

**GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI'NIN TİCARETİN  
KOLAYLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN UYGULAMALARI**  
ve  
**LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜZERİNE ETKİSİ**

Prof. Dr. Selami ÖZCAN  
Yalova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü  
sozcan@yalova.edu.tr

Nizamettin ÖZTÜRKÇÜ  
Yalova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü,  
Doktora Öğrencisi  
nizamozturkcu@gmail.com

**Özet**

*Küreselleşme ile birlikte ekonomi alanında serbestleşmeler yaşanmış, bilgiye erişimin hızlanması ve kolaylaşması ile birlikte ticari işlemlerin de buna paralel olarak artışı gerçekleşmiştir. Küresel ticaret hacminin artması ile de devletler çıkarttıkları mevzuat ve düzenlemeler ile küresel ticarete yaşanan bu gelişmeleri daha düzenli hale getirmeye çalışarak hem ülke içindeki üreticileri hem de tüketicileri koruma yaklaşımı sergilemiştir. Uluslar arası ticarete daha rekabetçi bir duruma gelebilmek için de devletler mevzuatlarında kolaylaştırmaya gitme gereksinimi hissetmişlerdir. Bu kolaylaştırmalardan birçok paydaş faydalandığı gibi bunlardan biri de kuşkusuz lojistik sektörü olmuştur.*

*Bu çalışmada Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın ticaretin kolaylaştırılmasına ilişkin uygulamaları incelenmiş ve küresel ticaretin önemli bir parçası olan lojistik sektörü üzerine etkileri ele alınmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ticaretin Kolaylaştırılması, Lojistik

**PRACTICES OF THE MINISTRY OF CUSTOMS AND TRADE ABOUT FACILITATING  
TRADE AND ITS IMPACT ON THE LOGISTICS SECTOR**

**Abstract**

*With the globalization, there has been liberalization in the field of economics, and it has been seen the paralel increase in the commercial interactions with the facilitation of information acces. With the increase in global trade volume, the governments have tried to make these developments in global trade more regulated by the legislation and regulations they have issued, and thus; they have exhibited the protection approach to the both the domestic producers and the costumer. And the goverments felt the necessity of facilitating their legislation in order to gain a more competitive position in international trade. As many stakeholders have benefited from these facilitations, one of them is undoubtedly the logistics sector.*

*This study examined the practices of the Ministry of Customs and Trade about facilitating trade and examined the effects on the logistics sector, which is an important part of global trade.*

**Keywords:** The Ministry of Customs and Trade, FacilitatingTrade, Logistics

## 1. Giriş

Gümrük idaresi, yasaların uygun gördüğü ticaretten vergi toplayarak gelir elde etme fonksiyonuna, bireylerin güvenliğini, sağlığını koruma görevinin yanı sıra hayvan, bitki, çevre güvenliğini ve sağlığını koruma görevi ile koruma fonksiyonuna, yasalarla belirlenen kurallar dışında hareket edilmesi ile oluşacak kanunsuzluklarla mücadele fonksiyonuna sahiptir. Bu öneminin de gösterdiği gibi Gümrük idaresi uluslar arası ticarete de önemli bir fonksiyona sahiptir.

Bu önemli fonksiyonun etkilediği en önemli alanlardan biri de uluslar arası ticaretin rekabet edilebilirlik açısından en önemli unsurlardan biri olan Lojistik faaliyetlerde kendini göstermektedir. Lojistik faaliyetlerin bileşenleri olan depolama, dağıtım, elleçleme, ayrıştırma ve gümrükleme işlemlerinin bütünü gümrük idaresi kontrolü altında yapılan işlemlerdir. Gümrük işlemleri eşyanın ilk yüklendiği noktadan başlamakta ve varış alanına ulaşana dek bu süreç gümrük işlemlerine tabi olarak devam etmektedir. Bu süreçte lojistik faaliyetlerin maliyetlerinin büyük bir kısmını da bu faaliyetler etkilemektedir. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı da ihracat ve ithalatın bileşenlerini oluşturduğu dış ticarete oluşan bu maliyetlerin en aza indirilmesi için birçok iyileştirmeler yapmakta ve bu yönde adımlar atmaktadır. Atılan bu adımlar hem ülkeler hem de dış ticaret faaliyetleri ile ilgili firmalar açısından rekabet edilebilirlik düzeyini üst seviyelere taşıma fonksiyonu görecektir.

Bu çalışmada ticaretin kolaylaştırılması amacı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın çalışmalarının ana unsurları incelenmiş ve bu çalışmaların lojistik sektörüne yansımaları Dünya Ekonomik Forumu'nun yayınladığı Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Dünya Bankası'nın yayınladığı Lojistik Performans Endeksinin ilgili alt başlıklarında elde edilen veriler ışığında ele alınmıştır.

## 2. Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması

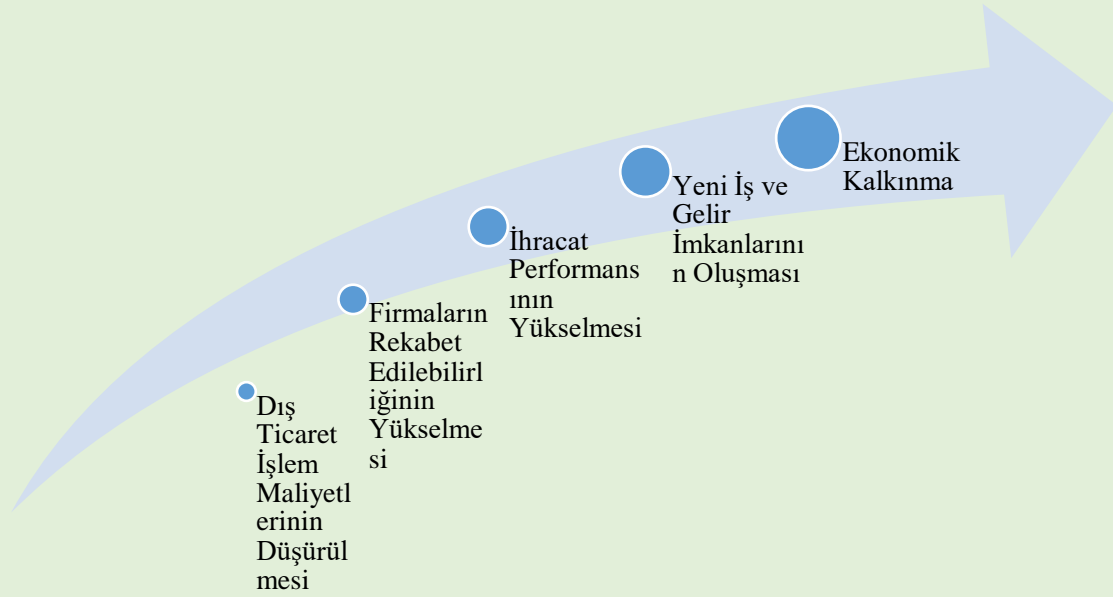
Ticaretin kolaylaştırılması, ticaretin daha kolay ve hızlı bir şekilde yapılabilmesi için işlemlerin basitleştirilmesini, bu işlemler için gereken belge sayısının azaltılarak daha etkin bir sürecin gerçekleşmesini ve buna bağlı olarak ithalatı ve ihracatı gerçekleştirenler arasında hızlı bir şekilde sürecin işlenmesini ifade eder (Deliçay, 2015: 6)

Ticareti kolaylaştırma kavramını en kapsayıcı şekilde tanımlayacak olursak; idari gecikmeler ve kurumsal aksaklıklar gibi gümrük işlem maliyetlerinin ve bu işlemlerden kaynaklanan sürecin azaltılması için her türlü yenilik, uyumlaştırma ve sadeleştirme işlemlerinin yerine getirilmesini ifade etmektedir. İthalat ve ihracatın daha kolay, daha etkin ve kısa sürede tamamlanabilmesi ve oluşan maliyetlerin en asgari düzeye indirilmesi için ticaretteki engellerin ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır (Çakmak, 2016: 3)

Ticareti kolaylaştırma süreci, ithalat ve ihracattan kaynaklanan maliyetleri minimum seviyeye indirmeyi amaçlayan önlemler bütünüdür. Ancak bu önlemler; tarife veya kota ile ilgili önlemlerin aksine, gümrük idarelerinin modernleşmesi ve buna paralel olarak ticari alt yapının geliştirilmesini içerir. Ticaretle ilgili maliyetlerin azalması mikro ve makro anlamda büyük katkılar ve kolaylıklar sağlayacaktır. Örneğin ihracat maliyetlerinde yaşanacak düşüş, maliyetlerden kaynaklı çekinceleri olan diğer küçük işletmelerin de ihracata dönük bir politika ve üretime geçişlerini de hızlandıracaktır. Maliyetlerin düşmesi daha az verimli olan firmalardan daha verimli firmalara kaynakların akışını sağlayacaktır. Bu şekilde ekonomik verimlilikte oluşacak artış, ekonomik büyümede de önemli katkılar oluşturacaktır. (Shepherd ve Wilson, 2009:4)

### 2.1. Ticaretin Kolaylaştırılmasının Faydaları

Moise ve Sorescu (2013) DTÖ'de tartışılan ticaretin kolaylaştırılması tedbirlerinin, 107 ülkenin ticaret hacmine ve ticaret maliyetlerine olan etkisini araştıran bir çalışma yapmışlardır. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlara göre, alınacak bu tedbirlerin düşük gelirli ülkelerin ticaret maliyetlerini yüzde 14,5, orta gelirli ülkelerin ticaret hacimlerini yüzde 15,5 ve üst gelirli ülkelerin ticaret maliyetlerini ise yüzde 13,2 oranında düşüreceği sonucu elde edilmiştir. (Deliçay, 2015: 8)



Şekil 1: Dış Ticaretin Kolaylaştırılmasının Ekonomik Kalkınmaya Etkisi

Dış ticaret maliyetlerinin azalması dış ticaret hacminin de ters orantılı olarak artmasına etki etmektedir. Ancak bu durumun ihracata mı yoksa ithalata mı daha fazla etki ettiği konusu merak edilen bir durumdur. Wilson ve diğerleri 2000-2001 yılları arasındaki küresel sanayi malları ticareti ile ticaretin kolaylaştırılması arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir.

### 3. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Ticaretin Kolaylaştırılması İçin Yaptığı Düzenlemeler

#### 3.1. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından verilen Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü, uluslararası adı ile Authorized Economic Operator (AEO), gümrük yükümlülüklerini yerine getiren, kayıt sistemi düzenli ve izlenebilir olan, mali yeterlilik, emniyet ve güvenlik standartlarına sahip bulunan, otokontrolünü yapabilen güvenilir firmalara gümrük işlemlerinde birtakım kolaylık ve imtiyazlar tanıyan ve uluslararası geçerliliği olan bir ayrıcalıktır. (KPMG, 2018: 2)

Yetkilendirilmiş yükümlü olgusu, Dünya Gümrük Örgütü'nün güvenli ticaretin desteklenmesi amacıyla oluşturulan geleceğin uluslararası gümrük modelinin temelini oluşturan en önemli adımlardan biridir. Yetkilendirilmiş yükümlü konseptinin ana unsuru Gümrük-Özel Sektör arasındaki işbirliğinden oluşmaktadır. Yükümlüler, uluslararası taşımacılık kapsamındaki eşyayı yetkisiz dış müdahalelerden koruyacak düzeyde yüksek kalitede iş akışlarına sahip olduklarını kanıtlamaları halinde gümrük idaresi tarafından Yetkilendirilmiş Yükümlü olarak akredite edilebilmektedirler. Bu kolaylıklar: (GTB, 2015: 6-54).

- a) Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün Sağladığı Kolaylıklar Basitleştirilmiş Usullere İlişkin Kolaylıklar;
  - İhracatta yerinde gümrükleme
  - İzinli Gönderici
  - Teminatlı işlemlerinde her bir işlem için ayrı teminat yerine götürü teminat uygulaması kapsamında tutarı önceden belirlenmiş süresiz ve düşümsüz teminat verebilme,
  - Teminatlı işlemlerinde kısmi oranda teminat verebilme,
  - Odalarca onay ve gümrük müdürlüklerince vize işlemlerine gerek kalmaksızın A.TR dolaşım belgesi düzenleyebilme,
  - Eşyanın kıymetine bakılmaksızın Fatura Beyanı ve EUR.MED Fatura Beyanı düzenleyebilme

- Eksik belge ile beyanda bulunabilme,
  - Ayniyat tespitine ilişkin Bakanlıkça yapılacak farklı düzenlemelerden faydalanabilme,
  - Konşimentosu ibraz edilemeyen petrol ve türevlerini konşimento ibrazından önce teslim alabilme,
  - Gümrük Yönetmeliğiyle belirlenmiş eşyayı tahlil sonuçları alınmadan teslim alabilme.
- b) Emniyet ve Güvenliğe İlişkin Kolaylıklar
- Azaltılmış zorunlu bilgilerden oluşan özet beyan verebilme,
  - İthalatta ve ihracatta gümrük işlemlerinin eşyanın tesliminden önce fiziki muayene ve belge kontrolünün olmadığı hat olan mavi hatta işlem görebilme,
  - Taşıt üstü işlemlerde de mavi hattan yararlanabilme,
  - Daha az belge kontrolü veya muayeneye tabi tutabilme,
  - Belge kontrolü veya muayenenin yapılacak olması halinde, bu işlemleri öncelikle gerçekleştirebilme
- c) Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulamasının Faydaları
- Gümrük idaresiyle daha iyi ilişkiler ve işbirliği artışı
  - Sevkiyatlardaki gecikmeleri azaltma
  - Daha ileri düzeyde planlama
  - Tedarik zinciri ortakları arasında güvenilirlik ve iletişim artışı
  - Tedarik masraflarının azalması ve tedarikçilerle işbirliğinin artması
  - Gümrüklerdeki yığılmanın önlenmesi
  - Gümrüklerdeki eşya hareketlerinin ve araç sevkiyatlarının hızlandırılması
  - İşlemlerin daha az maliyetli ve daha hızlı gerçekleştirilmesi yoluyla ihracatın desteklenmesi
  - Maliyet azalışından ve süre kazanımından kaynaklı rekabet gücü artışı
  - Uluslar arası pazarlarda tedarikçi olarak daha çok tercih edilme

### 3.2. Tek Pencere Sistemi

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Tek Pencere Sistemini, ithalat, ihracat ve transit işlemleri ile ilgili mevzuat düzenlemeleri çerçevesinde, uluslararası ticarete ve taşımacılığın konusunu oluşturan eşya için gerekli olan bilgi ve belgeleri, ticaretin ilgilileri ve taşıyıcıları tarafından uluslararası geçerliliği olan standart bir formatta, tek bir başvuru noktasına sunulabilmesi olarak tanımlamıştır.

Ülkemizde ithalat ve ihracat işlemlerini gerçekleştirebilmek için gümrük beyannamesine eklenmesi zorunlu yaklaşık 330 farklı belge türü bulunmakta. Bunların arasında yalnızca 21 belge gümrük idaresinden, geri kalan 309 belge ise farklı kurumlardan temin edilmekte. Bu kadar fazla belgeyi temin edebilmek için yükümlüler çok sayıda kuruma başvurarak hem zaman kaybı yaşayacak hem de masraflı olacak. (<http://www.lojistikhatti.com/haber/2016/01/tek-pencere-sistemi> Erişim Tarihi 10.05.2018) Bu kadar karmaşa ve maddi külfetin oluşmasını en aza indirecek Tek Pencere Sistemi hem ticaret erbabına, hem gümrük idarelerine hem de diğer kamu kurum ve kuruluşlarına bir çok fayda sağlayacaktır.

#### 3.2.1. Tek Pencere Sisteminin Sağladığı Faydalar

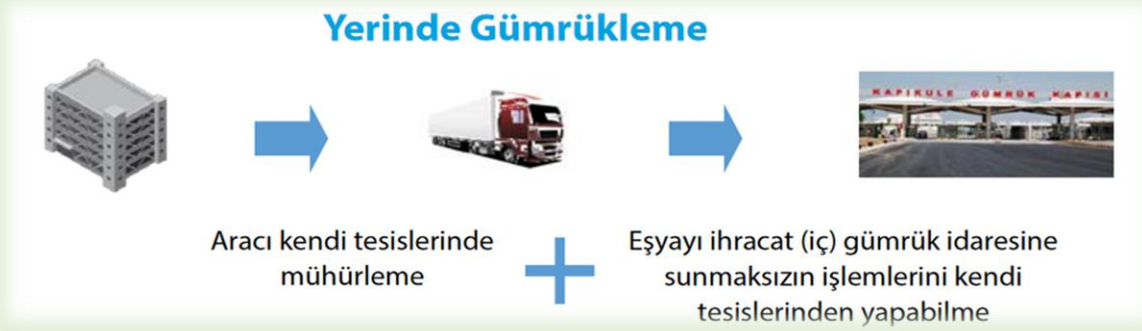
Tek Pencere Sisteminin kurulması ile başta ticaret erbabı, gümrük idareleri, ithalat ihracat izni veren kurumlar olmak üzere etkileşimde olan bütün yapılara birçok faydası olmuştur. Sağlanan bu faydaları da sıralayacak olursak (Kutlu, 2018)

- Dış ticaretle alakalı kurumlar tarafından daha önce eşyalar için düzenlenen belgeler gümrük muayene memurları tarafından kağıt ortamında kontrol edilmekteyken Tek Pencere Sistemi ile birlikte BİLGE Sisteminin (Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri Sistemi) entegrasyonunun sağlanması sonucu bu belgeler elektronik ortamda kontrol edilmeye başlanmış ve kaynakların daha etkin kullanımı sağlanmıştır.

- Elektronik ortamda düzenlenen belgelerle birlikte belgede sahteciliğin önüne geçilmiştir.
- Belgelerin elektronik ortama taşınması ile birlikte takip edilebilirlik artmıştır.
- Kağıt ortamında belge oluşturma ve bunları tedarik etme süresi azaldığından ticaret erbabı zaman ve maliyet olarak avantaj kazanmış ve bu da uluslar arası ticarete rekabet gücünü artırmıştır.

### 3.3. İhracatta Yerinde Gümrükleme

İhracatta yerinde gümrükleme; eşyanın ihracatla ilgili gümrük işlemlerinin, firmanın kendi tesislerinden yapılarak, yüklemesi yapılan eşyanın ihracat gümrük müdürlüğüne getirilmesine gerek kalmaksızın, aracın firmanın kendi tesisinde mühürlenmesini takiben doğrudan çıkış gümrük idaresine sevk işlemlerinin yapılması ile neticelenen süreçtir.



**Şekil 2:** İhracatta Yerinde Gümrükleme Süreci

İhracatta yerinde gümrükleme izni sahibi, kesin ihracatı yapılacak olan eşyasını tercihine bağlı olarak iznili gönderici yetkisine sahip olan veya olmayan bir taşımacı ile taşıtabilir. Bu durumlarda eşyanın kimin gözetiminde ve hangi tesislerde araca yükleneceği ile aracın kim tarafından mühürleneceği aşağıdaki tabloda verilmiştir: (GTB, 2015:22)

|                                  |                         |  |
|----------------------------------|-------------------------|--|
| İznili olmayan gönderici taşırsa | Hangi tesiste yüklenir? | İhracat yerinde gümrükleme izni sahibinin tesisi.                            |
|                                  | Kim mühürler?           | İhracatta yerinde gümrükleme izni sahibi mühürler.                           |
| İznili gönderici taşırsa         | Hangi tesiste yüklenir? | İhracatta yerinde gümrükleme izin sahibinin veya iznili göndericinin tesisi. |
|                                  | Kim mühürler?           | İznili gönderici mühürler.   |

### 3.4. İznili Gönderici

İznili gönderici, eşyanın transitine yönelik gümrük işlemlerini kendi tesislerinde yapan, transit eşyasını hareket gümrük idaresine sunmaksızın, aracı kendi tesislerinde mühürleyerek doğrudan çıkış gümrük idaresine sevk eden taşıyıcıdır (GTB, 2015:28).

Kimlerin iznili gönderici olacağı da Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinin 76. Maddesinde belirtilmiştir Bunlar:(GTB, 2015: 29).

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınmış uluslar arası taşımacı yetki belgesi sahibi olmak
- Kapsamlı teminat veya teminatta vazgeçme sertifikası sahibi olmak,
- Başvuru yılından bir önceki takvim yılı içerisinde en az beş yüz transit beyannamesi (Tır Karnesi Dahil) kapsamında eşya transit etmiş olmak,
- En az beş yüz özet beyan kapsamında işlem yapmış olmak,



- Yetki kapsamı eşyanın depolanması, boşaltılması, muayenesi ve yetki kapsamı eşyadan numune alınabilmesi için gerekli teçhizat ve donanımına sahip olmak,
- Yetki kapsamında işlem yapılacak tesislerde, gerektiğinde eşya ve taşıma aracının tartımı için gerekli düzeneğe sahip olmak.



Şekil 3: İzinli Gönderici İş Akışı

### 3.5. Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS)

Uluslararası ticaretin bir zorunluluğu olarak eşya bir ülkeden başka bir ülkeye taşınırken birçok ülkenin sınırından geçmek mecburiyetindedir. Eşyanın taşınması sürecinde geçiş yapılan her bir ülke kendi mevzuatını uygulamaktadır. Geçiş güzergahında farklı ülkelerin mevzuatlarına tabi olmakla birlikte her bir gümrük idaresince eşyaya ilişkin gümrük vergileri talep edilmekte ve ayrıca ticaret politikası önlemleri uygulanmaktadır. Gümrük idareleri her bir taşıt için gereksiz prosedürlerle uğraşmak zorunda kalmakta ve zaman kaybı yaşamakta ayrıca ithalat-ihracat firmaları için ise bu durum ekstra maliyet olarak karşılırlarına çıkmaktadır. Yaşanan bu olumsuzluklar neticesinde, uluslar arası ticarete kolaylık sağlamak amacı ile ortak transit sistemi geliştirilmiştir (Bostancı, 2013:3)

Gümrük idarelerinin mahiyetinin yasal olmayan ve insana, doğaya zararlı olacak ticarete engel olmakla birlikte ülke menfaatini koruyacak ticari önlemleri uygulamaktır. Bu önlemlerin sağlanmasına ilave olarak uluslararası ticarete yaşanan rekabeti de gereksiz prosedürleri ortadan kaldıracak uygulamalar geliştirmektedir.

Uluslar arası ticaretin daha kolay ve hızlı bir şekilde gerçekleşebilmesi için geliştirilen uygulamalardan biri de NCTS'dir. NCTS, ortak transit işlemleri ile ulusal transit işlemlerinin kağıt beyannamelerin ortadan kaldırılarak elektronik ortamda gerçekleştirildiği, bu işlemlerin sırasında elektronik mesajlaşma ile veri alışverişinin sağlandığı ve transit işlemlerinin tüm sürecinin bu ortamda takip etme olanağının olduğu sistemdir (Uylukcu ve Şede, 2013: 2)

NCTS ile transit işlemlerinin elektronik ortama taşınması sayesinde, taşımacılarımıza hem taşıma maliyetinde indirim hem de araç giriş-çıkış veya gümrükte bekleme sürelerinin azalması nedeniyle zaman tasarrufu sağlanmaktadır. Bunların dışında transit işlemlerinin her safhası hem gümrük idaresi hem asıl sorumlu tarafından sistem üzerinden takip edilebildiği için güvenli bir sistemdir.

NCTS'in sağladığı faydalar: (Nergiz, Kaçmaz, 2016: 17)

- Bilgisayarlı ortama alınan transit işlemler sayesinde kağıt beyannamelerin ortadan kalkması ile birlikte maliyetlerde de azalma meydana gelmiştir.
- Bilgisayarlı ortam sayesinde daha fazla şeffaflık sağlanacaktır.

- Uluslar arası ticaret sürecinde gümrükte beklenen süresin azalması ile birlikte firmaların rekabet gücü de artmış olacak.
- NCTS'in uygulanmasıyla birlikte tüm işlemlerin bilgisayarlı ortamda izlenebilirliği sağlanacak.
- Gümrük idarelerinin kağıt beyannamelerin kontrolünden sağlanan tasarruf ile risk analizine daha fazla yoğunlaşma sağlanacaktır.

### 3.6. Varış Öncesi Bildirim (Özet Beyan)

Özet beyan, gümrük idarelerinin risk planlamasını daha kolay yapabilmesi adına, ithalata konu olan mal hakkında bazı temel bilgileri, mal gümrük sahasına varmadan önce, elde ettikleri sistemin adıdır (<https://www.disticaret.biz.tr/2015/07/ozet-beyan-nedir-kimler-terafindan-verilir.html>, Erişim Tarihi: 07.05.2018).

Özet beyan, ön bildirilme nedeniyle gümrük denetimlerinin hem daha etkin ve sağlıklı yürütülebilmesi, hem de yasal ticaretin daha kolay hale getirilmesi için eşya gümrüğe gelmeden önce eşya hakkında bazı bilgilere sahip olunarak eşyanın risk değerlendirmesinin yapılabilmesi için uygulamaya konmuştur.

Eşya ve taşıta ilişkin bilgilerin eşya gümrüğe gelmeden elektronik ortamda iletilmesini de içeren “varış öncesi bildirim” uygulaması, kağıt ortamındaki uygulamaya göre daha az maliyetli ve daha hızlı bir süreç sağlamaktadır. Bu uygulamanın sağladığı kolaylıklarla birlikte gümrük birimlerinin riskli eşyaları daha iyi kontrol edebilmesi sağlanacaktır (<http://www.kargohaber.com/tusiad-turkiyede-lojistik-sektorunu-degerlendirdi-649h.htm>, Erişim Tarihi: 07.05.2018)

### 4. Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi

Ticareti kolaylaştırma kavramı ile alakalı olarak ülkemizde ilgili kurumlarca gerekli adımlar atılmakta ve iyileştirmeler yapılmaktadır. Türkiye’de atılan bu adımların ve iyileştirmelerin ötesinde, bu alanlarda elde edilebilecek veya elde edilmiş kazançların doğru bir şekilde saptanabilmesi için diğer ülkelerle de karşılaştırma yapma gereksinimi vardır. Diğer ülkelerle yapılan bu karşılaştırmaların dışında, ülkemiz için ticareti kolaylaştırma anlaşmasının veya bu anlaşma doğrultusunda atılan adımların kazançlarını hesaplayan ve analiz eden özel bir çalışma bulunmamaktadır (Çakmak, 2016: 7)

Diğer ülkelerle sağlıklı mukayese yapma olanağı veren çalışmalardan biri de Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksidir. Ticaretin kolaylaştırılması endeksi; ülkelerin sınırlardan varış noktasına kadar, ticaretin konusunu oluşturan eşyanın serbest dolaşımını kolaylaştırma amacı ile geliştirilen politikaların ve hizmetlerin derecesini ölçmektedir (Adana Ticaret Odası, 2018).

Endeks, ticaretin temel kolaylaştırıcı unsurları olan 4 temel alandan oluşmaktadır. Bu dört temel alan; (GTB, 2017: 40)

- Pazara Erişim Alt Endeksi: hem ülkeye giren (ithal edilen) eşya için uygulanan ülkenin benimsemiş olduğu politikaları, hem de ihracat yapacakların dış piyasaya girerken karşı karşıya kaldıkları engelleri ve kolaylıkları değerlendirmektedir.
- Sınır Yönetimi Alt Endeksi: sınır yönetimlerinin, eşyanın giriş çıkış aşamasında sağladığı kolaylıkların değerlendirildiği endekstir. Endeksin tek bileşeni olan “Gümrük İdaresinin Verimliliği ve Şeffaflığı” bileşeni eşyanın ihracı ve ithali sürecindeki şeffaflık, etkinlik ve maliyetleri ölçer.
- Altyapı Endeksi: ülke içinde ve ülke dışında eşyanın hareketinin etkin bir şekilde yapılabilmesi için gereken ulaşım ve altyapı koşullarının yerine getirilip getirilmediğini ve sunulan bu hizmetin kalitesini ölçer.
- İş Ortamı Alt Endeksi: ülkede faaliyet içerisinde olan ihracatçı ve ithalatçı ve taşımacıların faaliyetlerini etkileyen düzenleyici ve güvenlik çevresi kadar yönetişimin niteliğini dikkate alan bir endekstir

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın ticareti kolaylaştırma amacı doğrultusunda atmış olduğu adımların diğer ülkelerle karşılaştırmasını bize en iyi verecek bileşen sınır yönetimi alt endeksinde görülebilir. Elde edilen sonuçlar Tablo 1'de gösterilmiştir.

**Tablo 1: Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi: Sınır Yönetiminin Etkinliği ve Şeffaflığı**

| GÖSTERGELER  | Puan       | 2014 Sıralaması | 2016 Sıralaması |
|--|------------|-----------------|-----------------|
| <b>Sınır İdaresinin Etkinliği ve Şeffaflığı</b>                | <b>5,1</b> | <b>47</b>       | <b>45</b>       |
| <b>Gümrük Hizmetleri Endeksi</b>                               | 0,6        | 59              | 59              |
| <b>İthalatta Geçen Süre: Belgelerin Kontrolü (Saat)</b>        | 11,1       | 56              | 57              |
| <b>İthalatta Geçen Süre: Sınır İşlemleri (Saat)</b>            | 41,1       | 63              | 63              |
| <b>İthalatın Maliyeti: Belgelerin Kontrolü (\$)</b>            | 141,6      | 85              | 86              |
| <b>İthalatın Maliyeti: Sınır İşlemleri (\$)</b>                | 655,3      | 111             | 110             |
| <b>İhracatta Geçen Süre: Belgelerin Kontrolü (Saat)</b>        | 5,0        | 46              | 47              |
| <b>İhracatta Geçen Süre: Sınır İşlemleri (Saat)</b>            | 15,8       | 39              | 38              |
| <b>İhracatın Maliyeti: Belgelerin Kontrolü (\$)</b>            | 87,0       | 67              | 67              |
| <b>İhracatın Maliyeti: Sınır İşlemleri (\$)</b>                | 376,4      | 87              | 88              |
| <b>İthalat ve İhracatta Usulsüz Ödemeler</b>                   | 3,9        | 59              | 66              |
| <b>İthalat Prosedürlerinde Zamanın Öngörülebilirliği (1-7)</b> | 4,2        | 48              | 55              |
| <b>Gümrük Hizmetleri Şeffaflık Endeksi</b>                     | 1,0        | 1               | 1               |

Kaynak: The Global Enabling Trade Report 2016

Sınır Yönetimi Alt Endeksi altında bulunan tek bileşen olan “Sınır İdaresinin Etkinliği ve Şeffaflığı” başlığı 2014 yılında oluşturulmuştur. Bu bileşende Türkiye 2014 yılında 47. Sıradan 2016 yılında 49. Sıraya yükselerek 2 sıra bir gelişim göstermiştir. İlgili endekste yer alan ülkeler sırası ile; Singapur, Hollanda ve İsveç olmuştur.

Gümrük Hizmetleri endeksinde Türkiye 2014'teki yerini 2016'da da korumuştur. Bu endekste Türkiye 0,63 puan ile dezavantajlı durumda bulunmaktadır.

Diğer göstergeleri incelediğimiz zaman, ithalatta belge işlemlerinde geçen sürenin 11,1 saat sınır işlemleri için ise 41,1 saat olarak ölçüldüğü görülmektedir. Almanya, Fransa, Avusturya dahil 23 ülkenin ilk sırada yer aldığı ithalatta belge işlemlerinde geçen süre 0,5 olarak ölçülmüştür. İthalatta sınır işlemleri için geçen süre 41,1 olarak ölçülmüştür. Bu göstergede de ilk sırada yer alan 19 ülkenin içinde yine Almanya, Fransa ve Polonya'da yer almakta ve sınır işlemleri için geçen süre 0 saat olarak ölçülmüştür.

İhracat için de aynı göstergeleri incelediğimiz zaman ihracatta belgelerin kontrolü için geçen süre 5 saat, sınır işlemleri geçen süre ise 15,8 olarak ölçülmüştür. Avusturya, Hollanda, Polonya'nın da yer aldığı ilk 15 ülke için ihracatta belge kontrolü süresi 0,5 saat olmuştur. İhracatta sınır işlemleri için geçen sürede de ilk sırada 14 ülke yer almaktadır. Hollanda ve Lüksemburg'un da yer aldığı bu ülkelerin ihracatta sınır işlemleri için geçen süre 0 saat olarak ölçülmüştür.

Türkiye'nin İthalatta belgelerin maliyeti ve ithalatta sınır işlemlerinin maliyeti göstergeleri sırasıyla 141,6 ve 655,3 dolar olarak gerçekleşmiştir. Almanya, Avusturya ve Hollanda'nın da aralarında bulunduğu 29 ülkenin ithalat belge işlem maliyetleri bulunmamaktadır. Aynı şekilde 26 ülkenin de ithalatta sınır işlem maliyeti yoktur.

Türkiye'nin ihracatta belgelerin maliyeti ve ihracatta sınır işlemlerinin maliyet göstergeleri sırasıyla 87 dolar ve 376,4 dolar olarak gerçekleşmiştir. Toplam 16 ülkenin ihracat işlemlerinde belge maliyeti bulunmamaktadır. Aynı şekilde 17 ülkenin de ihracatta sınır işlemlerinin maliyeti bulunmamaktadır.



## 5. Lojistik Performans Endeksi

Dünya Bankası tarafından 2007 yılından itibaren yayımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkeler arasında rekabet ortamı oluşturmayı amaçlamakta ve ülkelerin lojistik performanslarını geliştirmeleri için durum tespiti yapmayı hedeflemektedir. LPI, ülkelerin lojistik çevreleri, temel lojistik süreçleri ve kuruluşları ile zaman ve maliyet performansları hakkında geniş kapsamlı bilgiler vermektedir (Erkan, 2016:56).

Lojistik performans endeksi, uluslar arası lojistik sektöründe çalışan yaklaşık 1000 profesyonel yöneticiye uygulanan anketler neticesinde elde edilen verilerle belirlenir. Uygulanan bu anket ulusal ve uluslar arası olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Uluslar arası ankette katılımcılar, deniz aşırı ortaklarının sekizinde lojistik performansın altı temel bileşeni puanlamaktadır. Ulusal ankette ise katılımcılardan, çalıştıkları ülkenin lojistik çevresi hakkında niteliksel ve niceliksel veri sağlaması beklenmektedir. Lojistik Performans Endeksi ülkeleri altı bileşen altında incelemektedir. Bunlar; (Burmaoğlu, 2012: 198)

- Gümrükleme sürecinin etkinliği
- Ticaret ve taşımacılıkla ilgili altyapının kalitesi
- Sevkiyat fiyatlarının ücretlendirilebilme kolaylığı
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği
- Gönderilerin takip edilme ve izlenebilme yeteneği
- Gönderilerin alıcıya planlanan sürede ulaşma sıklığı

Bileşenler, teorik ve ampirik araştırmalara ve uluslararası nakliyecilikle uğraşan lojistik profesyonellerinin pratik deneyimine dayanılarak seçilmiştir.

Türkiye'nin bu altı bileşene göre LPI değerlerinin yıllara göre aldığı puanlar ve sıralaması Tablo 2'de gösterilmiştir.

**Tablo 2: Lojistik Performans Endeksi**

|                               |           | 2016 | 2014 | 2012 | 2010 | 2007 |
|-------------------------------|-----------|------|------|------|------|------|
| <b>LPI Sıralaması</b>         |           | 34   | 30   | 27   | 39   | 34   |
| <b>LPI Puanı</b>              |           | 3,42 | 3,5  | 3,51 | 3,22 | 3,15 |
| <b>Gümrükler</b>              | Sıralama  | 36   | 34   | 32   | 46   | 33   |
|                               | LPI Puanı | 3,18 | 3,23 | 3,16 | 2,82 | 3    |
| <b>Altyapı</b>                | Sıralama  | 31   | 27   | 25   | 39   | 39   |
|                               | LPI Puanı | 3,49 | 3,53 | 3,62 | 3,08 | 2,94 |
| <b>Uluslar arası Sevkiyat</b> | Sıralama  | 35   | 48   | 30   | 44   | 41   |
|                               | LPI Puanı | 3,41 | 3,18 | 3,38 | 3,15 | 3,07 |
| <b>Lojistik Yeterlilik</b>    | Sıralama  | 36   | 22   | 26   | 37   | 30   |
|                               | LPI Puanı | 3,31 | 3,64 | 3,52 | 3,23 | 3,29 |
| <b>Takip ve İzleme</b>        | Sıralama  | 43   | 19   | 29   | 56   | 34   |
|                               | LPI Puanı | 3,39 | 3,77 | 3,54 | 3,09 | 3,27 |
| <b>Zamanlama</b>              | Sıralama  | 40   | 41   | 27   | 31   | 52   |
|                               | LPI Puanı | 3,75 | 3,68 | 3,87 | 3,94 | 3,38 |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

### 5.1. Kriterler İtibariyle Yurtiçi Lojistik Performans Endeksinde Türkiye'nin Durumu

Lojistik Performans Endeksi anketine katılan katılımcılardan çalıştıkları ülkedeki lojistik ile bağlantılı ortam, temel süreçler, kurumlar ve zaman ile maliyete dayalı performanslar hakkında da nicel ve nitel bilgileri de cevaplandırmaları ve değerlendirmeleri istenmektedir. Uluslar arası alanda hesaplanan LPI ile birlikte ulusal alanda da LPI hesaplanmak suretiyle lojistik performans analizinin daha kapsamlı bir incelemesi gerçekleştirilmektedir. Ulusal alanda hesaplanan LPI analizinde, altyapı, hizmetler, sınır işlemleri ve süresi ile tedarik zinciri güvenilirliği olmak üzere dört alanda performans

analizi yapılmaktadır (Bayraktutan, Özbilgin 2015: 102). Bu başlık altında tüm kriterlerin ele almak yerine yalnızca Gümrük ile ilişkili olan kriterlerin değerlendirilmesi ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu Avrupa-Orta Asya grubu ile Üst-Orta gelir grubu ortalamaları ile karşılaştırmalar yapılmıştır.

### 5.1.1. İşlemlerin Verimliliği

Bu alanda ankete katılan katılımcılara aşağıdaki tabloda verilen işlemlerin verimliliğinin değerlendirilmesi istenmiştir. Türkiye'nin ülke grupları ile karşılaştırmaları aşağıda görülmektedir.

**Tablo 3: İşlemlerin Verimliliği**

|                                     | İthalatın<br>Teslimi<br>ve<br>Kontrolü | İhracatın<br>Teslimi<br>ve<br>Kontrolü | Gümrük<br>Kontrolleri<br>nin<br>Şeffaflığı | Diğer Sınır<br>Kurumların<br>ın Şeffaflığı | Düzenleyici İşlem<br>Değişikliklerinde<br>Zamanında<br>Yeterli<br>Verilmesi | Yüksek<br>Düzei Olan ticaret<br>Erbabı<br>Hızlandırılmış<br>Gümrükleme | Uyum<br>İçin |
|-------------------------------------|--|--|--|--|---|--|--------------|
| <b>Türkiye<br/>2014</b>             | %74,19                                 | %90,00                                 | %53,33                                     | %51,61                                     | %70,97  | %70,00   |              |
| <b>Türkiye<br/>2016</b>             | %65,38                                 | %88,89                                 | %57,69                                     | %51,85                                     | %59,26  | %48,15   |              |
| <b>Avrupa<br/>ve Orta<br/>Asya</b>  | %71,38                                 | %85,68                                 | %47,90                                     | %48,54                                     | %41,42  | %40,76   |              |
| <b>ÜstOrt<br/>a Gelir<br/>Grubu</b> | %70,83                                 | %78,02                                 | %59,69                                     | %49,43                                     | %40,48  | %50,23   |              |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Tabloya baktığımız zaman 2016 yılına ait İşlemlerin Verimliliği ortalamalarının 2014 yılına göre düşmüş olduğu görülse de ortalamalar genel olarak Türkiye'nin de içinde bulunduğu grupların ortalamalarına yakın olarak çıktığı görülmektedir.

### 5.1.2. Gümrükte Geçen Süre

Bu alanda ankete katılan katılımcılara ülkelerinde ithalat işlemleri sürecinde beyannamenin onay tarihinden gümrük işlemlerinin bitimine kadar geçen sürenin tahmin edilmesi istenmiştir. Türkiye'nin içinde bulunduğu ülke –bölge grupları ile karşılaştırmaları da tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 4: Gümrükte Geçen Süre**

| Ülke/Ülke Grubu             | Fiziki Kontrol (Gün) | Fiziki Kontrol Dışı (Gün) |
|-----------------------------|----------------------|---------------------------|
| <b>Türkiye 2014</b>         | 2                    | 1                         |
| <b>Türkiye 2016</b>         | 2                    | 1                         |
| <b>Avrupa-Orta Asya</b>     | 2                    | 1                         |
| <b>Üst-Orta Gelir Grubu</b> | 3                    | 2                         |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Yukarıdaki tablo incelendiğinde Türkiye'de gümrükte geçen sürenin 2014 yılı ile karşılaştırıldığında aynı kaldığı görülmektedir. Türkiye'nin gümrükte geçen süresinin Avrupa-Orta Asya ortalaması ile aynı olduğu Üst-Orta gelir grubu ortalamasından ise daha düşük olduğu görülmektedir.

### 5.1.3. İthalatta Fiziki Kontrol Oranı

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde ithalatta fiziki kontrol oranının ne olduğu ile ilgili soru yöneltilmiştir. Türkiye'nin içinde bulunduğu ülke-bölge grupları ile karşılaştırmaları Tablo 5'de gösterilmiştir.

**Tablo 5: İthalatta Fiziki Kontrol Oranı**

| Ülke/Ülke Grubu      | İthalatta Fiziki Kontrol (%) |
|----------------------|------------------------------|
| Türkiye 2014         | %10,24                       |
| Türkiye 2016         | %7,09                        |
| Avrupa-Orta Asya     | %7,93                        |
| Üst-Orta Gelir Grubu | %71,42                       |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Türkiye'nin 2014 ve 2016 yılları karşılaştırıldığında ithalatta fiziki kontrol oranının 2016 yılında düştüğü görülmektedir. Bu oranın Avrupa-Orta Asya grubu ülkelere yakın olduğu üst-orta gelir grubundan ise düşük olduğu görülmektedir.

### 5.1.4. Çoklu Kontrol Oranı

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde fiziki kontrole tabi tutulan ithal eşyalarının yüzde kaçının bir daha kontrole tabi tutulduğu sorusu yöneltilmiştir. Sonradan kontrol olarak da isimlendireceğimiz bu kontrol sonucu ile ilgili elde edilen sonuçlar Tablo 6'da gösterilmiştir.

**Tablo 6: İthalatta Çoklu Kontrol Oranı**

| Ülke/Ülke Grubu      | İthalatta Çoklu Kontrol (%) |
|----------------------|-----------------------------|
| Türkiye 2014         | %4,71                       |
| Türkiye 2016         | %2,83                       |
| Avrupa-Orta Asya     | %2,84                       |
| Üst-Orta Gelir Grubu | %81,73                      |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Türkiye'nin 2014 ve 2016 yıllarına ait daha önceden kontrolü yapılan ithalat eşyasının daha sonra tekrar kontrole tabi tutulma oranının 2016 yılında 2014 yılına göre düşmüş olduğu görülmektedir. Bu oranın hem Avrupa-Orta Asya grubu ülkelerinin hem de Üst-orta gelir grubu ülkelerinin ortalamasından daha düşük olduğu görülmektedir.

### 5.1.5. İhracat ve İthalatta Teslim Süreleri

Bu anket sorusunda katılımcılara, ülkelerinde ihracatta göndericiden yükleme limanına, ithalatta boşaltma limanından alıcıya kadar geçen teslim süresinin gün olarak ne olduğu ve ne kadar mesafenin katedildiği sorulmuştur. Türkiye'nin ülke grupları ile karşılaştırmaları Tablo 7'de gösterilmiştir.

**Tablo 7: İhracat/İthalatta Teslim Süreleri**

| Ülke/Ülke Grubu      | Mesafe (km) | İhracat | Mesafe (km) | İthalat |
|----------------------|-------------|---------|-------------|---------|
| Türkiye 2014         | 142         | 2       | 175         | 2       |
| Türkiye 2016         | 121         | 2       | 119         | 2       |
| Avrupa-Orta Asya     | 492         | 3       | 591         | 4       |
| Üst-Orta Gelir Grubu | 149         | 3       | 175         | 3       |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Tablo 7'ye göre, ihracatta göndericiden yükleme limanına kadar geçen süre Türkiye için 142 km.de 2 gün iken bu süre 2016 yılında 121 km.de yine 2 gün olarak aynı kalmıştır. Ortalama olarak ele aldığımız zaman Üst-Orta gelir grubu ülkelerinden daha iyi bir konumda olduğumuz gözlenmektedir. Aynı şekilde ithalatta da boşaltma limanından alıcıya kadar geçen teslim süresi 2014 yılında olduğu gibi 2016 yılında da mesafe kısalmış olsa dahi 2 gün olarak aynı kalmıştır.

#### 5.1.6. İhracat ve İthalatta Karşılaşılan Devlet Dairesi Sayısı

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde ithalat ve ihracatta süreç içerisinde gümrük idaresi de dahil olmak üzere kaç devlet kurumu ile işlerinin olduğu sorulmuştur. Türkiye'nin içinde bulunduğu ülke grupları ile karşılaştırılması da Tablo 8'de gösterilmiştir.

**Tablo 8: İhracat/İthalatta Karşılaşılan Devlet Dairesi Sayısı**

|                             | İhracat | İthalat |
|-----------------------------|---------|---------|
| <b>Türkiye 2014</b>         | 4       | 3       |
| <b>Türkiye 2016</b>         | 3       | 2       |
| <b>Avrupa-Orta Asya</b>     | 2       | 2       |
| <b>Üst-Orta Gelir Grubu</b> | 3       | 3       |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Tabloya baktığımız zaman ithalat ve ihracat işlemleri ile ilgili Türkiye'nin 2016 yılında karşılaşılan devlet kurumu sayısının 2014 yılına göre her iki durumda da azaldığı gözlenmektedir. İhracat işlemleri için karşılaşılan devlet kurumu sayısı Avrupa-Orta Asya ülke grubu ülkelere göre daha yüksek üst-orta gelir grubu ülkeleri ile aynı olduğu görülmektedir.

#### 5.1.7. İhracat ve İthalatta Karşılaşılan Evrak Sayısı

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde bir ithalat veya ihracat işlemi süresince genellikle kaç adet evrak hazırlamak zorunda kaldıkları ile ilgili soru yöneltilmiştir. Türkiye'nin içinde bulunduğu ülke grupları ile karşılaştırılması Tablo 9'da gösterilmiştir.

**Tablo 9: İhracat/İthalatta Karşılaşılan Evrak Sayısı**

|                             | İhracat | İthalat |
|-----------------------------|---------|---------|
| <b>Türkiye 2014</b>         | 3       | 4       |
| <b>Türkiye 2016</b>         | 3       | 3       |
| <b>Avrupa-Orta Asya</b>     | 4       | 4       |
| <b>Üst-Orta Gelir Grubu</b> | 3       | 3       |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Tabloyu incelediğimizde 2016 yılında ihracat işlemlerinde karşılaşılan evrak sayısı ile 2014 yılında karşılaşılan evrak sayısının aynı olduğu sonucuna varılmıştır. İthalat sürecinde karşılaşılan evrak sayısının ise 2016 yılında 2014 yılına göre bir adet düştüğü görülmektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Avrupa-Orta Asya ülke grubunda hem ihracatta hem de ithalatta karşılaşılan evrak sayısı Türkiye'ye göre daha fazladır. Üst-Orta gelir grubu ülkelerde ise dış ticaret işlemlerinde Türkiye ile aynı sayıda evrakla karşılaşıldığı görülmektedir.

#### 5.1.8. Elektronik Olarak ve Çevrimiçi Sunulan ve İşlem Gören Beyannameler

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde gümrük beyannamelerinin elektronik ve çevrimiçi olarak sunulup işlem görümlükleri sorulmuştur. Elde edilen sonuçlar ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu ülke grupları ile karşılaştırılması Tablo 10'da gösterilmiştir.

**Tablo 10: Elektronik Olarak ve Çevrimiçi Sunulan ve İşlem Gören Beyannameler**

| Ülke/Ülke Grubu             | Beyanname (%) |
|-----------------------------|---------------|
| <b>Türkiye 2014</b>         |               |
| <b>Türkiye 2016</b>         | %76           |
| <b>Avrupa-Orta Asya</b>     | %84,82        |
| <b>Üst-Orta Gelir Grubu</b> | %72,9         |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Yukarıdaki tabloyu incelediğimiz zaman Türkiye'nin elektronik olarak ve çevrimiçi sunulan ve işlem gören beyannameler oranı yüzde 76 olarak gerçekleşmiş ve bu oranla içinde de bulunduğu üst-orta gelir grubundan daha iyi bir sonuç olarak karşımıza çıkmıştır.

#### 5.1.9. Teslimin Yapılacağı Yeri Satıcı veya Alıcının Belirleyebilmesi

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde ithalatta kendileri ya da müşterilerinin eşya tesliminin yapılacağı yeri belirleyebilip belirleyemedikleri sorulmuştur. Türkiye'nin durumu ile içinde bulunduğu ülke gruplarının karşılaştırılması Tablo 11'de gösterilmiştir.

**Tablo 11: Teslimin Yapılacağı Yeri Satıcı veya Alıcının Belirleyebilmesi**

| Ülke/Ülke Grubu             | Teslimin Yapılacağı Yeri Satıcı veya Alıcının Belirleyebilmesi |
|-----------------------------|--|
| <b>Türkiye 2014</b>         | -  |
| <b>Türkiye 2016</b>         | %78,26   |
| <b>Avrupa-Orta Asya</b>     | %77,81   |
| <b>Üst-Orta Gelir Grubu</b> | %74,37   |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Yukarıdaki tabloda Türkiye'de teslimin yapılacağı yeri satıcı ve alıcının belirleyebilmesi oranı %78,26 olarak görülmektedir. Bu oran Türkiye'nin de içinde bulunduğu hem Üst-Orta gelir grubu ülkelerinin ortalaması olan %74,37'den hem de Avrupa-Orta Asya ülke grubunun ülke ortalaması olan %77,81'den büyüktür.

#### 5.1.10. Gümrük Formaliteleri Tamamlanmadan Teminat Karşılığında Eşyanın Çekilebilmesi

Bu anket sorusunda katılımcılara ülkelerinde eşyanın belir bir teminat karşılığında diğer formalite işlemler bitmeden çekilip çekilemeyeceği sorulmuştur. Türkiye'nin durumu ile içinde bulunduğu ülke gruplarının karşılaştırılması Tablo 12'de gösterilmiştir.

**Tablo12:Gümrük Formaliteleri Tamamlanmadan Teminat Karşılığında Eşyanın Çekilebilmesi**

| Ülke/Ülke Grubu             | Gümrük Formaliteleri Tamamlanmadan Teminat Karşılığında Eşyanın Çekilebilmesi |
|-----------------------------|---|
| <b>Türkiye 2014</b>         | -   |
| <b>Türkiye 2016</b>         | %56,52  |
| <b>Avrupa-Orta Asya</b>     | %59,38  |
| <b>Üst-Orta Gelir Grubu</b> | %56,83  |

Kaynak: The Logistics Performance Index 2016

Tabloya baktığımız zaman Türkiye'de gümrük formaliteleri tamamlanmadan teminat karşılığında eşyanın çekilebilme oranı %56,52 olarak içinde bulunduğu ülke grupları olan hem Avrupa-Orta Asya hem de Üst-Orta Gelir Grubu ülkelerinden daha düşük orana sahip olmuştur.



## Sonuç

Büyüyelemek ve gelişebilmek için firmalar ve ülkeler küreselleşen dünyada rekabet edebilme olanaklarını artırmak ve bunu başarabildikten sonra ise korumayı amaçlamaktadırlar. Küresel düzeyde rekabet düzeyini belirleyen önemli unsurlardan biri de lojistik faaliyetler olmuştur. Lojistik faaliyetler sağladığı büyük katma değerler ile rekabet ortamında firmalara büyük katkı vermektedir. Lojistik faaliyetlerin daha etkin bir şekilde işleyebilmesini sağlamak için ülkelerin de bazı tedbirler alması gerekmektedir. Bu yüzden her ülke ticareti kolaylaştıracak adımlar atmakta ve bu adımlarla birlikte birçok alana yansımalarıyla birlikte lojistik faaliyetlerde de olumlu katkıları olmuştur.

Bu çalışmada ticareti kolaylaştırma kavramı çerçevesinde atılan adımların lojistik faaliyetlere yansımaları ele alınmıştır. Ülkelerin ticareti kolaylaştırmak için attığı adımların sonuçlarını ölçen istatistiki araştırmaları olduğu gibi küresel anlamda analiz edebilecek ve bu çalışmaların etkisinin saptanabildiği bazı endeksler geliştirilmiştir. Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi (ETI) ve Lojistik Performans Endeksi (LPI) analiz yapabilmek için geliştirilen iki önemli endekstir. Türkiye, ticareti kolaylaştırma kavramı açısından, gümrük idarelerinin etkinliği anlamında özellikle Gümrük Birliği sürecinde iyi bir uyum sağlamış olsa da, uluslararası endeksler açısından incelendiğinde daha net veriler ortaya konmaktadır.

Dünya Ekonomik Forumu'nun yayınladığı Ticareti Kolaylaştırma Endeksi'nde alt endekslerden biri olan sınır yönetimi endeksinde sınır idaresinin verimliliği ve şeffaflığı incelenmiştir. Türkiye bir önceki araştırma olan 2014 yılına göre 2016 yılında iki basamak ilerleyerek 47. sıradan 45. sıraya gelmiştir. Gümrük hizmetleri endeksinde ise 2016 yılında da aynı seviyede bulunmuş ve 59. sırada kalmıştır. Elde edilen bu sonuçlara göre Türkiye'nin ticaretin kolaylaştırılması için yapılan çalışmalarında az da olsa bir ilerleme kaydedildiği söylenebilir.

Bir başka çalışma olan Lojistik Performans Endeksinin altı bileşenine göre Türkiye'nin ölçümün yapıldığı 2007, 2010, 2012, 2014 ve 2016 yıllarına ait karşılaştırmalar yapılmıştır. Bu karşılaştırmalara göre Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksindeki sıralamasının, içinde bulunduğu üst-orta gelir grubuna göre iyi bir durumda olduğu görülmüştür. Ticaretin kolaylaştırılmasının gümrüklerdeki kolaylaştırmalarla paralel olduğu düşünüldüğünde gümrüklerin etkinliği bileşeni lojistik performansın üzerindeki etkisini daha iyi yansıtmaktadır. Bu bileşenden elde edilen sonuçlara göre Türkiye'nin araştırmanın yapıldığı 2007 yılından itibaren gümrüklerin etkinliği bileşeni de dahil olmak üzere altı bileşende olduğu gibi çok fazla gelişim gösteremediği görülmektedir. Bu sonuca göre Türkiye'nin ticaretin kolaylaştırılması alanında gerekli reformları tamamladığını söylemek mümkün değildir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı öncülüğünde ticaretin kolaylaştırılması için atılan adımlar her ne kadar istenen seviyede olmasa da iyileşmelerin de olduğu görülmektedir. Firmaların daha az sayıda devlet dairesi ile karşılaşmasını sağlayarak hem maliyet hem de süre kazanımı ile rekabet edebilme seviyesini artıran tek pencere sisteminin olumlu etkisi lojistik performans etkisinde de karşılığını bulmuştur. 2016 yılında ithalat ve ihracatta karşılaşılan devlet dairesi sayısı 2014 yılına göre gelişme göstermiş ve karşılaşılan devlet dairesi sayısı sırası ile 3 ve 2 olmuştur. Aynı şekilde ithalatta ve ihracatta karşılaşılan evrak sayısı da 2016 yılında ithalatta karşılaşılan evrak sayısı 3 olarak 2014 yılına göre iyileşme göstermiştir. Süre anlamında kazanım sağlanması lojistik sektörüne de olumlu yansımalar beklenmektedir. Bekleme aşamasında oluşan ardiye ücreti gibi maliyetleri azaltmış ve dış ticaret erbabına da kolaylıklar sağlamıştır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın yetkilendirilmiş yükümlü statüsü, izinli gönderici, ihracatta yerinde gümrükleme uygulamaları sayesinde de dış ticaret aşamalarında hızlı bir iş akışı sağlanmıştır. Lojistik Performans Endeksi'nin ithalatta fiziki kontrol oranı ve çoklu kontrol oranlarından elde edilen sonuçlara baktığımız zaman bu uygulamaların olumlu etkisinin yansımaları görülmektedir. İthalatta fiziki kontrol oranı 2014'de %10,14'ten 2016 yılında %7,09'a düşmüş benzer şekilde çoklu kontrol oranı da 2014'de %4,71'den 2016 yılında %2,83'e düşerek bahsi geçen uygulamalarının etkin bir şekilde yürütüldüğünün bir göstergesi olmuştur.

Sonuç olarak Türkiye başta Gümrük ve Ticaret Bakanlığı olmak üzere birçok kurum ve kuruluşu ile birlikte ticaretin kolaylaştırılması amacıyla adımlar atmakta ve düzenlemeler yapmaktadır. Yapılan

bu iyileştirmelerin uluslar arası endekslere bakıldığı zaman olumlu katkılarının olduğu görülmekte ancak yine uluslar arası rekabet edilebilirlik seviyesine tam anlamıyla ulaşmadığı anlaşılmaktadır. Bu amaçla atılan adımların daha işlevsel hale getirilmesi ve sorunların hızlı bir şekilde çözüme ulaştırılarak ticari faaliyette bulunan tüm paydaşların en üst seviyede faydalandırılması gerektiği düşünülmektedir.

### Kaynaklar

Adana Ticaret Odası, Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Raporu, <http://www.adaso.org.tr/WebDosyalar/The%20Global%20Enabling%20Trade%20Report.pdf> Erişim Tarihi: 14.05.2018)

Bayraktutan, Y. ve Özbilgin M. (2015), Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri, Maliye Araştırmaları Dergisi, Yıl:1 Cilt:1 Sayı:2.

Bostancı, D. S. (2016), NCTS Uygulamaları ve Risk Yönetimi Açısından Değerlendirilmesi, Uzmanlık Tezi

Burmaoğlu, S. (2012), Ulusal İnovasyon Göstergeleri ile Ulusal Lojistik Performansı Arasındaki İlişki: AB Ülkeleri Üzerine Bir Araştırma, EGE Akademik Barış, Cilt:12 Sayı:2, ss. 193-208

Çakmak Aynagöz, Ö. (2016), WTO-Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve Türkiye İçin Değerlendirmeler, AKÜ İİBF Dergisi, Cilt: XVIII Sayı: 1, Syf: 1-13

Erkan, B. (2016), Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü, ASSAM Uluslar arası Hakemli Dergi, (44-64)

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2015), 111 Soruda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı RYKGM – Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi (2017), 2016 Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Raporu, Yayın No: 997

KPMG, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü, <https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2018/02/yetkilendirilmis-yukumlu-statusu.pdf>, Erişim Tarihi: 07.05.2018

Kutlu, R, Tek Pencere Sisteminin Türkiye Uygulaması, <http://gtud.org/2017/03/24/tek-pencere-sisteminin-turkiye-uygulamasi-2/>, Erişim Tarihi: 09.05.2018

Nergiz, E. ve Kaçmaz, M. A. (2016), Avrupa Birliği’ne Üyelik Süreci Kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) Uygulamasının Transit Ticarete Etkileri: İpsala Sınır Kapısı Örneği, Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Sayı: 12

Shepherd, B. and Wilson, J. S. (2009), Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities, Journal of Asian Economics, Vol.20 Issue:4, 367-383.

Uykucu, M. ve Şedele, U. (2013), Ortak Transit ve NCTS Cep Kitabı Sık Karşılaşılan Sorunlar <https://www.disticaret.biz.tr/2015/07/ozet-beyan-nedir-kimler-tarafindan-verilir.html>, (Erişim Tarihi: 07.05.2018)

<http://www.kargohaber.com/tusiyad-turkiyede-lojistik-sektorunu-degerlendirdi-649h.htm>, Erişim Tarihi: 07.05.2018)

<http://www.lojistikhatti.com/haber/2016/01/tek-pencere-sistemi>, (Erişim Tarihi: 10.05.2018)