler arasında yer alan özellikle depolama ve bilişim altyapısının hesaba katılmadığı çalışmaların yetersiz kalacağı dikkatlerden kaçmamalıdır.

Korelasyon ve neden-sonuç ilişkisine yönelik bir diğer çalışma ise ekonomik büyümenin nedenlerinden birinin lojistik altyapısındaki iyileşme olduğu sonucuna varmıştır (Liu, Wan ve Wang, 2006: 39) İktisadi büyüme ile lojistik yatırımlar arasında pozitif ilişkiyi tespit eden pek çok çalışmadan söz etmek mümkündür. Bazı çalışmalar GSMH ile uluslararası lojistik faaliyetler arasındaki bağı inceleyebilmek için iktisadi metotlar geliştirmiştir (Chu, 2012: 88; Hooi Lean, Huang ve Hong, 2014: 103). Örneğin, Asya ekonomilerinde lojistik altyapısına yönelik yatırımlar ile iktisadi büyüme arasında deneye dayalı bulgular elde eden çalışmalara rastlanmaktadır (Hooi Lean, Huang ve Hong, 2014; Démurger, 2001). Yine uluslararası lojistik altyapısı ile üretim altyapısı arasındaki ilişkiyi inceleyen bir çalışmada oluşturulan bir büyüme modeli, ulaştırma altyapısının GSMH üzerinde azımsanamayacak kadar büyük katkısı olduğunu ortaya çıkarmıştır (Esfahani ve Ramírez, 2003; D'Aleo ve Sergi, 2017).

Literatürde var olan bu benzeri araştırmalar bir açıdan yeterli olmakla birlikte, bu çalışmalar gümrük idarelerinin ve gümrük işlemlerinin uluslararası lojistik faaliyetlerini ne kadar etkilediği konusunda yetersiz kalmaktadır. Örneğin, yakın dönemde gerçekleşen bir başka çalışma Türkiye örneğinde lojistik performans ile uluslararası ticaret arasındaki ilişkiyi senaryolaştırırken lojistik performans ile gümrük işlemleri arasındaki ilişkiyi yeterince değerlendirememiştir. Kabak, Ekici ve Ülengin tarafından yapılan araştırmaya göre (2016), uluslararası ticaretin bir ülke lehine gelişmesi için gümrükleme başta olmak üzere lojistik faaliyetlerin tamamının geliştirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu çalışmada, ekonomik büyüme ile nakliye ve uluslararası lojistik faaliyetlerinin etkileşim içinde olduğunu kanıtlayan araştırmaların bulunduğu ifade edilmiştir (Uylukçu, 2018).

Aslına bakılacak olursa gümrük işlem süreleri, uluslararası lojistik faaliyetleri için ihtiyaç duyulan süreyi göstermektedir. Önceki bölümlerde detaylı bir şekilde ele alınan lojistik performans endekslerinin yayınlandığı raporlar incelendiğinde (Arvis ve diğerleri, 2018) bunun varsayımdan öte olağan bir durum olduğu ortaya çıkacaktır. Fiziki muayeneler hızlandırılıp risk analizine dayalı gümrük işlemlerine ağırlık verildiğinde gümrük

kapılarında meydana gelen bekleme ve bürokratik bazı işlemler de azalacağından ülkelerin lojistik performansı artacaktır.

Ancak, gümrük işlemleri sınır kapılarındaki gecikmenin tek sebebi olarak görülmemelidir. Zira sınır yönetimi pek çok idarenin bir arada veya ayrı ayrı gerçekleştirdiği faaliyetler bütünü olup gümrük kapılarında "gümrük işlemleri" dışında diğer sınır geçiş işlemleri de yürütülmektedir. Gümrük teşkilatları dışında diğer sınır idarelerinin gerçekleştirdiği bürokratik faaliyetler de sınırlarda koordinasyon eksikliğini göstermekte ve uluslararası lojistik firmaları için yük oluşturmaktadır. Bu alanda sistemsel bir koordinasyon anlayışını benimseyen bir sınır yönetimi reformuna başta lojistik firmaları olmak üzere tüm ticaret sektörü ihtiyaç duymaktadır.

Literatür taraması neticesinde ulaşılan bazı araştırmaların değişken gümrük işlem sürelerini irdelediği gözlemlenmiştir. Bu çalışmalara göre, lojistik faaliyetler sonucunda ortaya çıkan maliyet artışları ile bekleme müddetleri arasında bir ilişki bulunmaktadır. Örneğin, 2004 yılında yapılan bir çalışma gümrük kapılarında bekleme tahmin edilenden uzun sürdüğünü ve bu nedenle maliyetlerin arttığını göstermiştir. Bu çalışmaya göre gümrüklerde yaşanan gecikmelerin birincil sebebi kurum politikaları ve insan kaynağı ile ilgilidir. Çalışmaya göre gecikmelerin, dolayısıyla artan maliyetlerin altyapı ile ilgili olmadığı tespit edilmiştir. Araştırma, kapsayıcı bir sınır yönetimi stratejisi uygulandığı takdirde sağlanabilecek tasarruflar hakkında fikir vermektedir (Taylor, Robideaux ve Jackson, 2004).

Hazırlanan başka bir çalışmaya göre tedarik zincirinde eşyanın hareketini etkileyen birçok faktörden bir tanesi de gümrük iş ve işlemleridir (Avetisyan ve diğerleri, 2015). Amerika Birleşik Devletleri'nin kara sınır kapıları için yapılan bir çalışmaya göre gümrük kapılarında istihdam edilen her bir yeni personelin uluslararası ticareti etkilediği gözlemlenmiştir (Avetisyan ve diğerleri, 2015). Çalışmada bir lojistik modeline yer verilmiş, maliyet girdileri tahmin edildikten sonra gümrük vergilerinin minimize edildiği bir ortam kurgulanmıştır. Çalışmaya göre bekleme süreleri arttıkça taşıma maliyetleri artmakta, personel artışı veya diğer sebeplerle eşya için gerekli olan gümrük muayene süreleri kısaldıkça maliyetler düşmektedir.

2016 yılında hazırlanan bir başka çalışmada, gümrük kapıları ve uluslararası ticaret altyapısının modernize edilmesi ve bu kapsamda uluslararası lojistik faaliyetlerinin

kurgulanabilmesi için bir simülasyona yer verilmiştir (Opasanon ve Kitthamkesorn, 2016). Bu çalışmada araştırma sorumluları, koordine sınır yönetiminin rolünü ve önemini vurgulamıştır. Araştırmanın bir diğer amacı, sektörün rolünün ve gümrük işlemlerinin öneminin belirlenmesidir.

Tümevarımsal bir bakış açısı gerektirdiği için, konu ile ilgili materyaller incelenmiş, daha önce yazılmış alan notları, sektör raporları ve akademik literatür taranmış, konu ile ilgili mevzuat altyapısı incelenmiş ve nitel olarak sektörün Türkiye ve dünyadaki durumu analiz edilmiştir. Bunun yanında, nitel araştırma metodunun yanı sıra, araştırma için ihtiyaç duyulan verilerin toplanması, gümrük idarelerinin sektör açısından rolünün belirlenmesi, algının ölçülebilmesi ve sonuçların değerlendirilmesi amacıyla nicel veri toplama enstrümanlarından anket tekniği kullanılarak 57 soruluk kapsamlı bir anket oluşturulmuştur.

Lojistik performans ölçümüne ait en kapsamlı çalışma Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilen "Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators" isimli çalışmadır. Çalışmada ülkelerin ulusal ve uluslararası düzeyde performansları ölçülmektedir. Performans ölçümü ise ülkelerin altyapılarının "puanlama esasına dayalı olarak" değerlendirilmesi sonucunda oluşmaktadır (Bayat ve Özdemir, 2016). Dünya Bankasının çalışması haricinde, Agility şirketinin yayımladığı ve 45 ülkeyi cazibe faktörleri açısından değerlendiren "Emerging Markets Logistics Index" çalışması bulunmaktadır. Araştırmada gelişmekte olan ülkelerin lojistik performanslarının değerlendirilmesine yönelik bir indeks ortaya koyulmuştur (Agility, 2018). Çalışmada özellikle istatistik tekniklerle alt indekslere ait endeks değerleri kullanılarak toplam endeks değeri bulunmaktadır (Bayat ve Özdemir, 2016). Ekonomi ve Dış Politikalar Araştırma Merkezi tarafından 2009 yılında yapılan bir çalışma ile Türkiye'de illerin görece rekabet güçlerini ortaya çıkarmak amacıyla bir endeks yayınlamıştır. Bu endeks rekabet gücüne de atıf yapabilecek farklı bileşenlerden de oluşmaktadır (Bayat ve Özdemir, 2016). Devlet Planlama Teşkilatı tarafından en son 2004 yılında yayımlanan İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması'dır. 872 ilçenin göreceli gelişmişlik kademeleri 32 değişken kullanılarak TBA yöntemiyle elde edilen sonuçlara göre belirlenmiştir (Bayat ve Özdemir, 2016). Gergin ve Baki tarafından (2015) yapılan bir çalışmada ise sektörün değerlendirmeleri sonucunda lojistik performans kriterleri belirlenmiştir. Kriterlerin Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) Yöntemiyle ağırlıklandırılmıştır. Daha sonra TOPSIS Yöntemi ile Türkiye'nin yedi bölgesinin lojistik performansları

sıralanmıştır. Çemberci ve arkadaşları ise (2015) yaptıkları bir çalışmada Lojistik Performans Endeksi (LPI) ile Küresel Rekabetçilik Endeksi (GCI)'nin ılımlı etkisini regresyon yöntemi ile hiyerarşik olarak ölçmüşlerdir.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, daha önce bu çalışmaya yakın çalışmalar yapılmış olsa da lojistik süreçlerde gümrük idarelerinin rolünün belirlenmesi, gümrük işlemlerinin yeterliliğine ilişkin algının ölçülmesi ve yine gümrük idarelerinin performanslarına dair algının ölçülmesi konusunda daha önce benzer bir çalışma kaydedilmemiştir.

5.4. Varsayımlar

Lojistik faaliyetleri ve gümrük uygulamalarının ülkeler arasında zaman zaman farklılıklar göstermesi nedeniyle, bu araştırmada yapılan açıklamaların büyük bölümünde Türkiye'deki anlayış ve uygulamalar esas alınmıştır. Örneğin, kırılğan ekonomiye sahip ülkelerin lojistik altyapısı ile Türkiye'nin lojistik altyapısı bir olarak değerlendirilemeyecektir. Yine bazı ülkelerde bilişim altyapısı gelişemediğinden bankacılık ve sigorta işlemleri de mesafe kaydedememiştir. Aynı şekilde, dört tarafı denizlerle çevrili Avusturalya devletinin gümrük iş ve işlemleri ile dört tarafı kara sınırları ile çevrili, küresel tedarik zincirleriyle bağlantı kurmakta zorlanan Afganistan veya Türkmenistan'ın gümrük prosedürleri birbiri ile örtüşmemektedir.

Bu nedenle, uluslararası lojistik faaliyetlerine ilişkin olarak, bu araştırmada yapılan açıklamalar Türkiye'deki anlayış ve uygulamaları esas almaktadır. Yine, ülkemiz gümrük idarelerinin işlem süre ve süreçleri bazı durumlarda aynı sayılmıştır.

5.5. Kapsam ve Sınırlılıklar

Araştırmanın temel sınırlılığı, çalışmaya sadece belli lojistik firmaları ile belirli gümrük idare ve işlemlerinin dahil edilebilmiş olmasıdır. Çalışma süresince, üst düzey kadrolara ulaşım zorluğu ve gümrük kapılarının çok çeşitli coğrafyalara kurulmuş olması ve firmaların bu oranda dağılmış olması nedeniyle veri toplanmasını kısıtlayan unsurlarla karşılaşmıştır. Zaman kısıtı, yalnızca konunun uzmanları ile iletişime geçilmesi, kişisel verilerin gizliliği konusunda ankete katılanların ikna edilmesi diğer zorlayıcı hususlar olmuştur. Yapılan

ankette kişisel verilerin gizli tutulması amacıyla bu tür bilgilere yer verilmemiştir. Verilerin doğru ve gerçekçi olması için zamanlama göz önünde bulundurulmuştur.

5.6. Evren ve Örneklem

Türkiye’de küresel pazara yönelik lojistik faaliyeti gerçekleştiren firma sayısı 1.000’den fazladır. Aynı zamanda araştırmanın evrenini teşkil edecek bu sayıya Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Deniz Ticaret Odası (DTO), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Lojistik Derneği (LODER), İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği (İGMD), Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD), Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDA), Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmeciliği ile Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmeleri Derneği (KARİD), Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) ve Türk Armatörler Birliği (TAB) gibi dernek ve sivil toplum kuruluşları dahil edilmektedir.

Ülkemizde maalesef işletme sayılarına yönelik bütüncül bir veri tabanı bulunmamaktadır. Yine de uluslararası lojistik faaliyetleri gerçekleştiren firmalara yukarıda sayılan dernek ve kuruluşların üye kayıtlarından ulaşmak mümkündür. Örneğin, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)’nin kayıtlarına göre 2018 yılı Nisan ayı itibariyle uluslararası nakliye hizmetleri ile uğraşan 994 firma bulunmaktadır. Diğer taraftan, UTİKAD’ın verilerine göre Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmeti ile uğraşan 457 firma bulunmaktadır. UTİKAD üyesi firmaların ekseriyetle UND üyesi de olduğu anlaşılmaktadır. Buradaki ayırım, "uluslararası lojistik" hizmetinin "sadece nakliye" hizmeti olarak değerlendirilmemesidir. Kısaca, UTİKAD üyesi 457 firma aynı zamanda araştırmanın örneklemini oluşturmaya en yakın sayı olarak gözükmektedir.

Araştırmada evreni eksiksiz incelemek hem zaman hem de maddi koşullar bakımından olanaksızdır. Aynı zamanda, taşımacılık dışında diğer lojistik faaliyetlere yer vermeyen, ulusal sınırların içinde kalarak gümrük idareleri ile hizmet ilişkisi yaşamayan firmalardan gelecek olan verilerin incelenmesi hem zaman hem de emek kaybına yol açacaktır. Benzer bir şekilde, insan kaynaklarının geniş ve karmaşık olması, verileri sağlayacak personelin yetki problemi nedeniyle başta Türk Gümrük İdaresi olmak üzere gümrüklü sahada hizmet arz eden kamu idareleri evren dışında tutulmuştur.

Yukarıda yazılan nedenlerden dolayı araştırmanın örneklemini, yalnızca araştırma ile ilgili bilgi ve tecrübeye sahip UTİKAD üyesi firmalar (aynı zamanda çoğunlukla UND üyesi oldukları için) ile sektöre hizmet veren 16 dernek ve sivil toplum kuruluşu oluşturmuştur. Bu nedenle, ankette tam sayılı örnekleme yer verilmiştir.

5.7. Veri Toplama Tekniği

Araştırmada yararlanılan verilerin toplanmasında; akademik veri tabanlarından, kütüphanelerden, bilimsel yayın tarama sitelerinden, hazırlanan rapor ve belgelerden, resmi web sitelerinden, medya ve web sitelerinin arşivlerinden elde edilen birincil ve ikincil kaynaklardan istifade edilmiştir.

Ayrıca birincil verilerin elde edilmesinde anket tekniği kullanılmıştır. Bahsi geçen veri toplama tekniğinin seçilmesinin temel amacı ise araştırma metoduna uygun olmasıdır. Anket formu, araştırma metoduna uygun şekilde hazırlanmıştır. Ana kitle lojistik firmaları iken, örnek kitlenin seçilmesinde gümrük işlemleri ile bağlantılı lojistik faaliyetlerinin "uluslararası boyutu" dikkate alınmıştır.

Çalışma süresince başta Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Deniz Ticaret Odası (DTO), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Lojistik Derneği (LODER), İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği (İGMD), Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDA) ve Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) olmak üzere çeşitli sivil toplum kuruluşu ve firmanın yetkilileri ile yüz yüze ve telefonda görüşmeler gerçekleştirilmiştir. UND'nin daha önceki yıllarda araştırma konusunda hazırlamış olduğu bilgi ve belgelerden istifade edilmiştir. Dernek ve firma yöneticileriyle anket soruları kapsamında istişarelerde bulunulmuştur.

Sivil toplum kuruluşları ile Türk Gümrük Teşkilatının uzman ve idareci kadrosuyla gerek araştırma konusu gerekse anket soruları üzerinde görüş alışverişinde bulunulmuştur.

Yapılan çalışmalardan ve istatistiklerden elde edilen bilgilerin de değerlendirildiği çalışmada, veriler özellikle birebir görüşme veya e-posta iletişim yöntemi ile elde edilmiştir. Araştırmada geleneksel yöntemlerle birlikte, anketlerin uzaktan doldurulabilmesi amacıyla

"online form tekniği (online survey tool)" kullanılmıştır. E-posta, telefon ve yüz yüze görüşme seçeneği dışında "Linkedin" gibi iş camiası için hazırlanan sosyal medya kanalları uzerinden "mesajlaşma" seçeneği de tercih edilmiştir.

5.8. Verilerin Analizi

Anket için yaklaşık 500 firma ve derneğin temsilcisi ile iletişime geçilmiş, 131 temsilciden geri dönüş alınmıştır. Bu anketlerin 5 tanesi geçersiz (boş), 126 tanesi geçerli sayılmıştır.

Araştırma kantitatif bir çalışma olmuştur. Çalışma verileri değerlendirilirken betimleyici istatistiksel yöntemler kullanılmıştır. Veriler SPSS bilgisayar paket programının 24'nc sürümü ile analiz edilmiştir. Verilerin yorumlanabilmesi için frekans ve açımlayıcı faktör analizleri, Cronbach's Alfa ile KMO ve Bartlett testi, regresyon ve korelasyona ilişkin testler, tek örneklem testi, t testi ve ANOVA testi kullanılmıştır.

Araştırmada "Açımlayıcı Faktör Analizi" leklerin yapı geçerliğinin belirlenmesinde, Cronbach's Alfa katsayısı güvenirlik düzeyinin belirlenmesinde hesaba dahil edilmiştir. Araştırmada belirlenen faktörler için faktör analizleri gerçekleştirilmiş, akabinde ölçek puanları hesaplanmıştır, basıklık ve arpıklık katsayıları incelenmiştir. Buradaki amaç puanların normal dağılıma uygunluğunun belirlenmesidir. Basıklık ve arpıklık katsayıları ölçeklerden elde edilmiştir ve bu katsayıların "+3" değerleri ile "-3" değerleri arasında oluşması normal dağılım için yeterli olarak değerlendirilmektedir (Groeneveld ve Meeden, 1984; Moors, 1986; Hopkins ve Weeks, 1990; DeCarlo, 1997).

Buna göre ölçek puanlarının 3 puanından anlamlı farklılık gösterme durumu tek örneklem t testi ile analiz edilirken puanların demografik özelliklere göre farklılık gösterme durumunun analiz edilmesi için "t testi" ve "ANOVA testi" kullanılmıştır. T testi, 2 gruplu demografik değerşkenlerin analizinde kullanılırken ANOVA testi k ($k > 2$) gruplu değerşkenlerin analizinde kullanılmıştır. Ölçek puanlarının ilişkisi ise "pearson korelasyon testi" ile belirlenmiştir.

Araştırmada kullanılan ölçeklerin yapı geçerliğini belirlemek için açımlayıcı faktör analizi yapılmıştır. Her bir ölçeğin faktör analizine uygun olup olmadığını anlamak amacıyla KMO ve Bartlett testi yapılmıştır. Örneklem büyüklüğünü test etmek için KMO katsayısı hesaplanırken, Bartlett testiyle normal dağılım koşulu incelenmektedir. Bu kapsamda,

Bartlett küresellik testi sonucunun istatistiksel olarak anlamlı ve KMO testi ölçüm sonucunun ise 0,50 ve daha üstü olması gerekmektedir (Jeong, 2005). Faktör analizi işlemi yapılırken, ölçek maddelerinin ölçekten çıkarılması ya da faktörlere atanması işlemlerinde faktör yükü değerlerine bakılmıştır.

Hipotezlerin test edilmesinde %99 güven aralığında Tek Örneklem T Testi (One-Sample T Test) kullanılmıştır (Ural ve Kılıç, 2005:170).

5.9. Ölçek Analizi

Kullanılan anket formu temel olarak beş bölümden oluşmaktadır. Ölçek isimlerine Çizelge 5.1'de yer verilmiştir.

Birinci bölümde araştırmaya katılanlar ile temsil ettikleri kuruluşların demografik özellikleri (çalıştığı kuruluş, katılımcının eğitim durumu, katılımcının pozisyonu, kuruluşun faaliyette bulunduğu süre, faaliyet alanı ve faaliyet bölgesi) belirlemeye yönelik altı soru bulunmaktadır. Bu bölüm soruları belirlenirken araştırmanın konusu değişkenler ile demografik değişkenler arasındaki ilişki tespit edilmeye çalışılmış, diğer ölçekler ile birlikte Avetisyen ve arkadaşları (2018) tarafından geliştirilen lojistik performans endeksinin dokuz soruluk demografik özelliklere ilişkin iki sorusundan faydalanılmıştır. Anket soruları hazırlanırken toplantı tutanakları ile sektör raporları dikkate alınmıştır.

İkinci bölümde sektör temsilcilerinin gümrük ve lojistik konularında yeterli bilgi ve farkındalığa sahip olup olmadıkları ölçülmektedir. Aynı zamanda rekabet edebilirliğe yönelik sektörün algısı ölçülmeye çalışılmıştır. Anket soruları hazırlanırken toplantı tutanakları, uzman görüşleri ile sektör raporları dikkate alınmıştır. Sektör bilinci ve rekabet algısına ilişkin toplam on bir soru bulunmaktadır. 5'li Likert şeklinde geliştirilen ölçekte 1 hiç katılmıyorum, 5 tamamen katılıyorum anlamını taşımaktadır.

Üçüncü bölümde uluslararası lojistik faaliyetlerinde gümrük idarelerinin rolünün belirlenmesine yönelik on yedi soru yer almaktadır. Ölçeğin iki sorusu için Bajrami ve Sharku (2010) tarafından Arnavutluk'taki gümrük performansını analiz etmek için hazırlanan üç soruluk bir ankettten faydalanılmıştır. Ayrıca sorular hazırlanırken toplantı tutanakları, uzman görüşleri ile sektör raporları dikkate alınmıştır. Diğer sorular için

literatürden yararlanılmıştır. 5'li Likert şeklinde geliştirilen ölçekte 1 hiç katılmıyorum, 5 tamamen katılıyorum anlamını taşımaktadır.

Dördüncü bölümde gümrük idarelerinin algılanan performansı ölçülmeye çalışılmıştır. Bir başka deyişle sektörün idarelerin performansı konusunda algısı ölçülmüştür. Ayrıca sorular hazırlanırken literatür, toplantı tutanakları, uzman görüşleri ile sektör raporları dikkate alınmıştır. 5'li Likert şeklinde geliştirilen ölçekte 1 hiç katılmıyorum, 5 tamamen katılıyorum anlamını taşımaktadır.

Beşinci bölümde ise gümrük işlemlerinin algılanan yeterliliği ölçülmektedir. Araştırmada kullanılan ölçekler aşağıda tanıtılmıştır. Ölçeğin bir sorusu için Bajrami ve Sharku (2010) tarafından anketten faydalanılmıştır. Ayrıca sorular hazırlanırken toplantı tutanakları, uzman görüşleri, sektör raporları ve literatürden yararlanılmıştır. 5'li Likert şeklinde geliştirilen ölçekte 1 hiç katılmıyorum, 5 tamamen katılıyorum anlamını taşımaktadır.

Çizelge 5.1: Ölçekler

Bölüm No	Ölçek Adı
1. Bölüm	Demografik özellikler
2. Bölüm	Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı
3. Bölüm	Gümrük İdarelerinin Rolü
4. Bölüm	Gümrük İdarelerinin Performans Algısı
5. Bölüm	Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı

Her bir ölçeğin güvenilirlik düzeyini Cronbach's alfa katsayısı vermektedir. Katsayı "0" ile "1" arasında değişim göstermektedir. Alfa (α) katsayısına bağlı olarak her bir ölçeğin güvenilirliği şu şekilde yorumlanmaktadır (Nunnally, 1967):

- $0,00 \leq \alpha < 0,40$ ise ölçek güvenilir değildir,
- $0,40 \leq \alpha < 0,60$ ise ölçeğin güvenilirliği düşüktür,
- **$0,60 \leq \alpha < 0,80$ ise ölçek oldukça güvenilirdir,**
- **$0,80 \leq \alpha < 1,00$ ise ölçek yüksek derecede güvenilir bir ölçektir.**

Yukarıdaki verilere göre, araştırma ölçeklerinin güvenilirlik düzeyleri hesaplanmış, faktörlerin Cronbach's alfa katsayısının 0,80'e yakın veya daha yüksek çıktığı tespit

edilmiştir (Çizelge 5.2). Neticede, ölçeklerin yüksek derecede güvenilir olduğu sonucuna varılmıştır.

Çizelge 5.2: Ölçeklerin güvenilirlik düzeyleri

	α
Rekabet Edebilirlik Algısı	0,850
Farkındalık	0,769
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	0,832
Yönetişim Rolü	0,852
Kolaylaştırma Rolü	0,765
Gümrük İdarelerinin Rolü	0,848
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	0,952
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	0,929

Çizelge 5.3’de yer alan katsayılar incelendiğinde farkındalığın rekabet edebilirlik algısının göre daha çarpık olduğu, yönetim rolünün ise kolaylaştırma rolüne göre daha basık olduğu anlaşılmıştır. Yine gümrük işlemlerinin yeterliliğine ilişkin verilerin gümrük idarelerinin algılanan performansına göre daha basık olduğu anlaşılmaktadır. her bir puanın basıklık ve çarpıklık değerlerinin tam olarak "-1" ile "+1" değerleri arasında yer aldığı anlaşılmaktadır. Böylesi bir sonuç neticesinde puanların normal dağılım gösterdiği kanaatine varılmıştır. Bu kapsamda, yani puanların normal dağılım göstermesi sebebi ile araştırmada parametrik test teknikleri kullanılmıştır.

Çizelge 5.3: Puanların basıklık ve çarpıklık katsayıları

	n	Çarpıklık	Basıklık
Rekabet Edebilirlik Algısı	126	0,131	0,002
Farkındalık	126	-0,644	0,234
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	126	-0,104	-0,128
Yönetişim Rolü	126	-0,334	-0,455
Kolaylaştırma Rolü	126	-0,615	0,598
Gümrük İdarelerinin Rolü	126	-0,274	-0,414
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	126	0,157	0,003
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	126	0,196	-0,196

Ölçek puanları "1" ila "5" puan arasında değişmekte olup kesme puanı "3" puan olarak alınmıştır. Bu sonuca göre herhangi bir ölçek puanının üçten az olması katılımın düşük olduğu, üçten fazla olması ölçeğe katılımın yüksek olduğu anlamına gelmektedir.

5.10. Bulgular

Yapılan araştırma neticesinde elde edilen sonuç ve bulgulara aşağıda yer verilmiştir.

5.10.1. Demografik özellikler

Araştırmaya katılan sektör çalışanları ve temsil ettikleri kuruluşların demografik bilgileri Çizelge 5.4 ve Çizelge 5.5'te yer almaktadır.

5.10.1.1. Katılımcı özellikleri

Yapılan araştırmaya katılan çalışanların %10,3'ü Sivil Toplum Kuruluşu (STK) veya Dernek'te çalışırken %89,7'si Firma veya Acente'de çalışmaktadır. Çalışanların %8,8'i lise, %4,8'i önlisans, %71,2'si lisans ve %15,2'si lisansüstü eğitim düzeyindedir. Bununla birlikte çalışanların %29,6'sı gümrük müşaviri, %29,6'sı üst kademe yönetici, %14,4'ü orta kademe yönetici iken %18,4'ü diğer pozisyonlarda çalışmaktadır (Çizelge 5.4).

Çizelge 5.4: Katılımcı bilgileri

		n	%
Çalıştığınız Kuruluş?	STK / Dernek	13	10,3
	Firma / Acente	113	89,7
Anketi Dolduran Personelin Eğitim Durumu?	Lise	11	8,8
	Önlisans	6	4,8
	Lisans	89	71,2
	Lisansüstü	19	15,2
Anketi Dolduran Personelin Pozisyonu?	Alt kademe yönetici	1	0,8
	Orta kademe yönetici	18	14,4
	Üst kademe yönetici	37	29,6
	İşçi	2	1,6
	Temsilci	7	5,6
	Gümrük müşaviri	37	29,6
	Diğer	23	18,4

5.10.1.2. Kuruluş özellikleri

Araştırmaya katılan çalışanların görev yaptığı kuruluşların %10,3'ü sektörde 1-5 yıl arası süredir faaliyet gösterirken %16,7'si 5-10 yıl, %13,5'i 11-15 yıl, %15,1'i 15-20 yıl, %15,1'i 20-25 yıl ve %29,4'ü 25 yıl ve daha uzun süredir faaliyet göstermektedir (Çizelge 5.5).

Katılımcılara birden çok faaliyet alanı seçme hakkı tanınan araştırmada, kuruluşların önemli bir kısmının iki veya daha fazla alanda faaliyet sürdürdüğü anlaşılmıştır. Örneğin, kuruluşların %59,5'i "Gümrükleme" alanında faaliyet gösterirken %53,2'si "Nakliye / Taşımacılık" %39,7 oranla ise "Depolama" hizmeti vermektedir. Üç faaliyeti bir arada sürdürdüğünü ifade firma oranı ise yaklaşık %20'dir (n=25). Araştırmaya katılan kuruluşların 36 tanesi (%28,6) aynı anda hem gümrükleme hem de nakliye hizmeti yürütmektedir (Çizelge 5.5).

Çizelge 5.5'te görüleceği üzere, katılımcılara "Kuruluşunuzun Uluslararası Lojistik Faaliyet Bölgeleri?" sorusu sorulmuş birden çok faaliyet bölgesi seçme hakkı tanınan araştırmada 126 firmanın 97'sinin Avrupa'ya, 63'ünün Balkanlar'a, 50'sinin Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya, 48'nin Asya'ya, 37'sinin Kuzey Amerika'ya, 31'nin Güney Amerika'ya, 28'nin Kafkasya'ya ve 25'nin Sahraaltı'na hizmet verdiği anlaşılmıştır. Diğer bir ifadeyle ankete katılan kuruluşların en çok tercih ettiği faaliyet bölgesi %77 ile Avrupa'dır. Aynı şekilde firmaların %50'si faaliyet bölgesi olarak Balkanlar'ı, %39,7'si Orta Doğu ve Kuzey Afrika'yı tercih etmektedir. Bu sonuçlar bazı firmaların aynı anda birden fazla bölgeye hizmet verdiği anlamına gelmektedir. Örneğin sadece Avrupa'ya hizmet verdiğini ifade eden firma sayısı 22 iken sadece Balkanlar'a hizmet verdiğini ifade eden firma sayısı 1'dir. Öte yandan, aynı anda sadece Avrupa ve Balkanlar'a hizmet verdiğini ifade eden firma sayısı 13'tür. Bu sonuçlara göre, en az iki bölgeye hizmet veren firma sayısı 77, en az üç bölgeye hizmet veren firma sayısı 52 ve tüm bölgelere aynı anda hizmet veren firma sayısı 22'dir.

Öte yandan, faaliyet bölgesine ilişkin soruyu yanıtlamayan 26 firmanın gümrükleme, danışmanlık veya dernek faaliyetleri sürdürdüğü anlaşılmıştır. Hatırlanacağı üzere, araştırmanın örneklemini yalnızca araştırma ile ilgili tecrübeye sahip uluslararası lojistik firmaları oluşturmakta idi. Diğer taraftan herhangi bir bölgeye hizmet vermediklerini söyleyen katılımcıların nakliye firmalarında çalışmadığı anlaşıldığından bu sonuç aynı zamanda ankete katılan firmaların uluslararası işlemler konusunda yeterli tecrübeye sahip olduğu, bazılarının yurtdışına doğrudan hizmet vermese bile dolaylı olarak (temsil ve danışmanlık gibi) yurtdışı faaliyetler yürüttüğü anlamını taşımaktadır.

Çizelge 5.5: Kuruluş bilgileri

		n	%
Kuruluşun Sektörde Bulunduğu Süre?	1-5 yıl	13	10,3
	5-10 yıl	21	16,7
	11-15 yıl	17	13,5
	15-20 yıl	19	15,1
	20-25 yıl	19	15,1
	25 yıl ve üstü	37	29,4
Kuruluşunuzun Lojistik Faaliyet Alanları?	Gümrükleme	75	59,5
	Nakliye / Taşımacılık	67	53,2
	Depolama	50	39,7
	Danışmanlık/ Müşavirlik	47	37,3
	Forwarder (Acente)	39	31,0
	Müşteri ilişkileri	19	15,1
	STK / Dernek faaliyetleri	13	10,3
	Sigortalama	12	9,5
	Bilişim	10	7,9
	Tersine lojistik	7	5,6
	Satın alma	7	5,6
	Petro-kimya (akaryakıt) ve tehlikeli madde	7	5,6
	Talep tahminleme	5	4,0
	Yedek parça yönetimi	2	1,6
Kuruluşunuzun Uluslararası Lojistik Faaliyet Bölgeleri?	Avrupa	97	77,0
	Balkanlar	63	50,0
	Orta Doğu ve Kuzey Afrika	50	39,7
	Asya ve Pasifik	48	38,1
	Kuzey Amerika	37	29,4
	Güney (Latin) Amerika	31	24,6
	Güney Kafkasya	28	22,2
	Sahraaltı Afrika	25	19,8

5.10.2. Ölçek ifadeleri faktör analizi sonuçları

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı ölçeği için yapılan faktör analizinde (Çizelge 5.6) KMO değeri 0,813 olarak hesaplanmıştır. Buna göre örneklem sayısı faktör analizi için uygundur (KMO>0,500). Bartlett testi kapsamında X^2 değeri 517,356 olarak hesaplanmış ve istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur (p<0,05). Buna göre normal dağılım koşulu sağlanmıştır. KMO ve Bartlett testi sonucuna göre verilerin faktör analizi için uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Gümrük İdarelerinin Rolü ölçeği için yapılan faktör analizinde (Çizelge 5.6) KMO değeri 0,785 olarak hesaplanmıştır. Buna göre örneklem sayısı faktör analizi için uygundur (KMO>0,500). Bartlett testi kapsamında X^2 değeri 1040,502 olarak hesaplanmış ve istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur (p<0,05). Buna göre normal dağılım koşulu

sağlanmıştır. KMO ve Bartlett testi sonucuna göre verilerin faktör analizi için uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Gümrük İdarelerinin Performans Algısının Değerlendirilmesi ölçeği için yapılan faktör analizinde KMO değeri 0,933 olarak hesaplanmıştır. Buna göre örneklem sayısı faktör analizi için uygundur ($KMO > 0,500$). Bartlett testi kapsamında X^2 değeri 1352,750 olarak hesaplanmış ve istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($p < 0,05$). Çizelge 5.5'ten anlaşılacağı üzere, Buna göre normal dağılım koşulu sağlanmıştır. KMO ve Bartlett testi sonucuna göre verilerin faktör analizi için uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısının Değerlendirilmesi ölçeği için yapılan faktör analizinde KMO değeri 0,886 olarak hesaplanmıştır. Çizelge 5.6'ya göre örneklem sayısı faktör analizi için uygundur ($KMO > 0,500$). Bartlett testi kapsamında X^2 değeri 1217,111 olarak hesaplanmış ve istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($p < 0,05$). Buna göre normal dağılım koşulu sağlanmıştır. KMO ve Bartlett testi sonucuna göre verilerin faktör analizi için uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

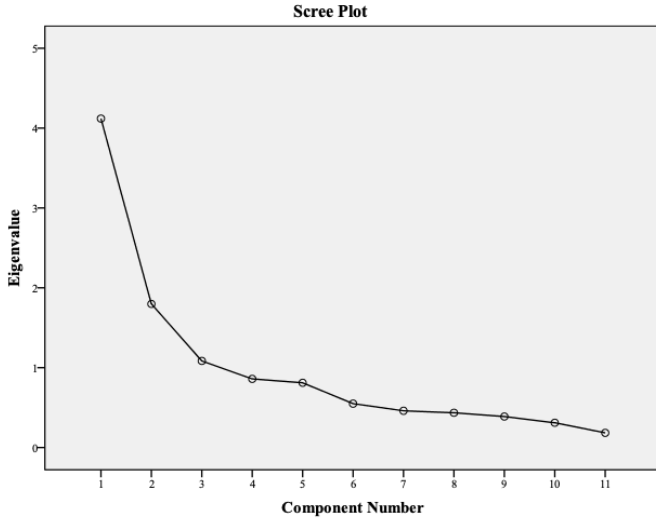
Çizelge 5.6: Ölçeklerin KMO ve Bartlett değerleri

Testler	Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	Gümrük İdarelerinin Rolü	Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı
KMO	0,813	0,785	0,933	0,886
Bartlett Testi	X^2	517,356	1040,502	1352,750
	sd	55	136	91
	p	0,000	0,000	0,000

Araştırma bulgularına göre, faktör analizi sonuçlarına ilişkin yorumlara aşağıda yer verilmiştir:

5.10.2.1. Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği faktör analizi sonuçları

Ölçeğin faktör yapısının belirlenmesi amacıyla özdeğerlerin saçılımını gösteren Scree Plot grafiği incelenmiştir.



Grafik 5.1: Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği için scree plot

Grafik 5.1 incelendiğinde ölçeğin 2 faktörlü yapı gösterdiğine karar verilmiştir. 2 faktörlü yapıda soruların faktörlere dağılımının belirlenmesi için faktör sayısı 2 olarak varimax döndürme işlemi ile analiz işlemi yapılmış ve soruların dağılımı ve faktör yükleri Çizelge 5.7’de verilmiştir.

Çizelge 5.7: Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği faktör analiz sonuçları

	Rekabet Algısı	Farkındalık	Açıklanan Varyans Oranı	Cronbach's Alfa
6. Uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştiren yerli firmalarımız yeterli niteliğe sahiptir.	0,876			
7. Lojistik hizmet kalitesi yeterli düzeydedir.	0,850			
8. Uluslararası nakliyatlar izlenebilir ve şeffaftır.	0,784		32,072	0,850
5. Türkiye'nin lojistik altyapısı yeterli düzeydedir.	0,689			
9. Uluslararası nakliyatlar zamanında yapılabilmektedir.	0,666			
2. Gümrük idaresi karşısında haklarımızı ve yükümlülüklerimizi biliyoruz.		0,784		
1. Gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında atılan adımlardan haberdarız.		0,755		
10. Gümrük işlemlerinden sorumlu müşavirimizden/firma temsilcimizden memnunuz.		0,739	27,081	0,769
4. Sıklıkla gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında eğitim programlarına katılmaktayız veya personelimize eğitim vermekteyiz.		0,649		
11. Gümrük işlemleri faaliyetlerimizde önemli yer tutmaktadır.		0,592		
Toplam			59,154	0,832

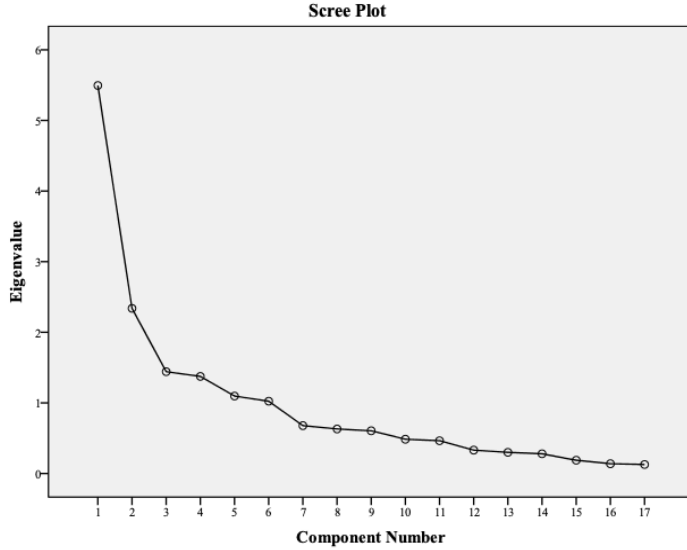
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı ölçeği için yapılan faktör analizi sonucunda ölçeğin 10 soru ve 2 faktörden oluştuğu belirlenmiştir. Analiz sonucunda ölçeğin açıklanan toplam varyansı %59,154 ve Cronbach's Alfa katsayısı 0,832 olarak hesaplanmıştır.

Ölçeğin birinci faktörü, faktör yükü 0,666 ile 0,876 arasında değişen 5 maddeden oluşmakta olup güvenirlik katsayısı 0,850 olarak hesaplanmıştır. Faktörün ismi Rekabet Edebilirlik Algısı olarak belirlenmiştir.

Ölçeğin ikinci faktörü, faktör yükü 0,592 ile 0,784 arasında değişen 5 maddeden oluşmakta olup güvenirlik katsayısı 0,769 olarak hesaplanmıştır. Faktörün ismi Farkındalık olarak belirlenmiştir.

5.10.2.2. Gümrük idarelerinin rolü ölçeği faktör analizi sonuçları

Ölçeğin faktör yapısının belirlenmesi amacıyla öz değerlerin saçılımını gösteren Scree Plot grafiği incelenmiştir.



Grafik 5.2: Gümrük idarelerinin rolü ölçeği için scree plot

Grafik 5.2. incelendiğinde ölçeğin 2 faktörlü yapı gösterdiğine karar verilmiştir. 2 faktörlü yapıda soruların faktörlere dağılımının belirlenmesi için faktör sayısı 2 olarak varimax döndürme işlemi ile analiz işlemi yapılmış ve soruların dağılımı ve faktör yükleri Çizelge 5.8'de verilmiştir.

Gümrük İdarelerinin Rolü ölçeği için yapılan faktör analizi sonucunda ölçeğin 14 soru ve 2 faktörden oluştuğu belirlenmiştir. Analiz sonucunda ölçeğin açıklanan toplam varyansı %52,323 ve Cronbach's Alfa katsayısı 0,848 olarak hesaplanmıştır. Ölçeğin birinci faktörü, faktör yükü 0,531 ile 0,851 arasında değişen 7 maddeden oluşmakta olup güvenilirlik katsayısı 0,852 olarak hesaplanmıştır. Faktörün ismi Yönetişim Rolü olarak belirlenmiştir.

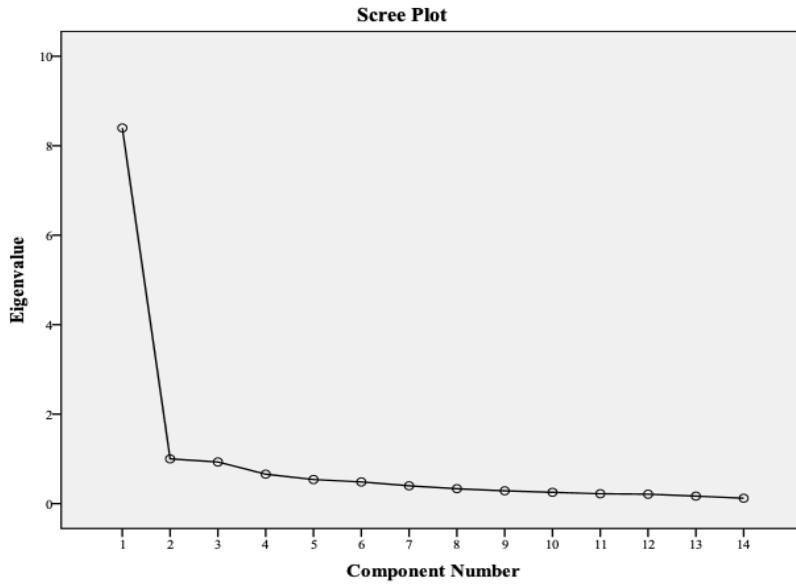
Ölçeğin ikinci faktörü, faktör yükü 0,422 ile 0,786 arasında değişen 7 maddeden oluşmakta olup güvenilirlik katsayısı 0,765 olarak hesaplanmıştır. Faktörün ismi Kolaylaştırma Rolü olarak belirlenmiştir.

Çizelge 5.8: Gümrük idarelerinin rolü ölçeği faktör analiz sonuçları

	Yönetişim Rolü	Kolaylaştırma Rolü	Açıklanan Varyans Oranı	Cronbach's Alfa
9. Gümrük teşkilatı sektörün ihtiyaçlarına cevap veren, çözüm üreten ve paydaşlarını dikkate alan bir birimdir.	0,851			
8. Gümrük teşkilatı vizyoner, öngörülü bir birimdir	0,809			
13. Gümrük idareleri gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi konusunda kilit rol üstlenmektedir.	0,800			
14. Gümrük idareleri gümrük işlemlerinin hızlandırılması konusunda kilit rol üstlenmektedir.	0,767		27,153	0,852
12. Gümrük idareleri tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması konusunda kilit rol üstlenmektedir (emniyet ve güvenlik, verilerin gizliliği, terörizmle mücadele vb).	0,644			
15. Gümrük idareleri inisiyatif alır.	0,562			
10. Gümrük idareleri lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir.	0,531			
2. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti düzenleyici rolü bulunmaktadır (mevzuat vb).		0,786		
3. Gümrük teşkilatının gümrüklü alanlarda (iç gümrük dahil) bütünleştirici, entegrasyonu sağlayıcı bir rolü bulunmaktadır.		0,751		
4. Gümrük teşkilatının uluslararası rekabet ve büyüme konusunda önemli bir rolü bulunmaktadır.		0,710		
1. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti dengeleyici rolü bulunmaktadır (ilave vergiler, ticaret politikası önlemleri, dengeleyici tedbirler vb).		0,709	25,170	0,765
7. Gümrük teşkilatı uluslararası ticarete eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimdir.		0,641		
6. Gümrük teşkilatı bir muhafaza ve kaçakçılıkla mücadele birimidir.		0,587		
5. Gümrük teşkilatı bir gelir toplama birimidir.		0,442		
Toplam			52,323	0,848

5.10.2.3. Gümrük idarelerinin performans algısı ölçeği faktör analizi sonuçları

Ölçeğin faktör yapısının belirlenmesi amacıyla öz değerlerin dağılımını saçılımını gösteren Scree Plot grafiği incelenmiştir.



Grafik 5.3: Gümrük idarelerinin performans algısı ölçeği için scree plot

Grafik 5.3 incelendiğinde ölçeğin 1 faktörlü yapı gösterdiğine karar verilmiştir. 1 faktörlü yapıda soruların faktörlere dağılımının belirlenmesi için faktör sayısı 1 olarak analiz işlemi yapılmış ve soruların dağılımı ve faktör yükleri Çizelge 5.9'da verilmiştir.

Gümrük İdarelerinin Performans Algısının Değerlendirilmesi ölçeği için yapılan faktör analizi sonucunda ölçeğin 13 soru ve 1 faktörden oluştuğu belirlenmiştir. Analiz sonucunda ölçeğin açıklanan toplam varyansı %63,894 ve Cronbach's Alfa katsayısı 0,952 olarak hesaplanmıştır.

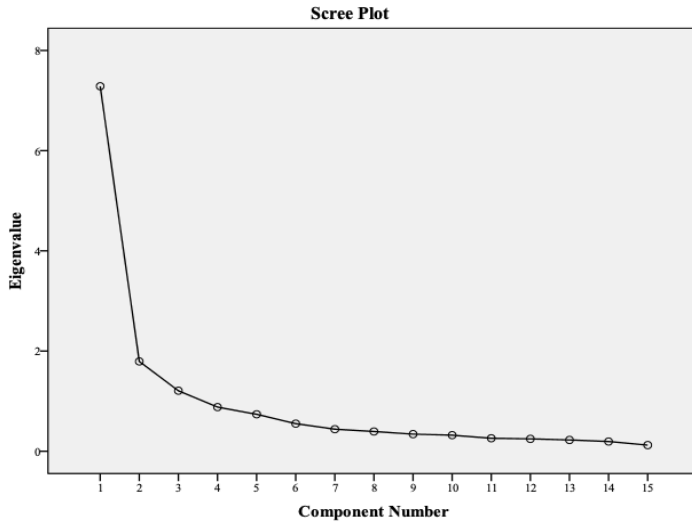
Çizelge 5.9: Gümrük idarelerinin performans algısının değerlendirilmesi ölçeği faktör analiz sonuçları

	Faktör Yüğü	Açıklanan Varyans Oranı	Cronbach's Alpha
10. Gümrük idareleri ve çalışanları lojistik sektörü hakkında yeterli donanım ve öngörüye sahiptir.	0,879		
7. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin lojistik süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir.	0,849		
13. Türk Gümrük Teşkilatının gümrüklü alanlarda lojistik konusundaki yatırımları yeterli düzeydedir.	0,847		
8. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir.	0,846		
1. Gümrük idareleri ile lojistik sektörü arasındaki iletişim yeterli düzeydedir.	0,816		
12. Türk Gümrük Teşkilatı gelişmiş ülke gümrükleri ile aynı düzeydedir.	0,809		
6. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin gümrük süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir.	0,799	63,894	0,952
4. Gümrük teşkilatının mevzuat altyapısı uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	0,788		
2. Gümrük idarelerinin fiziki altyapısı uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	0,783		
11. Gümrük idareleri tüm kuruluş ve paydaşlara eşit muamele göstermektedir.	0,780		
9. Gümrük kapılarında yer alan diğer kurumlar (İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım Bakanlığı vb) ile bu kurumlarda görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir.	0,746		
3. Gümrük idarelerinin teknik cihaz ve otomasyon sistemleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	0,745		
5. Gümrük teşkilatının dahil olduğu anlaşmalar uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	0,684		

5.10.2.4. Gümrük işlemlerinin agılanan yeterliliğinin değerlendirilmesi ölçeği faktör analizi sonuçları

Ölçeğin faktör yapısının belirlenmesi amacıyla özdeğerlerin saçılımını gösteren Scree Plot grafiği analiz edilmiştir.

Grafik 5.4. incelendiğinde ölçeğin 1 faktörlü yapı gösterdiğine karar verilmiştir. 1 faktörlü yapıda soruların faktörlere dağılımının belirlenmesi için faktör sayısı 1 olarak analiz işlemi yapılmış ve soruların dağılımı ve faktör yükleri Çizelge 5.10'da verilmiştir.



Grafik 5.4: Gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı ölçeği için scree plot

Çizelge 5.10: Gümrük işlemlerinin yeterlilik algısının değerlendirilmesi ölçeği faktör analiz sonuçları

	Faktör Yüğü	Açıklanan Varyans Oranı	Cronbach's Alpha
5. Gümrük KONTROLLERİ yeterince hızlı yürütölmektedir.	0,859		
4. Gümrük İŞLEMLERİ yeterince hızlı yürütölmektedir.	0,834		
8. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek kolaydır.	0,823		
2. Gümrük hizmetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	0,822		
13. Gümrük işlem maliyetleri yeterince basit, öngörülebilir ve hesaplanabilir.	0,811		
6. Gümrük kontrolleri etkin bir biçimde yürütölmektedir.	0,774		
1. Gümrük idaresinin işlemleri yeterince kolay ve anlaşılabilir.	0,730		
12. Gümrük işlem maliyetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından düşüktür.	0,712	55,501	0,929
9. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek masrafsızdır.	0,703		
3. Gümrük hizmetleri en az bürokrasi ile yürütölmektedir.	0,697		
7. Gümrük işlemleri diğer lojistik faaliyetlere oranla daha az masraflıdır.	0,662		
11. Güvenli ticaret (kontrol, emniyet ve güvenlik, verilerin güvenliği, yetkilendirilmiş yükümlü vb.) yönünde atılan adımlar olumludur.	0,617		
10. Veri girişlerinin (özet beyan, varış-çıkış bildirim vb) önceden ve eksiksiz yapılması zorunluluğu işlemleri hızlandırmaktadır.	0,577		

Gümrük İdarelerinin Performans Algısının Değerlendirilmesi ölçeği için yapılan faktör analizi sonucunda ölçeğin 13 soru ve 1 faktörden oluştuğı belirlenmiştir. Analiz sonucunda

ölçeğin açıklanan toplam varyansı %55,501 ve Cronbach's Alfa katsayısı 0,929 olarak hesaplanmıştır.

5.10.3. Ölçek ifadeleri katılım düzeyleri

Araştırma bulgularına göre, en fazla ve en düşük katılım gösterilen ölçek ifadelerine aşağıda yer verilmiştir.

5.10.3.1. Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği katılım düzeyleri

Bu ölçeğin temel amacı sektör temsilcilerinin gümrük ve lojistik konularında yeterli bilgi ve farkındalığa sahip olup olmadıklarını ölçmektir. Aynı zamanda rekabet edebilirliğe yönelik sektörün algısı ölçülmeye çalışılmıştır. Anket sonuçlarına göre tespit edilen "Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı" ölçeği katılım düzeyleri (n) ve ortalamalarına (X) aşağıda (Çizelge 5.11) yer verilmiştir.

Araştırma sonuçlarına göre, "11. Gümrük işlemleri faaliyetlerimizde önemli yer tutmaktadır." ifadesi için katılım puanı 4,52 düzeyindedir ve katılım düzeyi 5 puana yaklaştığı için çok yüksektir. Ayrıca söz konusu tespiti her üç temsilciden biri (%66,7) tamamen katıldığını bildirirken, sadece bir temsilci (%0,8) hiç katılmadığını belirtmiştir. Yine, "3. Sıklıkla gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştiriyoruz." ifadesi için katılım puanı 4,14 düzeyindedir ve katılım oldukça yüksektir. Bu sonuca göre, hiç katılmayanlar çıkarıldığında araştırmaya katılanların %92'si az da olsa gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştirdiğini bildirmiştir. Araştırmaya katılan temsilcilerin görev aldığı kuruluşlar %59,5 oranla Gümrükleme alanında ve %37,3 oranla Müşavirlik faaliyeti gösterirken bu sonucun %92 çıkması, firmaların yaklaşık üçte birinin (%32,5) "gümrükleme" faaliyetleri için dış kaynak kullanıma (outsourcing) yöneldiği sonucunu doğrulamaktadır. Hatırlanacağı üzere, araştırmanın örneklemini yalnızca araştırma ile ilgili tecrübeye sahip uluslararası lojistik firmaları oluşturmaktaydı. Bu sonuç (%92) aynı zamanda ankete katılan lojistik firmalarının gümrük işlemleri konusunda yeterli tecrübeye sahip olduğu anlamını taşımaktadır.

Çizelge 5.11: Sektör bilinci ve rekabet algısı ölçeği ifadeleri katılım düzeyi

	Hiç katılmıyorum		Az katılıyorum		Orta derecede katılıyorum		Çok katılıyorum		Tamamen katılıyorum		X	p
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
1. Gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında atılan adımlardan haberdarız.	4	3,2	13	10,3	44	34,9	31	24,6	34	27,0	3,62	1,09
2. Gümrük idaresi karşısında haklarımızı ve yükümlülüklerimizi biliyoruz.	3	2,4	12	9,5	16	12,7	39	31,0	56	44,4	4,06	1,08
3. Sıklıkla gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştiriyoruz.	10	7,9	3	2,4	17	13,5	25	19,8	71	56,3	4,14	1,22
4. Sıklıkla gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında eğitim programlarına katılmaktayız veya personelimize eğitim vermekteyiz.	16	12,7	18	14,3	41	32,5	19	15,1	32	25,4	3,26	1,33
5. Türkiye'nin lojistik altyapısı yeterli düzeydedir.	13	10,3	40	31,7	52	41,3	14	11,1	7	5,6	2,70	0,99
6. Uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştiren yerli firmalarımız yeterli niteliğe sahiptir.	7	5,6	34	27,0	54	42,9	24	19,0	7	5,6	2,92	0,95
7. Lojistik hizmet kalitesi yeterli düzeydedir.	5	4,0	32	25,4	56	44,4	27	21,4	6	4,8	2,98	0,91
8. Uluslararası nakliyatlar izlenebilir ve şeffaftır.	10	7,9	27	21,4	51	40,5	26	20,6	12	9,5	3,02	1,06
9. Uluslararası nakliyatlar zamanında yapılabilir ve yapılabilmektedir.	7	5,6	20	15,9	49	38,9	45	35,7	5	4,0	3,17	0,94
10. Gümrük işlemlerinden sorumlu müşavirimizden/firma temsilcimizden memnunuz.	4	3,2	4	3,2	23	18,3	53	42,1	42	33,3	3,99	0,97
11. Gümrük işlemleri faaliyetlerimizde önemli yer tutmaktadır.	1	0,8	4	3,2	7	5,6	30	23,8	84	66,7	4,52	0,81

Benzer bir şekilde, "2. Gümrük idaresi karşısında haklarımızı ve yükümlülüklerimizi biliyoruz." ifadesi ($x=4,06$) ve "10. Gümrük işlemlerinden sorumlu müşavirimizden/firma temsilcimizden memnunuz." ifadesi ($x=3,99$) katılım oldukça yüksektir. "4. Sıklıkla gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında eğitim programlarına katılmaktayız veya personelimize eğitim vermekteyiz." ifadesi için katılım puanı 3,26 düzeyinde ve katılım yüksek olmasına rağmen bu tespite hiçbir şekilde katılmadığını bildirenlerin oranı (%12,7) diğer tespitlere göre daha fazladır.

Diğer taraftan, "7. Lojistik hizmet kalitesi yeterli düzeydedir." ifadesi için ($x=2,98$), "6. Uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştiren yerli firmalarımız yeterli niteliğe sahiptir."

ifadesi için ($x=2,92$) ve "5. Türkiye'nin lojistik altyapısı yeterli düzeydedir." ifadesi için ($x=2,7$) katılımın düşük olduğu belirlenmiş olmasına rağmen gerek katılım puanlarının ortalamaya ($x=3$) yakın olması gerekse söz konusu tespitlere hiç katılmadığını bildirenlerin %10 veya daha altında olması nedeniyle söz konusu katılımın orta düzeyde olduğu söylenebilir.

Bu sonuçlara göre; gümrük işlemleri lojistik faaliyetlerinde önemli yer tutmaktadır. Ankete katılan kuruluşlar sıklıkla gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştirmektedir. Buradaki sonuçlar "Kuruluş Bilgileri" ile değerlendirildiğinde, firmaların önemli bir kısmının "gümrükleme" faaliyetleri için dış kaynak kullanıma (outsourcing) yöneldiği sonucuna varılmıştır.

Bu sonuçlara ilave olarak, bu kuruluşların temsilcileri gümrük idareleri karşısında hak ve yükümlülüklerini iyi bilen, farkındalığı yüksek temsilcilerdir. Ayrıca ankete katılan kuruluşların gümrük müşaviri veya dış ticaret temsilcilerinden memnun olduğu gözlenmiştir.

5.10.3.2. Gümrük idarelerinin rolü ölçeği katılım düzeyleri

Araştırma sonuçlarına göre "Gümrük İdarelerinin Rolü" ölçeği katılım düzeyleri (n) ve ortalamalarına (X) yukarıda (Çizelge 5.12) yer verilmiştir.

Çizelge 5.12: Gümrük idarelerinin rolü ölçeği ifadeleri katılım düzeyi

	Hiç katılım.		Az katıl.		Orta derecede katıl.		Çok katıl.		Tamamen katıl.		X	p
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
1. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti dengeleyici rolü bulunmaktadır (ilave vergiler, ticaret politikası önlemleri, dengeleyici tedbirler vb).	5	4,0	9	7,1	26	20,6	40	31,7	46	36,5	3,90	1,10
2. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti düzenleyici rolü bulunmaktadır (mevzuat vb).	2	1,6	10	7,9	25	19,8	40	31,7	49	38,9	3,98	1,03
3. Gümrük teşkilatının gümrüklü alanlarda (iç gümrük dahil) bütünleştirici, entegrasyonu sağlayıcı bir rolü bulunmaktadır.	7	5,6	8	6,3	38	30,2	40	31,7	33	26,2	3,67	1,10
4. Gümrük teşkilatının uluslararası rekabet ve büyüme konusunda önemli bir rolü bulunmaktadır.	5	4,0	10	7,9	29	23,0	36	28,6	46	36,5	3,86	1,12
5. Gümrük teşkilatı bir gelir toplama birimidir.	11	8,7	8	6,3	25	19,8	31	24,6	51	40,5	3,82	1,27
6. Gümrük teşkilatı bir muhafaza ve kaçakçılıkla mücadele birimidir.	11	8,7	6	4,8	23	18,3	35	27,8	51	40,5	3,87	1,25
7. Gümrük teşkilatı uluslararası ticarete eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimdir.	0	0,0	8	6,3	17	13,5	40	31,7	61	48,4	4,22	0,91
8. Gümrük teşkilatı vizyoner, öngörülü bir birimdir	20	15,9	18	14,3	32	25,4	34	27,0	22	17,5	3,16	1,32
9. Gümrük teşkilatı sektörün ihtiyaçlarına cevap veren, çözüm üreten ve paydaşlarını dikkate alan bir birimdir.	21	16,7	27	21,4	40	31,7	22	17,5	16	12,7	2,88	1,25
10. Gümrük idareleri lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir.	3	2,4	9	7,1	26	20,6	31	24,6	57	45,2	4,03	1,08
11. Gümrük idareleri lojistik merkezlerde kilit rol üstlenmektedir.	3	2,4	12	9,5	35	27,8	27	21,4	49	38,9	3,85	1,12
12. Gümrük idareleri tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması konusunda kilit rol üstlenmektedir (emniyet ve güvenlik, verilerin gizliliği, terörizmle mücadele vb).	7	5,6	8	6,3	29	23,0	38	30,2	44	34,9	3,83	1,15
13. Gümrük idareleri gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi konusunda kilit rol üstlenmektedir.	11	8,7	10	7,9	34	27,0	27	21,4	44	34,9	3,66	1,27
14. Gümrük idareleri gümrük işlemlerinin hızlandırılması konusunda kilit rol üstlenmektedir.	12	9,5	12	9,5	23	18,3	29	23,0	50	39,7	3,74	1,33
15. Gümrük idareleri inisiyatif alır.	40	31,7	30	23,8	27	21,4	13	10,3	16	12,7	2,48	1,37
16. Gümrük kapılarında tek söz sahibi gümrük idareleridir.	12	9,5	9	7,1	29	23,0	33	26,2	43	34,1	3,68	1,28
17. Gümrük kapılarında beklemenin sorumlusu yalnızca gümrük idareleridir.	18	14,3	38	30,2	31	24,6	16	12,7	23	18,3	2,90	1,32

Anket sonuçlarına göre, "7. Gümrük teşkilatı uluslararası ticarete eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimdir." ifadesi için katılım puanı 4,22 düzeyindedir ve bu puan 5'e yaklaştığı için katılım çok yüksektir. %48,4 ile en fazla tamamıyla katılım gösterilen soru için ankete katılanların hiçbiri tamamıyla olumsuz görüş bildirmemiştir. Yine, "10. Gümrük idareleri lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir." ifadesi için katılım puanı 4,03 düzeyindedir ve katılım oldukça yüksektir. Ankete katılanların %90'ı bu tespite orta derecede veya daha fazla düzeyde katıldığını bildirmiştir. Aynı şekilde, "2. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti düzenleyici rolü bulunmaktadır (mevzuat vb)." ifadesi için katılım puanı 3,98 düzeyinde iken "1. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti dengeleyici rolü bulunmaktadır (ilave vergiler, ticaret politikası önlemleri, dengeleyici tedbirler vb)." ifadesi için katılım puanı 3,9 düzeyindedir ve her iki soru için de katılım yüksektir. İkinci soruya sadece iki temsilci hiç katılmadığını bildirmiştir.

Öte yandan, "9. Gümrük teşkilatı sektörün ihtiyaçlarına cevap veren, çözüm üreten ve paydaşlarını dikkate alan bir birimdir." ifadesi için katılım puanı 2,88 düzeyindedir ve katılım düşüktür. Aynı zamanda, "15. Gümrük idareleri inisiyatif alır." ifadesi için katılım puanı 2,48 düzeyindedir ve katılım düşüktür. Her üç katılımcıdan neredeyse bir tanesi gümrük idarelerinin yeterince inisiyatif almadığını düşünmektedir.

Bu sonuçlara göre, gümrük teşkilatları lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir. Ayrıca teşkilatlar uluslararası ticarete eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimlerdir. Aynı zamanda katılımcılar nezdinde, gümrük teşkilatlarının uluslararası ticareti düzenleyici ve dengeleyici rolü bulunmaktadır.

5.10.3.3. Gümrük idarelerinin performans algısının değerlendirilmesi ölçeği katılım düzeyleri

Anket sonuçlarına göre "Gümrük İdarelerinin Performans Algısının Değerlendirilmesi" ölçeği katılım düzeyleri (n) ve ortalamalarına (X) aşağıda (Çizelge 5.13) yer verilmiştir.

Çizelge 5.13: Gümrük idarelerinin performans algısının değerlendirilmesi ölçeği ifadeleri katılım düzeyi

	Hiç katılmıyorum		Az katılmıyorum		Orta derecede katılmıyorum		Çok katılmıyorum		Tamamen katılmıyorum		X	p
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
1. Gümrük idareleri ile lojistik sektörü arasındaki iletişim yeterli düzeydedir.	24	19,0	26	20,6	61	48,4	11	8,7	4	3,2	2,56	1,00
2. Gümrük idarelerinin fiziki altyapısı uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	21	16,7	27	21,4	61	48,4	13	10,3	4	3,2	2,62	0,99
3. Gümrük idarelerinin teknik cihaz ve otomasyon sistemleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	11	8,7	33	26,2	48	38,1	27	21,4	7	5,6	2,89	1,02
4. Gümrük teşkilatının mevzuat altyapısı uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	22	17,5	16	12,7	57	45,2	25	19,8	6	4,8	2,82	1,09
5. Gümrük teşkilatının dahil olduğu anlaşmalar uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	9	7,1	21	16,7	53	42,1	31	24,6	12	9,5	3,13	1,04
6. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin gümrük süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir.	21	16,7	37	29,4	44	34,9	20	15,9	4	3,2	2,60	1,04
7. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin lojistik süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir.	29	23,0	33	26,2	51	40,5	11	8,7	2	1,6	2,40	0,99
8. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir.	28	22,2	34	27,0	49	38,9	12	9,5	3	2,4	2,43	1,02
9. Gümrük kapılarında yer alan diğer kurumlar (İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım Bakanlığı vb) ile bu kurumlarda görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir.	26	20,6	25	19,8	53	42,1	19	15,1	3	2,4	2,59	1,05
10. Gümrük idareleri ve çalışanları lojistik sektörü hakkında yeterli donanım ve öngörüye sahiptir.	30	23,8	26	20,6	55	43,7	11	8,7	4	3,2	2,47	1,05
11. Gümrük idareleri tüm kuruluş ve paydaşlara eşit muamele göstermektedir.	39	31,0	25	19,8	35	27,8	18	14,3	9	7,1	2,47	1,26
12. Türk Gümrük Teşkilatı gelişmiş ülke gümrükleri ile aynı düzeydedir.	28	22,2	33	26,2	46	36,5	12	9,5	7	5,6	2,50	1,11
13. Türk Gümrük Teşkilatının gümrüklü alanlarda lojistik konusundaki yatırımları yeterli düzeydedir.	21	16,7	31	24,6	53	42,1	16	12,7	5	4,0	2,63	1,03
14. Gümrüklerde beklemeler yaşanmaktadır.	2	1,6	5	4,0	22	17,5	34	27,0	63	50,0	4,20	0,97

Yapılan anket çalışmasında, "5. Gümrük teşkilatının dahil olduğu anlaşmalar uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir." ifadesi için katılım puanı 3,13

düzeyindedir ve katılım yüksektir. Bu soruya sadece iki temsilci hiç katılmadığını bildirmiştir.

Bununla beraber, her ne kadar "3. Gümrük idarelerinin teknik cihaz ve otomasyon sistemleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir." ifadesi için katılım puanı 2,89 düzeyinde, "10. Gümrük idareleri ve çalışanları lojistik sektörü hakkında yeterli donanım ve öngörüye sahiptir." ifadesi için katılım puanı 2,47 düzeyinde ve bu tespitler için katılım düşük olmasına rağmen katılımcıların yarısından fazlası bu tespitlere orta derecede veya daha fazla katıldığını bildirmiştir.

Diğer taraftan, "11. Gümrük idareleri tüm kuruluş ve paydaşlara eşit muamele göstermektedir." ifadesi için katılım puanı 2,47 düzeyindedir ve katılım düşüktür. Ankete katılanların neredeyse üçte biri (%31) gümrük idarelerinin tüm kuruluş ve paydaşlara eşit muamele gösterdiğine hiçbir şekilde katılmadığını ifade etmiştir. "8. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir." ifadesi için katılım puanı 2,43 düzeyindedir ve katılım düşüktür. Benzer bir şekilde, "7. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin lojistik süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir." ifadesi için katılım puanı 2,4 düzeyindedir ve katılım düşüktür. Bu tespitlere katılımcıların neredeyse dörtte biri hiç katılmadığını bildirmiştir (sırasıyla %22,2 ve %23).

Bu sonuçlara göre, Gümrük İdarelerinin Performansının da değerlendirilmesi amacıyla katılımcılarının algısının ölçüldüğü araştırmada, "14. Gümrüklerde beklentiler yaşanmaktadır." ifadesi için katılım puanı 4,2 düzeyinde çıkmıştır ve bu tespite katılımın oldukça yüksek olduğu gözlenmiştir. Ankete katılanlar her ne kadar yüksek oranda gümrüklerde beklentiler yaşandığını ileri sürse de Türk Gümrük Teşkilatının dahil olduğu anlaşmalar, gümrük idarelerinin teknik cihaz ve otomasyon sistemleri, mevzuat altyapısı ve lojistik yatırımları uluslararası lojistik faaliyetleri açısından neredeyse yeterli düzeyde bulunmuştur ($x=2,89$).

5.10.3.4. Gümrük işlemlerinin agılanan yeterliliğinin değerlendirilmesi ölçeği katılım düzeyleri

Anket sonuçları neticesinde tespit edilen "Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısının Değerlendirilmesi" ölçeği katılım düzeyleri (n) ve ortalamalarına (X) yukarıda (Çizelge 5.14) yer verilmiştir.

Çizelge 5.14: Gümrük işlemlerinin yeterlilik algısının değerlendirilmesi ölçeği ifadeleri katılım düzeyi

	Hiç katılmıyorum		Az katılıyorum		Orta derecede katılıyorum		Çok katılıyorum		Tamamen katılıyorum		X	p
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
1. Gümrük idaresinin işlemleri yeterince kolay ve anlaşılabilir.	22	17,5	30	23,8	52	41,3	17	13,5	5	4,0	2,63	1,05
2. Gümrük hizmetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	18	14,3	29	23,0	58	46,0	16	12,7	5	4,0	2,69	1,00
3. Gümrük hizmetleri en az bürokrasi ile yürütülmektedir.	49	38,9	36	28,6	28	22,2	8	6,3	5	4,0	2,08	1,11
4. Gümrük İŞLEMLERİ yeterince hızlı yürütülmektedir.	24	19,0	38	30,2	43	34,1	11	8,7	10	7,9	2,56	1,13
5. Gümrük KONTROLLERİ yeterince hızlı yürütülmektedir.	23	18,3	44	34,9	38	30,2	14	11,1	7	5,6	2,51	1,09
6. Gümrük kontrolleri etkin bir biçimde yürütülmektedir.	18	14,3	31	24,6	44	34,9	22	17,5	11	8,7	2,82	1,15
7. Gümrük işlemleri diğer lojistik faaliyetlere oranla daha az masraflıdır.	26	20,6	35	27,8	27	21,4	20	15,9	18	14,3	2,75	1,34
8. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek kolaydır.	25	19,8	38	30,2	41	32,5	16	12,7	6	4,8	2,52	1,09
9. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek masrafsızdır.	40	31,7	31	24,6	27	21,4	15	11,9	13	10,3	2,44	1,32
10. Veri girişlerinin (özet beyan, varış-çıkış bildirim vb) önceden ve eksiksiz yapılması zorunluluğu işlemleri hızlandırmaktadır.	11	8,7	19	15,1	22	17,5	36	28,6	38	30,2	3,56	1,30
11. Güvenli ticaret (kontrol, emniyet ve güvenlik, verilerin güvenliği, yetkilendirilmiş yükümlü vb.) yönünde atılan adımlar olumludur.	2	1,6	15	11,9	28	22,2	35	27,8	46	36,5	3,86	1,09
12. Gümrük işlem maliyetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından düşüktür.	15	11,9	28	22,2	38	30,2	19	15,1	26	20,6	3,10	1,30
13. Gümrük işlem maliyetleri yeterince basit, öngörülebilir ve hesaplanabilir.	20	15,9	28	22,2	43	34,1	20	15,9	15	11,9	2,86	1,22
14. Gümrük maliyetlerinin azaltılması gümrük işlemlerini hızlandırmaktadır.	13	10,3	18	14,3	24	19,0	43	34,1	28	22,2	3,44	1,27
15. Gümrük işlem maliyetlerinin azaltılması lojistik işletmelerinin maliyetlerini azaltmakta, kârlılığını ve rekabet gücünü artırmaktadır.	11	8,7	13	10,3	33	26,2	35	27,8	34	27,0	3,54	1,24

Nerdeyse ankete katılanların tamamının olumlu görüş bildirdiği "11. Güvenli ticaret (kontrol, emniyet ve güvenlik, verilerin güvenliği, yetkilendirilmiş yükümlü vb.) yönünde atılan adımlar olumludur." ifadesi için katılım puanı 3,86 düzeyindedir ve katılım ortalamadan kayda değer bir farkla yüksektir. Her iki katılımcıdan biri bu tespite tamamen katıldığını bildirmiştir. Aynı şekilde, "10. Veri girişlerinin (özet beyan, varış-çıkış bildirim vb) önceden ve eksiksiz yapılması zorunluluğu işlemleri hızlandırmaktadır." ifadesi için katılım puanı 3,56 düzeyinde, "15. Gümrük işlem maliyetlerinin azaltılması lojistik işletmelerinin maliyetlerini azaltmakta, kârlılığını ve rekabet gücünü artırmaktadır." ifadesi için katılım puanı 3,54 düzeyinde, "14. Gümrük maliyetlerinin azaltılması gümrük işlemlerini hızlandırmaktadır." ifadesi için katılım puanı 3,44 düzeyinde, "12. Gümrük işlem maliyetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından düşüktür." ifadesi için katılım puanı 3,1 düzeyindedir ve katılım yüksektir.

Öte yandan, "9. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek masrafsızdır." ifadesi için katılım puanı 2,44 düzeyindedir ve katılım düşüktür. Ankete katılanların %40'ı bu tespite hiç katılmadığını bildirmiştir. Araştırmanın en çarpıcı sonuçlarından birisi üçüncü tespit ile ilgilidir. "3. Gümrük hizmetleri en az bürokrasi ile yürütülmektedir." ifadesi için katılım puanı 2,08 düzeyindedir ve katılım oldukça düşüktür. Zira ankete katılanların yarısı (%49) bu tespite hiç katılmadığını bildirmiştir.

Bu sonuçlara göre; gümrük teşkilatları tarafından güvenli ticaret yönünde atılan adımlar olumludur. Özet beyan ve çıkış bildirim gibi veri girişlerinin önceden ve eksiksiz yapılması zorunluluğu işlemleri hızlandırmaktadır. Her ne kadar uluslararası lojistik faaliyetleri açısından düşük olduğu değerlendirilse de gümrük işlem maliyetlerinin azaltılmasının, gümrük işlemlerini hızlandıracağı, lojistik işletmelerinin maliyetlerini azaltacağı, kârlılığı ve rekabet gücünü artıracığı düşünülmektedir.

5.10.4. Değişkenler arası ilişkinin analiz edilmesi

Olumlu ya da olumsuz yöndeki görüşlerin faktörlere göre farklılık gösterip göstermediğinin analiz edilmesi amacıyla hazırlanan tek örneklem t testi sonuçları Çizelge 5.15'te verilmiştir. Analizde kesme değeri 3,00 olarak alınmış olup, puanın 3'ten büyük olması durumunda "olumlu görüş", 3'ten küçük olması durumunda "olumsuz görüş" yorumlaması yapılmıştır.

Çizelge 5.15: Olumlu ve olumsuz görüşlerin yorumlanması

	n	Ort.	ss	T	p
Rekabet Edebilirlik Algısı	126	2,96	0,77	-0,627	0,532
Farkındalık	126	3,89	0,77	12,980	0,000*
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	126	3,42	0,64	7,385	0,000*
Yönetişim Rolü	126	3,40	0,91	4,875	0,000*
Kolaylaştırma Rolü	126	3,90	0,75	13,523	0,000*
Gümrük İdarelerinin Rolü	126	3,65	0,69	10,615	0,000*
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	126	2,62	0,84	-5,052	0,000*
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	126	2,80	0,86	-2,618	0,010*

*p<0,05

Analiz sonucunda katılımcıların verdiği cevaplara göre, Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı açısından “Farkındalık” konusunda olumlu cevap verenlere ile “Rekabet Edebilirlik Algısı” için olumlu cevap verenler arasında fark vardır. Diğer taraftan, “Rekabet Edebilirlik Algısı” için ortalama puan 3’ten istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılık göstermemektedir ($p>0,05$). Kısacası bu fark manidar değildir.

Farkındalık, Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Yönetişim Rolü, Kolaylaştırma Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı için ortalama puan 3’den istatistiksel olarak anlamlı düzeyde farklılık göstermektedir ($p<0,05$).

Ortalama puanlar incelendiğinde Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı değerlerinin 3’den küçük, diğerlerinin büyük olduğu görülmektedir. Yani, diğer faktörler için olumlu görüşe sahip katılımcıların görüşleri ile “Gümrük İdarelerinin Performansı” ve “Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği” konusundaki görüşleri arasında fark bulunmaktadır ve bu fark anlamlıdır.

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasındaki ilişkinin analiz edilmesi amacıyla yapılan korelasyon testi sonuçlarına ait Çizelge 5.16’da verilmiştir.

Çizelge 5.16: Sektör bilinci ve rekabet algısı, gümrük idarelerinin rolü, gümrük idarelerinin performans algısı ve gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı arasındaki ilişki

	1	2	3	4	5	6	7	8
1. Rekabet Edebilirlik Algısı	1	0,405**	0,837**	0,343**	0,233**	0,355**	0,490**	0,411**
2. Farkındalık		1	0,839**	0,372**	0,156	0,333**	0,333**	0,326**
3. Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı			1	0,427**	0,232**	0,410**	0,491**	0,439**
4. Yönetişim Rolü				1	0,358**	0,861**	0,598**	0,569**
5. Kolaylaştırma Rolü					1	0,783**	0,308**	0,387**
6. Gümrük İdarelerinin Rolü						1	0,566**	0,590**
7. Gümrük İdarelerinin Performans Algısı							1	0,800**
8. Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı								1

**p<0,01

Analiz sonucuna göre Rekabet Edebilirlik Algısı ile Farkındalık, Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Yönetişim Rolü, Kolaylaştırma Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı, Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre Rekabet Edebilirlik Algısı konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Yönetişim Rolü, Kolaylaştırma Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performansı, Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir.

Farkındalık ile Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Yönetişim Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı, Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre Farkındalık konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Yönetişim Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performansı, Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir.

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı ile Yönetişim Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı, Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Yönetişim Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performansı, Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir.

Yönetişim Rolü ile Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı, Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre Yönetişim Rolü konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performansı, Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir.

Gümrük İdarelerinin Rolü ile Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre Gümrük İdarelerinin Rolü konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Gümrük İdarelerinin Performansı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir.

Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ile Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre Gümrük İdarelerinin Performansı konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir.

5.10.5. Rekabet edebilirlik algısının değişkenler üzerindeki etkisinin belirlenmesi

Rekabet Edebilirlik Algısının Değişkenler Üzerindeki Etkisinin belirlenmesi amacıyla yapılan regresyon testi sonuçları Çizelge 5.17'de verilmiştir.

Çizelge 5.17: Rekabet edebilirlik algısının değişkenler üzerindeki etkisi

Bağımlı	<i>b</i>	sh	β	<i>p</i>	F	R ²
Gümrük İdarelerinin Rolü	0,318	0,075	0,355	0,000*	17,874*	0,126
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	0,536	0,086	0,490	0,000*	39,170*	0,240
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	0,461	0,092	0,411	0,000*	25,150*	0,169

* $p<0,05$

Analiz sonucuna göre Rekabet Edebilirlik Algısının Gümrük İdarelerinin Rolü üzerindeki etkisinin belirlenmesi amacıyla kurulan regresyon modeli anlamlı bulunmuştur ($F=17,874$; $p<0,05$) ve Rekabet Edebilirlik Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü üzerinde pozitif etkiye sahiptir ($b=0,318$; $p<0,05$). Bu sonuca göre rekabet edebilirlik algısına yönelik düşüncelerin olumlu yönde artışı, Gümrük İdarelerinin Rolüne yönelik düşüncelerin de olumlu yönde

artışını sağlamaktadır. Bir diğer ifadeyle bir kamu kuruluşu olarak gümrük idarelerinin teşkilat yapısı ve performansı uluslararası lojistik sektörü için önemli role sahiptir.

Rekabet Edebilirlik Algısının Gümrük İdarelerinin Performans Algısı üzerindeki etkisinin belirlenmesi amacıyla kurulan regresyon modeli anlamlı bulunmuştur ($F=39,170$; $p<0,05$) ve Rekabet Edebilirlik Algısı, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı üzerinde pozitif etkiye sahiptir ($b=0,536$; $p<0,05$). Bu sonuca göre rekabet edebilirlik algısına yönelik düşüncelerin olumlu yönde artışı, gümrük idarelerinin performansına yönelik düşüncelerin de olumlu yönde artışını sağlamaktadır. Yani, uluslararası lojistik faaliyetlerinin etkin olduğu ve sektörün rekabet konusunda yeterli olduğu algısı ile gümrük idarelerinin etkili olduğu algısı arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Her ne kadar ankete katılanlar çok yüksek oranda (4,2 puan) gümrüklerde beklentiler yaşandığını ileri sürse de sektör tarafından gümrük idareleri ve teşkilat performansının uluslararası lojistik faaliyetleri için yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

Rekabet Edebilirlik Algısının Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı üzerindeki etkisinin belirlenmesi amacıyla kurulan regresyon modeli anlamlı bulunmuştur ($F=25,150$; $p<0,05$) ve Rekabet Edebilirlik Algısı, Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı üzerinde pozitif etkiye sahiptir ($b=0,461$; $p<0,05$). Bu sonuca göre rekabet edebilirlik algısına yönelik düşüncelerin olumlu yönde artışı, Gümrük İşlemlerinin Yeterliliğine yönelik düşüncelerin de olumlu yönde artışını sağlamaktadır. Yani, uluslararası lojistik faaliyetlerinin etkin olduğu ve sektörün rekabet konusunda yeterli olduğu algısı ile gümrük işlemlerinin yeterli ve etkili olduğu algısı arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Örneğin, lojistik altyapısının yeterli ve sektörün rekabet edebilir olduğunu düşünenler, güvenli ticaret yönünde atılan adımların olumlu olduğu ve gümrük işlem maliyetlerinin uluslararası lojistik faaliyetleri açısından düşük olduğu algısına sahiptir. Her ne kadar ankete katılanlar yüksek oranda gümrük işlem maliyetlerinin daha da azaltılması gerektiğini savunsalar da sektör tarafından gümrük işlemlerinin uluslararası lojistik faaliyetleri için etkili olduğu değerlendirilmektedir. Bir diğer ifadeyle gümrük teşkilatları ve gümrük idarelerinin gerçekleştirdiği işlemler uluslararası lojistik faaliyetler için yeterlidir.

5.10.6. Katılımcıların eğitim durumu bakımından farklılık gösterme durumu

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı ankete katılan personelin eğitim durumu bakımından farklılık gösterme durumunun analiz edilmesi amacıyla yapılan ANOVA testi sonuçları Çizelge 5.18'de verilmiştir.

Çizelge 5.18: Ölçeklerin değerlendirilmesinin personelin eğitim düzeyi bakımından fark analizi

		n	ort.	ss	F	p
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	Önlisans	17	3,45	0,73	0,228	0,797
	Lisans	90	3,44	0,63		
	Lisansüstü	19	3,33	0,67		
Gümrük İdarelerinin Rolü	Önlisans	17	3,47	0,87	1,470	0,234
	Lisans	90	3,72	0,65		
	Lisansüstü	19	3,49	0,66		
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	Önlisans	17	2,63	1,14	0,024	0,976
	Lisans	90	2,63	0,78		
	Lisansüstü	19	2,58	0,88		
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	Önlisans	17	2,50	1,09	1,891	0,155
	Lisans	90	2,89	0,83		
	Lisansüstü	19	2,64	0,71		

Analiz sonuçlarına göre ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunu çalışanların Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Buna göre sektörün rekabet edebilirlik algısı, gümrük idarelerinin rolü, gümrük idarelerinin performansı ve gümrük işlemlerinin yeterliliğine yönelik düşünceler, personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermemektedir. Yine de bu sonucun aldatıcı olabileceği dikkatlerden kaçmamalıdır. Nitekim, sektör uzmanları ile birebir yapılan görüşmelerde eğitim düzeyi arttıkça mesleğe ve sektöre karşı bilincin arttığı, gümrük işlemlerinin yeterliliğine yönelik algının değiştiği fark edilmiştir.

5.10.7. Katılımcıların pozisyonu bakımından farklılık gösterme durumu

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısının personelin pozisyonu

bakımından farklılık gösterme durumunun analiz edilmesi amacıyla yapılan ANOVA testi sonuçları Çizelge 5.19’da verilmiştir.

Çizelge 5.19: Ölçeklerin değerlendirilmesinin personelin pozisyonu bakımından fark analizi

		n	Ort.	ss	F	p
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	Orta kademe yönetici	19	3,43	0,59	1,405	0,245
	Üst kademe yönetici	37	3,33	0,69		
	Gümrük müşaviri	45	3,57	0,55		
	Diğer	25	3,30	0,76		
Gümrük İdarelerinin Rolü	Orta kademe yönetici	19	3,60	0,69	2,391	0,072
	Üst kademe yönetici	37	3,52	0,64		
	Gümrük müşaviri	45	3,60	0,69		
	Diğer	25	3,97	0,69		
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	Orta kademe yönetici	19	2,35	0,74	2,702	0,049*
	Üst kademe yönetici	37	2,44	0,90		
	Gümrük müşaviri	45	2,70	0,65		
	Diğer	25	2,94	1,01		
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	Orta kademe yönetici	19	2,47	0,82	3,636	0,015*
	Üst kademe yönetici	37	2,57	0,83		
	Gümrük müşaviri	45	2,95	0,74		
	Diğer	25	3,12	1,00		

*p<0,05

Analiz sonuçlarına göre farklı pozisyonlarda çalışanların Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı ve Gümrük İdarelerinin Rolü puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Buna göre Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı ve Gümrük İdarelerinin Rolüne yönelik düşünceler, personelin pozisyonuna göre farklılık göstermemektedir.

Farklı pozisyonlarda çalışanların Gümrük İdarelerinin Performans Algısı puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Ortalama puanlar incelendiğinde gümrük müşaviri pozisyonu ve diğer pozisyonlarda çalışanların Gümrük İdarelerinin Performans Algısı puanları orta ve üst kademe yöneticilere göre daha yüksektir. Yani, gümrük müşavirleri ve diğer pozisyonlarda çalışanlar, üst düzey yöneticilere oranla gümrük idarelerinin daha etkin olduğunu düşünmektedir.

Aynı şekilde, farklı pozisyonlarda çalışanların Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Ortalama puanlar incelendiğinde gümrük müşaviri pozisyonu ve diğer pozisyonlarda çalışanların

Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı puanları orta ve üst kademe yöneticilere göre daha yüksektir. Yani gümrük müşavirleri ve diğer pozisyonlarda çalışanlar, üst düzey yöneticilere oranla gümrük işlemlerinin daha etkili olduğunu düşünmektedir.

5.10.8. Kuruluş türü bakımından farklılık gösterme durumu

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısının kuruluş türüne göre farklılık gösterme durumunun analiz edilmesi amacıyla yapılan t testi sonuçları Çizelge 5.20'de verilmiştir.

Çizelge 5.20: Ölçeklerin değerlendirilmesinin kuruluş bakımından fark analizi

		n	Ort.	ss	t	p
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	STK / Dernek	13	3,30	0,67	-0,730	0,467
	Firma / Acente	113	3,44	0,64		
Gümrük İdarelerinin Rolü	STK / Dernek	13	3,91	0,60	1,434	0,154
	Firma / Acente	113	3,62	0,69		
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	STK / Dernek	13	2,46	0,47	-1,166	0,255
	Firma / Acente	113	2,64	0,87		
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	STK / Dernek	13	2,48	0,57	-1,420	0,158
	Firma / Acente	113	2,84	0,88		

Analiz sonuçlarına göre STK veya Dernek'te çalışanlar ile Firma veya Acente'de çalışanların Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Buna göre sektörün rekabet edebilirlik algısı, gümrük idarelerinin rolü, gümrük idarelerinin performansı ve gümrük işlemlerinin yeterliliğine yönelik düşünceler, kuruluş türüne göre farklılık göstermemektedir.

5.10.9. Faaliyet süresi bakımından farklılık gösterme durumu

Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısının kuruluşun faaliyet süresi bakımından farklılık gösterme durumunun analiz edilmesi amacıyla yapılan ANOVA testi sonuçları Çizelge 5.21'de verilmiştir.

Çizelge 5.21: Ölçeklerin değerlendirilmesinin kuruluşun faaliyet süresi bakımından fark analizi

		n	ort.	ss	F	p
Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı	1-5 yıl	13	3,25	0,50	1,661	0,149
	5-10 yıl	21	3,29	0,58		
	11-15 yıl	17	3,26	0,49		
	15-20 yıl	19	3,36	0,72		
	20-25 yıl	19	3,44	0,77		
	25 yıl ve üstü	37	3,66	0,65		
Gümrük İdarelerinin Rolü	1-5 yıl	13	3,60	0,70	1,633	0,156
	5-10 yıl	21	3,90	0,69		
	11-15 yıl	17	3,77	0,62		
	15-20 yıl	19	3,36	0,67		
	20-25 yıl	19	3,49	0,75		
	25 yıl ve üstü	37	3,69	0,66		
Gümrük İdarelerinin Performans Algısı	1-5 yıl	13	2,77	1,04	1,121	0,353
	5-10 yıl	21	2,60	0,84		
	11-15 yıl	17	2,27	0,76		
	15-20 yıl	19	2,58	0,75		
	20-25 yıl	19	2,53	1,02		
	25 yıl ve üstü	37	2,81	0,73		
Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı	1-5 yıl	13	2,74	1,03	0,204	0,960
	5-10 yıl	21	2,89	0,91		
	11-15 yıl	17	2,76	0,85		
	15-20 yıl	19	2,77	0,83		
	20-25 yıl	19	2,67	0,92		
	25 yıl ve üstü	37	2,87	0,81		

Analiz sonuçlarına göre faaliyet süresi farklı olan kuruluşlarda çalışan personellerin; Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Buna göre ölçeklerin değerlendirilmesine yönelik düşünceler, kuruluşun faaliyet süresine göre farklılık göstermemektedir.

5.10.10. Hipotez testi

Yapılan testler araştırmanın da hipotezlerini destekler niteliktedir. Örneğin, test sonuçlarına göre ortalama puanlar incelendiğinde ($p<0,05$) H1 hipotezlerinin çok yüksek güven aralığında kabul edileceği anlamına gelmektedir. Yani, bir kamu kuruluşu olarak gümrük idarelerinin teşkilat yapısı ve performansı, uluslararası lojistik sektörü için önemli role sahiptir. Bu nedenle Hipotez 1'in kabul edildiği ortaya çıkmıştır.

Çizelge 5.22: Hipotez testi 1

Hipotez 1	Karar
H1: "Sektörün rekabet edebilirliğine yönelik düşünceler ile gümrük idarelerinin üstlendiği rollere yönelik düşünceler arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır."	Kabul

Bir diğer sonuca göre, sektör tarafından gümrük idareleri ve teşkilat performansının uluslararası lojistik faaliyetleri için yeterli olduğu değerlendirilmektedir. Bu nedenle Hipotez 2'nin kabul edildiği ortaya çıkmıştır.

Çizelge 5.23: Hipotez testi 2

Hipotez 2	Karar
H1: "Uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük idarelerinin algılanan yeterliliği arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır."	Kabul

Test sonuçlarına göre, Hipotez 3'ün kabul edildiği ortaya çıkmıştır. Diğer bir ifadeyle gümrük teşkilatları ve gümrük idarelerinin gerçekleştirdiği işlemler uluslararası lojistik faaliyetler için yeterlidir.

Çizelge 5.24: Hipotez testi 3

Hipotez 3	Karar
H1: "Uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük işlemlerinin algılanan yeterliliği arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır."	Kabul

Analiz sonuçlarına göre, Hipotez 4'ün reddedildiği ortaya çıkmıştır. Diğer bir ifadeyle, gümrük idarelerinin performansı ve işlemlerin yeterliliğine yönelik sektörün düşünceleri kuruluş türüne göre farklılık göstermemektedir.

Çizelge 5.25: Hipotez testi 4

Hipotez 4	Karar
H1: "Gümrük idarelerinin performansı ve işlemlerin yeterliliğine yönelik sektörün düşünceleri kuruluş türüne göre farklılık göstermektedir."	Red

Başka bir sonuca göre, gümrük idarelerinin performansı ve işlemlerin yeterliliğine yönelik sektörün düşünceleri personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermektedir. Bu nedenle Hipotez 5'in kabul edildiği ortaya çıkmıştır.

Çizelge 5.26: Hipotez testi 5

Hipotez 5	Karar
H1: "Gümrük idarelerinin performansı ve işlemlerin yeterliliğine yönelik sektörün düşünceleri personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermektedir."	Kabul

Son olarak test sonuçlarına göre, sektör temsilcilerinin gümrük, lojistik ve rekabet edebilirlik konularındaki algıları personelin pozisyonuna göre farklılık göstermektedir. Bu nedenle Hipotez 6'nın kabul edildiği ortaya çıkmıştır.

Çizelge 5.27: Hipotez testi 6

Hipotez 6	Karar
H1: "Sektör temsilcilerinin gümrük, lojistik ve rekabet edebilirlik konularındaki algıları personelin pozisyonuna göre farklılık göstermektedir."	Kabul

Hipotezler, sektörün rekabet edebilirlik algısı ve farkındalığı ölçülerek, t testi, regresyon analizleri ve tek yönlü varyans analizi (ANOVA) neticesinde test edilmiştir.

6. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Gümrük idareleri vergi toplama fonksiyonlarının yanı sıra gittikçe artan pek çok fonksiyonu da icra etmeye başlamıştır. Gerçekten, gümrük idareleri, uluslararası eşya, yolcu ve taşıt hareketindeki gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, kaçakçılıkla mücadele, sınır ötesi güvenlik ve çevre tehditlerinin bertaraf edilmesi, tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması, fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunması gibi birçok konuda kilit rol üstlenmektedir.

Lojistik sektörüne yönelik gümrük uygulamalarına yer verilen çalışmada, lojistik sektörünün sıklıkla karşılaştığı gümrük işlemleri, ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik inisiyatifler, lojistik sektörünün gümrüklerde karşılaştığı bazı engeller, lojistik sektörüne yönelik gümrük uygulamaları, gümrük ve sınır yönetimi çalışmaları, lojistik altyapısının güçlendirilmesine yönelik çalışmalar ele alınmıştır.

Giriş ve sonuç bölümleri dışında çalışma dört ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde “Uluslararası Lojistik Faaliyetleri” başlığı altında, uluslararası lojistik kavramı ve uluslararası lojistik faaliyetler, uluslararası lojistiği etkileyen aktör ve unsurlar, performans çalışmaları, lojistik giderleri azaltmanın yolları, lojistik yönetimi ve sektörün durumu gibi konulara değinilmiştir.

“Uluslararası Ticarete Gümrük İdarelerinin Rolü” başlığı altında ikinci bölümde, özellikle uluslararası ticaret ve gümrük işlemleri, risk yönetimi, risk analizi ve gümrüklerde kontrol işlemleri, gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, tedarik zinciri güvenliği ve kaçakçılıkla mücadele, uluslararası lojistik maliyetleri açısından gümrüklerin rolü ele alınmıştır. İşbirliği, politikalar, engellemeler, teşvikler, yetki ve izinler, vergiler ve yolsuzluğa ilişkin konulara kısaca değinilen bu başlıkta dış ticaret dengesi ve gümrüklerin rolüne vurgu yapılmıştır.

Lojistik sektörüne yönelik gümrük uygulamalarına yer verilen üçüncü bölümde, lojistik sektörünün sıklıkla karşılaştığı gümrük işlemleri, gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılmasına yönelik inisiyatifler, ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik inisiyatifler, lojistik sektörünün gümrüklerde karşılaştığı bazı engeller, lojistik sektörüne yönelik gümrük uygulamaları, gümrük ve sınır yönetimi çalışmaları, Türk gümrük teşkilatının lojistik

sektörüne yönelik uygulamaları, teşkilatın lojistik altyapısının güçlendirilmesine yönelik çalışmaları ele alınmıştır.

"Uluslararası Lojistik Faaliyetlerinde Gümrük İdarelerinin Rolünün Belirlenmesine Yönelik Bir Alan Çalışması" başlıklı dördüncü bölümde analiz edilen araştırma sonuçlarına göre, ankete katılan 126 firmadan 121'nin faaliyetlerinde gümrük işlemleri önemli yer tutmaktadır. Aynı şekilde, araştırmaya katılanların %92'si az da olsa gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştirdiğini bildirmiştir. "Gümrükleme" faaliyeti gerçekleştiren firmaların yaklaşık %60, "Müşavirlik" faaliyeti sürdüren firmaların ise %37 düzeylerinde olduğu birlikte değerlendirildiğinde, firmaların önemli bir kısmının "gümrükleme" faaliyetleri için dış kaynak kullanıma (outsourcing) yöneldiği sonucuna varılmıştır. Aynı zamanda bu sonuç diğer faaliyetleri sürdüren lojistik firmalarının da gümrük işlemlerinden yakından etkilendiği anlaşılmıştır.

Ankete katılanların, sıklıkla gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştirdiği, gümrük işlemleri, gümrük idareleri ve lojistik altyapısı konusunda yüksek farkındalığa sahip olduğu ve sektörün rekabet edebilirliği konusunda olumlu algıya sahip olduğu anlaşılmıştır.

Araştırmada "uluslararası lojistik sektörünün rekabet edebilirlik algısı" ile "gümrük teşkilatının rolleri" arasındaki ilişki kurgulanmıştır. Aynı zamanda, rekabet edebilirlik algısı ile "gümrük idarelerinin performans algısı" ve "gümrük işlemlerinin yeterlilik algısı" arasındaki ilişki de kurgulanan diğer ilişkilerdir.

Araştırma sonuçlarına göre, ankete katılan 126 kuruluşun 121'ine göre lojistik faaliyetlerinde gümrük işlemleri önemli yer tutmaktadır. Araştırma neticesinde lojistik sektör temsilcilerinin %75,1 ile gümrük idareleri karşısında hak ve yükümlülüklerini bildiği, 3,89 ortalama puan ile lojistik altyapısı konusunda yüksek farkındalığa ve sektörün rekabet edebilirliği konusunda olumlu algıya sahip olduğu anlaşılmıştır.

Araştırmaya katılanların %70'ine göre, gümrük teşkilatları lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir. Aynı şekilde ankete katılanların %80'ine göre, gümrük teşkilatları uluslararası ticarete yön veren, eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimdir.

Araştırma sonuçlarına göre gümrük teşkilatı lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir ve uluslararası ticarete eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimdir. Ankete katılanların büyük bir kısmı (3,86 ortalama puan ile) her ne kadar gümrük teşkilatının uluslararası lojistik faaliyetler konusunda attığı adımları yeterli bulsa da gümrüklerde bekleme sürelerinin yine de uzun olduğunu düşünmektedir. Araştırmaya katılanların büyük bir çoğunluğuna göre (%81), gümrük işlem maliyetlerinin azaltılması lojistik işletmelerinin maliyetlerini azaltacak, firmaların kârlılığını ve rekabet gücünü artıracaktır ($X=3,54$).

Analiz sonuçlarına göre, Rekabet Edebilirlik Algısı ile Farkındalık, Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Yönetişim Rolü, Kolaylaştırma Rolü, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı, Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı arasında pozitif yönlü ilişki bulunmaktadır ($b=0,318$; $p<0,05$). Aynı zamanda, rekabet edebilirlik konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler gümrük idarelerinin performansı ve gümrük işlemlerinin yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir ($b=0,536$; $b=0,461$; $p<0,05$). Yine, olumlu görüşe sahip temsilcilerin, farkındalığının da yüksek olduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde, gümrük idarelerinin rolü konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler gümrük idarelerinin performansı ve gümrük işlemlerinin yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahiptir. Son olarak, Gümrük İdarelerinin Performansı konusunda olumlu görüşlere sahip temsilciler Gümrük İşlemlerinin Yeterliliği konusunda da olumlu görüşlere sahip olduğu anlaşılmıştır.

Çalışmaya göre, uluslararası lojistik sektörünün rekabet gücü ile gümrük idarelerinin teşkilat yapısı ve üstlendiği roller arasında önemli bir ilişki bulunmaktadır ($p<0,05$). Kamu kuruluşu olarak gümrük idarelerinin teşkilat yapısı ve performansı uluslararası lojistik sektörü için önemli role sahiptir. Yine, uluslararası lojistik faaliyetlerinin etkin olduğu ve sektörün rekabet konusunda yeterli olduğu algısı ile gümrük idarelerinin etkili olduğu algısı arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Her ne kadar ankete katılanlar yüksek oranda gümrüklerde beklemeler yaşandığını ileri sürse de sektör tarafından gümrük idareleri ve teşkilat performansının uluslararası lojistik faaliyetleri için yeterli olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, uluslararası lojistik faaliyetlerin algılanan performansı ile gümrük işlemlerinin algılanan yeterliliği arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Bu sonuca göre, sektör tarafından gümrük işlemlerinin uluslararası lojistik faaliyetleri için etkili olduğu değerlendirilmektedir. Başka bir ifadeyle, gümrük teşkilatı ve gümrük idarelerinin

gerçekleştirdiği işlemler uluslararası lojistik faaliyetler için yeterlidir. Bu sonuç; rekabet gücü, lojistik ve gümrüklemenin sıkı bir pozitif korelasyonla bağlı olduğunu göstermektedir.

Uygulanan tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçlarına göre, sektörün Rekabet Edebilirlik Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performansı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterliliğine yönelik düşünceler, kuruluş türüne veya personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermemektedir. Yine de bu sonucun aldatıcı olabileceği dikkatlerden kaçmamalıdır. Nitekim, sektör uzmanları ile birebir yapılan görüşmelerde eğitim düzeyi arttıkça mesleğe ve sektöre karşı bilincin arttığı, gümrük işlemlerinin yeterliliğine yönelik algının değiştiği fark edilmiştir.

Analiz sonuçlarına göre ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunu çalışanların Sektör Bilinci ve Rekabet Algısı, Gümrük İdarelerinin Rolü, Gümrük İdarelerinin Performans Algısı ve Gümrük İşlemlerinin Yeterlilik Algısı puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Buna göre sektörün rekabet edebilirlik algısı, gümrük idarelerinin rolü, gümrük idarelerinin performansı ve gümrük işlemlerinin yeterliliğine yönelik düşünceler, personelin eğitim düzeyine göre farklılık göstermemektedir. Benzer bir şekilde, farkındalık veya rekabet edebilirlik algısı ve gümrük idarelerinin rolüne yönelik düşünceler, personelin pozisyonuna göre farklılık göstermemektedir. Diğer yandan, gümrük müşavirleri ve diğer pozisyonlarda çalışanlar, üst düzey yöneticilere oranla gümrük idarelerinin daha etkin ve gümrük işlemlerinin daha etkili olduğunu düşünmektedir.

“Uluslararası lojistik faaliyetler için gümrük idaresinin rolleri nelerdir?” sorusuna yanıt aradığımız akademik çalışmada, sektör temsilcileri; gümrüklerin uluslararası ticareti dengeleyici rolünün, tedarik zinciri güvenliğinin sağlanmasındaki rolünün, sınır ötesi güvenlik ve çevre tehditlerinin bertaraf edilmesindeki rolünün, sınır yönetimindeki rolünün, ulaştırma güvenliğindeki rolünün, vergi toplama fonksiyonunun, uluslararası eşya ve taşıt hareketindeki rolünün, gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve basitleştirilmesindeki rolünün, fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunmasındaki rolünün, lojistik merkezlerindeki rolünün önemli olduğunu beyan etmiştir.

Çalışmada lojistik faaliyetlerden biri olan gümrükleme konusuna ağırlık verilirken lojistik faaliyetleri doğrudan ilgilendiren ve aynı zamanda gümrük rejimleri olan transit taşımacılık ve antrepo işlemlerine detaylı yer verilmemiştir. Aynı şekilde, uluslararası lojistik

planlaması sırasında önemli aktörlerinden biri olan gümrük müşavirlerinin rolüne kararınca yer verilmemiştir. Bununla birlikte, kamu sektörü eliyle hizmet alan özel sektörün idareye ve idarenin sunduğu hizmetlere bakış açısı ele alınmamış, sektörün idare hakkında algıladığı performansın ölçüldüğü çalışmada kamu sektörünün lojistik sektörüne bakış açısı değerlendirmeye tabi olmamıştır. Örneğin gümrük müşavirleri açısından en önemli kriter eşyanın gümrük kapısına zamanında giriş yapması, gümrük idaresine sunulması ve belgelerin zamanında yetiştirilmesi iken kamu personeli açısından bu kriterlerin beşeri ve teknik altyapıya odaklanması muhtemeldir. Bu kapsamda, lojistik faaliyetler ile spesifik gümrük işlemleri arasındaki ilişkiyi değerlendiren benzer araştırmaların hayata kazandırılması faydalı olacaktır.

Yine, bu çalışmada, kısaca uluslararası lojistik maliyetleri açısından gümrük işlemlerinin vergisel boyutuna, lojistik maliyetlere ve bu maliyetleri azaltmanın yollarına değinilmiştir. İşbirliği, politikalar, engellemeler, teşvikler, yetki ve izinler, vergiler ve yolsuzluğa ilişkin konulara ayrıca kısaca değinilen çalışmada gümrüklerin uluslararası ticareti dengeleyici rolüne vurgu yapılmıştır. Nitekim bu konuların bundan sonraki çalışmalarda çok daha kapsamlı olarak ele alınması gerekmektedir.

Bu alanda yapılan akademik çalışmaların azlığı, literatür noksanlığı, bundan sonra yapılacak çalışmalara örnek olacak bir eserin akademiye kazandırılması ve sektörün nitel ve nicel olarak değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur. Özetle, bundan sonra hazırlanacak benzer araştırmalar için bu çalışma kaynak niteliğini taşıyacaktır.

KAYNAKLAR

- İnternet: Agility. (2018). *Agility Emerging Markets Logistics Index 2018*. Agility Global Integrated Logistics: 29 Temmuz 2018 tarihinde <https://www.agility.com/wp-content/uploads/2018/03/Agility-Emerging-Markets-Logistics-Index-2018.pdf> adresinden alınmıştır.
- Aguezzoul, A. (2014). “Third-party logistics selection problem: A literature review on criteria and methods”. *Omega*, (49): 69-78.
- Altunyaldız, Z. (2013). Dünya Gümrük Günü Gümrük Müşteşarlığı Makamı Resmi Konuşması. Ankara.
- İnternet: Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Bakanlığı. (2017). *The logistics and transportation industry in the United States*. SelectUSA: 12 Haziran 2017 tarihinde <https://www.selectusa.gov/logistics-and-transportation-industry-united-states> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma İstatistikleri Bürosu. (2019). *Freight Shipments by Mode*. 1 Ağustos 2019 tarihinde Bureau of Transportation Statistics: <https://www.bts.gov/topics/freight-transportation/freight-shipments-mode> adresinden alınmıştır.
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K. ve Kiiski, T. (2018). *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington: Dünya Bankası.
- Avetisyan, M., Heatwole, N., Rose, A. ve Roberts, B. (2015). “Competitiveness and macroeconomic impacts of reduced wait times at US land freight border crossings”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, (78), 84-101.
- Babacan, M. (2003). “Lojistik sektörünün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu”. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 8-15.
- Bajrami, E. ve Sharku, G. (2010). “Customs as Facilitation of Trade. Case of Albania”. *Contemporary Economics*, 4(1): 223-232 10 Ocak 2018 tarihinde <https://EconPapers.repec.org/RePEc:wyz:journl:id:151> adresinden alınmıştır.
- Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*. Lega Yayınevi.
- Bali, Ö., Enisoğlu, İ. ve Sezer, F. (2016). “Türkiye’de Lisansüstü Lojistik Eğitimin İçerik Analizi ile İncelenmesi”. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2(1): 21-36.
- Banister, D. ve Berechman, Y. (2001). “Transport investment and the promotion of economic growth”. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 209-218.
- Barone, A. (2016). *Managing Global Logistics for Business Growth*. New York: Buoyant Capital.

- Basu, G. (2013). "The role of transnational smuggling operations in illicit supply chains". *Journal of Transportation Security*, 6(4): 01 Temmuz 2017 tarihinde <https://link.springer.com/article/10.1007/s12198-013-0118-y> adresinden alınmıştır.
- Bayat, T. ve Özdemir, Ş. (2016). "Yeni Bir Lojistik Performans Endeks Oluşturmak İçin Gerekli Olan Kriterlerin Belirlenmesi Üzerine Araştırma". *V. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*. Mersin: Toros Üniversitesi İktisadi ve İdari Sosyal Bilimler Fakültesi.
- Bayram, F. O. (2018). *İlaç Sektöründe Lojistik Süreçlerin İncelenmesi: Bir İşletme Uygulaması (Dönem Projesi)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Baysal, M. A. (2007). *Gümrük uygulamalarının lojistik maliyetler üzerine etkisi (Yüksek Lisans Bitirme Projesi)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Birleşmiş Milletler. (2017). *International Transport Organisations*. The Trade Facilitation Implementation Guide: 3 Ağustos 2019 tarihinde <http://tfig.unece.org/contents/international-transport-organizations.htm> adresinden alınmıştır.
- Cerev, G. (2017). "Türkiye'de Deniz İş Kanunu Kapsamında Çalışanların Sendikal Örgütlenme Yapısı ve Sorunları". *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(1), 21-37.
- İnternet: Chartered Institute of Procurement and Supply. (2018). *Delays of Just Half an Hour at Customs Could Cause One in Ten Businesses to Go Bankrupt*. CIPS: 26 Eylül 2018 tarihinde <https://www.cips.org/en-gb/who-we-are/news/delays-of-just-half-an-hour-at-customs-could-cause-one-in-ten-businesses-to-go-bankrupt/> adresinden alınmıştır.
- Chu, Z. (2012). "Logistics and Economic Growth": *A Panel Data Approach*. 49(1): 87-102.
- Cochran, J. K. ve Ramanujam, B. (2006). "Carrier-Mode Logistics Optimization Of Inbound Supply Chains For Electronics Manufacturing". *International Journal Of Production Economis*, (103), 826-840.
- Cop, R. (2015). Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi. İ. Süer içinde, *Genel İşletmecilik Bilgileri*, 144-162. Ankara: Nobel.
- Çakırlar, H. (2009). *İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme (Yüksek Lisans Tezi)*. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003a). *Uluslararası Lojistik Yönetimi*. İstanbul: UTİKAD.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003b). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*. İstanbul: UTİKAD.
- Çağlar, M. B. (2014). "Lojistik İşletmelerinde Bilişim Teknolojilerinin Kullanımı, Müşteri Memnuniyeti ve İşletme Performansı İlişkisi: Bir Araştırma". *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (32): 41-55.

- Çemberci, M., Civelek, M. E. ve Canbolat, N. (2015). “The Moderator Effect of Global Competitiveness Index on Dimensions of Logistics Performance Index”. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, (195): 1514-1524.
- Çetin, C., Akın, B. ve Erol, V. (2001). *Toplam Kalite Yönetimi ve Kalite Güvence Sistemleri (ISO 9000-2000 Revizyonu)*. Ankara: Beta Yayınevi.
- Çitoğlu, E. (2004). *Bankalarda Kredi Pazarlaması (Yüksek Lisans Tezi)*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. tarihinde <http://fbe.emu.edu.tr/journal/doc/78/16.pdf> adresinden alınmıştır.
- Çokay, F. (2012). *Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Sorunları (Yüksek Lisans Tezi)*. Gaziantep: Gaziantep Üniversitesi.
- Dünya Bankası. (2010). *Doing Business 2011: Going Beyond Efficiency*. Dünya Bankası Yayınları.
- Dünya Bankası. (2014). *Doing Business 2015: Going Beyond Efficiency*. Dünya Bankası Yayınları.
- İnternet: Dünya Bankası. (2017). *Trade Facilitation and Logistics* . 6 Temmuz 2017 tarihinde <http://www.worldbank.org/en/topic/trade-facilitation-and-logistics> adresinden alınmıştır.
- Dünya Bankası. (2018). *Doing Business 2018. Going Beyond Efficiency*. 01 Ekim 2018 tarihinde <https://www.doingbusiness.org/> adresinden alınmıştır.
- Dünya Gazetesi. (2018). *Lojistikte '330 milyar lira' beklentisi* . Dünya Gazetesi: 2 Haziran 2018 tarihinde <https://www.dunya.com/ekonomi/lojistikte-330-milyar-lira-beklentisi-haberi-401911> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Dünya Ticaret Örgütü. (2018). *World Trade Statistical Review 2018*: 8 Eylül 2018 tarihinde https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2018_e/wts2018chapter08_e.pdf adresinden alınmıştır.
- İnternet: Dünya Ticaret Örgütü. (2019). *Trade Facilitation*. The World Trade Organization: 01 Ağustos 2019 tarihinde https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm adresinden alınmıştır.
- DeCarlo, L. T. (1997). On the meaning and use of kurtosis. *Psychological methods*, 2(3), 292.
- Deliçay, M. (2015). *Dünyada ve Türkiye’de Dış Ticareti Kolaylaştırmaya Yönelik Ulusal Koordinasyon Çalışmaları*. Ankara: Kalkınma Bakanlığı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- Démurger, S. (2001). “Infrastructure development and economic growth: an explanation for regional disparities in China?” *Journal of Comparative economics*, 29(1), 95-117.

- İnternet: Dünya Gümrük Örgütü. (2009). *WCO Data Model*. WCO: 01 Eylül 2018 tarihinde http://www.wcoomd.org//media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/data-model/dm_technicalbrochure_en.pdf adresinden alınmıştır.
- D'Aleo, V. ve Sergi, B. S. (2017). "Does Logistics Influence Economic Growth: The European Experience". *Management Decision*, 55(8): 1613-1628.
- Directorate-General for Mobility and Transport. (2018). *Annual Activity Report 2018 - Mobility and Transport*. European Commission. Brüksel: European Commission.
- Dirik, M. (2012). *Tersine Lojistik ve Karaman Organize Sanayi Bölgesinde Gıda Sektöründe Tersine Lojistiğin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Uygulama (Yüksek Lisans Tezi)*. Karaman: Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi.
- Ecorys, F. T.-R. (2012). *Fact-Finding Studies In Support Of The Development Of An EU Strategy For Freight Transport Logistics Lot 1: Analysis of the EU Logistics Sector*. Avrupa Komisyonu. Avrupa Komisyonu.
- İnternet: Ekol Lojistik. (2018). *Lojistik Terimleri Sözlüğü*. Ekol Lojistik: 6 Temmuz 2018 tarihinde <https://www.ekol.com/tr/lojistik-terimleri-sozlugu/> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü. (2016). *Yerel Paydaşlar İçin Kümelenme Kılavuzu*: 15 Ekim 2018 tarihinde www.ekonomi.gov.tr adresinden alınmıştır.
- Eldener, E. (2019). *UTİKAD Basın Toplantısı*. UTİKAD: 5 Nisan 2019 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/Images/BasinBulten/090120192019basintoplantisiv4566696.pdf> adresinden alınmıştır.
- Emre, A. (2012). "Lojistik Üsler Bağlamında Lojistik Mevzuatının Önemi, Dünyada ve Ülkemizde Lojistik Üs Mevzuatına Yaklaşımlar". *Gümrük ve Ticaret Dergisi* (32): 79-86.
- Emre, A. (2014). "Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Üs Mevzuatı". *UTA Lojistik Dergisi*, 20(9), 45-50.
- Erdumlu, R. M. (2006). *Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Ereke, E. (2017). *Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu – Strateji Çalışma Grubu*. UND.
- Erol, F. (2015). *Lojistik Köylerin Önemi ve İntermodal Taşımacılık Faaliyetleriyle Desteklenmesi: Karaman İlinde Bir Uygulama (Yüksek Lisans Tezi)*. Karaman: Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi.
- ESCAP; OECD. (2017). *Handbook on Indicators for Trade Facilitation, Version 1.0*. 1 Ağustos 2019 tarihinde ESCAP: <http://www.unescap.org/resources/escap-oecd-handbook-indicators-trade-facilitation> adresinden alınmıştır.
- Esfahani, H. S. ve Ramírez, M. T. (2003). "Institutions, infrastructure, and economic growth". *Journal of development Economics*, 70(2), 443-477.

- Esmer, S. (2009). *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu Ve Bir Simülasyon Modeli (Doktora Tezi)*. DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- European Commission. (2017). *International Customs Co-operation and Mutual Administrative Assistance Agreements - Taxation and Customs Union - European Commission*. Taxation and Customs Union : 12 Kasım 2018 tarihinde https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/international-affairs/international-customs-cooperation-mutual-administrative-assistance-agreements_en adresinden alınmıştır.
- European Tax Policy Forum. (2018). *The effect of taxes on foreign direct investment: A survey of the empirical evidence*. Policy Paper n° 3. . European Tax Policy Forum. 10 Eylül 2018 tarihinde www.etpf.org/papers/PP003FDI.pdf adresinden alınmıştır.
- Fedderke, J. ve Garlick, R. (2008). *Infrastructure Development and Economic Growth in South Africa: A Review of the Accumulated Evidence*. The Eastern Cape Socio Economic Consultative Council: 12 Aralık 2018 tarihinde https://www.ecsecc.org/documentrepository/informationcentre/pp12_55323.pdf adresinden alınmıştır.
- Gök Kısa, A. C. ve Ayçin, E. (2019). “OECD Ülkelerinin Lojistik Performanslarının SWARA Tabanlı EDAS Yöntemi ile Değerlendirilmesi”. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 9(1), 301-325.
- Gülen, K. G. (2005). “Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımının Yaygınlaşması ve Tedarikçi İşletmelerde Gelişim Stratejileri”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 4(8): 29-48.
- Gümüş, Y. (2007). “Lojistik Maliyetlerinin Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Yöntemine Göre Hesaplanması ve Bir Üretim İşletmesi Uygulaması”. *Dayanışma Dergisi* (100), 1-24.
- Gümrük Hizmetlerinin İyileştirilmesi Çalışma Grubu. (2017). *Kalkınma Planı Ön Raporu*. Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı.
- İnternet: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı . (2018). *Gümrük İşlem Süreleri*. Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü: 26 Ocak 2018 tarihinde www.gtb.gov.tr adresinden alınmıştır.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2013). *Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları*. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. Ankara: Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü.
- İnternet: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2014). *Türkiye'nin Lojistik Görünümü*. Ankara: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. 01 Eylül 2018 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/data/5b87bf9113b8761160fa1258/e63db975be7f98365dcbe154d1518abf.pdf> adresinden alınmıştır.
- Gürdal, S. (2006). *Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi*. İstanbul: İTO.
- Gergin, R. E. ve Baki, B. (2015). “Türkiye’deki Bölgelerin Lojistik Performanslarının Bütünleştirilmiş AHS ve TOPSIS Yöntemiyle Değerlendirilmesi”. *İşletme ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 6(4): 115-135.

- Groeneveld, R. A. ve Meeden, G. (1984). "Measuring Skewness and Kurtosis". *The Statistician* (33), 391-399.
- Heaver, T. D. (1992). "The Role of Customs Administration in the Structure and Efficiency of International Logistics: An International Comparison". *The international journal of Logistics Management*, 3(1), 63-72.
- Heizer, J. ve Render, B. M. (2016). *Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management* (12. ed.). Pearson Education.
- Hooi Lean, H., Huang, W. ve Hong, J. (2014). "Logistics and Economic Development: Experience from China". *Transport Policy*, 32: 96-104.
- Hopkins, K. D. ve Weeks, D. L. (1990). "Tests for Normality and Measures of Skewness and Kurtosis: Their Place in Research Reporting". *Educational and Psychological Measurement*, (50), 717-729.
- İlbeyi, E. (2015). *Dış ticaretteki bürokratik engellerin lojistik sektörüne etkileri (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- İliman, T. ve Tekeli, R. (2016). "Dünya'da ve Türkiye'de Yolsuzluk Algısı". *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(2), 62-84.
- İnternet: International Air Transport Association. (2018). *Cargo-XML Standarts*. IATA: 11 Temmuz 2019 tarihinde <https://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Documents/xml-standards-presentation.pdf> adresinden alınmıştır.
- İnternet: International Federation of Freight Forwarders Associations. (2018). *About Fiata*. FIATA: 7 Temmuz 2019 tarihinde <https://fiata.com/about-fiata.html> adresinden alınmıştır.
- International Road Transport Union. (2013). *Model Highway Initiative: Regional Infrastructure Fund*. Rusya: IRU.
- İnternet: İTO. (01 Temmuz 2019). *Ticarete İvme Kazandıranlar- Dış Ticaret ve Gümrük ve Tarife Mevzuatı Uygulamaları Gıda Ürünleri*. İstanbul Ticaret Gazetesi / itohaber.com: 10 Haziran 2019 tarihinde https://www.itohaber.com/haber/guncel/210355/kagitsiz_ihracata_geri_sayim.html adresinden alınmıştır.
- Jeong, J. (2005). *Analysis of the factors and the roles of HRD in organizational learning styles as identified by key informants at selected corporations in the Republic of Korea (Doktora Tezi)*. Texas: A&M University.
- Joachim, V. (1974). "Taxation and Public Opinion in Sweden: An Interpretation of Recent Survey Data". *National Tax Journal*, 27(4), 499-513.
- Küçükaltan, B. (2012). *Uluslararası ticaret kapsamında lojistik şirketlerinin gümrük faaliyetleri: Kapikule örneği (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi.

- Kabak, Ö., Ekici, Ş. Ö. ve Ülengin, F. (2016). Which logistics performance indicator influence export most? A scenario analysis based approach. *XIV. International Logistics and Supply Chain Congress*, 599-611. İzmir: Ege University Faculty of Economics and Administrative Sciences.
- Kara, M., Tayfur, L. ve Basık, H. (2009). “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11): 69-84.
- Karataş, İ. A. (2017). “Bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye’nin Lojistik Sektörünün Karşılaştırmalı Analizi”. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 8(1): 1-22: 8 Temmuz 2018 tarihinde <https://dergipark.org.tr/download/article-file/316230> adresinden alınmıştır.
- Kaymakçı, M. A. (2018). *Uluslararası Ticarete İşletmelerin Lojistik Sorunları: Konya İmalat Sektöründeki İşletmelere Yönelik Ampirik Bir Çalışma ve Model Önerisi (Yüksek Lisans Tezi)*. Konya: KTO Karatay Üniversitesi.
- Ketenci, N. (2017). “The Effect of the European Union Customs Union on the Balance of Trade in Turkey”. *Foreign Trade Review*, 52(4): 219-232. 10 Ocak 2018 tarihinde <https://mpira.ub.uni-muenchen.de/54662/> adresinden alındı.
- İnternet: Kobi Efor. (2015). *Türk lojistik sektörünün vizyonu ‘Bölgesel Merkez’ olmak; Bölge: Avrasya*. Kobi Efor: 31 Mayıs 2019 tarihinde <http://www.kobi-efor.com.tr/lojistik/turk-lojistik-sektorunun-vizyonu-bolgesel-merkez-olmak-bolge-avrasya-h4159.html> adresinden alınmıştır.
- Kobu, B. (2017). *Üretim Yönetimi*. Ankara: Beta Basım Yayın.
- Korinek, J. ve Sourdin, P. (2011). *To What Extend Are High Quality Logistics Services Trade Facilitating?* OECD Trade Policy Working Papers. OECD.
- Kutlu, H., Ulvi, H. ve Akdemir, F. (2019). “Gelişmekte Olan Ülkelerde Raylı Sistem Yatırım Kararlarını Etkileyen Ölçütlerin Belirlenmesi: AB ve Türkiye Özelinde Bir Araştırma”. *Demiryolu Mühendisliği*, (9): 61-78.
- Kutlu, S. ve Gür, F. A. (2008). “Lojistik Master Planı ve Bir Lojistik Üs Olarak Türkiye”. *Mevzuat Dergisi*, (129): 6 Mayıs 2017 tarihinde <https://www.mevzuatdergisi.com/2008/09a/02.htm> adresinden alınmıştır.
- Langley, C. J. (2019). *The 2019 23rd Annual Third-Party Logistics (3PL) Study*. ABD: Infosys.
- Lee, H. L. ve Billington, C. (1992). “Managing Supply Chain Inventory: Pitfalls and Opportunities”. *Sloan eManagement Review*, 3(33), 65-73.
- Lieb, R. ve Miller, J. (2002). “The Use Of Third-Party Logistics Services By Large US Manufacturers, The 2000 Survey”. *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 5(1).
- Liu, J., Wan, Y.-w. ve Wang, L. (2006). “Quay crane scheduling at container terminals to minimize the maximum relative tardiness of vessel departures”. *Naval Research Logistics*, (53), 60-74.

- Long, D. (2016). *Uluslararası Lojistik- Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi (Çeviri - Uyarlama)*. (M. Tanyaş ve M. Düzgün, Çev.) Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık .
- Makina Mühendisleri Odası. (2017). *İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Raporu (Güncellenmiş Yedinci Baskı)*. Ankara: TMMOB. 16 Ağustos 2019 tarihinde https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/isg_rapor_2017.pdf adresinden alınmıştır.
- Mazur, M. ve Wisniewski, A. (2016). *PwC küresel raporu: Drone teknolojisinin ticari uygulamaları*. İstanbul: PwC.
- McFadden, D., Talvitie, A. P., vd. (1977). *Demand Model Estimation and Validation*. Urban Travel Demand Forecasting Project Phase 1 Final Report Series, ABD.
- Mevlütöğlü, A. (2011). Ulusal Havacılık Sanayiinin Gelişiminde Çok Uluslu Projelerin Yeri (Bildiri). *VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*, 167-174. Eskişehir: MMOB Makina Mühendisleri Odası.
- İnternet: Milletlerarası Ticaret Odası. (2010). *INCOTERMS Kuralları 2010*. Paris: ICC.
- Moors, J. J. (1986). “The Meaning of Kurtosis: Darlington Reexamined”. *The American Statistician*, (40), 283-284.
- NATO. (2013). *Multinational Projects (Media Backgrounder)*. 16 Ağustos 2019 tarihinde North Atlantic Treaty Organization: https://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2013_10/20131018_131022-MediaBackgrounder_Multinational_Projects_en.pdf adresinden alınmıştır.
- New Policy Institute ve Arizona State University. (2012). *Realizing the Full Value Of Cross Border Trade With Mexico*. 21st Century Border Initiative: 12 Ocak 2018 tarihinde <http://21stcenturyborder.files.wordpress.com/2011/12/realizing-the-value-of-crossborder-trade-with-mexico2.pdf> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Norall, S. (2013). *3PL vs 4PL: What are these PLs, Anyway? Layers of Logistics Explained*. Creasis: 10 Ocak 2018 tarihinde tarihinde <https://cerasis.com/3pl-vs-4pl/> adresinden alınmıştır.
- Nunnally, J. C. (1967). *Psychometric Theory*. New York: McGraw-Hill.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2013). *Interconnected Economies: Benefiting From Global Value Chains* . Paris: OECD.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2015). *Aid for Trade at a Glance: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth* . Paris: OECD Publishing.
- Onay, M. ve Kara, H. S. (2009). “Lojistik Dış Kaynaklama Uygulamalarının Örgüt Performansı Üzerine Etkileri”. *Ege Akademik Bakış*, 9(2), 593-622.
- Opananon, S. ve Kitthamkesorn, S. (2016). “Border crossing design in light of the ASEAN Economic Community: Simulation based approach”. *Transport Policy*, (48), 1-12.

- Orhan, O. Z. (2014). *Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi*. İstanbul: İstanbul Gelişim Üniversitesi.
- Özdemir, A. İ. (2004). “Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (23): 87-96.
- Özdemir, A. ve Özgüner, M. (2018). “Endüstri 4.0 ve Lojistik Sektörüne Etkileri: Lojistik 4.0”. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 6(4), 39-47.
- Öztürk, D. (2016). “Tedarik zinciri yönetimi süreçlerini etkileyen faktörler”. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 6(1), 17-24.
- Satta, G., Parola, F. ve Lee, S.-w. (2011). “The EU-27 Logistics Industry: Structure and trends of Major Subsectors and National Markets”. *KMI International Journal of Maritime Affairs and Fisheries*, 3(1).
- Sokolovska, O. (2016). “Trade Freedom and Revenue from Trade Taxes: a Cross-Country Analysis”. *St Petersburg State University Journal of Economic Studies*, (2), 52-67:01Mart 2018 tarihinde <https://ideas.repec.org/a/scn/003571/16920009.html> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Sosyal Güvenlik Kurumu. (2017). *SGK İstatistik Yıllıkları*. Sosyal Güvenlik Kurumu:
16 Ağustos 2019 tarihinde http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari adresinden alınmıştır.
- Srividhya, S., Sharma, T., Booshna, S. ve Paul, T. S. (2012). *International Business Environment*. Puducherry: Pondicherry University: 10 Ocak 2018 tarihinde <http://www.pondiuni.edu.in/sites/default/files/International%20business%20environmentt200813.pdf> adresinden alınmıştır.
- Stank, T. P. ve Maltz, A. B. (1996). “Some Propositions on Thrid Party Choice: Domestic vs. International Logistics Providers”. *Journal of Marketing Theory and Practice*, 4(2): 45-54.
- Stock, J. (2001). *Reverse Logistics In The Supply Chain*. ABD: Global Purchasing ve Supply Chain Strategies Briefing.
- Subaşı, M. A. (2009). *Gümrük işlemlerinin lojistik maliyetlere etkisi (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Şedele, U. (2019). “İzinli Göndericiler Kapıkule’de Gümrüğe Takılmadan Geçiyor”. *UTİKAD*, Temmuz/Ağustos (17): 32-35.
- Şen, İ. K. (2014). “Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları”. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1): 83-106.
- Tanyaş, M. (2005). Hastane Lojistik Yönetimi Sunumu. *Hastane Lojistik Yönetimi*, 11. İstanbul.

- Tanyaş, M. (2010). Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri. *YA/EM 30. Ulusal Kongresi*. İstanbul: Sabancı Üniversitesi: 10 Ocak 2018 tarihinde <https://webnak.com.tr/blog/lojistik-sektoru/> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Tanyaş, M. (09 Ekim 2011). “*Türkiye Lojistik Sektörü*”. Lojistik Dünyası: 10 Ocak 2018 tarihinde <http://www.lojistikdunyasi.net/turkiye-lojistik-sektoru.html> adresinden alınmıştır.
- Tanyaş, M. (2013). ***Lojistik Yönetimine Giriş***. Atatürk Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi, Erzurum: E-Kitap versiyonundan alınmıştır.
- Tanyaş, M. (2014). *Ekonomi Bakanlığı Kümeler İçin Tedarik Zinciri Yönetimi Kılavuzu*. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, Ankara:
- İnternet: Tanyaş, M. (9 Kasım 2018). Türkiye Lojistik Sektörü 2018 - 2019 . *Ekovitrin*.
- Tanyaş, M., Erdal, M., Zorlu, F., Gürlesel, F. ve Filik, F. (2011). *Türkiye Lojistik Master Planı İçin Strateji Belgesi*. Türkiye İhracatçılar Meclisi Lojistik Konseyi. İstanbul: Türkiye İhracatçılar Meclisi Lojistik Konseyi.
- Tanyaş, M., Sıcakyüz, A., İnaç, H. ve Tan, B. (2015). *İstanbul Lojistik Sektör Analizi Raporu*. MÜSİAD; İBB. İstanbul: Mavi Ofset.
- Taylor, J. C., Robideaux, D. R. ve Jackson, G. C. (2004). “U.S.-Canada Transportation and Logistics: Border Impacts and Costs, Causes, and Possible Solutions”. ***Transportation Journal*** , 43(4), 5-21.
- The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). (tarih yok). *Case Studies on Implementing a Single Window (Çalışma Taslağı)*. 10 Ocak 2018 tarihinde http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/draft_160905.pdf adresinden alınmıştır.
- Ticaret Bakanlığı. (2018). *Dış Ticaret İşlemlerine İlişkin Belge ve Maliyetlerin Azaltılması ve Bu Konudaki Farkındalığın Arttırılması Çalıştayı*. Ankara: Ticaret Bakanlığı.
- İnternet: Ticaret Bakanlığı Bilgi Bankası. (2019). *Bilgi Bankası*. Ticaret Bakanlığı: 10 Ocak 2019 tarihinde <https://ggm.ticaret.gov.tr/bilgi-bankasi> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Türkiye İstatistik Kurumu. (2018). *Türkiye İstatistik Kurumu İstatistik Göstergeler*. Türkiye İstatistik Kurumu: 10 Ocak 2019 tarihinde <http://www.resmiistatistik.gov.tr/> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Trade Code. (2018). *Trade in the balance: Europe's new Union Customs Code | White ve Case LLP International Law Firm, Global Law Practice*. Whitecase.com: 01 12 2018 tarihinde <https://www.whitecase.com/publications/insight/trade-balance-europes-new-union-customs-code> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Tradelawchambers.com . (2018). *The importance of customs duties*. Tradelawchambers.com: 01 Mart 2018 tarihinde <https://tradelawchambers.com/raxo-what-s-on/31-the-importance-of-customs-duties.html> adresinden alınmıştır.

- Tunç, H. ve Kaya, M. (2016). “Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi”. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 7(14), 58 - 65.
- Tuna, O. (2001). “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(2), 208.
- UNCTAD. (2018). *Review of Maritime Transport 2018*. New York: Birleşmiş Milletler Yayınları.
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND]. (2017). *Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığı Sektörü Gümrük Sorunları*. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. İstanbul: UND.
- UNECE. (2003). *The Single Window Concept*. United Nations Economic Commission for Europe.
- Ural, A. ve Kılıç, İ. (2005). *Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS ile Veri Analizi*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- İnternet: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. (2018). *Lojistik Performans Endeksi 2018 ve Türkiye*. UTİKAD: 14 Ağustos 2018 tarihinde <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/23460/lojistik-performans-endeksi-2018-ve-turkiye> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği. (2019). *UTİKAD Üye Listesi*. UTİKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği: 02 Nisan 2019 tarihinde <http://www.utikad.org.tr/UTIKADUyeListesi.aspx> adresinden alınmıştır.
- İnternet: Uylukçu, M. (2018). *Lojistik Performansı ve Ölçülmesi*. İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü: 25 Aralık 2018 tarihinde <http://lojistikkulubu.ist/lojistik-performansi-ve-olculmesi/> adresinden alınmıştır.
- Wakeland, W., Cholette, S. ve Venkat, K. (2012). Food Transportation Issues and Reducing Carbon Footprint. Y. A. Joyce Boye içinde, *Green Technologies in Food Production and Processing*, 211-238. New York: Springer Science ve Business Media.
- Widdowson, D. (2005). International Trade Facilitation: The Customs Imperative. *The APEC Workshop on the WTO Trade Facilitation Negotiations*. Kuala Lumpur.
- Winer, R. S. (2001). “A Framework for Customer Relationship Management”. *California Management Review*, 43(4), 104.
- Wood, D. F., Barone, A., Murphy, P. ve Wardlow, D. (2012). *International Logistics*. Florence: Springer Science ve Business Media.
- World Economic Forum. (2013). *Enabling Trade. Valuing Growth Opportunities*. World Economic Forum: 07 Ocak 2018 tarihinde http://www3.weforum.org/docs/WEF_SCT_EnablingTrade_Report_2013.pdf adresinden alınmıştır.



EKLER

EK-1. Anket formu

ANKET


ULUSLARARASI LOJİSTİK FAALİYETLERİNDE GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ

Değerli Sektör Temsilcisi,

Bu anket Gazi Üniversitesi (Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi) Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Anabilim Dalında "*Uluslararası Lojistik Faaliyetlerinde Gümrük İdarelerinin Rolü*" konulu Yüksek Lisans Tezinde kullanılmak üzere hazırlanmıştır.

Anket soruları kapsamında açık kimliğinizi, iletişim adresinizi, kuruluş bilginizi veya gizli verilerinizi ortaya çıkaracak nitelikte soru bulunmamaktadır.

Anket sorularının çevrimiçi bir örneğine aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz. Çevrimiçi anketi doldurmanız halinde iletişim adresiniz kesinlikle kaydedilmemektedir.

 Çevrimiçi anket bağlantısı için [tıklayınız](#)⁴.

Anketin güvenilirliği için vereceğiniz cevaplar büyük önem taşımaktadır.

Katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Adem EMRE

Ticaret Uzmanı / Şube Müdür V.

Ticaret Bakanlığı

İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü

Prof. Dr. İrfan SÜER

Tez Danışmanı

Gazi Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Not 1: El ile doldurduğunuz anket formunun dijital kopyasını veya taranmış (veyahut fotoğrafı çekilmiş) versiyonlarını elden teslim edebilir veya posta ile "Adem EMRE, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü, Bakırköy, İstanbul" iletişim adresine yahut "a.emre@ticaret.gov.tr" uzantılı e-mail hesabına gönderebilirsiniz.

Not 2: Anket katılım süresi 15 Nisan 2019 tarihinde sona erecektir.

⁴ <https://forms.gle/CMNyPbwF7LB7eLgh7>

EK-1. Anket formu (devam)

SORULAR

1. BÖLÜM: TANIMLAYICI BİLGİLER (DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER)

1. Çalıştığınız Kuruluş?

- Sivil Toplum Kuruluşu / Dernek Firma / Acente

2. Anketi Dolduran Personelin Eğitim Durumu?

- İlköğretim Lise Önlisans Lisans
 Lisansüstü +

3. Anketi Dolduran Personelin Pozisyonu?

- Alt kademe yönetici Orta kademe yönetici Üst kademe yönetici
 İşçi Temsilci Gümrük müşaviri
 Diğer

4. Kuruluşun Sektörde Bulunduğu Süre?

- 1-5 yıl 5-10 yıl 10-15 yıl
 15-20 yıl 20-25 yıl 25 yıl ve üstü

5. Kuruluşunuzun Lojistik Faaliyet Alanları?

Birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz.

- Depolama Nakliye / taşımacılık Gümrükleme Tersine lojistik
 Bilişim Satın alma Müşteri ilişkileri Talep tahminleme
 Forwarder (Acente) Danışmanlık/
Müşavirlik Sigortalama Yedek parça
yönetimi
 Petro-kimya (akaryakıt) Sivil toplum / dernek
ve tehlikeli madde faaliyetleri

6. Kuruluşunuzun Uluslararası Lojistik Faaliyet Bölgeleri?

Birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz.

- Avrupa Balkanlar Kuzey Amerika Güney (Latin)
Amerika
 Orta Doğu ve Kuzey
Afrika Sahraaltı Afrika Asya ve Pasifik Güney Kafkasya

EK-1. Anket formu (devam)

2. BÖLÜM: OLGUSAL BİLGİLER (SEKTÖR BİLİNCİ VE REKABET ALGISI)

Anketi cevaplarırken lütfen sizin için en uygun olan [Hiç Katılmıyorum (1), Az Katılıyorum (2), Orta Derecede Katılıyorum (3), Çok Katılıyorum (4), Tamamen Katılıyorum (5)] seçeneklerden birini işaretleyiniz.

	Hiç Katılmıyorum	Az Katılıyorum	Orta Derecede Katılıyorum	Çok Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum
1. Gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında atılan adımlardan haberdarız.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Gümrük idaresi karşısında haklarımızı ve yükümlülüklerimizi biliyoruz.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Sıklıkla gümrük işlemine konu lojistik faaliyeti gerçekleştiriyoruz.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Sıklıkla gümrük, uluslararası ticaret ve lojistik alanlarında eğitim programlarına katılmaktayız veya personelimize eğitim vermekteyiz.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Türkiye'nin lojistik altyapısı yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Uluslararası lojistik faaliyeti gerçekleştiren yerli firmalarımız yeterli niteliğe sahiptir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Lojistik hizmet kalitesi yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Uluslararası nakliyatlar izlenebilir ve şeffaftır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Uluslararası nakliyatlar zamanında yapılabilmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Gümrük işlemlerinden sorumlu müşavirimizden/firma temsilcimizden memnunuz.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Gümrük işlemleri faaliyetlerimizde önemli yer tutmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

EK-1. Anket formu (devam)

3. BÖLÜM: GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜNÜN TANIMLANMASI (GÜMRÜK İDARELERİNİN ROLÜ)

Anketi cevaplarırken lütfen sizin için en uygun olan [Hiç Katılmıyorum (1), Az Katılıyorum (2), Orta Derecede Katılıyorum (3), Çok Katılıyorum (4), Tamamen Katılıyorum (5)] seçeneklerden birini işaretleyiniz.

	Hiç Katılmıyorum	Az Katılıyorum	Orta Derecede Katılıyorum	Çok Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum
1. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti dengeleyici rolü bulunmaktadır (ilave vergiler, ticaret politikası önlemleri, dengeleyici tedbirler vb).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Gümrük teşkilatının uluslararası ticareti düzenleyici rolü bulunmaktadır (mevzuat vb).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Gümrük teşkilatının gümrüklü alanlarda (iç gümrük dahil) bütünleştirici, entegrasyonu sağlayıcı bir rolü bulunmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Gümrük teşkilatının uluslararası rekabet ve büyüme konusunda önemli bir rolü bulunmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Gümrük teşkilatı bir gelir toplama birimidir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Gümrük teşkilatı bir muhafaza ve kaçakçılıkla mücadele birimidir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Gümrük teşkilatı uluslararası ticarete eşya hareketlerini ve bunlara ilişkin diğer iş ve işlemleri takip eden, düzenleyen ve yöneten birimdir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Gümrük teşkilatı vizyoner, öngörülü bir birimdir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Gümrük teşkilatı sektörün ihtiyaçlarına cevap veren, çözüm üreten ve paydaşlarını dikkate alan bir birimdir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Gümrük idareleri lojistik faaliyetler sırasında kilit rol üstlenmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Gümrük idareleri lojistik merkezlerde kilit rol üstlenmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Gümrük idareleri tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması konusunda kilit rol üstlenmektedir (emniyet ve güvenlik, verilerin gizliliği, terörizmle mücadele vb).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Gümrük idareleri gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi konusunda kilit rol üstlenmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Gümrük idareleri gümrük işlemlerinin hızlandırılması konusunda kilit rol üstlenmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15. Gümrük idareleri inisiyatif alır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16. Gümrük kapılarında tek söz sahibi gümrük idareleridir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17. Gümrük kapılarında beklemenin sorumlusu yalnızca gümrük idareleridir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

EK-1. Anket formu (devam)

4. BÖLÜM: GÜMRÜK İDARELERİNİN ETKİLİLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ (GÜMRÜK İDARELERİNİN PERFORMANS ALGISI)

Anketi cevaplarırken lütfen sizin için en uygun olan [Hiç Katılmıyorum (1), Az Katılıyorum (2), Orta Derecede Katılıyorum (3), Çok Katılıyorum (4), Tamamen Katılıyorum (5)] seçeneklerden birini işaretleyiniz.

	Hiç Katılmıyorum	Az Katılıyorum	Orta Derecede Katılıyorum	Çok Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum
1. Gümrük idareleri ile lojistik sektörü arasındaki iletişim yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Gümrük idarelerinin fiziki altyapısı uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Gümrük idarelerinin teknik cihaz ve otomasyon sistemleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Gümrük teşkilatının mevzuat altyapısı uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Gümrük teşkilatının dahil olduğu anlaşmalar uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin gümrük süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin lojistik süreçlerine olan hâkimiyeti yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Gümrük idarelerinde görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Gümrük kapılarında yer alan diğer kurumlar (İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım Bakanlığı vb) ile bu kurumlarda görevli kamu personelinin performansı yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Gümrük idareleri ve çalışanları lojistik sektörü hakkında yeterli donanım ve öngörüye sahiptir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Gümrük idareleri tüm kuruluş ve paydaşlara eşit muamele göstermektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Türk Gümrük Teşkilatı gelişmiş ülke gümrükleri ile aynı düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Türk Gümrük Teşkilatının gümrüklü alanlarda lojistik konusundaki yatırımları yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Gümrüklerde beklemeler yaşanmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

EK-1. Anket formu (devam)

5. BÖLÜM: GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN ETKİLİLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ (GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN YETERLİLİK ALGISI)

Anketi cevaplarırken lütfen sizin için en uygun olan [Hiç Katılmıyorum (1), Az Katılıyorum (2), Orta Derecede Katılıyorum (3), Çok Katılıyorum (4), Tamamen Katılıyorum (5)] seçeneklerden birini işaretleyiniz.

	Hiç Katılmıyorum	Az Katılıyorum	Orta Derecede Katılıyorum	Çok Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum
1. Gümrük idaresinin işlemleri yeterince kolay ve anlaşılabilir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Gümrük hizmetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından yeterli düzeydedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Gümrük hizmetleri en az bürokrasi ile yürütülmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Gümrük İŞLEMLERİ yeterince hızlı yürütülmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Gümrük KONTROLLERİ yeterince hızlı yürütülmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Gümrük kontrolleri etkin bir biçimde yürütülmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Gümrük işlemleri diğer lojistik faaliyetlere oranla daha az masraflıdır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek kolaydır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalardan faydalanabilmek masrafsızdır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Veri girişlerinin (özet beyan, varış-çıkış bildirim vb) önceden ve eksiksiz yapılması zorunluluğu işlemleri hızlandırmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Güvenli ticaret (kontrol, emniyet ve güvenlik, verilerin güvenliği, yetkilendirilmiş yükümlü vb.) yönünde atılan adımlar olumludur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Gümrük işlem maliyetleri uluslararası lojistik faaliyetleri açısından düşüktür.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Gümrük işlem maliyetleri yeterince basit, öngörülebilir ve hesaplanabilir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Gümrük maliyetlerinin azaltılması gümrük işlemlerini hızlandırmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15. Gümrük işlem maliyetlerinin azaltılması lojistik işletmelerinin maliyetlerini azaltmakta, karlılığını ve rekabet gücünü artırmaktadır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Anket bitmiştir. Anket soruları kapsamında açık kimliğiniz, kuruluş bilginiz veya iletişim adresiniz KAYDEDİLMEMEKTEDİR.

Teşekkür ederiz.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ



**ULUSLARARASI
KARAYOLU
EŞYA TAŞIMACILIĞI
SEKTÖRÜ**

GÜMRÜK SORUNLARI*



GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

*Burada yer alan sorunlar 2018 yılı başı itibariyle henüz güncelliğini koruyan sorunlardır.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

İÇİNDEKİLER

A. GÜMRÜK MEVZUATI VE UYGULAMALARININ LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

1. Taslak Gümrük Kanunu İle Getirilecek Değişiklikler ve Lojistik Sektörüne Etkileri, Mevcut Gümrük Kanunu Kapsamında İç Gümrüğe Uğrama Zorunluluğu ve Madde 235/5 Uygulamaları
2. Kapıkule Sınır Kapısındaki Beklemeler, Mesai Uyumsuzlukları ve Süreç İyileştirme Çalışmaları
3. Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması Dahilinde İzinli Gönderici Statüsüne Sahip Firmaların Uygulamada Karşılaştığı Sorunlar
4. Fazla Mesai Ücretleri ve Uygulama Sorunları

B. ORTAK TRANSİT VE ULUSAL TRANSİT İŞLEMLERİNDEKİ GÜMRÜK İDARELERİ UYGULAMALARI VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ,

5. Türkiye Varışlı Ortak Transit İşlemlerinde Uyuşmazlık Açılması Yerine Eksiklik Fazlalık Takibatı Yapılması ve Uyuşmazlık Açıldığı Hallerdeki Uygulama Sorunları
6. NCTS Sistemi Üzerinden gönderilen Araştırma Bildirimlerinin, Araştırma sonuçlarının ve Uyuşmazlık bildirimlerinin Asıl Sorumlu ekranında görülebilmesi
7. Transit Beyannamelerinden Damga Vergi Tahsilatının Kaldırılması

C. LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GÜMRÜKLERDE YAŞADIĞI DİĞER SORUNLAR

8. Bursa Gümrük Müdürlüğündeki Tescil Edilmemiş İhracat Beyanname Kapsamında Yüklere Dair Fazla Mesai Dilekçelerinin Reddedilme Sorunu
9. Antrepolarda Yaşanan Sorunlar
10. Antrepo Boşaltmalarına Dair İstanbul Gümrükleri İle Sınırlı Olan Uygulamanın Yaygınlaştırılmaması Sorunu
11. ATS Cihazlarının Sökülme İşlemlerinde Karşılaşılan Sorunlar
12. Tır Karnesi İle Gelen Araçların Tescil İşlemlerinin Antrepolardan Yapılamama Sorunu
13. Erenköy TASİŞ’de Yaşanan Sorunlar
14. İzmir Gümrük Müdürlüğünden Çıkışlardaki İhracat Beyanname Tescillerine Dair Zorunlu Uygulama Sorunu
15. Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa Eklenen “Aldatıcı İşlem ve Davranış” Kavramının Yarattığı Sorun
16. Mühür Fekki İle İlgili Yaşanan Sorun

D. YABANCI ARAÇLARA İLİŞKİN YAŞANAN SORUNLAR VE YARATTIĞI HAKSIZ REKABET

17. Yabancı Ülkelere İlişkin Mütakabiliyet Uygulamaları ve Yabancı Araçların Usulsüz Akaryakıt Kaçakçılığı Teşebbüsleri
18. Yabancı Plakalı Araçlar Tarafından Gerçekleştirilen Usulsüz Taşımalara İlişkin Sorunlar

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

BÖLÜM 1

GÜMRÜK MEVZUATI VE UYGULAMALARININ LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

1. Taslak Gümrük Kanunu İle Getirilecek Değişiklikler ve Lojistik Sektörüne Etkileri, Mevcut Gümrük Kanunu Kapsamında İç Gümrüğe Uğrama Zorunluluğu ve Madde 235/5 Uygulamaları

a) Taslak Gümrük Kanunu İle Getirilecek Değişiklikler ve Lojistik Sektörüne Etkileri:

Bilindiği üzere, gerek Gümrük Birliğine ilişkin 1/95 sayılı AT-Türkiye Ortaklık Konseyi Kararı'nın 28 inci maddesi gerekse AB üyeliğine yönelik müktesebat uyumu çerçevesinde, ülkemizin AB Gümrük Kodu ve Yönetmeliğine uyum yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu doğrultuda Avrupa Birliği'nin Modernize Gümrük Kodu hükümlerinin de ulusal mevzuatımıza aktarılması gerekmektedir. Bu yönüyle 4458 sayılı Gümrük Kanunu 2913/92 sayılı Konsey Tüzüğüne paralel olarak hazırlandığından, 450/2008 sayılı Tüzüğün Topluluk Gümrük Kodunun tüm hükümlerini değiştirmesi, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun da yeniden yazımını gerekli kılmaktadır.

Bu doğrultuda, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile ilgili hazırlanan ve Derneğimiz ile de paylaşılmış olan Kanun'da yapılacak değişiklikler ile AB'deki gümrük uygulamalarının ülkemizde de uygulanabilir kılınması önem arz etmektedir.

Diğer taraftan, ülkemizdeki gümrük mevzuatı ve uygulamaları ile AB gümrük süreçleri karşılaştırıldığında, özellikle ihracat işlemleri ile ilgili ciddi farklılıklar görülmekte ve bu durum, ülkemiz ihracat yüklerinin zaman kaybetmesine, bu yükleri taşıyan taşımacıların ise iç ve sınır gümrük idarelerinde ilave prosedürler ile zaman ve maddi kayba uğramasına neden olmakta ve en nihayetinde bu durumdan zarar gören taraflar ülkemiz ticaret erbabları ve ülke ekonomisi olmaktadır.

Ülkemizin ihracat hedefleri doğrultusunda daha kolay ve daha hızlı ihracat yapmak asıl amaç olması gerekirken, ihracat yüklerimizin ilave bürokrasi sebebiyle varış yerine geç teslim edilmesi, yurtdışındaki birçok tedarikçinin ülkemiz yerine daha kısa sürelerde sevkiyat yapan ülkelerden mal almaya başlamasına ve ülkemizin ekonomik kayba uğramasına neden olmaktadır.

AB ülkelerindeki gümrük süreçlerine bakıldığında, ihracatçı firmalar gümrük sistemine entegre edilmiş ara yüzler aracılığı ile hareket gümrük idaresine ihracat beyannamelerini sunmakta ve hareket gümrük idaresi tarafından gerekli kontrol prosedürlerin tamamlanması akabinde ihracat yükü gümrük idaresi tarafından serbest bırakılmaktadır. Akabinde sadece İhracat Refakat Belgesi (EX-1) evrakı ile birlikte yükü fabrikadan alan taşımacılar herhangi bir gümrük idaresine gitme zorunluluğu olmaksızın talep ettikleri gümrük idaresinde TIR Karne ya da Transit Beyanname işlemlerini tamamlayabilmekte ya da direkt EX-1 evrakı ile topluluk sahasını terk edebilmektedir. Bu durum ise AB'den ülkemize ya da farklı ülkelere yapılan ihracat sevklarını çok daha hızlı ve daha az bürokrasi ile tamamlanmasına imkan yaratmaktadır.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

Ülkemizde ise, ihracatçı tarafından tescil edilen bir ihracat beyannamesi kapsamındaki yükün nakliyecisi tarafından taşınabilmesi için, yükü taşıyacak olan Tır aracı, ihracat beyannamesinin tescil edildiği gümrük idaresine girmek ve işlemlerini burada yaptırmak zorunda kalmakta, özellikle işlem hacmi yoğun gümrük idarelerinde bu durum uzun bekleme sürelerine sebebiyet vermekte ve toplam sefer sürelerinde kayıplara neden olmaktadır.

Esasen, serbest dolaşımda olan ve vergisel anlamda herhangi bir risk unsuru taşımayan ülkemiz ihracat ürünlerini taşıyan bir aracı iç gümrük idaresine girmek zorunda bırakmak, sektörümüzün performansı açısından da olumsuz durumlar yaratmakta ve sefer sürelerini uzatmaktadır.

Yine TIR Karneli taşımalarda her yükleme için bir gümrük işlemi yapılıyor oluşu da, TIR mevzuatı kapsamında 4 adetle sınırlı olan yükleme-boşaltma yeri sınırının aşılmasına ve ilave TIR Karne ya da transit beyannamesi maliyetleri ile karşı karşıya kalınmasına neden olmaktadır.

AB gümrük uygulamalarında olduğu gibi ihracat beyannamesinin tescil edildiği gümrük idaresinde TIR Karnesi ya da Transit Beyanname süreci başlatmak zorunda kalmayıp,

- İhracat beyannamesini ve ilgili yükü teslim alan nakliyecinin uygun göreceği bir başka iç gümrük idaresinde TIR Karnesi ya da Transit Beyannamesi ile gümrük işlemlerini tamamlamasının sağlanması,
- AB örneklerinde olduğu gibi direkt olarak ihracat beyannamesi ile sınır kapısına kadar gidip bu evrak ile ülkenin terk edilebilmesinin sağlanabilmesi,

Önem arz etmektedir.

Söz konusu taleplerin uygulanabilmesi halinde ise;

- İhracat seferlerinde çok büyük bir hızlanma olacak,
- İç gümrük idarelerindeki yoğunluklar azalacak,
- İhracat sefer süresi kısılacak,
- İhracatçı firmalar daha hızlı ihracat yaparak ihracat sayılarını arttıracak,
- Daha fazla ihracat ile ülke ekonomisine büyük katma değer sağlanacak,
- Daha fazla sefer yapabilecek taşımacılarımızın ekonomik kayıpları minimize edilebilecek,
- Ülkemizin lojistik performansında büyük bir sıçrama olacaktır.

Bu nedenle, ihracat işlemlerine dair AB ve ülkemiz gümrük süreçlerinin, AB mevzuatında olduğu gibi uygulanabilmesi ve gümrük mevzuatımızın buna göre şekillendirilmesi önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

b) Mevcut Gümrük Kanunu Kapsamında İç Gümrüğe Uğrama Zorunluluğu ve Madde 235/5 Uygulamaları

İç Gümrüğe Uğrama Zorunluluğu:

Bilindiği üzere, mevcut 4458 sayılı Gümrük Kanunu kapsamında ülkemiz ihracat eşyasını taşıyan araçlar, ihracat beyannamesinin tescil edildiği gümrük idaresine girmek ve taşımaya ilişkin TIR Karne / Transit Beyanname gümrük işlemlerini tamamlamak ile mükellefler. Bu zorunluluk ile özellikle işlem hacminin yoğun olduğu Halkalı ve Erenköy ya da diğer illerimizdeki işlem hacmi yüksek olan gümrük idarelerine girmek zorunda kalan taşımacılarımız sabah yükledikleri ihracat eşyasını ancak ve ancak akşam saatlerinde iç gümrük idaresinden çıkarabilmektedir.

Taşımanın parsiyel olduğu ve birden fazla gümrük idaresinde yükleme yapılacağı durumlarda ise söz konusu süre kayıpları günler ile ölçülmeye başlamaktadır. TIR Karnesi ile yapılan taşımalarda her yükleme için ayrı gümrükleme işlemi yapılması da, ilave T1 ya da TIR Karne maliyetlerine katlanılmasına neden olmakta ve mağduriyet yaratmaktadır.

Ihracat beyannamesinin tescil edildiği iç gümrük idaresine uğrama zorunluluğunun kaldırılması halinde ise, vergi anlamında devletimiz açısından bir risk taşımayan ülkemiz ihracat yüklerinin ve bu yükleri taşıyan firmalarımız araçlarının sefer süreleri önemli ölçüde kısılacak, ihracat sayımız artacak, sektörümüz daha verimli çalışarak karlılık oranı artacaktır.

Gümrük Kanunu 235/5 Maddesi Kapsamında Yaşanan Sorunlar:

Gümrük Kanunumuz kapsamında sektörümüzde yaşanan bir diğer sorunda, Kanun'un 235'inci maddesinin 5'inci fıkrası kapsamında "**belirgin bir şekilde farklı cinste eşya**" tanımı kapsamında kesilen ve "**gümrüklenmiş değer**" üzerinden kesilen yüksek miktartlı cezalardır.

Hukukta daha önce tanımı olmayan ve halen de net olarak açıklanamayan "**belirgin bir şekilde farklı cinste eşya**" kavramı, nakliye sektörünün önünde ciddi bir tehdit olarak durmaktadır. Zira, anılan kavram sebebiyle, sahada yaşanan sorunlara bakıldığında,

- Eşyanın beyan edilene göre belirgin şekilde farklı olduğu tahlil, teknik inceleme ya da araştırma yapılmadan anlaşılmadığı hallerde ceza uygulanabildiği,
- Varış gümrüğündeki beyana göre farklı çıkan eşyaya ceza uygulanabildiği,
- Eşya tanımı doğru olduğu halde GTİP yanlış yazıldığı hallerde ceza kesilebildiği,

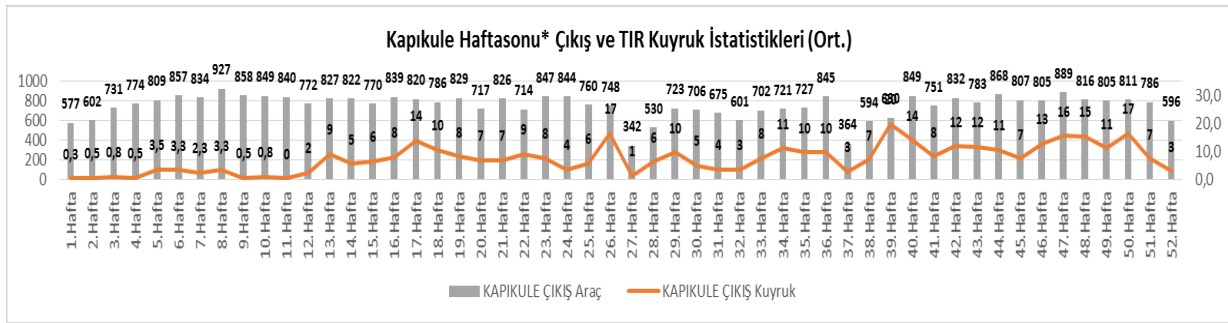
Görülmüştür.

Sorunların çözümü amacıyla “belirgin bir şekilde farklı cinsten eşya” tanımının Kanundan çıkarılması ve cezalardaki ölçünün “gümrük vergileri farkı” olarak değiştirilmesi önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

2. Kapıkule Sınır Kapısındaki Beklemeler, Mesai Uyumsuzlukları ve Süreç İyileştirme Çalışmaları

Ülkemiz sınır kapılarında yaşanan beklemler, gerek taşımacılarımıza gerek ise ülkemiz ihracatçılarına büyük zarar vermektedir. Özellikle son dönemde birçok kez başına da yansıyan Kapıkule Sınır Kapısındaki beklemler ve uzayan sefer süreleri, ülkemizden mal alan AB menşeli firmaların ülkemiz yerine daha kısa sürelerde mal temin eden Balkan ve Kuzey Afrika ülkelerine kaymalarına neden olmaktadır.



Yukarıda yer alan grafikten de görüleceği üzere, Türkiye'nin en büyük kara sınır kapısı olan ve yılda yaklaşık 470.000 TIR Kamyonunun giriş ve çıkış yaptığı Kapıkule sınır kapısındaki uzun bir süredir devam eden ve günler ile ölçülen bekleme süreleri, gerek sektörümüze gerek ise ülke ekonomimize ciddi biçimde zarar vermektedir. Özellikle hafta sonunda artan ihracat taşımaları dikkate alındığında ortalama çıkış rakamının günlük olarak

TÜRKİYE - ALMANYA GERÇEK SEFER SÜRELERİ

AĞUSTOS - EYLÜL - EKİM 2016 NCTS SİSTEMİNDEN ALINAN 20.000 TRANSİT BEYANNAME VERİSİ



ortalama olarak 750 bandında kaldığı ve tır kuyruklarının ise her daim büyük bir sorun olarak karşımıza çıktığı görülmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

Yine, ülkemiz iç gümrük idaresinden yükleme yapan bir taşımacının gümrük işlemlerini tamamlayarak, ilgili iç gümrük idaresinden çıkabilmesi için harcadığı zaman ortalama olarak 12-16 saat aralığında değişmektedir.

Bu işlemler hariç tutularak bir tırın ülkemiz iç gümrük idaresinden yola çıkarak Bulgaristan sınırına varabilmesi için geçen süreye dair analizlerde sadece İstanbul – Kapıkule arasındaki mesafenin **37 saatte aşılabildiği görülmüştür**. Bu süreler iç gümrük idaresinde geçen zamanlar da eklendiğinde **İstanbul'dan çıkan bir ihracat yükünün en az ikinci günün sonunda Türkiye'den çıkabileceği gerçeğini** ortaya koymaktadır.

KAPIKULE: Sınır Geçişi Sayı Aralığı	ÇIKIŞ (Gün Sayısı)	Oran	GİRİŞ (Gün Sayısı)	Oran
0-500	25	%7	20	%6
501-750	122	%34	168	%46
751-850	139	%38	139	%38
851 ve Üzeri	78	%21	37	%10
Yıl Ortalaması (günlük)	746 (Haftasonu 763)	%100 (365 gün)	721 (Haftasonu 686) (Haftaiçi 748)	%100 (365 gün)

2016 Yılında yapılan ihracat çıkışlarına bakıldığında, ihracatta yılın %21'inde (2,6 Ay) günlük 850 adedin üzerine çıkılabilmektedir. Yılın %41'inde (4,9 Ay) 750 adetlik çıkış performansının altında kalmıştır. Yılsonunda ortalama çıkış 746 olmuştur. Hafta sonunda çıkış rakamları ortalaması ise 763 olmaktadır.

2016 Yılında yapılan ithalat girişlerine bakıldığında ise, ithalatta yılın %10'unda (1,2 Ay) günlük 850 adedin üzerine çıkılabilmektedir. Yılın %52'sinde (6,2 Ay) 750 adetlik çıkış performansının altında kalmıştır. Yılsonunda ortalama giriş 721 olmuştur.

Sınır TIR Kuyruğu Aralığı	ÇIKIŞ (Gün Sayısı)	Oran	GİRİŞ (Gün Sayısı)	Oran
0 km	79	%22	59	%16
1-5 km	143	%39	264	%73
6-10 km	73	%20	37	%10
11 km ve Üzeri	69	%19	4	%1
Yıl Ortalaması (günlük)	5 km, (Haftasonu 7,5 km)	%100 (365 gün)	3 km (Haftasonu 3 km)	%100 (365 gün)

2016 Yılında ihracat yönündeki TIR kuyruklarına bakıldığında, yılın 69 gününde (2,3 Ay) 11 km'nin üzerinde TIR kuyruğu görülmüştür. TIR parkının dışına taşan TIR kuyruğu ise 142 gün (4,7 Ay) olmuştur. Yılın sadece 79 gününde (2,6 Ay) TIR kuyruğu görülmemiştir. Yılsonunda çıkış yönündeki ortalama TIR kuyruğu 5 km olmuştur. Sadece hafta sonuna bakıldığında ise çıkış yönündeki tır kuyruğu 7,5 km'ye yükselmektedir.

2016 Yılında ithalat yönündeki TIR kuyruklarına bakıldığında yılın 41 gününde (1,4 Ay) 6 km üzerinde TIR kuyruğu görülmüştür. Yılın 264 gününde ise (8,8 Ay) 1-5 km arasında

TIR kuyruğu görülmüştür. Kuyruksuz geçen zaman ise 59 gün (1,9 Ay) ile sınırlı kalmıştır. Yılsonunda giriş yönündeki ortalama TIR kuyruğu 3 km olmuştur.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

Ülkemizin farklı iç gümrük idarelerinden yapılan ihracat taşımalarında ise, batı kara sınır kapıları kullanılarak ülkemizden ortalama çıkış süresi yaklaşık olarak 4 günü bulabilmektedir.

Her hafta sonunda oluşan uzun TIR kuyrukları nedeniyle yaşanan beklemlerin ortadan kaldırılabilmesi ve ülkemiz ve Bulgaristan sınır kapıları arasındaki gümrük süreçlerinin uyumlaştırılması ve iyileştirilmesi amacıyla Derneğimiz tarafından hayata geçirilen ve AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü koordinasyonunda, Trakya Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü, Sabancı Üniversitesi, Sofya Teknik Üniversitesi ve Bulgaristan Uluslararası Taşımacılar Birliği destekleri ile yürütülen “Kapıkule-Kapitan Andreevo Sınır Kapıları Gümrük Süreçleri Uyumlaştırma ve İyileştirme Projesi” 2016 yılında başlatılmış olmakla birlikte, bu çalışmalarda amaçlanan hedefler;

- Gümrük kapıları arasındaki süreçlerde yaşanan uyumsuzlukların giderilmesi,
- Gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi ve bürokrasinin azaltılması ve kurumlar arası mesai farklılıklarının giderilmesi,
- Hızlı ve güvenilir ticarete imkân verecek tedbirlerin hayata geçirilmesi,
- Sınır kapısında hizmet veren kurumlar arasındaki mesai farklılıklarının ortadan kaldırılması,
- Günlük TIR giriş – çıkış kapasitesinin ivedi şekilde 3.000 adede yükseltilmesi,
- Beklemelerin ortadan kaldırılması,

Şeklindedir. Ülkemiz sınır kapılarındaki geçiş süreçlerinin iyileştirilmesi ve hızlandırılması adına verilecek destekler önem arz etmektedir.

Yine sınır kapılarımızda hizmet veren kamu ve özel sektör kurumları arasındaki mesai saatlerine ilişkin farklılıklar da, ihracat ve ithalat taşıması yapan birçok aracın saatler ya da günler kaybetmesine neden olabilmektedir. Bu konuda yaşanan en büyük sorun Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın sınır kapılarındaki görevli personellerinin sadece mesai saatleri arasında çalışması, mesai saatleri sonrasında gelen kontrole tabi tüm araçların ertesi günü beklemek zorunda olmasıdır.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

KAPIKULE SINIR KAPISI KURUMLAR ARASI MESAI SAAT FARKLILIKLARI					
MESAI SAATLERİ	GÜMRÜK	TARIM *	GTİ	EMNİYET	TOBB
00:00 - 01:00	YEMEK	ÇALIŞMIYOR			
01:00 - 02:00					
02:00 - 03:00					
03:00 - 04:00					
04:00 - 05:00					
05:00 - 06:00					
06:00 - 07:00					
07:00 - 08:00	VARDİYA				SAYIM
08:00 - 08:30					
08:30 - 09:00		MESAI BAŞ.	VARDİYA	VARDİYA	
09:00 - 10:00					
10:00 - 11:00					
11:00 - 12:00					
12:00 - 13:00	YEMEK				
13:00 - 14:00					
14:00 - 15:00					
15:00 - 16:00					SAYIM
16:00 - 17:00					
17:00 - 17:30					
17:30 - 18:00		MESAI BİTİMİ			
18:00 - 19:00	YEMEK	ÇALIŞMIYOR			
19:00 - 19:30					
19:30 - 20:00	VARDİYA		VARDİYA	VARDİYA	
20:00 - 21:00					
21:00 - 22:00					
22:00 - 23:00					
23:00 - 00:00					SAYIM

*Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile ilgili mesai saatleri ithalat aşamasında birçok aracın beklemesine neden olmaktadır.

Kapıkule Sınır Kapısı örneğinde olduğu gibi hizmet veren kurumlar arasındaki çalışma saat farklılıkları da soruna örnek teşkil etmekle birlikte sorunun diğer sınır kapıları içinde geçerli olması sorunun bir başka boyutunu oluşturmaktadır.

Yine sınır kapılarında yaşanan ve beklemlere sebebiyet veren bir diğer hususta kimyane işlemleri sebebiyle yaşanan beklemlerdir. Pendik, Gemlik ve Körfez Petrokimya Gümrük Müdürlüğüne gelen ve kimyevi madde taşıyan araçların taşıdığı yüklerden alınan numuneler ilgili laboratuvarlara test için gönderilmekte, araç sınır kapısında 2-3 gün bekletilmekte ve gelen sonuca göre girişi yapılmaktadır. İthalat süreçlerinde yapılması gerektiği düşünülen bu uygulamanın yarattığı mağduriyet engellenememektedir.

Yaşanan sorunun çözüme kavuşturulması adına başlatılacak bir çalışma dahilinde tüm sınır kapılarında hizmet veren kurumların mesai saatlerinin yeknesaklaştırılması ve tek bir idarenin yetkili kılınması kaydı ile farklı kurumlar tarafından verilen hizmetlerin aynı çalışma saatleri içerisinde, uyumlu şekilde yapılmasının sağlanması ve zaman kayıplarının engellenebilmesi amacıyla kurumlar arasındaki işlemlerde gerekli tedbirlerin uygulamaya konulabilmesi önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

3. Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması Dahilinde İzinli Gönderici Statüsüne Sahip Firmaların Uygulamada Karşılaştığı Sorunlar

10.01.2013 tarihinde yürürlüğe giren “Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği” ile taşımacı firmalara Yetkilendirilmiş Yükümlü sıfatıyla “İzinli Gönderici Statüsü” tanınmış olmasına karşın mevcut durum itibari ile alınan statü belge sayısı 11 adedi geçememiştir.

Statü sahibi firma sayısının arttırılamaması önündeki engellere bakıldığında;

- Hali hazırda İzinli Gönderici Statüsüne sahip firmaların basitleştirici usuller kapsamında taşıyabileceği ürün gruplarının rejim kodu sınırlamasına tabi olması ve özellikle parsiyel taşımalarda farklı rejim kodları sebebiyle statü imkânlarından yararlanılamaması,

- “Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği” kapsamında statü sahibi firmalara tanınan sınır kapılarından öncelikli geçiş hakkının uygulamaması,

olarak karşımıza çıkmaktadır.

İlaveten, İzinli Gönderici statüsüne sahip firmalar tarafından yapılan taşıma operasyonlarına ilişkin gümrük işlemlerinde karşılaşılan ve çözülmesi önem arz eden sorunlar ve aşağıda yer almaktadır;

- Taşımacı firmalarımızın birçoğu kendi -servis yazılımları üzerinden TR/T1 beyanı sunmaktadır. İzinli gönderici statüsünde sunulacak transit beyanları için web servis dokümanları yayınlanmadığından dolayı TR/T1 rejim kodlu beyanlar NCTS uygulaması üzerinden sunulmakta ve zaman kaybı yaşanmaktadır. İzinli gönderici web-servis altyapısının bir an önce hazırlanması önem arz etmektedir.

- Yerinde Gümrükleme İzni sahibinin tesislerinden bir izinli gönderici tarafından yüklenecek eşyanın önce ihracat beyannamesi tescil edilmesi ve akabinde yüklemenin yapılması gereklidir. Ancak, fiili uygulamada önce yükleme yapılmakta akabinde yüklenen miktar ve kg üzerinden ihracat evrakları (fatura, ATR, ihracat beyannamesi) düzenlenebilmektedir. Mevzuatın ülke genelinde uygulanan fiili durum ile örtüşecek şekilde revize edilmesi ve aracın yüklendikten sonra olası muayene için kameralar ile görülebilecek bir alanda bekletilmesine izin verilmesi önem arz etmektedir.

- Mevcut uygulamada, ihracat beyannamesi basitleştirilmiş usulde gümrük idaresine sunulması akabinde hat bildirme işlemi otomatik olarak yapılmakta ve ihracat beyannamesinde düzeltme yapma imkânı ortadan kalmaktadır. İhracat beyannamesi gümrüğe sunulduktan sonra, fark edilen hataların düzeltilebilmesi için 30 dakikalık bir süre tanınması ve akabinde hat bildirimi yapılması önem arz etmektedir.

- Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinde, izinli alıcı veya izinli gönderici izni için başvuracak tesislerde gerektiğinde eşyanın ve aracın tartımının yapılmasını sağlayabilecek donanım bulunması zorunlu iken, İhracatta Yerinde Gümrükleme İzni içi başvuru yapılacak tesisler için böyle bir zorunluluk getirilmemiştir. Bu durum, İhracatta Yerinde Gümrükleme İzni sahibinin tesislerinde bir İzinli Göndericinin aracına yüklenecek

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

ihracat eşyasının brüt ağırlığının kontrol edilememesi sonucunu doğurmaktadır. Bu da, taşımalarda olası kilogram farklılığına ve idari prosedür ile zaman kayıplarına sebebiyet verebilmektedir.

- Hem izinli göndericinin tesisinden yapılan izinli gönderici taşımalarında, hem de İhracatta Yerinde Gümrükleme İzni sahibinin tesislerinden yapılan yüklemelerde aracın mühürlenmesi İzinli Gönderici tarafından yapılmak durumundadır. Ancak, fiili uygulamada, İhracatta Yerinde Gümrükleme İzin sahibinin tesisleri ile izinli gönderici tesisleri arasında uzun mesafeler olabildiğinden, İzinli Göndericilere ait özel tipte mühürlere dair güvenlik kaygıları oluşabilmektedir. Aracın çıkışı İhracatta Yerinde Gümrükleme İzni sahibinin tesislerinden yapılıyorsa tesis sahibinin özel tipte mührü (İYG – kırmızı mührü) ile mühürlenmeli, İzinli Göndericinin tesisinden çıkış yapacaksa İzinli Gönderici tarafından mühürlenmelidir. Bu durumda, özel tipte mühürlerini her iki izin sahibi de tesis dışına çıkarmak zorunda kalmayacaktır.

4. Fazla Mesai Ücretleri ve Uygulama Sorunları

Bilindiği üzere, Gümrük Kanunu'nun 221'inci maddesinde yer alan hükümler doğrultusunda taşımacılarımız tarafından ihracat taşımalarına ilişkin gümrük işlemlerinin mesai saatleri dışında gerçekleştirilebilmesi için fazla çalışma ücreti ödenmekte, işlemlerin gümrük idaresi dışında gerçekleştirilmesi halinde ise yolluk ödemesi yapılmak suretiyle gümrük işlemleri tamamlanabilmektedir.

Ne var ki, her yıl Resmi Gazete'de yayınlanan bahse konu ücretler ile gümrük idarelerince yapılan tahsilatlar karşılaştırıldığında gerek tutar gerek ise uygulama anlamında çok büyük farklılıklar ile karşılaşılmaktadır.

Son olarak, 01 Aralık 2016 tarih ve 29905 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe giren ve 2017 yılında geçerli olacak fazla mesai ücret tutarlarını gösteren 143 seri numaralı Gümrük Genel Tebliği kapsamında, "4458 sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Uygulanması Hakkında Kararın 122 nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde belirtilen fazla çalışma ücreti ihracat için 8,20 TL, diğer işlemler için 19,67 TL, (b) bendinde belirtilen Türk plakalı kamyonlar için fazla çalışma ücreti ise kamyon başına ihracat için 19,67 TL, diğer işlemler için 31,17 TL olarak uygulanacağı şeklinde hükme bağlanmıştır. Ancak bir örneği ilişikte yer alan Halkalı ve Erenköy Gümrük İdarelerindeki fazla çalışma ücret listelerine bakıldığında, yukarıda anılan (a) bendi ile ilgili fazla çalışma ücretinin ihracat için 125 TL, diğer işlemler için ise 460 TL'ye varan fahiş tutarlarda ödemelerin talep edildiği görülmektedir.

Yine taşımacılarımız ile ilgili olan (b) bendindeki kamyon başına fazla çalışma ücretleri de, ihracat için 45 TL, diğer işlemler için ise 170 TL'ye varan yüksek rakamlar olduğu görülmektedir.

Söz konusu ücretlerin 2 saate kadar geçerli olduğu ve 2 saat sonrasındaki her saat başına ilave olarak %50 fazla ücret tahsilatı yapılacağı belirtilmesi de, yine izahı olmayan ve gerek taşımacılarımızı gerek ise ihracatçılarımızı maddi olarak büyük zarara uğratan bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine ülkemizin farklı gümrük idarelerinde çok daha yüksek meblağlara ulaşan ve farklılık gösteren fazla çalışma ücret tahsilatları da sorunun bir başka yüzünü ortaya koymaktadır.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

Fazla Çalışma Ücret tahsilatlarına dair sektörümüzde yaşanan bir diğer sorunda sınır kapılarındaki Türk ve yabancı araç ayrımıdır. Yabancı araçlarda fazla mesai ücreti alınmamasına karşın sınır kapılarında Türk araçlarından fazla mesai ücreti alınıyor oluşu hem haksız rekabet yaratmakta hem de Türk taşımacılarını mağdur etmektedir. Sınır Kapılarında Fazla Çalışma Ücret tahsilatlarının kaldırılması önem arz etmektedir. Anılan fazla çalışma ücret tahsilatlarının yanında karşılaşılan bir başka sorunda, yolluk talepleri ile ilgilidir.

Bilindiği üzere, Fazla çalışma ücreti olarak yatırılan tutarların % 50'si bütçeye gelir kaydedilirken, geri kalan % 50'si ise, personelin fazla çalışma süresi, görev yapmış olduğu yer, görevinin önem ve güçlüğü, sınıfı, kadro unvanı gibi hususlar dikkate alınmak suretiyle belirlenecek usul ve esaslar dahilinde Bakanlık merkez ve taşra teşkilatı kadrolarında bulunan personele ödenmektedir.

Yolluk ödemeleri ise bizzat fazla çalışmada görevlendirilen hak sahibi personele ödenmektedir. Bu durum ise ülkemizin farklı gümrük idarelerinde fazla çalışma ücreti talebi yerine yüksek tutarlı yolluk ücretleri talep edilmesine sebebiyet vermektedir.

İhracatçılarımızın ve taşımacılarımızın yaşadığı maddi kayıpları arttırarak mağduriyet yaşatan bahse konu fazla çalışma ücretleri ve yolluk ödemeleri ile ilgili Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından gerekli tedbirlerin alınması, sahada yaşanan sorunları ortadan kaldırmak amacıyla fazla mesai ücretlerinin kamu bütçesinden karşılanabilir hale getirilmesi ve yolluk ücretlerine dair ilgili her Bölge Müdürlüğü tarafından km başına sabit bir ücret belirlenmesi ve duyurulmasında fayda görülmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

BÖLÜM 2

ORTAK TRANSİT VE ULUSAL TRANSİT İŞLEMLERİNDEKİ GÜMRÜK İDARELERİ UYGULAMALARI VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ,

5. Türkiye Varışlı Ortak Transit İşlemlerinde Uyuşmazlık Açılması Yerine Eksiklik Fazlalık Takibatı Yapılması ve Uyuşmazlık Açıldığı Hallerdeki Uygulama Sorunları

Ortak Transit Sözleşmesi kapsamında T1/T2 beyanları yurtdışından açılan ülkemiz gümrükleri varışlı transit beyannamelerinde eksiklik veya fazlalık çıkması durumunda Sözleşme hükümlerine göre kontrol sonucu “Uygun Değil” girilerek uyuşmazlık açılması ve uyuşmazlığın hareket gümrüğünce çözümünü müteakip işlem yapılması gerekirken, Gümrük Yönetmeliğinin 249 uncu maddesi uyarınca eksiklik-fazlalık takibatı yapılmakta, eksiklik veya fazlalığın Gümrük Kanunu’nun 46 ncı maddesindeki karayolu ile gelen eşya için 20 günlük sürede konsolosluk tasdikli yazı ile kanıtlanması istenilebilmektedir.

Bu sürenin başlangıcında araç sürücüsüne imzalatılan eksiklik-fazlalık tutanağının tarihi esas alınırken, yazılı tebligat tarihi dikkate alınmamakta ve geç bilgilendirilen birçok firma cezai ödemeler ile karşı karşıya kalmaktadır. Konu ile ilgili karşılaşılan bir başka mağduriyette, esasen aynı amaca hizmet eden ve her ikisi de taşımaya ilişkin teminat sağlayan Transit Dokümanı olan TIR Karnesi ve Transit Beyannamesine ilişkin uygulama farklılıklarıdır.

TIR Karnesi ile yapılan taşımalarda TIR İşlemleri konulu 1 Seri No’lu Gümrük Genel Tebliği’nin 34’üncü maddesinin 2’inci fıkrası yer alan hükümler kapsamında Eksiklik veya fazlalığa ilişkin tutanağın imzalandığı tarihte TIR karnesi hamiline yapılan bildirim ile eksiklik veya fazlalığın nedeninin **3 (üç) ay** içinde belgelendirilmesi talep edilirken iletilecek talep ile bu süre **3 (üç) ay** daha uzatılabilmek ve geçerli bir nedenin olması halinde **ilave 1 (bir) aylık süre** ile toplamda **7 (yedi) aylık** bir ispat süresi firmalara tanınabilmektedir. Fakat, aynı taşımanın Transit Beyannamesi ile yapılması halinde eksiklik veya fazlalığa ilişkin ispat süresinin Gümrük Kanunu’nda belirtilen **20 günlük süre ile sınırlı kalması**, şüphesiz ki hem haksız bir uygulamaya neden olmakta hem de transit beyanname ile taşıma yapan firmalarımızı mağdur olmasına sebebiyet vermektedir.

Öte yandan, varış gümrüklerimizin, hareket gümrüğünün sistem üzerinde uyuşmazlıkla ilgili verdiği resmi cevap yerine ne şekilde temin edildiği şüpheli olan mahreç yazılarına itibar etmeleri de yaşanan sorunun bir başka boyutudur. Diğer taraftan, uyuşmazlık açıldığı hallerde ise, gümrük idarelerimizdeki memurlarımız tarafından hatalı uygulamalara gidilerek, araç işlemlerinin uzamasına ve tarafların mağdur olmasına sebebiyet verilebilmektedir.

Uyuşmazlık ekranında, mühür, kap, kilo ve plaka üzerinden karşı gümrük idaresine uyuşmazlık detayları ana beyan ekranından ve kalem bazında gönderilebilmesine karşın, idarelerimizdeki memurlarımız tarafından karşı gümrük idaresine ana beyan ekranındaki açıklamalar bölümüne Türkçe olarak toplam kap/kilogramdaki eksiklik ile ilgili bilgi girilmekte ve detay yazılmaması sebebiyle uyuşmazlığın tam olarak hangi eşyada olduğu anlaşılamadığından dolayı uzun süreli beklemler yaşanmaktadır. Yine araştırma/tahsilat ekranında da benzer sorunlar sebebiyle beklemler oluşabilmektedir.

Yukarıda anılan sorunların çözümlenebilmesi amacıyla;

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

- Ortak Transit Sözleşmesi kapsamında ülkemize gelen T1/T2 beyanlarında eksiklik fazlalık çıkması durumunda uyumsuzluk açılması,
- Uyumsuzluk açıldığı hallerde dikkat edilecek hususlara ve uygulamaya ilişkin memurlarımızın bilgilendirilebilmesi,
- Gümrük idaresi talebi doğrultusunda eksiklik-fazlalık takibati yapılacak ise de her iki takibattan biri ile vakanın çözümlenmesi halinde diğer takibatın sonlandırılması,
- Süreler ile ilgili yaşanan soruna çözüm olarak ise TIR Karnesinde olduğu gibi Transit Beyannameli taşımalarda ortaya çıkan eksiklik ya da fazlalığa ilişkin ispat sürelerinin TIR Karnesinde olduğu gibi toplamda 7 (yedi) aya kadar uzatılabilmesi, önem arz etmektedir.

6. NCTS Sistemi Üzerinden gönderilen Araştırma Bildirimlerinin, Araştırma sonuçlarının ve Uyumsuzluk bildirimlerinin Asıl Sorumlu ekranında görülebilmesi

Hareket gümrüğüne T1/TR beyanları için başlatılan araştırmalara ilişkin mesajlar asıl sorumlu tarafından görüntülenemediğinden araştırmaların asıl sorumlu tarafından cevaplanması ve takibi çok zor olmaktadır. ENQ-REC, ENQ-POZ ve ENQ-NEG statülerinin asıl sorumlu ekranında da görüntülenmesi halinde araştırma süreci daha kısa ve yönetilebilir hale gelecek olup, bu yönde bir düzenleme yapılması önem arz etmektedir.

7. Transit Beyannamelerinden Damga Vergi Tahsilatının Kaldırılması

Gümrük Yönetmeliği'nin "Beyanname yerine kullanılan belgeler" başlıklı 131 inci maddesinde yer alan;

"(1) Elçilik Mektubu, Kurye Mektubu, TIR Karnesi, ATA Karnesi, Kumanya Listesi, Özel Fatura, Déclaration en Douane, CPD Karnesi ve Sözlü Beyan Formu gibi belgeler gümrük beyannamesi yerine kullanılır, ancak bu belgeler gümrük idarelerine verilen beyannameler mahiyetinde değildir."

hükmü doğrultusunda TIR Karnesinin gümrük beyannamesi yerine kullanılacağı ancak, bu belgenin gümrük idaresine verilen beyanname mahiyetinde olmaması nedeniyle TIR karnesi ile yapılan taşımalardan Damga Vergisi alınmamaktadır.

Ancak;

- "TR" rejim kodlu tüm transit beyannamelerinden,
- Serbest bölgelerden çıkarılan eşyaya açılan tüm transit beyannamelerinden,
- İhracat eşyasının taşınması için açılmış T1 ve TR rejim kodlu transit beyannamelerinin yükümlüsünce talebi veya gümrük idaresince herhangi bir nedenle iptali halinde,
- Döviz kazandırıcı işleme konu olmayan bedelsiz boş ambalaj maddelerinin taşınması için açılan T1 ve TR rejim kodlu transit beyannamelerinde Damga Vergisi tahsil edilmektedir.

Nakliyeciler tarafından gümrük idaresine verilen transit beyannamelerine uygulanan Damga Vergisinin kaldırılması ve gerekli mevzuat değişikliklerinin yapılması önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

BÖLÜM 3

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GÜMRÜKLERDE YAŞADIĞI DİĞER SORUNLAR

8. Bursa Gümrük Müdürlüğündeki Tescil Edilmemiş İhracat Beyanname Kapsamında Yüklere Dair Fazla Mesai Dilekçelerinin Reddedilme Sorunu

Farklı gümrük idarelerinden sevkli şekilde Bursa Gümrük Müdürlüğüne gelen araçlardaki mühür sökme, yüklemeye başlama, yoluk ücretini ödeme gibi gümrük süreçlere başlanması için, Bursa Gümrüğünden çıkışı olacak yüklere ait İhracat Beyannamelerinin tescil edilmesi beklenmektedir. Beyannamenin Cuma günü mesai bitimine yakın ya da Cumartesi günü tescil edildiği durumlarda ise, taşımacı tarafından fazla mesai ücreti yatırılmamış olduğu için de araç Pazartesi gününe kalabilmektedir.

Bu kapsamda, sevkli araçlara yüklenecek ihracat eşyalarının yükleme işlemlerinde karşılaşılan zaman kayıplarının ortadan kaldırılması ve hafta sonunda yüklemesi yapılacak ancak tescil ettirilmemiş ihracat beyannamesi içeriği eşyaya dair fazla mesai talep dilekçelerinin kabul edilmesi ve talep doğrultusunda işlem yapılması önem arz etmektedir.

9. Antrepolarda Yaşanan Sorunlar

a. Antrepo Teminatlarına Dair Sorunlar

02.12.2014 tarihinden önce yürürlükte olan Gümrük Yönetmeliğinin 527 nci maddesi ile genel ve özel antrepo yapılmaksızın antrepo işleticilerinden 75.000 AVRO götürü teminat anılabileceği hükme bağlanmış iken, bu hüküm yürürlükten kaldırılmış ve aynı yönetmeliğin 526 ncı maddesinin 2 nci fıkrası "**Teminat, antrepoya alınan her parti mal için ayrı ayrı verilebileceği gibi toplu teminat şeklinde de verilebilir. Her iki durumda da birinci fıkrada sayılanlar tarafından teminat verilebilir. Toplu teminat verilmesi halinde, teminat tutarının sürekli izlenmesi ve eşyanın KDV ve fon dahil vergilerinin toplu teminat miktarını aşması halinde, aşan kısım için ayrıca teminat verilmesi gerekir**" şeklinde değiştirilmiştir.

Yapılan değişiklik ile birlikte, antrepolarda bulunan eşyalar için öncesinde verilen teminatlar ise mevcut yüklerin antrepodan çıkışının yapılması halinde iade edilebilir hale gelmiştir. Yine antrepo sahiplerince verilen yeni teminatlara ek olarak her bağlı gümrük idaresi için verilen ilave 100.000 Euro'luk teminatlarda firmaların maliyetlerini önemli ölçüde arttırmış ve bir antrepo için birden fazla teminatın gümrük idarelerine verilmesi sonucunu doğurmuştur.

Gümrük Yönetmeliği değişikliği akabinde firmalarımızca verilen yeni teminat mektupları göz önüne alınarak, eski teminat mektuplarının ve bağlı idareler için verilen ilave teminatların iade edilmesi önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

b. Antrepolardaki Hacizli Eşyalara İlişkin Sorunlar

Gümrük antrepolarında muhafaza edilen ithal eşyalar üzerine üçüncü şahıslar tarafından konulan hacizler nedeniyle gümrüklü antrepoları işleticileri çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalmakta ve maddi anlamda mağduriyet yaşamaktadır.

Gümrük antrepolarında muhafaza edilirken hacze konu olan eşyaların haciz sürelerinin uzaması nedeniyle söz konusu eşyaların ekonomik değeri düşmekte, bunun satıştan elde edilen gelir azalmakta, ilgili eşyalara ilişkin yüksek ardiye ücretleri ve ithalat vergileri sebebiyle icra satış süreci uzamakta ve bu nedenle icralık eşyalarla dolan gümrük antrepoları verimsiz şekilde çalıştırılmak zorunda kalmaktadır.

İcralık hale gelen eşyalar ile ilgili yaşanan bir başka sorun da, icra yolu ile yapılan satış sonrasında ardiye ücretlerinin eşyayı satın alan taraflarca antrepo işleticisine ödenmek istememesi nedeniyle ortaya çıkmakta; bu durum ise, eşyanın depolama sürelerinin daha da uzaması sonucunu doğurmaktadır.

Yaşanan bu sorunların çözümü amacıyla, kuruluş amacı herhangi bir nedenle ekonomiye ticari teamüllerin öngördüğü süreler içinde kazandırılmayan bu gibi eşyaları muhafaza ve tasfiye etmek olan TASİŞ'in bu eşyalarla ilgili olarak devreye sokulması büyük önem arz etmektedir.

Örneğin, icra süreci iki ay içinde sonuçlanmayan eşya antrepo işleticisi tarafından TASİŞ geçici depolama yerlerine veya antrepolarına teslim edilebilir. İcra sürecinin tamamlanması halinde, TASİŞ eşyanın kendisi tarafından muhafaza edildiği süre için ardiye ücreti tahakkuk ettirir.

Böylelikle, hem antrepolardaki eski eşyalar ile ilgili eski banka teminat mektuplarının iade sorunu çözümlenebilecek, hem de kamu yararı gözetilerek kurulan TASİŞ, ağır rekabet koşulları altında hizmet vermeye çalışan genel antrepo işletmelerinin faaliyetlerini daha etkin halde sürdürebilmesine ortam yaratmış olacaktır. Bu sebeple anılan talebin karşılanması önem arz etmektedir.

10. Antrepo Boşaltmalarına Dair İstanbul Gümrükleri İle Sınırlı Olan Uygulamanın Yaygınlaştırılmaması Sorunu

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne gönderilen transit beyannamesi kapsamında İstanbul antrepolarına gelen parsiyel eşyanın, "onaylı beyannamelerinin, 2 gün içerisinde getirilmesi kaydıyla antrepoya YGM nezaretinde geçici depolama statüsünde getirilmesi ile ilgili 19.08.2010 tarihli, 19374 sayılı talimat ve sonrasında aynı uygulamanın yine İstanbul antrepoları ile sınırlı olmak üzere TIR karnesi kapsamında gelen parsiyel yükler için de geçerli olduğu hususunu içeren 17.10.2010 tarihli, 20658 sayılı talimat kapsamında sadece İstanbul Gümrüklerinde geçerli olmak kaydıyla antrepolarına boşaltılacak yükler ile ilgili büyük bir iyileştirme yapılmış ve İstanbul'daki sektör firmalarımız büyük bir fayda sağlamıştır.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

Akabinde Gümrük Yönetmeliği'nin 332 nci Maddesinin ikinci fıkrasına “Antrepo beyannamesinin, taşıtın antrepoya gelişini takip eden iki iş günü içerisinde tescil edilmesi gerekir. Gümrük idaresi, sürenin bitiminden önce eşya sahibi ya da taşıyıcı tarafından yapılacak yazılı ve gerekçeli talebe istinaden bu süreyi bir gün uzatabilir. Süresi içerisinde antrepo beyannamesi verilmemesi halinde, antrepoda görevli yetkilendirilmiş gümrük müşaviri gümrük memuru tarafından gümrük idaresine bilgi verilir ve bu durumdaki eşya, ilgili gümrük idaresinin denetimindeki en yakın geçici depolama yerine veya geçici depolama yeri yoksa gümrük idaresince uygun görülen yere gönderilir” hükmü tam iki yıl sonra; 12.06.2012 tarih ve 28321 sayılı Resmi Gazete ile eklenmesine rağmen bahse konu uygulama yine sadece İstanbul ile sınırlı kalmış ve İstanbul haricindeki sektör firmalarımız bu kolaylaştırıcı uygulamadan faydalanamamıştır.

Yukarıda anılan ve sadece İstanbul gümrükleri ile sınırlı olan 48 saat içinde antrepo beyannamesi verilmek şartı ile boşaltmalara izin verilmesi uygulamasının tüm ülke çapında yaygınlaştırılması hususunda verilecek destekler önem arz etmektedir.

11. ATS Cihazlarının Sökülme İşlemlerinde Karşılaşılan Sorunlar

a. ATS Söküm İşlemlerindeki Beklemeler

ATS cihazı takılarak ülkemizin farklı gümrük idareleri denetimindeki antrepolara sevki yapılan araçlardaki ATS cihazlarının sökülmesi işlemlerinde sorunlar ile karşılaşmış ve Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü personelinin yetersiz sayıda olması sebebiyle ATS söküm işlemleri 2-3 günde yapılabilmektedir.

Akabinde Gümrükle Muhafaza Genel Müdürlüğü'nün talimatı ile birlikte antrepolardaki memurlar tarafından ATS söküm işlemlerinin yapılabilmesi mümkün kılınmış fakat bu seferde Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 2016/23 sayılı Genelgesi ile birlikte antrepolardaki memurlar çekilerek antrepolardaki işlemler yetkilendirilmiş gümrük müşavirlerine bırakılmış ve Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü'nün bu talimatı uygulanamaz hale gelmiştir.

Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürlüğü personelinin sayısının yetersizliği ve oluşan beklentiler göz önüne alınarak ATS cihaz söküm yetkisinin antrepolarda görevli YGM ya da asistanlarına verilmesi, sökülecek bu cihazların yine YGM ya da asistanları tarafından ilgili Gümrük Muhafaza idarelerine teslim edilmesi yönünde düzenleme yapılması büyük önem arz etmektedir.

b. ATS'li Parsiyel Araçların Boşaltma İşlemlerindeki Sorunlar

Birden fazla alıcıya ait yükü taşıyan parsiyel araçların antrepolara yapılacak boşaltmalarında, araçta ATS cihazı takılı ise araç içerisindeki tüm yüklerin antrepo beyannamelerinin onaylanması beklenmekte ve tüm onay işlemleri akabinde ATS cihazının söküm işlemi gerçekleştirilebilmektedir. Hali ile, antrepo beyannamesini vermiş olan bir ithalatçı da yükünü teslim alamayarak mağdur edilebilmektedir.

Esasen, hareket noktasından varış noktasına kadar güvenli bir şekilde taşınabilmesi ve olası bir usulsüzlüğün ortadan kaldırılabilmesi amacıyla tatbik edilen ATS cihazlarının işlevi, araç ilgili antrepoya geldiğinde ve memur ya da yetkilendirilmiş gümrük müşaviri tarafından

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

varış bildirimini yapılması akabinde sona ermektedir. Bir başka anlatımla varış bildirimini transit işlemini sonlandırmaktadır. Dolayısıyla transit güvenliği için kullanılan ATS'lerin de işlevi bu aşamada ortadan kalkmaktadır. Bu zaman zarfında antrepodaki memur ya da YGM gözetimi altında bekleyen aracın ATS cihazının söküm işlemi için tüm yüklere ait antrepo beyannamelerinin onayının beklenmesi, antrepo beyannamesini onaylatan ithalatçı firmalar ve aracı bekletilen nakliyeciler açısından mağduriyet yaratmakta, sektörümüzün taşıt filosunun verimliliği düşmektedir.

Gümrük süreçlerinin etkin şekilde yönetilmesini sağlayabilmek amacıyla, bahse konu araçların antrepolara varışı akabinde antrepo beyannamelerinin onayı beklenmeksizin ATS cihazlarının sökülebilmesi yönünde düzenlene yapılması önem arz etmektedir.

12. Tır Karnesi İle Gelen Araçların Tescil İşlemlerinin Antrepolardan Yapılamama Sorunu

Mevcut durum itibari ile TIR karnesi ile gelen araçların gümrük tescil işlemleri gümrük idarelerinden gerçekleştirilmektedir. Sebebi ile ilgili gümrük idareleri ile yapılan görüşmelerde, TC mührünün antrepoda görev yapan memurda olmaması gerekçe olarak gösterilmektedir. Esasen TIR karnesinde memurun kaşe ve imzası üzerine TC mührünün vurulması ile ilgili bir zorunluluk olmadığı halde kapama işlemi için TC mührü aranmaktadır. Bu nedenle, Tır Karne onay işlemleri henüz hiç bir gümrükte Antrepolardan yapılamamaktadır. Antrepolara gelen TIR Karne onay işlemlerinin antrepoda görevli gümrük memurunca ya da Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri (YGM) tarafından yapılabilir hale getirilmesi önem arz etmektedir.

13. Erenköy TASİŞ’de Yaşanan Sorunlar

a. Geçici Depolama Yerlerine Boşaltılan Eşyalar için Nakit Teminat Talebi

Erenköy Gümrük Müdürlüğü içerisinde yer alan TASİŞ’e ait geçici depolama yerlerine boşaltılacak yüklerde, TASİŞ tarafından nakit teminat talep edilmekte ve ödeme yapılamadığı durumlarda boşaltmaya izin verilmemektedir. Taşımacı firmaların daha fazla tutardaki teminat mektubu verme talepleri ise geri çevrilerek, boşaltma işlemlerinde mağduriyet yaratılmaktadır.

Halbuki, Tasfiye Yönetmeliği’nin “Teminat” başlıklı 35’inci maddesi kapsamında;

“a) Tedavülde olan nakit Türk Parası,
b) Bankalar ve katılım bankaları tarafından verilen süresiz teminat mektupları,
c) Devlet tahvilleri veya Hazine kefaletini haiz tahviller,
ç) Bütçe kanunlarına konulan özel hükümler gereğince devlet ihalelerinde teminat olarak kabul edilen diğer değerlerin”

teminat olarak alınabileceği hükme bağlanmış olmasına karşın nakit teminat talebinde ısrar edilmesi anlaşılammakta ve mağduriyet yaratmaktadır. Konunun çözüme kavuşturulabilmesi ve teminat gerektiği durumlarda nakit teminat yerine teminat mektuplarının kabul edilmesi önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

b. Ekipman ve Personel Eksikliği Sebebiyle Oluşan Mağduriyetler

Erenköy TASİŞ'teki ekipman eksiklikleri sebebiyle gerek yükleme gerek ise boşaltma işlemlerinde çok ciddi zaman kayıpları yaşanmakta ve geçici depolama yerine yük indirmek ya da yüklemek üzere Erenköy Gümrük Müdürlüğü içindeki TASİŞ'e gelen araçlar mağduriyet yaşamaktadır.

Yine Erenköy TASİŞ'te yaşanan bir başka sorun da, personel eksiklikleri sebebiyle oluşan gümrük hizmetlerindeki gecikmelerdir. Yeterli sayıda personel olmaması sebebiyle oluşan beklemler, taşımacılık hizmetlerinin aksamasına ve dolayısı ile ticaretimizin yavaşlamasına sebebiyet vermektedir.

14. İzmir Gümrük Müdürlüğünden Çıkışlardaki İhracat Beyanname Tescillerine Dair Zorunlu Uygulama Sorunu

İzmir Gümrük Müdürlüğünde başlatılan yeni uygulama doğrultusunda, yüklü tır kamyonları, tır parkına giriş yapmadan ve giriş yapması akabinde araç üzerindeki yükün/yüklerin listesini gözetim memuruna onaylatmadan araç üzerindeki eşyanın ihracat beyannamelerinin tescil işlemleri gerçekleştirilmemekte ve bu uygulama sebebiyle zaman kayıpları yaşanmaktadır.

Uygulamaya göre, ilgili araç öncelikle tır parkına girmekte, kantarda tartımı yapılmakta, kantar fişi ve araç üzerinde yüklü olan eşyaların listesi gözetim memuruna teslim edilmekte, ilgili liste üzerinden gözetim memurunun onayı alınmakta ve bu liste gözetim memurunca gümrük idaresindeki tescil birimine iletilmesi akabinde araç üzerindeki yüklere ait ihracat beyannamelerinin tescil işlemleri gerçekleştirilebilmektedir. Taşımacılara ait gümrük işlemleri ise tüm bu süreçler sonrasında başlatılabiliyor olması nedeniyle de, taşıma operasyonları zorlaştırılmakta ve ilave zaman kayıplarına oluşmakta olup, zaman ve buna bağlı maddi kayıpların önlenmesi amacıyla uygulamanın kaldırılması önem arz etmektedir.

15. Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa Eklenen “Aldatıcı İşlem ve Davranış” Kavramının Yarattığı Sorun:

28.06.2014 tarihli 6545 sayılı Kanunla 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 3/2 maddesi, “Eşyayı, **aldatıcı işlem ve davranışlarla** gümrük vergileri kısmen veya tamamen ödenmeksizin ülkeye sokan kişi, iki yıldan beş yıla kadar hapis ve on bin güne kadar adli para cezası ile cezalandırılır.” şeklinde değiştirilmiştir.

Kanunda daha önce “**sahte evrak kullanmak suretiyle**” yer alan ifade “**aldatıcı işlem ve davranışlar**” şeklinde değiştirilerek, bu fiilleri işleyenler hakkında olumsuz yönde hakimlere çok geniş bir takdir yetkisi tanınmıştır. Kanunun mülga hükmünün geçerli olduğu dönemde, sahte evrak kullanıldığı tespit edilmediği sürece, açılan davalar genellikle beraat kararı ile sonuçlanmaktaydı. Değişiklik sonrası, sahte belge kullanılsa da aynı türde işlenen fiiller için cezaya hükmedilmesi olanaklı hale gelmiş ve asgari 1 yıllık hapis cezası da 2 yıla çıkarılmıştır. Hakime geniş takdir yetkisi veren bu hükmün düzeltilerek eski hükmün ihyasının uygun olacağı değerlendirilmekte olup, konu ile ilgili Bakanlığımız destekleri ve girişimleri önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

16. Mühür Fekki İle İlgili Yaşanan Sorun:

Gümrükler Genel Müdürlüğünün, bir müfettiş raporu doğrultusunda vermiş olduğu talimat ile gümrük idarelerinde tespit edilen mühür bozma fiillerinde eşyada herhangi bir eksiklik çıkıp çıkmadığına bakılmaksızın savcılık nezdinde işlem gerçekleştirilmesi talimatı tüm Bölge Müdürlüklerine iletilmiştir.

Akabinde, Gümrükler Genel Müdürlüğünün 18.12.2014 tarihli yazısı ile “eşyanın ayniyetinin muhafazası amacıyla tatbik edilmiş olan mührün kişi veya kişiler tarafından fekki durumunda konunun her hâlükârda Savcılıklara intikal ettirilmesi gerekmektedir birlikte mühür altında taşınmakta olan eşyada bir eksiklik veya fazlalık bulunmaması ve sürücü ile mühür fekki arasında bir illiyet bağının tespit edilememesi durumunda Cumhuriyet Savcılıklarına yapılacak suç duyurularında faile yönelik bir atıfta bulunulmaması; eşyada bir eksiklik ve fazlalık bulunması ve/veya mühür fekki ile sürücü arasında bir illiyet bağının tespiti durumunda ise sürücü hakkında Cumhuriyet Savcılıklarına suç duyurusunda bulunulması yönünde işlem tesisi” yönünde bir talimat ile yaşanan sorunlar minimize edilmeye çalışılmıştır.

Taşımaya konu olan eşyada herhangi bir eksiklik bulunmadığı durumlarda suçun maddi ve manevi unsuru oluşmamış ve bu iki unsur arasında bir illiyet bağı kurulmamış demektir. Fakat savcılarımız konuya tamamen “suç – suçlu” çerçevesinde bakmakta, nakliye ve gümrük mevzuatına hakim olmadıklarından dolayı da olay ile ilgili hemen dava açmakta ve sektörümüzde faaliyet gösteren firmalarımız ise hiçbir suç bulunmamasına rağmen mahkemelerde suçsuz olduklarını ispat etmek için çaba sarf etmektedir.

Mühür kırma vakasının yaşandığı durumlarda öncelikle idari inceleme yapılması ve bir eksiklik veya fazlalık yok ise Gümrük Kanunu'nun 241'inci maddesine göre cezai işlem uygulanması, eksiklik veya fazlalık tespit edildiği durumlarda ise konunun Cumhuriyet Savcılığına intikal ettirilmesi yönündeki bir talimatın Bakanlıkları taşra teşkilatına iletilebilmesi hayati derecede önem arz etmektedir.

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

BÖLÜM 4

YABANCI ARAÇLARA İLİŞKİN YAŞANAN SORUNLAR VE YARATTIĞI HAKSIZ REKABET

17. Yabancı Ülkelere İlişkin Mütekabiliyet Uygulamaları ve Yabancı Araçların Usulsüz Akaryakıt Kaçakçılığı Teşebbüsleri

Yabancı ülkeler tarafından Türk plakalı araçlara yapılan dayatmacı ve pahalılaştırıcı uygulamalar sebebiyle ülkemiz karayolu taşımacılık sektörü mağduriyet yaşamaktadır.

İran'a Yönelik Mütekabiliyet Başlatılan Uygulamalar;

- İran, 2 Gün Transit Süre Uygulamasına Uymuyor. Türkiye Mütekabiliyet Uygulaması Başlatmıştır.
- Türk Araçlarının İran'a Boş Girişlerine Anlaşmaya Aykırı Olarak İzin Verilmiyor. Bu Uygulama İlişkin Mütekabiliyet 15.07.2016 Tarihinde Başlatılmıştır.
- İran'a, Üçüncü Ülkelerden "Transit Boş" Giriş Yapan Türk Araçlarının Yük Almalarına İzin Verilmemektedir. Türkiye Mütekabiliyet Uygulaması Başlatmıştır.

İran'a Yönelik Mütekabiliyet/Düzenleme Yapılması Talep Edilen Uygulamalar;

- İran Sınır Kapılarında Kendi Araçlarına Geçiş Önceliği Tanıyor, "İlk Gelen İlk Geçer" Kuralına Uymuyor
- Transit Taşımalarda Uygulanan Akaryakıt Miktar Kısıtlaması ve Uygulamaya Bağlı Olarak İran, Ülkesini Transit Geçen Türk Araçlarını "Fazla Mazot" Gerekeşi ile; Para Cezası ve 80-100 günlük Sürelerde Kapılarda Bekleterek Cezalandırıyor
- İran Karayolları, Anlaşmaya Aykırı Olarak Türk Araçlarından Yeni Karayolu Ücreti (Akaryakıt Fiyat Farkı) Talep Ediyor!
- İran Ülkesinden Alınan Mazot İçin Uyguladığı Ek Vergi İle Türk Taşıtlarını Pahalılaştırıyor
- Türk araçlarına yönelik Zorunlu Çıkış Kapısı uygulaması,
- İran, İkili Taşımalarda da Anlaşmaya Uymuyor
- Türk Taşıtlarının İran'dan Dönüş Yükü Almasını Engelleyen Kısıtlamalar Uygulanıyor
- İran İthalatçılarının Türk Taşımacısı Kullanması Durumunda Alınan %10 Taşıma Vergisi
- İran'da Güzergah Değişikliğinde İzin Alma Zorunluluğu
- İran Gümrüklerinde Fazla Mesai Ücreti Uygulaması
- İran Araçlarının Türkiye'den Usulsüz 3. Ülke Taşımaları
- İran araçlarının Gürcistan Taşımalarının, Gürbulak Sınır Kapısının Yoğunluğu Dikkate Alınarak Türkiye Üzerinden Değil 700 Km Daha Kısa Olan Azerbaycan Üzerinden Yapılması Sağlanmalıdır

EK-2. Sektörün gümrük faaliyetleri sırasında yaşadığı bazı engeller (devam)

Bulgaristan'ın Yarattığı Sorunlar

- Frigorifik araçların tamamı X-Ray kontrolüne tabi tutulmaktadır,
- Gıda kontrolü adı altında yüksek ücretler tahsil edilmektedir.
- Hastalık riski olmamasına karşın dezenfeksiyon uygulaması ile birlikte haksız ücret tahsil edilmektedir.
- Çeşitli dönemlerde arttırılan kontrol uygulamaları ile birlikte sınır geçiş işlemleri yavaşlatılmaktadır.

18. Yabancı Plakalı Araçlar Tarafından Gerçekleştirilen Usulsüz Taşımalara İlişkin Sorunlar

İç gümrük idarelerimizdeki U-Net kayıt ve kontrol işlemlerine ilişkin çeşitli zamanlarda Derneğimize yapılan bilgilendirmelerde, yabancı plakalı araçların ülkemizden aldığı ihracat yükleri ile yaptığı taşımalarda taşıma evraklarında tahrifat yaparak aslen üçüncü ülke taşıması olan operasyonları gümrük idarelerini yanıltarak ikili taşıma olarak gösterdiği ve bu yolla haksız kazanç elde ettikleri hususu paylaşılmaktadır.

Bununla birlikte, özellikle yurtdışındaki Derneğimiz muadili kurumlardan iletilen ve zaman zaman KUKK toplantılarında gündeme getirilen bir başka konu ise, fatura üzerindeki ticaretin yapıldığı ülke adının TIR Karnesi ve CMR gibi taşıma evrakları üzerindeki nihai varış ülkesinden farklı olduğu durumlarda, taşımanın üçüncü ülke olarak değerlendirilmesinin ve taşımanın yapıldığı ülkeye göre UBAK Belgesi ya da özel izin belgesi talep edilerek taşımaya izin verilmemesinin mağduriyet yarattığı ve ticarete zarar verdiği hususudur.

Sektörümüzün söz konusu mağduriyetini giderebilmek ve U-Net kayıt ve kontrol işlemlerinde doğru ve etkin kontrol mekanizmasını hayata geçirebilmek adına gerekli tedbirlerin alınabilmesi, doğru denetim uygulamalarına gidilebilmesi bakımından gümrük ve ulaştırma sistemleri üzerinde ihracat beyannamesi üzerindeki gerekli alanlara ilişkin entegrasyonların sağlanabilmesi önem arz etmektedir.

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı

(TKK-GK-2017-2-6)

TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI
TÜRKİYE STRATEJİSİ VE
BEŞ YILLIK EYLEM PLANI
(2018-2022)

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

Eylem No	Eylem Konusu	Eylemler	Sorumlu ve İlgili Kurum/Kuruluş	Eylem Performans Göstergesi	Hangi Hedefe Hizmet Etiği	Riskler
1	Ticaretin Kolaylaştırılmasında Şeffaflığın Sağlanması <ul style="list-style-type: none"> Eylem 1.1-1.8 = TKA Madde 1.1 Yayımlama Eylem 1.9 = TKA Madde 1.3 Danışma Noktaları Eylem 1.10 & 1.11 = TKA Madde 2 Yorum Yapma Fırsatı ve Yürürlüğe Giriş Öncesi Bilgi Eylem 1.12-1.15 = TKA Madde 3 Bağlayıcı Bilgi Eylem 1.16 & 1.17 = TKA Madde 4 İtiraz ve Yeniden İnceleme Prosedürleri Eylem 1.18-1.21 = TKA Madde 5 Tarafsızlık, Ayrımcı Olmamak ve Şeffaflığın Güçlendirilmesine İlişkin Önlemler 	1.1. İnternet Sitesi Çalışma Grubu kurulması	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Sekreteryası (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (İ)	2018 yılı ilk çeyreğinde İnternet Sitesi Çalışma Grubu kurularak, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu İnternet Sitesinin içeriği ve olası potansiyelleri hakkında hazırlayacağı raporun Teknik Komiteye sunulması	Hedef 1 Hedef 2	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi kurumların İnternet Sitesi Çalışma Grubuna teknik bilgi sahibi personel görevlendirmemesi
		1.2. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu İnternet Sitesi kurulması	TOBB, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Sekreteryası (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (İ)	2018 yılı içerisinde Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu İnternet Sitesinin kurulması	Hedef 1 Hedef 2	İnternet Sitesi Çalışma Grubunun gerekli teknik çalışmalarını tamamlayamaması Finansman eksikliği
		1.3. Gümrük ve ticaret prosedürlerinden sorumlu sınır idarelerinin internet sitelerini kullanıcı dostu olarak revize etmeleri	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (S)	2018 yılı sonuna kadar ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının internet sitelerinin kullanıcı dostu olarak düzenlenmesinin sağlanması	Hedef 1 Hedef 2	
		1.4. Ticaret Bilgi Portalı kurulmasına yönelik konunun Bakanlar Kurulu gündemine getirilmesi amacıyla İnternet Sitesi Çalışma Grubunca bir bilgi notu hazırlanması	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Sekreteryası (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (İ)	2018 yılı içerisinde İnternet Sitesi Çalışma Grubunca bir bilgi notu hazırlanması ve Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyelerince Başbakanlığın ve Bakanlar Kurulunun Gündemine getirilmesi	Hedef 1 Hedef 2	Bakanlar Kuruluna konunun öneminin aktarımında siyasi irade desteğinin alınamaması
		1.5. Ticaret Bilgi Portalının kurulması	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (S)	2018 yılı içerisinde İnternet Sitesi Çalışma Grubunca bir bilgi notu hazırlanması, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyelerince Başbakanlığın ve Bakanlar Kurulunun Gündemine getirilmesi, finansman kaynaklarının aranması, kurumlar arası mutabakat sağlanması imkânlarının aranması ve 2019 yılında Portalin kurulması	Hedef 1 Hedef 2	Bakanlar Kuruluna konunun öneminin aktarımında siyasi irade desteğinin alınamaması Kurumlar arasında bilgi aktarımında yaşanabilecek sorunlar

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

						Personel tayini ve sürdürülebilirliğinin sağlanamaması Profesyonel bir firma aracılığıyla konunun takibinin sağlanamaması, finansal sıkıntılar.
		1.6. Sınır kapılarındaki yoğunluk ve yurtdışındaki dış ticaret uygulamalarındaki değişiklikler hakkında ticaret erbabını önceden bilgilendirmek üzere bir mekanizma geliştirilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı (S)	2018 yılı ilk çeyreğinde Ulusal Strateji Çalışma Grubunun toplanması, konunun toplantı gündemine getirilmesi ve oluşturulacak mekanizmaya ilişkin detayların Teknik Komiteyle paylaşımak suretiyle uygulamaya geçilmesi	Hedef 1 Hedef 2	İlgili Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyelerince üçüncü ülkelerdeki gelişmelerin takibinin iyi yapılamaması ve koordinasyondan sorumlu Bakanlıklar ile bilgi paylaşımında problemler yaşanması
		1.7. Gümrük ve dış ticaret işlemlerine yönelik bir sanal eğitim platformu kurulacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı (S)	2018 yılı içerisinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Ekonomi Bakanlığı tarafından, kendi görev alanlarına ilişkin bir sanal eğitim platformu kurulacaktır.	Hedef 1 Hedef 2	Konunun önemi konusunda kurumlarda yeterli bilincin olmayabilmesi
		1.8. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Sekreteryası, bünyesinde kurumsal bir e-posta adresi oluşturularak, danışma noktası görevini üstlenecek ve kurumlar arası koordinasyonu sağlayacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (I)	2018 yılı ilk çeyreği içerisinde, koordinasyonu Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından üstlenilmek üzere, ilgili tüm Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyelerince birer e-posta adresi oluşturulması ve danışma noktası görevinin yürütülmesi	Hedef 1 Hedef 2	Günümüz ticaret hızının anlık bildirim ve dinamik çözüm önerileri ile teknik ve doğru hızlı bilgi akışı gereksinimleri karşısında, danışma noktaları hizmetinin e-posta aracılığıyla yürütülmesinin yetersiz kalabilmesi, Danışma noktasına gelen soruların cevaplanması
80						

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

						sürecinde, kurumlar arası bilgi akışının yeterli verimlilikte sağlanamaması, zamanında ve hızlı bilgi akışının ticaret erbabına sunulmaması sebebiyle danışma noktalarının işlevsizleşebilmesi, Danışma noktasından sorumlu personelin diğer cari işlerden arındırılması konusunda idarenin gerekli düzenlemeleri yapmaması
		1.9. İstisnai haller dışında dış ticarete dair yeni mevzuat hazırlıkları ile değişiklik tasarılarının ilgili kamu kurumlarının internet siteleri aracılığıyla 30 gün süresince kamuoyunun görüşüne açılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyesi Kamu Kurumları (İ)	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyesi ilgili kamu kurum ve kuruluşlarınınca kamuoyu görüşlerine açılan yeni mevzuat ve değişiklik tasarıları hakkında istatistikî bilgi, üç ayda bir, Teknik Komiteye sunulmak üzere, Sekreteryayla paylaşılacaktır.	Hedef 1 Hedef 2	Kamu kurumlarının mevzuat oluşturma geleneklerini bu yönde değiştirmesine direnç göstermesi, ilgililere gerekli zaman aralığını tanımaması, Mali değişiklik içermeyecek olmasına rağmen mevzuat çalışmalarının kamuoyuyla paylaşılmaması ve doğrudan yürürlüğe konulması
		1.10. Dış ticarete ilişkin mevzuatın yayımlanması ile yürürlüğe girmesi süresi arasında mümkün olduğu	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyesi ilgili kamu kurum ve kuruluşlarınınca yayımlanan dış ticarete ilişkin mevzuattan yayımlanması ile yürürlüğe girmesi arasında tanınan	Hedef 1 Hedef 2	

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	ölçüde makul bir süre verilecektir.	Üyesi Kamu Kurumları (I)	makul süre hakkında istatistiksel bilgi, üç ayda bir, Teknik Komiteye sunulmak üzere, Sekreteryayla paylaşılacaktır.		
	1.11. Bağlayıcı menşe bilgisi konusunda alt yasal düzenlemeler yapılarak, bağlayıcı menşe bilgisi verilmesi uygulamasına geçilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2019 yılı sonuna kadar alt yasal düzenlemeler tamamlanarak fiili uygulamaya geçilmesi	Hedef 8	Uygulamanın gerek tercihi ve gerekse de tercihsiz menşe bakımından hayata geçirilmesi noktasında teknik kapasite eksikliğinin devam etmesi İdarenin gerekli çalışmalar zamanında tamamlama konusunda gerekli özeni göstermemesi Özel sektörün konunun önemi konusunda lobi faaliyetleri yürütmemesinin gerekli pozitif baskıyı yoksun bırakması
	1.12. Bağlayıcı tarife bilgisi verilmesi sürecinde yasal sürelerle uyulması konusunda azami gayret gösterilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı baz alınarak, bir önceki yıla nazaran, zamanında sonuçlandırılan bağlayıcı tarife bilgisi talep sayısının %5 oranında artırılması	Hedef 8	Taşra idareleri açısından bir rehberin olmaması, Yıllık bazda taşra idarelerinin konu hakkındaki çalışmalarının merkez tarafından incelenerek kamuoyu ile paylaşılmaması
	1.13. Bağlayıcı bilgi verilmesi sürecinde yapısal düzeyde iyileştirmeye gidilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu	2018 yılı ilk yarısında, bağlayıcı bilgi hususunda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile özel sektör temsilcileri arasında Ulusal Strateji Çalışma Grubu bünyesinde görüşmeler yapılması	Hedef 8	

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

			üyesi özel sektör kuruluşları (İ)			
		1.14. Bağlayıcı bilgi taleplerinin yaygınlaştırılması amacıyla, ticaret erbabına bilgilendirme faaliyetleri yürütülecektir.	TOBB (S) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi özel sektör kuruluşları (İ)	2018 yılı ilk yarısında, bağlayıcı bilgi taleplerinin yaygınlaştırılması amacıyla yeterli sayıda tanıtıcı etkinliğin düzenlenmesi	Hedef 8	Bilgi paylaşımı etkinliklerinin yapılması açısından finansman eksikliği ile karşılaşılması Özel sektörün yeterli bilinçlilikte olmaması sebebiyle, yeterli ilginin sağlanamaması
		1.15. Bağlayıcı kıymet bilgisi verilmesi adına yasal düzenlemeler yapılarak uygulamaya geçilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	Orta vadede, bağlayıcı kıymet bilgisi konusunda yasal düzenlemeler hayata geçirilmesi		
		1.16. Bağlayıcı tarife bilgisi verilmesi sürecinde yasal sürelerle uyulması konusunda Bölge Müdürlükleri bazında performans ölçümü gerçekleştirilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2019 yılı sonuna kadar, performans ölçümü çalışmasının gerçekleştirilerek, çalışma sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
		1.17. İtiraz süreçlerinin değerlendirildiği birimlerde uzmanlaşmış personelin sürekliliğinin sağlanması gözetilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı ilk yarısında, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (Hukuk Müşavirliği) tarafından, Personel Dairesi Başkanlığı aracılığıyla takip edilmesi, itiraz sürecinde görev alan personel sayısının ihtiyacı karşılayıp karşılamadığının incelenerek, gerekliyse yeni personel alımının ve alınan personelin sürekliliğinin sağlanması konusunda gerekli girişimlerde bulunulması	Hedef 8	Uzmanlaşmış personelin sürekliliğinin sağlanmasına İdarenin gerekli özene göstermemesi İdarenin personelin uzmanlaşması konusuna etkili özene vermemesi
		1.18. Merkezde uzman personel ve hukukçulardan oluşan bir	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı sonuna kadar, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından merkezde uzman personel ve hukukçulardan oluşan bir yüksek itiraz		

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		yüksek itiraz mercinin kurulması yönünde yurtdışı iyi uygulama örnekleri göz önünde bulundurularak bir çalışma yapılacaktır.		mercinin kurulmasının değerlendirilmesi amacıyla çalışmalar yürütülmesi		
		1.19. İlgili tüm idarelerce itiraza ve yargıya konu olmuş hususlarda analiz yapılarak, bir veri tabanı oluşturulacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2020 yılı sonuna kadar, itiraz ve yargıya konu olmuş konularda, yeknesak uygulamanın gerçekleştirilebilmesi adına veri tabanının oluşturulması		Veri tabanı için finansmanın sağlanamaması, Merkez ve taşraya yapılacak başvuruların internet ortamında yapılmaması sebebiyle, kararların veri tabanına geçmişleri ile aktarımında problemlerle karşılaşılması Veri tabanının güncelliğinin korunması ve arama yapılmasını konu, yıl vb. başlıklarda kolaylaştıracak ve daimi olarak konu ile ilgilenecek personelin idare tarafından görevlendirilmemesi
		1.20. Güçlendirilmiş kontrol ve muayenelere ilişkin bildirimler, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığınca internet sitesi ve sosyal medya imkanlarından faydalanılarak, gecikmeksizin ticaret erbabına bildirilecektir.	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S) Ekonomi Bakanlığı (İ)	2018 yılı sonuna kadar, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından, teknikengel.gov.tr internet sitesi örnek alınarak ve Ekonomi Bakanlığı'nın teknik desteği ile, DTÖ SPS Anlaşması bildirimlerinin zamanlıca yapılacağı bir internet sitesi oluşturulması	Hedef 1	İlgili Bakanlık tarafından üçüncü ülkelerin güçlendirilmiş kontrole dair güncel politikalarının ve ihracatçılarımızın bu alanda karşılaştığı problemlerin

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

						takibatının yapılmasına gerekli özenin gösterilmemesi
		1.21. Güçlendirilmiş kontrol ve muayeneler hakkında, ticaret erbabına yönelik tanıtım ve eğitim faaliyetleri düzenlenecektir.	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S)	2019 yılı sonuna kadar, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından ticaret erbabına yönelik güçlendirilmiş kontrol ve muayeneler hakkında tanıtım ve eğitim faaliyetleri düzenlenmesi	Hedef 8	Eğitimler için finansman sağlanamaması
		1.22. Güçlendirilmiş kontrol ve muayenelere ilişkin bildirimler hakkındaki talimatnamelerin yeknesak uygulanmasına ihtimam gösterilecektir.	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S)	Kontrol belgesi başvurularından ne kadının geri çevrildiğinin ölçülmesinin ardından, 2019 yılı sonuna kadar, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından taşra teşkilatına yönelik tanıtım ve eğitim faaliyetleri düzenlenmesi	Hedef 8	Konu hakkında istatistiğin tutulmaması, Taşrada gerçekleştirilecek eğitimlerin daimi bir nitelik kazanmaması
		1.23. Ticaret yapılan ülkeler tarafından DTÖ SPS Anlaşması kapsamında alınan önlemlerin ülkemiz ihracatçılara bildirilmesi amacıyla bir sistem kurulacaktır.	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S) Ekonomi Bakanlığı (İ)	2019 yılı sonuna kadar, Ticaret yapılan ülkeler tarafından DTÖ SPS Anlaşması kapsamında alınan önlemlerin ülkemiz ihracatçılara bildirilmesi amacıyla bir sistem kurulması	Hedef 1	Sistemin güncelliğinin sağlanamaması, Anlık bilgi akışında problemler yaşanması, Üçüncü ülke uygulamalarının takibatının yapılmasında problemler yaşanması
2	Dış Ticaret İşlemlerinden Alınan Ücret ve Harçların sayı ve çeşitliliğinin azaltılması Eylem 2.1. - TKA Madde 6.1: İthalat ve İhracatla İlişkili Olarak Alınan Ücret ve Harçlar	2.1. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyelerince ve Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi olmayan ancak Tek Pencere Sistemine dâhil kurumlarca dış ticaret işlemlerine ilişkin olarak düzenlenen belgeler ve verilen hizmetlerle ilgili	Ekonomi Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyeleri ve Tek Pencere Sistemine dahil kurumlar (İ)	2018 yılı sonuna kadar konu hakkında bir rapor hazırlanarak, sırasıyla Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Ulusal Strateji Çalışma Grubu, Teknik Komite, Genel Kurul ve ardından siyasi iradeye iletilmesi Dış ticaret işlemlerine ilişkin olarak düzenlenen belgeler ve verilen hizmetlerle ilgili alınan ücret ve	Hedef 8	Koordinasyon sürecinin sağlıklı işlememesi, Kurumların konu hakkında yeterli farkındalığı elde edememiş olması, İhtiyaç duyulan siyasi irade desteğinin sağlanamaması

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	Eylem 2.2 – TKA Madde 6.3: Ceza Disiplinleri	alınan ücret ve harçlar hakkında bir rapor hazırlanacaktır.		harçların sayısı ve çeşitliliğinin azaltılması		
		2.2. Gümrük mevzuatının ihlal edilmesine ve cezalara ilişkin olarak, ihlal edene uygulanan hususlarda mevzuatın gözden geçirilmesi amacıyla Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde ceza disiplinlerine ilişkin bir geçici çalışma grubu kurulacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Özel Sektör Temsilcileri (S)	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde geçici bir çalışma grubu kurularak hazırlanan raporun 2018 yılı 3. Çeyreğine kadar Ulusal Strateji Çalışma Grubuna ve Teknik Komiteye sunulması	Hedef 8	
3	Eşyanın ithalat, ihracat ve transit işlemlerinin hızlı bir şekilde tamamlanması TKA Madde 7: Eşyanın Tesliminin Kolaylaştırılması ve Hızlandırılması • Eylem 3.1. & 3.2 = TKA Madde 7.1: Varış Öncesi İşleme • Eylem 3.3-3.8 = TKA Madde 7.2: Elektronik Ödemeler • Eylem 3.9 = TKA 7.3: Teslimin Gümrük Vergisi, Resim, Ücret ve Harçların Nihai Tespitinden Ayrılması • Eylem 3.10 = TKA Madde 7.4: Risk Yönetimi	3.1. Ortalama teslim süresinin azaltılmasının önünde engel teşkil eden hususlar hakkında Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda bir çalışma yapılacaktır. 3.2. Varış öncesi işleme konusunda en iyi uygulama örneklerinden faydalanmak üzere uygulayıcı ülkelere yerinde inceleme ziyaretleri yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, TSE (S)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda, sorumlu kurumlara birlikte yapılacak çalışmalar hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	Sürelerin açıklanması sayesinde sınır idarelerinin işlemlerinde yapılması gereken reformların tespiti ve bu reformların hayata geçirilmesi için bir baskı unsuru oluşması ihtimaline karşın bürokrasinin işbirliğine ve gerekli şeffaflığa imkân tanıması Konu hakkında ilgili Bakanlığın reformist bir yaklaşım benimsememesi. Yeterli teknik kapasitenin tesis edilememiş olması, Varış öncesi beyanname sunulmasına izin

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

<ul style="list-style-type: none"> • Eylem 3.11 = TKA Madde 7.5: Sonradan Kontrol • Eylem 3.12 = TKA Madde 7.6: Ortalama Teslim Sürelerinin Saptanması ve Yayınlanması • Eylem 3.13-3.21 = TKA Madde 7.7: Yetkilendirilmiş Yükümlüler için Ticaretin Kolaylaştırılması Önlemleri • Eylem 3.22 = TKA Madde 7.8: Hızlı Kargo • Eylem 3.23-3.25 = TKA Madde 7.9: Bozulabilir Eşya 	<p>3.3. Varış öncesi verilmiş özet beyan gümrük beyannamesi yerine geçmesini sağlamak ve gümrük beyannamesinin ve beyannameye eklenmesi gereken belgelerin eşyanın ülkeye varışından önce gümrük idaresine sunulabilmesi amacıyla, tarafından gerekli yasal ve teknik altyapı düzenlemeleri yapılacaktır.</p>	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) UND, UTİKAD, İMEAK Deniz Ticareti Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Demeği (İ)	2020 yılı sonuna kadar, Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca gerekli yasal ve teknik altyapı düzenlemelerinin yapılması, Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye gelişmeler hakkında yıllık olarak bilgi verilmesi	Hedef 7 Hedef 8	verilmesine rağmen, varış öncesi işleme noktasının önemi konusunda yeterli bilincin oluşmaması sebebiyle ilgili Bakanlığın isteksizlik duyması
	<p>3.4. Sınır kapısında kontrolü yapılması gereken ürünlerin ithalatında ön bildirim uygulamasının sınırlı kalması sebebiyle gerekli yasal ve teknik altyapı düzenlemeleri yapılacaktır.</p>	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (S) UND (İ)	2020 yılı sonuna kadar, gerekli yasal ve teknik altyapı düzenlemelerinin yapılması, Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye gelişmeler hakkında yıllık olarak bilgi verilmesi	Hedef 7 Hedef 8	İlgili Bakanlığın reformist bir yaklaşım benimsememesi, Ön bildirim uygulaması sonucunda bilgi sağlayıcı olan ticaret erbabını teşvik edici önlemlere uygulamada yer verilmemesi ve uygulamanın işlevsiz kalabilmesi
	<p>3.5. Gümrük idarelerinde kara hudut kapılarında yükümlülerden tahsil edilmesi gereken kamu</p>	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TBB (S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve TBB tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal	Hedef 8	İki bakanlık arasında yaşanabilecek koordinasyon eksikliği

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	alacaklarının, banka kartı ve kredi kartı yoluyla da tahsil edilebilmesi sağlanacaktır.		Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
	3.6. GÜMKART uygulamasının diğer bankalarla da çeşitlendirilmesi yönünde çalışmalar yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TBB (S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve TBB tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 8	
	3.7. GÜMKART kapsamındaki ödeme sisteminde modernizasyona gidilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TBB (S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve TBB tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 8	
	3.8. GÜMKART uygulamasının 16:00-18:00 saatleri arasında da kullanılabilmesine yönelik Maliye Bakanlığıyla görüşmeler yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TBB (S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve TBB tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 8	
	3.9. Farklı gümrüklere ait beyannamelerin vergi tahsilatlarının GÜMKART aracılığıyla her gümrük ve saymanlık idaresinden, sistemin izin verdiği şekilde, yapılması yönünde talimat verilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TBB (S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve TBB tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 8	Sistemin kurulamaması
	3.10. Onaylanmış Kişi ve Yetkilendirilmiş Yüklümlü statüsüne sahip firmalar dışında kalan ticaret erbabının da kendi hesapları yoluyla ödeme yapması yaygınlaştırılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TBB (S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve TBB tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 8	Konunun avantajları ve dezavantajları bakımından değerlendirilerek hayata geçirilmesinde sıkıntılarla karşılaşılması

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		3.11. Risk yönetimi sisteminin iyileştirilmesine yönelik olarak bir çalışma grubunun oluşturulması ve periyodik olarak toplanacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (İ)	2018 yılında Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde Risk Yönetimi Çalışma Grubu oluşturularak, çalışma grubunun faaliyetleri hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye periyodik olarak bilgi verilmesi ve risk yönetimi sisteminin önemli ölçüde iyileştirilmesi	Hedef 8	Risk yönetimi sistemi sadece gümrük idaresini ilgilendiren bir sistem değildir. Konu tüm sınır idarelerini de kapsamakta olup ilgili idareler bu sistemin kullanımı konusunda yeterince farkında olmamaları, geleneksel kontrol yaklaşımlarını sürdürümleri ve ayrıca risk kriterlerinin gizliği içerdiği argümanları Çalışma Grubunun etkin bir şekilde sonuçlar üretmesinin önünde bir risk unsuru olarak değerlendirilmektedir.
		3.12. Ürün güvenliği ve denetimlerinin, sınır kapılarından ziyade, yoğunlukla piyasa gözetim ve denetimi kapsamında gerçekleştirilmesine yönelik ilgili kurumlarca eylem planı belirlenecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Kamu Üyeleri (İ)	2018 yılında Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu tarafından kurulan Risk Yönetimi Çalışma Grubu tarafından piyasa gözetimi ve denetimi uygulamalarının yaygınlaştırılması adına bir eylem planının belirlenmesi	Hedef 8	
		3.13. Sonradan kontrol uygulamasına ilişkin olarak, en iyi ülke uygulamalarından yararlanmak amacıyla		Sonradan kontrol sisteminin geliştirilmesi amacıyla, 2020 yılı sonuna kadar en iyi ülke uygulamalarından yararlanmak üzere inceleme ziyareti gerçekleştirilmesi ve sonuçlarının	Hedef 8	

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		inceleme ziyareti yapılacaktır.		Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komite ile paylaşılması		
		3.14. İthalatta yerinde gümrükleme ve izinli alıcı uygulamalarının hayata geçirilmesi için ve elektronik yetkilendirilmiş yükümlü başvurusu yapılabilmesi için, gerekli teknolojik altyapı çalışmaları yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tüm Paydaşlar (İ)	2018 yılı içerisinde, gerekli teknolojik altyapı çalışmalarının yapılması ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	
		3.15. Ülkemizde imzalanan Yetkilendirilmiş Yükümlü Karşılıklı Tanıma Anlaşmalarının artırılmasına yönelik bir ülke stratejisi belirlenecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tüm Paydaşlar (İ)	2018 yılı içerisinde, gerekli strateji çalışmalarının yapılması ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	
		3.16. Ülkemizdeki yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip firma sayısının artırılması amacıyla, teşvik edici düzenlemeler yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tüm Paydaşlar (İ)	Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahibi firma sayısının 2018 yılı baz alınarak her yıl en az %10 oranında artırılması	Hedef 7	
		3.17. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü kapsamında, nakliyecilerin sınır geçiş noktalarında öncelikli geçiş hakkı kullanabilmeleri için gerekli altyapı çalışmalarını gerçekleştirilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tüm Paydaşlar (İ)	2018 yılı içerisinde, gerekli altyapı çalışmalarının yapılması ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	Fiziki ve teknik alt yapı eksiklikleri ile karşılanması
		3.18. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahibi firmaların vergi ve harçlarının dönemsel olarak ödenmesinin sağlanması hususunda ilgili kanun maddesinin	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tüm Paydaşlar (İ)	Orta vadede, gerekli mevzuat çalışmalarının yapılması ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	yasalaşmasının ardından gerekli mevzuat ve altyapı çalışmaları yapılacaktır.				
	3.19. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü için, ISO 27001 belgesinin aranması ile ilgili süreçlerin gözden geçirilmesi ve alternatif yöntemlerin araştırılması yönünde çalışmalar gerçekleştirilecektir.	Tüm Paydaşlar (S)	2018 yılı içerisinde, alternatif çözüm önerilerinin oluşturulması ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	
	3.20. Yetkilendirilmiş yükümlü uygulamasının sadece gümrük alanında sınırlı kalmayıp, ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşları mevzuat ve uygulamalarında da yer alması amacıyla ilgili kamu kurumu ve kuruluşlarınca gerekli mevzuat ve altyapı çalışmaları yapılacaktır.	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, (S)	2020 yılı sonuna gerekli çalışmalar yapılarak Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	
	3.21. Ülkemizin hızlı kargo taşımacılığı alanında bir hub olma potansiyeline katkı sağlayacak yeni teknolojiler ve yeni gümrük işlemleri geliştirilmesi amacıyla Altyapı Çalışma Grubunda çalışmalar yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (S) İlgili TKK Üyeleri, Posta ve Telgraf Teşkilatı A.Ş., Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği (İ)	2018 yılı sonuna gerekli çalışmalar yapılarak Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	
	3.22. Bozulabilir eşya başta olmak üzere, dış ticarete konu olan eşyanın gümrük ve dış ticaret işlemleri bütün ilgili idareler tarafından 7/24 prensibine göre tamamlanacaktır.	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı (S) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve	2020 yılı sonuna kadar, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi ilgili özel sektör kuruluşlarının da görüşleri alınmak suretiyle, gerekli mevzuat ve altyapı çalışmalarının yapılması ve periyodik olarak Ulusal Strateji Çalışma	Hedef 7	Kamu kurumlarının pozitif yaklaşım göstermemesi Plansız altyapıların 7/24 çalışma ilkesine uygun olmayabilmesi

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

			Haberleşme Bakanlığı (İ)	Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
		3.23. Kapikule Kara Hudut Kapısında bir soğuk hava deposu yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S) Kalkınma Bakanlığı (İ)	2020 yılı sonuna kadar, Kapikule Kara Hudut kapısında bir soğuk hava deposu inşa edilmesi		
		3.24. İhracat beyannamesine konu eşyanın transit rejimine tabi tutulmasında mükerrer veri girişinin yapılmasının önlenmesi amacıyla, ihracat beyannamesi üzerindeki verilerden yararlanmak suretiyle transit rejim beyanını mümkün kılacak ihracat refakat belgesi uygulamaya alınacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Uluslararası Nakliyeciler Derneği (İ)	2018 yılı içinde İhracat Refakat Belgesi uygulamasının başlatılması		
		3.25. Transit işlemlerinin en iyi uygulama örnekleri doğrultusunda ve basitleştirilmesi ve mükerrer veri girişlerinin önüne geçilebilmesi amacıyla uluslararası uygulama örnekleri incelenecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Uluslararası Nakliyeciler Derneği (İ)	2018 yılı içinde iç gümrük transit işlemlerinin tek veri girişi yoluyla tamamlanmasına yönelik uluslararası en iyi uygulama örneklerinin incelenmesi		
		3.26. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Sekreteryası tarafından ticaretin kolaylaştırılması alanında yürütülen çalışmalara ve toplantılara katılım sağlanacaktır.	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Sekreteryası (S)	2018 yılı başlangıç olmak üzere, ticaretin kolaylaştırılması alanında faaliyet gösteren uluslararası örgütlerin çalışmalarına (DTÖ, DGÖ, OECD, Birleşmiş Milletler, vs.) katılım sağlanması		

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		3.27. Dış ticarete konu olan eşyanın gümrük ve dış ticaret işlemlerinin bütün ilgili idareler tarafından 7/24 prensibine göre tamamlanması ve ithalatı izin, onay veya uygunluk belgesine tabi eşyanın ithalatında gerekli izin belgelerinin önceden temin edilebilmesine yönelik bir sistem geliştirilmesi amacıyla, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde bir çalışma grubu kurulacaktır.	Ekonomi Bakanlığı, TSE, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı (S) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi özel sektör paydaş kuruluşları (İ)	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde bir çalışma grubu kurulması, 2020 yılı içerisinde uygulamaya geçirilmesi amacıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda bir mekanizma geliştirilmesi ve çalışmalar hakkında periyodik olarak Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	
4	Eşyanın ithalat, ihracat ve transitinde sınır geçiş işlemlerinin basitleştirilmesi amacıyla, ilgili sınır idarelerinin koordineli çalışması Eylem 4.1-4.6 = TKA Madde 8: Sınır İdareleri Arasında İşbirliği	4.1. Tek durak noktasında kontrollerin gerçekleştirilmesi için gerekli çalışmalar yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (S) İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü), TOBB, Özel Sektör Paydaş Kuruluşları (İ)	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde tek durak noktası konusunda bir çalışma grubu kurulması, çalışmalar hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye rapor verilmesi, uygulamanın Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda 2020 yılı sonuna kadar hayata geçirilmesi	Hedef 7	Siyasi irade desteğinin sağlanamaması Kurumların gerekmesi halinde yetki devrinde bulunmaya yanaşmaması
		4.2. Tüm kamu kurumları, özel sektör kuruluşları ve işletici firmalarla yaşanan sorunlar hakkında,	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından, 2018 yılı sonuna kadar bir anket çalışması yapılması ve sonuçları	Hedef 7	Anketlerin personel üzerinde baskı unsuru olarak kullanılmasının önlenmesi noktasında

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri ve İl Müdürlüklerindeki idari amirler ve diğer personelle anket yapılacaktır.		hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		gereklî özenin gösterilememesi ve anketlerin gerçek durumu ortaya koyamaması
	4.3. Bölge müdürlüklerinde sivil toplum örgütleri ve diğer sınır idaresi temsilcileriyle ayda bir değerlendirme toplantıları yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı sonuna kadar, yapılan toplantıların sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
	4.4. Elektronik Gümrük İşlemleri Acil Durum Tebliği Seri No:1'in kısa süreli yaşanan sıkıntılara da çözüm üretebilecek şekilde revize edilmesi hususunda çalışma yapılarak, 10 uncu maddede belirtilen usul ve esaslar belirlenecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı sonuna kadar, yapılan çalışmalar hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
	4.5. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından yapılan resmi kontrollerin hızlı, etkin ve kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi için, ihtiyaç duyduğu altyapı ve teknik gereklilikler konusunda Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından mevcut durum analizi yapılacaktır.	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Devlet Hava Meydanları, Liman İşleticisi Firmalar (İ)	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından, 2018 yılı sonuna kadar, gerektiğinde Gümrük ve Ticaret Bakanlığından destek alınarak, bir mevcut durum analizi yapılması ve sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	Altyapı ve teknik gerekliliklerin sınır geçiş noktaları ve gümrük idareleri bazında net olarak analiz edilmemesi
	4.6. Ortak kapı modelinin komşu ülkelerle uygulanmasının olası etkileri hakkında bir üniversite marifetiyle	UND (S)	UND tarafından, bir üniversite marifetiyle 2018 yılı sonuna kadar analitik çalışma yapılması ve sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7	

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		analitik çalışma yapılacaktır.				
		4.7. Kara Hudut Kapıları Master Planı Pilot Projesi hayata geçirilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	Kara Hudut Kapıları Master Planı Pilot Projesinin 2020 yılı sonuna kadar hayata geçirilmesi ve süreç hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye periyodik olarak bilgi verilmesi	Hedef 7	
5	Dış ticaret işlemlerinde kullanılan ve sınır idareleri tarafından talep edilen belgeler, formaliteler, ücret ve harçların yeniden değerlendirilerek, sayı ve maliyetlerinin azaltılması	5.1. Ekonomi Bakanlığı tarafından kamu kurum ve kuruluşlarınca dış ticaret ve gümrük işlemlerinde gereksinim duyulan belgelerin envanteri çıkarılacak ve bunlardan gereksiz olanları tespit edilerek kaldırılmaları için çalışma başlatılacaktır.	Ekonomi Bakanlığı (S) Tüm Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (İ)	2018 yılında, dış ticaret ve gümrük işlemlerinde gereksinim duyulan belgelerin envanterinin çıkarılması ve belge, formalite ve harçlardan ticari maliyet doğuranların tespit edilmesi amacıyla Ekonomi Bakanlığı koordinasyonunda geçici bir çalışma grubu kurulması ve 2019 yılı içerisinde Ulusal Strateji Çalışma Grubu, Teknik Komite ve Genel Kurula çalışmalar hakkında bilgi verilmesi	Hedef 3 Hedef 7	Koordinasyon sürecinde gerekli işbirliğinin sağlanamaması, Siyasi destek elde edilememesi, Geleneksel bürokrasinin aşılabilmesi
		5.2. Ulusal transitte, denizyolu yapılan taşımalarda, birtakım koşulları karşılayan firmalara, basitleştirilmiş usul kapsamında transit beyannamesi yerine deniz manifestosuyla işlem yapılmasına izin verilebilmesine yönelik alt düzenlemeler yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) UTİKAD, Vapur Donatanları ve Acentaları Demeği, Deniz Ticaret Odası (İ)	2020 yılı sonuna kadar, mevzuatın tamamlanarak uygulamaya geçirilmesi ve gelişmeler hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 7 Hedef 8	Teknik alt yapı iyileştirmelerinin sağlanamaması
		5.3. Tek Pencere sisteminin piyasa gözetim ve denetimiyle entegrasyonu projesi çerçevesinde Faz-1, Faz-2, ve Faz-3 aşamaları elektronik ortama alınacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tek Pencere Sistemine Dahil Tüm Kurumlar (İ)	2018 yılı sonuna kadar, Faz-1, Faz-2, ve Faz-3 aşamalarının elektronik ortama alınması		
		5.4. İthalat, ihracat ve transit işlemlerinde	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı sonuna kadar Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından söz	Hedef 7	Siyasi desteğin sağlanamaması,
	TKA Madde 10: İthalat, İhracat Ve Transite İlişkin Formaliteler					
	• Eylem 5.1-5.3 = TKA Madde 10.1: Formaliteler ve Belge Gereklikleri					
	• Eylem 5.4 = TKA Madde 10.2: Kopyaların Kabulü					
	• Eylem 5.5 = TKA Madde 10.4: Tek Pencere					
	• Eylem 5.6 = TKA Madde 10.6: Gümrük Müşavirlerinin Kullanımı					
	• Eylem 5.7-5.9 = TKA Madde 10.8: Reddedilmiş Eşya					

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

<ul style="list-style-type: none"> Eylem 5.10-5.11 = TKA Madde 10.9: Eşyanın Geçici Kabulü ve Dahilde ve Hariçte İşleme 	<p>istenilen tevsik edici belgeler ile ilgili diğer belgeler Tek Pencere Sistemine entegre edilecek ve eğitim faaliyetleri gerçekleştirilecektir.</p>	TOBB, TESK, Türkiye Noterler Birliği (İ)	konusu belgelerin Tek Pencere Sistemine entegre edilmesi		Noterlerin engelleyici yaklaşımının aşılmasında zorluk yaşanması, Teknik altyapının oluşturulamaması
	<p>5.5. Tek Pencere Sisteminin mevcut durumunun ve muhtemel iyileştirmelerin değerlendirilmesi amacıyla Tek Pencere Çalışma Grubu kurulacaktır.</p>	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tek Pencere Sistemine Dahil Tüm Kurumlar (İ)	2018 yılı sonuna kadar Tek Pencere Çalışma Grubunun oluşturularak periyodik olarak toplanması		
	<p>5.6. Tek Pencere Sisteminin geliştirilebilmesi amacıyla Tek Pencere Çalışma Grubu tarafından belirli bir amaç, hedef ve takvim içeren bir strateji belirlenecektir.</p>	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tek Pencere Sistemine Dahil Kuruluşlar (İ)	2018 yılı sonuna kadar Tek Pencere Çalışma Grubu tarafından Stratejiye yönelik çalışmaların gerçekleştirilmesi		
	<p>5.7. Tek Pencere Sisteminin geliştirilmesi amacıyla kapanmış beyannamelerde değişiklik yapma yetkisi merkezden taşraya devredilecek, ithalat, ihracat ve transit işlemlerinde istenilen tevsik edici belgeler ile ilgili diğer belgeler Tek Pencere Sistemine entegre edilecek ve eğitim faaliyetlerinin gerçekleştirilecektir.</p>	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Tek Pencere Sistemine Dahil Kuruluşlar (İ)	2018 yılı içinde Tek Pencere sisteminde yer alan sorunların giderilmesi ve iyileştirmelerin gerçekleştirilmesi amacıyla çalışmaların yapılması		
	<p>5.8. Gümrük müşavirlerinin mevcut durumuna ilişkin</p>	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gümrük	2018 yılı içerisinde hazırlanacak raporun Ulusal Strateji Çalışma	Hedef 1	

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		bilgiler (ülkemizdeki lisanslama süreci, ülkemizde buldukları şehir, sayıları, iletişim bilgileri listesi vb.) Gümrük ve Ticaret Bakanlığının ve Gümrük Müşavirleri Demeklerinin internet sitelerinde yayınlanacaktır.	Müşavirleri Demekleri (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (İ)	Grupuna sunulması ve Gümrük Müşavirleri Demekleri internet sitelerinde gümrük müşavirleri listesi ve iletişim bilgilerinin yayımlanması		
		5.9. Eşyanın teminata bağlanarak serbest bırakıldığı durumlarda, ticaret erbabıyla eşgüdümü olarak teminat sisteminde (e-teminat, teminat türünün azaltılması, teminattan vazgeçme vb. konularda) iyileştirmeler yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı(S) Maliye Bakanlığı (İ)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı tarafından bir çalışma yapılarak, 2018 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 8	
		5.10. %20 fazla teminat alınması uygulamasından vazgeçilmesi amacıyla gerekli mevzuat değişikliği yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından çalışma yapılarak, 2020 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
		5.11. Vergi ve harçlarının dönemsel olarak ödenmesinin sağlanması hususunda ilgili kanun maddesinin yasallaşmasının ardından gerekli diğer mevzuat ve altyapı çalışmalarını gerçekleştirilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından çalışma yapılarak, 2020 yılı sonuna kadar uygulamaya geçilmesi ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
		5.12. Gerek mahrecine iade edilen, gerekse geri gelen eşyayı düzenleyen mevcut mevzuat çerçevesinde	Ekonomi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (S)	2018 yılı sonuna kadar, Ücretler ve Harçlar Çalışma Grubu tarafından yapılacak çalışmanın sonucunun Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteyle paylaşılması	Hedef 3 Hedef 7	İnsan, hayvan ve bitki sağlığı bakımından geri gelen eşyaların iç pazara girmesi sürecinde gerekli

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	uygulamaları ve prosedürleri değerlendirmek üzere, konu, formaliteler ve ücretler çalışma grubunda ele alınacaktır.	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (I)			denetimlerin yapılmaması, Üçüncü Ülkeler nezdinde haksız uygulamaların takip edilmemesi ve ihracatçının yalnız bırakılması, Türkiye ürünleri imajını zedeleyen ticaret erbabının cezalandırılmaması ve dürüst ihracatçıların da bu imaj sebebiyle Üçüncü Ülkeler nezdinde haksız uygulamalara tabi olmasının engellenmemesi.
	5.13. Önemli zaman kayıpları ve yüksek imha maliyetlerine neden olan tasfiye ve gümrüğe terk işlemlerinin gözden geçirilmesine yönelik çalışma başlatılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı sonuna kadar, önemli zaman kayıpları ve yüksek imha maliyetlerine neden olan tasfiye ve gümrüğe terk işlemlerinin gözden geçirilmesine yönelik olarak Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından çalışmalar tamamlanarak Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
	5.14. Türkiye'den ihraç edilerek ithalatçı ülkede belli kriterleri sağlamaması sebebiyle geri gelen eşyanın gümrük muafiyetiyle ilgili bürokratik işlemlerin zaman kayıpları ve maliyetler doğurması	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (I)	2020 yılı sonuna kadar, ilgili Bakanlıklar arasında bir bilgi işlem altyapısı tesis edilmesi	Hedef 3 Hedef 7	Kurumlar arasında gerekli işbirliğinin tesis edilememesi

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		sebebiyle, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Maliye Bakanlığı arasında veri değişimini sağlayacak bir bilgi işlem altyapısı oluşturulacaktır.				
		5.15. Geçici ithalat rejimi kapsamında yatırım amacıyla ithal edilmek istenilen ve süre uzatımı konusu sorun teşkil edebilecek, özel sektör tarafından araştırılması talep edilen belirli eşya grubu için bir araştırma yapılacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Gümrük Müşavirleri Demekleri (S)	2018 yılı sonuna kadar, geçici ithalat kapsamındaki çalışmanın gerçekleştirilerek sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubuna ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		İstatistiksel olarak süre uzatımı talebini içeren başvuru verilerinin paylaşılması Süre uzatım taleplerinin taşra idarelerinde yeknesak uygulanmasına dair bir rehberin bulunmayışı Süre uzatımının tamamen taşraya bırakılması ve objektif kriterlerin belirlenmemiş olması Objektif kriterlerinin bulunmayışının taşra idareleri ile ticaret erbabı arasında yasal olmayan şekilde işlemlerin yürütülmesine yol açabilme ihtimali
		5.16. Dahilde İşleme Rejimi uygulamalarının geliştirilmesi adına DIR Otomasyon sistemi güncellenecektir.	Ekonomi Bakanlığı (S) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, TOBB, İhracatçı Birlikleri (İ)	2020 yılı sonuna kadar Dahilde İşleme Rejimi Otomasyon Sisteminin güncellenmesi		Dahilde işleme rejimi kapsamında izin ve izin belgesi ayrımı ile gelişmiş ülkeler uygulamasına aykırı olarak farklı bakanlıkların süreçte yer alması

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

						Tek bir merkezden uzmanlaşmış bilgi ile işlemlerin yapılması yerine konunun iki farklı bakanlığın farklı kriterleri ile işlemesi
6	Diğer ülkeler üzerinden yapılan transit geçişler üzerindeki kısıtlamaların kaldırılması Madde 11: Transit Serbestisi	6.1. Ülkemiz taşımacılarının diğer ülkelerde gerçekleştirdiği transit taşımalarda, transit ticareti kısıtlayıcı ve ilave maliyet yaratıcı önlemler alınması (transit geçiş ücreti talep edilmesi vb.); güzergah ve mod dayatması yapılması; uluslararası karayolu taşımalarında profesyonel sürücü vizelerinin yüksek maliyeti ve kalış süresi kısıtlamasının sıkıntılara yol açması; geçiş belgelerine transit ticareti ve transit geçişi kısıtlayıcı kota sınırlaması getirilmesi sebebiyle, transit serbestisi konusunun Avrupa Birliği çerçevesinde gümrük birliğinin bir parçası haline getirilmesi; ayrıca tüm ikili, bölgesel ve uluslararası platformlarda bu yöndeki çalışmalara ağırlık verilmesi sağlanarak ve konu hakkında yoğun lobi faaliyetleri yürütülecektir.	Ekonomi Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (S) Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri (I)	Ekonomi Bakanlığı koordinasyonunda 2018 yılı sonuna kadar ilgili kamu kurumları ve özel sektör kuruluşlarının görüşleri de alınarak, transit serbestisi konusunun Gümrük Birliğinin bir parçası haline getirilmesine yönelik girişimlerde bulunulması	Hedef 3 Hedef 6 Hedef 7 Hedef 8	Konunun üçüncü ülkelerin de işbirliğini gerektirmesi Üçüncü ülkeler ile işbirliğinin mevcut uluslararası konjonktüre bağlı olarak siyasi politikalarla yakın ilişkisinin bulunması Bilhassa Gümrük Birliği konusunda, AB ile işbirliğinin başta Kıbrıs sorunu olmak üzere birçok açıdan sorunların giderilmesine bağlı olması
7	Ticaret erbabının uyum ve işbirliğini teşvik edici önlemler alınması	7.1. Ticaret erbabının gümrük mevzuat hükümlerine gönüllü uyumunu teşvik, düzeltme	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (S)	2018 yılı içerisinde bir çalışma grubu kurularak hazırlanacak taslak mevzuatın Ulusal Strateji Çalışma	Hedef 2	Gümrük İdaresinde esas çalışma prensibinin kazan-kazan ilkesi

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Madde 12: Gümrük İşbirliği	ve tamamlayıcı beyan taleplerinde ceza, tamamlayıcı miktar beyanları, Gümrük Kanununun 241 inci Maddesi kapsamındaki usulsüzlük cezaları konusunda yaşanan sıkıntıları aşmaya yönelik bir çalışma grubu kurularak, taslak mevzuat hazırlanacaktır.	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyesi özel sektör paydaş kuruluşları (İ)	Grubu ve Teknik Komite ile paylaşılması		çerçevesinde işbirliğine yönelik olmaması ve denetim ayağının aşırı ağır basması,
		7.2. Gümrük Kanununun 237 nci maddesinde belirtilen özet beyan noksanlık ve fazlalıklarının gemi acentelerine ceza olarak kesilmesinin yarattığı sıkıntıları aşmaya yönelik gerekli düzenleme konusu, Cezalar Çalışma Grubunda değerlendirilecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, UTİKAD (S) Vapur Donatanları ve Acenteleri Birliği, İMEAK Deniz Ticaret Odası (İ)	Özet beyan noksanlık ve fazlalıklarının gemi acenteleri yerine, gemi sigorta taşıyıcısının koruma ve tazmin (PI) sigortasına takibat yapılması konusunda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından 2018 yılı sonuna kadar bir düzenleme yapılması ve Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi	Hedef 2	Takibat açısından dolaylı bir yöntem izlenmesinin kamu alacaklarının tazminini zorlaştırması Birkaç firma dolayısıyla sigorta şirketlerinden tazmine gidilmesinin, sektörde sigorta maliyetlerinin genel olarak yükselmesine yol açabilmesi ve dolayısıyla daha fazla artan maliyetlerle karşılaşma riski
		7.3. Henüz yürürlüğe girmemiş olan KİYA'ların yürürlüğe girmesi için gerekli girişimlerde bulunulacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı (S)	2020 yılı sonuna kadar henüz yürürlüğe girmemiş olan KİYA'ların yürürlüğe girmesi için gerekli girişimlerde bulunulması		Muhafap ülkelerin kendi ülkelerinde KİYA'ların iç onay işlemlerini tamamlamamaları
8	Yasal ticaretin etkin kılınmasını teminen üçüncü ülkeler ile veri değişiminde iyileştirmeler yapılması	8.1. Gümrük Konularında Karşılıklı İdari Yardım Anlaşmaları (KİYA) kapsamında, üçüncü ülkelerden sonradan kontrol talebinde	Ekonomi Bakanlığı (S) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, TİM (İ)	Ekonomi Bakanlığı koordinasyonunda 2018 yılı sonuna kadar veri değişimine ilişkin bir çalışma yapılması ve bir politika önerisinde bulunulması	Hedef 7	KİYA'ların partner ülkeler ile hayata geçirilmesinde plansız bir yaklaşım bulunması,

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

	Madde 12: Gümrük İşbirliği	bulunulması ve eşyanın teminata bağlanarak serbest dolaşıma sokulmasının yarattığı sıkıntıları aşmak üzere, ülkelerle veri değişimine ilişkin bir ön çalışma yapılacaktır.				Uluslararası ticaret şekilleri ve teknolojik gelişmelere rağmen, Ülkemiz KİYA'lannın işlevinin iyileştirilmemesi ve mevcut KİYA'ların yanı sıra farklılık içermemesi
9	Ticaretin Kolaylaştırılması Konusunda Altyapı Hizmetleri Geliştirilmesi ve Kapasite Geliştirme Çalışmaları yapılması	9.1. Gümrük sahalarda yapılacak altyapı ve modernizasyon çalışmalarından sorumlu kurum tarafından, diğer idareler ve özel sektör kuruluşlarının ihtiyaçlarını dikkate almak üzere danışma mekanizması kurulacaktır.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı (S) TOBB, Gümrük Müşavirleri Demeği, UTİKAD, UND (i)	2018 yılı sonuna kadar, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda danışma mekanizması kurulması ve konu hakkındaki çalışmalardan Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		Konu hakkında Bakanlıklar üstü bir mercinin süreçte yer almaması Mevcut modernizasyonların uzun vadeli planlamalar ve ihtiyaçlara göre tasavvur edilmemesi Bakanlıklar arasında işbirliği eksikliği ve kamuda uzun dönem temelli gelecek odaklı vizyonun bulunmaması
		9.2. Komşu ülkelerle altyapı modernizasyonu konusunda işbirliğini artırmaya yönelik girişimler sürdürülecektir.	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı (S) TOBB, Gümrük Müşavirleri Demeği, UTİKAD, UND (i)	2018 yılı sonuna kadar, girişimlerin tamamlanarak sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		
		9.3. Gümrükleme işlemlerinin yapıldığı kara ve demiryolu kapıları, deniz limanları,	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,	2018 yılı sonuna kadar, çalışmaların tamamlanması ve sonuçları hakkında Ulusal Strateji Çalışma Grubu ve Teknik Komiteye bilgi verilmesi		

EK-3. Ticaretin kolaylaştırılması eylem planı (devam)

		havalimanları ile serbest bölgelerde ilgili kamu idarelerine gerekli fiziki altyapının sağlanması için eşgüdüm halinde çalışmalar yürütülecektir. Bu çalışmalar yapılırken, gümrük müşavirlerinin de ihtiyaçları gözlemlenecektir.	Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı (S) TOBB, Gümrük Müşavirleri Derneği, UTİKAD, UND (İ)			
		9.4. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu bünyesinde gümrük ve dış ticaret işlemleri alanında (örneğin: Tek Pencere Sistemi, Yetkilendirilmiş Yükümlü, Tek Durak Noktası, Risk Yönetimi, Liman ve hava yolu uygulamaları, lojistik vb.) dünyadaki en iyi uygulamaların görülmesi adına bir heyet oluşturulacaktır.	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi özel sektör kuruluşlarının finansal desteğiyle, 2018 yılında başlamak suretiyle, her paydaş kuruluş tarafından yılda en az 2 defa inceleme ziyaretleri organizasyonu yapılması		Özel sektör ve kamuda, dünyanın en iyi uygulama örneklerinin incelenmesinin önemi konusunda gerekli bilincin olmayabilmesi Finansman ihtiyacının karşılanmaması
10	Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Beş Yıllık Eylem Planının güncellenmesi	10.1. Türkiye Ticaretin Kolaylaştırılması Stratejisi ve Eylem Planı makro hedefler ve ekonomik analizler kapsamında güncellenecektir.	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu Üyeleri	Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu üyesi özel sektör kuruluşlarının finansal desteği alınmak suretiyle, profesyonel bir danışmanlık firmasından yardım alınması ve 2018 yılı sonuna kadar Strateji ve Eylem Planının güncellenmesi	Hedef 8	Finansal desteğin sağlanamaması

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri



İHRACAT VE İTHALAT İŞLEMLERİNDE BELGE MALİYETLERİ

Mevzuat & Koordinasyon Şubesi

Ocak 2017

Turkey

Discover
the potential

discoverthepotential.com

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

İTHALAT VE İHRACAT BELGE MALİYETLERİ

METODOLOJİ

- İthalat ve ihracat maliyetlerinde ihracat-ithalat süreçlerinde gerekli olan temel belgeler, analizler ile sertifikaların maliyetlerine yer verilmiştir.
- İhracat ve İthalat belge maliyetleri, ihracatçı birlikleri üyesi firmalardan ve gümrük müşavirlerinden alınan bilgiler konsolidasyon ve tutarlılık karşılaştırması yapılarak oluşturulmuştur. Farklı gümrük idarelerinde, aynı hizmetler için farklı ücretlerin tahsil ediliyor olması bu karşılaştırmayı zorunlu kılmıştır.
- Müşterinin isteği doğrultusunda ve/veya firmanın kendisinin aldığı kalite, akreditasyon vb. belge masraflarına 3 sektör (Su Ürünleri, Kanatlı Mamulleri, Tekstil ve Hazırgiyim) özelinde yer verilmiştir. Bunlar dışında sektöre özel başka belge masrafları da oluşabilmektedir.
- Lojistik ve depolama maliyetleri ile teslim ve ödeme şekilleri ile ülkeye ve taşıma moduna göre değişen diğer maliyetlere yer verilememiştir. Elleçleme maliyetleri gibi malın ambalajına ve ağırlığına göre değişen maliyetler de kapsam dışı bırakılmıştır.
- Limanlara ödenen tutarlar, sevkiyatın türüne ve liman idarelerine göre değişkenlik gösterdiği için, limanlarda yalnızca belgelendirilebilen ortak maliyetlere yer verilmiştir.
- Belge ücretlerinde tek fiyat olduğu durumlarda söz konusu fiyat alınmış olup, belge fiyatlarının değişkenlik gösterdiği durumlarda en düşük ve en yüksek fiyat aralığına yer verilmiştir.
- İthalat ve ihracat işlemlerinde belgelendirme maliyetleri, özellikle muayene aşamasında eşyanın miktarına göre büyük değişkenlik göstermektedir. Bu çalışmada, baz maliyetler esas alınmıştır. Ayrıca, gümrükleme işleminin ideal seyrinde yürümediği durumlarda farklı maliyetler ortaya çıkabilmektedir.

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

İHRACAT MALİYETLERİ

İhracat işlemlerinde belge maliyetleri, analiz edilirken temel belge ücretleri, analiz ücretleri, ihracı ön izne bağlı mallar listesi, sertifika maliyetleri olarak bölümlere ayrılmıştır.

TEMEL BELGE ÜCRETLERİ

İlk bölümde, tüm firmalar için geçerli temel belge maliyetlerine yer verilmiştir.

Temel belge maliyetlerinde, Birlik giriş aidatı, Birlik yıllık üyelik aidatı, nispi aidat ile tanıtım grubu kesintisi gibi İhracatçı Birliklerimiz tarafından düzenlenen işlemler ve maliyetler yer almaktadır. Yine İhracatçı Birliklerimiz tarafından satış ve onay işlemleri yapılan Dolaşım ve Menşe Belgeleri diğer kalemlerdendir.

Ticaret/Sanayi Odaları, fatura, çeki listesi, fiyat listesi gibi belgeleri onaylamaktadırlar.

Bir diğer kalem de Konsoloslukların tasdik işlemleridir. Konsoloslukların tasdik işlemleri, ülkeye göre değişmektedir. Örneğin, kanatlı etleri izin/onaylarının yumurta sektöründe de alındığı, sadece ilave olarak Katar, Suudi Arabistan ve Kuveyt için tüm belgelerin onaylanmasından kaynaklanan masrafın 500 USD (her bir parti ihracat için) olduğu bilgisi sektörden edinilmiştir.

Tablo 1.1 Temel Belge Ücretleri

TEMEL BELGE ÜCRETLERİ			
BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM
Birlik Giriş Aidatı		200,00 TL	İhracatçı Birliği
Birlik Üyelik Yıllık Aidat		100.00 TL/ Yıllık	İhracatçı Birliği
Nispi aidat	İhracatçı Birliklerinin beyanname üzerinden aldıkları aidat. Sektörlere göre değişkenlik göstermektedir.	FOB bedelin asgari on binde ikisi ile azami binde biri arasında	İhracatçı Birliği
Tanıtım Grubu kesintisi	İlgili sektörde tanıtım grubu varsa FOB bedelin binde üçü oranına kadar yapılmaktadır.		İhracatçı Birliği
Gümrük Beyanamesi matbu bedeli	Beher beyanname	5,00 TL	Gümrük Vakfı
Dolaşım ve Menşe İspat Belgeleri	Beher belge	5,00 TL	İhracatçı Birliği/Ticaret-Sanayi Odaları
Ticaret Odası Belge Tasdiki	Fatura, Çeki listesi, Fiyat listesi vb. için alınan ücret.	10 TL	Ticaret/Sanayi Odaları
Konsolosluk Tasdiki		Talebe ve ülkeye göre değişmektedir.	Konsolosluklar
Ardiye	Acentelere göre ve ihraç edilen eşyanın (normal, canlı hayvan, tehlikeli, soğutma gerektiren ve diğer özellikli) türüne göre değişen bekleme ücretidir.	Bekleme süresi x Günlük Birim Ardiye Ücreti (Acentelere göre değişkenlik göstermektedir)	Acente

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

ANALİZ ÜCRETLERİ

İhracat işlemlerinde analiz sektörüne göre değişkenlik göstermektedir. Gıda, tekstil, hayvansal ürünlerin her birinin sektöre özel analiz ücretleri mevcuttur.

İhraç edilecek canlı hayvan, hayvansal maddeler ve deniz ürünlerinin insan ve hayvanlara geçebilen hastalıklarının olmadığını belirtmesi gerekmektedir. "Sağlık sertifikası" isimli belge ile bu ispat edilebilmektedir. Söz konusu sertifika, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na bağlı Tarım İl Müdürlükleri'nden temin edilebilmektedir.

Bitki sağlık sertifikası, bitki ve bitkisel ürünlerin ihracat sürecinde bu ürünlerde herhangi bir sağlığa zararlı maddeler olmadığını göstermek için alınan belgelerdir. Bitki sağlık sertifikası, gümrük idarelerine ibrazı zorunlu bir belgedir. Söz konusu sertifika, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na bağlı Tarım İl Müdürlükleri'nden temin edilebilmektedir.

Veteriner sağlık sertifikası, canlı hayvan ve hayvansal ürünlerin ihraç ve ithalatı esnasında bu ürünlerin sağlıklı olduğuna ve herhangi bir hastalık taşımadığına dair ilgili gümrüklerde resmi veteriner hekim tarafından yapılan kontrollerin sonucunda verilen bir belgedir.

Tablo 1.2 Analiz Ücretleri

ANALİZ ÜCRETLERİ			
BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM
İhracat Sağlık sertifikası	İhraç edilecek canlı hayvan, hayvansal maddeler ve deniz ürünlerinin insan ve hayvanlara geçebilen hastalıklarının olmadığını belirtmesi gerekmektedir	65.00 TL / Haftaiçi	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
		97.50 TL / Hafta Sonu	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
Bitki Sağlık Sertifikası	Bitki ve bitkisel ürünlerin ihracat sürecinde bu ürünlerde herhangi bir sağlığa zararlı maddeler olmadığını göstermek için alınan belgelerdir.	80,00 TL- 100,00 TL	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
Resmi Araç Kullanım Ücreti	Fazla mesai durumunda	50,00 TL	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
Dezenfeksiyon Belgesi	Dezenfekte edilen her türlü nakil aracına dezenfekte edildiğine dair belgedir.	10.00 TL / Haftaiçi	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
		15.00 TL / Hafta Sonu	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
Yıllık Detaylı Su Analizi	Su Ürünleri sektöründe düzenlenen belgedir.	1400.00 TL / Yıllık	İl Halk Sağlığı Lab.
İhracat Su Ürünlerinin Kontrolü ve Sağlık Sertifikası Düzenlenmesi	Ülkemizden balıkçılık ürünleri, canlı çift kabuklu yumuşakçalar, kurbağa bacağı, işlenmiş kara salyangozu, canlı kurbağa ve kara salyangozu işletmelerine ihracat izni verilmesi ve bu işletmelerin ürünleri ile yetiştiricilik amaçlı canlı balıklar, süs balıkları vb. ürünlerin ihracatına yönelik alınan sağlık sertifikası için düzenlenen belgedir.	70,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
Veteriner Sağlık Raporu	Canlı hayvan ve hayvansal ürünlerin ihraç ve ithalatı esnasında bu ürünlerin sağlıklı olduğuna ve herhangi bir hastalık	37.00 TL/ Mesai Saatleri	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

	taşımadığına dair ilgili gümrüklerde resmi veteriner hekim tarafından yapılan kontrollerin sonucunda verilen bir belgedir.	60.00 TL/ Mesai Saatleri Dışında	İl / İlçe Tarım Müdürlüğü
Veteriner Biyolojik Ürün İhracat İzni	İhracat amaçlı üretilen veteriner biyolojik ürünlerin alıcı ülkenin farklı bir talebinin olması durumunda üretim ve ihracat kontrolü ile ilgili işlemlerin üretim yeri tarafından yapılması için düzenlenen belgedir.	345,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
İhraç Ürünlerinde Helal Sertifikası Düzenlenmesi	İslam ülkelerinin et ithalatında talep ettikleri, hayvan kesimlerin islami kurallara uygun olduğunu ispatlayan belgedir.	70,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
Hayvansal Ürünlerin Muayene ve Sağlık Sertifikası Düzenlenmesi	İnsan Gıdası Olan	70,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
	İnsan Gıdası Olmayan	70,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
Hayvansal Kökenli Yem İhracatı İzin Belgesi	Hayvansal kökenli yem ihracatında düzenlenen belgedir.	70,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
GTHB Analiz Ücreti	AB Ülkeleri ve Rusya Federasyonu'na gerçekleştirilen yaş meyve sebze ihracatında düzenlenen belgedir.	550,00 TL	Tarım İl Müdürlüğü
Eşyanın Fiziki Muayene	Tam Tespit	550,00 TL	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
	Kısmi Muayene	60.00 USD	

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

İHRACI ÖN İZNE BAĞLI MALLAR LİSTESİ

İhracatı yasak olmayan ancak ihracatının yapılabilmesi için bazı kurumlardan ön izin alınması gereken mallar vardır. Bu mallar, İhracat Yönetmeliği'nde ön izne bağlı ihracatın uygulanma süreci;” *İhracatı uluslararası anlaşma, kanun ve kararname ve ilgili sair mevzuat uyarınca belli bir merciin ön iznine bağlı malların ihracatında, ilgili mercilerden ön izin alındıktan sonra ihracat mevzuatı hükümleri uygulanır.* “ şeklinde ifade edilmektedir.

Aşağıdaki tabloda yer alan mal listesindeki tüm mallar için tabloda belirtilen kurumlardan izin alınması gerekmekte olup, işlem ücretlerine listede yer verilmiştir.



EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Tablo 1.3 İhracı Ön İzne Bağlı Mallar Listesi

İHRACI ÖN İZNE BAĞLI MALLAR LİSTESİ			
MAL TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM
Gübreler		ÜCRET ALINMIYOR	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Tohumluklar		ÜCRET ALINMIYOR	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Ankara Keçisi		70,00 TL	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Yasak Cins Ve Nitelikteki Su Ürünleri		70,00 TL	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Yarış Atları		70 TL 1 ADET	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Yemler		70,00 TL	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Veteriner İlaçları		75,00 TL	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Doğal Çiçek Soğanları		Doğal Çiçek Soğanı İhracatı Kontrolü-200 TL**Doğal Çiçek Soğanı İhracatı Ön İzin Kontrolü - 150 TL	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Damızlık Büyük-Küçük Baş Hayvan	Canlı hayvan, hayvansal maddeler ve deniz ürünleri ihracatında, bu ürünlerin insan ve hayvanlara geçebilen hastalıklardan temiz olduğunu gösteren, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı İl Müdürlüklerinden alınan belgedir.	Temin edilemedi.	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Doğa Mantarı		70,00 TL	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Mavi Yüzgeçli Orkinos	Mavi yüzgeçli orkinos balıklarının avcılığı, taşımacılığı, besiciliği, ihracatına ilişkin uygulama esaslarını Atlantik Ton Balıklarının Korunması Uluslararası Komisyonu (ICCAT) kurallarına göre düzenlemek amacıyla orkinosların avcılığı, taşımacılığı, transferi, besiciliği, örnekleme programı, kota takibi, çiftlik kayıtlarına ilişkin bildirimleri, ağırlık artışları, işleme yöntemine göre düşülecek ağırlık miktarlarını, bunlara ilişkin düzenlenecek belgeleri kapsar.	Temin edilemedi.	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Zeytin Fidanı(Tescilli Ve Sertifikası)	Zeytin fidanı ihracatında ibraz edilen fidan/üretim materyali sertifikasıdır.	Temin edilemedi.	T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Harp Arac Ve Gereçleri,Silah Muhimmat		ÜCRET ALINMIYOR	Milli Savunma Bakanlığı
Füze Teknolojisi Kontrol Rejimi Ekipman,Yazılım Ve Tekn.Ürünleri		ÜCRET ALINMIYOR	Milli Savunma Bakanlığı
Wassenaar Düzenlenmesi Muhimmat Listesi Kapması Malzemeler		ÜCRET ALINMIYOR	Milli Savunma Bakanlığı
Afyon Ve Haşhaş Kellesi	Uyuşturucu madde imalinde kullanılacak tipteki ürünlerin ithalat ve ihracat denetimleri için Sağlık Bakanlığı tarafından verilen "Kontrol Belgesi" dir.	Temin edilemedi.	Sağlık Bakanlığı
Uyuşturucu Ve Psicotrop Maddeleri	Uyuşturucu madde imalinde kullanılacak tipteki ürünlerin ithalat ve ihracat denetimleri için Sağlık Bakanlığı tarafından verilen "Kontrol Belgesi" dir.	Temin edilemedi.	Sağlık Bakanlığı

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Tehlikeli Atıklar		950,00 TL	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
Yaban Domuzu,Kurt Çakalı,Bitki,Sansar,Porsuk İle Yılanlar,Kaplumbağa Ve Kertenkelelerin Canlı Ve Cansız Halde Ve Bunların Tanınabilir Parçaları İle Bunlardan Mamül Konfeksiyon	<i>Canlı Hayvanlar İçin Ek İzinler Gerekmemektedir.</i> Cansız Halde ve Bunların Tanınabilir Parçaları ile Bunlardan Mamül Konfeksiyon için 20.000 Usd Kıymete Kadar	175,00 TL	Orman ve Su İşleri Bakanlığı
	20000-50000 Usd Arası	470,00 TL	
	50000 Usd Üzeri	810,00 TL	
Orman Ağacı Tohumları	<i>Yasaklı Olanlar Dışında Fatura Kıymeti Üzerinden Derecelendirmeli Fiyatlandırma Yapılmaktadır.</i> Ortalama	100,00 TL	Orman ve Su İşleri Bakanlığı
Nükleer Ve Nükleer Çift Kullanımlı Eşya		280,00 TL	Türkiye Atom Enerjisi Kurumu
Şeker		ÜCRET ALINMIYOR	T.C. Şeker Kurumu
Av Malzemesi Patlayıcı Maddeleri		ÜCRET ALINMIYOR	İçişleri Bakanlığı
Yaprak Tütün,Tütün Döküntüleri		ÜCRET ALINMIYOR	Tütün Ve Alkol Piyasa Düzenleme Kurulu

SERTİFİKA MALİYETLERİ

Sertifika maliyetleri analiz edilirken bilgileri temin edilebilen 3 sektör örnek olarak alınmıştır: Tekstil, Su Ürünleri, Kanatlı Et Sektörü

Tekstil ve hazır giyim sektöründe kimyasal testler için sertifika ve test raporu alınması gerekmektedir. Ayrıca sektörde belgelerin tamamı akredite laboratuvarlardan alınması zorundadır. Ayrıca müşterinin talebine göre bir test merkezinden veya belgelendirme merkeziden alınabilecek belgeler de bir maliyet kalemi oluşturmaktadır. Tekstil sektöründe, firmanın ölçeği de belge maliyetlerini etkilemekte olup, büyük çaplı bir tekstil/konfeksiyon firmasının belge maliyetleri küçük ölçekli bir firmadan daha fazla olabilmektedir.

Su ürünleri ve kanatlı et sektöründeki sertifika maliyetlerinin Helal Belgesi ve periyodik ürün analizlerinden oluştuğu görülmektedir.

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Tablo 1.4 Sertifika Maliyetleri

SERTİFİKA MALİYETLERİ				
	BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM
Tekstil Sektörü	OEKO TEX Std 100	Belgelerin tamamı akredite labatuarlardan alınmak zorunda veya müşterinin istediği bir test merkezinden veya belgelendirme merkeziden alınabilmektedir. Mesela organik ürün sertifikası OCS Control Union'dan alınabilmektedir.	1.354 EUR	
	OCS		19.000 EUR	
	Kimyasal Testler (kullanımı yasaklanmış/sınırlanmış bileşiklerin tespiti: formaldehit, arilamin, fenol, ağır metaller, ftalat, alerjik boyarmaddeler)		100 EUR	
	Kimyasal Testler (pH tayini)		15 EUR	
	Kimyasal Testler (elyaf kompozisyonu tespiti)		15 EUR	
	Kimyasal Testler (renk haslıkları)		20 EUR	
	Fiziksel Testler (kıyafet güvenliği ile ilgili testler: keskin kenarlar, küçük parçalar, kordon ve bağcıkların uygunluğu)		20 EUR	
	Kimyasal Testler (yanmazlık)		70 EUR	
Su Ürünleri Sektörü	BRC Belgesi (Merkez Paketleme İşleme)		5.500 TL	NSF Belgelendirme
	IFS Belgesi (Merkez Paketleme İşleme)		5.500 TL	NSF Belgelendirme
	ISO 9001 Belgesi (Merkez Paketleme İşleme)		6.000 TL	TÜV NORD Belgelendirme
	ISO 22000 Belgesi (Merkez Paketleme İşleme)		6.000 TL	TÜV NORD Belgelendirme
	GLOBALG.A.P. Belgesi (Kafes İşletmeleri + Kuluçkahaneler + Merkez Paketleme İşleme)		48.000 TL	AQOURA Marin Ltd.
	GLOBALG.A.P. Belgesi (Yem Fabrikası)		11.000 TL	AQOURA Marin Ltd.
	ISO 9001 Belgesi Yem Fabrikası		1.700 TL	FQC Belgelendirme
	ISO 22000 Belgesi Yem Fabrikası		1.700 TL	FQC Belgelendirme
	BRC Belgesi İleri İşleme Tesisi		6.000 TL	NSF Belgelendirme
	TSE Uygunluk Belgesi Merkez Paketleme İşleme		12.000 TL	Türk Standartları Enstitüsü
	Helal Belgesi Merkez Paketleme İşleme		2.500 TL	EUROCERT Belgelendirme
	Helal Belgesi Yem Fabrikası		2.500 TL	EUROCERT Belgelendirme

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Kanath Ef Sektörü	Periyodik Ürün Analizleri	Yıllık	542 TL	Deppo Analiz Laboratuvarı
	Periyodik Ürün Analizleri	Yıllık	3.620 TL	Ege Chelab Analiz Laboratuvarı
	Periyodik Ürün Analizleri	Yıllık	49.865 TL	Ekosmyrna Analiz Laboratuvarı
	Periyodik Ürün Analizleri	Yıllık	2.830, 15 TL	Oxıgen Analiz Laboratuvarı
	Periyodik Ürün Ambalajı Analizleri	Yıllık	4.701, 28 TL	Tse Ambalaj Laboratuvarı
	Periyodik Kalibrasyon Analizleri	Yıllık	3.517, 75 TL	Alberk Qa
	Helal Belgesi – Marka Kullanım Ücreti		2.960 TL	TSE
	Helal Belgesi – Sertifika Hizmeti		2.500 TL	GİMDES
	Helal Belgesi - Belgelendirme		2.500 TL	KAS Int.
	BRC Kalite Standartları Sert. – Sertifika Yenileme		1.700 EURO	Intertek

İHRACATTA ÖRNEK OLAYLAR

Örnek Olay-1 :

İhraç Edilecek ürün: Organik devam sütü, Organik erik püresi, Emziren anneler için granül bitki çayı vb. ürünler

İhraç Edilecek ürün	Organik Devam Sütü
Variş Ülkesi	İtalya
Maliyet Kalemleri	
Gümrük Beyannamesinin matbu bedeli (5 TL/Tek takım)	5,00 TL
Türkiye Cumhuriyeti'nden Üçüncü Ülkelere İhraç Edilecek Hayvansal Madde İçeren Ürünler için hayvan ve Halk Sağlığı Sertifikası	70,00 TL
Dolaşım ve Menşe Belgeleri	5,00 TL
Genel Toplam	80,00 TL

Örnek Olay – 2:

İhraç Edilecek ürün	Alüminyum Profil
Variş Ülkesi	Almanya
Maliyet Kalemleri	
Birlik nispi aidat	1,50 TL
Gümrük Beyannamesinin matbu bedeli	5,00 TL
Dolaşım ve Menşe Belgeleri	5,00 TL
Ardiye	260,00 TL
Genel Toplam	271,50 TL

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Örnek Olay – 3:

İhraç Edilecek Ürün	Makine
Varış Ülkesi	Ortadoğu
Maliyet Kalemleri	
Fazla Çalışma Ücreti	210,00 TL
Eşyanın Fiziki Muayenesi	550,00 TL
Gümrük Beyannamesinin matbu bedeli	5,00 TL
Dolaşım ve Menşe Belgeleri	5,00 TL
Genel Toplam	770,00 TL

Örnek Olay-4:

İhraç Edilecek Ürün	Tekstil
Varış Ülkesi	Almanya
Maliyet Kalemleri	
Fazla Çalışma Ücreti	210,00 TL
Eşyanın Fiziki Muayenesi	550,00 TL
Gümrük Beyannamesinin matbu bedeli	5,00 TL
Dolaşım ve Menşe Belgeleri	5,00 TL
Genel Toplam	770,00 TL

Örnek Olay-5:

İhraç Edilecek Ürün	Gıda
Varış Ülkesi	Almanya
Maliyet Kalemleri	
Sağlık Sertifikası	210,00 TL
Bitki Sağlık Sertifikası	550,00 TL
Gümrük Beyannamesinin matbu bedeli	5,00 TL
Dolaşım ve Menşe Belgeleri	5,00 TL
Ticaret Odası Fatura Tasdiki	75,00 TL
Genel Toplam	845,00 TL

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

İTHALAT MALİYETLERİ

İthalat işlemlerinde belge maliyetleri analiz edilirken temel belge ücretleri, izin/analiz/uygunlu belgesi, TSE belgeleri ve sektörel analiz olarak bölümlere ayrılmıştır.

Temel Belge Ücretleri

“Kimyahane” sektörde tabir edilen belge Gümrük Laboratuvarları Tahlil Ücretleri listesine göre tarife pozisyonu itibariyle bazı malların tahlil edilmesidir.⁵

TAREKS, güvenlik, kalite ve standartlara uygunluk açısından tüketicimizi ve üreticimizi korumak amacıyla gerçekleştirilen ithalat ve ihracat denetimlerinin risk esaslı olarak yapılmasına imkân veren web tabanlı bir yazılım olup, Ekonomi Bakanlığı tarafından takip edilmektedir. Sisteme giriş için ücret ödenmektedir.

Özellikle denizyolu taşımalarında varış limanında verilen servisler olarak, tahliye, terminal, iç boşaltma, parsiyel işlemleri ücretler de önemli maliyet kalemlerini oluşturmaktadır. Örneğin 1 palet malın navlunu 100 USD iken, lokal masraflar ile 1.000 USD olabileceği yönünde sektörden bilgi edilmiştir.

Ordino belgesi, tüccarın gümrükteki malını teslim alabilmek için taşıyıcı firmadan yük konşimentosu karşılığında verilen havaledir. Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen ithal eşya gümrüğe tabi olduğundan varış limanında taşıyan tarafından (nakliye acentesi tarafından) çekilebilmesi için verilen talimattır. Ayrıca sadece ülkemizde uygulanan bir belge olmasının yanı sıra belgenin alınmasını sürecinin de önemli zaman kaybına neden olduğu sektör tarafından dile getirilmektedir.

Ardiye, acentenin denetim ve gözetimi altında bulunan yerlerdeki konteynerlerin muhafaza edilmesi hizmetidir. İthalatta, gemi yanaşma tarihinden konteynerin boşaltıldığı, karayoluyla ya da gemiyle dışarı çıktığı tarihe kadar oluşan bekleme süresini kapsamaktadır.

İhraç veya ithal mallarının fiyat, miktar, kalite, bileşim katkı oranı, ticari teamül gibi hususlarında gümrük idarelerince tereddüde düşülen durumlarda, analiz belgesi hazırlanması gerekmektedir. Bu kapsamda, ekspertiz raporları ticaret ve sanayi odaları tarafından verilmektedir.

⁵ Gümrük Laboratuvarları Tahlil Ücretleri Listesi ekte yer almaktadır.

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Tablo 2.1 Temel Belge Ücretleri

TEMEL BELGE ÜCRETLERİ			
BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM
Ordino	Tüccarın gümrükteki malını teslim alabilmek için taşıyıcı firmadan yük konşimentosu karşılığında verilen havaledir. (Kara/Hava/Deniz olarak farklılık gösterir.)	120-300 TL	Acenta
Tareks	Dış Ticarete Risk Esaslı Kontrol Sistemidir	100 TL	Ekonomi Bakanlığı
Ekspertiz Raporu	İhraç veya ithal mallarının fiyat, miktar, kalite, bileşim katkı oranı, ticari teamül gibi hususlarında gümrük idarelerince tereddüde düşülen durumlarda hazırlanan analiz belgesidir.	715 TL-2.220 TL	Sanayi/Ticaret Odaları
Gümrük Kimyahane	Tarife pozisyonu itibarıyla 65-185 TL arasında değişmektedir. <i>* Gümrük Laboratuvarları Tahlil Ücretleri Listesi ekte yer almaktadır.</i>	65-185 TL	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
Terminal Hizmeti	Terminale giren konteynerle ilgili işlemlere ilişkin düzenlenen belgedir.	330 USD-550 USD	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
Liman Güvenlik	Liman güvenlik hizmetlerine ilişkin düzenlenen belgedir.	10 USD-35 USD	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
Ardiye Ücreti	Acentenin denetim ve gözetimi altında bulunan yerlerdeki konteynerlerin muhafaza edilerek gemi yanaşma tarihinden konteynerin boşaltıldığı, karayoluyla ya da gemiyle dışarı çıktığı tarihe kadar oluşan bekleme süresi için düzenlenen belgedir.	Bekleme süresi x Günlük Birim Ardiye Ücreti (Acentelere göre değişkenlik göstermektedir)	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı

İzin Uygunluk Belgesi Analiz Çeşitleri

İş sağlığı ve güvenliği kapsamında bazı kimyasalların ithalatı İş sağlığı ve Güvenliği Enstitüsü Müdürlüğü'nden izne tabi olup, düzenlenen belgenin adı İŞGÜM belgesidir.

Ürünlerin içeriğine göre (bitkisel, hayvansal) denetim prosedürleri de değişmektedir. Maliyetler, analiz biçimlerine göre değişkenlik göstermektedir. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nca düzenlenen uygunluk belgeleri ürünün niteliğine göre değişmektedir.

Diğer taraftan, bir fatura muhteviyatı birden fazla ürün ya da aynı ürünün farklı ambalaj versiyonları mevcut ise her biri için ayrı müracaat ve farklı mal gibi ayrı analiz gerekmektedir. Örneğin 100 gr, 200 gr ve 500 gr ambalajlarda kahve için 3 ayrı müracaat ve 3 ayrı analiz gerekmektedir. Bu uygulama sadece mamuller için değil yarı mamul ve hammaddeler için de geçerlidir.

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Bazı hayvansal gıdalarda ise “kontrol belgesi” adı altında ön izin verilmektedir. Bu süreçte belgeler tedarik edilmektedir. Ürünler geldikten sonra uygunluk belgesi müracaatı için analizler için harçlar vb. ödenmektedir. Özellikle uçak ile gelen ve raf ömrü kısa olan ürünlerde ciddi sıkıntılar ortaya çıkmaktadır. Havalimanı gümrüklü depolarında ardiye ürün hacmine kg göre bazen günlük 2.000 TL gibi yüksek rakamlara ulaşabilmektedir.

Tekstil ve aksesuarı alanında “kayıt belgesi”, “azo testi”, “kıymet denetimi” gibi uygulamalar maliyet unsurudur. Bu anlamda, özellikle ihracatçı imalatçıların hammadde ara girdi ile alakalı ciddi sıkıntıları vardır.

İthalat aşaması risk değerlendirme analizleri çerçevesinde, sevkiyat bazında faturada yer alan tüm model ve renklerin tespiti istenmektedir. Özellikle konteyner içinde deniz yoluyla gelen eşyaların bu şekilde tespiti çok sıkıntı yaratmaktadır. Ayrıca alınan numunelerden birinde olumsuz sonuç çıkması durumunda, tüm göndericiler ve tüm ürün çeşitleri için firmanın kara listeye alınması ve o aşamadan sonraki tüm ürünlerinin 5 sevkiyatta toplam 50 numuneyi doldurana kadar (50 numune dolmadığı durumlarda sevkiyat sayısı artmaktadır) tüm eşyaların analize tabi tutulup, her bir numune için analiz ücreti alınması, ciddi maliyetlere sebep olmaktadır.

Tablo 2.2 İzin Uygunluk Belgeleri

İZİN / UYGUNLUK BELGELERİ			
BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM
Bitkisel Gıda Sevkiyat Bildirim		180,00 TL	İl/İlçe Tarım Müdürlüğü
Gemi Açıkta ise Numune Alımı	1.000 ton-5.000 ton arası	1.000,00 TL	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
	2.000 ton-10.000 ton arası	2.000,00 TL	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
	10.000 ton-20.000 ton arası	4.000,00 TL	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
	20.000 ton ve üstü	8.000,00 TL	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
Gemi Yanaşmışsa Veya Silo Numune Alımı		360,00 TL	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
İnsan Gıdası Olan Ve Olmayan Hayvansal Ürün Muayene Ve İthalat İşlemleri		220,00 TL	Gıda Tarım Ve Hayvancılık Bakanlığı
Kontrol Belgesi		325,00 TL	Gıda Tarım Hayvancılık İl Müdürlüğü
Gıda, Gıda İle Temasta Bulunan Madde Ve Malzemeler İle Yem İthalat İzinleri		152,54 TL	Gıda Tarım Hayvancılık İl Müdürlüğü
İşgüm Belgesi	1 Yıllık/Her ürün için	325.50 TL	Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

TSE / CE Uygunluğu

TSE/CE denetimi için uygulanan ücretler; ürün, model sayısı, değeri, yapılan muayene ve kontrollerin mahiyetine göre değişmektedir.

Tablo 2.3 TSE/CE Uygunluğu

İZİN / UYGUNLUK BELGELERİ			
BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET (TL)	KURUM
Bitkisel Gıda Sevkiyat Bildirim		180,00	İl/İlçe Tarım Müdürlüğü
Gemi Açıkta ise Numune Alımı	1.000 ton-5.000 ton arası	1.000,00	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
	2.000 ton-10.000 ton arası	2.000,00	
	10.000 ton-20.000 ton arası	4.000,00	
	20.000 ton ve üstü	8.000,00	
Gemi Yanaşmışsa Veya Silo Numune Alımı		360,00	Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı
İnsan Gıdası Olan Ve Olmayan Hayvansal Ürün Muayene Ve İthalat İşlemleri		220,00	Gıda Tarım Ve Hayvancılık Bakanlığı
Kontrol Belgesi		325,00	Gıda Tarım Hayvancılık İl Müdürlüğü
Gıda, Gıda İle Temasta Bulunan Madde Ve Malzemeler İle Yem İthalat İzinleri		152,54	Gıda Tarım Hayvancılık İl Müdürlüğü
İşgüm Belgesi	1 Yıllık/Her ürün için	325,50	Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

BELGE TÜRÜ	ÜCRET	KURUM
Dosya /Doküman/Rapor İncelemesi (ADAM/GÜN)	500,00 TL	TSE
Fabrika Üretim Kontrolünün Yerinde İncelenmesi (Üretim Yeri Başına)	1.500,00 TL	TSE
Gözetim, Kapsam Genişletme, Takip vb. İncelemeleri (Üretim Yeri Başına)	1.000,00 TL	TSE
Fabrika Üretim Kontrolü Belgesi Sistem 2+ (Üretim Yeri Başına)	2.000,00 TL	TSE
G Uygunluk Belgesi Sistem 1, 1+ (Tip Başına)	1.600,00 TL	TSE
Numune Alma - Sistem 1 ve 1+ (Tip Başına)	200,00 TL	TSE
Otokontrol Deney Sonuçlarının Değerlendirilmesi	400,00 TL	TSE
Belge Yenileme (Kayıp, Değişiklik vb.) ,	100,00 TL	TSE
Yabancı dilde ilave belge	100,00 TL	TSE
Muayene ve Deney Ücreti	Enstitüde yapılan muayene ve deneyler için Enstitünün belirlediği ücret uygulanır.	TSE

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Sektörel Analiz Ücretleri

Tablo 2.4 Sektörel Analiz Ücretleri

SEKTÖREL ANALİZ ÜCRETLERİ				
BELGE TÜRÜ	ÜCRET HAKKINDA AÇIKLAMA	ÜCRET	KURUM	
Tekstil Sektörü	Kayıt Belgesi	Tekstil ürünlerinin ithalatında kayıt için düzenlenen belgedir.	45,00 TL	İTKİB
	Kapsamlı numune alımı		300 USD	Ekoteks Laboratuvar Ve Gözetim Hizmetleri
	Özet beyan incelemesi		300 USD	
	Tasnif		300 USD	
	Mahrece iade nezareti		300 USD	
	İmha nezareti		300 USD	
	Testler		30 USD	
	Testler		60 USD	
Su Ürünleri Sektörü	PB, CAL, HG		300,00 TL	
	3.İNDİKATÖR PCBS		2.120,00 TL	
	1. TOPLAM WHO PCDD/FS-TEQ		2.120,00 TL	
	PESTİSİT		330,00 TL	
	ELEMENT		291,50 TL	Aybak Natura Analiz Lab Hizmetleri Tur İnş San Ve Tic A.Ş.
	ANTİBİYOTİK		442,20 TL	
	ENTEROBACTERİACEAE		330,00 TL	
	SALMONELLA		588,50 TL	
	TOPLAM AFLATOKSİN VE AFLATOKSİN B1 TAYİN		627,00 TL	
	NİTRİT TAYİNİ		65,00 TL	
	ORJİN TAYİNİ		1.460,00 TL	Ag Pür Analiz Lab Hizmetleri Tic A.Ş.
	MELAMİN		392,00 TL	
	NA NİTRİT		145,00 TL	
	MİKROSKOBİK		35,00 TL	

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

AFLATOKSİN		190,0 0 TL	
ARSENİK		160,0 0 TL	
CİVA		35,00 TL	
KADMİYUM		35,00 TL	
KURŞUN		35,00 TL	
DİOKSİN		2.585, 00 TL	Gıda Tarım Ve Hayv Bakanlığı Ulusal Gıda Referans Lab. Müdürlüğü
GDO TARAMA		1.100, 00 TL	
DEOKSİNİVALENOL		275,0 0 TL	Edge Gıda Yem Çevre Sağlığı Analiz Ve Lab Hiz Araşt Gelişt Ve Danış Hiz San Ve Tic Ltd Şti
OKRATOKSİN		264,0 0 TL	
ZEARALENON		264,0 0 TL	

Ayrıca tabloda yer almayan ancak aşağıdaki gibi durumlarda da ilgili kurumlardan alınacak belgeler vardır:

- Hammadde üretiminde nihai hammaddeye ulaşmak için sentezlenmek amacıyla yurt dışından getirilebilen bazı maddelerin (örneğin metil bromür) ithalatı ön izne tabidir. İlgili Bakanlık'tan izin alınması gerekmektedir.
- Gümrük uygulamalarında bazen ürün mahiyeti itibariyle sanayi ürünü olduğu aşikar olmasına rağmen Emniyet Genel Müdürlüğü ve Milli Savunma Bakanlığı izninin alınmasının gerektiği ürünler vardır
- Bazı kimyasalların ve hurdaların ve geri dönüşüm amaçlı ürünlerin ithalatında hem radyasyon analizleri hem de yasaklı ve tehlikeli atık içerip içermediğine dair analizler yapılmakta olup, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı izni gerekmektedir.

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

İTHALATTA ÖRNEK OLAYLAR

Örnek Olay I:

İthal Edilecek Ürün	Madeni Yağ
İthal Edilen Ülke	Bulgaristan
MALİYET KALEMLERİ	
Gümrük Beyannamesi matbu form bedeli	5,00 TL
Gümrük Laboratuvar Tahlil Ücreti (Kimyahane) Ürün 27. Fasılda yer aldığı için	180,00 TL
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Kontrol Belgesi (İŞGÜM)	324,50 TL
Ordino	100,00 TL
Genel Toplam	609,50 TL

Örnek Olay II:

İthal Edilecek Ürün	Kimyevi Madde
İthal Edilen Ülke	Almanya
MALİYET KALEMLERİ	
Gümrük Beyannamesi matbu form bedeli	5,00 TL
Gümrük Laboratuvar Tahlil Ücreti (Kimyahane) Ürün 38. Fasılda yer aldığı için	165,00 TL
TPS- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Kontrol Belgesi	324,50 TL
Ordino	177,00 TL
Genel Toplam	671,50 TL

Örnek Olay III:

İthal Edilecek Ürün	Kimyevi Madde
İthal Edilen Ülke	Hindistan
MALİYET KALEMLERİ	
Gümrük Beyannamesi matbu form bedeli	5,00 TL
Gümrük Laboratuvar Tahlil Ücreti (Kimyahane) Ürün 38. Fasılda yer aldığı için	165,00 TL
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Kontrol Belgesi	324,50 TL
Ordino:340 USD	340 USD
İTÜ Tahlil (V Sayılı Liste Kontrolü)	5.700,00 TL
Ardiye	800,00 TL
Genel Toplam	6.994,50 TL + 340 USD

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Örnek Olay IV:

İthal Edilecek Ürün	Motosiklet
İthal Edilen Ülke	İngiltere
MALİYET KALEMLERİ	
Gümrük Beyanname Form Bedeli	5,00 TL
Ordino Ücreti	188,00 TL
TSE Uygunluk Analizi	908,60 TL
Ardiye Ücreti	850,00 TL
Genel Toplam	1.951,60 TL

Örnek Olay VI:

İthal Edilecek Ürün	Palm Yağı
İthal Edilen Ülke	Mısır
MALİYET KALEMLERİ	
Analiz	990,61 TL
Ardiye	4.868,61 TL
Genel Toplam	5.859,22 TL

Örnek Olay VII:

İthal Edilecek Ürün	Palm Yağı
İthal Edilen Ülke	Mısır
MALİYET KALEMLERİ	
Analiz	990,61 TL
Ardiye	4.868,61 TL
Genel Toplam	5.859,22 TL

Örnek Olay VIII:

İthal Edilecek Ürün	Bikrobiyal Ürün
İthal Edilen Ülke	Japonya
MALİYET KALEMLERİ	
Analiz	1.162,30 TL
Ardiye	4.225,00 TL
Genel Toplam	5.387,30 TL

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

Örnek Olay IX:

İthal Edilecek Ürün	Vana-Valf
İthal Edilen Ülke	Hindistan
MALİYET KALEMLERİ	
TSE	1.800,00 TL
Ardiye	20.000,00 TL
Genel Toplam	21.800,00 TL

Örnek Olay X:

İthal Edilecek Ürün	Kumaş
İthal Edilen Ülke	Çin
MALİYET KALEMLERİ	
Ordino	2.035,00 TL
Ardiye	2.300,00 TL
Kayıt Belgesi	45,00 TL
Genel Toplam	4.380,00 TL

Örnek Olay XI:

İthal Edilecek Ürün	PVC Hammadde
İthal Edilen Ülke	Almanya
MALİYET KALEMLERİ	
Ordino	818,68 USD
Ardiye	8.643,03 TL
Kimyahane	350,00 TL
Fazla Çalışma Ücreti	120,00 TL
Resmi Araç Kullanım Ücreti	70,00 TL
Genel Toplam	9.183,03 TL + 818,68 USD

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

GÜMRÜK LABORATUVARLARI TAHLİL ÜCRETLERİ LİSTESİ

Tarife Pozisyonu	Tahlili Yapacak Laboratuvar	Eşyanın Tanımı	Tahlil Fiyatı (TL) (Kdv Dahil)
4. Fasl	Tahlili Yapacak Laboratuvar	Süt Ürünleri, Kuş Ve Kümes Hayvanlarının Yumurtaları, Tabii Bal, Tarifenin Başka Yerinde Belirtilmeyen Veya Yer Almayan Yenilebilir Hayvansal Menşeli Ürünler	185
8. Fasl		Yenilen Meyveler Ve Yenilen Sert Kabuklu Meyveler; Turunçgillerin Ve Kavunların Ve Karpuzların Kabukları	185
9. Fasl		Kahve, Çay, Paraguay Çayı Ve Baharat	185
10. Fasl	Gıda	Hububat	185
11. Fasl		Değirmencilik Ürünleri; Malt; Nişasta; İnülin; Buğday Guluteni	185
12. Fasl		Yağlı Tohum Ve Meyveler; Muhtelif Tane, Tohum Ve Meyveler; Sanayide Ve Tıpta Kullanılan Bitkiler; Saman Ve Kaba Yem	185
13. Fasl		Lak; Sakız, Reçine Ve Diğer Bitkisel Özsu Ve Hülasalar	185
14. Fasl	Temel Kimya	Örölmeye Elverişli Bitkisel Maddeler; Tarifenin Başka Yerinde Belirtilmeyen Veya Yer Almayan Bitkisel Ürünler	170
15. Fasl	Gıda	Hayvansal Ve Bitkisel Katı Ve Sıvı Yağlar Ve Bunların Parçalanma Ürünleri; Hazır Yemeklik Katı Yağlar; Hayvansal Ve Bitkisel Mumlar	185

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

16. Fası		Et, Balık, Kabuklu Hayvanlar, Yumuşakçalar Veya Diğer Su Omurgasızlarının Müstahzarları	185
17. Fası		Şeker Ve Şeker Mamulleri	185
18. Fası		Kakao Ve Kakao Müstahzarları	185
19. Fası		Hububat, Un, Nişasta Veya Süt Müstahzarları; Pastacılık Ürünleri	185
20. Fası		Sebzeler, Meyveler, Sert Kabuklu Meyveler Ve Bitkilerin Diğer Kısımlarından Elde Edilen Müstahzarlar	185
21. Fası		Yenilen Çeşitli Gıda Müstahzarları	185
22. Fası		Meşrubat, Alkollü İçkiler Ve Sirke	185
23. Fası		Gıda Sanayiinin Kalıntı Ve Döküntüleri; Hayvanlar İçin Hazırlanmış Kaba Yemler	185
25. Fası	Metal	Tuz; Kükürt; Topraklar Ve Taşlar; Alçılar, Kireçler Ve Çimento	170
26. Fası	Metal	Metal Cevherleri, Cüruf Ve Kül	170
27. Fası	Petrol	Mineral Yakıtlar, Mineral Yağlar Ve Bunların Damıtılmasından Elde Edilen Ürünler; Bitümenli Maddeler; Mineral Mumlar	185
28. Fası	Temel Kimya	Anorganik Kimyasallar; Kıymetli Metallerin, Radyoaktif Elementlerin, Nadir Toprak Metallerinin Ve İzotoplarının Organik Veya Anorganik Bileşikleri	170

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge malivetleri (devam)

29. Fasil		Organik Kimyasal Ürünler	170
30. Fasil		Eczacılık Ürünleri	65
3006.40		Pozisyon Metni	170
31. Fasil		Gübreler	170
32. Fasil		Debagatte Ve Boyacılıkta Kullanılan Hülasalar; Tanenler Ve Türevleri; Boyalar, Pigmentler Ve Diğer Boyayıcı Maddeler; Müstahzar Boyalar Ve Vernikler; Macunlar; Mürekkepler	170
33. Fasil		Uçucu Yağlar Ve Rezinoitler; Parfümeri, Kozmetik Veya Tuvalet Müstahzarları	170
3302		Pozisyon Metni	185
	Gıda		
34. Fasil	Temel Kimya	Sabunlar, Yüzeyaktif Organik Maddeler, Yıkama Müstahzarları, Yağlama Müstahzarları, Suni Mumlar, Müstahzar Mumlar, Temizleme Veya Bakım Müstahzarları, Işık Temini İçin Kullanılan Her Türlü Mumlar Ve Benzerleri, Model Yapmaya Mahsus Her Türlü Patlar, " Dişçi Mumları " Ve Alçı Esaslı Dişçilik Müstahzarları	170
3403		Pozisyon Metni	185
	Petrol		
35. Fasil	Temel Kimya	Albüminoid Maddeler; Değişikliğe Uğramış Nişasta Esaslı Ürünler; Tutkallar; Enzimler	170
3501, 3502, 3505		Pozisyon Metinleri	185
	Gıda		

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

36. Fasil	Temel Kimya	Barut Ve Patlayıcı Maddeler; Pirotekni Mamulleri; Kibritler; Piroforik Alaşımalar ; Ateş Alıcı Maddeler	170
3707	Temel Kimya	Fotoğrafçılıkta Veya Sinemacılıkta Kullanılan Eşya	65
38. Fasil	Temel Kimya	Muhtelif Kimyasal Maddeler	170
3811, 3814, 3819, 3824.90.97.90.54 3824.90.97.90.55	Petrol	Pozisyon Metinleri	185
3821	Temel Kimya	Pozisyon Metinleri	65
39. Fasil	Polimer	Plastikler Ve Mamulleri	155
40. Fasil	Polimer	Kauçuk Ve Kauçuktan Eşya	155
41. Fasil	Tekstil	Ham Postlar, Deriler (Kürkler Hariç) Ve Köseleler	95
43. Fasil		Postlar, Kürkler Ve Taklit Kürkler; Bunların Mamulleri	95
44.Fasil	Temel Kimya	Ağaç Ve Ahşap Eşya; Odun Kömürü	170
47.Fasil	Kağıt	Odun Veya Diğer Lifli Selülozik Maddelerin Hamurları; Geri Kazanılmış Kağıt Veya Karton (Döküntü, Kırpıntı Ve Hurdalar)	80
48. Fasil		Kağıt Ve Karton; Kağıt Hamurundan, Kağıttan Veya Kartondan Eşya	80
50. Fasil	Tekstil	Dokumaya Elverişli Maddeler Ve Bunlardan Mamul Eşya	95
51. Fasil		Yapağı Ve Yün, İnce Veya Kaba Hayvan Kılı; At Kılından İplik Ve Dokunmuş Mensucat	95
52. Fasil		Pamuk	95
53. Fasil		Dokumaya Elverişli Diğer Bitkisel Lifler; Kağıt İpliği Ve Kağıt İpliğinden Dokunmuş Mensucat	95
54. Fasil		Sentetik Ve Suni Filamentler, Şeritler Ve Benzeri Sentetik Ve Suni Dokumaya Elverişli Maddeler	95

EK-4. Gümrük işlemlerinde belge maliyetleri (devam)

55. Fasil		Sentetik Ve Suni Devamsız Lifler	95
56. Fasil		Vatka, Keçe Ve Dokunmamış Mensucat; Özel İplikler; Sicim, Kordon, İp, Halat Ve Bunlardan Mamul Eşya	95
58. Fasil		Özel Dokunmuş Mensucat; Tuftedilmiş Dokumaya Elverişli Mensucat; Dantela; Duvar Halıları; Şeritçi Ve Kaytancı Eşyası; İşlemeler	95
60. Fasil		Örme Eşya	95
61. Fasil		Örme Giyim Eşyası Ve Aksesuarı	95
62. Fasil		Örülmemiş Giyim Eşyası Ve Aksesuarı	95
63. Fasil		Dokumaya Elverişli Maddelerden Diğer Hazır Eşya; Takımlar; Kullanılmış Giyim Eşyası Ve Dokumaya Elverişli Maddelerden Kullanılmış Eşya; Paçavralar	95
68. Fasil		Taş, Alçı, Çimento, Amyant, Mika Veya Benzeri Maddelerden Eşya	170
69. Fasil		Seramik Mamulleri	170
70. Fasil		Cam Ve Cam Eşya	170
71. Fasil		Tabii İnciler Veya Kültür İncileri, Kıymetli Veya Yarı Kıymetli Taşlar, Kıymetli Metaller, Kıymetli Metallerle Kaplama Metaller Ve Bunlardan Mamul Eşya; Taklit Mücevherci Eşyası; Metal Paralar	170
72. Fasil		Adi Metaller Ve Adi Metallerden Eşya	170
73. Fasil		Demir Veya Çelikten Eşya	170
74. Fasil		Bakır Ve Bakırdan Eşya	170
75. Fasil		Nikel Ve Nikelden Eşya	170
76. Fasil		Alüminyum Ve Alüminyumdan Eşya	170
78. Fasil		Kurşun Ve Kurşundan Eşya	170
79. Fasil		Çinko Ve Çinkodan Eşya	170
80. Fasil		Kalay Ve Kalaydan Eşya	170
81. Fasil		Diğer Adi Metaller; Sermetler; Bunlardan Eşya	170
83. Fasil		Adi Metallerden Çeşitli Eşya	170
9018	Temel Kimya	Pozisyon Metni	170
9602		Pozisyon Metni	170
9503, 9505		Pozisyon Metinleri	170
Diğer Fasıllar			95

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Emre, Adem
 Uyruğu : TC
 Doğum tarihi/ yeri : 20.03.1984 - Erzurum/Karayazı
 Medeni hali : Evli
 Telefon : 05363492515
 E-posta : emreadem@gmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi	2019
Lisans	Hacettepe Üniversitesi	2008
Ön lisans	Atatürk Üniversitesi	Devam
Lise	Bursa Süleyman Çelebi Lisesi	2003
Ortaokul	İnegöl Anadolu İHL	2000
İlkokul	Alanyurt Köyü İlkokulu	1996

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2018- 2018-	Ticaret Bakanlığı (İstanbul Bölge Md.) Ticaret Bakanlığı	Şube Müdür V. Ticaret Uzmanı
2013-2018	Gümrük ve Ticaret Bakanlığı	Gümrük ve Ticaret Uzmanı
2010-2013	Gümrük Müst. / Gümr. ve Ticaret B.	Gümrük ve Ticaret Uzman Y.
2009-2010	Devlet Malzeme Ofisi	Satın Alma Uzman Y.

Yabancı Dil

İngilizce, Fransızca, Farsça, Arapça

Yayımlar

- Emre, A. (2011). Gümrükler ve Lojistik Üs. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 28, 100-112.
 Emre, A. (2012). Lojistik Üsler Bağlamında Lojistik Mevzuatının Önemi, Dünyada ve Ülkemizde Lojistik Üs Mevzuatına Yaklaşımlar. Gümrük ve Ticaret Dergisi, 32, 79-86.
 Emre, A. (2014). Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Üs Mevzuatı. UTA Lojistik Dergisi, 20(9), 45-50
 Süer, İ. ve Emre, A. (2019). Uluslararası Lojistik Faaliyetlerinde Gümrük İdarelerinin Rolü, Toplum Bilimleri Dergisi, 25, 27-54



GAZİLİ OLMAK AYRICALIKTIR..

