

T.C.
MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANS PROGRAMI

TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET SÜRECİNDE ROL ALAN
TARAFLARIN TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA
İLİŞKİN KARŞILIKLI BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR
ARAŞTIRMA

Berk NUHOĞLU

Danışman
Prof. Dr. Mine YILMAZER

MANİSA–2020

**Berk
NUHOĞLU**

**TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET SÜRECİNDE ROL ALAN TARAFLARIN
TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN KARŞILIKLI BEKLENTİLERİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

Uluslararası Ticaret ve Finans Anabilim Dalı Yakınçağ Programı Yüksek Lisans Tezi

2020

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Türkiye’nin Dış Ticaret Sürecinde Rol Alan Tarafların Ticaretin Kolaylaştırılmasına İlişkin Karşılıklı Beklentileri Üzerine Bir Araştırma” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

20/05/2020

Berk Nuhoglu

İmza

ÖZET

TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET SÜRECİNDE ROL ALAN TARAFLARIN TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN KARŞILIKLI BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Uluslararası ticaret, ülkelerin kalkınmasında önemli bir paya sahiptir. İkinci Dünya Savaşı’nın getirdiği dünya ticaretindeki daralmadan sonra ülkeler, uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırmak ve ticarete ayrımcılığı önlemek amacı ile 1947 yılında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması’nı (GATT) imzalamışlardır. 1948 ve 1993 yılları arasında faaliyet gösteren GATT 1994 yılında hukuki zemini güçlü ve yaptırım gücü bulunan Dünya Ticaret Örgütü’ne (DTÖ) dönüştürülmüştür. DTÖ kurulduğu günden bugüne ticaret engellerini kaldırmak ve ticareti hızlandırmak amacıyla önemli çalışmalar yapmaktadır. Bu kapsamda, 2013 yılında Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması (TFA) imzalanıp 2017 yılında yürürlüğe girmiştir.

Araştırmanın amacı, Türkiye’de dış ticaret sürecinde rol alan tarafların karşılıklı beklentilerini belirlemek, sürecin hızlandırılmasına ve kolaylaştırılmasına ilişkin görüşlerini, olası eksikleri ve çözüm önerilerini ortaya çıkarmaktır. Bu bağlamda, çalışmanın birinci bölümünde uluslararası ticaret politikaları ve ticareti kolaylaştırmayı amaçlayan kuruluşlar kısaca ele alınmıştır. Ayrıca, ticaret sürecindeki potansiyel ortaklar ve ticaret zinciri detaylı bir şekilde incelenmiştir. İkinci bölümde, TFA ve performans göstergeleri incelenmiş, TFA’nın uygulanması sürecinde referans niteliği taşıyan söz konusu göstergeler nezdinde Türkiye’nin durumu incelenmiştir. Ticaretin kolaylaştırılması ile elde edilebilecek olası kazançlar ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise, TFA performans göstergelerinde Türkiye’nin durumuna istinaden ticaret sürecinde rol alan tarafların görüşlerini ve sorunlarını belirlemek amacıyla görüşme soruları hazırlanmış ve ticaretin önemli aktörleri olan firmalar ve gümrük yetkilileri ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler Nitel Araştırma Yönteminin bir veri toplama tekniği olan Derinlemesine Görüşme ile yapılmıştır. Elde edilen veriler NVivo programı kullanılarak detaylı bir şekilde analiz edilmiştir. Analiz sonucunda, ticaret sürecindeki aktörlerin sorunları ve diğer

aktörlerden beklentileri belirlenmiş, sonuç bölümünde ise bu sorunların çözümü ve beklentilerin karşılanmasına yönelik öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Ticaretin Kolaylaştırılması, Ticaretin Kolaylaştırma Anlaşması, Dünya Ticaret Örgütü, İthalat-İhracat Yönetimi.



ABSTRACT

A RESEARCH ON MUTUAL EXPECTATIONS OF PARTIES ON INTERNATIONAL TRADE PROCESS OF TURKEY REGARDING TO TRADE FACILITATION

International trade has an important share in the economic growth and development of countries. After the depression in the world trade brought by World War II, countries signed the General Tariffs and Trade Agreement (GATT) in 1947 in order to remove barriers to international trade and prevent discrimination in trade. After operating between 1948 and 1993, GATT was transformed into the World Trade Organization (WTO), which has a strong legal ground and a sanction power in 1994. Since the day it was founded, WTO has been making important efforts to remove trade barriers and speed up trade. In this context, the Trade Facilitation Agreement (TFA) was signed in 2013 and entered into force in 2017.

The aim of the study is to determine the mutual expectations of the parties involved in the trade process in Turkey, reveal their views and possible solutions regarding simplification and facilitation of the international trade process and work to correct these possible deficiencies. In this context, in the first part of the study, international trade policies and organizations aiming to facilitate trade are briefly discussed. In addition potential partners in trade process and the trade chain are discussed in detail. In the second part, TFA and its performance are examined. Also, Turkey's status in performance indicators among other countries as well as the process of implementation of the TFA was examined and possible earnings that can be achieved by facilitating trade are discussed. In the third section, interview questions are prepared and conducted according to TFA performance of Turkey to determine the issues and views of the parties involved in Trade process, such as companies and customs authorities. The interviews were conducted through In-depth Interview, a data collection technique of Qualitative Research Method. The data obtained were analyzed in detail using the NVivo program. As a result of the analysis, the problems of the actors in the trade process and their expectations from other actors were determined, and in the conclusion part, suggestions were made to

solve these problems and to meet the expectations.

Keywords: Trade Facilitation, Trade Facilitation Agreement, World Trade Organization, Import-Export Management.



TEŞEKKÜR

Çalışmamın her aşamasında bana destek olan, bilgi ve deneyimleri ile yol gösteren danışman hocam Sayın Prof. Dr. Mine YILMAZER' e, bilgi ve tecrübesi ile lisansüstü öğrenim hayatımın tüm zorlu aşamalarında maddi manevi her yönden yardımcı olan, tecrübeleri ile beni aydınlatan ve desteğini hiç eksik etmeyen, kendisini tanımaktan büyük onur duyduğum sevgili hocam Sayın Prof. Dr. O. Murat KOÇTÜRK'e, öğrenim hayatım boyunca beni maddi ve manevi olarak destekleyen ve hep yanımda olan aileme yürekten teşekkür ederim.

Berk NUHOĞLU
Manisa,2020

BİRİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKALARI VE
TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

1.1. ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKALARI.....	3
1.1.1. Uluslararası Ticaretin Evrimi	3
1.1.2. Uluslararası Ticaret Politikaları	5
1.1.2.1 İthal İkameci Sanayileşme	5
1.1.2.2 İhracata Dayalı Sanayileşme	6
1.2. ULUSLARARASI TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ	7
1.2.1. Tedarik Zinciri Kavramı	7
1.2.2. Tedarik Zinciri Yönetimi ve Ağ Yapısı	9
1.2.3. Tedarik Zinciri Yönetiminde Verimliliği Artırma Yolları	10
1.2.3.1. Planlama.....	12
1.2.3.2. Kaynak Sağlama	13
1.2.3.3. Üretim	14
1.2.3.4. Teslim/Taşıma.....	14
1.2.4. Tedarik Zinciri Yönetiminde Maliyeti Etkileyen Unsurlar	15
1.2.4.1. Dağıtım Maliyetleri.....	15
1.2.4.2. Teslim Süresi Maliyetleri	16
1.2.4.3. Elde, Bulundurmama Maliyeti	17
1.2.4.4. Stok Envanter Maliyetleri	17
1.2.4.5. Sipariş Maliyetleri.....	17
1.2.4.6. Kalite Maliyetleri	18
1.2.4.7. İş İdaresi Maliyetleri	19
1.2.4.8. Teknolojik Sistemlerin Maliyeti	19
1.3. İHRACAT VE İTHALAT YÖNETİMİ	20
1.3.1. Potansiyel Ticari Ortakların Tanımlanması	21
1.3.1.1. İmalatçı Firma	21
1.3.1.2. İhracatçı ve İthalatçı.....	21
1.3.1.3. Uluslararası Ticarete Aracı Firmalar (Komisyoncular)	22
1.3.1.4. Nakliye Firması, Armatör, Acente	23
1.3.1.5. Forwarder	24
1.3.1.6. Gümrük Müşavirleri.....	25

1.3.1.7. Gümrük İdaresi	26
1.3.1.8. Liman İşletmeleri	26
1.3.1.9. Bankalar	27
1.3.1.10. Sigorta Şirketleri	28
1.3.1.11. Gözetim Şirketleri	29
1.3.1.12. Resmî Kurumlar	30
1.3.2. Dış Ticaret Zinciri	31
1.3.2.1. Ticari Prosedürler	32
1.3.2.1.1. Satış Sözleşmesi	33
1.3.2.1.2. Malların Siparişi	34
1.3.2.1.3. Ödeme ve Teslim Şekli	34
1.3.2.2. Ulaşım Prosedürleri	37
1.3.2.2.1. Ticari ve Ulaşım Belgeleri	37
1.3.2.3. Mevzuata Dayalı Prosedürler	39
1.3.2.3.1. İhracat/İthalat Lisansları	39
1.3.2.3.2. Ticari Güvenlik Prosedürleri	40
1.3.2.3.3. Standartlar	40

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI

2.1. DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI KAVRAMI	42
2.2. DIŞ TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAYA YÖNELİK ULUSLARARASI STRATEJİLER	44
2.3. TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMANIN İLKELERİ	48
2.3.1. Bilgiye Erişim	49
2.3.2. Ticaret Erbabı ile İstişare	50
2.3.3. Bağlayıcı Tarife Bilgisi	51
2.3.4. Başvuru ya da Gözden Geçirme Prosedürleri	51
2.3.5. Ücretler ve Masraflar	52
2.3.6. Dokümanlar	53
2.3.7. Otomasyon	54
2.3.8. Prosedürler	55

2.3.9. Sınır Kurumları İçsel İşbirliği	57
2.3.10. Sınır Kurumları Dışsal İşbirliği.....	58
2.3.11. Yönetişim ve Tarafsızlık.....	59
2.4. TÜRKİYE’NİN 2018-2022 EYLEM PLANI ÇERÇEVESİNDE TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMA İLKELERİ	59
2.5. TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI İLE ELDE EDİLEBİLECEK KAZANÇLAR	62
2.5.1. Şeffaflık ve Öngörülebilirlik	62
2.5.2. Zaman	63
2.5.3. İş Fırsatları	64
2.5.4. Güvenlik.....	64
2.5.5. Maddi Kazanç	64
2.6. TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA YÖNELİK ULUSLARARASI ENDEKSLER.....	65
2.6.1. Lojistik Performans Endeksi	65
2.6.2. İş Yapabilirlik Endeksi.....	66
2.6.3. Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi	68
2.6.4. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi.....	69
2.6.4.1. Liman Etkinliği	70
2.6.4.2. Gümrük Ortamı	71
2.6.4.3. Uluslararası Ticarete Servis Sektörü.....	72

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE TARAFLARIN DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN KARŞILIKLI BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

3.1 ARAŞTIRMANIN AMACI.....	74
3.2 TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA YÖNELİK LİTERATÜR	74
3.3 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	80
3.3.1 Araştırmanın Evren ve Örneklemi	80
3.3.2 Araştırmanın Sınırlılıkları	81

3.3.3	Araştırmaya Katılanların Profilleri	82
3.3.4	Verilerin Toplanması ve Analizi	83
3.4	ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ	84
3.4.1	Sonuç ve Değerlendirme	84
3.4.1.1	Tarafların Birbirlerinden Beklentileri	94
3.4.2	Öneriler	97
3.4.3	Gelecek Çalışmalar İçin Öneriler	98
4.1	KAYNAKÇA	145



KISALTMALAR

ASEAN: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği

BM: Birleşmiş Milletler

BSP: Satın Al – Gönder – Öde

CEFACT: Ticaret Kolaylaştırma ve Elektronik İşletme Merkezi

CEN: Avrupa Standartlar Komitesi

CENELEC: Avrupa Elektroteknik Standardizasyon Komitesi

CGE: Küresel Girişim Merkezi

DTÖ: Dünya Ticaret Örgütü

GATT: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması

GTIP: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu

GSYİH: Gayrisafi Yurt İçi Hâsıla

ICC: Uluslararası Ticaret Odası

IEC: Uluslararası Elektroteknik Komisyonu

IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütü

ISO: Uluslararası Standardizasyon Kuruluşu

İBB: İstanbul İhracatçı Birlikleri

İGEME: İhracatı Geliştirme Merkezi

OAİB: Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri

OECD: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü

UNCTAD: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

UNECE: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu

TCMB: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası

TDK: Türk Dil Kurumu

TFA: Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması

TSE: Türk Standartları Enstitüsü

WCO: Dünya Gümrük Organizasyonu

WEF: Dünya Ekonomik Forumu

YY: Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1:Incoterms® 2020 Gruplandırma Sistematiği	36
Tablo 2: Türkiye’de İthalatta Denetimi Gerçekleştirilen Ürün Grupları.	40
Tablo 3: Türkiye’nin 2018-2022 Ticaretin Kolaylaştırılması Eylem Planı Çerçevesinde Belirlenen Eylem Planı Madde ve Alt Maddeleri.....	61
Tablo 4: Lojistik Performans Endeksi 2018, 2016, 2014	66
Tablo 5: İş Yapabilirlik Endeksi Puanlamasında Yer Alan Göstergeler	66
Tablo 6: 2020 İş Yapabilirlik Endeksi İlk 10 Ülke Sıralaması ve Türkiye	67
Tablo 7: Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi İlk 10 Ülke Sıralaması ve Türkiye	68
Tablo 8: Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi İlk 10 Ülke Sıralaması ve Türkiye.....	70
Tablo 9: Liman etkinliği en iyi 10 ülke sıralaması ve Türkiye’nin Karşılaştırılması	71
Tablo 10: Katılımcı Firmaların Profilleri.....	82
Tablo 11: Katılımcı Firma Yetkililerinin Profilleri	82
Tablo 12: Katılımcı Gümrük Yetkililerinin Profilleri	83
Tablo 13: Verilerin Toplanması Süreci.....	83
Tablo 14: Kelime Sıklığı Analizi (Firma Görüşmeleri)	85
Tablo 15: Kelime Sıklığı Analizi (Gümrük Yetkilileri)	90

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Tedarik Zinciri Yönetimi.....	8
Şekil 2: Tedarik Zinciri Çeşitleri (Basitten Karmaşığa)	8
Şekil 3: Tedarik Zinciri Ağ Yapısı.....	10
Şekil 4: Tedarik Zincirinde İsrar.....	11
Şekil 5: Tedarik Zincirinde İsrarın Nedenleri	12
Şekil 6: UN/CEFACT – Satın Al – Gönder - Öde Modeli	32
Şekil 7: Firma Yetkilisi Görüşmeleri Kelime Bulutu	85
Şekil 8: Gümrük Yetkilisi Görüşmeleri Kelime Bulutu	90



EKLER LİSTESİ

EK 1: Firmalara Yöneltilen Görüşme Soruları.....	99
EK 2: Gümrük Yetkililerine Yöneltilen Görüşme Soruları.....	101
EK 3: Firma Yetkilileri ile Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Cevaplar....	103
EK 4: Gümrük Yetkilileri ile Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Cevaplar.....	122



GİRİŞ

1970’li yıllardan bu yana küreselleşmenin de etkisiyle, ülkelerin dış ticaret başarısının, ekonomik güçlerini arttırmasında çok büyük bir paya sahip olduğu görülmektedir. Bu sebeple, uluslararası ticaret kavramı büyük bir önem kazanmıştır ve gerek uluslararası kuruluşlar gerekse ülkeler ticaret hacimlerinin artmasına, ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılmasına, şeffaflığa yönelik kapsamlı çalışmalar yapmaktadır. Şüphesiz ki 1948 yılında faaliyete geçen GATT anlaşmasının 1993 yılında DTÖ halini alması ile birlikte atılan adımlar, dünya ticareti için büyük önem taşımaktadır. DTÖ tarafından hazırlanıp 2017 yılında yürürlüğe giren TFA ise bu çalışmaların en büyük meyvesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışma TFA ve performans göstergelerini detaylı bir şekilde incelemekte ve TFA’nın uygulanması sürecinde referans niteliği taşıyan bu performans göstergelerinde Türkiye’nin durumunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu çalışmanın Türkiye’nin dış ticaret sürecinde rol alan tarafların karşılıklı beklentilerini belirlemesi, bu sürecin hızlandırılması ve kolaylaştırılmasına ilişkin görüşlerini ve çözüm önerilerini ortaya çıkarması beklenmektedir. Bu çalışma ile elde edilecek bulgular sonucunda süreçte rol alan taraflara dış ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması yönünde uygulanabilecek öneriler yapılması hedeflenmektedir. Buna bağlı olarak dış ticaret sürecinde olası verimlilik artışının, Türkiye’nin dış ticaret rekabetinin yükselmesine ve ülkenin ekonomik yönden gelişimine katkı sağlaması öngörülmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde, uluslararası ticaretin tarihsel evrimine, uluslararası ticaret politikalarına, ticaret sürecinde verimlilik için kilit nokta olan tedarik zinciri ve yönetimine, bu sürecin maliyet unsurlarına değinilmiştir. Ayrıca ticaret sürecinde yer alan taraflar, süreç içerisindeki prosedürler, işlemler ve belgeler detaylı bir şekilde incelenmiştir.

İkinci bölümde, ticaretin kolaylaştırılması kavramı, çeşitli ülkelerin bu sürece yaklaşımları ve stratejileri incelenmiştir. TFA’nın 11 performans göstergesi ve alt göstergeleri detaylı bir şekilde incelenmiş, anlaşmanın gereklilikleri analiz edilmiştir. Her performans başlığında, Türkiye’nin diğer ülkeler arasındaki yeri kıyaslanmış ve ortalamanın altında kaldığı performans göstergeleri ile belirlenmiştir. Bu bölümde Türkiye’nin ticareti kolaylaştırma ile ilgili hazırlanmış olduğu 2018-2022 eylem planı

ve ticaretin kolaylaştırılmasının sağlayacağı muhtemel faydalar incelenmiştir. Uluslararası kurumların hazırladığı, Lojistik Performans Endeksi (LPI) gibi endeksler ve Türkiye'nin bu endekslerdeki puanları, en iyi puan alan 10 ülke ile kıyaslanmış ve olası sorunlara ışık tutulması amaçlanmıştır.

Üçüncü bölümde ise, ikinci bölümde elde edilen veriler değerlendirilmiş, TFA performans göstergeleri ve uluslararası endeksler detaylı bir şekilde incelenmiş, Türkiye'nin dünya ortalaması altında kaldığı göstergeler ve endeksler baz alınarak ticaret sürecinde yer alan taraflara yöneltilecek görüşme soruları hazırlanmıştır. Hazırlanan görüşme soruları, firmalara ve gümrük idaresine derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak yöneltmiştir. Toplanan veriler incelenip analiz edilmiş, ticaret sürecinin hızlanması ve kolaylaştırılması ile ilgili önemli bilgiler elde edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKALARI VE

TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

1.1. ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKALARI

Uluslararası ticaret politikaları, bir ülkenin dış ticaretin hacmini değiştirebilmek ve ticaretin hangi ülkelerle hangi miktarlarda yapıldığını etkilemek, denetlemek amacıyla yapılan veya yapılabilecek her çeşit müdahaleyi ifade etmektedir (Seymen vd. 2009). Uluslararası ticaret politikaları, ülkeler tarafından benimsenen, bir ülkenin diğer ülkelerle nasıl ve ne şekillerde ticaret yapacağını belirleyen yasal düzenlemeler ve politikalar olarak da açıklanabilmektedir. Dış ticarete tedarik zinciri yönetimi ve ihracat-ithalat prosedürleri sürecinde ortaya çıkan sorunlara çözüm sağlama ve gerekli düzenlemeleri gerçekleştirme konusunda uluslararası ticaret politikaları oldukça önemlidir.

1.1.1. Uluslararası Ticaretin Evrimi

Uluslararası ticaret, ülkeler arasında toptan veya perakende olarak mal alım, satım veya takas işlemi olarak açıklanabilir (Dictionary, 2020). Ülkelerin sınırlarının ötesine geçen uluslararası ticaret, 1960'lı yıllardan itibaren literatürde sıklıkla tartışılan bir konu olmaya başlamış; 1980-1990'lı yıllarda yükselen “küreselleşme” faaliyetleri ile beraber hızını arttırıp geniş kitlelere ulaşmış ve ülkelerin zenginliğinin ve ekonomik gelişiminin en önemli etkenlerinden biri olmuştur. Uluslararası ticaret, eski çağlardan bugüne var olmuş ve geçtiğimiz yüzyıllarda etkisini iyiden iyiye arttırmaya başlamıştır. İpek yolu ve benzeri ticaret yolları ise uluslararası ticaretin insanlık tarihindeki rolünü, kültürel etkileşimi ve ticaretin ne kadar eskiye dayandığını göstermektedir.

Uluslararası ticaret, ilk dönemlerde değiş tokuşa diğer bir deyişle takas sistemi ile yapılmaktadır. Paranın kullanımı sonrasında, uluslararası ticaret servet birikimini yaratan en önemli olgulardan biri haline gelmiştir. 16. ve 17. yüzyıllarda, Avrupa'da gelişen Merkantilizm ve 18. yüzyılda yaygınlaşan Liberalizm uluslararası ticaretin modernleşmesine yol açmıştır. 1776 yılında, iktisadın yeni bir bilim dalı haline gelmesini sağlayan Adam Smith, kaleme aldığı “Ulusların Zenginliği” adlı

kitabında uluslararası ticareti yeniden tanımlayarak üretimde uzmanlaşmanın önemine değinmiştir. Adam Smith'in sunduğu uluslararası ticaret modeli "Mutlak Üstünlükler Teorisi" olarak adlandırılmaktadır. Bununla birlikte Mutlak Üstünlükler Teorisi, taşıdığı eksikler nedeniyle eleştirilmiş, sonrasında yine aynı dönemin iktisatçısı David Ricardo tarafından 1817 yılında geliştirilip yeniden düzenlenmiştir. David Ricardo'nun "Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi", günümüz ticaret modellerinin temelini oluşturmuştur. Bu nedenle hala kullanılmakta ve önemini korumaktadır. Literatürdeki farklı ticaret modelleri ve ortaya atılan görüşler doğrultusunda, ülkelerin ticaret politikaları şekillenmeye başlamıştır.

19. yüzyılda, ülkeler uluslararası ticarete kısıtlamalardan ve gümrük vergilerinden uzaklaşıp Adam Smith'in savunduğu gibi "serbest ticaret" anlayışını benimsemiştir. Buna karşılık 1914 yılında patlak veren Birinci Dünya Savaşı, küreselleşmenin yaygınlaştığı ve uluslararası ticaretin en üst seviyeye ulaştığı bu dönemde tüm dengelerin değişmesine sebep olmuştur. Savaşın bir sonucu olarak ülkeler sınırlarına ticaret duvarları örmüştür. Savaşın hemen arkasından 1929 yılında "büyük dünya bunalımı" yaşanmıştır. Ekonomik sıkıntıların arttığı bu dönemde, ülkeler uluslararası ticarete korumacı önlemler almaya devam etmiştir. 1929 yılında ABD'de başlayan "büyük bunalım" ile birlikte ticaretin tekrar yara alması sonucunda, ülkeler eski politika ve yöntemlerin değişmesi gerektiğini fark etmeye başlamıştır. Bu doğrultuda ticaretin uluslararası kuruluşların kontrolünde ve karşılıklı anlaşmalar çerçevesinde yapılması fikri önem kazanmıştır.

Savaş sonrasında ülkeler bir araya gelerek ekonomik, sosyal, kültürel ve politik birlikteliği artırmak amacıyla bir kurumsal yapı altında toplanarak Birleşmiş Milletler'i (BM) oluşturmuşlardır. Gerçekleştirilen ekonomik anlaşmalar çerçevesinde, 1947 yılında "Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması"nın (GATT) temelleri atılmıştır. 1947 de imzalanan GATT ve devamında kurulan kuruluşlar ticaretin bugünkü halini almasında büyük roller oynamıştır.

Günümüzde, uluslararası ticaret anlayışı ve küresel ticareti etkileyen faktörler çok daha iyi anlaşılmaktadır. Gerek ülkelerin doğal kaynakları gerekse finansal yapıları, ekonomistler ve uzmanlar tarafından incelenerek daha modern yaklaşımlar ve modeller oluşturulmakta ve etkin bir şekilde uluslararası ticaret anlayışı şekillendirilmektedir.

1.1.2. Uluslararası Ticaret Politikaları

Geniş anlamda uluslararası ticaret politikası, ülkelerin ticaret ve üretim faktörlerinin kullanımına, işlem hacmine ve ülkeler arasındaki hareketliliğine yönelik tüm faaliyetleri içermektedir. Uluslararası ekonomi politikası ise hükümetler tarafından uluslararası ticaretin, iç ve dış yatırımların sınırlandırılması, düzenlenmesi, teşvik edilmesi veya bunlara yol gösterilmesi olarak kabul edilmektedir. Uluslararası ticaret politikalarının en önemli etkenlerinden biri sanayileşme stratejileridir. Sanayileşme stratejileri temel olarak “ithal ikameci sanayileşme” ve “ihracata yönelik sanayileşme stratejisi” olarak ikiye ayrılmaktadır.

İthal ikameci politikalar, gelişmekte olan ülkelerin sanayileşme süreçlerinde yöneldikleri ilk politikalar olmaktadır. İthal ikameci politikalar iç piyasayı korumaya yönelik olup bu politikalar çerçevesinde yerli sanayi işletmeleri, devlet tarafından ithal yasakları, kotalar, kısıtlamalar ve yükseltilmiş gümrük tarifeleri uygulanarak korunmaktadır. Buna karşın dışa dönük sanayileşme politikalarında ülkeler, ihracatı özendirmeye yönelik sübvansiyonlar, piyasa limitlerinin altında faizler, daha düşük ve uygun vergi koşulları gibi teşvikler sağlayarak ihracatı arttırmayı hedeflemişlerdir (Egeli, 2001).

1.1.2.1 İthal İkameci Sanayileşme

Ekonomik yapının modernleştirilmesi ve gelişmiş ülkelerin sahip olduğu sanayi yapısına ulaşabilmek açısından ithal ikamesi politikası önemli bir araç olarak görülmüştür (Egeli, 2001: 150-160).

İthal ikameci sanayileşme stratejisi, dış ülkelere ithalat yoluyla ülkeye getirilen hammadde ve ürünlerin, ülke sınırları içerisinde üretime sokulup, sanayileşmenin bu yol ile sağlanmasını hedefleyen bir strateji olarak tanımlanabilir. Bu amacın uygulanmasının önünü açmak için, gümrük tarifelerinin vergi oranlarının değiştirilmesi, ithalat kotası uygulamaları, ithalat yasakları ve gerçek kur belirlenmesi gibi araçlar kullanılmaktadır.

Bir başka tanımla açıklamak gerekirse ithal ikameci sanayileşme, ülke içerisinde pazara sunulan tüm ürünler içerisinde ithalat edilen ürünlerin payını

azaltarak ülke içi üretimin sahip olduğu yüzdelik payı maksimize etmeyi amaçlayan ekonomik kalkınma stratejisidir.

İthal ikamesi, iki farklı şekilde ortaya çıkabilmektedir. Birincisi, ekonomik gelişmeler ve ülkedeki ekonomik yapıların değişimi sonucunda, ikincisi ise, ülke tarafından uygulanan ekonomik ve dış ticaret politikalarının bir yansıması olarak açıklanabilmektedir. Birinci duruma kendi kendine oluşan ithal ikamesi, ikinci duruma ise planlı ithal ikamesi adı verilmektedir (Clark, 1970: 15).

İthal ikameci sanayileşme politikasının iç piyasada üretimi arttırmak, yeni istihdam yaratmak, uluslararası ticaret rakamlarının ülkenin çıkarlarına ters gelişmesini engellemek, dövizden tasarruf etmek gibi amaçları bulunmaktadır. Fakat bu stratejinin asıl amacı, ülkenin belirli bir üretim miktarını yakalayarak büyüebilmesi ve ilerleyen zamanda dış pazarlara açılabilmesidir. Kaynakların irrasyonel kullanımı, dışa bağımlılık ve çarpık sanayileşme gibi etkenler, ithal ikameci sanayileşme stratejisine yöneltilen eleştirilerden bazılarıdır (Tunç, 2004: 123-124).

1.1.2.2 İhracata Dayalı Sanayileşme

İhracata dayalı sanayileşme stratejisi, ihracatı ülke ekonomisinin büyümesinin temel taşı olarak gören ve sanayinin geliştirilmesini öngörüp sanayi ürünlerinin ihracatının maksimize edilip bu alanda uzmanlaşmanın önemini baz alan sanayileşme stratejisi olarak tanımlanmaktadır (Çelebi, 1991: 33).

İhracata dayalı sanayileşme stratejisi, ülkenin karşılaştırmalı üstünlük avantajının olduğu sektörlerde üretim yaparak, aynı zamanda üreticiye sağlanan birçok destek ve teşvik ile ülkenin sanayileşmesinin önünü açmak amacına dayanmaktadır. Sanayilere gerekli olan teşviklerinin sağlanması ihracata dayalı sanayileşme stratejisinin kilit taşlarından birisidir. İkinci önemli madde ise ülkenin sahip olduğu döviz kuru politikasında istikrar sağlanması şartı olarak öne çıkmaktadır (Egeli, 2001: 153).

İhracata dayalı sanayileşme stratejisinin sağladığı olumlu etkiler ise kaynakların karşılaştırmalı üstünlüklerin olduğu alanlara aktarılması, ülkedeki istihdamın artması, uluslararası ticaret rejiminin özgürleşmesi sonucunda elde edilen kapasite kullanım artışı, ölçek ekonomisi artışı ve artış sayesinde yüksek miktarda fayda sağlanması, ihracatın özendirilerek firmaların uluslararası arenada rekabet

edebilmesinin önünün açılması ve rekabetin etkisiyle verimlilik ve çeşitli ar-ge çalışmalarıyla yeni teknolojilerin üretiminin ve kullanımının gerçekleşmesi olarak açıklanabilir (Yapar, 2009: 165). Diğer taraftan bu politikanın da ülkelerde bazı sorunlar yaratması mümkündür. Örneğin, uluslararası ticaretin liberalleşmesi ile küresel rekabette yetersiz kalan yerli firmalar ihracatlarını artıramayacaklardır. Bu durumda dış ticaret açıkları görülebilecek ve dışa bağımlılık yükselecektir. Dış ödemeler bilançosu açıkları, döviz kurunun belirsizliğine ve dış borç birikiminin artmasına yol açabilecektir. Bu politikanın başarılı olabilmesi için yurt içindeki üretimin düşük maliyetli, daha kaliteli ve rekabetçi hale getirilmesi son derece önemlidir.

1.2. ULUSLARARASI TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

Bu bölümde, uluslararası ticaret için yüksek derece öneme sahip tedarik zinciri yönteminin tanımından, kapsadığı süreçlerden ve yararlarından detaylı bir şekilde bahsedilmektedir.

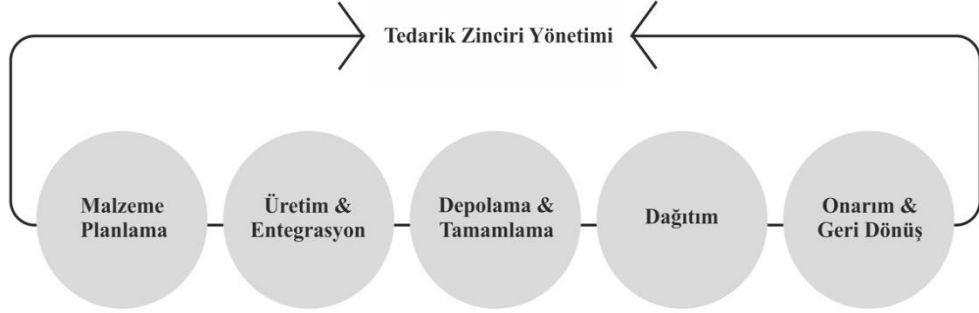
1.2.1. Tedarik Zinciri Kavramı

Tedarik zinciri kavramının açıklamasını yapmadan önce, tedarik kelimesinin anlamını açıklamak yararlı olacaktır. Türk Dil Kurumu (TDK) tedarik kelimesini “araştırıp bulma, sağlama ve elde etme” şeklinde tanımlamaktadır. Tedarik zinciri, bir ürünün veya hizmetin hammadde tedarikini sağlayan, tedariki yapılan bu ürünleri üretime dahil ederek yarı mamul ve mamullere dönüşmesini sağlayan, devamında elde edilen bu yarı mamul ve mamulleri son tüketici veya müşterilere dağıtım kanalları aracılığıyla ulaştırmak görevini üstlenen bir ağ veya şebeke olarak tanımlanabilir (Eymen, 2007).

Bir diğer tanımda ise, tedarik zincirinden, bir ürün veya hizmetin hammadde halinden son tüketiciye ulaştırılması sürecindeki, hammaddelerin edinilmesi, üretim ve montaj, paketleme ve stoklama, depolama ve stok takibi, dağıtım ve müşteriye gönderilmesi gibi adımları ve bu adımların takibi için gerekli olan bilgi teknolojileri olarak bahsedilmektedir (Lummus ve Vokurka, 1999).

Tedarik zinciri, Malzeme Planlama, Üretim ve Entegrasyon, Depolama ve Tamamlama, Dağıtım, Onarım ve Geri Dönüş olmak üzere toplam beş basamaktan oluşmaktadır (Şekil.1).

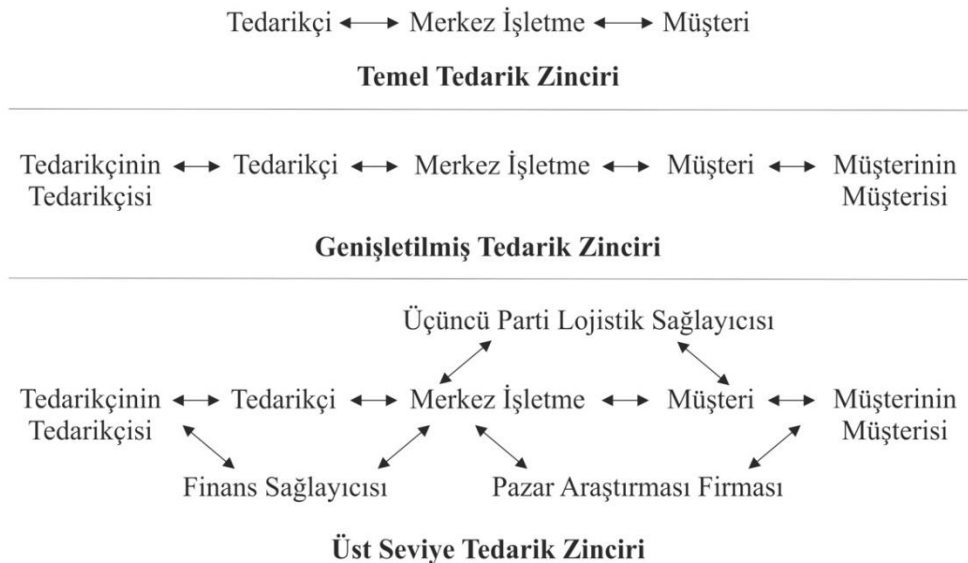
Şekil 1: Tedarik Zinciri Yönetimi



Kaynak: <http://shafeelaw.com/supply-chain-management/>, (Erişim Tarihi: 7.02.2020). Yazar tarafından yeniden düzenlenmiştir.

Tedarik zinciri basitten karmaşığa doğru üç farklı başlıkta incelenmektedir. Şekil 2’de tedarik zincirinin üç farklı başlığını görmek mümkündür. Temel tedarik zincirindeki aktör sayısı üç ile sınırlıyken, genişletilmiş tedarik zincirinde aktör ve proses sayısının arttığı, üst seviye tedarik zincirinde ise genişlemesini devam ettirdiği görülmektedir.

Şekil 2: Tedarik Zinciri Çeşitleri (Basitten Karmaşığa)



Kaynak: Eymen, U. Erman, (2007), Tedarik Zinciri Yönetimi, Kalite ofisi Yayınları No: 14, s. 8 (Erişim Tarihi: 13.09.2019). Yazar tarafından yeniden düzenlenmiştir.

Tedarik zincirinin yapısının temelinde, son kullanıcıya ulaştırılacak ürün için gerekli satın alma faaliyetinin yapılması bulunmaktadır. Satın alma faaliyetlerinin tamamlanması ile depo yönetimi ve envanter sürecine geçilmektedir. Bir sonraki aşama ise, elde edilen hammadde kaynaklarının yarı mamullere dönüştürülmek üzere üretime dahil edilmesidir. Elde edilen yarı mamuller, tamamlanmış ürün haline getirilmek üzere bir sonraki aşama olan birleştirme aşamasına geçirilmekte, tamamlanmış ürünler ise dağıtım merkezlerine ulaştırılmakta, dağıtım merkezlerinden ise satıcı ve son kullanıcılara ulaştırılmaktadır (Çizmeci, 2002:10).

1.2.2. Tedarik Zinciri Yönetimi ve Ağ Yapısı

En temel anlamıyla Tedarik Zinciri Yönetimi, yukarıda da belirtildiği gibi hammaddenin temininden, üretime, üretim sonrası dağıtım ile ürünlerin son tüketiciye kadar ulaşması sürecinde yer alan aktörler arasında ürün, para ve bilgi yönetimi olarak tanımlanmaktadır (Özdemir, 2004:89).

Tedarik zinciri ağ yapısı, tedarikçiler, ürünlerin muhafaza edildiği depolar, distribütörler, üreticiler ve perakendeciler gibi bir tedarik zincirine dahil olarak aktörler arasındaki ilişkileri belirlemektedir.

Tedarik zinciri yönetiminin asli amaçları, Özdemir (2004) tarafından yapılan çalışmada aşağıdaki gibi açıklanmıştır.

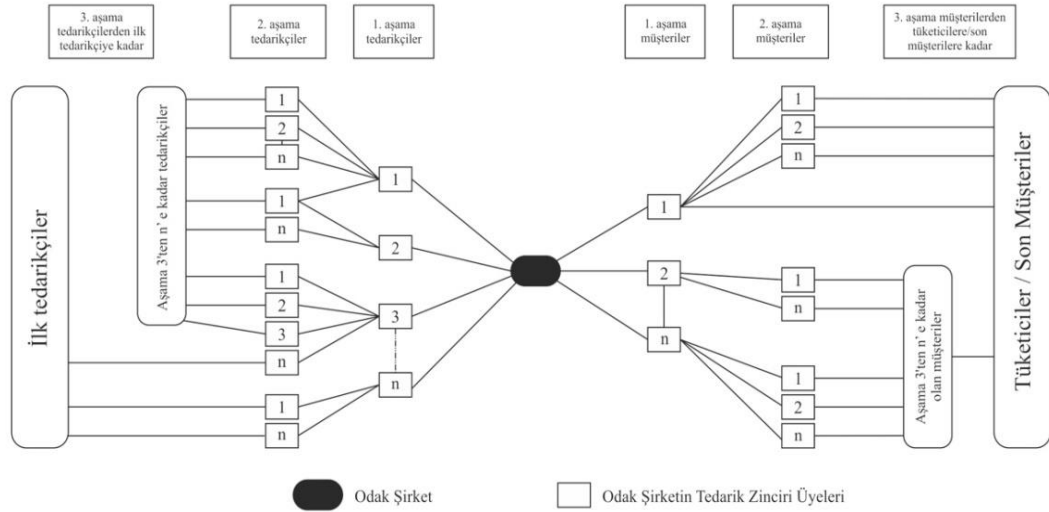
- Müşterinin memnuniyetini artırmak,
- Çevrim zamanını azaltmak,
- Stok maliyetlerini minimize etmek,
- Üretimde meydana gelen hataları minimize etmek,
- Tüm faaliyetler sonucu doğan genel maliyetleri azaltmaktır.

Bu amaçların başarıya ulaşabilmesindeki en önemli etken, tedarik zinciri içerisindeki haberleşme ve bilgi paylaşımının artırılması olarak ifade edilmiştir. Tedarik zinciri içerisindeki etkin bilgi paylaşımı ve haberleşmenin zincirin rekabetçiliği açısından önemli bir rol oynayabileceği beklenmektedir.

Tedarik zincirinin ağ yapısı Şekil 3’de detaylı olarak açıklanmıştır. Şirketlerin ürünlerini son kullanıcılara ulaştırmasına kadar geçen süreçteki, tedarik zinciri

üyelerinin sayılarının birinci, ikinci, üçüncü aşama tedarikçiler olarak artarak devam etmekte olduğu ve aralarındaki ilişki açıkça görülmektedir.

Şekil 3: Tedarik Zinciri Ağ Yapısı



Kaynak: Lambert, D. M. (2008). *Supply chain management: processes, partnerships, performance*. Supply Chain Management Institute.

1.2.3. Tedarik Zinciri Yönetiminde Verimliliği Artırma Yolları

Tedarik zincirinde entegrasyon, verimlilik için kilit noktayı oluşturmaktadır. Süreç entegrasyonu ne kadar karmaşık ve zorlu ise, başarılı bir entegrasyon sonucunda elde edilecek verimlilik ve kazanç o kadar yüksek olacaktır. Günümüzde rekabetçi piyasalarda, rakip firmaların uygulayamadığı entegrasyonu gerçekleştirebilecek firmalar için avantaj çok yüksek olacaktır. Long (2003)'e göre tedarik zinciri entegrasyonunun üyelerine sağladığı faydalar, öncelikli olarak iş birliği sağlayan firmalar arasında riski azaltmak dolayısıyla verimliliği arttırmak, ikinci olarak zincir üzerindeki gereksiz fazlalık ve israfları ortadan kaldırmak olarak sıralanabilir.

Küresel rekabet gücünü arttırmak üzere üretim faaliyetlerinde bulunan birçok işletme, 1990 yılından bu yana yalın üretim sistemini benimseyip uygulamaya başlamıştır (Bruun ve Mefford, 2004).

Yalın üretim, içeriğinde ihtiyaç dışı bir adım veya madde taşımadığı gibi, hata, maliyet, stok, işçilik, fazla üretim ve fire, müşteri memnuniyetsizliği gibi sorun

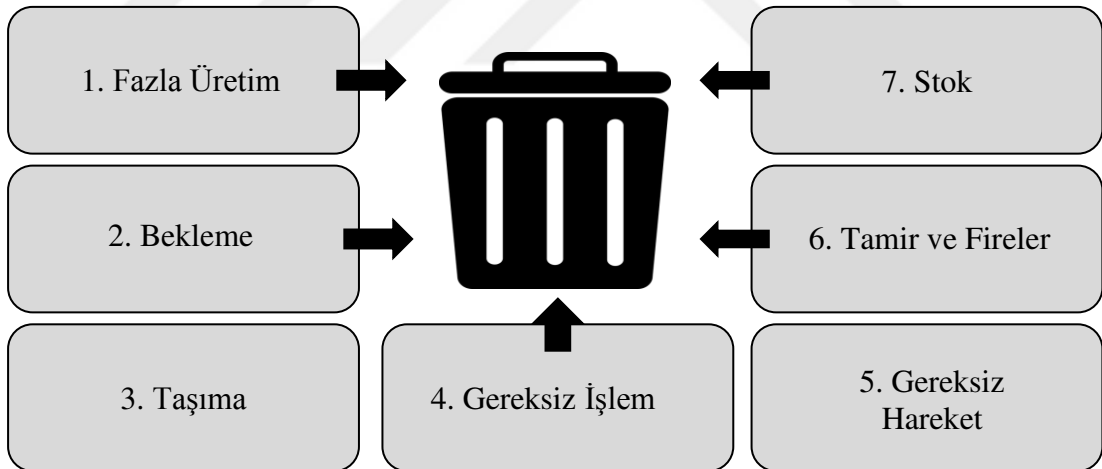
yaratacak unsurların, minimize edildiği üretim sistemi olarak tanımlanmaktadır (Arslantaş, 2014).

Long (2003)'e göre, yalın üretim felsefesinin temel amacı, gereksiz fazlalık ve israfı ortadan kaldırmaktır. Yalın üretim sistemi, ilk kez Japon bir otomobil firması olan Toyota Motor Company tarafından hayata geçirilmiş ve Toyota tarafından başlatılan yalın üretim politikası bugünkü yalın tedarik zincirinin temelini oluşturmaktadır.

Tedarik zincirinde en önemli verimlilik göstergesi olan atık ve israfın önüne geçildiğinde veya mümkün olan en alt seviyelere düşürüldüğünde, üretim yapan şirketin karlılığının artması, üretim maliyetlerinin düşmesi ve dolayısıyla küresel rekabetçiliklerinin artması mümkün olacaktır.

Şekil 4'de üretim sistemlerindeki israflar gösterilmiştir. Yedi farklı madde altında kategorize edilen israf çeşitleri, günümüz tedarik zinciri maliyetlerini açıkça ortaya koymaktadır.

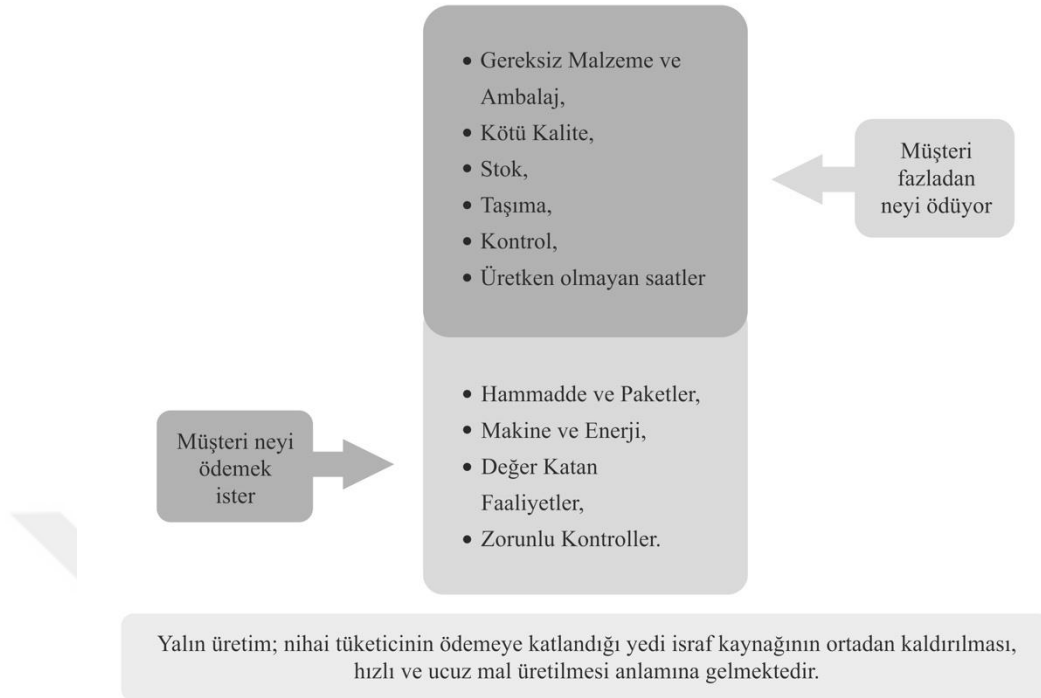
Şekil 4: Tedarik Zincirinde İsfaf



Kaynak: Erol, 2012 : <https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/yalin-yaklasim-ve-yalin-uretim> (Erişim Tarihi: 14.09.2019).

Rahman vd. (2010) yalın, tedarik zinciri yaklaşımlarının, bir ürünün kalitesinin, verimliliğinin aynı zamanda da müşterilerden gelen geri bildirim düzeyindeki artış ve pozitif etkinin arttığını savunmaktadır. Şekil 5'de ise tedarik zincirinde verimliliği doğrudan etkileyen israfın nedenlerini görmek mümkündür.

Şekil 5: Tedarik Zincirinde İsrafın Nedenleri



Kaynak: Erol, (2012): <https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/yalin-yaklasim-ve-yalin-uretim> (Erişim Tarihi: 14.09.2019).

1.2.3.1. Planlama

Stratejik planlama, bir yandan işletmelerin uzun vadede belirlediği amaçları gerçekleştirmek için hangi adımları tercih edeceğinin diğer yandan işletmelerin bahsedilen kısa ve uzun vadeli hedeflerinin belirlenmesini içermektedir (Cooper vd.: 1992). İşletmelerin varlığını devam ettireceği yol, bahsi geçen işletmenin vizyonunun detaylı bir şekilde belirlenmesi ile şekillenir. Şirketlerin vizyonu genellikle şirketlerin en üst düzey yöneticileri tarafından belirlenir. Tedarik zincirinde yapılacak olan etkin bir planlama, genel maliyetleri azaltacak, İşletmelerinin planlarının ve vizyonlarının gerçekleştirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Tedarik zincirinin planlaması yapılırken dikkat edilmesi gereken en önemli başlık, “Minimum Toplam İşlem Prensibi” başlığıdır (Long, 2003).

(Long, 2003)’e göre işletmenin yapmış olduğu her bir işlemin gerektirdiği maliyet azaltılmaya çalışılmalıdır, maliyeti düşen her bir işlem genel maliyetin azalmasına dolayısıyla verimliliğin artmasına sebep olacaktır. Long’a göre bir diğer

nokta hızdır. Tedarik zinciri içerisindeki bir malzeme taşınırken hızında optimal noktayı bulmak maliyet ve üretim gibi kilit konularda verimliliği arttıracaktır.

1.2.3.2. Kaynak Sağlama

Sürekli güncellenen iş ihtiyaçları ve piyasalardaki ekonomik hareketlenmeler neticesinde, tedarik zinciri yönetiminin etkin bir şekilde kullanımı kritik hale gelmiş, rekabet gücündeki yeterlilik ve başarı, tedarik zinciri yönetiminin başarısının sonucu olarak öne çıkmaya başlamıştır.

Kaynak sağlama, verimliliği artırma konusunda büyük bir öneme sahiptir. Kaynak sağlama, satın alma faaliyetleri ve tedarikçi seçme kavramlarını içermektedir. Satın alma maliyetleri ürün maliyetleri açısından büyük bir yer tutmakta ve üretime sokulup elde edilen son mamulün kalite ve performans özelliklerini doğrudan etkileyebilmektedir. Literatürde kendisine sıfır stoklu üretim, bir diğer adıyla JIT (Just in Time), olarak yer bulan, “Tam Zamanında Satın Alma” felsefesi şirketlerin tasarruf etmelerinin bir diğer yolu olarak görülebilir. 2000 yılı öncesinde stok bulundurmak karlı bir ticaretin anahtarını elinde tutarken, günümüzün global krizleri ve ekonomik belirsizlikleri, şirketlerin sıfır stok prensibini benimsemesini sağlayarak şirketin verimliliklerinin artmasında büyük rol oynamaktadır.

Tam zamanında satın alma felsefesini benimseyen şirketlerde, satın alma departmanlarının üzerine düşen, kaynak sağlarken tedarikçilerini iyi seçmek olacaktır. Kaynak sağlama konusunun tedarikçi boyutunda dikkat edilmesi gereken başlıca hususlar, eğer mümkün ise tek tedarikçi ile çalışmak, tedarikçi ile sürekli bir ilişkiye sahip olmak, uzun dönemli sözleşmeler yapmak, kalite belgelerinin varlığı, üretilen ürünlerin tasarımında tedarikçi ile beraber çalışmak, fiyat tabanlı müzakere yerine maliyet tabanlı müzakerelerde bulunmak olarak sayılabilir.

1.2.3.3. Üretim

Üretimde verimlilik, tedarik sürecinin unsurlarından olan satın alma ve planlamanın etkin yapılması ile doğrudan alakalıdır. Doğru planlama hammaddelerin, işgücünün, inovasyonun, kullanılan enerji miktarının optimizasyonu ve optimal kullanımı ile ilgilidir. Ayrıca üretim sisteminde meydana gelen israfların önüne geçilmesi üretimin verimliliğinde yüksek miktarda pozitif fark yaratacaktır. Üretimde eğer işletmeler daha fazla kapasite oluştururlar ise gelecek olan üretim taleplerine daha esnek bir şekilde cevap verebilir ve üretimde verimliliği arttırabilirler.

1.2.3.4. Teslim/Taşıma

Taşımacılık, lojistik faaliyetlerinin en önemli maddesidir. Lojistik, faaliyetlerde en yüksek maliyet unsuru olup taşımacılık unsurlarının en önemli faktörleri taşıma şekli, rota ve yükleme planlamaları, dağıtım işleminin tipi olarak sıralanmaktadır (Şen, 2014).

Köfteci ve Gerçek (2010) çalışmalarında toplam lojistik maliyeti içinde taşımanın %40'lara varan önemli bir paya sahip olduğunu saptamışlardır. Taşımacılık, tedarik zincirinde bir ürünün, ilk adımı olan hammadde tedarikinden bitmiş ürün haline gelene kadar ve sonrasında bu ürünün son tüketiciye ulaşana kadar yapmış olduğu tüm yer değiştirme hareketini ifade etmektedir. Taşımacılık süresince oluşan maliyetler ise, tedarik zinciri içerisindeki tüm maliyetler içerisinde en büyük paya sahip olmakla beraber, toplam maliyetin üçte birini oluşturmaktadır (Yıldızöz, 2006).

1.2.3.5. Geri Dönüşler

Şirketler birbirleriyle iş yapmak için her zaman açık iletişim ağlarını kullanarak bağlantı kurdukça, etkileşimlerinin bir yan ürünü olarak yararlı veriler toplamaya başlamaktadırlar. Bu durum toplanan, elektronik satın alma siparişleri, sipariş durumu, sipariş makbuzları, faturalar, ödeme durumu gibi verileri işleyip firma içerisinde performans analizleri yapmak mümkün hale gelmektedir. Küreselleşmenin bu denli maksimize olduğu, internetin kullanımının arttığı ve

müşteri ile etkileşimin kolaylaştığı dijital dünyada şirketlerin verimliliklerini arttırmak için müşteri hizmetleri departmanları kurması ve müşterilerden aldığı geri bildirimler ile hali hazırda süregelen operasyonlarını değiştirmeleri mümkün hale gelmiştir ve rakip firmalar karşısında rekabetçi üstünlük kazanmalarında önem taşımaktadır.

Bu fırsat sayesinde müşterilerin ve tedarikçilerin karşılıklı yarar sağlayan performans hedeflerine ulaşmak için birlikte çalışmak üzere bu verileri kullanmaları mümkün olmaktadır (Hugos, 2018).

1.2.4. Tedarik Zinciri Yönetiminde Maliyeti Etkileyen Unsurlar

Tedarik zincirinde maliyeti etkileyen unsurlar sekiz farklı başlık altında incelenmektedir. Tedarik zinciri yapısında maliyeti belirleyen unsurlar, küresel ve iç pazar rekabeti için kritik önem taşımaktadır; işletmelerin kârlılığının pozitif veya negatif etkilenmesinde en önemli etkenlerden biri olarak belirtilmektedir.

1.2.4.1. Dağıtım Maliyetleri

Dağıtım işlemi, üretim bandından çıkmış, paketlemesi yapılmış depolarda bekletilen ürünün, müşterilerin talepleri doğrultusunda belirlenen yerlere götürülmesi operasyonlarının tümüdür. Dağıtım bir eşyanın tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bir yerden bir yere götürülmesini sağlayan bir hizmet olmakla birlikte, tedarik zincirindeki en önemli maliyet kalemlerinden biridir (Tek, 1999).

Taşıma tedarik zincirinde kilit faktörlerden biridir, öyle ki müşteri memnuniyeti seviyesinde en önemli nokta olup yerinde ve zamanında teslimat, müşteri memnuniyeti seviyesini yükseltip işletmenin finansal yapısı ve kârlılığına etki etmektedir (Lambert ve Stock, 1993: 226).

Taşıma maliyetleri, uluslararası ekonominin önemli bir faktörü olarak gösterilir. Düşük taşıma maliyeti sayesinde işletmeler kendilerine önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu sebepten ötürü, taşıma maliyetlerini hesaplarken hassas olmak ve taşıma maliyetlerini mümkün olduğunca azaltmak işletmeler açısından çok önemlidir. Taşınan yükün bir biriminin maliyeti bir performans göstergesi olarak kabul görmekte ve değerlendirilmektedir (Sahin vd., 2009: 1).

Tedarik zinciri faaliyetleri konusunda yapılan maliyet araştırmalarının sonuçlarına göre, şirketlerin dağıtım kalemindeki maliyetlerinin satışlarının yüze otuzuna kadar ulaştığı görülmektedir (Gümüş, 2007: 5).

İşletmeler bazında tedarik zinciri maliyetleri araştırılmış ve aşağıdaki şekilde dağılım gösterdiği saptanmıştır (Hacırüstemoğlu ve şakrak, 2002: 111);

- Dağıtım: %45
- Depolama: %26
- Stokların Maliyetleri: %20
- Yönetim Giderleri: %9

Görüldüğü üzere taşımacılık faaliyetleri sonucunda oluşan maliyetlerin lojistik maliyetler içindeki payının yüksek olması, bu kalemdede sağlanabilecek her türlü maliyet düşüşünün işletmeye rekabet üstünlüğü getirebileceği sonucunu açıkça ortaya koymaktadır (İşlamoğlu, 2008).

1.2.4.2. Teslim Süresi Maliyetleri

Tedarik zincirinde maliyeti etkileyen birçok performans modeli mevcuttur. Bunların en önemlilerinden biri ise tedarik zincirinin teslimat süresi performansı modelidir. Bu tedarik zinciri teslimat performansı modelinde bulunan en önemli bileşen ise, teslimat aralığı konseptidir. Bir teslimat performansı modelinde, teslimat aralığı, kabul edilebilir en erken teslimat tarihi ile kabul edilebilir en son teslimat tarihi arasındaki fark olarak tanımlanır.

Erken ve geç teslimatlar, tedarik zincirine hem üretici hem tedarikçi açısından maliyet getirir; erken teslimatlar stok tutma maliyetlerinin artmasına, geç teslimatlar ise üretimin durdurulması maliyetlerine, kayıp satışlara yol açabilmektedir. Guiffreda ve Nagi (2006), bu maliyetleri tedarik zincirinin normal işletme maliyetlerine ek olarak ortaya çıkan “ceza maliyetleri” olarak tanımlamaktadır. Bir teslimat, teslimat aralığının içerisinde yapıldığında, hiçbir ceza maliyeti oluşurmamaktadır. Fawcett vd. (1997) ise, yaptıkları analizde yüksek düzeyde çapraz fonksiyonel teslimat performansı geliştirebilen firmaların, teslimat yeteneğinin önemini fark etmeyen ya da teslimat yeterliliğine ulaşmak için kaynaklarını yönetemeyen organizasyonlardan daha iyi performans gösterdiğini ortaya koymuştur.

1.2.4.3. Elde, Bulundurmama Maliyeti

Elde bulundurmama maliyetleri müşteriden gelen talebin karşılanamaması sebebiyle ortaya çıkmaktadır. Bu maliyetin en büyük unsuru, müşteri talebinin karşılanamaması durumunda satış düşmesi ve müşteri kaybı veya elde stok bulundurulmamasından ötürü eksik olan stoklar tamamlanmaya çalışılırken harcanan ekstra para olarak açıklanabilir.

1.2.4.4. Stok Envanter Maliyetleri

Üretime dahil edilmek ya da son tüketiciye satılmak üzere depolarda bekletilen ekonomik bir değer sahibi olan kaynaklara stok denmektedir. Envanter ise bir işletmenin sahip olduğu parayı, taşınır, taşınmaz malları ve değerli kağıtlarını, alacaklarını ve borçlarını ifade eden bir gösterimdir.

Stok, hareketsiz duran kaynakları ve malları gösterir ve fiziksel varlığı ifade eder. Fakat envanter fiziksel varlıklar haricindeki, ekonomik ve maddi değerleri göstermektedir (Fıçıl, 2006: 19).

İşletmeler zaman, işlemleri ayırma, belirsizlik, ülke ve dünya ekonomisinin durumu gibi birçok sebepten ötürü ürün stoku bulundurmaktadırlar. Bir firmanın tedarik performansının iyi olmaması ve işlemlerin yüksek performansta yapılamaması bu tarz işletmeleri stok bulundurma durumuna itmekte ve maliyetlerini yükseltmektedir (Tanrıverdi, 2010).

1.2.4.5. Sipariş Maliyetleri

Sipariş maliyetleri, firma yeni bir sipariş aldığı takdirde ortaya çıkan maliyetler olarak tanımlanabilir. Üretim yapan her firma, siparişini aldığı üretimi gerçekleştirirken, bu üretimi yapabilmek üzere ihtiyacı olan hammaddelerin elde edilmesi için sipariş ve üretime hazırlık sürecine girmektedir. Üretim yapabilmek üzere elindeki stokları genişletmek amacıyla uygulanan proseslerden kaynaklanan bu maliyetler, siparişi verilen işlemlerin üretici firma içerisindeki temini ya da işletme dışından satın alınarak elde edilmesine göre iki grup altında incelenmektedir.

Birinci gruba dahil olan maliyetler gelen siparişin toplam miktarından tamamen bağımsız olmaktadır. Üretim için gereken maddelerin satın alınması halinde, telefon, internet, posta ve kargo işlemleri giderleri, bu işlemlerle ilgili işçilik ve kırtasiye giderleri, muayene giderleri, miktardan bağımsız olarak her siparişte ortaya çıkmaktadırlar. İkinci gruba dahil olan maliyetler ise, alınan siparişin miktarına göre değişim gösterebilmektedir. Bu maliyetler, taşıma, muayene maliyetlerinin bir kısmı, kabul maliyetlerinin bir bölümü ve malzeme aktarım maliyetleri gibi maliyetlerdir. Bu tarz maliyetler genellikle, satın alınan ürün stoku kaleminin bir biriminin maliyetine dahil edilmektedirler (Fıçı, 2006: 41).

1.2.4.6. Kalite Maliyetleri

Tedarik zinciri yönetimi, ürün kalitesini ve bir şirketin genel kârlılığını doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle tedarik zincirindeki kalite kontrolü, pazarda rekabet avantajını korumak ve işletme maliyetlerini azaltmak için kritik öneme sahiptir. Kalite kontrolü olmadan gerçekleştirilen israf ve atık göz ardı edilebilir bir miktarın ötesine geçebilmektedir.

Tedarik edilen hammaddeler kusurluysa, tüm üretim hatlarını verimsiz hale getirebilir ve nihai mallarda kusur oranlarını artırabilir. Ayrıca, daha düşük kalitedeki kusurlu malzemeler, ekstra işleme veya iyileştirme işlemlerini gerektirebilir. Bu durum, çalışanların iş yüklerinde ve toplam üretim maliyetlerinde artış anlamına gelmektedir. Tedarikçiler ve sağladıkları malzemeler, hammaddelerin spesifikasyonlarının karşıladığından emin olmak için genellikle tedarik zinciri personeli tarafından denetlenir.

Eğer tedarik zinciri kalite kontrolü zayıfsa, ürünlerin belirlenen garanti süreleri dolmadan kırılma veya yıpranma olasılığı artmaktadır. Bir üründe, üretimin doğasına bağlı olarak bir üretim tesisinden ayrıldığında çok sayıda arıza meydana gelebilir. Bu tarz arızalar sonucu ürünleri iade etmek zorunda kalan müşteriler, ürünü satın aldıkları şirkete olan saygısını kaybedebilir. Tedarik zincirindeki kalite kontrolü bir şirketin itibarını korumaya yardımcı olması bakımından oldukça önemlidir. Tedarikçi girdileri üzerindeki kontrol ne kadar iyi olursa, geri dönüş riski ve potansiyel olarak tehlikeli ürün arızaları o kadar az olur ve dolayısıyla maliyet artışı azaltılabilir. Üretim sırasında büyük miktarlarda kusur ve diğer atıklarla karşı karşıya

kalan şirketler, ürün kalitesini sağlamak için genellikle ekstra denetimler uygulamaktadır. Bu denetimler işletme maliyetlerini genel olarak arttırmaktadır.

1.2.4.7. İş İdaresi Maliyetleri

İdari giderler, bir kuruluşun doğrudan üretim, üretim veya satış gibi belirli bir işleve bağlı olmayan masraflarıdır. Bu masraflar, bir departmanın veya iş biriminin aksine bir bütün olarak kuruluşla ilgilidir. Çalışanların maaşları ile muhasebe ve bilgi teknolojisi gibi genel hizmetlerle ilişkili maliyetler idari giderlere örnek olarak verilebilir. Tedarik zinciri yönetimini ele aldığımızda, iş idaresi giderleri aşağıdaki şekilde literatürde kendisine yer bulmaktadır (Pettersson ve Segerstedt (2013):

- Sipariş işleme maliyeti,
- Sipariş işleme görevini yapan kişilerin maliyetleri,
- Sipariş talepleriyle ilgilenen çalışanların maliyetleri,
- Sekreterler, yöneticiler ve diğerleri gibi tedarik zincirine destek veren kişilerin maliyetleri.

Sipariş işleme maliyeti; siparişin toplam alt birim değerleri ve gönderim ücretleri üzerinden müşteriye tahsil edilen tutardır. Depolama maliyeti, sevkiyat maliyeti ve paketleme maliyeti gibi hizmet giderlerinin maliyetini kapsar. İşleme ücretleri sipariş başına bir kez alınır.

1.2.4.8. Teknolojik Sistemlerin Maliyeti

Yeni teknoloji, tedarik zinciri yönetimindeki birçok kişi için günlük iş süreçlerini dönüştürmektedir. Gerçek zamanlı izleme ve doğru dağıtım sistemlerine duyulan ihtiyaç, teknolojik yenilik için tedarik zinciri yönetimini uygun bir ortam haline getirmektedir. Teknolojinin sürekli değişen ve gelişen yapısı, eski teknolojiye ciddi yatırımlar yapmış büyük şirketler için en iyi uygulamalara ayak uydurmak konusunda sorunlar yaratmaktadır. Büyük şirketler için gelişen tedarik zinciri yönetimine ayak uydurmak zaman alsa da yeni teknolojilerden yararlanmak, daha fazla şeffaflık ve verimlilik elde etmek, daha sıkı bir iletişim ve topluluk anlayışıyla hataları azaltıp yanlış anlaşılmanın önüne geçmek, çalışanlar, müşteriler ve işletme

arasında irtibatı kuvvetlendirerek sürekli gelişen rekabetçi piyasada maliyetleri düşürmek açısından ve piyasada kalabilmek açısından şart hale gelmiştir.

Bu çerçevede Aralık 2015'te, dünyanın dört bir yanından bir grup önde gelen üst düzey yönetici, The Center for Global Enterprise (CGE) yani Küresel Girişim Merkezi'nin liderliğinde, küresel pazarda karşılaştıkları büyük sorunlar hakkında konuşmak için Çin'in Sanya kentinde bir araya gelmiş ve görüşmeler yapmışlardır. Bu görüşmelerin sonucunda, “Dijital Tedarik Zinciri”nin kurumsal rekabet gücünü ve başarıyı arttırma potansiyelini daha iyi anlamak için önemli adımlar atılması planlanmıştır. Dijital tedarik zincirinin maliyetleri ve pazar payını hızlandırırken büyümeyi ve pazar payını hızlandırması hakkında çalışmalar yapılmıştır (CGE, 2016).

Yeni yönetim uygulamaları, veri bilimi ve analitiği, otomasyon ve sosyal medya kullanılarak, her büyüklükteki ve sektördeki şirketin faaliyetlerinin müşteri beklentilerini aşması öngörülmektedir. Dijital tedarik zinciri, çeşitli kaynaklardan gelen gerçek zamanlı verilerin kullanımını yakalayan ve en üst düzeye çıkaran müşteri merkezli bir platform modelidir. Gerçekleştirilen faaliyetlerle performansı optimize etmek ve riski en aza indirmek için talep uyarımı, eşleştirme, algılama ve yönetim sağlanabilmektedir. İşletmeler için gerçek bir dijital tedarik zinciri oluşturmak yeni bir tedarik zinciri stratejisi, yeni insanlar ve beceriler ve yeni teknolojiler gerektiren kritik bir görevdir. Şirketler ayrıca mevcut tedarik zincirlerini dönüştürebilecek adım adım değişikliklerin nasıl yapılacağını da belirlemelidir.

CGE'nin 2016 yılında yayınladığı makaleye göre uluslararası rekabet ortamı, dijital tedarik zinciri stratejileri yoluyla maliyetleri düşüren ve pazar payını artıran şirketler tarafından yeniden şekillendirilecektir. Bu bağlamda dijital tedarik zincirini optimize etmeyi başaran işletmelerin %20 daha düşük maliyet ve %10 daha yüksek gelir elde etmesi beklenmektedir (CGE, 2016).

1.3. İHRACAT VE İTHALAT YÖNETİMİ

İhracat ve ithalat süreci, yapısı gereği birçok aktörün katılımı, prosedürler ve uygulamalar ile sürdürülmektedir. Bu süreçte, ticaret maliyetlerini düşürmek ve rekabetçi avantaj elde edebilmek için, ithalat ve ihracat yönteminin en etkin ve doğru şekilde yapılması gerekmektedir.

1.3.1. Potansiyel Ticari Ortakların Tanımlanması

Uluslararası ticaret süreci çok geniş ve detaylı bir süreç olup bu süreçte tedarik zinciri içerisinde ve tedarik zinciri dışında, ticaretin yapılmasını sağlayan ve süreçte etkin rol oynayan birçok ticari ortak ve aktör bulunmaktadır. Aşağıda belirtilen bu ticari ortakları detaylı bir biçimde incelemek, süreci anlamak açısından kritik önem taşımaktadır.

1.3.1.1. İmalatçı Firma

Bir hammaddenin veya yarı mamulün belirli proseslerden geçirilerek makine ve insan iş gücü ile işlenmesi sonucunda bir sanayi ürünü haline getirilmesine “üretim” adı verilmektedir. Bu işlemleri yürütüp hammadde veya yarı mamulleri ürünlere dönüştüren, ihracat ve ithalat yönetiminde tedarik zinciri içerisinde çok önemli bir paya sahip olan kuruluşlara ise “üretici firma” adı verilmektedir.

1.3.1.2. İhracatçı ve İthalatçı

Bir malın geçerli olan İhracat ve Gümrük Mevzuatı uyarınca Türkiye gümrük bölgesi dışarısına veya serbest bölgelere çıkarılmasına ihracat adı verilmektedir. Bir başka tanımda ise, ihracat ülke sınırları dahilinde serbest dolaşım içerisinde bulunan malların, yabancı ülkelere satışının yapılması olarak açıklanmıştır. (Ticaret Bakanlığı, 2020).

İthalatı ise, bir malın ya da hizmetin ülke sınırları içerisinde yürürlükte olan güncel ithalat, gümrük ve kambiyo mevzuatı uyarınca yabancı ülkelere, Türkiye gümrük bölgesi içerisine sokulması olarak tanımlamak mümkündür. Gümrük bölgesine gelen eşyanın serbest dolaşıma girmesi ithalat rejimine ve dış ticaret politikası yükümlülüklerine uygun bir şekilde mali yükümlülükler tamamlandıktan sonra gerçekleşmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2020).

İhraç edilmesi istenen bir mal ile ilgili olarak, gereken İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliğine üye olmuş, vergi numarasına sahip gerçek veya tüzel kişilerin, ayrıca, tüzel kişilik durumu bulunmayan fakat bahsi geçen mevzuatlarda özel maddeler ile belirtilmiş şartları sağlayarak ihracat yapma yetkisi verilen kişilere ve ortaklıklara, ihracatçı adı verilmektedir.

İthalat işlemi yapmak üzere gümrük idarelerine kayıt olmuş, T.C. kimlik numarasına sahip kişiler ve vergi numarasına sahip tüzel kişiler, mevzuatlarda özel maddeler ile belirtilmiş şartları sağlayan tüzel kişilik hakkına sahip olmayan ortaklık ve kişilere ithalatçı adı verilmektedir.

1.3.1.3. Uluslararası Ticarete Aracı Firmalar (Komisyoncular)

Uluslararası ticarete işletmelerin dünya pazarında iş yapabilmeleri konusunda hizmet veren danışmanlık firmalarına, komisyoncu firmalar ya da aracı firmalar adı verilmektedir. Aracı firmaların temel görevleri, uluslararası ticarete yeni adım atan işletmelere ithalat ve ihracat prosedürleri, yurtdışı tedarikçi ve müşteriler ile temas sağlama ve uluslararası ticareti düzenleyen yasalar konusunda tavsiyelerde bulunmaktır. Bu aracı firmalar sağladıkları hizmetler neticesinde sözleşmeler ile belirlenmiş bir komisyon ödemesi almaktadırlar. Dış ticaret aracılık hizmetleri, ihracat danışmanlığı, ithalat danışmanlığı ve ticari eşleştirme gibi başlıklar altında açıklanabilmektedir. İhracat komisyonculuğu ise sağlanan hizmetler içerisinde en önemli olanıdır.

İhracat komisyonculuğunda, aracı şirketlerin sağladığı başlıca hizmetler aşağıdaki gibidir (Novo Danışmanlık, 2012).

- İhracat ve ithalat ile ilgili firma hedeflerinin belirlenmesi,
- Belirlenen bu hedeflere nasıl ulaşılabileceğinin detaylı planının yapılması,
- Hazırlanan planların uygulanması ve denetiminin yapılması,
- Pazar araştırması,
- Danışmanlığını yaptığı firmanın ilgilendiği ürünle ilgili kapsamlı ithalat ihracat verilerinin incelenmesi,
- Dış pazarlardaki belirlenen ürünlerle ilgili detaylı olarak talep ve rekabetin incelenmesi,
- Seçilen uluslararası pazarlardaki potansiyel müşterilerin belirlenmesi
- Belirlenmiş olan muhtemel alıcılar her türlü iletişime geçme
- İletişim sonucu ilgilenen potansiyel alıcılar ile yurtdışı seyahat planlaması
- Ürünlerin satış işlemlerinin yapılması,
- Satışı yapılan ürünlerin ödemesi için en az risk içeren yöntemler ile ilgili firmaya destek olma,
- Satışı yapılan ürünlerin teslimatı ile ilgili INCOTERMS 2020 desteği,
- Satışı tamamlanan malların lojistik işlemleri konusunda destek,
- Satışı tamamlanan malların tüm sevkiyat evraklarının hazırlanması.

1.3.1.4. Nakliye Firması, Armatör, Acente

Taşımacılık, genel olarak bir noktada bulunan insan, mal ya da hizmetlerin, hali hazırda bulundukları bu noktadan bir başka lokasyona taşınması amacıyla yürütülen faaliyetler olarak tanımlanmaktadır. Bir malın olması gereken yere, olması gereken zamanda, olması gereken miktar ve kusursuz kalitede, yüzde yüz güvenli bir anlayışla, minimal maliyetlerle ulaştırılmasına lojistik adı verilmektedir (Kaynak, 2004).

Rekabetin ve ticaretin günden güne arttığı günümüzde, ticarete bir malı hasar görmeden, mümkün olan en kısa sürede ve en hesaplı şekilde üretimin yapıldığı noktadan, ulaşması gereken noktalara eriştirebilmek ticarete rekabetçilik performansının önemli bir göstergesi haline gelmiştir. Günden güne gelişen dünya ticaretinde, malların ulaştırılacağı mesafenin artması, taşıma çeşitleri ve olanaklarının sürekli gelişmesi bu hizmetlerin kritik bir yer elde etmesine yol açmaktadır. Mevcut durumda, ürünün özellikleri ve cinsine göre hatta taşınacak mesafe, maliyet, güvenilebilirlik gibi unsurlara bağlı olarak çeşitli taşıma seçeneklerinden biri veya en az iki taşıma şeklinin beraber olduğu kombine taşımacılık şekli seçilebilmektedir.

Yürürlükte olan başlıca nakliye şekilleri şunlardır (Atay, 2015: 198):

Kara yolu taşımacılığı, karasal ulaşımın mümkün olduğu göreceli kısa mesafelerde ihracatçı firmanın satışını yaptığı malları doğrudan ve esnek bir biçimde ulaştırabilmesini mümkün kılan bir taşımacılık çeşididir. Kara yolu taşımacılığı her kargo boyu için ideal olmakla beraber bir malın aktarmasız olarak kapıdan kapıya ulaşımını sağladığı için sıklıkla tercih sebebi olmaktadır. Kara yolu taşımacılığı nispeten kısa mesafelerde maliyet konusunda faydalı olup, mesafe arttıkça ekonomik olmaktan bir hayli uzaklaşmaktadır.

Demir yolu taşımacılığı, uluslararası ticarete kara yolu taşımacılığının birçok avantajına rağmen, kara yolu taşımacılığına göre çok daha ucuz ve güvenli bir yol olarak görülmektedir. Demir yolu taşıması, taşınacak olan malın cinsi veya nevi ne göre açık ve kapalı vagonlar kullanılmasına olanak sağlayıp taşımaların daha sağlıklı ve güvenli olmasına yol açmaktadır.

Hava yolu taşımacılığı, yük olarak hafif fakat değer olarak ağır olan malların kıtalar arasındaki taşımacılıkta ya da hızlı taşınması gereken durumlarda kullanılmaktadır. Oldukça güvenilir bir yol olmakla beraber maliyetlerinin yüksek

olması dolayısıyla genelde acil veya pahalı ve küçük hassas malların taşınması sırasında kullanılmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı, en büyük malların taşınması için en uygun olan fakat gönderim hızı en düşük olan taşıma yöntemidir. Uzak mesafeler için maliyet ve miktar unsurları göz önüne alındığında dünya çapında kullanılan en yaygın taşıma şeklidir. Her geçen gün artan ve dünya ticaretinde taşınan malların %80 gibi büyük bir kısmını oluşturan deniz yolu taşımacılığı, uluslararası ticaret taşımacılığının bel kemiğidir.

Yukarıda açıklanan taşımacılık şekillerinin uygulanmasında faaliyet gösteren şirketlere lojistik, taşımacılık ya da nakliye firmaları adı verilmektedir. Lojistik çok geniş bir yelpazeye sahip olan iş dalıdır. Fiziki olarak dağıtım, nakliye, depolama ve gümrükleme, ambalajlama ve stok yönetimi gibi birçok iş dalını içerisinde barındırmaktadır. Dolayısıyla lojistik firmaları, uluslararası ticarete rekabetçi güç kazanabilmek için dikkat edilmesi gereken ticari ortaklardan birisi olmaktadır.

Armatör: Bir uluslararası seviyede gemi işletmecisi olan ya da ticari bir gemi veya gemilere sahip olan iş insanlarına ya da şirketlere armatör adı verilmektedir. Dünya ticaretinin %80'ini deniz yolu ticareti oluşturmaktadır (IMO, 2019). Dolayısıyla armatörler dünya ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Türk Armatörler Birliği'nin 2016 yılında yayınladığı rapora göre Türkiye'de 548 armatör bulunmaktadır (Türk Armatörler Birliği, 2016).

Yükleme ve Tahliye Acentesi: Malın teslimatının yapıldığı ya da malın gemiye yükleneceği liman içerisinde ihracatçı kişilere ya da malın taşınmasını yapan armatör kişi ya da şirkete hizmet veren işletmelere yükleme veya tahliye acentesi adı verilmektedir. Yükleme acentesi, malın gönderildiği limanda armatöre ve ihracatçılara hizmet veren acente olarak tanımlanmaktadır. Tahliye acentesini ise, malın indirildiği limanda armatöre ve ithalatçı firmalara hizmet veren acente olarak tanımlamak mümkündür. Deniz taşımacılığında acentelerin ürettikleri önemli belgeler söz konusudur. Yük manifestosu, navlun manifestosu bunlara örnek olarak gösterilebilir (Atay, 2015: 200).

1.3.1.5. Forwarder

Bir taşımacılık işlemini baştan sona yöneten, gümrükleme, nakliye, sigorta gibi taşımacılık işlemlerine hâkim olup geniş bir acente ağı bağlantısı bulunan

şirketlere forwarder adı verilmektedir. Forwarder adı verilen bu şirketlerin Türkçe’de isimleri Taşıma İşleri Organizatörleri olarak anılmaktadır.

Forwarder şirketlerin, hizmet verdiği alanlar

- Uluslararası taşımacılık,
 - Tüm ihracat ve ithalat işlemleri,
 - Gümrükleme,
 - Ürünün taşımasında kullanılacak olan taşıma türünü belirleme,
 - Taşımanın yönetimi ve taşıyıcının seçimi,
 - Taşıma sözleşmelerinin yapılması ve kapsamının belirlenebilmesi,
 - Taşımada kullanılan belgelerin hazırlayıp doldurulması
 - Sigorta yapılması, ambalajlama vb.
- olarak sıralanabilmektedir.

1.3.1.6. Gümrük Müşavirleri

4458 sayılı Gümrük Kanunu gümrük müşavirini, Ticaret Bakanlığı tarafından gümrük müşavirliği izin belgesi sağlanan, bir eşyanın gümrük işlemlerinin dolaylı temsil yolu ile takibinde bulunan ve sonuçlarından sorumlu olan kişiler olarak tanımlamaktadır.

Yetkili bir gümrük müşaviri, Türk Ticaret Kanunu uyarınca tüzel kişilik oluşturarak hizmet verebilmektedir. Tüzel kişilik oluşturulması durumunda bu tüzel kişiliğin kurucu ortakları gümrük müşaviri olmak zorundadırlar.

Bir gümrük müşavirinin yetkileri ve sorumluluklarından bazıları gümrük kanunu uyarınca aşağıdaki gibi açıklanmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2020);

- Gümrük mevzuatına tabi olan eşyanın ilgili gümrük rejiminin belirlenmesi ve gerekli işlemlerin yapılması
- İthalat yapılması sırasında ortaya çıkan vergilerin ödemesinin yapılması
- Bir eşyanın ithalatı yapılırken ortaya çıkan ek mali yükler olan denetim pulu, stopaj ve benzeri ödemelerin yapılması
- Her türlü gümrük işleminin yapılması ve takibi.

Tüm dünyada olduğu gibi, gümrük ve uluslararası ticaret düzenlemeleri, kanunları oldukça dikkatle incelenmesi gereken hassas ve karmaşık hususlardır. İthalat ve ihracat işlemleri birçok alt başlık içerisinde incelenebilmekte ve gümrük

işlemleri, kambiyo işlemleri, ülkelerin ticaret politikaları ve uyguladığı kısıtlamalar gibi detaylar ithalat ve ihracat konusuyla doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle, bu alanda faaliyet gösteren birçok şirket yukarıda belirtilen ve uzmanlığa ihtiyaç duyulan maddeler için gümrük müşavirleri ile çalışma konusunda isteklidirler.

1.3.1.7. Gümrük İdaresi

Gümrük idareleri, 4458 sayılı gümrük kanununda belirtilen işlemlerin, uygulanıp sonuçlandırıldığı hem önemli ve büyük kentlerde hem de daha kırsal ve az gelişmiş şehirlerde belirli bir hiyerarşik yapıya sahip olan gümrük ile işlemleri yöneten idari birimler olarak tanımlanmaktadır. Türkiye’de toplam 19 adet Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü, 164 adet ise gümrük idaresi bulunmakta olup 150 adedi faal olarak görev yapmaktadır. (Ticaret Bakanlığı, 2020).

1.3.1.8. Liman İşletmeleri

Genel tanımla liman işletmeleri, bir ülkenin sahip olduğu limanlara getirilen veya bu limanlardan ihracatı yapılacak malların gümrükleme işlemlerinin yapıldığı, limana gelen veya giden yük gemilerinin yürürlükte olan deniz ticaret hukuku kurallarına tam uyum ile işleten ve denizcilik sektöründe aktif olarak çalışan personelin yönetimini yapıp bu konuda hassas çalışmalarda bulunan, deniz işletmeciliği yapan işletmeler olarak tanımlanabilir.

Dünya lojistik ve nakliyeciliğinin yüzde 70’inin deniz yolu taşımacılığı ile yapıldığı dikkate alındığında, deniz taşımacılığı ve işletmesi sektörünün uluslararası ticarete önemli bir role sahip olduğu görülmektedir (Bichou, 2009).

Bu bağlamda limanlar, deniz yolu taşımacılığının başladığı ve sona erdiği noktalar olarak görülmekte ve yapılan bu ticari faaliyetlerde, liman işletmelerinin uygulamalarının ve faaliyetlerinin etkinliği ve verimliliği, deniz taşımacılığının maliyetlerini en çok etkileyen konuların başında yer almaktadır. Günümüzde limanlar, taşımacılık modları arasında kesintiye uğramadan aktarım yapılan lojistik üs veya merkezler olarak da tanımlanabilmektedir (Thai ve Grewal, 2005).

Limanlarda sağlanan başlıca hizmetler ise pilotaj, yedekleme ve römorkör, erzak ve yakıt ikmali, konteyner depolama, yükleme ve indirme, ardiye gibi

taşımacılık ve uluslararası ticaretin hızlandırılması açısından önem taşıyan hizmetler olarak sıralanabilir.

1.3.1.9. Bankalar

Küreselleşen ve dış ticaret hacminin sürekli katlanarak arttığı ve dolayısıyla uluslararası ticaretin aktörlerinden en önemli ikisi olan alıcı ve satıcının birbirleri arasında yapmış olduğu ticaret esnasında karşılaştıkları güven sorunlarının arttığı dünyada, güven sorunlarının ve en önemlisi ödeme kolaylığının sağlanması açısından kullanılan, ödeme araçlarının önemi büyüktür (Yurtsever, 2010).

Bu sebeple uluslararası ticaretin finansmanı ve uluslararası ticaret içerisinde yapılan para transferlerinde bankalar vazgeçilmez aracı kurumlar olarak öne çıkmaktadır. Bankalar alıcı ve satıcının ihtiyaç duyduğu bu finansal konulara ve daha fazlasına cevap verebilecek şekilde uluslararası arenada organize olmakta ve uluslararası ticarete aktif rol oynayan en önemli kurumlardan biri olmaktadır. Günümüz küreselleşen dünya ekonomisinde, sadece bir ülke içerisinde faaliyet gösteren ulusal banka kavramı kaybolma noktasına gelerek, son yıllarda yerini “uluslararası bankacılık” kavramına bırakmıştır.

Uluslararası banka ve bankacılığı, uluslararası ticarete kredi, para veya sermaye işlemlerinde aracı bir rol üstlenen, uluslararası ticaretin daha güvenli bir hale getirilmesi için garantör olarak görev yapan kurumlar olarak tanımlamak mümkündür. Dolayısıyla uluslararası bankaların en temel işlevlerini kefalet ve garanti sağlayarak, yapılan ticaretin satıcı ve alıcı için daha sağlıklı ve daha güvenli bir şekilde yürütülmesini sağlamak, ödeme şekillerini baz alarak mal bedeli tahsili, mal bedeli transferi ve fon transferi işlemlerini yürütmek, uluslararası sermaye hareketlerini kontrol etmek, finansal kiralama kredilendirme hizmetleri sağlamak olarak açıklamak mümkündür (Tulgar, 2018).

Yukarıda bahsedilen bankaların rol aldığı ve dış ticarete kullanılan başlıca ödeme şekilleri ise,

- Peşin Ödeme
- Mal Mukabili Ödeme
- Vesaik Mukabili Ödeme
- Kabul Kredili Ödeme

- Akreditifli Ödeme olarak açıklanabilir.

1.3.1.10. Sigorta Şirketleri

İhracat ve ithalat pazarının bu denli geliştiği, dış ticaret hacminin arttığı, ekonomik olarak tutarsızlıkların boy gösterdiği dünya genelinde, ticaret yapılırken bazı sorunların meydana gelmesi kaçınılmaz olmaktadır. Bunlardan en önemlisi ise satıcı tarafından ihraç edilen mal veya hizmetin satış bedelinin alınamamasıdır. Türk Ticaret Kanunu bu konu ile ilgili gerekli önlemleri alarak, malların bedelinin alınamaması durumu riskine karşılık, sigorta yaptırabilme seçeneğini öngörmüştür. Dış ticaret dahilinde risk kavramı ise zarar ve kayıp oluşabilme ihtimali anlamına gelmektedir.

Dış ticarete üç farklı risk çeşidi bulunup aşağıdaki şekilde sıralanmaktadırlar.

- Ticarete konu olan mala ilişkin riskler,
- İhracatı yapılan malın ödemesine ilişkin riskler,
- Piyasa riski.

Ticarete konu olan ürüne ilişkin riskler, taraflar arasında imzalanmış satış sözleşmesi maddeleri uyarınca, malın ihracatı yapan kişinin sorumluluk bölgesinde olan teslimat noktasına kadar getirilmesi sırasında meydana gelebilme ihtimali olan her türlü riski ve belirlenen teslimat noktasından sonra oluşabilecek ithalatçıya ait olan riskleri ifade etmektedir. Bu risk grubu bankalar tarafından kontrol edilmemekte olup, alıcı ve satıcının gerekli önlemleri almasında bağımsız sigorta şirketleri devreye girmektedir.

Mal bedeli ödemesine ilişkin riskler ise, ihracatı tamamlanan bir ürünün bedelinin ithalatçı tarafından ödemesinin yapılmaması veya yapılamaması olarak tanımlanmaktadır. Bu durumlar ihracatçının, ödemeyi kasten yapmaması, ödeme yapılması istenmesine rağmen ithalatçının ülkesinin çevrilebilir döviz yetersizliği nedeniyle ödemenin gerçekleştirilememesi, ya da eksik belgeler nedeniyle ödemenin beklenenden geç yapılması veya hiç yapılamaması gibi durumlardır.

Piyasa riskleri ise, işletmelerin karşılaşılabileceği aktif olduğu pazarlardaki fiyat bazında artış veya azalma durumları sonucunda ortaya çıkan riskler olarak değerlendirilmektedir. Piyasa riskleri kendi içerisinde fiyat, döviz ve faiz olmak üzere üç çeşit olarak ayrılmaktadır. Fiyat riskleri bir malın iç pazar ve dış pazar

arasında satış fiyatlarındaki değişkenlik riskini ifade ederken, döviz riski şirketlerin oynak döviz kurlarından dolayı karşılaşılabileceği kâr/zarar durumlarını, faiz riski ise faiz oranlarının değişmesinden ötürü beklenen yatırım faydalarının zarar görme riskini ifade etmektedir.

1.3.1.11. Gözetim Şirketleri

Uluslararası ticarete bir malın ihracatçı ve ithalatçı tarafından imzalanan satış sözleşmesi içerisinde açıkça belirtilen, miktar, kalite, etiketleme, ambalajlama, yükleme ve taşıma gibi şartlara uygunluğunun yetkili bir gözetim şirketi tarafından tespitinin yapılıp değerlendirilmesine gözetim adı verilmektedir. Bu tanımdan yola çıkarak, gözetim şirketlerinin yukarıda bahsi geçen şartların tespitinde rol alan, ticarete konu olan malların değerlendirilmesinde, analizinde, kalite kontrol ve tartma prosedürlerinde yer alan, bu işlemlerin uygulanması için laboratuvarlar kurup işletmesini yapan, bu sayede uluslararası ticaret işlemlerinde koordinasyon ve düzen sağlayan kuruluşlar olarak tanımlamak mümkündür.

Bu şirketlerin ihracat yapan kişilere kazandırdığı faydalar aşağıdaki gibidir (Gülsoy, 2007:15);

- Talep edilen özellikleri karşılamayan malların ihracatını ihracat yapılmadan engelleyerek, dolayısıyla malların daha sonra iade edilmesinin önüne geçmek ve para ile birlikte vakit kaybının önüne geçmek,
- Satış bedelinin tahsil edilebilmesini kolaylaştırmak,
- Satışı yapılması planlanan bir ürünün kalite uygunluk belgesi vb. belgelerin alınmasını sağlamak ve dolayısıyla satışa çıkacak ürünün pazarlamasını kolaylaştırmak,
- Gözetim şirketlerinin ülke içinde etkileri olduğu kadar dış ülke pazarlarında da bağlantıları bulunmaktadır. Bu etkinliklerden faydalanılarak satışı planlanan ürünün dış pazarlara ulaşması kolaylaştırılabilmektedir.

Gözetim şirketlerinin ithalat yapan kişilere kazandırdığı avantajlar ise aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (İGEME, 2007):

- İthalatçının siparişini verdiği ürünlerin kalitesinin sözleşme metninde belirlenen özelliklerde olduğunun garantisini sağlamak,

- İthalatçının satın aldığı ürünlerin teslimatında oluşabilecek muhtemel gecikmelerin zamanında fark edilmesine yol açıp müdahale imkânı sağlamak

1.3.1.12. Resmî Kurumlar

Her ülkede siyasi iktidarı elinde bulunduran hükûmetler uluslararası ekonomi politikası kapsamında dış ticaret, yabancı yatırımlar, sermaye akımları ve dış yardımlar gibi alanlarda çeşitli önlemler alırlar. Uluslararası ekonomi politikası ve dış ticaret politikası kapsamındaki bu önlemler tek bir bakanlık veya kurumu ilgilendirmemektedir.

Türkiye’de ithalat, ihracat ve dış ticaret ile ilgili anlaşmaların hazırlanması, müzakere edilmesi ve söz konusu anlaşmaların uygulanması ile ilgili görev Ticaret Bakanlığına verilmiştir. Türkiye’de

- Ticaret Bakanlığı,
- Hazine ve Maliye Bakanlığı,
- Tarım ve Orman Bakanlığı,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,
- Türk Standartları Enstitüsü,
- Türk Patent ve Marka Kurumu,
- Türkiye Atom Enerjisi Kurumu

gibi bakanlık ve kurumların uluslararası ekonomi ve ticaret politikasının belirlenmesinde ve uygulanmasında çeşitli görevleri vardır.

Ayrıca, çeşitli şehirlerdeki, Sanayi ve Ticaret Odaları ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği gibi kurumlar, sanayi ve ticaret unsurlarını içeren tüm bilgi ve yeni haberleri analiz etmekte ve derlemekte, elde edilen bu bilgileri ise ilgililere ulaştırmaktadırlar. Ayrıca bu kurumlar, elektronik olarak yapılan ticaret ve buna bağlı olarak internet ağları konusunda sahip olduğu üyelere kılavuzluk etmeye yönelik girişimlerde bulunmak, gereken altyapıyı kurmak ve işletmesini sağlamak gibi önemli görevlere öncülük etmektedirler.

Dış ticarete finansman sağlayan ulusal kurum ve kuruluşlar ise, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), ticari bankalar ve Eximbank’tır. Bu

kuruluşların dış ticarete yönelik finansman faaliyetleri, daha fazla işletmenin ihracat ve ithalat yapmasına olanak tanımaktadır.

Uluslararası ticarete rol alan bir diğer kuruluş olan İhracatçı Birliklerinin görevlerinden en önemlisi ise, uluslararası ve ulusal kuruluşlar, özel sektör kuruluşları gibi kurumlar karşısında üyelerinin çıkarlarını korumak ve geliştirmek amacıyla, uluslararası ticarete ilişkin konular ile ilgili çalışmalarda bulunmak olarak açıklanabilir (İBB, 2020).

Dış ticaret faaliyetlerinde kamu kuruluşlarının yanı sıra özel sektör kuruluşlarına da çeşitli görevler verilmiştir. Bir örnek vermek gerekirse, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği uluslararası taşımacılıkla ilgili TIR karnesi işlemleri ve geçici ithalat ve ihracatı kolaylaştıran ATA karnesi işlemleri ile uluslararası lojistik ve dış ticarete büyük katkı sağlamaktadır. Yeni pazarlar ve iş imkanları yaratmaya yönelik araştırma geliştirme çalışmaları yürüten İhracatı Geliştirme Merkezi ise dış ticarete katkı sağlayan özel bir kuruluştur (Oktay vd., 2013).

1.3.2. Dış Ticaret Zinciri

Birleşmiş Milletler (BM) ve Ticaret Kolaylaştırma ve Elektronik İşletmeciliği Merkezi (CEFACT) tarafından geliştirilen Buy-Ship-Pay (BSP) yani “Satın Al-Gönder-Öde” modelleri, uluslararası tedarik zincirindeki ana tarafları ve süreçleri, uluslararası satış ve nakliye sözleşmeleri ile üst düzey kuruluşlar ve şirketler arasındaki ilişkiyi açıklamaktadır. Uluslararası tedarik zincirleri, sınır ötesi işlem gören malların ticaret güvenliğini sağlarken, aynı zamanda düzenleyici gerekliliklere ve kısıtlamalara uyulmasında, sipariş edilme safhasının, nakliye ve ödeme işlemlerinin sağlıklı bir şekilde yapılmasında önemli yarar sağlamaktadır.

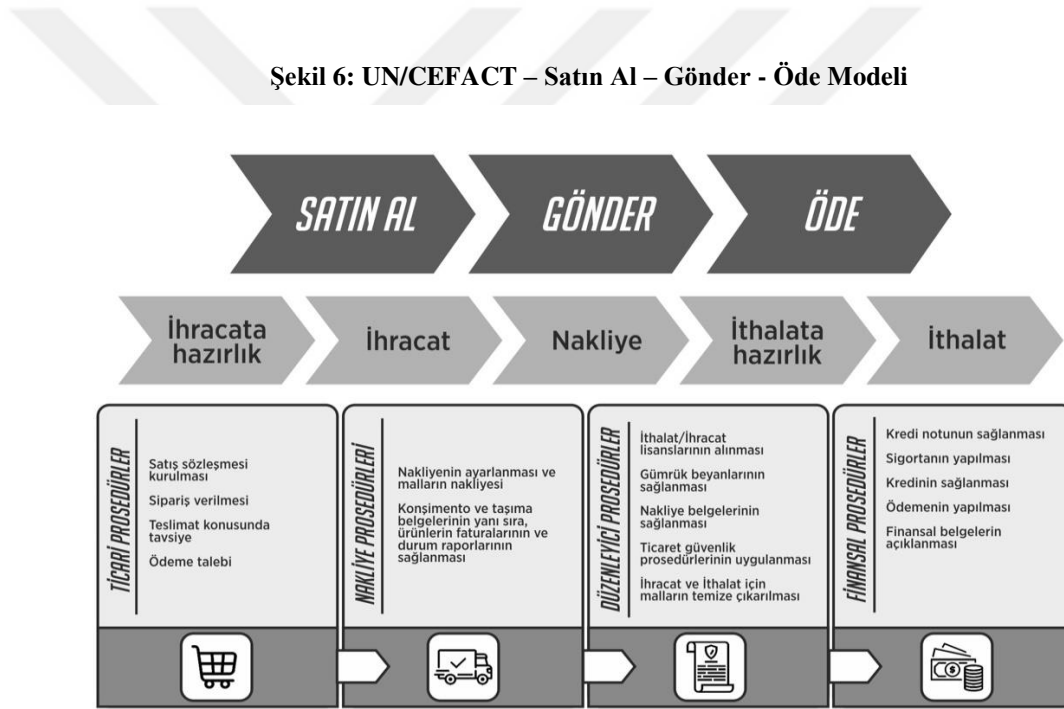
BSP iş süreci modeli, uluslararası tedarik zincirinde yer alan önemli ticari, lojistik, düzenleyici ve ödeme prosedürlerini tanımlamakta ve süreçteki çeşitli adımlar boyunca, taraflar arasında alışverişi yapılan tüm bilgilere, işlemlere genel bir bakış sağlamaktadır.

BSP modeli, uluslararası sektörler arasındaki ticaretin veri alışverişi gereksinimleri ve sigorta, gümrük ve diğer düzenleyici, mevzuatlara bağlı belgesel gereklilikleri de dahil olmak üzere çok modlu taşıma süreçleri hakkında bir referans modeli geliştirmek için bütüncül bir yaklaşım benimsemiştir. Bu model, tüccarlar,

nakliyeciler, nakliye ileticileri, acenteler, bankalar, gümrük ve diğer devlet makamları için yapılacak olan geliştirmeler ve kolaylaştırmalar için tüm devletler tarafından uygulanabilmektedir.

BSP tedarik zincirini satın alma, gönderme ve ödeme alanlarının üst düzey alanlarında gruplandırılabilen bir dizi iş süreci olarak sunmaktadır. Model, çeşitli süreçleri ve aktörleri anlamak, belirli bir iş veya ticaretin kapsamını tanımlamak ve verilen ticari kolaylaştırıcı girişimler ve desteklerin etkisini belirlemek için de kullanılabilir (UN/CEFACT, 2003).

Şekil 6’da Birleşmiş Milletler Ticaretin Kolaylaştırılması ve Elektronik İşletmeciliği Merkezi (UN/CEFACT) tarafından yayınlanan ticaret zinciri modeli detaylı bir şekilde gösterilmiştir.



Kaynak: UN/CEFACT Buy-Ship-Pay Model), 2012

1.3.2.1. Ticari Prosedürler

Uluslararası ticarete birçok prosedür kullanılmakta ve bu prosedürler içerisinde çok farklı belge hazırlanmaktadır. Bu belgeler, ülkelere ve ticarete konu olan ürünlere göre çeşitlilik göstermektedir. Kullanılan belgeleri BM, DTÖ ve Uluslararası Ticaret Odası (ICC) gibi kurumlar ve örgütler, yapılan çalışmalar ve

anlaşmalarla, bu prosedürleri standartlaştırmaya ve kolaylaştırmaya çalışmaktadır. Uluslararası ticaret, ekonomik anlamda sistemleri ve kullanılan paraları farklı olan ve birbirleriyle hiçbir bağlantısı olmayan kişiler, kurumlar ve kuruluşlar arasında gerçekleştirmektedir ve işlemler bu ticari belgelere dayanılarak yapılmak zorundadır. Bu belgeler ülkelere, ülkelerin dış ticaret mevzuatlarına göre değişiklik gösterebilmektedir. Bu nedenle, ticaret yapan tarafların bu farklılıklara hâkim olması gereklidir. Uluslararası ticarete kullanılan belgelerin standartlaştırılması, basitleştirilmesi daha da önemlisi bu belgelerin, küreselleşen dünya ve elektronik bilişim sistemlerinin gelişmesiyle elektronik ortamlara taşınması gibi hususlar BM ve DTÖ'nün liderlik ettiği, TFA gibi anlaşmalarla uzun vadede büyük yararlar sağlayacaktır.

1.3.2.1.1. Satış Sözleşmesi

Uluslararası ticari ilişkilerde, ilk olarak alıcının ve satıcının kendi aralarında bir görüşme yapması, alışverişi yapılacak olan malın veya hizmetin detayları konusunda bir anlaşmaya varması gerekmektedir. Bu görüşmede satıcı ve alıcı arasında, malın hazırlanıp sevk edilmesi karşılığında ödemenin nasıl gerçekleşeceği ve riskin iki taraf arasında nasıl paylaşılacağı belirlenirken, bir sorunun meydana gelmemesi ve ortaya çıkabilecek uyuşmazlıkların önüne geçebilmek için iki taraf arasında bir alım-satım sözleşmesi yapılmalıdır. Uluslararası ticarete yapılan sözleşmelerin taraflara yüklediği sorumlulukların yorumlanması, sözleşmelerin imzalandığı ve bağlı olduğu kanunlara göre değişiklik gösterebilmektedir. Bu nedenle, ICC gibi kurum ve kuruluşlar standart teslimat ve ödeme şekillerini açıklayan ve ticari sözleşmelerde kullanılabilen kavramlar geliştirmiştir (OAİB, 2020).

Uluslararası alım-satım sözleşmelerinin yazılı olarak yapılması zorunludur. Sözleşmede bulunan yazılı metnin içeriği, her iki tarafın talep ettiği konuları detaylı bir şekilde kapsamalıdır. Usulüne uygun olarak düzenlenen bir sözleşme hem alıcının hem de satıcının haklarını korumaktadır. Bir alım-satım sözleşmesinde malın detaylarını içeren bilgiler, malın cinsi, kalitesi, miktarı ve fiyatı gibi bilgilerin yanı sıra, malın teslim edileceği, ödeme yapılacağı yeri ve zamanı, meydana gelen sorunların çözüm yolları gibi maddeler mutlaka sözleşmedeki taraflarca kararlaştırılmalıdır.

1.3.2.1.2. Malların Siparişi

Sipariş sürecinde uygulanması gereken ilk prosedür, alışverişe konu olan malların Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTIP)'nin belirlenmesidir. GTIP, 12 haneden oluşmaktadır ve uluslararası ticarete malların birbirinden ayrımını ve tanımını yapmak, ayrıca malların tabi olduğu vergi oranları, ithalat kotası ve yasaklı ürün olup olmadığı vb. özellikleri konusunda bilgi sahibi olmak amacıyla kullanılmaktadır. GTIP konusunda yapılabilecek yanlışlıklar, zaman ve maliyet kaybı zararlara yol açabileceği için GTIP'in doğru bir biçimde belirlenmesi taraflar açısından oldukça önemlidir (Pesen ve Yılmaz 2015: 86).

GTIP belirlendikten, alıcı ve satıcı arasında sözleşme detayları, ihracatçının satmayı taahhüt ettiği mallarla ilgili bilgileri içeren proforma fatura bir diğer adıyla ön fatura ile birlikte kabul edildikten sonra alıcı, satın alma emri, ya da sipariş emri olarak bilinen yazılı bir metin gönderilmektedir. Satın alma emri ürün veya hizmetlerin türlerini, miktarlarını ve üzerinde anlaşılan, fiyatları belirten bir ticari belge ve ilk resmi tekliftir (Dobler ve Burt, 2016: 70). Sipariş emri, ihracatçı tarafından kabul edilirse, sipariş süreci tamamlanmakta ve sözleşmeye bağlı olarak üretim, teslimat ve ödeme süreçlerine başlanmaktadır.

1.3.2.1.3. Ödeme ve Teslim Şekli

Türkiye'de uluslararası ticarete yeni adım atan firmaların en büyük problemlerinden biri ödeme hususudur. Ödeme konusunda gerçekleştirilen yanlış tutumlar ve hatalar, bir yandan işletmelere ve diğer yandan Türkiye'nin genel ekonomisine büyük zararlar verebilme potansiyeline sahiptir (Güven, 2015: 151).

Uluslararası ticarete her zaman belirli bir risk söz konusudur. Hem alıcı hem satıcı için uluslararası işlemleri yaparken bazı ödeme risklerine maruz kalmak kaçınılmazdır. Söz konusu riskin miktarı büyük ölçüde kullanılan ödeme yöntemine bağlı olmaktadır. Günümüz küresel dünya pazarında başarılı olmak ve ihracatçı olarak yerli ve yabancı rakiplere karşı satış ve pazar payı kazanabilmek için, ihracatçıların müşterilerine uygun ve hesaplı satış şartları sunmaları gerekmektedir. Eksiksiz ve zamanında gerçekleşen ödemeler her satış için en önemli ve nihai amaç olduğundan, alıcının ilgisini çekip ihtiyaçlarını memnun edici şekilde karşılar

ödeme riskini en aza indirmek için sorunsuz bir ödeme şeklinin seçilmesi gerekmektedir.

Uluslararası ticari kurallar çerçevesinde en çok kullanılan ödeme şekilleri şunlardır (Ağsakal ve Erkan, 2016);

- Peşin ödeme,
- Akreditifli ödeme,
- Mal mukabili ödeme,
- Vesaik mukabili ödeme,
- Kabul kredili ödeme.

Peşin ödeme, genel olarak ithalatçının ithalat gerçekleşmeden önce ürünlerin bedelinin tamamını ya da bir kısmını peşin ödediği, ihracatçının ise ürün bedelini aldıktan sonra malları sevk ettiği ödeme şeklidir.

Akreditif, uluslararası ticaret işlemlerinde şartlı olarak banka garantisi almak anlamına gelmektedir. Bu tür ödeme şeklinde ihracatçıya, mal veya hizmetlerin sözleşme şartlarına uygun olarak teslim edilmesi halinde, bedelinin ödemesinin banka tarafından yapılacağına dair bir garanti verilmektedir. Akreditifli ödeme ithalatçıya, sipariş edilen malların talep edilen özelliklere ve satın alma sözleşmesinde belirtilen sözleşme şartları uyarınca satın alınacağına dair güvence vermektedir (UNECE, 2016).

Mal mukabili ödeme, ihracatçının en yüksek riski aldığı ödeme şeklidir. Mal mukabili ödeme öncelikle ihracatçı sözleşme şartlarına uygun malların sevkini gerçekleştirmektedir. Daha sonra ithalatçı ticarete konu olan malların bedelini ödemediği gümrüklemesini tamamlayıp gümrükten almaktadır. İthalatçı ürünleri teslim aldıktan sonra önceden belirlenmiş olan tarihte ödemeyi ihracatçıya yapmaktadır. Risk, tamamen ihracatçıya ait olduğundan genellikle ilk kez iş yapılan bir müşteriye değil, yurtdışında üretim tesisi olan ihracatçının kendi bünyesinde bir ithalatçı firmaya hammadde vb. ürünler gönderdiği alışverişlerde kullanılmaktadır. (Güven, 2015:156).

Vesaik Mukabili Ödeme, malların gümrükten çekilebilmesi için gereken belgelerin, ithalatçıya mal bedeli ödendikten sonra teslim edildiği bir ödeme yöntemi olarak tanımlanmaktadır. Vesaik mukabili işlemler bankalar tarafından yapılmaktadır ve bankaların vesaik mukabili ödeme işlemleri yaparken uygulayacağı kurallar ICC tarafından düzenlenmektedir.

Kabul Kredili Ödeme, ithalatçı firmanın ticarete konu olan malları teslim aldıktan sonra, ihracatçı ile anlaşılan poliçe, bono vadesinde ödeme yapılması olarak tanımlanmaktadır. Bir poliçe kullanılarak gerçekleştirilen kabul kredili ödeme akreditifli, vesaik ya da mal mukabili ödeme şekilleri için geçerli olabilmektedir.

Ödeme şekilleri haricindeki bir diğer önemli konu olan uluslararası ticarete teslim şekilleri ise, alıcı ve satıcının yazılı sözleşmeyle anlaşmaya vardığı, satıcının sattığı ürünle ilgili sorumluluklarının nerede bittiğini ve ürünleri temin eden alıcı tarafın sorumluluklarının hangi noktada başladığını göstermektedir.

Uluslararası ticarete kullanılan teslim şekilleri, 1919 yılında dünya ticaretine hizmet etmek amacıyla kurulan ICC tarafından ilk olarak 1936’da yayınlanmıştır. Incoterms adı verilen kurallar, dünya ticaretinde standart haline gelmiştir. Incoterms kuralları 1936’dan günümüze dokuz kez revize edilmiş, 1 Ocak 2020’de ise dokuzuncu versiyonu olan Incoterms 2020 yürürlüğe girmiştir. Incoterms, uluslararası ticaret ve ticaret hukuku ile ilgili olarak ICC tarafından yayınlanan yük taşımacılığında alıcı ve satıcının yükümlülüklerini tanımlayan bir dizi önceden tanımlanmış ticari terimdir (ICC, 2020). Günümüzde geçerli olan Incoterms 2020’de iki ana başlık altında toplanan toplam 11 terim Tablo 1’de görülmektedir.

Tablo 1:Incoterms® 2020 Gruplandırma Sistematiği

Tüm Taşıma Çeşitlerini Kapsayan Kurallar:	Deniz ve İçsu Taşımaları Çeşitlerini Kapsayan Kurallar
EXW – (Ex Works) : İşyerinde Teslim	FAS – (Free Alongside Ship): Gemi yanında teslim
FCA – (Free Carrier) : Taşıyıcıya Masrafsız Teslim	FOB – (Free on Board) : Gemi Güvertesinde Teslim
CPT – (Carriage Paid To) : Taşıma Ücreti Ödenmiş	CFR – (Cost and Freight) : Masraflar ve Navlun Ödenmiş
CIP – (Carriage Insurance Paid To) : Taşıma ve Sigorta Ücreti Ödenmiş	CIF – (Cost, Insurance & Freight) : Masraflar Navlun ve Sigorta Ödenmiş
DPU – (Delivered At Place Unloaded) : Boşaltma Noktasında teslim	
DAP – (Delivered At Place) : Belirlenen Yerde Teslim	
DDP – (Delivered Duty Paid): Gümrük Ücretleri Ödenmiş Teslim	

Kaynak: International Chamber of Commerce: Incoterms 2020.

1.3.2.2. Ulaşım Prosedürleri

Uluslararası ticaret genel anlamda mal ve hizmetlerin el değıştirmesi, ticarete konu olan mal ve hizmetlerin mülkiyet haklarının bir kişiden diğeri bir kişiye geçmesi karşılığında ödeme yapılması anlamına gelmektedir (Güven, 2015: 102-120).

Bu bağlamda mal ve hizmetlerin teslimatı için birçok prosedür uygulanmakta ve bu süreç birçok yazılı belge aracılığıyla sürdürölmektedir. Bu belgeler çeşitli özellikler taşımakta ve farklı durumlarda gerek gümrük idareleri gerekse ticaret içerisinde rol alan aktörler tarafından talep edilmektedir.

1.3.2.2.1. Ticari ve Ulaşım Belgeleri

Her dış ticaret işlemi birbirinden farklı olup her işlemde kullanılması şart koşulan birçok demirbaş olarak nitelendirilebilecek belge mevcuttur. Ticari belgeler ve taşıma belgeleri bu belgelerden bazılarıdır. Ticaret ve taşıma sürecinde kullanılan en önemli ticari belgeler aşağıdaki gibidir.

- Proforma Fatura
- Ticari Fatura
- Taşıma Faturası (Navlun)
- Çeki Listesi
- Koli Listesi
- Gözetim Belgesi

Proforma fatura, ön fatura anlamına gelmektedir ve ihracatçının ihraç edeceği ürün ile ilgili bilgiler içermektedir. Proforma faturanın içerisinde, ticarete konu olan ürünün özellikleri, teslim şekli, ödeme şekli gibi bilgiler bulunmakta olup teklif formu yerine geçebilmektedir. Proforma fatura herhangi bir mali yükümlölük yaratmamakta, hukuki ve ticari olarak herhangi bir değeri taşımamaktadır. Ticari fatura ise, proforma fatura sonrasında iki tarafın anlaşım sözleşme uygulanması sonrasında, ihraca konu olan malların hazırlanması noktasında düzenlenmektedir. Ticari fatura alım-satım sözleşmesine bağım olarak hazırlanmakta ve içerisinde malın cinsi, miktarı, birim fiyatı ve toplam fiyat gibi birçok mali değeri yazılı olduğı gibi, ticarete konu olan malın ödeme şekilleri, teslim şekilleri, alıcı ve satıcı bilgileri gibi bilgiler de bulunmaktadır. Hukuki ve ticari olarak değeri olan kıymetli bir evraktır.

Navlun, kelime anlamı olarak deniz veya iç su yolu ile taşınan ihracatı yapılan malın taşıma bedeli anlamına gelmektedir (Güven, 2015: 102-120). Navlun deniz taşımacılığı kavramı olsa da uygulamada, tüm taşıma şekillerinde yapılan taşıma işleminin bedelleri için kullanılmaktadır. Navlun faturası, ihracatçı veya ithalatçı tarafından belirlenen taşıma şekline göre farklılık gösterebilmekte ve navlun faturasının kime kesileceği ödemenin kimin tarafından yapılacağı ticari fatura üzerinde açıkça belirtilmektedir. Navlun faturası, taşıma işlemini yapan kişi tarafından kesilmekte ve taşıma şirketleri arasındaki sürekli rekabetten ötürü standart bir ücret söz konusu olmamaktadır.

Çeki listesi, ticarete konu olan malların net ağırlıkları, hacimleri ve yüklendiği taşıtlar hakkında bilgi veren ihracatçı tarafından hazırlanan bir belge türüdür. Malların taşıma sürecinde hasar görmesi gibi muhtemel sorunlar açısından taraflar için büyük önem taşımaktadır. Koli listesi ise, koliler ile taşınması yapılan mallar için kullanılmakta ve her koli içerisindeki miktar, her kolinin ölçüleri ve toplam koli sayısını belirtmektedir. Koli listesi taşıma sırasında tarafların sayım yapmasını, yükleme yapmasını kolaylaştırmaktadır.

Gözetim belgesi, tarafsız gözetim kuruluşları tarafından ihracatçı veya ithalatçının isteğiyle düzenlenmektedir. İhracata konu olan malın beyan edilen özellikleri ile aynı özellikleri taşımasının kontrolü açısından kritik önem taşımaktadır. Bazı tarım ve hayvancılık ürünlerinde bu belgenin düzenlenmesi şart koşulmuştur.

Ticaret sürecinde birçok taşıma belgesi kullanılmaktadır. Taşıma belgeleri kara, deniz, hava ve demir yolu taşımacılığına göre farklılıklar göstermektedir. Taşıma belgesi, bir malın ihracatçının ülkesinde belirlenen bir noktadan alınıp, ithalatçının ülkesindeki önceden belirlenmiş bir noktaya teslim edilmesini taahhüt eden, taşımacı şirket tarafından düzenlenen bir belgedir. Taşıma belgeleri Konşimento olarak adlandırılmaktadır. Konşimentolar içerisinde en önemli olan deniz konşimentosudur, taşıyıcı veya armatör tarafından düzenlenmekte, mali değer taşıyan, malın kime teslim edileceğini belirten bir belgedir. Ciro yoluyla malların mülkiyetinin değiştirilmesine olanak sağlayan bu taşıma belgesi, ticaret sürecinde kullanılan en önemli belgelerden birisi olmaktadır.

1.3.2.3. Mevzuata Dayalı Prosedürler

TDK mevzuat kelimesini, bir ülkede yürürlükte olan yasa, tüzük, yönetmelik olarak tanımlamaktadır. Bir ticaret erbabının ihracat veya ithalat yapabilmesi için, bulunduğu ülkenin kanunlarına, yönetmeliklerine hâkim olması ve uyması gerekmektedir. Ticaret Bakanlığı'nın kontrolünde olan ihracat, ithalat gümrük ve kambiyo mevzuatı gibi mevzuatlar, belirli şartları sağlayan tüzel ve gerçek kişilerin ithalat ve ihracat yapabilmeleri için gereken prosedürleri açıkça tanımlamaktadır.

1.3.2.3.1. İhracat/İthalat Lisansları

26190 Sayılı İhracat Yönetmeliğinin 4. maddesine göre ihracat, bir ürünün yürürlükte bulunan ihracat ve gümrük mevzuatına tam uyum sağlayarak Türkiye ulusal gümrük bölgesi dışarısına veya ülke içerisinde bulunan serbest bölgelere çıkarılması olarak tanımlanmıştır. İhracatçı ise İhracat Yönetmeliğinde, ihraç edeceği mal ile ilgili İhracatçı Birliklerine üye olan, vergi numarasına sahip gerçek veya tüzel kişiler ile tüzel kişilik statüsüne sahip olmamakla birlikte yürürlükteki geçerli mevzuat hükümlerine dayanarak hukuki işlem yapma yetkisine sahip olan ortaklıklar olarak tanımlanmıştır. İhracat lisansı elde edebilmek için ihracat yapacak kişi, İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliğine üye olmak durumundadır. İhracatçılar Birliğine üye olup, Ticaret, Sanayi, Esnaf ve Sanatkârlar odalarından herhangi birine kayıtlı olan, vergi numarası olan her gerçek ve tüzel kişi ihracat yapabilmek için gerekli olan lisansı elde edebilmektedir.

22510 Sayılı İthalat Yönetmeliğinin 3. maddesinde vergi numarasına sahip her gerçek ve tüzel kişi ile tüzel kişilik statüsüne sahip olmamakla birlikte yürürlükte bulunan mevzuat hükümlerine dayanarak hukuki işlem yapma yetkisi tanınan kişiler ve ortaklıkların ithalat yapabileceği belirtilmektedir. İthalat yapmak isteyen kişilerin, ithal lisansı elde edebilmek için Ticaret Bakanlığına bağlı, İthalat Genel Müdürlüğüne başvurmaları gerekmektedir.

İthalat Genel Müdürlüğünce tahsis edilen ithal lisansı, uygulamada olan tarife kontenjanı dâhilinde ithalat yapabilme özgürlüğü sağlanması amacıyla düzenlenmektedir. Tarife kontenjanı ise, belirli bir dönem içerisinde yapılacak ithalatta gümrük vergisi gibi mali yükümlülüklerde sağlanan indirim miktarını ifade

etmektedir. İthal lisansı, firmalar adına düzenlenmektedir ve tahsis edilen ithal lisansı üzerinde açıkça belirtilen sürenin sonuna kadar geçerli olmaktadır.

1.3.2.3.2. Ticari Güvenlik Prosedürleri

Yurt içinde piyasaya sunulan hem yerli hem de ithal ürünlerin güvenliğinden emin olmak ülkelerin ilk öncelikleri arasında bulunmaktadır. Bu amaçla ürünlerin teknik kriterlere, güvenlik standartlarına ve prosedürlerine uygun bir şekilde üretildiğine dair belgelenmesi gerekmektedir. İthalatta uygulanan ürün güvenliği prosedürlerinin temel hedefi, ithal edilen ve piyasaya sunulması düşünülen ürünlerin sağlık bakımından insan, hayvan ve bitkileri tehlikeye atmaması için çevre ve tüketicinin güvenliğini kapsayan koşullara uyup uymadığının kontrol edilmesidir (Ticaret Bakanlığı, 2020). Denetlenecek ürün grupları ve uygulanacak olan denetim prosedürleri, yetkili kamu kuruluşları tarafından iç piyasada yürürlüğe konulan yönetmeliğe göre belirlenmekte ve piyasadan görüşler alınarak her sene tebliğler halinde yayımlanmaktadır. Tablo 2’de Türkiye’de ithalatta denetime tabi olan ürün grupları gösterilmektedir.

Tablo 2: Türkiye’de İthalatta Denetimi Gerçekleştirilen Ürün Grupları.

İthalatta Denetimi Gerçekleştirilen Ürün Grupları	
Sanayi Girdileri	“CE” İşareti Taşıması Gereken Bazı Ürünler
Atıklar	Oyuncaklar
Uyuşturucu ve Psikotrop Maddeler ve Müstahzarları	Kişisel Koruyucu Donanımlar
Tarım ve Orman Bakanlığı'nın Kontrolüne Tabi Ürünler	Tüketici Ürünleri
Kimyasallar	Yapı Malzemeleri
Katı Atıklar	Pil ve Akümülatörler
Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları	Tıbbi Cihazlar
Metal Hurdalar	Tıbbi Ürünler ve İlaç Hammaddeleri
Araç Parçaları	

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı: İthalatta Denetimi Gerçekleştirilen Ürün Grupları, 2020.

1.3.2.3.3. Standartlar

Standardizasyon belirli kurum ve kuruluşlar tarafından, ürün, proses ve hizmetlerin, oluşması muhtemel ve mevcut sorunları dikkate alarak ortak ve tekrar

eden kullanımları için optimum derecede kalite önlemleri alması anlamına gelmektedir (ISO, 2020).

Uluslararası standartlar ile hedeflenen amaçlar Uluslararası Standardizasyon Kuruluşu (ISO) tarafından aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır (ISO, 2020)

- Ürün ve hizmetlerin geliştirilmesi, üretimin ve tedarikin daha verimli, daha güvenli hale getirilmesi,
- Ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmak ve daha adil hale getirmek,
- Hükümetlere sağlık, güvenlik ve çevre mevzuatı ve uygunluk değerlendirmesi için teknik bir temel sağlamak
- Teknolojik gelişmeleri ve iyi yönetim uygulamalarını hükümetlerle paylaşmak,
- Yenilikleri yaymak
- Tüketicileri ve son kullanıcıları ürün ve hizmetlerin kötü özellik ve etkilerinden korumak
- Sık karşılaşılan sorunlara çözüm sunarak hayatı kolaylaştırmak

Dünya ticaretinde standartları belirleyen uluslararası kuruluşlar, ISO ve Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC)'nin yanında Avrupa genelinde faaliyet gösteren diğer kuruluşlar olan Avrupa Standartlar Komitesi (CEN) ve Avrupa Elektroteknik Standardizasyon Komitesi (CENELEC) olarak ikiye ayrılmaktadır.

Türkiye'de ise uluslararası rekabet gücünü yükseltmek, ülke içi ve uluslararası arenada ticareti daha verimli hale getirmek, toplumun refah seviyesini standardizasyon, uygunluk değerlendirme, deney ve ölçümleme faaliyetleri aracılığıyla yükseltmek olan Türk Standartları Enstitüsü (TSE), 1960 yılında faaliyetine başlamıştır.

TSE, ISO ve IEC'ye 1956 yılında, CEN ve CENELEC'e de 2012 yılında tam üye olup, bu uluslararası kuruluşların tek Türkiye temsilciliği faaliyetlerini yürütmektedir. Bu kuruluşların faaliyetleri TSE tarafından hayata geçirilen Ayna Komiteler ile takip edilmekte olup komiteler ve kuruluşlar tarafından yayınlanan uluslararası standartlar Türk standardı olarak kabul edilebilmektedir (TSE, 2020).

İKİNCİ BÖLÜM

DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI

2.1. DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI KAVRAMI

Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması, hâlihazırda devam eden uluslararası ticaret işlemlerinin, belgelerinin ve maliyetlerinin, sadeleştirilmekle beraber azaltılması anlamına gelmektedir. Sadeleştirilen işlemler, belgeler ve azaltılan maliyetler ile amaçlanan ihracatçı ve ithalatçı açısından alım-satım trafiğini hızlandırmaktır. Bu şekilde, ticaretin daha kolay bir hale getirilmesi, tarafların maliyetlerinin azalmasına, rekabetçiliğinin artmasına neden olmaktadır (Deliçay, 2005).

Dış ticareti kolaylaştırmanın birden fazla tanımı yapılmakla birlikte, DTÖ'nün tanımlaması ticareti kolaylaştırma kavramını en net şekilde açıklamaktadır. DTÖ'ne göre, ticaretin kolaylaştırılması, uluslararası ticarete konu olan malların bir yerden bir yere ulaştırılması için gerekli olan verilerin elde edilmesi, toplanan verilerin sunulması, verilerin iletilmesi ve elde edilen bu verilerin işlenmesi gibi işlem ve prosedürlerin basitleştirilmesi, uyumlaştırılması, formalitelerinin azaltılması anlamına gelmektedir.

Bir diğer tanım ise, UN/CEFACT tarafından yapılmış olup, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması kavramı, ticarete konu olan bir malın ihracatçıdan ithalatçıya ulaşması ve bahsi geçen malın ödemesinin yapılması için, gereken her türlü işlem ve uygulamanın basitleştirilmesi ve ülkeler arasında standart bir hale getirilerek birbiri arasında uyumlaştırılması olarak açıklanmıştır.

Ticareti kolaylaştırma tanımı işlemler, prosedürler ve formaliteleri temel alsa da özellikle gelişmekte olan ülkeler ticareti kolaylaştırma çalışmaları yaptıklarında lojistik alanında fiziki altyapılarının yetersiz olmasından ötürü uygulamada problem yaşamaktadırlar. Örnek vermek gerekirse UNCTAD (2006), işlemler ve formalitelerin ülkeler tarafından kolaylaştırılıp basitleştirilmesinin sadece tek yönlü bir fayda sağlayacağını fakat malların alıcıya ulaştırılması konusunda alınacak olan lojistik önlemlerin de ticareti kolaylaştırmanın kapsamına girdiğini ve bir bütün olarak ele alınması gerektiğini savunmaktadır.

Ticaretin kolaylaştırılmasının kapsadığı önemli konular aşağıdaki şekilde maddelere ayrılmıştır (Deliçay, 2015).

- Gümrük prosedürlerinin kolaylaştırılması,
- Menşe kuralları,
- Tarife sınıflandırmasının şeffaflığı ve basitleştirilmesi,
- Dahilde İşleme ve Hariçte İşleme destekleri,
- Sağlık ve Güvenlik ile ilgili düzenleme ve standartlar,
- Gümrük Muayeneleri,
- İstatistiksel veri toplama,
- Ülke sınırında KDV ve Gümrük Vergilerinin tahsilatının yapılması
- Malların hareketi için ulaştırma altyapısı
- Taşıma ücretleri,
- Gümrük sınırında uygulanan güvenlik prosedürleri.

Rippel (2011)'e göre, ticaretin kolaylaştırılması kavramının sağladığı bir diğer fayda, gelişmekte olan ülkelerde yoksulluk ve açlık gibi çok önemli sorunların önlenmesi için gerekli olan tüketim mallarının serbest dolaşıma girmesini kolaylaştırmasıdır.

TFA ile ilgili çalışmalar, ilk olarak 1945 yılında İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlamış olmak ile beraber 1990'lı yılların ortasından itibaren hız kazanmıştır. Bu süreç içerisinde, uluslararası seviyede anlaşmalar yapılmış olup bu anlaşmalar dahilinde dünya ticaretine standartlar getirilmiş, çeşitli rehberler, kılavuzlar ve endeksler hazırlanmış ve yayınlanmıştır (Deliçay, 2015).

Yapılan bu uluslararası çalışmaların geniş kapsamlı ve en önemlisi DTÖ tarafından hazırlanan Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasıdır. TFA 7 Aralık 2013 tarihinde, Endonezya'nın Bali kentinde imzalanmış, 27 Kasım 2014 tarihinde ise DTÖ'nün Marakeş Anlaşması'na dahil edilmiş ve son olarak 22 Şubat 2017 tarihinde dünya çapında yürürlüğe girmiştir.

DTÖ'nün faaliyetlerine ek olarak, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ticareti kolaylaştırma konusunda önemli çalışmalar yapmaktadır. OECD, 14 Aralık 1960 yılında Fransa'nın Paris kentinde imzalanan Paris Sözleşmesi baz alınarak 1961'de kurulmuştur. OECD ticareti kolaylaştırma alanında birçok çalışma yapmış ve ülkelerin ticaret maliyetlerini azaltmalarına, ticaret akışlarını artırmalarına ve uluslararası ticaretten daha fazla fayda elde etmelerine yardımcı olmak için, eylem alanlarını belirlemiş ve reformların potansiyel etkilerini değerlendiren bir dizi ticari kolaylaştırma göstergesi ortaya koymuştur.

OECD'nin belirlemiş olduğu, ülkelerin performanslarını belirleyen göstergeler aşağıdaki gibidir (OECD, 2020).

- Bilgiye erişim,
- Ticaret erbabı ile istişare
- Mevzuata ilişkin bilgi taleplerinin karşılanması
- Başvuru prosedürleri,
- Ücretler ve masraflar,
- Belgeler,
- Otomasyon,
- İşlem prosedürleri,
- Sınır teşkilatı içsel işbirliği,
- Sınır teşkilatı dışsal işbirliği,
- Yönetişim ve tarafsızlık.

2.2. DIŞ TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAYA YÖNELİK ULUSLARARASI STRATEJİLER

Uluslararası ticaret sürecinde etkin olarak yer alan aktörler dört farklı maddede açıklanmaktadır (Deliçay, 2015).

Bu aktörler;

- İhracatçılar,
- İthalatçılar,
- Alım satım sürecinde ithalatçılara ve ihracatçılara yardımcı olan ve hizmet sağlayan aracı kurum veya şirketler (aracılar),
- İhracat ve ithalat işlemlerinin belirli bir düzen içerisinde akışına yardımcı olan veya kontrol eden kamu kurumlarıdır.

Deliçay (2015)'e göre uluslararası ticaret birçok aktörü içerisinde barındıran geniş bir konu olup, süreç içerisinde etkin ve verimli bir sonuç alabilmek iyi bir koordinasyon ve aktörler arasındaki uyum ile mümkün hale gelmektedir.

Ülkeler uluslararası stratejilerini belirlemek üzere, ticareti kolaylaştırma hususunda çalışma grupları ve komiteler oluşturmaktadır. Bu doğrultuda, Hindistan hükümetinin kurduğu Nepal çalışma grubunun ticareti kolaylaştırma hususunda elde ettiği başarılar aşağıdaki gibidir (Sharma 2013).

- Gümrüklerin mesai saatlerinin komşu ülkelerle senkronizasyonu,

- Belirli belgelerin her işlem yerine her yıl bir kez ibraz edilmesinin kabulü,
- İhracat ve ithalat için sigorta belgelerinin opsiyonel olarak sunulması,
- Genelleştirilmiş tercih sistemi veya eşdeğer uygulamalar söz konusu ise, ihracat için menşe şahadetnamesi sunulması zorunluluğunun kaldırılması,
- Ticaret sürecinde uygulanan işlemlerin ve adımların %10 azaltılması,
- Gümrük idaresindeki bazı işlemlerin basitleştirilmesi,
- Ticaret Bakanlığı tarafından tahsil edilen bazı hizmet ücretlerinin %50 yerine %30 olarak güncellenmesi,
- Gümrüklerde uygulanan işlemlerin ücretinin sadece 1\$ olarak revize edilmesi,

Yunanistan hükümetinin yayınladığı 2012 tarihli raporda sunulan ticareti kolaylaştırma stratejisinin ana hedefleri şunlardır:

- 2015 yılına kadar ihracat yapılması için gereken gün sayısını %50 oranında azaltmak,
- İhracatta kullanılan belge miktarını 2015 yılına kadar %20 oranında azaltmak,
- İhracatta kullanılmak üzere ulusal “Tek Pencere Sistemi” oluşturmak.

Yunanistan hükümeti ayrıca ticareti kolaylaştırmak amacıyla iddialı ve spesifik hedefler koymuştur. Bu hedefler, ticaret açığını 2014 yılına kadar en aza indirmek ve ihracatı 2012 yılına kadar gayrisafi yurt içi hasıla (GSYİH)’nın %16’sını temsil etmek için artırmak olarak açıklanmıştır (UNECE, 2012)

UNCTAD ile birlikte hazırlanan, Ulusal Ticareti Kolaylaştırma Komisyonları için Güçlendirme Programı kapsamında Sudan hükümetinin yayınladığı yol haritasında Sudan hükümetinin bu kapsamdaki amaçları şu şekilde açıklanmaktadır. “Ticaretin Kolaylaştırılması Yol Haritasına dahil edilen eylemlerin uygulanması yoluyla, 2021 sonunda Sudan, ithalat ve ihracat süresini %40 oranında azaltacak ve tüccarlar için gereksiz maliyetleri kaldıracak, böylece ihracat hacminin en az %25 oranında artmasına yol açacaktır.”

Yukarıda belirtilen hedeflere ulaşmak için, Sudan Ticaret Kolaylaştırma Çalışma Grubu üyeleri toplamda 31 faaliyetin 2021 sonuna kadar uygulanması gerektiği konusunda anlaşma sağlamıştır. Bu faaliyetlerden bazıları aşağıdaki gibidir (UNCTAD, 2016).

1. Sudan’ın kalkınma politikasının kilit paydaşlarını ticaretin kolaylaştırılması konusunda bilgilendirmek için en az beş toplantı yapılması,

2. Tüm sınır ajanslarından gelen tüm yasaların, düzenlemelerin, ücretlerin, ücretlerin ve prosedürlerin internette yayınlanmasının sağlanması,
3. Yatırımcıların gereksiz masraflarını belirlemek amacıyla 10 kilit ürün için ücret ve vergilerin değiştirilmesi.

8 Ağustos 1967'de kurulan Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), birliğe dâhil olan 10 ülke olan Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland, Brunei, Laos, Myanmar, Kamboçya ve Vietnam ile ortak hazırlanan rapor doğrultusunda benimsedikleri ticareti kolaylaştırma stratejilerini açıklamışlardır.

Hazırlanan rapora göre ASEAN ülkelerinin ortak amacı:

- Ticaret işlem maliyetlerinin 2020'de %10 azaltılması,
- ASEAN içi ticaretin 2017 ile 2025 arasında iki katına çıkarılması,
- Küresel sıralamalarda / anketlerde (Örneğin; Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabet Edebilirlik Raporu, Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Raporu) ortaya çıkan performansın iyileştirilmesi.

Bu doğrultuda belirlenen uygulamalardan bazıları aşağıdaki şekilde açıklanmıştır (ASEAN, 2012).

- Gümrük işlemlerinin mümkün olan her şekilde revize edilmiş Kyoto Sözleşmesi ile uyumlaştırılması,
- Uluslararası ortaklarla daha fazla ilgilenecek, ticaretin kolaylaştırılmasında en iyi uygulamaların benimsenmesi,
- Basitleştirilmiş ve hızlı sınır formalitelerin hayata geçirilmesi.

Ticaretin kolaylaştırılması konusu, birçok ülke ve uluslararası kuruluş tarafından önem gösterilerek takip edilmekte, bu konuyla ilgili uluslararası arenada sıkı bir takip yapılmakta, gelişmelerin dışında kalmamak ve rekabetçi üstünlük elde edebilmek amacıyla yeni stratejiler oluşturulmaktadır.

Türkiye'de 2016 Aralık ayında, "Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu" kurulması suretiyle başlayan çalışmalar sonucunda "Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Eylem Planı 2018-2022" hazırlanmış ve bir rapor halinde sunulmuştur.

Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulunun üstlenmiş olduğu görev, ticaret sürecinde rol alan kamu kurumları ve özel sektör arasında bir köprü görevi üstlenip, koordinasyon ve işbirliğini sağlamak, ticaretin kolaylaştırılması reformlarını uygulamak, hazırlanmış olan eylem planı kapsamında şeffaf, öngörülebilir ve

işbirliği içerisinde etkin gümrük ve ticaret politikaları geliştirmektir (Ticaret Bakanlığı, 2020).

Ticaretin kolaylaştırması eylem planının uygulanması ile birlikte 2022 yılı sonuna kadar Türkiye’de (Ticaret Bakanlığı, 2020).

- Ticaret yapan kişiler tarafından ihtiyaç duyulan ve talep edilen tüm belgelerin, doğru ve güncel bir şekilde, hızlı, açık ve anlaşılır olarak ticaret yapanlar tarafından kolay ulaşılabilecek şekilde yayımlanması,
- Yeni kanunlar ve mevzuatların oluşturulması ya da bu mevzuatlarda yapılacak olan değişimlerde, sektörde yer alan gerek ticareti gerçekleştirenler gerekse ilgili diğer tarafların görüşlerinin alınması ve yapılacak muhtemel değişimlerin sağlıklı ve düzenli bir mekanizma ile bildirilmesi,
- Uluslararası ticaret süreci içerisinde sınır idareleri tarafından talep edilen belgeler, formaliteler, harçlar ve ücretler revize edilerek, şeffaflığın sağlanması, ayrıca belgelerin sayılarının düşürülüp işlem sürelerinin kısaltılması,
- Gümrük idareleri altyapılarının iyileştirilmesi, gümrük idareleri tarafından yapılması öngörülen kontrollerin etkin ve tam olarak yapılmasının önünün açılması,
- Uluslararası ticarete malların gümrük idarelerinde kırmızı hatta düşme seviyesinin azaltılması sayesinde işlemlerde hızlanmanın sağlanması,
- Transit geçişlerin kolaylaştırılması ve kısıtlamaların minimuma çekilmesi
- Malların gerek ithalat gerek ihracat gerekse de transit geçişlerindeki sınır işlemlerinin basitleştirilmesini sağlayarak ticaretin kolaylaştırılmasına katkıda bulunulması,
- Ticaret yapan kişilerinin yurtdışındaki diğer firmalara karşı rekabetçi üstünlük elde edebilmesi için gereken iyileştirme ve geliştirmelerin yapılması hedeflenmektedir.

Bu bağlamda belirlenen hedeflere ulaşabilmek adına beş temel eylem belirlenmiştir. Bu eylemlere konu olan maddeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır (Ticaret Bakanlığı, 2020).

- Gümrük ve Ticaret Prosedürlerinde Şeffaflığın Sağlanması,
- Gümrük ve Ticaret Prosedürlerinin Kolaylaştırılması,
- Ticari Maliyetlerin Azaltılması,

- Gümrük ve Ticaret Prosedürlerinden Sorumlu Kurumlar Arasında ve Üçüncü Ülke İdareleri ile İşbirliğinin Geliştirilmesi,
- Ticaretin Kolaylaştırılmasında Kapasitenin Geliştirilmesi.

2.3. TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMANIN İLKELERİ

Ticaretin kolaylaştırılması kavram olarak, uluslararası ticaret zincirinin her safhasında verimliliği artırarak ticaret giderlerini düşürmeyi amaçlayan tüm politik yaklaşımlar ve önlemleri ifade etmektedir. DTÖ'nün tanımına göre, ise ticaretin kolaylaştırılması, dış ticarete konu olan malların taşınması için gerekli verilerin elde edilmesi, iletilmesi, işlenmesi ve sunulmasıyla ilgili tüm faaliyetler, uygulamalar ve formaliteler olarak açıklanabilen ticaret prosedürlerinin basitleştirilmesi anlamına gelmektedir.

OECD tarafından da benimsenen bu tanımlar doğrultusunda, OECD'nin belirlemiş olduğu bir çalışma grubu, bu faaliyetler, uygulamalar ve formaliteleri daha belirgin hale getirmek ve daha anlaşılır ve ölçülebilir olmasını sağlamak amacıyla 2009 yılının Mart ayında bir araya gelerek, yapılan çalışmalar ve araştırmalar sonucunda yukarıda belirtildiği üzere 11 maddelik ticareti kolaylaştırma ilkesi belirlenmiştir. Bu ilkeler sırasıyla,

1. Bilgiye erişim,
2. Ticaret erbabı ile istişare
3. Mevzuata ilişkin bilgi taleplerinin karşılanması
4. Başvuru prosedürleri,
5. Ücretler ve masraflar,
6. Belgeler,
7. Otomasyon,
8. İşlem prosedürleri,
9. Sınır teşkilatı içsel işbirliği
10. Sınır teşkilatı dışsal işbirliği
11. Yönetişim ve tarafsızlık

olarak ele alınmıştır. Her bir ilke kendi içerisinde daha detaylı olarak alt göstergelere sahiptir ve bu ilkeler temel alınarak ülkeler birbirleriyle kıyaslanabilir ve değerlendirilebilir. OECD değerlendirmelerinin sonucunda alt göstergelere 0 ila 2

arasında puanlar verilmesi ve verilen puanların genel ortalaması alınarak değerlendirilmesi esasına dayanmaktadır (OECD 2020).

2.3.1. Bilgiye Erişim

Bilgiye erişim maddesinde, ticareti kolaylaştırma anlaşması, üyelerin ithalat, ihracat ve transit işlemleri, uygulanan vergi ve harçlar, ücretler vb. gümrük işlemlerine ilişkin bilgileri açıkça ve kolay erişilebilir bir şekilde erişime açmasını şart koşmaktadır. Anlaşma maddeleri ayrıca, üye ülkelerin bazı bilgileri internet aracılığıyla sürekli güncellemesini gerektirmektedir. Söz konusu bilgiler ithalat, ihracat ve transit işlemleri, gerekli form ve belgeler ile işlem sorgulama noktaları hakkındaki iletişim bilgileri olarak açıklanmaktadır. TFA, üyelerin mevcut kaynakları dâhilinde bir veya daha fazla işlem sorgulama noktası kurmasını ve işler vaziyette tutmasını gerektirmektedir. Bu sorgulama noktaları sorulara cevap vermek ve makul bir süre içinde ithalat, ihracat ve transit için form ve belgeleri sağlamakla yükümlüdür. TFA ile üye ülkelerden geri bildirimler talep edilmektedir. Söz konusu bilgiler eğer web sitelerinde yayınlanıyorsa bu web sitelerinin uzantıları da açıkça belirtilmelidir. Bu kapsamda, bilgiye erişim ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibidir.

- A1- Gümrük web sitesi
- A2- Çevrimiçi geri bildirim
- A3- Gümrük vergilerinin oranları
- A4- Sorgulama/Bilgilendirme noktaları
- A5- Sorgulama/Bilgilendirme noktaları çalışma saatleri
- A6- Sorgulama/Bilgilendirme noktaları dakikliği
- A7- İthalat/İhracat işlemleri
- A8- Erişilebilir belgeler
- A9- Ön bilgilendirme/duyuru
- A10- Ön bilgilendirme/duyuru süresi
- A11- Anlaşmaların duyuruları ve yayınlanması
- A12- Başvuru prosedürleri bilgisi ve duyurusu
- A13- Gümrük sınıflandırması örnekleri
- A14- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) bilgisi

A15- İhlal durumunda uygulanan formaliteler

A16- Uygulanabilir kanunlar

A17- Yargı kararları

A18- Profesyonel kullanıcılar için site

A19- Kullanım kılavuzları

A20- Web site kullanıcı dostluğu

A21- Politika yapımında şeffaflık

Bu göstergeler ışığında Türkiye'nin performansı diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,672 iken Türkiye'nin ortalama puanının 1,476 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.2. Ticaret Erbabı ile İstişare

Ticaret erbabı ile istişare ilkesinde amaçlanan, her üye ülkenin uygulanabilir olduğu ölçüde ve kendi iç hukukuna ve yasal sistemine uygun bir şekilde, tüccarlar ve diğer ilgili taraflara önerilen uygulama, hali hazırda bulunan uygulama ve yasal düzenlemelerin yapılması hakkında yorum yapabilmesi için fırsat ve uygun bir süre sağlanmasıdır. Bu sayede ticarete dahil olanların fikirleri ve düşünceleri ile beraber ticareti kolaylaştırmaya yönelik iyileştirmeler yapılması amaçlanmaktadır. Ticaret erbabı ile istişare ilkesinin alt göstergeleri ise aşağıdaki gibi sıralanmaktadır.

B1- Kamu sektörüne danışma

B2- Bildirim ve yorum yapılabilmesi için gereken prosedürler

B3- Danışma yöntemleri

B4- Hedeflenen tarafların belirlenmesi

B5- Taraflara danışma sıklığı

B6- Taslak yayını ve bilgilendirmesi

B7- Genel halk yorumları

B8- Politika hedefleri iletişimi

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,706 iken Türkiye ortalama puanının 1,625 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.3. Bağlayıcı Tarife Bilgisi

Ticareti kolaylaştırma anlaşması gereğince her üye ülke, ticaret yapan kişinin talepte bulunması halinde, ithalat işleminde belirli eşyalara uygulanan sınıflandırma, menş ve kıymet belirleme gibi yöntemlere yönelik ön bildirim vermek zorundadır. Bu bildirimler dâhilinde uygulanan işlemler ve kurallar ise ticaret yapan kişiye açıkça ve kolay erişilebilir şekilde bildirilmek durumundadır. Anlaşmaya göre ülkeler, malların tarifeleri ve o tarifelere uygun olarak menşeleri ile ilgili bağlayıcı ön kararlar vermek durumundadırlar. Üyeler ayrıca OECD tarafından malların gümrük değerlerinin tespiti, gümrük vergilerinden muafiyet veya muafiyet şartları gibi diğer alanlar için bağlayıcı ön kararlar vermeye teşvik edilmektedir. Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibidir.

- C1- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) uygulanması
- C2- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) bağlı olduğu Gümrük Tarife Numarası
- C3- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB)'nin menş numarası
- C4- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB)'nin toplam sayısı
- C5- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB)'nin geçerlilik süresi
- C6- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) çıkarılma süresinin bilgisinin verilmesi
- C7- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) çıkarılma süresi
- C8- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) verilme aralığı
- C9- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) ile ilgili bilgiler
- C10- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) tekrar incelenmesi isteği
- C11- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB)'nin reddedilme motivasyonu talebi

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,681 iken Türkiye'nin ortalama puanının 1,118 olduğu görölmektedir (OECD, 2020).

2.3.4. Başvuru ya da Gözden Geçirme Prosedürleri

Ticareti kolaylaştırma anlaşması gereğince üye ülkelerde, gümrüklerin idari bir karar verdikleri herhangi bir kişinin idari itiraz, gözden geçirme ve temyiz hakkına sahip olmasının sağlanması gerekmektedir. İdari ve adli incelemenin, ayrımcı olmayan bir şekilde yapılması ve uygulanması gerekmektedir. Başvuru ya da Gözden Geçirme Prosedürleri ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibidir.

- D1- Başvuru/Temyiz usul kuralları
- D2- Yargısal Başvuru/Temyiz
- D3- Başvuru/Temyiz işleme girme/bekleme süresi
- D4- Başvuru/Temyiz gecikmelerden kaçınma
- D5- Başvuru/Temyiz bilgilendirme gerekçesi
- D6- Gümrük tarafından getirilen itirazlar/başvurular
- D7- Tüccarlar tarafından sunulan itirazlar/başvurular
- D8- İdari itiraz/temyiz/başvuru sayıları
- D9- Yargısal temyiz/başvuru sayıları
- D10- Yargısal temyiz zaman sınırı
- D11- Temyiz zaman sınırı kararı
- D12- Yasal çerçeve verimliliği
- D13- Yargı bağımsızlığı

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puan 2 üzerinden 1,602 iken Türkiye'nin ortalama puanının 1,50 olduğu görülmektedir.

2.3.5. Ücretler ve Masraflar

Ticareti kolaylaştırma anlaşması gereğince üye ülkeler, ithalat ve ihracat ile ilgili veya bununla bağlantılı olarak verilen ücretler ve harçlar hakkındaki bilgileri yayınlamak durumundadır. Üyeler anlaşma gereğince, sayılarını ve çeşitliliğini azaltmak amacıyla ücret ve ücretlerini düzenli olarak gözden geçirmek zorunda olup ücretleri verilen hizmetlerin yaklaşık maliyeti ile sınırlandırmakla yükümlüdürler. TFA hükümlerine göre, ülkeler sadece gümrük kanununun, yönetmeliğinin veya usul şartının ihlalinden sorumlu olan kişilere ceza uygulayabilmektedir. Ayrıca hükümetler, verilecek cezaların değerinin yapılan ihlalin derecesi ve ciddiyeti ile orantılı olmasını sağlamakla görevlendirilmiştir. Ücretler ve masraflar ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibi sıralanıp değerlendirilmektedir.

- E1- Ücretler hakkında bilgi
- E2- Ücret değerlendirmesi
- E3- Ücretler hakkındaki her türlü detaylı bilgi
- E4- Alınan ücretler sayısı
- E5- Sorgulama/İstihbarat için alınan ücretler

- E6- Ücretlerin periyodik inceleme
- E7- Ön bilgilendirme üzerinden alınan ücretler
- E8- Normal çalışma saatleri ücretleri
- E9- Cezaların uygulaması
- E10- Ceza çeşitleri
- E11- Cezaların yargısal usule uygun olduğunun garantisi
- E12- Çıkar çatışmaları cezaları
- E13- Gönüllü ifşa üzerine cezalar
- E14- Ücret çeşitliliği

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,822 iken Türkiye'nin ortalama puanının 1,692 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.6. Dokümanlar

Dokümanlar ilkesi göstergelerin içerisinde en kritik öneme sahip olan ilkelerden biri olup, uluslararası ticaret içerisinde uygulanmakta olan süreçlerdeki belgelerin daha basit hale getirilmesi, uluslararası standartlar ile uyumlu olmasının sağlanması, kopya ve çoğaltılmış belgelerin kabul edilmesi anlamına gelmektedir.

Ticareti kolaylaştırma anlaşması çerçevesinde ithalat, ihracat ve transit formalitelerinin sıklığını ve karmaşıklığını en aza indirmek ve dokümantasyon gerekliliklerini basitleştirmek amacıyla formalitelerin ve dokümantasyon gereklerinin anlaşmanın tarafları olan ülkeler tarafından düzenli bir şekilde gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bu formaliteler ve dokümantasyonlardaki revize edilme çalışmalarının olabildiğince hızlı ve verimli olması ticareti hızlandırmakta önemli bir yer tutmaktadır. Ticarete kullanılan belgelerin kâğıt veya elektronik kopyalarının kabulü için üye ülkelerin girişimlerde bulunması kritik önem taşımaktadır. Ayrıca, anlaşmaya göre ithalat için ihracat beyannamesi gibi destekleyici bir belgenin orijinali veya bir kopyasının talep edilmesinin şart olmaktan çıkarılması kararlaştırılmış ve uygulamaya konulmuştur.

Ticareti kolaylaştırma anlaşmasının amaçlarından bir diğeri, ithalat-ihracat ve transit işlemlerdeki formalitelerin ve prosedürlerin uluslararası bir standardizasyon çerçevesinde yapılmasıdır. Ayrıca, anlaşma hükümlerince OECD ve DTÖ gibi yetki verilmiş uluslararası kuruluşlar tarafından ilgili uluslararası standartların

hazırlanması ve belirlenmiş aralıklarla gözden geçirilmesi imkan dâhilinde kolaylaştırılıp revize edilmesi kararlaştırılmıştır. İthalat, ihracat ve transit ile bağlantılı formalitelerin yerine getirilmesinde bilgi ve iletişim teknolojileri önemli bir rol oynamaktadır.

Ticareti kolaylaştırma anlaşması uyarınca anlaşmaya taraf ülkeler “Tek Pencere” adı verilen birçok belgenin ve ticaret süresince uygulanan formalite ve prosedürlerin takibi konusunda büyük öneme sahip bir sistem kurmak zorundadırlar. Bu pencere sayesinde ticaret erbabı, ticarete konu olan malların tek bir noktadan ithalatı, ihracatı veya transit geçişi için gereken tüm belge veya veri taleplerini sisteme yükleme şansına ulaşmakta, ticaretin kolaylaştırılması ve hızlanmasının önü açılmaktadır. Dokümanlar ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibi sıralanıp değerlendirilmektedir.

- F1- Nüsha belgelerin kabulü
- F2- Kabul edilen nüsha doküman yüzdesi
- F3- Diğer kurumlardan gelen Orijinal/Nüsha doküman
- F4- Uluslararası Standartlar
- F5- İthalatta kullanılan doküman sayısı
- F6- İhracatta kullanılan doküman sayısı
- F7- Belgelerin incelemesi
- F8- İthalatta kullanılan dokümanların veriliş/hazırlanış süresi
- F9- İhracatta kullanılan dokümanların veriliş/hazırlanış süresi

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,743 iken Türkiye’nin ortalama puanının 1,125 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.7. Otomasyon

TFA uyarınca anlaşmaya taraf olan ülkeler, malların gümrük sahasına gelişinden önce ithalat belgelerinin ibrazına izin vermeye olanak sağlayan prosedürleri uygulamaya koymak ile yükümlüdür. Anlaşmaya göre ülkeler, uygun olduğu takdirde bu tür belgelerin elektronik olarak sunulmasına izin vermek durumundadırlar. Ayrıca gümrük tarafından toplanan vergileri elektronik olarak ödemenin önünü açmak ve gümrük işlemlerini desteklemek için bilgi teknolojisi altyapısını geliştirmek otomasyon sürecinin hızlanması açısından kritik bir önem

taşımaktadır. Otomasyon ilkesinin alt göstergeleri ise, aşağıdaki gibi sıralanıp değerlendirilmektedir.

- G1- Elektronik ithalat beyannameleri
- G2- Elektronik ihracat beyannameleri
- G3- Elektronik ortamdaki işlem prosedürleri
- G4- Malların, elektronik ortamdaki varış öncesi işlemleri
- G5- Elektronik ortamdaki ödeme işlemleri
- G6- Elektronik ödemenin işleyiş sistem
- G7- Otomatik risk yönetimi
- G8- “Tek Pencere” bilişim sistemi
- G9- Elektronik Veri Değişimi
- G10- Otomatikleştirilmiş Ürün serbest bırakma/gümrük çıkışı işlemi
- G11- Dijital sertifikalar
- G12- Tam zamanlı otomatik işlem
- G13- Otomatikleştirme de kullanılan bilişim teknolojilerinin kalitesi

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,745 iken Türkiye’nin ortalama puanının 1,70 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.8. Prosedürler

TFA ana hedeflerinden biri süreç içerisindeki prosedürleri azaltmak ve kolaylaştırmaktır. Bu amaç doğrultusunda ülkeler, gümrük vergilerinin ve ücretlerin kesin olarak belirlenmesinden önce malların serbest bırakılmasına izin veren prosedürleri uygulamaya koymak konusunda desteklenmektedir. Anlaşma hükümleri uyarınca, ülkelerden beklenen bir diğer uygulama, tarife sınıflandırması ve gümrük değerlemesi nezdinde sevkiyat öncesi denetimlerin yapılmaması hususudur. Bu şekilde işlemlerin hızlandırılması hedeflenmiştir. Ülkeler mümkün olduğu ölçüde, gümrük kontrolü için bir risk yönetim sistemi benimsemek durumunda olup, ticarete konu olan malların gümrükte serbest bırakılmasını hızlandırmak konusunda desteklenmektedir. Anlaşmanın bir diğer hükmünde ise üye ülkelerin malların gümrükte ortalama serbest bırakılma süresini açıklaması gerektiği belirtilmiştir.

TFA bazı kriterleri karşılayan kişilere “Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü” sağlamayı ve çok özel ticarete yönelik kolaylaştırıcı önlemler belirlemeyi

öngörmektedir. Ticaretin hızlanması için alınan bir diğer karar ise hava yolu taşımacılığına tabi olan malların hızlandırılmış bir şekilde gümrüklemesinin yapılması ve serbest bırakılmasına yönelik kolaylaştırıcı prosedürler oluşturmaktır. Kolaylaştırıcı önlemlerden bazıları gerekli belgelerin en aza indirgenmesi, gümrük vergilerinin tahsil edilemeyeceği minimum sevkiyat bedeli uygulaması gibi önemlerdir. Bir diğer husus ise kayıp veya bozulmanın önüne geçmek için en kısa sürede malların serbest bırakılmasının sağlanmasıdır. Çabuk bozulan ürünlere uygulanabilecek önlemler arasında, çalışma saatlerinin dışında serbest bırakılması, incelemeye öncelik verilmesi ve uygun bir şekilde saklanması yer almaktadır.

TFA gereğince, üye ülkeler kendi topraklarında ortak gümrük prosedürlerini ve tek tip belgelendirmeler uygulamasını sağlamak durumundadırlar.

TFA malların transit geçişlerinde düzenlemelerin veya formalitelerin ortadan kaldırılmasını veya azaltılmasını savunmaktadır. Bu sayede ticaretin hızlanması öngörülmektedir. Anlaşma gereğince, eğer ithalat için beyan edilen mallar denetim için gözaltına alınırsa, ithalatçıya derhal bildirimde bulunulmak zorundadır. Ayrıca yiyecek, içecek veya gıda maddeleri ile ilgili kontrol veya teftişlerin artırılmasına yönelik bir yaklaşım izlenilmesi gerekmekte olup bu durum son derece önemlidir. Ticareti hızlandırmak ve kolaylaştırmak adına belirlenen prosedürler ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibi sıralanıp değerlendirilmektedir.

H1- Tek Pencere Bilişim Teknolojileri

H2- Malların ortalama serbest bırakılma süresinin yayımlanması

H3- Ortalama gümrükleme süresi

H4- Malların varış öncesi işlemleri

H5- Malların varışından önce yapılan işlem yüzdesi

H6- Fiziksel denetimler

H7- Fiziksel denetimler “bozulabilir ürünler”

H8- Fiziksel denetimler “yarı bozulabilir ürünler”

H9- Fiziksel denetimler “depolanan ürünler”

H10- Ürünlerin serbest bırakılmasının diğer gümrük işlemlerinden ayrı tutulması

H11- Ürünlerin serbest bırakılmasının diğer gümrük işlemlerinden ayrı tutulması;
“Genel Mallar”

H12- Ürünlerin serbest bırakılmasının diğer gümrük işlemlerinden ayrı tutulması;
“Yarı bozulabilir ürün”

H13- Ürün çıkışının diğer gümrük işlemlerinden ayrı tutulması- Bozulabilir ürün

- H14- Gümrüklerin risk yönetimi
- H1- Diğer kurumların risk yönetimi
- H16- Gümrükleme sonrası denetimler
- H17- Gümrükleme sonrası denetimlerin yüzdesi
- H18- Gümrükleme sonrası denetimlerin standart prosedürleri
- H19- Sevkiyat öncesi kontrol
- H20- Yetkilendirilmiş yükümlülerin işlem sayısı
- H21- Yetkilendirilmiş yükümlülerin kriterlerinin şeffaflığı
- H22- Yetkilendirilmiş yükümlülerin tüccar payları
- H23- Yetkilendirilmiş yükümlülerin içerisindeki KOBİ'ler
- H24- Yetkilendirilmiş yükümlülerin ticaret hacimleri
- H25- Yetkilendirilmiş yükümlülerin onaylanma zamanı
- H26- Yetkilendirilmiş yükümlülerin faydaları
- H27- Gümrüklerin çalışma saatleri
- H28- Gümrük komisyoncuları
- H29- Hızlandırılmış ürün serbest bırakma prosedürleri
- H30- Reddedilen ürünleri yeniden ihracı
- H31- Malların geçici kabulü
- H32- İhracat verimliliği
- H33- İthalat verimliliği
- H34- Prosedürlerin basitleştirme zamanı
- H35- Prosedürlerin basitleştirme maliyeti

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,625 iken Türkiye'nin ortalama puanının 1,548 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.9. Sınır Kurumları İçsel İşbirliği

TFA gereğince anlaşmaya taraf ülkelerin sınır kurumlarının kendi içerisinde işbirliği yapmaları ve ticareti kolaylaştırmak için sınırlarda yapılan kontrol ve prosedürleri birbirleri arasında koordine etmeleri gerekmektedir. İşbirliği ve koordinasyon, çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması, prosedürlerin ve formalitelerin uyumlaştırılması, ortak tesislerin geliştirilmesi ve paylaşılması, ortak kontroller ve tek taraflı sınır kontrolünün kurulması gibi konular olarak belirtilmiştir.

Ticareti hızlandırmak ve kolaylaştırmak adına belirlenen sınır kurumları içsel işbirliği ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibi sıralanıp değerlendirilmektedir.

- I1- Genel koordinasyon
- I2- Koordinasyon mekanizması
- I3- Koordinasyon toplantıları
- I4- Yurtiçi veri koordinasyonu
- I5- Birbirine bağlı bilgisayar sistemleri
- I6- Denetimlerin koordinasyonu
- I7- Denetimlerin paylaşılan sonuçları
- I8- Denetim heyeti
- I9- Koordineli risk yönetimi
- I10- İç koordinasyon Yetkili Operatörleri
- I11- Koordineli altyapı

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,341 iken Türkiye'nin ortalama puanının ortalamasının çok üstünde 1,70 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.10. Sınır Kurumları Dışsal İşbirliği

TFA gereğince anlaşmaya taraf olan tüm üye ülkelerin sınır kurumlarının diğer üye ülkelerin sınır kurumları ile işbirliği yapması ve ticareti kolaylaştırmak için sınırlarda yapılan kontrol ve prosedürleri birbirleri arasında koordine etmeleri gerekmektedir. İşbirliği ve koordinasyon, tıpkı içsel işbirliği göstergesinde olduğu gibi çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması, prosedürlerin ve formalitelerin uyumlaştırılması, ortak tesislerin geliştirilmesi ve paylaşılması, ortak kontroller ve tek taraflı sınır kontrolünün kurulması gibi konuları içermektedir. Ticareti hızlandırmak ve kolaylaştırmak adına belirlenen sınır kurumları dışsal işbirliği ilkesinin alt göstergeleri aşağıdaki gibi sıralanıp değerlendirilmektedir.

- J1- Sınır ötesi koordinasyon
- J2- Çalışma günleri hizalaması
- J3- Dış formaliteler eşitliği
- J4- Dış veri ve iç verilerin uyumu
- J5- Dış sistemlerin koordinasyonu

- J6- Dışsal risk koordinasyonu
- J7- Dışsal kontrol paylaşım sonuçları
- J8- Ortak yerleşkeler
- J9- Ortak kontroller
- J10- Sınır kurumlarının birbirini karşılıklı tanınması
- J11- Eğitim programları

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,54 iken Türkiye'nin ortalama puanının 0,818 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.3.11. Yönetişim ve Tarafsızlık

TFA gereğince, taraf tüm üye ülkeler yüzde yüz şeffaflık ile operasyonlarını sürdürmek durumundadırlar. Anlaşmanın maddelerinin dayandırıldığı ana madde etik politikasıdır. Anlaşmaya göre etik politikası her şeyin üzerinde tutulmakta olup yıllık gümrük raporları her üye ülke tarafından hazırlanıp şeffaf bir biçimde açıkça paylaşılmaktadır.

- K1- Saydam yapılar
- K2- Etik politikası
- K3- Davranış Kuralları
- K4- Yanlış davranışlara karşı yaptırımlar
- K5- İç iletişim
- K6- İç denetim
- K7- Uyumsuzluk cezaları
- K8- Gümrük finansman hükümleri ve şartları
- K9- Yıllık Gümrük Raporu

Bu göstergelerin Türkiye açısından uygulanma oranları diğer OECD ülkeleriyle kıyaslandığında, OECD ülkeleri ortalama puanı 2 üzerinden 1,908 iken Türkiye'nin ortalama puanının 1,889 olduğu görülmektedir (OECD, 2020).

2.4. TÜRKİYE'NİN 2018-2022 EYLEM PLANI ÇERÇEVESİNDE TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMA İLKELERİ

Ticareti Kolaylaştırma Kurulunun yoğun çabaları ve çalışmaları sonucunda Ticaretin Kolaylaştırılması Strateji ve Eylem Planı adlı rapor hazırlanmıştır. Bu raporda dikkat çeken çalışmalar sonucunda hazırlanan yapılması gereken iyileştirme ve eylemlerin hayata geçirilmesini müteakiben 2022 yılı sonunda Türkiye’de;

- Ticaret yapan kişi ve kurumların, bu süreçte ihtiyacı olabilecek gerekli bütün bilgi ve belgelerin, güncel, doğru ve yeterli bir seviyede talep edilen kişi ile paylaşılmasının önünün açılması,
- Ticareti doğrudan veya dolaylı şekilde etkileyen yeni kanun ve düzenlemeler getirilmesi planlandığında, ticaret içerisinde bulunan kişi ve kurumların görüşlerinin alınması, aynı zamanda da yapılan değişim ve düzenlemelerin ilanı konusunda etkin bir sistem yaratılması,
- Ticaret sürecinde aktif olarak kullanılan, gümrük, sınır kurumları ve re tarafından talep edilen belge, formalite, ücret gibi faktörlerin revize edilip mümkün olduğu ölçüde kolaylaştırılıp azaltılması, şeffaflığa önem verilip bu süreçte uygulanan prosedürlerin maliyetlerinin düşürülmesi,
- Gümrük altyapısında iyileştirmeye gidilmesi, gümrüklü sahalarda yapılan işlemlerin daha hızlı, daha doğru ve daha etkin bir şekilde yapılması konusunda gereken önlemlerin alınması ve iyileştirmelerin yapılması,
- Gümrük içerisinde uygulamada bulunan kırmızı hat işleminin daha etkin ve kontrollü bir şekilde yapılmasını destekleyici şekilde, ticarete konu olan malların kırmızı hatta düşme oranında azaltmaya gidilmesi,
- Transit ticarete oluşan veya uygulanan kısıtlamaların azaltılması ve bu sayede ticaret süresinin kısaltılması ve daha etkin hale getirilmesi,
- Sınır idarelerin koordinasyon çalışmalarının yapılması bu sayede ürünlerin gümrüklenme süresinin ya da gümrükten çekilme süresinde kısaltmaya gidilmesi, bu sayede ticaretin hızlandırılması ve sınır idarelerin işlem etkinliğinin artırılması,
- Ülke içerisinde tüccar statüsünde bulunan kişilerin, yabancı ve gelişmiş ülkelerdeki firmalar ile aynı veya daha yüksek rekabetçi gücü kazanması için gerekli altyapının hazırlanması, iyileştirmelerin yapılması, planlanmaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2020).

Bu stratejik planda ayrıca, yukarıda söz edilen ticareti kolaylaştırma ilkeleri, OECD ve DTÖ'nün hazırladığı ilkelere paralel olarak 5 ana kalemde ve her bir başlığın alt kalemleri ile düşünülüp eylem planına dönüştürülmüştür (Tablo 3).

Tablo 3: Türkiye'nin 2018-2022 Ticaretin Kolaylaştırılması Eylem Planı Çerçevesinde Belirlenen Eylem Planı Madde ve Alt Maddeleri

1. Şeffaflığın Sağlanması
Bilgiye Erişim
Yorum Yapma Fırsatı
İtiraz ve Yeniden İnceleme
Ayrımcılık Yapmama
Bağlayıcı Bilgi
Ücretler ve Harçlar
Cezalar
Ortalama Teslim Süresi
2. Kolaylaştırma
Varış Öncesi Beyan/İşleme Sistemi
Elektronik Ödeme Sistemi
Risk Yönetimi Sistemi
Sonradan Kontrol Sistemi
Yetkilendirilmiş Yükümlü Sistemi
Hızlandırılmış Sevkiyat
Bozulabilir Eşya
İthal Amaçlı Eşyanın Ülke İçerisinde Gümrük Kontrolü Altında Nakledilmesi
İthalat-İhracat ve Transit Formalitelerinde Kolaylaştırma
Ticaretin Kolaylaştırılması ve Uluslararası Standartlara Uyum
Tek Pencere Sistemi
Sevk Öncesi İnceleme
Gümrük Müşavirliği
3. Maliyetleri Azaltma
Ücret Ve Harçlar
7/24 Çalışma Saatleri
Varış Öncesi Beyan
Eşyanın Tesliminin Gümrük Vergi Ve Harçlarının Tespitinden Ayrı Tutulması
Reddedilen Eşya
Eşyanın Geçici İthalatı - Dahilde Ve Hariçte İşleme Rejimi
4. İşbirliğini Geliştirme
Gümrük ve Ticaret Prosedürlerinin Standardizasyonu ve Sınır İdarelerinin İşbirliği

Üçüncü Ülke Gümrük İdareleri İle İşbirliği
Transit Serbestisi
5. Kapasite Geliştirme
Gümrük Sahalarında Yapılacak Altyapı Ve Modernizasyon Çalışmaları:
Ticaretin Kolaylaştırılmasında Kurumsal Kapasitenin Geliştirilmesi
Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi Ve Eylem Planı Güncellenmesi

Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2020 (Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Eylem Planı 2018-2022).

2.5. TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI İLE ELDE EDİLEBİLECEK KAZANÇLAR

Uluslararası ticareti kolaylaştırma denildiğinde her ne kadar ithalat ve ihracat sürecindeki maliyetlerin minimize edilmesi, gümrük tarifelerinde azaltmaya gidilmesi ve kotaların kaldırılması gibi politik uygulamalar düşünülse de ticaretin altyapısının iyileştirilmesi, sınır idarelerinin modernize edilmesi gibi birçok etkenin de söz konusu olduğu unutulmamalıdır (Aynagöz Çakmak, 2016: 3). Ticareti kolaylaştırma ülkeler tarafından çeşitli seviyelerde uygulanmakta ve yapılan çalışmalar ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Ülkeler tarafından benimsenen ve hayata geçirilen bu yeni uygulamalar sayesinde devletler, ticaret ile uğraşanlar ve toplum birçok yarar sağlamaktadır.

Hellqvist, (2003) yayınladığı çalışmada, ticareti kolaylaştırma çalışmalarının yapılmasının zorunluluğundan bahsetmiş ticareti kolaylaştırma çalışmalarından elde edilebilecek kazançları beş ana başlıkta açıkça belirtmiştir.

2.5.1. Şeffaflık ve Öngörülebilirlik

Uluslararası ticarete şeffaflık ve öngörülebilirlik en önemli konulardan biri olup özellikle tüccar açısından oldukça önemlidir. OECD tarafından yayınlanan göstergeler içerisinde de kritik önem taşıyan şeffaflık maddesi ithalat ihracat maliyetlerinin düşürülmesi ve ticaret sürecinin daha hızlı ilerlemesi açısından büyük önem arz etmektedir.

Ticaretin kolaylaştırılması uygulamaları sayesinde gümrük tarifeleri, kurallar ve sürekli uygulanan değişiklikler ile ilgili hızlı, kolay erişilebilir bilgilerin alınması

şirketlerin doğrudan kazanç sağlamasına yol açmakta, bu bilgileri elde edebilmek üzere şirket bünyesinde çalıştırılan kişi sayısındaki düşüş sayesinde ise dolaylı yoldan ekonomik verimlilik artışı yaratmak mümkün olmaktadır. Aynı zamanda, ticaret yapan kişiler ve kurumlar arasında doğrudan bilgi alışverişi sağlandığında daha az hata olması beklenmektedir. Doğası gereği hataların yüksek miktarlarda zaman ve nakit kaybına sebep olduğu uluslararası ticarete hatasız bir şekilde ilerleyen işlemler şirketlere avantajlar sağlayabilmektedir (Hellqvist, 2003: 18).

Şeffaflık ve tahmin edilebilir bir ticaret sistemine sahip olmak yabancı yatırımcıları ülkeye çekmek konusunda da büyük önem taşımaktadır. Eksik, şeffaf ve öngörülemeyen gümrük ve ticaret prosedürleri yabancı yatırımcının planladığı yatırımdan vazgeçmesine, dolayısıyla potansiyel vergi kazancı, teknoloji paylaşımı ve istihdam gibi önemli faydalardan yararlanılamaması gibi sonuçlara yol açabilmektedir (Hellqvist, 2003:18).

2.5.2. Zaman

Uluslararası ticarete zaman çok önemli bir faktördür. Fakat gümrükler, limanlar gibi noktalarda işlemler bazen günler, haftalar ve aylarca sürebilmektedir. Uluslararası ticarete malların, satıcıdan alıcıya ulaşması sürecindeki bu gecikmeler, mal bedelinin ödenmesindeki gecikmelere, cezalara, malların kalitesinde azalma veya bozulmalara, depolama maliyetlerine ve hırsızlık gibi sorunlara yol açabilmektedir (Hellqvist, 2003:19).

Liman ve gümrüklerde uygulanan her bir işlem zaman almakta fakat verimsiz yönetim anlayışı, çalışanların yetersizliği, diğer ülkelerin gümrük mevzuatları ile uyumsuzluk vb. gibi maddeler doğrultusunda işlemlerin süresi artabilmektedir (Hellqvist, 2003:19). Uluslararası ticareti kolaylaştırma sürecinde belirlenen eylemler gümrüklerde ve limanlarda kullanılan belgelerin azaltılması ve elektronik ortama geçilmesi, sınır idarelerinin birbirleriyle uyumlaştırılması ve altyapısal iyileştirmeler ile bu işlemlerin hızlandırılması ve uluslararası ticarete çok kıymetli olan zaman kavramını etkin kullanabilmek konusunda kritik önem taşımaktadır.

2.5.3. İş Fırsatları

Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması kavramı büyük çaplı üretim ve ticaret yapan şirketler için önemli olduğu kadar, yeni pazarlara ulaşmak isteyen küçük çaplı, yenilikçi şirketler için de büyük önem taşımaktadır. Küçük şirketlerin önlerinde bulunan karışık gümrük kanunları ve uluslararası ticaret prosedürleri, yeterli bilgi ve tecrübe birikimi olmadığından, bu şirketlerin ürettikleri yenilikçi ve katma değer kazandırabilecek malların dış pazarlara açılabilmesinin önünü kesmektedir (Hellqvist, 2003:21).

Ticareti kolaylaştırmada etkin bir şekilde uygulanmış eylemlerin yerli firmaların ihracata başlamasında önemli bir adım oluşturması beklenmekte, sürecin ilk aşamalarında zor dönemlerden geçilmesi olası olarak görülmektedir. Ancak uzun vadede ülkelerin uluslararası arenaya kazandırdığı bu rekabetçi firmaların aktivitelerinden yüksek oranda fayda sağlayacağı düşünülmektedir (Hammar, 2009:11).

2.5.4. Güvenlik

Küreselleşme sürecinde, dünya ticaretinin her yıl katlanarak artması dolayısıyla gümrük idareleri üzerindeki baskının artması kaçınılmazdır. Her geçen gün gümrük kontrolünden geçmesi gereken eşya sayısı artmakta, bu durum da güvenlik endişeleri oluşturmaktadır. Gümrük idarelerinin etkin bir şekilde çalışabilmesi, risk yönetimi ve potansiyel suç unsurlarının engellenmesi açısından yüksek önem taşımaktadır.

Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılması, uygulanan işlemlerin hızlanmasına, prosedürlerin ve tekerrür işlemlerin azaltılmasına sebep olmaktadır. Bu bağlamda yapılan gümrük kontrolleri daha kolay bir şekilde gerçekleştirilebilecektir (Hellqvist, 2003: 23).

2.5.5. Maddi Kazanç

Gümrük idarelerinde uygulanan işlemler sonucunda oluşan birtakım maliyetler bulunmaktadır. Bu maliyetler çeşitli belge maliyetleri, denetim ve depolama maliyetleri çalışan kişilere ödenen maaşlar vb. kalemler şeklinde ortaya

çıkmaktadır. 2010 yılında düzenlenen “Piyasa Gözetimi ve Denetiminde Gümrük İdarelerinin Rolü-Ülkemiz Uygulamalarına İlişkin Öneriler” isimli raporda bir eşyanın gümrük beyannamesine eklenen belge sayısının 330 olduğu belirlenmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2020).

Uluslararası ticareti kolaylaştırma ile amaçlanan işlemlerin ve belgelerin azaltılması faaliyetleri sonucunda, ülkelerin azaltılan işlemlerden maddi kazanç elde etme ve daha fazla işlem yapılabilme olanağı sağlamasıdır. İşlem ve prosedürler düşürüldüğünde, faaliyetler daha az çalışan ile uygulanabilecektir ve bu sayede görevli sayısında azalmaya gidilebilecek ve ülke ekonomisinde ilave bir kazanç elde edilebilecektir.

2.6. TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA YÖNELİK ULUSLARARASI ENDEKSLER

Ülkelerin uluslararası rekabet durumunu ölçmek ve diğer ülkelerle karşılaştırmak için küresel ölçekte söz sahibi olan uluslararası kuruluşların yayınladığı raporlar ve kullanılan endeksler bulunmaktadır. Bu bölümde, çalışma açısından önem arz eden bazı endeksler hakkında bilgi verilmiştir.

2.6.1. Lojistik Performans Endeksi

Lojistik Performans Endeksi; ülkelerin ticaret lojistiğindeki performanslarında karşılaştıkları zorlukları tanımlamak, fırsatları değerlendirmek ve lojistik performanslarını arttırmak için neler yapabileceklerini belirlemelerine yardımcı olmak için Dünya Bankası tarafından oluşturulmuş bir karşılaştırma aracı olarak tanımlanmaktadır (World Bank, 2015). Lojistik Performans Endeksi ülkeleri altı maddeye göre değerlendirmekte ve sıralanmaktadır. Bu maddeler;

- Gümrük ve sınır yönetimi işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve ulaşım altyapısının kalitesi,
- Rekabetçi fiyatlı sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı,
- Lojistik hizmetlerinin yetkinliği ve kalitesi,
- Sevkiyatları izleme ve takip etme yeteneği,
- Planlanan teslimat süreleri içinde gönderilerin alıcılara ulaşma sıklığıdır.

Yukarda belirtilen maddelere dayanarak Dünya Bankası tarafından 160 ülkeye uygulanan Lojistik Performans İndeksi 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yapılan değerlendirmelere göre ilk sırada Almanya'nın liderliği devam ederken, İsveç ve Belçika gibi ülkeler Almanya'yı yakından takip etmektedir. Türkiye ise 2014 yılından itibaren düşüşte olup 2019 yılında 47. sırada yer almaktadır (Tablo 4).

Tablo 4: Lojistik Performans Endeksi 2018, 2016, 2014

	2018		2016		2014	
	Sıra	Skor	Sıra	Skor	Sıra	Skor
Almanya	1	4,2	1	4,23	1	4,12
İsveç	2	4,05	3	4,2	6	3,96
Belçika	3	4,04	6	4,11	3	4,04
Avusturya	4	4,03	7	4,1	22	3,65
Japonya	5	4,03	12	3,97	10	3,91
Hollanda	6	4,02	4	4,19	2	4,05
Singapur	7	4	5	4,14	5	4
Danimarka	8	3,99	17	3,82	17	3,78
İngiltere	9	3,99	8	4,07	4	4,01
Finlandiya	10	3,97	15	3,92	24	3,62
Türkiye	47	3,15	34	3,42	30	3,5

Kaynak: The World Bank: Logistics Performance Index, 2018, World Bank: Logistics Performance Index, 2016, World Bank: Logistics Performance Index, 2014

2.6.2. İş Yapabilirlik Endeksi

İş Yapabilirlik Endeksi 190 ülkenin en büyük şehirlerinde yer alan ve ayrıca en büyük 11 ülkenin ikinci en büyük şehirlerinde kurulu yerel işletmeleri etkileyen düzenlemeleri ve etkilerini ölçmektedir (World Bank, 2020).

İş Yapabilirlik Endeksi, düzenlemeler ve yasalarla dolu işletme ortamlarının yerli firmaları etkileyen “iş kurma, inşaat izinleri, elektrik şebekesine bağlanma” gibi 12 maddesini değerlendirerek ülkeler için bir profil oluşturmaktadır (Tablo 5). İlk 10 madde İş Yapabilirlik Endeksinde puanlamada rol oynarken, Hükümet ile sözleşme ve İşçilerin İstihdam Edilmesi maddeleri puanlamaya dahil edilmemektedir.

Tablo 5: İş Yapabilirlik Endeksi Puanlamasında Yer Alan Göstergeler

İş Kurma	Limited şirket kurma prosedürleri, şirket kurmak için geçen süre, maliyetler ve minimum sermaye limiti
İnşaat İzinlerini Alma	Bir depo inşa etmek için tüm formaliteleri tamamlamak için prosedürler, zaman ve maliyet, güvenlik, kalite kontrol,

Elektrik Şebekesine Bağlanma	Elektrik şebekesine bağlanmak için prosedürler, zaman ve maliyet; şebekenin güvenilirliği ve fiyat tarifelerinin şeffaflığı.
Mülk Kaydı Yaptırma	Mülk sahibi olmak için prosedürler, zaman ve maliyet ve arazi, tapu vb. sistemlerin kalitesi.
Kredi Çekme Prosedürleri	Taşınır teminat kanunları ve kredi bilgi sistemleri
Azınlık yatırımcılarını korumak	Kurumsal yönetimde azınlık hissedarların haklarının korunması
Vergi Ödemeleri	İşletmenin tüm vergi düzenlemelerine ve kayıt sonrası işlemlerine uyması için yapılan ödemeler, süreç, toplam vergi toplamı
Sınır dışı ticareti	İhraç edilecek ürünleri karşılıklı üstünlükle ihraç edebilme olanağı ve gereken parçaların ithali için gereken zaman ve maliyet
Sözleşmelerin feshi durumu	Ticari bir anlaşmazlığın çözümü için gereken zaman toplam maliyet ve yargı sistemlerinin kalitesi
İflas durumunun çözümlenmesi	Ticari bir iflasın çözümü için gereken zaman, maliyet ve iflas için yasal yapının gücü.
İşçilerin istihdam edilmesi	İstihdam düzenlemesinde esneklik
Hükümet ile sözleşme	Kamu ihalelerine katılım ve sözleşmeler yapabilme, kazanabilme durumu, ihalelerin sonuçlanma zamanı

Kaynak: The World Bank Group, 2020.

İş Yapabilirlik Endeksi 2020 raporuna göre sıralamadaki ilk 10 ülke verilerine bakıldığında, Yeni Zelanda'nın birinci sırada olduğu, Singapur ve Hong Kong'un Yeni Zelanda'yı yakından takip ettiği, Türkiye'nin 33. sırada yer aldığı görülmektedir (Tablo 6).

Tablo 6: 2020 İş Yapabilirlik Endeksi İlk 10 Ülke Sıralaması ve Türkiye

	2020	
	Sıra	Skor
Yeni Zelanda	1	86.8
Singapur	2	86.2
Hong Kong	3	85.3
Danimarka	4	85.3
Kore Cumhuriyeti	5	84.0
ABD	6	84.0
Gürcistan	7	83.7
İngiltere	8	83.5
Norveç	9	82.6
İsveç	10	82.0
Türkiye	33	76.8

Kaynak: The World Bank Group: Doing Business, 2020.

2.6.3. Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi

Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi, Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından 2004 yılından beri yayınlanan, 141 ülkeyi 12 farklı başlık altında birbiri ile kıyaslayan ve bu ülkelerin rekabetçiliklerini ölçen uluslararası bir endekstir.

Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksinin, rekabetçiliği ölçmekte kullandığı 12 ana başlık aşağıdaki gibidir.

- Kurumların yeterliliği
- Uygun altyapı
- Makroekonomik istikrar
- Sağlık sektörü gelişmişliği ve ilköğretim seviyeleri
- Yüksek eğitim seviyesi
- Verimli ürün pazarı
- Verimli iş gücü piyasası
- Finans sektörünün gelişmişliği
- Mevcut teknolojilerin kullanımı
- Yurt içi ve yurt dışı pazar büyüklükleri
- Üretim süreçlerinin gelişmişliği ve yeni ve özgün ürün üretimi
- Yenilikçilik

WEF tarafından hesaplanan Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksinin 2018 ve 2019 sonuçlarına göre, 2018 yılında ABD'nin en başarılı ülke olduğu ve Singapur'un lider ülkeyi takip ettiği, 2019 yılında Singapur'un birinci sıraya yükseldiği, Türkiye'nin ise her iki yılda da 61. sırada yer aldığı görülmektedir (Tablo 7).

Tablo 7: Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi İlk 10 Ülke Sıralaması ve Türkiye

	2019		2018	
	Sıra	Skor	Sıra	Skor
Singapur	1	84.8	2	85.6
ABD	2	83.7	1	83.5
Hong Kong	3	83.1	7	82.8
Hollanda	4	82.4	6	82.6
İsviçre	5	82.3	4	82.5
Japonya	6	82.3	5	82.4
Almanya	7	81.8	6	82.3
İsveç	8	81.2	9	82.0

İngiltere	9	81.2	8	81.7
Danimarka	10	81.2	10	80.6
Türkiye	61	62.1	61	61.6

Kaynak: World Economic Forum: Global Competitiveness Report, 2018, World Economic Forum: Global Competitiveness Report, 2019.

2.6.4. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi

WEF 1971 yılında İsviçre'nin Cenevre kentinde kâr amacı gütmeyen bir vakıf olarak kurulmuştur. WEF'in misyonu "küresel, bölgesel ve sanayi gündemlerini şekillendirmek için iş dünyası, siyasi, akademik ve diğer toplum liderleriyle etkileşime girerek dünyanın durumunu iyileştirmek şeklinde belirtilmiştir (WEF, 2019).

WEF, günümüzde yüz milyonlarca insanın hayatını iyileştirmeye yardımcı olan çok sayıda girişim ve proje yoluyla etkisinin artırılmasına odaklanmaktadır. Bu projelerden biri olan Ticareti Kolaylaştırma Endeksi, ilk olarak 2008 yılında yayınlanmış ve dünya ekonomilerinin, sınır dışı ticarete konu olan mallarının serbestçe akışını kolaylaştıran kurumları, politikaları ve hizmetleri ne ölçüde geliştirdiğini incelemeye odaklanmıştır. Bu kapsamda pazar erişimi endeksi, sınır yönetimi endeksi, ulaşım ve iletişim altyapısı endeksi ve iş çevresi endeksi olmak üzere dört farklı alt endeks oluşturulmuştur. Ticareti Kolaylaştırma Endeksi, bu dört endeksin ortalamasını göstermektedir.

Pazar erişimi alt endeksi, ülkenin dış ticaret politikasının yabancı malları ülke ekonomisine ne ölçüde kabul ettiğinin ve ülkedeki ihracatçıların dış pazarlara erişiminin hesaplanmasını sağlamaktadır.

Sınır yönetimi alt endeksi, sınırdaki gümrük idarelerinin malların girişini ve çıkışını ne ölçüde kolaylaştırdığını değerlendirmektedir.

Ulaşım ve iletişim altyapısı alt endeksi, ülkenin malların ülke içinde ve sınır ötesindeki hareketini kolaylaştırmak için gerekli ulaşım ve iletişim altyapısına sahip olup olmadığını ölçmektedir.

İş çevresi alt endeksi ise, ülkedeki ticaret yönetimi kalitesini ölçmekle beraber ülkede faaliyet gösteren ithalatçı ve ihracatçıların işini etkileyen diğer dış etkenleri de değerlendirmektedir.

Dünya Ekonomik Forumu tarafından uygulanan Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksinin 2014 ve 2016 yıllarında yapılan değerlendirmelerinin

sonucunda, Singapur'un en başarılı ülke olduğu ve Hollanda'nın lider ülkeyi takip ettiği, Türkiye'nin ise 59. sırada yer aldığı görülmektedir (Tablo 8).

Tablo 8: Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi İlk 10 Ülke Sıralaması ve Türkiye

	2016		2014	
	Sıra	Skor (1-7 arası)	Sıra	Skor (1-7 arası)
Singapur	1	5.97	1	5.80
Hollanda	2	5.70	2	5.65
Hong Kong	3	5.66	7	5.47
Lüksemburg	4	5.63	3	5.57
İsveç	5	5.61	5	5.50
Finlandiya	6	5.60	4	5.54
Avusturya	7	5.52	9	5.35
İngiltere	8	5.52	6	5.48
Almanya	9	5.48	8	5.40
Belçika	10	5.29	20	4,9
Türkiye	59	4.52	48	4.54

Kaynak: World Economic Forum: Global Enabling Trade Report, 2016, World Economic Forum: Global Enabling Trade Report, 2014.

2.6.4.1. Liman Etkinliği

Liman etkinliği, uluslararası ticarette rekabetçiliği artırmak ve limanların olduğu bölgelerde kalkınmayı artırmak için önemli bir faktördür. Deniz taşımacılığı endüstrisi dinamik bir sektör olup gün geçtikçe artan uluslararası deniz trafiği ve limanlarda kullanılan teknolojilerde oluşan ilerlemeler, limanların rekabetçi güç elde edebilmek ve daha çok deniz trafiği çekebilmek için sürekli kendilerini geliştirmesini gerektirmektedir (Merk ve Dang, 2012: 5).

Uluslararası ticaretin yaklaşık %80'i limanlar üzerinden yapılmaktadır. Bu sebeple limanlar, liman işletmelerine sahip birçok gelişmekte olan ülkenin uluslararası ticaret sayesinde gelişme kaydetmesinde kilit bir rol oynamaktadır (UNCTAD, 2016).

Liman etkinliğini ölçmek üzere Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından çeşitli göstergeler hazırlanmıştır. Liman etkinliğini ölçmekte beş farklı gösterge kullanılmaktadır (UNCTAD, 2016).

- Liman yönetişimi,
- Finansal performans,

- İnsan kaynakları,
- Gemi operasyonları,
- Kargo operasyonları,

Yukarıdaki göstergeler kullanılarak hazırlanan İş Yapabilirlik Endeksi 2018 ve 2019 verilerine göre Tablo 9’da ilk 10 ülke ve Türkiye’nin karşılaştırması yapılmıştır. Liman Etkinliği verilerine göre ilk sırada Singapur yer alırken, ikinci sırada Hollanda vardır. Türkiye ise 2018 yılında 50. sırada olup 2019 yılında 44. sıraya yükselmiştir.

Tablo 9: Liman etkinliği en iyi 10 ülke sıralaması ve Türkiye’nin Karşılaştırılması

	2019		2018	
	Sıra	Skor (1-7)	Sıra	Skor (1/7)
Singapur	1	6.5	1	6.4
Hollanda	2	6.4	2	6.3
Finlandiya	3	6.4	3	6.2
Hong Kong	4	6.3	4	6.2
Japonya	5	5.8	8	5.6
Danimarka	6	5.8	6	5.7
Panama	7	5.7	7	5.7
Estonya	8	5.6	9	5.6
Belçika	9	5.6	10	5.6
ABD	10	5.6	5	5.8
Türkiye	44	4.7	50	4.5

Kaynak: World Global Trade Enabling Report 2018, World Global Trade Enabling Report 2019)

Türkiye coğrafi yapısı nedeniyle deniz ticareti konusunda etkin rol oynayabilecek bir ülke olup ticareti kolaylaştırma süreci ile birlikte uygulanacak olan iyileştirmeler sayesinde liman etkinliğini arttırabilir ve ülke ekonomisine katkıda bulunabilme şansına sahiptir.

2.6.4.2. Gümrük Ortamı

Gümrükler hem işletmeler hem de devletler için ticareti kolaylaştırmada önemli bir rol oynamaktadır. Gümrükler devlet kurumlarıdır ve devletler tarafından uygulanan politikalara hızlı bir şekilde uyum sağlaması gerekmektedir. Gümrükler bir yandan ticareti kolaylaştırarak ve diğer yandan ulusal ekonomileri ve toplumları

potansiyel risklere karşı koruyarak ülkenin kalkınmasına katkıda bulunmakla yükümlüdür (Yasui, 2004).

Gümrük idareleri, küreselleşen ve ticaretin günden güne arttığı son yıllarda, geleneksel olarak süregelen sadece tahsilat kapısı olma rolünden uzaklaşarak, ticareti kolaylaştırma ve toplumu koruma gibi geniş bir sorumluluk yelpazesine sahip olmuştur. Gümrük işlem ve fonksiyonlarının gelişmesi ile birlikte, gümrüklerden beklenenler artmış ve gümrükler üzerinde ek bir baskı oluşturulmuştur (WCO, 2019).

2018 yılı sonunda DTÖ tarafından yayınlanan raporda, 2018 yılında G20 ülkeleri tarafından 40 yeni ticareti kısıtlayıcı önlem uygulandığı vurgulanmıştır. Bu önlemler tarife artışları, ithalat yasakları, ihracat vergileri gibi önlemleri kapsamaktadır. Dünya trendi olarak ilerleyen kısıtlayıcı ticaret anlayışı gümrüklere zorluk oluşturmaktadır (WTO, 2018).

2.6.4.3. Uluslararası Ticarete Servis Sektörü

Uluslararası ticaret süreci birbiri ile uyum içerisinde çalışmakta olan birçok farklı aktör ile sağlanmaktadır. Ticareti kolaylaştırmak için yapılan çalışmalarda, bir dizi servis sektörü ve altyapı konusunda faaliyet gösteren sektör ön plana çıkmaktadır.

Shepherd (2009)'a göre uluslararası ticareti kolaylaştırma ve maliyetleri azaltma konusunda rol oynayan en önemli 4 servis sektörü aşağıdaki gibidir.

- Lojistik Sektörü
- Taşımacılık Sektörü
- Telekomünikasyon Sektörü
- Finans Sektörü

Taşımacılık sektöründe, limanların ulaşım bağlantıları ve iç ulaşım ağlarının etkinliği, uluslararası ticaret maliyetlerine doğrudan etki etmektedir. Lojistik sektörü ise uluslararası ticaretin maliyet kalemleri içerisinde en büyük paylardan birine sahiptir. Lojistik maliyetler denizyolu ulaşımı kullanan ülkelerde tüketiciye giden malın toplam maliyetinin %20 sini oluştururken, karayolu ulaşımını kullanan ülkeler için bu maliyet kolayca iki katına çıkabilmektedir (Shepherd, 2009).

Telekomünikasyon sektörü, alıcı ve satıcı arasındaki ya da ticaret sürecine dahil olan diğer tüm aktörler arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır, piyasa koşulları ile

ilgili bilgi edinme gibi konularda kritik öneme sahiptir. Uluslararası ticaret yapan firmalar maliyetlerini azaltmak ve koordinasyon sağlamak amacındadır. Bu amaç doğrultusunda, uluslararası telekomünikasyon daha yüksek verimlilik elde etmek amacıyla büyük önem taşımaktadır. Antonelli (1984), yaptığı çalışmada telekomünikasyon hizmetleri ve altyapısının etkin kullanımına bağlı olarak maliyetlerin azaltılabileceğini, işletmeye karşı olan güven seviyesinin yükselebileceğini dolayısıyla talep seviyesinin artacağını göstermektedir.

Uluslararası ticaret faaliyetlerinde bulunan birçok küçük ve orta ölçekli işletme finansman konusunda problem yaşamaktadır. Verimli bir finans sektörü sayesinde kredi ile yapılan ithalat ve ihracat işlemleri için işlem maliyetleri düşürülebilmekte, uluslararası ticareti teşvik eden krediler sağlanabilmekte ve özellikle küçük ölçekli firmaların uluslararası ticaret yapmasının önü açılabilir (Shepherd, 2009).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE TARAFLARIN DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN KARŞILIKLI BEKLENTİLERİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

3.1 ARAŞTIRMANIN AMACI

Araştırmanın amacı, Türkiye’de dış ticaret sürecinde rol alan tarafların beklentilerini belirlemek, sürecin hızlandırılması ve kolaylaştırılmasına ilişkin görüşlerini ve çözüm önerilerini ortaya çıkarmak ve olası eksikleri gidermeye çalışmaktır. Ayrıca bu çalışma ile yapılan tanımlamaların ve belirlenen sorunların profili oluşturulup bu sorunlara öneriler getirilerek, Türkiye’nin dış ticarete rekabet gücünü arttırabilecek stratejilere vurgu yapmak amaçlanmıştır.

3.2 TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASINA YÖNELİK LİTERATÜR

Literatür taraması, araştırılması kararlaştırılan bir konunun arka planını ve araştırılmasının gerekçesini oluşturmak açısından, büyük bir önem taşımaktadır (Bruce, 1994: 218).

Küreselleşmenin, dünya ticaretinin, teknolojik gelişmelerin, büyük bir hızla arttığı son 20 yılda, ticaretin kolaylaştırılması kavramı her geçen gün önem kazanmaktadır. Ticaretin kolaylaştırılması ihracat, ithalat ve transit işlemlerde sadeleşmenin sağlanması, teknolojik yeniliklerden yararlanarak prosedürlerin azaltılması ve modernizasyona gidilmesi yoluyla uluslararası ticaret hacminin yükseltilmesi anlamına gelmektedir. Bu kapsamda DTÖ ve OECD gibi uluslararası kuruluşlar tarafından önemli çalışmalar yapılmakta ve üye ülkelerde birçok düzenleme hayata geçirilmektedir. Literatürde, bu düzenlemelerin uygulamadaki yansımalarını inceleyen bazı araştırmalar yapıldığı gözlenmektedir. Ticaretin Kolaylaştırılması konusunda literatürdeki çalışmalar bu bölümde incelenecektir.

Türkiye’de ticaretin kolaylaştırılması sürecinde bazı düzenlemeler yürürlüğe girmiş ve iyileştirme çabaları sonuç vermeye başlamıştır. Literatürde, bu konuda gerçekleşen ilerlemeleri ve ortaya çıkan sorunları inceleyen uygulamalı çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Bu çalışmalar farklı ülkelerdeki uygulamaları içermektedir. Örneğin Deliçay (2015), Aynagöz (2016) ve Bahçeci (2018) Türkiye’nin ticaretin kolaylaştırılması konusundaki performansını incelemişlerdir.

Deliçay (2015), Türkiye’de ticareti kolaylaştırmaya yönelik ulusal koordinasyon çalışmalarını ve iyileştirmelerini detaylı bir şekilde incelemiştir. Bu çalışmada Türkiye’deki ithalat ve ihracat maliyetlerinin yüksek olduğu ortaya çıkarılmış, bu durumun firmaların dış ticaretteki rekabet gücünü düşürdüğü belirtilmiştir. Aynı çalışmada, ülke içerisinde ticareti kolaylaştırma konusunda kurumlar arasında yeterli bir koordinasyon olmadığı ve bu konuyu detaylı bir şekilde ele alabilecek bir komite olmadığı savunulmuştur.

Aynagöz Çakmak (2016), DTÖ tarafından hazırlanan Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması’nın Türkiye için önemini ve bu anlaşmanın uygulamalarındaki eksikliklerini incelemiş, bu konuda gerçekleştirilebilecek iyileştirmeleri ortaya çıkarmıştır. Çalışmada Türkiye’nin uluslararası indekslerde aldığı puanlar analiz edilmiş ve ticareti kolaylaştırma anlaşmasına taraf olan AB ülkeleri içerisinde gümrük idaresinin talep ettiği belge sayısının en çok Türkiye’de olduğu gözlenmiştir. Yazar çalışmasında, gümrük idarelerinin faaliyetlerinde şeffaflığın ve etkinliğin artırılmasının, ticaret sürecinde en yeni teknolojilere ayak uydurulmasının öneminden söz etmiş ve güvenlik koşullarının iyileştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Bahçeci (2018), ticaretin kolaylaştırılması konusunda uluslararası endeksleri incelemiş ve bu endekslerde Türkiye’nin durumunu ortaya çıkarmıştır. Çalışmada Türkiye’nin ticareti kolaylaştırma konusunda büyük adımlar attığı belirlenmiş, gümrük işlemlerinde şeffaflığın sağlanması, genel prosedürlerin basitleştirilmesi, gümrükleme süreleri ve maliyetlerinin gelişmiş ülkelere kıyasla azaltılması, ulaşım ve altyapı hizmetlerinin iyileştirilmesi, teknolojik gelişmelerin takip edilmesi ve iletişim hizmetlerinin kalitesine önem verilmesi, kamu ile özel sektör arasında olan işbirliğinin geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Türkiye’yi de içine alan bir diğer araştırma OECD (2015) tarafından yayınlanmıştır. Bu çalışmada ticareti kolaylaştırma anlaşmasının tam olarak uygulanması halinde, Türkiye gibi üst-orta gelir düzeyine sahip olan ülkelere ticari maliyetlerin %14,6 azalacağı öngörüsünde bulunulmuştur. Bu nedenle, Türkiye’de kritik önem taşıyan ticareti kolaylaştırma unsurlarının uygulanması için 2016 yılında Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu oluşturulmuş ve 2018-2022 Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Eylem Planı hazırlanmıştır.

Diğer taraftan Ünsal (2007), ticareti kolaylaştırma bağlamında “tek pencere” uygulamasının getireceği pozitif etkileri araştırmış, Singapur, İsveç ve ABD’nin “tek pencere” uygulamalarını incelemiştir. Çalışmada dış ticaret maliyetlerinin “tek

pencere” uygulaması ile azalacağını, böylelikle sistemin ticaret hacminin artmasına katkıda bulunacağını belirtmiştir.

Uluslararası kuruluşların gerçekleştirdiği bazı araştırmalarda, ticaretin kolaylaştırılmasından elde edilen kazanımlar tahmin edilmeye çalışılmıştır. Bu konuda gerçekleştirilen uluslararası faaliyetlerin öncülerinden biri olan OECD (2015), ticareti kolaylaştırma anlaşmasının küresel ticareti 1 trilyon \$’a kadar arttıracağını ve dünya çapındaki ticaret maliyetlerini %13-17 civarında azaltabileceğini, buna karşılık küresel ihracatın yıllık 33 ila 100 milyar \$ arasında artabileceğini belirtmiştir. Ticaretin kolaylaştırılması konusunda büyük atılımlar yapan uluslararası kuruluş UNCTAD (2001), gelişmekte olan ülkelerde deniz ve hava ticaretindeki toplam maliyetlerin %1 oranında düşürülmesinin Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH)’ya 7 milyar \$ katkı sağlayabileceğini öngörmektedir.

Uluslararası literatürde ticaretin kolaylaştırılması üzerinde birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalar ticaret maliyetlerinin azaltılması ve ihracatın arttırılması üzerinde yoğunlaşmaktadır. Duval vd. (2015) 44 Asya ülkesini baz alarak yaptıkları çalışmalarında, ticareti kolaylaştırma anlaşmasının tam olarak uygulanması halinde ticaret maliyetlerinde ortalama %11 oranında bir düşüş olacağını öngörmektedirler. Djankov vd. (2010), Dünya Bankası’nın İş Yapabilirlik Endeksinde ele alınan ihracat süresini ticareti kolaylaştırma göstergesi olarak ele aldıkları çalışmalarında, 98 ülkeyi yerçekimi modeli kullanarak kıyaslamışlardır. Çalışma sonucunda ihracat süresinin ülkeler arası ticaret miktarı için önemli bir faktör olduğunu ve ihracat sürecinde yaşanan bir günlük gecikmenin, ülkeler arasında yaşanan ikili ticarete %1 azalmaya sebebiyet verebileceğini belirtmişlerdir.

Benzer şekilde Moïse vd. (2012), OECD ticareti kolaylaştırma göstergelerinin uygulanmasının ticaret maliyetlerini azaltma konusundaki etkilerini araştırmışlardır. Çalışmalarında OECD üyesi 26 ülkenin temsilcileri ile anket çalışması yapmış ve ticareti kolaylaştırma göstergelerinden dört tanesinin ticaret maliyetlerindeki etkilerinin diğer göstergelere kıyasla oldukça yüksek olduğunu belirlemişlerdir. Bağlayıcı tarife bilgisi, ücretler ve harçlar, otomasyon, prosedürlerin kolaylaştırılması konularında ticareti kolaylaştırma anlaşmasına tam olarak uyulması halinde, ticaret maliyetlerin %13,5 azalacağını belirtmişlerdir. Sakyi vd. (2017) çalışmalarında, ticareti kolaylaştırmanın ekonomik büyümeye direk katkısını araştırmaktadırlar. 35 Afrika ülkesinin 2010-2014 verileri, sınır ve taşımacılık

etkinlikleri baz alınarak yapılan çalışmada, ticareti kolaylaştırmanın ekonomik büyümeye etkisinin olduğu belirlenmiştir.

Literatür taraması sonucunda elde edilen birçok çalışmada ise limanlar ve gümrüklerin, ticareti kolaylaştırmada ne kadar önemli olduğu açıkça görülmektedir. Bu bağlamda, Wilson vd. (2004) gümrükleri, liman verimliliğini, hizmet sektörü ve devletlerin uygulamalarını ölçerek ticareti kolaylaştırmanın etkilerini gözlemledikleri ve yerçekimi modeli kullandıkları çalışmalarında ticareti kolaylaştırmanın artırılması halinde, küresel bazda imalat sektöründe 377 milyar dolarlık bir artış olabileceğini belirtmişlerdir.

Hillberry ve Zhang (2015), ticareti kolaylaştırma göstergelerinin ülkeler tarafından tam olarak uygulanması sonucunda elde edilebilecek gümrük sürelerindeki azalma miktarlarını yerçekimi modeli kullanılarak araştırmışlardır. Bu çalışmaya göre, ticareti kolaylaştırma anlaşmasının göstergelerinin tam olarak faaliyete geçirilmesi sonucunda, OECD üyesi ülkelerinin ortalama ithalat süresi olan 1,6 günün 0,9 güne düşürülmesinin, ortalama ihracat süresi olan 1,9 günün ise 1,2 güne azaltılmasının mümkün olduğunu savunmuşlardır.

Grainger (2007), ticareti kolaylaştırma üzerine İngiltere gümrük işlemlerinin, işletmeler ve hükümet arasında ticaret sürecinde oluşan günlük operasyonların, kurumların ve ticareti şekillendiren diğer aktörlerin detaylı incelemesini yapmıştır. Bu çalışmada yapılan anketler ve görüşmeler sonucunda, süreç içerisinde sınır ötesi ve gümrükleme işlemlerinin önemine vurgu yapılmış ve arzulanan iyileştirmelere yönelik öneriler sunulmuştur. Aynı zamanda Grainger (2014) uygulamalı bir başka çalışmada, ticareti kolaylaştırmanın limanlar ve gümrük işlemleri maliyetlerinin üzerindeki etkisinin önemli olduğunu vurgulamıştır. Çalışmasında liman ve gümrüklerde oluşan maliyetleri analiz edip bunları gözetim, onaylama ve taşıma maliyetleri olarak ayırmış, maliyetlerin azaltılabilmesi için bu hususta çalışmalar yapılması gerektiğine dair öneriler getirmiştir.

Cheng vd. (2018), çalışmalarını Grainger (2014) tarafından getirilen önerileri dikkate alarak şekillendirmişler, ticareti kolaylaştırmanın liman bazındaki sonuçlarını değerlendirebilmek için Shenzhen ve Hong Kong limanları üzerine ampirik bir araştırma gerçekleştirmişlerdir. Araştırmalarında limanların rekabet edebilirliğinin artırılmasına ve tedarik zinciri içerisindeki önemine vurgu yapmışlardır.

Grainger (2014), aynı zamanda ticareti kolaylaştırma çerçevesinde, gümrüklerde oluşan maliyetleri ölçmeye ve bunları azaltmak için öneriler getirmeye

de çalışmıştır. Gümrük maliyetlerinin ticareti kolaylaştırma karşısında en önemli zorluklardan biri olduğuna değinmiş, rekabetçilik ve maliyetleri düşürme açısından bakıldığında, gümrük idarelerinin ticareti kolaylaştırma göstergelerine uyum sağlaması ve yetenekli personel ile çalışması gerektiğine değinmiştir.

Altyapı düzenlemeleri ve iyileştirmeler kategorisinde değerlendirebileceğimiz önemli bir diğer çalışmada ise Avrupa ve Asya ülkelerinde karayolu ulaşımı üzerine yapılacak olan iyileştirmelerin ticareti kolaylaştırma alanındaki etkileri gösterilmektedir. Shepherd ve Wilson (2007), Avrupa ve Asya'da karayolu altyapısında yapılacak olan iyileştirmelerin bölgesel ticarete etkisini araştırmışlardır. Mikro temelli yerçekimi modelini kullanmışlardır. Çalışma sonucunda bölgeler arası ticaretin %60 oranında artabileceğini ve yol kalitesini geliştirmek için harcanan sermayenin bu artan ticaret ile kısa bir sürede karşılanabileceğini belirtmişlerdir.

Gerçekleştirilen çalışmalarda, ticareti kolaylaştırma politikalarının uygulanması halinde kazanılması beklenen bir diğer faydanın ülkelerin ihracat ürünlerinin çeşitlendirilmesi ve miktarlarının arttırılması olduğu açıklanmaktadır. Bu bağlamda, Dennis ve Shepherd (2011), ticareti kolaylaştırmanın ihracatı çeşitlendirme üzerine etkilerini yerçekimi modeli kullanarak araştırmışlardır. Çalışmalarında, 118 gelişmekte olan ülkenin Avrupa Birliği ülkelerine olan yeni ürün ihracatını değerlendirmişlerdir. Buna göre, ticaret maliyetlerinin %10 azaltılmasının yeni ürünlerin ihracatının %3 oranında artmasıyla sonuçlanacağını belirtmişlerdir.

Beverelli vd. (2014) ise benzer bir çalışma ile ticareti kolaylaştırmanın ihracatı çeşitlendirmeye yönelik etkilerini incelemiş, OECD tarafından yayınlanan Afrika ve Latin Amerika ülkelerinin 2009 yılı ticareti kolaylaştırma ilkeleri performans göstergeleri üzerine ekonometrik analiz uygulamışlardır. Çalışmaya göre göstergelerin uygulanmasında yapılacak olan iyileştirmeler sonucunda, Afrika ülkelerinin ihracat çeşitliliğinde %16,7, Latin ülkelerinde ise %13 oranında artış olacağı belirtilmiştir.

Bununla birlikte, ticaretin kolaylaştırılması anlaşmasının özellikle gelişmekte olan ülkelerin küresel ticarete entegrasyonunda önemli rol oynayacağı savunulmaktadır. Gerçekleştirilen düzenlemelerin verimliliği artırdığı ve bu şekilde gelişmekte olan ülkelerin dış ticaret hacminin yükseltilebileceği vurgulanmaktadır. Bu bağlamda Rippel (2011), ticareti kolaylaştırma çalışmalarının Afrika ülkelerine olabilecek pozitif etkilerini araştırmıştır. Bu ülkelerde gerçekleştirilen uygulamaların firmaların maliyetlerini düşürerek uluslararası rekabetçiliğini artırdığı, bu şekilde

ihracatın ve döviz gelirlerinin yükseldiği belirtilmiştir. Ayrıca ihracat artışının kişi başına gelirin ve istihdam düzeyinin artmasına katkıda bulunduğu söylenmiştir. Benzer şekilde Hellqvist (2003), ticareti kolaylaştırma çalışmalarının gelişmekte olan ülkelerde ekstra güçlü bir etkiye sahip olacağını gelişmiş ülkelere çok daha fazla kazançlar sağlayacağını belirtmiştir. Hellqvist, gelişmekte olan ülkelerdeki özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin ticaret sürecindeki prosedürlere uyum maliyetlerinin düşürülmesinin potansiyel kazanç için büyük bir fırsat olduğunu vurgulamıştır.

Hoekman ve Shepherd (2015), Dünya Bankasının Afrika ülkelerine hazırlamış olduğu Girişim Anketini baz alarak firmalar üzerinde yaptıkları araştırmada 135 ülkedeki 130.000 firmayı incelemişlerdir. Elde edilen veriler üzerinden firmaların ticareti kolaylaştırma performanslarını incelemişlerdir. Araştırmanın sonucunda, ticareti kolaylaştırmanın ticaret maliyetlerini %12 oranında azaltacağını bulmuşlardır. Ayrıca gelişmekte olan ülkelere ve küçük ölçekli firmalara sağlanan faydanın daha gelişmiş ülkelere ve büyük ölçekli firmalara oranla daha yüksek olacağını belirtmişlerdir. Ticareti kolaylaştırmanın, tedarik zincirinde tedarikçi olarak yer alan ülkelere daha yüksek oranda fayda sağlayacağı ise araştırmanın bir diğer sonucu olarak belirtilmiştir.

Mikro bazlı bir başka çalışmayı gerçekleştiren Fontagné vd. (2016) ise ticareti kolaylaştırma ilkelerinin ithalat ve ihracat yapan Fransız firmalarının üzerindeki etkilerini araştırmışlardır. Fransız gümrüklerinden elde ettikleri firmalara ait toplam ihracat rakamlarını incelemişler ve ticareti kolaylaştırma göstergelerinin etkilerini araştırmışlardır. Çalışmanın sonucunda küçük çaplı firmaların ticareti kolaylaştırma düzenlemelerini tam olarak uygulaması halinde, büyük çaplı firmalara göre daha çok fayda sağlayacağı belirtilmiştir.

Her ne kadar ticareti kolaylaştırma literatürü maliyetlerin düşürülmesi ve ekonomik büyümenin artırılması üzerine yoğunlaşmış olsa da ticareti kolaylaştırma ile elde edilebilecek bir diğer kazanç toplumun refahı olarak öngörülebilir. Örneğin Narayanan vd. (2016), ticareti kolaylaştırmanın sosyal refaha etkisini incelemektedirler. Çalışmaya göre ticareti kolaylaştırma ile birlikte elde edilebilecek tarifelerin azaltılması durumu, küçük işletmelerin daha ucuz maliyetler ile ithal hammadde kullanabilmesine dolayısıyla iç pazara satılacak ürünlerin daha ucuz fiyatlar ile satılmasına yol açabilecek ve böylece toplum refahı yükseltilecektir. Bu tarz sektör bazlı avantajların, ticareti kolaylaştırmanın tam olarak uygulanması

sonucunda toplamda makroekonomik faydalara ve 379 milyar \$'a kadar GSYİH kazancına yol açacağı da belirtilmektedir. Bununla birlikte Rippel (2011), ticareti kolaylaştırmanın firmaların rekabetçiliğini arttıracaklarını belirtmektedir. Bu bağlamda firmaların ihracatının ve istihdamın artacağını öngörmekte, bununla birlikte toplum refahına fayda sağlayacağını belirtmektedir. Diğer taraftan Sakyi vd. (2018), ticareti kolaylaştırmanın ülkenin ekonomik yapısında, kamu kuruluşlarında ve ekonomik istikrarında yaratacağı pozitif katkılar sonucunda ülkeye çekebileceği yabancı yatırımcı kaynaklarının toplumsal refaha katkı sağlayacağını belirtmektedir.

3.3 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu çalışmada, ticaretin kolaylaştırılması politikalarının dış ticaret operasyonunu yürüten taraflara etkisi incelenmeye çalışılmıştır. Araştırmada, nitel araştırma yönteminin bir veri toplama tekniği olan “Derinlemesine Görüşme Tekniği” seçilmiştir. Veri toplamak için öncelikle ikincil veri kaynaklarından yararlanılmış ve literatür taraması yapılmıştır. Buradan elde edilen detaylı bilgilerle görüşme soruları hazırlanmıştır. Sonrasında birincil veri kaynağı olarak uzman görüşlerine başvurulmuştur.

Birincil kaynaktan veri toplamak amacıyla gerçekleştirilen derinlemesine görüşmeler, dış ticaret sürecinde aktif rol alan büyük çaplı işletmelere ve dış ticaret prosedürleri açısından büyük bir etkiye sahip olan gümrük idarelerine uygulanmıştır. Yapılan görüşmelerin sonunda ticareti kolaylaştırma faaliyetleri konusunda tarafların uygulamalarını, elde ettikleri kazançlarını, yaşadıkları sorunları ve beklentilerini ortaya çıkarabilmek amaçlanmıştır. Yapılması planlanan yüz yüze görüşmeler, Coronavirus (COVID-19) güvenlik sebebi ile telefon ve e-mail üzerinden yöneltilen sorular ile gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerden elde edilen dokümanlar ve ses kayıtları detaylı bir şekilde incelenip, NVivo programı yardımı ile analiz edilmiştir.

3.3.1 Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Bir araştırma sürecinde, araştırmanın yöntemi ortaya çıkarıldıktan sonra araştırma evreninin belirlenmesi gerekmektedir. Akabinde belirlenmiş olan bu evrenden örneklerin seçilmesi aşaması gelmektedir. Bilimsel araştırma sürecinde iki adet evren bulunmaktadır. Birinci evren genel evren adını almakta ve ulaşılması zor

geniş ve soyut bir kavram olarak görülmektedir. İkincisi ise, çalışma evreni olarak adlandırılmaktadır. Çalışma evreni genel evren içerisinde araştırmacı tarafından seçilip, üzerinde çalışma ya da gözlem yapılabilen bir alt evren şeklinde açıklanabilir (Karasar, 2009:110).

Örnekleme ise evren içerisinde evreni temsil etmek üzere evrene dahil olan elemanlar içerisinde seçilen ve üzerinde araştırma, inceleme ya da gözlem yapılan küçük bir küme anlamına gelmektedir (Özen ve Gül, 2010: 397).

Bu bağlamda araştırmanın çalışma evreni, İzmir ve Manisa bölgesinde faaliyet gösteren, ithalat ve ihracat yapan işletmeler ve ithalat ve ihracat sürecinde etkin rol oynayan gümrük idaresi olarak belirlenmiştir. Araştırmanın örneklemini ise, İzmir ve Manisa bölgesinde faaliyet gösteren 10 adet ithalat ve ihracat yapan işletme ve 5 adet gümrük yetkilisi oluşturmaktadır.

3.3.2 Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın kapsamı ve sınırları, araştırmanın sonuçlanabilmesi ve kolay bir şekilde yürütülebilmesi açısından büyük bir önem taşımaktadır. Araştırmanın sınırlılıkları, uygulanan yöntem, elde edilen bulgulara ve yapılan analizlere bağlı olarak, alınabilecek muhtemel sonuçların ve yapılabilecek çıkarımların sınırlarının önceden belirtilmesi anlamına gelmektedir (Jupp, 2006: 325).

Araştırmanın örneklemini İzmir ve Manisa illeri oluşturmaktadır. İzmir ve Manisa, sahip oldukları sanayi bölgeleri ve limanlar ile Türkiye ekonomisinin ve dış ticaretinin öncü illerindendir. Araştırma, işletmelerin ve gümrük idaresinin uluslararası ticaret sürecinde yürüttükleri prosedürlerin ve işlemlerin uyumu, bu sürecin kolaylaştırması ve hızlandırılması açısından birbirlerinden beklentilerini belirlemek amacıyla, DTÖ Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve bu anlaşmaya yönelik literatür taraması sonucunda hazırlanan görüşme sorularının taraflara yöneltilmesi ve görüşlerinin alınması ile sınırlandırılmıştır.

Görüşmelerden elde edilen telefon kayıtları ve e-mailler, detaylı bir şekilde incelenip elektronik doküman haline getirilmiştir. Elde edilen veriler, Nvivo programı yardımı ile analiz edilmiş ve çıkarımlar yapılmıştır.

3.3.3 Araştırmaya Katılanların Profilleri

Katılımcı firmalar ve gümrük yetkililerinin seçilmesi için yargısal örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Bu bağlamda yüksek miktarda dış ticaret işlemi ve gümrük işlemi yapan firmalar üzerinde çalışma yapılması kararlaştırılmıştır. Yargısal örnekleme metodu ile tespit edilen firmalar içerisinde kolayda örnekleme yöntemi kullanılarak İzmir ve Manisa bölgesinde faaliyet gösteren 10 firma ve 5 gümrük yetkilisi ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşme yapılan firmaların bilgileri Tablo 10'da gösterilmektedir.

Tablo 10: Katılımcı Firmaların Profilleri

Firma	Kuruluş Yılı	Faaliyet Alanı	Merkezi
A Firması	1957	Kaynak Malzemeleri Üretimi ve İhracatı	Manisa
B Firması	1968	Jant Üretimi ve İhracatı	Manisa
C Firması	1981	Kuru Üzüm Üretimi ve İhracatı	Manisa
D Firması	2001	Bitki Koruma ve Tarım Ürünü Üretimi ve İhracatı	İzmir
E Firması	1984	Beyaz Eşya ve Elektronik	Manisa
F Firması	1995	Tekstil ve Dış Ticaret	İzmir
G Firması	2015	Danışmanlık, Lojistik ve Dış Ticaret	Manisa
H Firması	2011	Kurutulmuş Gıda Üretim ve İhracatı	Manisa
I Firması	1998	Plastik ve Petrokimya	İzmir
J Firması	1982	Plastik Ambalaj	Manisa

Kaynak: Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Katılımcı firmalardan alınan gerekli izinler doğrultusunda, görüşmelerin gerçekleştirildiği yetkililerin katılımcı profilleri Tablo 11 de belirtilmiştir.

Tablo 11: Katılımcı Firma Yetkililerinin Profilleri

Çalıştığı Firma	Pozisyon / Unvanı
A Firması	İhracat Sorumlusu
B Firması	İthalat Uzmanı
C Firması	Genel Müdür
D Firması	Genel Müdür + İhracat Müdürü
E Firması	İthalat İhracat Uzmanı
F Firması	Dış Ticaret Sorumlusu
G Firması	Dış Ticaret Operasyon Müdürü
H Firması	Şirket Sahibi
I Firması	İthalat Uzmanı
J Firması	Genel Müdür

Kaynak: Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Görüşme yapılan 5 gümrük yetkilisinden alınan izinler doğrultusunda, katılımcı profilleri Tablo 12’de belirtilmiştir.

Tablo 12: Katılımcı Gümrük Yetkililerinin Profilleri

Gümrük Yetkilisi	Pozisyon/Ünvanı
Gümrük Yetkilisi A	Gümrük ve Ticaret Baş Müfettişi
Gümrük Yetkilisi B	Gümrük Yetkilisi
Gümrük Yetkilisi C	Gümrük ve Ticaret Baş Müfettişi
Gümrük Yetkilisi D	Gümrük Müdürü
Gümrük Yetkilisi E	Gümrük Yetkilisi

Kaynak: Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

3.3.4 Verilerin Toplanması ve Analizi

İzmir ve Manisa bölgesi ihracat ve ithalat işlemlerinin sürekli ve yüksek miktarlarda yapılmasından ötürü gümrük işlemlerinin çok yoğun bir şekilde yaşanmasına sebep olması nedeniyle, araştırma için uygun bir zemin hazırlamaktadır. Bu doğrultuda, dünyayı saran pandemi (Coronavirus COVID-19) ortamında çok sıkı bir çalışma takvimine, dolayısıyla kısıtlı bir vakte sahip olan firmalar içerisinde 10 adet firma ve 5 adet gümrük yetkilisi ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın başlangıcında önceden belirlenen firma temsilcileri ile ön görüşmeler yapılmış, araştırmanın ilk aşamaları için değerli bilgiler edinilmiştir. Tablo 13’de firmalar ve gümrük yetkilileri ile olan veri toplama süreci gösterilmektedir.

Tablo 13: Verilerin Toplanması Süreci

Tarih	Görüşülen Firma / Gümrük Yetkilisi	Görüşülen Kişi	Görüşme Şekli
16.03.2020	A Firması	İhracat Sorumlusu	Elektronik Posta
18.03.2020	B Firması	İthalat Uzmanı	Elektronik Posta
20.02.2020	C Firması	Genel Müdür	Elektronik Posta
10.03.2020	D Firması	Genel Müdür + İhracat Müdürü	Telefon Görüşmesi + Elektronik Posta
11.03.2020	E Firması	İthalat İhracat Uzmanı	Elektronik Posta
13.03.2020	F Firması	Dış Ticaret Sorumlusu	Elektronik Posta
04.03.2020	G Firması	Dış Ticaret Operasyon Müdürü	Telefon Görüşmesi + Elektronik Posta
02.03.2020	H Firması	Şirket Sahibi	Telefon Görüşmesi + Elektronik Posta

02.03.2020	I Firması	İthalat Uzmanı	Elektronik Posta
16.03.2020	J Firması	Genel Müdür	Elektronik Posta
15.03.2020	J Firması	Genel Müdür	Elektronik Posta
20.04.2020	Gümrük Yetkilisi A	Gümrük ve Ticaret Baş Müfettişi	Elektronik Posta
20.03.2020	Gümrük Yetkilisi B	Gümrük Yetkilisi	Elektronik Posta
20.04.2020	Gümrük Yetkilisi C	Gümrük Müdürü	Elektronik Posta
20.04.2020	Gümrük Yetkilisi D	Gümrük Müdürü	Telefon Görüşmesi + Elektronik Posta
30.04.2020	Gümrük Yetkilisi E	Gümrük Yetkilisi	Telefon Görüşmesi + Elektronik Posta

Kaynak: Yazar Tarafından Hazırlanmıştır.

Görüşmelere başlamadan önce, konuya ilişkin literatür, DTÖ ve OECD gibi uluslararası kuruluşların hazırlamış olduğu raporlar ve ülkelerin performans göstergeleri detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bu incelemeler ve literatür analizleri sonrasında, Türkiye'nin ticareti kolaylaştırma alanında sahip olduğu muhtemel avantaj ve dezavantajlara, OECD ticareti kolaylaştırma performansı göstergeleri dahilindeki yetersizliklere yönelik olan görüşme soruları hazırlanmıştır. Firmalara yöneltilen sorular EK.1 de, gümrük yetkililerine yöneltilen görüşme soruları ise EK.2 de sunulmuştur.

3.4 ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Önceki bölümlerde profil bilgileri verilen katılımcı firma ve gümrük yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşmelerin bulguları, takip edilen bölümde verilmiştir. Firma katılımcılarının kendilerine yöneltilen sorulara verdikleri cevaplar EK.3'de, gümrük yetkililerine yöneltilen sorulardan elde edilen cevaplar ise EK.4'de sunulmaktadır.

3.4.1 Sonuç ve Değerlendirme

Çalışmada, firma ve gümrük yetkilileri ile yapılan görüşmeler sonucunda geniş bir veri havuzu elde edilmiştir. Alanında uzman ve yönetici konumunda olan kişilerle yapılan görüşmelerde üzerinde en çok durulan noktaları belirlemek üzere, elde edilen bulgulara kelime sıklığı analizi uygulanmıştır. NVivo programı

kullanılarak yapılan kelime sıklığı analizi, firmalardan ve gümrük yetkililerinden elde edilen görüşme notlarına ayrı ayrı uygulanmıştır.

Firmalardan elde edilen görüşme cevaplarında en çok üzerinde durulan 10 kelime Tablo 14’de belirtilmiştir.

Tablo 14: Kelime Sıklığı Analizi (Firma Görüşmeleri)

Sıra	Kelime	Tekrar Sayısı
1	Gümrük	122
2	İşlemler	99
3	Ticaret	79
4	Belge	71
5	Elektronik	64
6	Zaman	58
7	Bilgilendirme	28
8	Uyum	23
9	İthalat	20
10	Ödeme	14

Kaynak: Yazar Tarafından Düzenlenmiştir.

NVivo programı yardımıyla, elde edilen verilerin en çok üzerinde durulan kelimelerinden oluşan Kelime Bulutu ise Şekil 7’de verilmiştir.

Şekil 7: Firma Yetkilisi Görüşmeleri Kelime Bulutu



Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

Elde edilen firma görüşmesi bulguları ve yapılan analizler sonucunda, en çok üzerinde durulan konuların başında gümrük işlemlerinin geldiği, genel işlemler ve prosedürlerin ikinci sırada yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte, belgeler ve elektronik ortam gibi önemli maddelerin de sıklıkla vurgulandığı açıkça ortaya çıkmaktadır. Zaman kayıpları, bilgilendirme ve yeterli bilgiye sahip olma, uyum, ithalat süreçleri ve ödemeler ise üzerinde durulan diğer konulardır.

Şeffaflığın Sağlanması kapsamında, görüşmelerden elde edilen veriler göstermektedir ki, firmalar internet üzerinden ihtiyaçları olan mevzuat, tarife vb. bilgilere kolayca ulaşabilmektedirler. Diğer taraftan firma yetkilileri, bu yönetmelikler ve kısıtlamalar ile ilgili yeni bir düzenleme planlandığında, bu düzenleme ile ilgili bilgilere belirli bir süre öncesinde (örneğin 30 gün) ulaşamadıklarını belirtmiştir. Bu durum firmaların belirlenen düzenlemelere hazır olamamasına, maliyet ve zaman kaybına uğramasına yol açmaktadır. Ayrıca, TFA kapsamında önemli bir şeffaflık göstergesi olan, “Ticaret Erbabı İle İstişare” gereğince, ticaret yapan kişilerin yapılacak düzenlemeler ve uygulamalar ile ilgili yorum yapabilme fırsatı sunulmasında da sorun yaşandığı görülmektedir. Bu bağlamda, devletin ticaretin kolaylaştırılması ve elektronik işlemlerin geliştirilmesi ile ilgili kanun ve yönetmeliklerinin, yeterli ve nitelikli olduğu düşünülmektedir. Ayrıca bu düzenlemelerin şeffaf bir şekilde açıklandığı, kolaylıkla elde edilebilir olduğu vurgulanmaktadır. Firmalar bu kanun ve yönetmeliklerin uygulanması aşamasında, personel ve uyum sorunlarının olduğunu vurgulamışlardır.

Çalışma bulgularında firmaların bağlayıcı tarife bilgisi taleplerinin, yanıtlanması konusunda belirgin bir standart olmadığı görülmektedir. Bağlayıcı tarife bilgisi taleplerinin 15 günden 3 aya kadar değişen zaman diliminde sonuçlanmasının, firmaların ithalat ve ihracat planlamalarında gecikmelere neden olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, çeşitli nedenlerle oluşabilen ceza ve sorumluluklara itiraz hakkının bulunduğu ancak bu sürecin sonuçlanmasının 1 yıl gibi uzun bir süre aldığı belirtilmiştir.

Ticari Maliyetlerin Azaltılması ve Prosedürlerin Kolaylaştırılması kapsamında, firmalara ticaret süresinde en çok zaman kaybettiren işlem ve prosedürlerin neler olduğu sorulmuştur. Elde edilen bulgular özellikle ithalat sürecindeki gümrük prosedürleri, muayene ve kontrol işlemleri, taşımacılık süreci, dokümantasyon, evrak onay süreçleri ve belge fazlalığı, mal bedeli tahsili veya

ödemesi sorunları ve dövizin yurda getirilmesi işlemlerinin öne çıktığını göstermektedir.

TFA'nın üzerinde önemle durduğu bir diğer konu, eşyanın ithalatçı ülkeye varış tarihinden önce gümrükleme işlemlerinin başlatılmasıdır. Taraflara bu sürecin nasıl işlediği sorulmuş ve belirli şartların sağlanması halinde bu süreçten yararlanabildikleri görülmüştür. Ancak bu uygulama, sadece denizyolu taşımacılığı ile mümkün olmakta ve hammadde olarak ithalatı yapıp üretime girmesi şart olan işlemlerde geçerli olmaktadır. Şirketler tarafından, bu uygulamanın genele yayılmasının ticareti hızlandırıcı ve maliyeti düşürücü yönleri üzerinde durulmuştur.

“Tek Pencere Sistemi” ticaret sürecinde kullanılan belgelerin ve yapılan işlemlerin ortak elektronik bir platform üzerinden paylaşıldığı, belgelerin online olarak yüklendiği ve tarafların yapılan işlemlerden ve eşyanın durumundan net bir şekilde bilgi alabilmesine yarayan bir sistemdir. Bu olgunun TFA'nın en önemli performans göstergesi olduğu vurgulanmaktadır. Türkiye’de bu sistemin kullanımının son yıllarda yaygınlaşmaya başladığı görülmektedir. Hali hazırda bazı, tarım uygunluk belgeleri, ithal izin belgeleri gibi belgelerin sistem üzerinden elde edilebildiği görülmektedir. Tek pencere sisteminin tam anlamıyla başarılı olabilmesi için, ticaret sürecinde kullanılan belgelerin tümünün bu sisteme entegre edilmesi gerektiği düşünülmektedir. Şirketlerin bazılarının bu sistemden haberleri olmadığı görülmüş ve sistemin yaygınlaşması açısından bilgilendirme yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Uluslararası ticaret süreci, yapısı gereği birçok belge ve önemli evrak üzerinden sürdürülmektedir. Ancak bu belgeler aynı zamanda ticaretin önünde bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Belge sayısındaki fazlalık, direkt olarak ticaret sürecinde zaman kaybına ve hatalara sebebiyet verebilmektedir. Firmalar ile yapılan görüşmelerde, zaman kayıplarına değinilmiş, elektronik ortama taşınan belge sayısındaki artışın bu olumsuzluğu giderebileceği belirtilmiştir. Ayrıca sonuçlara göre bazı otoritelerin elektronik ortam üzerinden kullanılabilen belgeleri kabul etmediği, orijinal ve ıslak imzalı belge talep ettiği görülmektedir.

Çalışmada gümrük işlemleri sonucunda oluşan giderlerin elektronik ortamda ödenebilmesine de değinilmiştir. Bu bağlamda gümrük işlemleri süresince oluşan vergilerin ve masrafların GÜMKART uygulaması ile kolayca ödenebildiği ortaya çıkmıştır. Ancak ordino, ardiye ve ek masraflar için elektronik ortamdan yürütülebilecek bir sistem olmadığı vurgulanmıştır.

Uluslararası ticaret sürecindeki işlemler ve prosedürlerin kolaylaştırılması maksadı ile elektronik ortama dökülmesi TFA'nın ana maddelerinden bir tanesidir. Bu bağlamda, taraf ülkelerin ticaret sürecinde yer alan aktörlerine teknik danışmanlık ve eğitim desteklerini uygulaması gerektiği belirtilmiştir. Firmalar ile yapılan görüşmelerde bu konuya değinilmiş, böyle bir hizmetten haberdar olmadıkları görülmüştür.

Firmalar ile yapılan görüşmelerde, ticaret süreçlerini yüksek oranda gümrük müşaviri firmaları ile yaptığı belirlenmiştir. Gümrük işlemlerinin karmaşıklığı ve kolayca uygulanamamasından dolayı gümrük müşavirleri ile çalışmaları gerektiği, bu durumun ise firmalara ek maliyet oluşturduğu belirtilmiştir.

Ticareti kolaylaştırma kapsamında Türkiye'de, birçok uygulama faaliyete geçirilmektedir. Ticaret Bakanlığı ve Ticareti Kolaylaştırma Kurulu'nun bu konudaki çalışmaları sürmektedir, 2018-2022 Ticareti Kolaylaştırma Eylem Planı kapsamında önümüzdeki yıllarda faaliyete geçmesi beklenen iyileştirmeler ve düzenlemeler mevcuttur. Ancak ticaret sürecinde tarafların bu iyileştirmelere, yeni uygulamalara ve prosedürlere hızlı bir şekilde uyum sağlayabilmesi büyük önem taşımaktadır. Firmalara yöneltilen uyum sürecinin kolaylığı ile ilgili sorularda, uygulamalara uyum ile ilgili ticaret sürecini aksatacak sorunlar yaşanmadığı belirtilmiştir. Firmaların bu konuya ilişkin yatırımlar yaptığı ve ticareti kolaylaştırmak, hızlandırmak için sıkı bir çalışma içerisinde oldukları gözlemlenmiştir.

Ticareti kolaylaştırma, hızlandırma ya da basitleştirme, küresel bir özveri ve uyum gerektirmektedir. TFA'ya taraf olan 181 üye ülkenin de bu kolaylaştırma ve basitleştirme uygulamalarını benimsemesi ve uygulamaya koyması gerekmektedir. Bu nedenle, firmalarımıza sınır ötesi işlemlerde elektronik veri, belge paylaşımı, standardizasyon, çalışma gün ve saatleri vb. konularda sorular yöneltilmiştir. Elde edilen veriler, özellikle komşu ülkeler ile yapılan ticaretlerde hala büyük sorunlar olduğunu göstermektedir. E-belge kullanımının Batı Avrupa ülkelerinde yaygın olarak karşılık bulduğu, diğer ülkelerde ise hala belgelerin aslının kullanılması gerektiği belirtilmiştir. İthalat ve ihracat sürecinde yapılan işlem ve uygulamaların ülkeden ülkeye ciddi farklılıklar içerdiği, standardizasyonun sağlanamadığı belirtilmiştir. Ayrıca ticarete konu olan diğer ülkelerin mevzuatları ve talepleri ile ilgili net bilgi alınamadığı, yanlış işlemlerin uygulanması sonucu ek maliyetler, cezalar ve zaman kayıpları ile karşılaşıldığı görülmüştür.

Sınır idareleri ve ticaret sürecinde rol alan tarafların işbirliği 'ne dayalı yöneltilen sorular neticesinde, gümrüklerin etkin ve hızlı işlemesi için 7/24 çalışma prensibi uygulanması, TFA'nın bir gereği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle bozulabilir eşya ticareti yapan firmalar için bu konu büyük önem arz etmektedir. Elde edilen verilere göre, bozulabilen eşya ticareti yapan şirketlerimizin genel anlamda bir sorun ile karşılaşmadığı, bu konuda ise gümrükler tarafından gerekli özverinin sağlandığı belirtilmiştir. Bununla birlikte, 7/24 çalışma prensibinin uygulanması aşamasında bazı aksaklıklar olduğu söylenmektedir.

Gümrükler ile ilgili bir diğer önemli husus, sınır kapılarının çalışma gün ve saatlerinin komşu ülkelerle uyumlaştırılması konusudur. Bu konuda sınır kapılarında problemler olduğu görülmektedir. Firmalardan gelen cevaplar incelendiğinde, sınır kapılarında oluşan çalışma saatleri ve günlerinin uyumsuzluğundan ötürü onlarca kilometrelik tır kuyrukları olduğu ve bunun ticaret sürecinde çok büyük zaman kaybı, malların bozulma riski ve maliyet unsuru yarattığı görülmektedir. Komşu ülkelerde sınır idarelerinin prosedür ve işlemleri ile ilgili farklılıkların olduğu da açıkça belirtilmiştir. Sınır kapılarında değişen prosedürler ve yeni getirilen uygulamalardan haberdar olunmadığı için birçok ticaretin bozulduğu, tırların geri dönmesi gerektiği veya cezai işlem uygulandığı belirtilmiştir.

Ticaretin kolaylaştırılmasında, ülke içerisinde rol alan kurumlar arasında gerçekleştirilecek olan uyum ve standardizasyon büyük önem taşımaktadır. Firmalar ile yapılan görüşmelerde bu konuya değinilmiş, firmaların ise bu süreçlerde bürokrasi ve uyumsuzluktan ötürü zaman kayıpları yaşadıkları belirlenmiştir. Firmalar tarafından personel yetersizliğinden söz edilmiş, tarafların yeni uygulamalar ve güncellenen yönergelerden haberdar olmadığı, ticaret odaları arasında işbirliğinin kurulamadığı, elektronik ortama taşınan belgelerin hala aslının talep edildiği gibi sorunlara değinilmiştir.

Kapasite ve altyapının geliştirilmesi üzerine yöneltilen sorulara verilen cevaplar göstermektedir ki, ticareti kolaylaştırma konusu altyapı ile desteklenmesi gereken bir kavramdır. Gelişen teknoloji ve günden güne artan ticaret hacmi altyapı üzerinde baskı oluşturmakta, iyileştirmeler ve geliştirmeler yapılmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda, firmalara yöneltilen sorulardan elde edilen cevaplarda altyapı problemlerinin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sorunların başında, limanların yetersizliği, yoğunluğu, limanlarda bekleme sürelerinin çok fazla olması, limanlara ulaşımın zor olması, gümrük işlemlerinde personelin yetersiz

kalması ve gümrük süreçlerinin hızlı bir şekilde işlememesi, gümrüklerde kırmızı hat uygulamalarına çok fazla düşülmesi, lojistik firmalarının ve bankaların yetkin olmayan iş gücü istihdam etmesi gelmektedir. Firmalar altyapı sorunlarının en çok limanlarda gözlendiğini belirtmiş, hasarlı delik ve koku içeren konteynerlerden, sistemlerin yenilenmemesinden, fiziki olarak yetersiz olduklarından ve büyük zaman kayıpları olduğundan bahsetmişlerdir.

Gümrük yetkilileri ile yapılan görüşmelerden elde edilen cevaplarda ise en çok üzerinde durulan 10 kelime Tablo 15’de belirtilmiştir.

Tablo 15: Kelime Sıklığı Analizi (Gümrük Yetkilileri)

Sıra	Kelime	Tekrar Sayısı
1	Gümrük	109
2	İşlem	70
3	Ticaret	68
4	Mevzuat	32
5	Belge	32
6	Elektronik	26
7	Düzenleme	25
8	Firma	23
9	Kolaylaştırma	21
10	Sınır	16

Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

NVivo programı yardımıyla, elde edilen verilerin en çok üzerinde durulan kelimelerinden oluşan Kelime Bulutu ise Şekil 8’de verilmiştir.

Şekil 8: Gümrük Yetkilisi Görüşmeleri Kelime Bulutu



Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

Gümrük yetkilileri ile yapılan görüşmelerde elde edilen verilerin analizi sonucunda, en çok üzerinde durulan konuların başında gümrüklerin geldiği, işlem ve prosedürlerin ikinci sırada yer aldığı görülmektedir. Firmalar tarafından ayrıca mevzuat, düzenlemeler, belgeler ve elektronik ortam gibi önemli maddelere dikkat çekildiği, ticareti kolaylaştırma ve sınır birimleri kelimelerinin de sıklıkla vurgulandığı ortaya çıkmaktadır.

Şeffaflığın Sağlanması göstergesine dayalı sorulan sorular neticesinde, idarelerinin ticaret sürecinde ihtiyacı olan yönetmelikler, uygulamalar, kısıtlamalar, kotalar vb. gibi bilgilere internet üzerinden kolay ve hızlı bir şekilde ulaşabildiği görülmektedir. Ticaret erbabının talep ettiği, süreç ile ilgili sınırlamalar, kota vb. bilgilerin ise 15 gün içerisinde yanıtlandığı belirtilmiştir. Bu hususta herhangi bir sorun yaşanmadığı ve sürecin sağlıklı bir şekilde işlediği vurgulanmıştır. Yeni bir düzenleme, yönetmelik ya da kanun yürürlüğe girmeden belirli bir süre önce, gümrük müdürü, gümrük başmüfettişlerin süreçle ilgili bilgilendirildiği ve gerektiği zamanlarda görüşlerinin alındığı ortaya çıkmıştır. Benzer şekilde planlanan yeni uygulama ve değişiklikler ile ilgili hakemlik yapma, yorum yapma, katkıda bulunma gibi yetkileri olduğu, talep edildiği zaman bu sürece katkı sağlayabildikleri belirtilmiştir.

Ticari Maliyetlerin Azaltılması ve Prosedürlerin Kolaylaştırılması ile ilgili sorulara alınan cevaplara göre, ticaretin kolaylaştırılması ile uygulanan gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, risk yönetimi, sonradan kontrol gibi uygulamalar, gümrük yetkilileri tarafından genel anlamda yeterli olarak nitelendirilmektedir. Ancak otomasyon konusunda çalışmalar yapılmasının, sürecin hızlandırılması açısından önemli bir konu olduğunu vurgulamışlardır. Ayrıca sürekli gelişen teknoloji ve dünya çapında yürürlüğe giren yeni uygulamaların yakından takip edilip, süreçte devamlılık sağlanması ve mümkün olan tüm iyileştirmelerin hızlı bir şekilde entegre edilmesi gerektiği önemle vurgulanmaktadır.

Gümrük yetkilileri ile yapılan görüşmede, gümrüklemeyi geciktirebilecek gereksiz ihtiyari müdahalelere sebebiyet verebilecek formaliteler olup olmadığı sorulmuştur. Verilen cevaplarda, gümrük mevzuatının detaylı, kazuistik yapısının gümrük prosedürlerinin güvenle gerçekleşmesine yol açtığı ve risk analizinin uygulanabildiği dile getirilmiştir. Gümrük işlemlerinde mevzuatın yeterliliği ve gümrük personelinin mevzuat dışı müdahaleler yapması gereken durumlar oluşup oluşmadığı sorusuna verilen cevaplar, gümrük mevzuatının detaylı ve açıklayıcı

olduğunu göstermektedir. Buna karşılık, bazı durumlarda mevzuat dahilinde olmayan sorunlar ile karşılaşıldığı ve personelin inisiyatif alması gerektiği belirtilmiştir.

Çalışmada, YYS üzerinde durulmuştur. Çalışmanın başlangıcında, gümrük yetkilileri ile yapılan ön görüşmelerde bu konuya dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir. YYS, gümrük yükümlülüklerini yerine getirmede sorun yaşamayan, düzenli, büyük, güvenlik standartlarına uyan güvenilir firmalara verilen ve gümrük işlemlerinde kolaylık sağlayan uluslararası bir statü olarak açıklanabilmektedir. Bu statü sayesinde ticaret ve gümrükleme süreci hızlanmakta, gümrük personeli üzerindeki yük oldukça azalmakta ve bu sayede risk yönetimi daha iyi bir seviyede yapıp potansiyel risk tespit edilen işlemlere kolay bir şekilde odaklanma imkânı sağlanmakta olduğu belirtilmiştir. YYS hakkında tanıtımların ve bilgilendirmelerin eksik olduğu belirtilmiş, YYS şartlarının sağlanması konusunda şirketlerin zorluk çektiğine değinilmiştir.

TFA tarafından uygulanması öngörülen bir diğer konu ise, eşyanın transit ticaretinde kolaylaştırmalara ve prosedürlerde azalmaya gidilmesidir. Bu bağlamda transit ticarete bazı sorunlar olduğu görülmektedir. Bunlardan bazıları taşıyıcı firmaların suistimalleri, yeni bilgisayarlı transit sistemine tam olarak uyulmaması, sınır idarelerinin transit taşıma ile ilgili yeterli bilgilendirmeye sahip olmamasından ötürü beklemler ve anlaşmazlıklar yaşanması olarak belirtilmiştir.

Gümrük yetkilileri ile yapılan görüşmelerin bir diğer başlığı ise Tek Pencere Sistemi'dir. Tek Pencere Sistemi sayesinde birçok belge online ortamda sunulmakta ve gümrük idarelerince bu belgelerin kabulü sorunsuzca gerçekleştirilebilmektedir. Elde edilen sonuçlar, sisteme entegre edilen belgelerin küçük bir oranda olduğunu, Tek Pencere Sisteminin ticareti hızlandırdığını ve evraklarda yapılabilecek suistimallerin önüne geçilebildiğini göstermiştir. Bakanlığın sunmuş olduğu elektronik yazılımlar ile ilgili ciddi ilerlemeler kaydedildiği belirtilmiş, ticaret sürecinde kullanılan belgelerde tekrür olmadığı ve belge sayısında azalmaya gidilmesinden ziyade mevcut belgelerin elektronik ortama taşınması gerektiği vurgulanmıştır. Gümrük işlemlerinde elektronik ortamın tam anlamıyla kullanılması için, güvenlik, teknik altyapısının kusursuz olması gerektiği, ancak bu şekilde maliyet unsurlarında azalma ve zaman kazancı meydana gelebileceği belirtilmiştir.

Gümrük işlemleri ve uygulamaları sonucunda oluşan maliyetler ve vergilerin ödemesi sürecinin ticaretin kolaylaştırılması hedefindeki önemi büyüktür. Bu

bağlamda, firmaların da belirttiği gibi GÜMKART uygulamasının büyük bir başarıya sebep olduğu ve ödemelerin elektronik ortamda kolayca yapılabildiği belirlenmiştir.

Sınır idareleri ve ticaret sürecinde rol alan tarafların işbirliği 'ne dayalı yöneltilen sorulara verilen cevaplara göre, gümrük personelinin eğitimi ve ticaret sürecinde yeni kolaylaştırma uygulamaları kapsamında gerekli danışmanlık, eğitim hizmetlerinin yetersiz olduğu görülmektedir. Gümrük idarelerin kendi özelinde bu konuda çalışmalar yaptığı, ancak bu eğitimlerin ve teknik desteklerin yaygınlaştırılması ve genele yayılması gerektiği vurgulanmıştır. Gümrükler ve gümrük personeli tarafından özel sektöre herhangi bir danışmanlık sağlanmadığı, bu durumun yasalara aykırı olduğu belirtilmiştir.

Sınır kapılarında yaşanan uzun kuyruklar, komşu ülkeler ile gün ve çalışma saatlerinin uyumu gümrükler için büyük önem taşıyan bir madde olarak ortaya çıkmaktadır. TFA'nın ticareti hızlandırmak için en önemli göstergeleri arasında yer alan sınır birimleri iletişimi konusunda yüksek oranda başarıya ulaşılmış olduğu görülmekte, ancak AB ülkeleri haricindeki ticaretlerde firmaların da belirttiği gibi sorunlar oluşabildiği söylenmektedir. Türkiye'nin taraf olduğu Gümrük Birliği anlaşması gereğince, AB ülkeleri ile gümrük mevzuatının ve çalışma saatlerinin büyük ölçüde uyumlaştırıldığı belirtilmiştir. Komşu ülkelerin sınır idareleri arasında karşılıklı veri paylaşımı çalışmaları başlatıldığı belirtilmiş, ancak sadece Gürcistan gümrük idaresi ile yapılan bu uygulamaların genele yayılması gerektiği söylenmiştir. Gümrük idaresi yetkililerinin firmalarla aynı fikirde olduğu bir diğer konu ise, sadece gün ve saat uyumlaştırmasının yeterli olmadığı, formalite ve prosedürlerin de uyumunun sağlanması gerektiğidir.

Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar ve özel sektör arasında iletişim ile ilgili sorulara verilen cevaplarda, ticaret sürecinde iletişim halinde bulunan kurumlar ve firmalar ile iletişim sorunları yaşandığı gözlenmiştir. Yazışmalara verilen geç cevaplar ve süreç hakkında yeterli bilgiye sahip olunmaması ile ilgili sorunlara dikkat çekilmiş, ticaret sürecinin sekteye uğramasına sebebiyet verebildiği belirtilmiştir. Bu süreç içerisinde hata, iptal ve ceza gibi durumlar ortaya çıkabildiği görülmüş oluşan cezalardan, iletişim eksikliğinin sorumlu olduğu ve tarafların kendi özelinde bu konular ile ilgili iyileştirmeler yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Kapasite ve altyapının geliştirilmesi üzerine yöneltilen sorulara verilen cevaplara göre, gümrükler açısından altyapısal anlamda ticareti ciddi şekilde

aksatacak bir sorun yaşanmadığı, teknolojik hizmetlerin, internet hizmetlerinin ve iç bağlantı yollarının sorunsuz işlediği belirtilmiştir. Ancak, Elektronik Belge ve Doküman Sistemi olan EBYS'nin yoğunluk nedeniyle yetersiz kalabildiği, yeterince hızlı işlemediği ayrıca, mobil cihazlardan erişim sağlanabilmesinin bu sürece katkı sağlayabileceği belirtilmiştir. Bir diğer sorun ise, gümrüklerin GTIP tespiti vb. konularda çalıştığı laboratuvarların yoğunluktan ötürü taleplere yeterince hızlı cevap verememesinden ötürü sürecin uzaması olarak belirtilmiştir.

3.4.1.1 Tarafların Birbirlerinden Beklentileri

Çalışma bulgularında, ticaret sürecinde rol alan gümrükler, gümrük yetkilileri ve firmalar ile yapılan görüşmeler sonucunda detaylı bilgiler elde edilmiş, ticaret sürecinin yavaşlamasına sebep olabilecek muhtemel sorunlar ile karşılaşmıştır. Bu sorunların giderilmesi ve ticaret sürecinin sektöre ugramaması açısından tarafların birbirlerinden beklentilerinin ne olduğunun anlaşılması büyük önem taşımaktadır.

Elde edilen bulgular ışığında, firmaların ticaret sürecindeki diğer taraflardan beklentileri aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

- Gümrük işlemlerinin tamamen elektronik ortama dökülmesi, matbu belge kullanımının azaltılması ve nihai olarak kaldırılması, belge sayısının azaltılması ve yapılacak olan bu uygulamalar sayesinde ticaretin hızlanması, ticaretin önündeki bürokrasi engellerinin azalması ve işlemlerin kolaylaşp maliyetlerin düşmesi beklenmektedir.
- Sınır komşusu ülkeler ile yapılan ticaretteki çalışma saatleri, günleri, prosedür uyumları ve ihracat yapılan ülkelerin prosedürleri, talep edilen belgeler, belgelerin detayları vb. konular ile ilgili net bilgilendirmenin sağlanması,
- Gümrük personelinin istihdamında kalifiye personel alımına dikkat edilmesi ve istihdam edilen personelin iyi bir eğitime tabi tutulması,
- Kırmızı hat uygulamalarının revize edilmesi,
- Gümrüklerden talep edilen BTB gibi bilgilerin yasalar içerisinde belirtilen zaman çizelgesine sadık kalınarak net bir şekilde cevaplanması,
- Planlanan yeni uygulama ve düzenlemelerde, sektörel bazda katkıda bulunabilme ve fikir beyan edebilme imkânının sunulması,

- YYS verilmesinin önündeki engellerin kaldırılması ve bu statüye sahip olabilme şartlarının revize edilmesi. Bu sayede sadece lokomotif şirketler değil, daha küçük çaplı güvenilir şirketlerin ticaret süreçlerinin hızlandırılabilmesi.
- Tek pencere sisteminin tam anlamıyla faaliyete geçirilmesi ve ticaret sürecinde atılan her adımın taraflarca görülebilmesi, bilgilendirmenin artırılması ve şeffaflığa daha da önem verilmesi,
- Gümrüklerde personel inisiyatifine kalabilme durumunun ortadan kaldırılması ve yapılacak tüm işlemlerin şeffaf ve net bir şekilde belirlenmesidir.
- Gümrükleme işlemlerinin eşya gümrüğe gelmeden önce başlatılabilmesi,
- Ticaret odalarının ve devlet kurumlarının arasında iletişimin, eşgüdümün sağlanması,
- Limanların ticaret sürecini yavaşlatması, altyapının yetersiz kalması nedeniyle ve yoğunluğun artmasından ötürü her geçen gün artan zaman kaybının önüne geçilebilmesi için limanlara yatırım yapılması ve personel sayısının artırılması,
- Limanlarda yaşanan bekleme ve işlemlerin gecikmesinin oluşturduğu maliyetlerin giderilmesi ve bu konuda yaptırımlar uygulanması,
- Limanlara ulaşımlarda yaşanan iç yol problemlerinin giderilmesi,
- Limanlarda kalifiye personel çalıştırılması,
- Bankalarda kambiyo servislerinde uluslararası ticaret uzmanlığına sahip olmayan kişilerin istihdam edilmesinin önüne geçilmesi,
- Taşımacılık sektöründe yer alan şirketlerin sorumlulukların artırılması ve hasarlı, yetersiz konteynerlerin kullanılmaması,
- Alıcı ve satıcı arasında yapılan sözleşmeye her iki tarafın da azami dikkat göstermesi ve bu sürece hâkim olması.

Gümrük yetkilileri ile yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen bulgular ışığında, gümrük yetkililerinin işlemlerini hızlandırabilmesi için taraflardan beklentileri aşağıda belirtilmiştir.

- Planlanan yeni uygulamalar ve yönetmeliklerde yapılacak olan değişimlerde yorum yapma fırsatının artırılması, yapılacak olan düzenlemelerde belirli bir süre önceden net bir şekilde bilgilendirme yapılması. Ayrıca bu bilgilendirme

sürecine diğer tarafların da dâhil edilmesi, bu sayede beklenen, tüm tarafların yeni uygulamalara önceden hazırlanabilmesi ve eşgüdümün sağlanması,

- Dünyada yeni yürürlüğe giren teknoloji ve uygulamaların yakından takip edilip hızlı bir şekilde entegre edilmesi,
- Gümrükleri ilgilendiren mevzuatların yeterince açık olmaması ve inisiyatif kullanmaya yer vermemesi nedeniyle bu konuda iyileştirmeler yapılması,
- YYS'nün daha geniş yelpazeye ulaştırılması sonucunda gümrüklerdeki yoğunluğun azaltılıp selektif risk kontrolü yapmaya imkan sunulması,
- Tek Pencere Sisteminin tam anlamıyla hayata geçirilmesi ve elektronik belge kullanımının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılması, mümkün olan her adımda elektronik ortama geçilmesi,
- Yeni yürürlüğe giren uygulamalar ile ilgili teknik destek ve eğitimlerin verilmesi,
- Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma, gün ve prosedürlerin uyumlaştırılmasına dair düzenlemelerin yapılması,
- Kurumlar arası iletişimin artırılması, tüm uygulamaların aynı anda uygulamaya girmesi ve bilgi eksikliği yaşanmaması,
- Firmalar ve diğer paydaşlar ile iletişimin artırılması, veri transferi için ulusal bir platform oluşturulması, EYBS sistemindeki yoğunluk nedeniyle oluşan aksaklıkların giderilmesi ve mobil cihazların bu sistemi desteklemesi,
- Firmaların gümrükleme sürecini, yetkin personel ile yürütmeleri, gümrükleme sürecinde açıkça belirtilen adımlara tam olarak hâkim olmaları ve talep edilen gereklilikleri doğru ve hızlı bir şekilde yerine getirmeleri. Bu sayede cezaların önüne geçilmesi, hızlı bir ticaret akışının sağlanması,
- Ticaret sürecinde yer alan tüm paydaşların TFA gerekliliklerini benimseyerek kendi özelinde inisiyatif alması ve uygulaması,
- Kötü niyetli firmalara caydırıcı cezalar verilmesini sağlayacak kanun ve düzenlemelerin yapılması,
- Transit taşımacılıkta kullanılan Yeni Bilgisayar Transit Sistemi'nin genel olarak kabul edilmesi ve diğer ülkeler ile birlikte tam uyumun sağlanması,
- Gümrüklerin çalıştığı laboratuvarların altyapılarının iyileştirilmesi.

3.4.2 Öneriler

Uluslararası ticaret zincirinde istihdam edilen birçok karar birimi göz önüne alındığında, bu tür faaliyetlerin ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınma performansına olumlu etkiler sağladığı son derece açıktır. Bu nedenle, uluslararası ticarete ilişkin faaliyetlerin kolaylaştırılması ve hızlandırılmasının dış ticaret hacmini artırarak ekonomilerin refah seviyesini yükseltmesi beklenmektedir. Bu çalışmada, ithalat ve ihracat yönetimi ve tedarik zinciri incelendikten sonra ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik uluslararası faaliyetler ve ülkelerin bu konudaki performansları açıklanmıştır. Çalışmada ayrıca ikincil veri kaynaklarından yararlanılmış ve literatür taraması yapılmıştır. Buradan elde edilen detaylı bilgilerle, görüşme soruları hazırlanmıştır. Sonrasında birincil veri kaynağı olarak uzman görüşlerine başvurulmuş ve derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Görüşmelerde uluslararası ticaret zincirinin iki önemli tarafı olan firmalar ve gümrük idarelerine odaklanılmış, elde edilen bulgular ışığında ticaretin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için öneriler getirilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, her iki tarafın da en çok üzerinde durduğu husus, gümrük işlemlerinin yüzde yüz elektronik ortama dökülmesi gerektiğidir.

TFA elektronik ortama geçilmesi, e-belge kullanımının arttırılması, yapılan tüm işlem ve uygulamaların bu elektronik ortam üzerinden taraflarla paylaşılmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda, teknolojik gelişmeleri ve bu alandaki uygulamaları yakından takip eden Türkiye'nin ticaret sürecindeki işlemleri elektronik ortama dökmesi için çalışmalar yapması gerekmektedir. Ticareti Kolaylaştırma Kurulu ve Ticaret Bakanlığı elektronik ortama taşınma sürecinde daha ciddi adımlar atmalı ve ticarete rekabetçi avantaj elde etmek için hali hazırda olan çalışmalarını hızlandırmalıdır.

Firmalar, gümrükler ve kurumlar arasında iletişim kaynaklı zaman kayıpları olduğu görülmektedir. Gümrüklerden talep edilen bilgilerin gerekenden uzun zaman aldığı, ticaret sürecini yavaşlattığı görülmektedir. Bu hususta gümrüklerin laboratuvar altyapılarının iyileştirilmesi, bilgi sistem hizmetlerinin geliştirilmesi, kalifiye personel istihdam edilmesi ve personel eğitime, teknik desteğe yüksek önem verilmesi önerilmektedir.

Gümrüklerde uygulanan kontrollerde, özellikle kırmızı hat uygulamalarında yoğunluk yaşandığı ve gümrük personelinin bu kontrolleri uygulamakta yetersiz

kaldığı ve ciddi zaman kayıpları olduğu görülmektedir. Gümrük personeli üzerindeki yükün azaltılması, dolayısıyla daha selektif risk kontrolü uygulanması, ticaret sürecinin ve gümrükleme sürecinin hızlandırılması maksadıyla, gümrüklere personel takviyesi yapılması, 7/24 çalışma prensibinin uygulanması, YYS'nin daha geniş bir kitleye yayılması, bu statüye sahip olma gerekliliklerinde kolaylaştırmaya gidilmesi ve tanıtım kampanyalarının yapılması önerilmektedir.

Çalışma bulgularında açıkça, limanlarda yaşanan yetersizliklerden ötürü ticaret sürecinin yavaşladığı hatta durma noktasına geldiği, hasarlı konteynerler ve bozulabilir ürünlerin limanlardaki beklemlerden dolayı hasar gördüğü belirtilmiştir. Denizyolu ticaretinin dünya ticaretinin %85 gibi bir bölümünü oluşturduğu ve Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu düşünüldüğünde, rekabetçi avantaj elde edebilmek için limanlarımız büyük önem arz etmektedir. Limanlarda altyapısal iyileştirmeler yapılmalı, ulaşım yolları kolaylaştırılmalı, personel takviyesi gerçekleştirilmelidir.

3.4.3 Gelecek Çalışmalar İçin Öneriler

Ticareti kolaylaştırma kavramı, her geçen gün büyüyen ticaret savaşları ve pandemi gibi sorunların ortaya çıkması nedeniyle yara alan dünya ticaretinde önemli bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası literatürde ticareti kolaylaştırma ile ilgili birçok çalışma olduğu görülmektedir. Buna karşılık Türkiye'de bu konu hakkında yeterli akademik çalışma olmadığı görülmektedir.

Bu çalışmada firmalar ve gümrük idaresi yetkilileri ile yapılan görüşmelere odaklanılmış, elde edilen sonuçlar ışığında ticareti kolaylaştırma hususunda limanlar, lojistik sektörü, devlet kurumları ve altyapı hizmetleri ile ilgili birçok sorun olduğu görülmüştür. Çalışmadan ortaya çıkan sonuçlara ve getirilen eleştirilere dayanarak ilerde yeni çalışmalar yapılabilir. Uluslararası ticaret sürecinde yer alan diğer tarafları da içeren yeni çalışmaların, ticareti kolaylaştırma çabalarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Özellikle limanlar ve liman idarelerine odaklanarak gerçekleştirilen çalışmaların, Türkiye'nin ticaret hacmi ve ticaret sürecindeki rekabetçiliğinin artmasında önemli rol oynaması beklenmektedir.

EK 1: Firmalara Yöneltilen Görüşme Soruları

Ticaret sırasında ihtiyacınız olan bilgilere (mevzuat, tarifeler, kısıtlamalar, kotalar, izinler) hangi yayın organı üzerinden ulaşabilmektesiniz? İnternet üzerinden kolay bir şekilde erişebilmeniz mümkün mü? Bu hususta yaşadığınız sorunları açıklayabilir misiniz?
İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alabiliyor musunuz? Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce (örneğin, 30 gün önce) bilgi alabiliyor musunuz?
İthalat, ihracat ya da gümrük mevzuatlarında bir değişme planlandığında, ticaret içerisinde bulunan kurum ve kuruluşlar olarak taslak düzenleme hakkında yorum yapma veya katkıda bulunma fırsatı elde edebiliyor musunuz? Sürece dahil olmanız halinde elde edeceğinizi düşündüğünüz avantajlar nelerdir?
Devletin, ticaretin kolaylaştırılmasına ve elektronik işlemlerin geliştirilmesine yönelik kanun ve yönetmeliklerinin yeterli olduğuna inanıyor musunuz?
Bağlayıcı tarife/menşe bilgisi talep edebilme olanağınız var mı? Ne kadar sürede dönüş alıyorsunuz?
Ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için gümrük idareleri tarafından uygulanmasını beklediğiniz bilgilendirme ve şeffaflık içerikli önerileriniz var mı?
Gümrük idarelerinin ya da diğer ticari kontrol kuruluşlarının, ticari işlemlerinizde uyguladığı ceza ve sorumluluklara karşı sağlıklı bir itiraz mekanizması işletebiliyor musunuz?
Ticaret sürecinde en çok zaman aldığını düşündüğünüz üç prosedür sırasıyla hangileridir? (Gümrükleme prosedürleri, taşımacılık prosedürleri, ödeme prosedürleri vb.)
İthalata konu olan malların gümrük bölgesine varışı öncesinde işlemlerin başlatılabilmesi mümkün mü? İthalat sürecinde formalitelerle ilgili karşılaştığınız zorlukları kısaca açıklayabilir misiniz?
Ticaret işlemlerinde Dünya Ticaret Örgütü tarafından hazırlanan, Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması gereğince öngörülen “Tek Pencere Sistemi”ni kullanıyor musunuz? Tüm ticaret işlemleri için gereken belgeleri çevrimiçi olarak elektronik ortama yükleyip fazla ve tekerrür belgelerden uzaklaşıp zaman kazanıyor musunuz? Eğer “Tek Pencere Sistemi” kullanımından haberdarsınız, hangi belgeleri bu elektronik portala yüklemektesiniz?
Uluslararası ticarete elektronik belge kullanımı ve nüsha kullanımı yaygın mıdır? Bu konuda yaşanan sorunlar nelerdir?
Gümrük işlemleri sonucunda oluşan giderleri elektronik ortamda ödemenizi sağlayacak bir sistem mevcut mu?
Elektronik işlemler ve prosedürlerin kolaylaştırılması konusunda teknik danışmanlık ve eğitim hizmetlerinden, desteklerden yararlanabiliyor musunuz? Bu desteklerin geliştirilmesi ile ilgili öneriniz var mı?
Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi konusunda ne düşünüyorsunuz? Elektronik başvuru, e-belge düzenleme ve onaylama, gümrük vergi ve ücretlerinin, vergi idarelerinin elektronik ortamda yapılması vb. uygulamalardan etkin bir şekilde yararlanabiliyor musunuz?
Operasyon sürecinde bilgi işlem uygulamalarında ve prosedürlerle ilgili kolaylıklara uyum sağlamakta güçlük yaşıyor musunuz? Bu tür uygulamaların maliyetlerinizi düşürüp verimliliğinizi artırdığını düşünüyor musunuz?
Sınır ötesi işlemlerde elektronik veri ve belge paylaşımı gerçekleştirebiliyor musunuz? Bu konuda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?
Ticaret sürecindeki gümrük işlemlerini, kendi bünyeniz içerisinde mi yoksa gümrük müşavirleri aracılığıyla mı yapmaktasınız? Gümrük müşavirlerinin doğurduğu ekstra maliyet ve formaliteler nelerdir?
Bozulabilir eşya gibi önem sarf eden işlemlerde ticaret anlaşması gereğince taraf olunan 7/24 çalışma prensibinin uygulandığı görülmekte midir? Bu konuda yaşadığınız sorunlar nelerdir? Bu durumda ekstra maliyet oluştuğu oldu mu?
Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?
Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?

Sınır kapılarında gümrük idareleri ve diğer ticari kuruluşlara internet üzerinden erişimde güçlük yaşıyor musunuz?
Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar (devlet kurumları, sınır idareleri, odalar vb.) arasındaki uyum ve işbirliği eksikliği nedeniyle zaman kayıpları, ekstra maliyetler vb. sorunlar yaşıyor musunuz?
Gümrük idarelerince gerçekleştirilen işlemlerin üçüncü bir ülke ile yapılan ticarete tekrarlanması ya da iletişim ve işbirliği eksikliği nedeniyle ticaretin hatalı olması, iptal edilmesi, ceza zorunluluğu doğması vb. sorunlar ortaya çıkıyor mu?
Ticaret sürecinde karşılaştığınız altyapı sorunları nelerdir? Limanlar, Gümrük İdareleri, Lojistik Firmaları, Ödemeler, İthalat ve İhracat
Uluslararası ticaret sürecinde yapılacak olan ödeme ve tahsilatlarda, karşılaşılan sorunlar nelerdir
Liman ve Taşımacılık faaliyetleri içerisinde karşılaştığınız altyapısal sorunlardan kısaca bahsedebilir misiniz?
Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, süreçte çalıştığınız diğer taraflar tarafından uygulanmasının faydalı olacağını düşündüğünüz maddeler nelerdir?

Kaynak: Yazar Tarafından Düzenlenmiştir.

EK 2: Gümrüklere Yöneltilen Görüşme Soruları

Uluslararası ticaret süreci ile ilgili bilgilere (mevzuat, tarifeler, kısıtlamalar, kotalar, izinler) internet üzerinden kolay bir şekilde erişebilmeniz mümkün mü? Ticaret erbabının sizden talep ettiği bilgileri nasıl ve ne kadar bir zaman içerisinde ulaştırabilmektesiniz? Bu hususta yaşadığınız sorunları açıklayabilir misiniz?
İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alabiliyor musunuz? Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce (örneğin, 30 gün önce) bilgi alabiliyor musunuz?
İthalat, ihracat ya da gümrük mevzuatlarında bir değişme planlandığında, bu düzenlemeleri idare etme, yeni idari düzenlemeler geliştirme, hakemlik yapma ve yetki alma veya katkıda bulunma fırsatı elde edebiliyor musunuz? Sürece dahil olmanız halinde elde edilebileceğini düşündüğünüz avantajlar nelerdir?
Ticaretin kolaylaştırılması ile, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, risk yönetimi, sonradan kontrol ve yeterli otomasyon gibi tedbirlerin sunulmasına yönelik önlemlerin yeterli ve verimli olduğuna inanıyor musunuz?
Ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için gümrük idarelerinin bilgilendirme, tarafsızlık ve şeffaflık içerikli hangi uygulamaları almasını önerirsiniz?
İşlemlerinizi, gümrüklemeyi geciktiren ve gereksiz ihtiyari müdahaleler için imkan yaratan formaliteler olduğunu düşünüyor musunuz? Yanıtınız evetse bu sorunlar nelerdir?
İhracat ve ithalat işlemlerinde, bilginin ve beyannamenin önceden sunulması ve sonradan kontrolün gerçekleşmesi mümkün mü? Formalitelerle ilgili karşılaştığınız zorlukları kısaca açıklayabilir misiniz?
Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ile ilgili, ticaret erbabının yeterli bilgiye sahip olduğunu ve bu konuda yeterli yönlendirme yapıldığını düşünüyor musunuz? Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'nü daha geniş bir yelpazeye yaymak için neler yapılması gerektiğini düşünümaktesiniz?
Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'ne sahip ticaret erbabı sayısının artmasının gümrük işlemlerinin hızlanması açısından sağlayacağı avantajlar nelerdir?
Ticaret işlemlerinde Dünya Ticaret Örgütü tarafından hazırlanan, Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması gereğince öngörülen "Tek Pencere Sistemi" kullanıyor musunuz? Bu sistem dahilinde olan belgeler ve ticaretin hızlanması ve kolaylaştırılması açısından dahil edilmesinin önemli olduğunu düşündüğünüz belgeler hangileridir?
Ticaret sürecinde gereken belgeleri çevrimiçi olarak elektronik ortama yükleyip fazla ve tekrerrür belgelerden uzaklaşıp zaman kazanıyor musunuz?
Uluslararası ticarete elektronik belge kullanımı ve nüsha kullanımı yaygın mıdır? Bu konuda yaşanan sorunlar nelerdir?
Gümrük işlemleri sonucunda oluşan giderlerin elektronik ortamda ödenmesini sağlayacak bir sistem mevcut mu?
Elektronik işlemlerin yürütülmesi ve prosedürlerin kolaylaştırılması konusunda teknik danışmanlık ve özel eğitim hizmetlerinden yararlanabiliyor musunuz? Varsa bu işlemlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?
Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi konusunda ne düşünüyorsunuz? Elektronik başvuru, e-belge düzenleme ve onaylama, gümrük vergi ve ücretlerinin, vergi iadelerinin elektronik ortamda yapılması vb. uygulamaların zaman ve maliyet kazancı sağladığına inanıyor musunuz?
Gümrük işlemlerini gerçekleştirirken bazı ekstra bilgilere ya da inisiyatif almaya ihtiyacınız olduğunu düşünüyor musunuz? Varsa detaylandırabilir misiniz?
Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?
Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?
Sınır kapılarında altyapı hizmetlerinin, internet erişiminin, teknolojik hizmetlerin, iç bağlantı yollarının vb. yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?
Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar (firmalar, devlet kurumları, sınır idareleri, odalar vb.)

arasındaki uyum ve işbirliği eksikliği nedeniyle zaman kayıpları, ekstra maliyetler vb. sorunlar yaşıyor musunuz?
Sınır kapılarında gerçekleştirilen işlemlerde hata, iptal ve cezaların ortaya çıkmaması için neler yapılması gerektiğini düşünüyorsunuz?
Transit taşımacılıkta yaşanan sorunlar ve uygulanmasını beklediğiniz iyileştirmeler nelerdir?
Diğer gümrük idareleri, kamu kurumları ve özel sektör ile işbirliğinin ve iletişimin yeterli olduğuna inanıyor musunuz?
Özel sektöre resmi danışmanlık hizmetleri veriyor musunuz? Bu hizmetlerden nasıl bir geri bildirim alıyorsunuz?
Dış ticaret operasyon sürecinde ticaret sürecine dahil olan diğer tüm taraflarla otomasyon ve elektronik haberleşme tekniklerini verimli bir şekilde kullanabiliyor musunuz?
Gümrük hizmetlerinin verimli çalışması için sunulan altyapı hizmetlerinin (bilgi iletişim sistemleri, gümrük alanı ve altyapısı, laboratuvar alanları vb.) yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Eksikler hakkında bilgi verebilir misiniz?
Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, faaliyette bulunduğunuz diğer taraflardan beklentilerinizi yazar mısınız?

Kaynak: Yazar Tarafından Düzenlenmiştir.

EK 3: Firma Yetkilileri ile Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Cevaplar

SORU 1: Ticaret sırasında ihtiyacınız olan bilgilere (mevzuat, tarifeler, kısıtlamalar, kotalar, izinler) hangi yayın organı üzerinden ulaşabilmektesiniz? İnternet üzerinden kolay bir şekilde erişebilmeniz mümkün mü? Bu hususta yaşadığınız sorunları açıklayabilir misiniz?		
A Firması	Cevap:	Kendi ülkemizin ve diğer ülkelerin resmi Dış Ticaret kurumlarının sitelerinden faydalanmaktayız, örneğin AB için, AB'nin sitesinde tarifeler bölümü mevcut oradan ulaşabiliyoruz. Bazı ülkelerin sadece kendi dillerinde resmi siteleri olduğunda aradığımızı bulmak zorlaşıyor, ayrıca AB ülkeleri haricinde de bu bilgilere ulaşmak pek kolay olmuyor.
B Firması	Cevap:	Ticaret sırasında ihtiyacımız olan bilgilere yetkili gümrük müşavirlerimiz ve firmamızı temsil eden yeminli mali müşavir aracılığı ile ulaşmaktayız. Ayrıca internet üzerinden yetkili gümrük müşavirlerimizin ve mali müşavirlerin getirdiği bu bilgileri kontrol edebilmekteyiz. Genel olarak gereken bu bilgileri internet üzerinden bulabildiğimizi söylemek mümkün. Özellikle AB ülkeleri için.
C Firması	Cevap:	Ticaret Bakanlığı, EİB ve TİM web sayfalarından aradığımız bilgilere kolaylıkla ulaşabilmekteyiz. Yurtdışı kaynaklı bilgiler için ise ülkelerin sitelerinden faydalanmaya çalışmaktayız, ancak bazı ülkeler sadece kendi dillerinde bilgi yayınlamakta, bu da bazen bizim için problem olabilmektedir.
D Firması	Cevap:	Resmi Gazete, İnternet ve Mevzuat üzerinden Gümrük külliyatı, Kamu kurum ve kuruluşlarının web sitelerinden kolay bir şekilde ihtiyacımız olan bilgiler ulaşmaktayız.
E Firması	Cevap:	İstenen bilgilere belirli sitelerden ulaşabiliyoruz. Müşterilerimizle yaptığımız görüşmelerde sitelerdeki bilgilerin yeterli olduğunu gördük ve doğru sonuçlar aldık. Bu sitelerin bazıları devlet kaynaklı bazıları ise internet üzerinden ulaştığımız kaynaklar olduğu söylenebilir.
F Firması	Cevap:	Dış Ticaret ve Gümrük mevzuatı konusunda ücret karşılığında internet üzerinden hizmet veren çeşitli firmalar bulunmaktadır. Gerek Gümrük Muayene Memuru olarak görev yaptığımda gerekse şu an özel sektörde çalışırken her türlü mevzuata ücret karşılığında kolayca ulaşmaktayım.
G Firması	Cevap:	Gümrük işlemlerimiz için çalıştığımız gümrük firması bize bu bilgileri sağlıyor. Fakat her defasında gümrük firmamızı arayıp bilgileri öğrenmeye çalışmak zaman kaybına yol açıyor. Tabi ki internet üzerinden ulaşabileceğimiz kaynaklar mevcut fakat çok açık ve anlaşılır değil ayrıca nokta atışı bilgiye ulaşma konusunda çok yeterli olduğunu düşünmüyorum.
H Firması	Cevap:	Kurumumuz EİB üyesi olması sebebiyle ithalat ve ihracat tebliğ, yönerge ve mevzuatları hakkında hızlı ve net bir şekilde bilgi alabiliyoruz. Ayrıca hızla gelişen teknoloji ile birlikte dijitalleşmeye, ülkemizin de oldukça hızlı tepki veriyor ve uyum sağlıyor olması sayesinde, günümüzde ticaret süreçlerinde ihtiyacımız olan en güncel bilgilere, devletimize ait başlıca internet sitelerinden hızlı ve kolay bir şekilde ulaşabilmekteyiz.
I Firması	Cevap:	İnternet üzerinden kolay bir şekilde ulaşmaktayız. Mevzuatlar ve belgelere ulaşabilmek gayet açıklayıcı ve kolay.
J Firması	Cevap:	Kendi ülkemizin mevzuatına, belgelere ve bilumum bilgiye kolayca ulaşmak mümkün diyebilirim. İnternet üzerinden her kurumun sayfalarını ziyaret ettiğimizde bilgilere rahatça ulaşabiliyoruz. Aynı şekilde, nasıl arayacağımızı biliyorsanız AB ülkelerinin internet sitelerinde de yabancı kaynaklı bilgileri bulabilmek mümkün. Bazı ülkeler sadece kendi dillerinde yayınladığı zaman işler zorlaşıyor tabii ki.
SORU 2: İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alabiliyor musunuz? Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce (örneğin, 30 gün önce) bilgi alabiliyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Tebliğler ulaşılabilir ve anlaşılabilir. Yürürlüğe girmeden önce bilgi alamıyoruz, genelde tebliğlerin uygulaması o ana kadar yapılan işlemleri etkilemediği için, sorun yaşamıyoruz. Bazı uygulamaların hayata geçmesi için ek süre de tanınıyor.
B	Cevap:	Ne yazık ki önden bir bilgi alamıyoruz, Yürürlüğe girdikten sonra haberimiz oluyor,

Firması		bu firmamızın kendisini yeni çıkarılacak yönergelere hazırlamasında problem yaratabiliyor.
C Firması	Cevap:	İlgili Bakanlık ve bağlı olunan Birlik veri tabanlarına kayıt yaptırılmışsa, e-mail ile herhangi bir yenilik, değişiklik ve/veya farklı uygulamadan anında haberdar olmaktadır. Ancak 30 gün önceden haberimiz olamıyor maalesef.
D Firması	Cevap:	Taslaklar, ilgili kurumlar tarafından görüş ve öneri talebinde bulunulması kaydı ile yayımlanırsa evet, aksi halde Resmi gazetede yayımlandığında bilgi almamız mümkün oluyor.
E Firması	Cevap:	İlgili düzenlemeler büyük bir değişiklik değilse önceden haberimiz olmuyor. 30 gün önceden bilgi alamıyoruz. Bu tarz değişiklikler genellikle gümrükçüye bildiriliyor, biz çoğunlukla resmiyet kazandıktan sonra bazen de bir kaç gün önce bilgi alıyoruz.
F Firması	Cevap:	Maalesef Dış Ticaret ve Gümrük Mevzuatında olması muhtemel düzenlemeleri daha önceden ön görmek veya bunlar ile ilgili bilgi almak mümkün değildir. Uzun dönem dış ticaret planları yapmak için olabilecek mevzuat değişikliği ile ilgili bilgi sahibi olmak çok önemlidir. Yine maalesef Resmi Gazetede yayımlandıktan sonra bilgimiz olmaktadır.
G Firması	Cevap:	Direkt olarak firmalara yeterli bilgilendirme yapılmadığını düşünüyorum. Bağlı bulunduğumuz ticaret odaları ve ihracatçılar birlikleri mail yolu ile bu bilgilendirmeleri yapabilmekte fakat farklı yoğunluklar nedeniyle bazen bu mailler atlanıyor ya da önemsenmiyor (birçok farklı konu ile ilgili mail aynı kanaldan geldiği için) bizim gibi kendi bünyesinde gümrükçüsü olmayan firmalar yine bu tarz bilgileri çalıştıkları gümrük firmasından öğrenebiliyorlar. Tabi bu bilginin bize ulaşması yeni düzenlemeden önce olmuyor.
H Firması	Cevap:	İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgileri ne yazık ki yürürlüğe girmeden önce net olarak alamıyoruz.
I Firması	Cevap:	Hayır, bir anda yeni bir düzenleme geliyor ve resmi gazetede öğreniyorsunuz. Eğer devam etmekte olan bir işleminiz varsa bu büyük problem yaratılabilir. Elinizde olmayan bir belgeyi talep ediyorlar ve o belgeyi elde edene kadar bekliyorsunuz. Demuraj gibi ödemeler ardiye gibi ödemeler ortaya çıkıyor.
J Firması	Cevap:	Bazı durumlarda önden bilgiler alınabiliyor. Ama hiçbir zaman net ve kesin değil. Resmi gazete de yayımlandığı zaman görüyorsunuz.
SORU 3: İthalat, ihracat ya da gümrük mevzuatlarında bir değişme planlandığında, ticaret içerisinde bulunan kurum ve kuruluşlar olarak taslak düzenleme hakkında yorum yapma veya katkıda bulunma fırsatı elde edebiliyor musunuz? Sürece dâhil olmanız halinde elde edeceğinizi düşündüğünüz avantajlar nelerdir?		
A Firması	Cevap:	Sektörel değişiklik yapıldığında bazen bilgi talep edilebiliyor veya değişiklik için bizden giden talepler de değerlendiriliyor. Örneğin, ithal edilen ürün fiyatı iç piyasa maliyetlerinden düşük ise ve rekabet avantajımızı kaybediyorsak anti-damping başvurusunda bulunabiliyoruz.
B Firması	Cevap:	Her zaman olmasa da bazen bizim sektörümüzü ilgilendiren bir değişiklik planlandığında bizden bilgi istenebiliyor. Ancak bu çok nadir durumlarda ortaya çıkmakta, eğer bizi ilgilendiren her değişiklikte öneri şansımız olabilse, rekabetçiliğimizi koruyabilmek ve önümüzü görebilmek açısından önemli olabileceğini düşünmekteyim.
C Firması	Cevap:	Bizim durumumuzda olası değişimler, genel olarak yaşanan problem, sıkıntı veya vakalardan yola çıkılarak ve dış ticaret yapan firmaların görüşleri alınarak hayata geçirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Bu yöntem ile biz firmalar yaşanan problemin farkında olmakta hem de görüş bildirmek suretiyle çözümün de parçası olabileme şansı elde edebiliriz.
D Firması	Cevap:	İlgili kurum ve kuruluşlar sektörümüzü ilgilendiren bazı durumlarda görüş talebinde bulunabilmekte, bu durumda önceden müdahil olma ve görüş bildirme fırsatı bulabilmekteyiz.
E Firması	Cevap:	Eğer yapılacak değişiklik bizim sektörümüzü etkiliyorsa veya VGM yani konteyner brüt ağırlığındaki bir değişiklik gibi koklu bir değişiklikse bizim görüşlerimiz alınıyor, sürece dahil olduğumuz için sektör yapısını iyi biliyoruz ve karar merciiine

		doğru bilgi sağlıyoruz. Böylelikle bilgi eksikliğinden kaynaklanan hatalı kararlar çıkmamış oluyor.
F Firması	Cevap:	Uygulamanın içinde olan gerek gümrük çalışanları ve taşra çalışanları gerekse dış ticaret firmaların yetkili personelinin mevzuat çalışmalarının içinde olması büyük önem arz etmektedir. Uygulamada karşılaşılan sorunlar ve çözüm yollarını en iyi bilenler bu kişilerdir. Bir değişiklik planlandığında tüm bu bileşenlerin görüşlerinin alınması büyük fayda sağlayacaktır. Çok nadir de olsa bazı kanun değişikliklerinde görüşlerimiz sorulmakla birlikte bunun daha fazla yapılması gerektiği görüşündeyim.
G Firması	Cevap:	Mevzuat değişikliği planlamalarına dâhil olamıyoruz. Eğer süreçlere dâhil olabilirsek farklı sektörlerden farklı firmaların bakış açıları ile yapılacak değişimlerin çok daha efektif ve faydalı olabileceğini düşünüyorum.
H Firması	Cevap:	Gerek Ticaret ve Maliye Bakanlıklarımıza gerekse bölge müdürlüklerine veya ihracatçı birliklerine görüş ve önerilerimizi çok sık olmamakla birlikte eğer talep ederler ise sunabilmekteyiz. İthalat, ihracat ve gümrük mevzuatlarında yapılan değişim süreçlerinde, bizler gibi ihracat faaliyetleri gerçekleştiren ve ticaret süreçlerindeki zorlukları veya kolaylıkları birebir yaşayan kurumların, değişim planlamalarında paylaştıkları fikir ve görüşlerinin dikkate alınması, ticaret süreçlerinde yaşanan zaman kayıpları ve masrafların azalması ve ticaretin kolaylaştırılması gibi avantajları getirebilecektir.
I Firması	Cevap:	Eğer yapılacak değişiklik bizim sektörümüzü ilgilendiriyorsa ve gerçekten büyük bir değişiklik ise, bazen görüşlerimiz alınabiliyor.
J Firması	Cevap:	Eminim ki yapılan değişiklikler uzmanlar tarafından araştırılıp uzun süre üzerinde çalışılıp yapılmaktadır. Biz sektörümüzde önde gelen bir firma olup, sektörümüzü ilgilendiren değişikliklerde, mevzuat güncellemelerinde ve yeniliklerinde etkin bir rol alıp, görüşlerimizin alınmasını isteriz. Halbuki yapılacak olan uygulamalarda görüşlerimizin nadir olarak alındığını düşünmekteyim. Kesinlikle, ticaret erbabının bu değişikliklerde etkin rol alması taraftarıyım ve ticaretin kolaylaştırılması anlamında ciddi fark yaratacağını düşünmekteyim.
SORU 4: Devletin, ticaretin kolaylaştırılmasına ve elektronik işlemlerin geliştirilmesine yönelik kanun ve yönetmeliklerinin yeterli olduğuna inanıyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Ticaret Bakanlığı birçok uygulamada elektronik ortamda başvuruya olanak sağlamaktadır. E-fatura, E-imza ile destek başvurusu, beyanname takip sistemi gibi. Genel olarak yeterli görüyorum.
B Firması	Cevap:	Genel olarak ticaret sürecine baktığımızda, kolaylaştırılması gereken birçok prosedür olduğunu görmekteyiz. Tekerrür eden belgelerin sayısının bir hayli fazla olduğunu söyleyebilirim, Gümrüklerde birçok zaman kaybı yaşandığını söyleyebilirim. Ancak bu konularda yönetmeliklerin güncellenmesinden çok, uygulanabilirliklerine dikkat çekmek istiyorum.
C Firması	Cevap:	T.C.'nin elektronik ortamdaki çalışma ve uygulamaları son derece yeterli ve güvenlidir. Ama her zaman geliştirilmeye ve kolaylaştırılmaya açık prosedürler olduğu da aşikâr, özellikle gümrüklerde uygulanan prosedürlere dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyorum.
D Firması	Cevap:	Evet, yönetmeliklerin yeterli olduğunu düşünüyorum, eğer ki yazıldığı şekilde uygulanırsa.
E Firması	Cevap:	Yeterli olduğuna inanmıyorum. Yapılan değişiklikler küçük çaplı şirketlerin hatalı işlem yapmalarını önlemeye yönelikken büyük ihracatçıların zaten işleyen düzgün bir sistemi olduğundan iş yükünü arttırmaya yarıyor. Ayrıca değişiklik yapılsa da ihracat yapılan ülkede geçerli olmayabiliyor. Örnek olarak, MEDOS sisteminde düzenlenmiş imzasız belge yurt dışında kabul edilmiyor, sonra tebliğlerle sistemde değişiklik yapılabilir. Elektronik ortamda yapılan işlemlerin büyük çaplı şirketlerin işini kolaylaştırması için ihracatımızın yoğun yapıldığı ülkeler ile aynı temeller üzerinde olması gerektiğini düşünüyorum.
F Firması	Cevap:	Gümrük mevzuatı yönünden AB ile büyük oranda ortak mevzuatı kullanmaktayız. Ticaretin kolaylaştırılması konusunda mevzuat yönünden bir sorun olmadığını düşünüyorum. Sorun bu mevzuatı uygulayan personeldedir. Kanunlar ne kadar mükemmel olursa olsun uygulayan personel o kanunun mantığını, gerekçesini ve

		ruhunu kavrayamadığı sürece kanunun ve mevzuatın uygulanması yeterli olmayacaktır.
G Firması	Cevap:	Devletin ticarete dijitalleşme adına attığı adımların olumlu ve kısmen de olsa yeterli olduğunu düşünmekteyim. Bir anda değiştirilebilecek bir yapı değil şu an içerisinde bulunduğumuz yapı. Önemli olan dünya çapındaki gelişmelerden geri kalmadan aynı kararlılık ile firmalarımızı koruyucu ve işlerini kolaylaştırıcı adımları ardı ardına atabilmek.
H Firması	Cevap:	Ticaretin kolaylaştırılması ve işlemlerin elektronikleştirilmesi konusunda ülkemizin geride kaldığını söyleyemeyiz. Ancak hızla gelişen teknolojiye ve küresel ticaretteki gelişmelere her zaman hızlı ve doğru şekilde adapte olmayı sürekli hale getirebilmek önemlidir.
I Firması	Cevap:	Genel olarak yeterli olduğunu düşünüyorum. Ticaretin elektronik hale getirilmesi büyük bir adımdır ve kesinlikle çok önemlidir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, bu gelişmelere sürekli adapte olunmasıdır ve bu gelişmeleri uygulamaya kararlı bir şekilde aktarabilmektir.
J Firması	Cevap:	Özellikle gümrük birliği, gümrük mevzuatı AB ülkeleri ile neredeyse birebir durumdadır. Ben bu hususta kanun ve yönetmeliklerimizin yeterli olduğu kanaatindeyim. Ancak bu kanunları ve yönetmelikleri uygulayacak insan faktörünü dikkate almak lazım. Yetişmiş ve idealist personel ile ancak tam olarak uygulanması mümkün olacaktır.
SORU 5: Bağlayıcı tarife/menşe bilgisi talep edebilme olanağınız var mı? Ne kadar sürede dönüş alıyorsunuz?		
A Firması	Cevap:	Tabii ki 15 gün içerisinde yanıtlandığı da oluyor 2 ayda da.
B Firması	Cevap:	İlgili makamlara başvurarak bilgi alabilmekteyiz. Fakat bu süreç bazen 15 gün bazense 3 ay kadar uzayabiliyor. Bu konuda bir standart olmadığına ve ihtiyacımız olan bilgilere çok daha kolay bir şekilde ulaşabilmemiz gerektiğine inanıyorum.
C Firması	Cevap:	İlgili makamdan 15 gün içerisinde veya hizmet veren müşavirinizden daha hızlı bilgi alabilmektesiniz.
D Firması	Cevap:	Evet, var. Bağlayıcı Tarife Bilgisi, minimum 1,5 ay maksimum 4 ay içerisinde sonuçlanmaktadır.
E Firması	Cevap:	Bu konuda, bünyemizde çalıştırdığımız gümrük sorumlumuza güveniyoruz, şu ana kadar bir problem yaşamadık. İhtiyacımız olan bilgileri hızlıca elde edebiliyoruz.
F Firması	Cevap:	Bilindiği üzere 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nun 8. Maddesi kapsamında kişiler gümrük idarelerinden gümrük mevzuatının uygulanması hakkında bilgi talep edebilirler. Buna İstinaden Bakanlığın yetkilendirdiği Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüklerinden bağlayıcı tarife/menşe bilgisi talep edebilme olanağımız var. Bu talepler aynı kanunun 6/2. maddesinde belirtilen 1 aylık süre içerisinde cevap verilmesi esas olmakla birlikte genelde gümrük idareleri iş yoğunluğu nedeniyle ek süre haklarını da kullanarak 3-4 aylık süre içerisinde cevap vermektedir.
G Firması	Cevap:	Bağlayıcı Tarife Bilgisi almak mümkün, ancak bazen 1 bazen de 3 aya kadar sürdüğü olmakta. Bu sürecin çok daha hızlı yapılabilmesi kanaatindeyim.
H Firması	Cevap:	Bağlayıcı tarife/menşe bilgilerine gerekli başvuru formu, bilgi ve belgeler ile birlikte Gümrükler Genel Müdürlüğü veya Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüklerine yazılı talep ile ulaşabilmekteyiz. Fakat bazen geri dönüş süreleri 2 ayı bulabiliyor. Daha hızlı bir geri dönüş olması gerektiğini düşünüyorum.
I Firması	Cevap:	Ticarete konu olan ürünlerimiz kimyahaneye gidip GTIP testi yapılıyor. Bu süreç uzun sürede sonuçlanıyor. 1-3 ay arası sürüyor.
J Firması	Cevap:	Evet, gerekli belgeleri yazılı olarak gümrük genel müdürlüklerine yazılı olarak başvurarak almak mümkün. Ancak bu süreç 15 günlük bir süreç olarak yansıtılmakta, olup pratikte 1 ila 1,5 ay gibi süreçlerde bilgi alabiliyoruz. Bazen daha bile uzun sürmekte.
SORU 6: Ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için gümrük idareleri tarafından uygulanmasını beklediğiniz bilgilendirme ve şeffaflık içerikli önerileriniz var mı?		

A Firması	Cevap:	Uygulamalardan bilgilendirme ve şeffaflığı baz alırsak genel olarak memnun olduğumuzu söyleyebilirim.
B Firması	Cevap:	Uygulamalardan genel olarak memnun olduğumu söyleyebilirim. Ancak, özellikle bağlayıcı tarife bilgisi talebinde gecikmeler yaşanmakta, yasal sürelerinin 1 ay olduğunu biliyoruz, fakat bazı zamanlarda 3 ya da 4 ayda geri dönüş aldığımız oluyor.
C Firması	Cevap:	Gümrük uygulamalarından şeffaflık ve bilgilendirme bazında memnun olduğumu söyleyebilirim.
D Firması	Cevap:	Gümrüklerden şeffaflık ve bilgilendirme anlamında başka bir beklentimiz olmamak ile birlikte, gümrük idarelerine sunulan resmi belgelerin tümünün elektronik ortamda sunulması, işlemlerde kağıtsız ortamın ivedilikle uygulanması gerektiğini düşünüyorum.
E Firması	Cevap:	Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ve mavi hat sahibi olduğumuz için işler bize biraz daha kolay. Şeffaflık ile ilgili ekstra bir beklentimiz yok. Bizim sahibi olduğumuz haklara sahip olmayan firmalar işlemlerin daha kısa surede tamamlanmasını isteyecektir.
F Firması	Cevap:	Şeffaflık ve bilgilendirme kapsamında, valiliklerin koordinasyonunda Gümrük, Tarım, TSE ve Dış Ticaret personeli ile Dış Ticaret ile ilgili dernek ve oda temsilcilerinin katılımlarıyla görüş alışverişinde bulunulmalı ve uygulamada karşılaşılan sorunların çözümleri için toplantı veya seminer düzenlenmeli. Bu şekilde taraflar arasında daha şeffaf ve daha net bir iletişim olabileceğini düşünüyorum.
G Firması	Cevap:	İthal ve ihraç mallarına uygulanan gümrük muayene prosedürünün daha açık ve takip edilebilir olması ayrıca yeterli gümrük memuru sayısı ile gecikmeler yaşanmadan tamamlanması firmalarımızın faydasına olacaktır.
H Firması	Cevap:	Gümrük idarelerinin paylaştıkları ilkelere tam bağlı kalabildikleri sürece (ki bağlı kalınmayan durumlar olduğunu söyleyebiliriz) başarılı olabileceklerini düşünüyoruz.
I Firması	Cevap:	Şeffaflık konusunda başka bir beklentimiz olmadığını söyleyebilirim. Aradığınız bilgilere ulaşabilmeniz mümkün, ancak uygulamalarda oluşan sorunlar ve gecikmeler ile ilgili olarak daha çok tarafların birbirlerinin süreçleri hakkında fikir sahibi olması gerektiğini düşünüyorum.
J Firması	Cevap:	Şeffaflık önemli bir maddedir. Her alanda her sektörde atılan her adımda, yapılan işlemlerin tüm taraflarca açıkça görülebilmesi ve izlenebilmesi ticaret içerisinde yer alan herkes için faydalı olacaktır. Gümrükler şeffaflık konusunda büyük yol almış fakat hala kat edilebilecek yollar bulunmaktadır. Gümrük personelinin bu konuda daha ciddi eğitimden geçmesi gerektiğini ve elektronik ortamda yapılan işlemlerin artırılması gerektiğini düşünüyorum.
SORU 7: Gümrük idarelerinin ya da diğer ticari kontrol kuruluşlarının, ticari işlemlerinizi uyguladığı ceza ve sorumluluklara karşı sağlıklı bir itiraz mekanizması işletebiliyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Evet, bu konuda bir sorun yaşamadık, ceza söz konusu olduğunda, kolayca itiraz edebilmekteyiz.
B Firması	Cevap:	Evet, herhangi bir ceza durumunda, gerekli makamlara başvurabiliyoruz, fakat karara bağlanması 1 yılı bulmaktadır.
C Firması	Cevap:	Konuya göre değişkenlik gösterebilir. Ancak, genel olarak düşünüldüğünden kural, yönetmelik ve kanunlar çerçevesinde oluşan bir ceza ise itiraz konusu değerlendirmeye alınmaktadır.
D Firması	Cevap:	Gümrük idareleri dahilinde oluşan cezalarda evet, itiraz edebilmekteyiz ve değerlendirilmeye alınmakta, sadece bu konu hakkında yapabileceğim yorum, itirazların karara çok geç bağlandığıdır.
E Firması	Cevap:	Biz firma olarak böyle bir ceza ile karşılaşmadık.
F Firması	Cevap:	Gümrük Müdürlüklerinin uyguladığı idari cezalara karşı firmaların 15 gün içerisinde bağlı bulunduğu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüklerine itirazda bulunma hakkı vardır. Bölge Müdürlüklerinin bu itirazlarının 1 ay içerisinde karara bağlaması gerekirken bu hiçbir zaman mümkün değildir. İtirazlar çok geç karara bağlanmaktadır. Bu durumda mağduriyet yaşanmaktadır. Bölge Müdürlüklerinin

		aldığı kararlara ise İdare Mahkemelerine itirazda bulunmaktadır. Haklı olsak bile 1 yıldan önce bu durumu ispat etmemiz en iyi ihtimalle bir yıldan önce mümkün olmamaktadır. Bu durum da ticareti olumsuz etkilemektedir.
G Firması	Cevap:	Bu tarz durumlarda itiraz edebilme şansımız elbet var. Ancak, süreç biraz uzun sürebiliyor.
H Firması	Cevap:	Ticari işlemlerimizde gümrük idareleri veya diğer ticari kuruluşların uyguladığı cezalara direkt olarak itiraz etmemiz pek mümkün olmamaktadır Öncelikle cezayı ödeyip sonrasında dava süreci başlatabiliyoruz ve bu hayli zaman almaktadır.
I Firması	Cevap:	Evet, itiraz edebilmek mümkün, dava açabilmek mümkün, davanın sonucuna göre para iadesi alınabiliyor. Ama bu süreç çok uzun bir süreç 1 yıla kadar sürebiliyor.
J Firması	Cevap:	İtiraz şansımız var. Çok fazla böyle bir durumla karşılaşmamış olsak ta, böyle bir durumla karşılaştığınızda, önce cezayı ödemek durumundasınız, arkasından işlemleri başlatıyorsunuz ve bu uzun bir süreç haklılığınızı kanıtlamanız ve para iadesi alabilmeniz çok uzun bir zaman sonra olmaktadır.
SORU 8: Ticaret sürecinde en çok zaman aldığını düşündüğünüz üç prosedür sırasıyla hangileridir? (Gümrükleme prosedürleri, taşımacılık prosedürleri, ödeme prosedürleri vb.)		
A Firması	Cevap:	Bizim açımızdan, satış süreci zaman almakta, diğer işlemler üretim tamamlandıktan ve ürün sevkiyata hazır olduktan sonra 24 saat içerisinde tamamlanıyor.
B Firması	Cevap:	Taşımacılık, Gümrük ve Ödeme süreçleri bizim için en çok zaman alan 3 prosedür olarak açıklanabilir.
C Firması	Cevap:	Taşımacılık, Ödeme ve Dokümantasyon
D Firması	Cevap:	Taşımacılık ve Lojistik, Gümrükleme, Dokümantasyon
E Firması	Cevap:	DAB (dövizin yurda getirilmesi) işlemi, taşımacılık ve gümrükleme.
F Firması	Cevap:	Dış ticarete özellikle ithalatta gümrüklerdeki muayene ve kontrol işlemleri, standardizasyon kontrolleri ve özellikle limanlardaki tami ve taliye hizmetlerindeki aksamaların en çok zaman alan işlemler olduğunu düşünüyorum.
G Firması	Cevap:	Taşımacılık Prosedürleri ve Gümrük Prosedürleri gerçekten uzun sürebilmektedir. Ayrıca, evrak onay prosedürleri ve bürokrasi de çok zaman alıyor.
H Firması	Cevap:	Gümrükleme prosedürlerinin en çok zaman aldığını söyleyebiliriz ancak gün geçtikçe bu prosedürler hızlandırılmaktadır. İkinci olarak taşımacılık konusunda gıda sektöründeki ek prosedürler zaman alabilmektedir. Üçüncü olarak günümüzde karşılıklı güven ilişkisinin henüz kurulmadığı yeni müşteriler ile ticarete ödeme prosedürleri de uzun sürebilmektedir.
I Firması	Cevap:	Bizim durumumuzda, A.TR belgesinin yanında Menşe belgesi sunma zorunluluğundan ötürü uzayan süreç diyebilirim. İthalat işlemlerimizi oldukça uzatmaktadır. Ayrıca, kırmızı hat uygulamaları dolayısıyla da bir hayli zaman kaybımız oluyor.
J Firması	Cevap:	Gümrüklerdeki muayene süreleri bir hayli zaman alıyor. Ayrıca limanlarda yapılan işlemler yetersiz altyapı vb. sebeplerden ötürü gecikmelere yol açabiliyor.
SORU 9: İthalata konu olan malların gümrük bölgesine varışı öncesinde işlemlerin başlatılabilmesi mümkün mü? İthalat sürecinde formalitelerle ilgili karşılaştığınız zorlukları kısaca açıklayabilir misiniz?		
A Firması	Cevap:	Denizyolu ile yaptığımız ithalatlarda kullanabiliyoruz, konteynerleri taşıyan gemiler gümrüğe ulaşmadan bir gün önce işlemleri başlatabiliyoruz.
B Firması	Cevap:	Evet, evrakları önden gümrük müşavirlerimizle paylaşarak işlemleri başlatabiliyoruz. Geri gelen malzemelerin ithalatıyla ilgili prosedürlerden dolayı işlemlerinin uzun sürmesi malzemelerin geç çekilmesine neden oluyor.
C Firması	Cevap:	İthalata konu mala ait evrakın önceden iletilmesi durumunda ithalat hazırlıkları yapılmaktadır. Akabinde orijinal evrakla beraber ithalat işlemi tamamlanabilmektedir.

D Firması	Cevap:	Denizyolunda komple konteynerler için mümkün olabilmekte. Varış öncesi tebliğine istinaden yapılabiliyor. Sürekli ithalat yaptığımız, tedarik zincirimizde önem arz eden firmalar ile ticaretimizde bazen gereksiz olduğunu düşündüğümüz ek belge isteyebiliyorlar, ithalat sürecinde sorun yaşadığımız ve en çok zaman kaybettiren sorun olduğunu söyleyebilirim.
E Firması	Cevap:	Denizyolu taşımacılığında mümkün oluyor, gemi Türkiye Gümrük Birliği sınırlarına girmeden 1 gün önce özet beyan verme hakkımız var. İthalat sürecinde karşılaşılan en büyük sorun; gönderici ve alıcı aynı firma tarafından daha önce defalarca ithalat işleminin gerçekleşmiş olmasına rağmen ATR/EUR1/Menşe gibi belgelerin ibrazı işlem hızlandırma sürecinde bazen gecikmelere yol açmaktadır.
F Firması	Cevap:	Böyle bir sistem mevcut evet ama bu uygulamanın başarılı olabilmesi için, iyi bir kayıt sistemi, iyi bir muhasebe sistemi ile istinasız uygulanan ve belli aralıklarla affa uğramayan bir ceza sisteminin olmasının yanı sıra bu mevzuatı uygulayan kalifiye elemanların olması gerekir. Şu an bu durumda sorun gördüğümü söyleyebilirim.
G Firması	Cevap:	Biz %100 ihracat yapan bir firma olduğumuz için, ne yazık ki yorum yapamıyorum.
H Firması	Cevap:	Ürünlerini yurt içinde yerli hammaddeler ile üreten ve sadece ihracat gerçekleştiren bir firmayız ve ithalat faaliyetlerimiz bulunmamaktadır.
I Firması	Cevap:	İthalat işlemlerini araç gelmeden başlatmak mümkün olmuyor, çünkü özet beyan hazırlığı henüz yapılmamış oluyor. Gümrük giriş işlemlerini tamamladıktan sonra beyanname açmak mümkün oluyor. Özellikle kolaylaştırılması ve revize edilmesi gereken bir konu olduğunu düşünüyorum. Eğer uygulanabilirse, ardiye ordino ve demuraj masrafları ortadan kalkabilir.
J Firması	Cevap:	Bildiğim kadarıyla böyle bir sistem mevcut. Detaylarına hakim olmamakta birlikte, bizim işlemlerimize ancak ürünler gümrüğe ulaştıktan sonra beyanname verilmesi ile başlanıyor. Kesinlikle işimizi çok kolaylaştıracak bir uygulama. Birçok masraftan kurtarıp işlemleri hızlandırabilecektir.
SORU 10: Ticaret işlemlerinde Dünya Ticaret Örgütü tarafından hazırlanan, Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması gereğince öngörülen “Tek Pencere Sistemi”ni kullanıyor musunuz? Tüm ticaret işlemleri için gereken belgeleri çevrimiçi olarak elektronik ortama yükleyip fazla ve tekrerrür belgelerden uzaklaşıp zaman kazanıyor musunuz? Eğer “Tek Pencere Sistemi” kullanımından haberdarsınız, hangi belgeleri bu elektronik portala yüklemektesiniz?		
A Firması	Cevap:	Tek Pencere Sistemi’nin belirli belgeler için aktif olduğunu biliyorum. Firma olarak kullanıyoruz, ancak farklı bir departman ithalat sürecini gerçekleştirdiği için uygulamaya tam olarak hakim değilim.
B Firması	Cevap:	Bu sistemi bizler kullanmıyoruz fakat ilgili mali müşavirlerimiz kullanıyor olabilir. Bu konu hakkında söyleyebileceğim öneri ise, firmaların daha çok bilgilendirilmesi ve sürece dahil edilmesi, bu sayede daha hızlı işlem yapılabilceğini düşünüyorum.
C Firması	Cevap:	Hayır, böyle bir sistem kullanmıyoruz.
D Firması	Cevap:	Tek Pencere Sistemi (TPS) kullanılmakta, sektörümüz gereği Tarım uygunluk belgeleri, İthal İzin belgeleri, Banka Transferleri, Bitki koruma Ürün ruhsatları, Gübre Ürün Tescil belgeleri gibi belgeleri bu sistem üzerinden elde edip, yükleyebiliyoruz.
E Firması	Cevap:	Bizler gümrük işlemlerimizi gümrükleme şirketi üzerinden yapmaktayız. Tek Pencere Sistemi (TPS) bir tek aktif olarak cep telefonu ithalatında kullanılmaktadır. Eskiden fiziki olarak gönderilen evrakın şimdi e-mail üzerinden girilip gönderilmesinin yeterli olduğunu biliyorum. Elektronik ortamlar üzerinden yapılan işlemler sayesinde mutlaka zaman kazanılıyordur, fakat sistemin aksamamasından dolayı (çalışmama, sistemden atma, kabul etmeme) gibi gecikmeler yaşandığını çalışma arkadaşlarımdan duymaktayım.
F Firması	Cevap:	Ticaret işlemlerinde TPS (Tek pencere sistemini)’nin çok yararlı bir uygulama olduğunu düşünüyorum. Dahilde İşleme izinleri, geçici İthalat izinleri, Nihai Kullanım İzinleri gibi izin belgelerinin yanı sıra İhracat işlemlerindeki Beyanname düzeltme dilekçelerini bile TPS üzerinde sunmaktayız. Kullanışlı ve çok faydalı bir sistem olduğunu düşünüyorum ve daha çok belgenin bu sistem üzerinden sunulması

		gerektiğine inanıyorum.
G Firması	Cevap:	Biz şirket olarak bizden talep edilen şekilde eski usul yapmaktayız. Çoğunluk belgelerimizi ıslak imzalı olarak elden teslim etmekteyiz. Tabii ki konu hakkında daha çok bilgi sahibi olmak ve tek pencere sistemini kullanmak ve bu yönde bilgilendirilmek isteriz.
H Firması	Cevap:	Biz böyle bir sistem kullanmıyoruz.
I Firması	Cevap:	Biz işlemlerimizde mümkün olduğunca, e-belge kullanmaya çalışıyoruz. Tek Pencere Sistemi üzerinden sunulan bazı belgeler mevcut, ama tam olarak bu sisteme geçilebilmesi, tüm belgelerin bu sistem üzerinden sunulup ulaşılabilmesi çok faydalı olacaktır.
J Firması	Cevap:	Konuya çok hakim olmamakla birlikte, şirketimizin gümrük müşavirinin bazı belgeleri bu sistem üzerinden yükleyip takip edebildiğini biliyorum. Şüphesiz ki bu tarz iyileştirmeler ticaret sürecinin akışının hızlanmasına katkı sağlayacaktır.
SORU 11: Uluslararası ticarete elektronik belge kullanımı ve nüsha kullanımı yaygın mıdır? Bu konuda yaşanan sorunlar nelerdir?		
A Firması	Cevap:	Çok yaygın değil. Ülkeler arasında bazı konular net olmadığı için sorunlar yaşanabiliyor.
B Firması	Cevap:	Uluslararası ticarete şuan için elektronik belge kullanmıyoruz. Ancak işlemlerin hızlandırılması için büyük bir adım olduğunu düşünüyorum. Bu yönde çalışmalarımız var.
C Firması	Cevap:	Sadece B/L (Konşimento) için geçerlidir. O da tamamen güven esasına dayalı ticari ilişkiler için mümkündür. Diğer tüm belgeler maalesef hala orijinal ve onaylı olmak durumundadır.
D Firması	Cevap:	Yavaş yavaş yaygınlaşmaya başladı, Dolaşım belgeleri ve Menşe Şahadetnameleri/Menşe ispat belgeleri web adreslerinden sorgulanabilmektedir. Birçok belgenin de elektronik olmasının ve nüshalarının kullanılmasının ticaret sürecini hızlandıracağını düşünüyorum.
E Firması	Cevap:	Elektronik belge kullanımı yaygın değildir, en önemli nokta ülkelerin aldığı kararların farklı ülkelerin sistemleri ile uyumlamasıdır. Bu konuda tam entegrasyon sağlanması elektronik belge ve nüsha belge kullanımını yaygınlaştıracaktır.
F Firması	Cevap:	Uluslararası ticarete elektronik belge kullanımı yavaş yavaş yaygınlaşmaktadır. ATR ve çoğu ülkeler tarafından düzenlenen Menşe Belgeleri artık elektronik ortamda düzenlenmekte ve bunların kontrolleri sistem üzerinde rahatlıkla yapılabilmektedir.
G Firması	Cevap:	Biz firma olarak yoğunlukla Ortadoğu (%95 Katar) ülkeleri ile ticaret yapmaktayız ve %100 ihracatla çalışıyoruz. Bizim ticaretimizde elektronik belge kullanımı yok denecek kadar az. İhracat evrakları orijinal, ıslak imzalı ve Ticaret Odası onaylı şekilde talep ediliyor. Hatta konsolosluk onayı talep edilen yüklemelerimiz bile mevcut. Elektronik olarak kullanabildiğimiz tek evrak konşimento, bunu Forwarder firmadan express konşimento olarak talep edersek elektronik olarak alabiliyoruz ve müşterimize zaman kaybı yaşamaksızın sadece mail yolu ile iletmemiz yeterli oluyor.
H Firması	Cevap:	Uluslararası ticarete kullanılmakta olan gümrük beyannameleri, sigorta poliçeleri, konşimento ve dolaşım belgeleri gibi bazı belgeler yaygın olmakla birlikte elektronik belge olarak kullanılmaya başlanmıştır ancak halen belgelerin aslı talep edilmektedir. Bu konuda Bolero projesi gibi çalışmaların olduğunu biliyoruz ve elektronik belge kullanımının yaygınlaşmasını diliyoruz.
I Firması	Cevap:	Hala asıl evrak olmadan işlem yapmak çok zor. Birçok belgenin ıslak imzalı halleri istenmekte ve bu uzun evrak tasdik süreçleri anlamına gelmektedir. Ticaret sürecinde her geçen gün kârlılık anlamında çok önemli olduğu için nüsha kullanımının yaygınlaşması çok faydalı olacaktır.
J Firması	Cevap:	Belgelerin aslının sunulması hala çok yaygın, e-belgeler kullanıma girdi ve yaygınlaşmaya başladı ama ülkeden ülkeye değişmekle beraber halen tüm belgelerin aslı talep ediliyor.

SORU 12: Gümrük işlemleri sonucunda oluşan giderleri elektronik ortamda ödemenizi sağlayacak bir sistem mevcut mu?		
A Firması	Cevap:	GÜMKART denen bir uygulama ile karttan ödeme yapılabilir.
B Firması	Cevap:	GÜMKART uygulamasından haberdarız, fakat ödemelerimizi standart yollardan hallediyoruz.
C Firması	Cevap:	GÜMKART uygulaması ile ödemeleri kolayca yapabiliyoruz.
D Firması	Cevap:	Gümrük vergilerine istinaden mevcuttur ancak ordino, ardiye ve ek masraflar için ortak bir sistem mevcut değildir.
E Firması	Cevap:	GÜMKART ile ödemelerin yapılması büyük bir kolaylık sağlamaktadır.
F Firması	Cevap:	Evet, anlaşmalı bankalar aracılığıyla ve GÜMKART banka kartı yoluyla elektronik ortamda ödemeler yapılabilir.
G Firması	Cevap:	Gümrük ödemelerini anlaşmalı gümrükçümüz yapmakta ve dekontlarını bizlerle paylaşmakta ve evet ödemelerin çoğunu elektronik ortamda yapabilmektedir.
H Firması	Cevap:	Firma olarak biz e-fatura mükellefiyiz ve bu sistem gümrük işlemleri sonucunda oluşan masrafları elektronik ortamda ödeyebilmemizi sağlamaktadır.
I Firması	Cevap:	Evet, GÜMKART uygulaması ile birlikte, ödemeler internet üzerinden yapılabilir.
J Firması	Cevap:	Ödemelerimiz, elektronik olarak kolayca yapılabilir, GÜMKART uygulaması olduğunu biliyorum ve ödemeler bu şekilde kolayca yapılabilir.
SORU 13: Elektronik işlemler ve prosedürlerin kolaylaştırılması konusunda teknik danışmanlık ve eğitim hizmetlerinden, desteklerden yararlanabiliyor musunuz? Bu desteklerin geliştirilmesi ile ilgili öneriniz var mı?		
A Firması	Cevap:	Anlaşmalı olduğumuz Gümrük Müşavirlik firması bu konuda bize tüm desteği sağlıyor. Ayrıca bir önerim yok.
B Firması	Cevap:	Böyle bir hizmetten yararlanmıyoruz. Devletin sağladığı bir danışmanlıktan haberdar değilim, daha geniş çaplı bir bilgilendirme yapılması gerektiğini düşünüyorum.
C Firması	Cevap:	Gümrük ve Ticaret konusuna tam odaklı olmasa da, ERP programlarıyla ilgili destek sağlayan servis sağlayıcılarımız vardır.
D Firması	Cevap:	Gümrük Müşavirliği şirketi ile çalışıyoruz. Kendilerinin sağladığı teknik ve danışmanlık hizmetlerinden yararlanmaktayız.
E Firması	Cevap:	Teknik danışmanlık ve eğitim hizmetinden yararlanmıyoruz. Bizim müşteri istekleri doğrultusunda sürece katkı sağlayabilecek önerilerimiz yetkililer tarafından dikkate alınmadı. Sorumluların Teknik Destek ekiplerinden cevap alamadık.
F Firması	Cevap:	Gümrük Müşavirliği Firmaları teknik destek ve Gümrük hizmetleri konusunda yardımcı olmaktadır. Başka herhangi bir destekten yararlanmıyoruz.
G Firması	Cevap:	Yararlandığımız herhangi bir teknik danışmanlık hizmeti ya da eğitim hizmeti mevcut değil.
H Firması	Cevap:	Elektronik işlemler ve prosedürlerin kolaylaştırılması konusunu da kapsayan eğitim hizmetlerinden ve bağlı destekten ilgili çalışan arkadaşlarımız için yararlandık. Bu konunun yaygınlaşmasını hızlandırmak adına eğitimlere ulaşılabilirliğin artırılması ve desteklerin geliştirilmesi gerektiğini düşünüyoruz.
I Firması	Cevap:	Herhangi bir danışmanlık veya benzeri yardım almıyoruz, gümrük müşavirleri genel olarak bize yardımcı oluyor.
J Firması	Cevap:	Şirket bünyemizde gümrük konusunda uzman çalışma arkadaşlarımız bulunmakta, herhangi bir harici destek almıyoruz.
SORU 14: Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi konusunda ne düşünüyorsunuz? Elektronik başvuru, e-belge düzenleme ve onaylama, gümrük vergi ve ücretlerinin, vergi iadelerinin elektronik ortamda yapılması vb. uygulamalardan etkin bir şekilde yararlanabiliyor musunuz?		
A	Cevap:	Bence mümkün olabilen tüm işlemler elektronik ortama taşınmalı, sadece gümrük

Firması		işlemleri ile sınırlı kalmamalı. Bazı işlemlerde elektronik ortamı kullanmaktayız. Ancak biz de dahil olmak üzere birçok şirketin bu konuda yetersiz bilgiye sahip olduğunu düşünüyorum.
B Firması	Cevap:	Süreci hızlandıracağını ve israfı azaltacağını düşünüyorum, değişikliklere ayak uydurarak, yeni uygulamalardan elimizden geldiğince etkin bir şekilde faydalanıyoruz.
C Firması	Cevap:	Ne kadar fazla e-ortama kayarsa işlemlerin hem kontrolü hem kayıt altına alınması kolaylaşmakta hem de usulsüzlüklerin önüne geçilebilmektedir. Kişilerden bağımsız hale getirmek ve bir sistem üzerinden tüm firmaları eşitlemek en güzel ve doğru çözüm olmuştur ki şu anki mevcut uygulama buna imkan tanımaktadır.
D Firması	Cevap:	Gayet hızlı ve etkin bir uygulama, zaman kayıplarını ciddi anlamda azaltmaktadır. Evet, mümkün olduğunca yeni gelişmeleri takip edip kolaylıklardan yararlanıyoruz.
E Firması	Cevap:	Şu ana kadar yürürlüğe konulan uygulamalar büyük kolaylık ve fayda getirmiştir. İş yükünü azalttığı gibi son dakika sevkiyatlarında ürünleri müşterilerimize sevk edebilmemizi sağlamıştır.
F Firması	Cevap:	Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi muhakkak ki çok faydalı olacaktır. Yetişmiş eleman ve altyapı konusunda iyileştirilmeler yapılması gerekmektedir. Elektronik ortamda yapılması mümkün tüm mali işlemleri şirketimiz olarak yapmaktayız.
G Firması	Cevap:	Evet, bu uygulamalardan etkin bir şekilde faydalanabiliyoruz ve artarak devam etmesini temenni ediyoruz. Uygulamaların yapılan ticareti çok daha şeffaflaştırdığını, düzene soktuğunu ve daha yönetilebilir (hem firmalar açısından hem devlet açısından) kıldığını düşünüyorum
H Firması	Cevap:	Gümrük işlemleri konusunda dışarıdan hizmet almaktayız ve birlikte çalıştığımız gümrük firmasının da bu işlemleri elektronik ortamda yürüttüğünü biliyoruz. Gümrük işlemlerinin bu şekilde elektronik ortamda yürütülmesinin süreci hızlandığı ve kolaylaştırdığı için faydalı olduğunu düşünüyorum.
I Firması	Cevap:	Daha önce de belirttiğim gibi, gümrük hizmetlerini anlaşılmalı olduğumuz gümrük müşavirleri ile yönetmekteyiz. Elektronik ortamda birçok işlem yapıldığını biliyoruz. Tabii ki teknolojinin geldiği noktaya baktığımızda, yapılacak her elektronik dönüşümün, zaman ve nakit kazancı olarak geri dönmesi mümkün. Biz de elimizden geldiğince elektronik ortamdaki faydalanmaya çalışıyoruz.
J Firması	Cevap:	Gümrük işlemlerinin hepsi elektronik ortamda olmalı, öyle ki ticaret sürecinin en çok zaman kaybettiği yerlerden bir tanesi, ama gümrük tek başına yeterli değil, biz mümkün olan her ortamda elektronik belge kullanımının yaygınlaşması gerektiğini düşünüyoruz. İşlem süreçlerinde yapılan kısaltma ticaretin hızlanmasına ve hacminin artmasına sebebiyet vermektedir. Biz elimizden geldiğince verim sağlamaya çalışıyoruz.
SORU 15: Operasyon sürecinde bilgi işlem uygulamalarında ve prosedürlerle ilgili kolaylıklara uyum sağlamakta güçlük yaşıyor musunuz? Bu tür uygulamaların maliyetlerinizi düşürüp verimliliğinizi artırdığını düşünüyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Sorun yaşamıyoruz diyebilirim, tabii ki bu uygulamalar ciddi anlamda zaman kazandırdığı için verimliliği artırıyor.
B Firması	Cevap:	Hayır, yaşamıyoruz. Verimliliğimizi arttırdığını, israfı ve zaman kaybını azalttığını düşünüyorum.
C Firması	Cevap:	Uyum sağlamakta sorun çekmiyoruz. Güçlü bir ekibimiz var. Kolaylaştırılan uygulamalar büyük zaman kazandırmakta ve tabii ki verimliliğimizi arttırmaktadır.
D Firması	Cevap:	Hayır yaşamıyoruz. Bilgi işlem uygulamaları anlamında firmamızca ciddi yatırımlar yapılmakta. Ayrıca evet, maliyetleri düşürmekte ve verimliliği arttırmaktadır.
E Firması	Cevap:	Bilgi işlem süreçleri firma özelinde düşünülmeyip genel yapıyı düşünerek yapıldığından mutlaka adaptasyon sorunları ortaya çıkmaktadır.
F Firması	Cevap:	Her yeni uygulamada, adaptasyon sorunları olacaktır. Bunun üstesinden gelmek için, doğru yatırımlar yapıp, şirket çalışanlarına yeterli bilgilendirme ve eğitim sağlanmalıdır. Kolaylaştırma anlamında yapılacak her türlü iyileştirme ise, verimliliği arttırmakta ve zaman kazandırmaktadır.

G Firması	Cevap:	Yeni uygulamalara uyum sağlama noktasında yetersiz bilgilendirilme kaynaklı bazı sorunlar yaşanabiliyor. Bu noktada uygulanan yeni sistemlerin herkesin anlayabileceği şekilde belli kaynaklardan açıklanması faydalı olabilir ve evet bu tür uygulamalar maliyetlerimizi düşürerek daha rahat yönetmemizi sağlayarak verimliliğimizi de arttırmaktadır.
H Firması	Cevap:	Operasyon sürecinde geliştirilen kolaylıklara uyum sağlamak konusunda herhangi bir güçlük yaşadığımız söylenemez. Bu tür uygulamaların zaman kayıplarını önlediğini ve buna bağlı olarak verimliliği artırdığını düşünüyoruz.
I Firması	Cevap:	Uygulamalara ayak uydurmak konusunda güçlük yaşamıyoruz. Güçlü bir ekibimiz var. Yapılan her iyileştirme bize fayda sağlayıp verimliliğimizi arttırıyor.
J Firması	Cevap:	Adaptasyon sorunları yaşamıyoruz. Personelimize güveniyorum ve yeni çıkan tüm uygulamalara çok kısa sürede adapte olabilmekteyiz. Verimlilik bizim için çok önemlidir.
SORU 16: Sınır ötesi işlemlerde elektronik veri ve belge paylaşımı gerçekleştirebiliyor musunuz? Bu konuda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?		
A Firması	Cevap:	Her ülke elektronik ortamda belge kullanmadığı için basılı evrakı göndermek durumundayız.
B Firması	Cevap:	Evet, anlaşmalı kurumlar aracılığı ile elektronik belge kullanan ülkelerde belli başlı belgeleri gönderme işlemlerini gerçekleştirebiliyoruz. (AB ülkeleri çoğunlukta)
C Firması	Cevap:	E-Belge paylaşımı özellikle Batı Avrupa’da çok yaygınken maalesef ülkemizde hala bazı kurumlar ve denetmenler ıslak kaşe ve imzalı belgeleri talep edebilmektedir. Bu sebeple, Avrupa bir adım daha önde gözükmemekte.
D Firması	Cevap:	Elektronik ortamda veri ve belge paylaşımı gerçekleştirebiliyoruz ancak ihracat için oluşturulan belgelerin geçerliliği ile ilgili bilgi almakta zorluk yaşamaktayız. Uluslararası ticaret yapılan ülkenin gümrük sistemi ile ilgili bilgilendirmeler yeterli değil.
E Firması	Cevap:	Hayır, biz bu konuda bir işlem yapamıyoruz.
F Firması	Cevap:	Sınır ötesi işlemlerde veri ve belge paylaşımı şu anda mümkün değil gerçekleştiremiyoruz. Bu durumun özellikle suistimalleri önleyeceğini düşünüyorum.
G Firması	Cevap:	Elektronik veri ve belge paylaşımında pek sorunla karşılaştığımız söylenemez. Sadece bizim gibi birçok kalem ihraç eden ve ürün kataloğu bulunan firmaların büyük boyutlu dosyalarını paylaşırken mail ortamında sıkıntı çekildiğini ve bunu aşmak için farklı uygulamalar kullandıklarını biliyoruz (google drive, wetransfer vb.) Bunların yerine aynı işlevi görecekt yerli ve milli bir elektronik platform uygulaması yapılabilir.
H Firması	Cevap:	Sektöründe önde gelen ihracat firması olarak dünyanın her yerinden müşterilerimiz, taşıyıcı firmalar ve gümrükçüler ile gerekli veri ve belge paylaşımlarını dijital olarak mümkün olduğu ölçüde gerçekleştirmekteyiz. Belge ve veri paylaşımının elektronik olarak sağlanması ciddi bir zaman ve maliyet tasarrufunu da beraberinde getirmektedir. Ancak zaman zaman internet veya bilgisayar gibi donanım araçlarının sebep olduğu anlık hataları da tecrübe etmekteyiz.
I Firması	Cevap:	Her ülkenin farklı yönetmelikleri olduğu için özellikle AB dışındaki ülkelere yaptığımız satışlarda tüm belgelerin aslını göndermek durumdayız. Elektronik belgeler de kullanıyoruz mail ortamında, ancak her zaman mümkün olmuyor. Uluslararası bir portal mevcut değil.
J Firması	Cevap:	Sınır ötesi işlemler dediğimizde, ülkeden ülkeye çeşitlilik göstermesi sorunu var. AB ülkelerinden biri ile yaptığımız ticaret ile bir Afrika ülkesine yaptığımız ticaret arasında dağlar kadar fark var. Özellikle AB dışı ülkelerde ve özellikle Rusya’da bu tarz iletişim sıkıntıları olduğunu söylemek mümkün. Birçok ülkeye belgelerin aslını göndermek durumunda kalıyoruz. Küresel bir değişim gerekli bu hususta.
SORU 17: Ticaret sürecindeki gümrük işlemlerini, kendi bünyeniz içerisinde mi yoksa gümrük müşavirleri aracılığıyla mı yapmaktasınız? Gümrük müşavirlerinin doğurduğu ekstra maliyet ve formaliteler nelerdir?		

A Firması	Cevap:	Gümrük müşavirliği firması ile çalışıyoruz. Konularında uzman bir ekiple çalıştığımız için gümrük müşavirlik firmasına ödediğimiz ücret, zaman kazanmak ve ceza gibi işlemlerden sakınmak gibi konularda bize geri dönüyor.
B Firması	Cevap:	Gümrük işlemlerini ücret ödediğimiz profesyonel müşavirlerimiz aracılığı ile yapmaktayız. Ödediğimiz ücretlerin bize gümrük işlemlerinde yaşayacağımız muhtemel sorunların yaratacağı problemlere nazaran çok daha düşük olduğunu düşünüyorum.
C Firması	Cevap:	Gümrük işlemlerini bünyemizde bulunan bir müşavir vasıtasıyla tamamlamaktayız.
D Firması	Cevap:	Gümrük Müşavirliği şirketi aracılığı ile yapmaktayız.
E Firması	Cevap:	Beyanname işlemlerini gümrük müşavirliği aracılığıyla yapıyoruz. Oluşturduğumuz faturaları ve ürün bilgilerini gümrükçüye aktarmak formaliteyken beyannameyi gümrükçünün açması işlemleri kolaylaştırmaktadır. Maliyet konusu ise gizli bilgidir.
F Firması	Cevap:	Gümrük hizmetlerimizi Gümrük Müşaviri aracılığıyla yürütmekteyiz. Gümrük Müşavirlerinin maliyetleri olmakla birlikte çok sık değişen Gümrük ve Dış Ticaret mevzuatı değişikliklerinin takibi ve yönlendirmeleri açısından faydalı olmaktadır.
G Firması	Cevap:	Gümrük müşavirleri aracılığı ile çalışıyoruz. Doğurduğu ekstra maliyetlere gelecek olursak sizin için attıkları her adım ve yaptıkları her işlem başına aldıkları ücretler. Belki gümrük işlemlerini kendi bünyemizde yaptığımızda çok daha ucuza hallolacak işlemler için daha yüksek meblağlar ödüyoruz.
H Firması	Cevap:	Ticaret sürecindeki gümrük işlemlerini dışarıdan hizmet olarak sağlamaktayız. Gümrük hizmeti bedeli dışında herhangi bir ekstra maliyet oluşmamaktadır. Kendi bünyemizde bu işlemleri yapabiliyor olmak elbette ki verimliliği arttıracaktır.
I Firması	Cevap:	Gümrük müşavirleri ile çalışmaktayız. Kendilerinden her türlü desteği alabiliyoruz. Ancak tabii ki ekstra maliyet yaratmaktadır. Bu konuda kendi bünyemizde çalışabilmemiz maliyetleri düşürmek konusunda etkili olabilecektir.
J Firması	Cevap:	Şirketimiz bünyesinde gümrük konusunda uzman personelimiz mevcut, ancak zaman zaman anlaşmalı müşavirlerle de çalışmak zorunda kalabiliyoruz, özellikle yeni uygulamalar yürürlüğe konulduğunda. Gümrük işlemlerinde aracılardan yapmış olduğu her adım bir maliyet unsurudur. Ortadan kaldırılması şirketlerin kazancını doğrudan etkilemektedir.
SORU 18: Bozulabilir eşya gibi önem sarf eden işlemlerde ticaret anlaşması gereğince taraf olunan 7/24 çalışma prensibinin uygulandığı görülmekte midir? Bu konuda yaşadığınız sorunlar nelerdir? Bu durumda ekstra maliyet oluştuğu oldu mu?		
A Firması	Cevap:	Bozulabilir ürünlerde ürünün mahiyetine göre sevkiyat planlama yapıldığı için sorun olmuyor. Ancak alıcı ülkede gümrükte sorun yaşanma riski mevcut.
B Firması	Cevap:	Bozulabilir eşya sektöründe çalışmadığımdan prosedürle ilgili bilgim yok.
C Firması	Cevap:	İlgili eşya sektöründe faaliyet göstermiyoruz. Ancak, gümrükler mesaili olarak hizmet vermektedirler.
D Firması	Cevap:	Gümrük Müşavirliği şirketinden 7/24 hizmet almaktayız. Ama gümrükler ile ilgili bilgim yok.
E Firması	Cevap:	Kısmi olarak evet. Her ne kadar çabuk bozulabilir (Gıda/Sağlık/Yem vb.) ürünlere sınır geçişlerinde öncelik tanınsa dahi kapılarda yaşanan yoğunluklardan dolayı bazen aksaklıklar meydana gelmektedir. Özellikle ithalatçı ülkelerin giriş gümrük idarelerinde yapılan kontroller gibi.
F Firması	Cevap:	Bizim bozulabilir eşya ticaretimiz olmamakla birlikte bu eşyalar için 7/24 çalışma prensibine göre çalışıldığını biliyorum. Ekstradan bir maliyeti olduğunu sanmıyorum.
G Firması	Cevap:	İhracatımızın bir kısmını da bozulabilir gıda ürünleri kapsamaktadır. Bu konuda işlemlerin devamlılığı ve aksaması konusunda pek problem yaşamadık ve bu prensibin uygulandığını gördüğümüzü söyleyebilirim.
H	Cevap:	Bozulabilir gıda ürünleri ihracı yapan bir firma olarak, bu konuda pek sorun

Firması		yaşamadığımızı söyleyebilirim. Gümrük müşavirimiz sayesinde 7/24 hizmet alabilmekteyiz.
I Firması	Cevap:	Bozulabilir ürün ticareti yapmadığımız için herhangi bir bilgin yok bu konuda.
J Firması	Cevap:	Bizim ticaretimiz dayanıklı ve bozulma olasılığı olmayan ürünlerdir. Dolayısıyla bu konuda bir bilgin olmamakta birlikte, sanırım gümrüklerde bu tarz ürünlere öncelik verilebiliyor.
SORU 19: Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Evet, önemli bir konu olduğunu düşünüyorum, işlemlerin hızlanması için etkili olacaktır.
B Firması	Cevap:	Evet, düşünüyorum. Prosedürlerin daha hızlı ilerlemesini sağlayabilir.
C Firması	Cevap:	Kara taşıması yapan firmalar için elzem bir konu olabilir. Gümrük kapılarında uzun beklemeler oluyor ancak çoğu lojistik firması bu konunun bir uzlaşma noktasını yaratmıştır.
D Firması	Cevap:	Uyumlu olması işlemlerin hızlı akışını sağlayacaktır.
E Firması	Cevap:	Bizim açımızdan süreç sıkıntısız işliyor, fark yaratacağını düşünmüyorum.
F Firması	Cevap:	Eski işim gümrük olduğu için, çalışma saatlerinin yüksek oranda aynı olduğunu biliyorum. Ancak mantık çerçevesinde bakarsak, ticaret yaptığımız ülkenin gümrükleri ile aynı saatlerde çalıştığınızda daha az iletişim kopukluğu olacaktır. Bu da her zaman bir avantajdır.
G Firması	Cevap:	Evet, dış ticaretimiz için faydalı olacağını ve bu nedenle yaşanan gecikmelerin önüne geçeceğini düşünüyorum.
H Firması	Cevap:	Ticaret hacmimizin Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Avustralya gibi bölgelerde yoğunlaşmasından dolayı komşu ülkelerde ki çalışma gün ve saat farklılıklarının yansımalarını hissetmemekteyiz. Ancak saat farklılıkları çok olmasa da çalışma günü farklılıklarının uyumlaştırılmasının ticari ilişkilere olumlu etkisinin olacağı açıktır.
I Firması	Cevap:	Uyum gerçekten önemli bir maddedir. Ticaret eğer sınır komşularımız ile yapılıyor ise, bu birimlerin birbiri içerisinde uyumlu olması ticaretin hızlanmasında önemli etken olacaktır. Sınır kapılarında oluşan yoğunluğun farkında olmayan yoktur. Çalışma gün ve saatlerinin tam uyumlu olması, eğer bir nebze bile olsa azaltabilecek ise kesinlikle uygulanması gereklidir diye düşünüyorum.
J Firması	Cevap:	Sınır birimlerimizin genel olarak uyumlu olduğu düşünüyorum, gümrük birliği anlaşması gereğince zaten birçok iyileştirme ve standardizasyon getirildi. Ancak sınır kapıları hala çok yoğun ve uzun kuyruklar oluşmakta. Etkin çalışma ve altyapıların iyileştirilmesi, sınır komşusu ülkelerde yeni gelişen uygulamalara hızlı adapte olunması gerektiğini düşünüyorum.
SORU 20: Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Çok derin bir bilgiye sahip olmadığım veya ne kadar uyumlu ya da uyumsuz olduğunu bilmediğim için çok yorum yapamamakla birlikte, ticaret yaptığımız ülkenin prosedürlerine ne kadar hakimseniz, o kadar hızlı ve kolay iş yaparsınız diye düşünüyorum.
B Firması	Cevap:	Evet, uyumlu olması gerektiğini düşünüyorum, işlemlerin hızlanması taşımacılığın da hızlanması anlamına gelecektir.
C Firması	Cevap:	Kolaylık sağlar. Batı sınırlarımızda AB ülkeleri var ve Gümrük Birliği sebebiyle mevzuatlar önemli ölçüde bir sayılır. Bu konuda Rusya en sıkıntılı komşu gümrüğü olarak değerlendirilebilir. Gümrük mevzuatları her daim değişmekte, kişiden kişiye, memurdan memura farklılık arz edebilmektedir. Dolayısıyla bu konuya dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyorum.
D	Cevap:	İşlemlerin hızlandırılması anlamında düşünülebilir. AB ülkelerinden ziyade, biz

Firması		Rusya ile çalışıyoruz asıl problem orada oluşuyor, ama her ülke ile de prosedürler aynı olamıyor maalesef.
E Firması	Cevap:	Formalite ve prosedürler genel olarak uyumlu diyebilirim.
F Firması	Cevap:	Bu konuda dikkat edilmesi gereken ticaretimizin genel hacmi olmalıdır. AB ile Gümrük Birliğine sahibiz, bu da prosedürlerimizin çok yakın olduğunu gösteriyor. Ama her ülkenin farklı prosedürleri mevcut, AB ile aynı prosedürleri uygular iken, İran veya Rusya ile prosedür uyumu yapılması mümkün olmuyor.
G Firması	Cevap:	Tabii ki önemli bir unsur, kesinlikle uyumlu hale getirilmeli, bizim firmamız açımızdan bakarsak, %95 Katar ağırlıklı çalışıyoruz, bu da özellikle ticaretimizin ilk yıllarında büyük uyum sorunlarına sebebiyet verdi. Ancak, prosedürlerin Katar ile uyumlu olmasını bekleyemeyiz. Ama kesinlikle AB ülkeleri ve ticaret hacmimizin yüksek olduğu ülkeler ile uyum ve optimizasyonun maksimum olması taraftarıyım. Böylelikle ticaret süreci ciddi anlamda hızlanacak ve kolaylaşacaktır.
H Firması	Cevap:	Sınır komşusu ülkeler ile ticari ilişkilerde taşıma masraflarının ciddi derecede fark yaratacak olmasının ithalatçı ve ihracatçılara sağladığı avantajı da göz önünde bulundurarak ticaret hacminin geliştirilmesi için formalite ve prosedürlerin uyumlulaştırılması her iki ülke için de kayda değer olacaktır.
I Firması	Cevap:	Sınır kapılarında bazı dönemlerde uzun kuyruklar oluşabiliyor. Ancak çalışma saatlerinin genel olarak yakın olduğunu biliyoruz. Çalışma günleri biraz daha önemli bir madde burada, resmi tatil ve benzeri durumlarda işler sekteye uğrayabiliyor.
J Firması	Cevap:	Karayolu ile yapılan ticaretlerde sınır kapıları önemli bir husus. Birçok kez sınır kapılarında yaşanan uyumsuzluklar dolayısıyla uzun kuyruklara maruz kalınıp, hatta ceza uygulandığına şahit olduk. Ülkelerin yürürlüğe yeni koyduğu uygulamalardan zamanında haberdar olunamaması sorun yaratabiliyor. Uyum ve şeffaflık konusu bu durumda çok önemli.
SORU 21: Sınır kapılarında gümrük idareleri ve diğer ticari kuruluşlara internet üzerinden erişimde güçlük yaşıyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Hayır, böyle bir sorun yaşamıyoruz.
B Firması	Cevap:	Daha önce böyle bir şeye gereksinim duymadığımızdan yorum yapamıyorum.
C Firması	Cevap:	Hayır
D Firması	Cevap:	Hayır
E Firması	Cevap:	Hayır, yaşanmıyor.
F Firması	Cevap:	Sorun olmuyor.
G Firması	Cevap:	Konu hakkında bilgi sahibi değilim. Böyle bir gereksinimimiz olmadı.
H Firması	Cevap:	Sınır kapılarında gümrük idarelerine ulaşmamız gerektiğinde daha çok telefon tercih ediyoruz ancak e-postalar ile de zorluk çekmeden erişim sağlayabiliyoruz.
I Firması	Cevap:	Sorun yaşadığımız bir konu değil.
J Firması	Cevap:	Hayır, bu tarz bir sorun ile karşılaşmadık.
SORU 22: Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar (devlet kurumları, sınır idareleri, odalar vb.) arasındaki uyum ve işbirliği eksikliği nedeniyle zaman kayıpları, ekstra maliyetler vb. sorunlar yaşıyor musunuz?		
A Firması	Cevap:	Evet, süreçler bürokrasiden dolayı uzuyor. Bazı evrak taleplerinde sorunlar yaşayabiliyoruz.

B Firması	Cevap:	Evet, birçok uyum sorunu olduğunu düşünüyorum. Özellikle sınır kapılarında bu sebepten ötürü çok problem yaşanıyor. Araçlarımız 10 kilometrelik sırada sıkışıp kalabiliyor. Taşımacılık konusunda çok zaman kaybediliyor.
C Firması	Cevap:	Elbette uyum sorunları olmaktadır. Keskin hatlar ile belirlenmemiş ve kişinin insafına kaldığımız durumlar oluşabiliyor. Bir idarenin talep ettiği belgeyi başka bir idare talep etmeyebiliyor.
D Firması	Cevap:	Genelde uyumlu çalıştıklarını düşünüyorum. Bazen bürokrasi sorunları da olmuyor değil.
E Firması	Cevap:	Nadir de olsa yaşanabiliyor. Örneğin, menşe şahadetnamesinde ıslak imza kaldırıldı. Ama, valilik ve kaymakamlıklar bu konuda bilgi sahibi olmadığından, ıslak imza olmayan belgeyi onaylamadı ve yeniden düzenlememiz gerekti.
F Firması	Cevap:	Genel olarak uyumlu diyebilirim. Her işte olduğu gibi insan faktörünün olduğu bir iş olduğundan, yeterli bilgi sahibi olunmamasından sorunlar çıkabiliyor nadir de olsa.
G Firması	Cevap:	Evet. Şöyle ki, Firmamız İzmir’de ve biz Antalya’dan Katar’a hava kargo taze sebze meyve ihracatı yapmaktayız. Yukarıda bahsettiğim gibi Katar ihracat evrakını orijinal olarak ıslak imzalı ve TİCARET ODASI onaylı olarak talep ediyor ve biz bu evrakı anlaşılmamız gereği hava kargolarında mal beraberinde gönderiyoruz. Yaşadığımız ana sıkıntı, hazırladığımız İngilizce faturanın (Invoice) Antalya Ticaret Odası tarafından İzmir ticaret odasına bağlı firma olduğumuz ve Antalya ticaret Odası üyesi olmadığımız için onaylanmaması ve onaysız giden her bir fatura için karşı tarafta ceza ödemek zorunda kalmamız. Aynı ülke içerisindeki TİCARET ODALARI aynı ülke içerisindeki herhangi bir ihracatçı firmanın işlemlerini her şehirde aynı prosedürlerle yapmadığı için bu ihracatımızı bir süre durdurmak zorunda kaldık. Ticaret odasının başlatmış olduğu elektronik imza uygulamasından, valiliğin haberinin olamaması gibi sorunlar mevcut, bu tarz sorunlar evrakın iletimini geciktirmekte ve sorunlar yaratmaktadır.
H Firması	Cevap:	Örneğin ticaret anlaşmalarımız olmayan ülkeler ile gerçekleştirdiğimiz ihracat faaliyetlerimizde ekstra evrak düzenlememiz gerekebiliyor. Devletlerin ticari politikaları farklılık gösterebiliyor ve bu işbirliği eksikliği diyebileceğimiz farklılıklar ister istemez zaman kayıplarına ve ekstra maliyetlere sebep oluyor.
I Firması	Cevap:	Türkiye gelişmekte olan ülke statüsündedir ve AB tarafından düzenlenen tüm belgeleri kabul etmek durumunda kalabiliyor. A.TR. COO, EUR.1 belgelerinin revize edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Bu uyum sorunu olarak görülebilir ve bu belgelerin gereksiz ibrazı bize ekstra zaman ve nakit maliyeti oluşturmaktadır. Ayrıca ülke içerisinde tek bir uygulama yapılması gerektiğini düşünüyorum. Her ne kadar yönetmeliklerde belirtilse de uygulamada ve kurumlar arasında farklılıklar görmektedir.
J Firması	Cevap:	Birçok ülke ile ticaret yapmaktayız ve her ülkenin kendine has talepleri bulunmakta, bu işlemlerimizi yavaşlatmaktadır. Ülkeler arası işbirliğinin geliştirilmesi önemli bir konu. Ayrıca bir başka sorun ise, kendi ülkemiz içindeki birimlerin birbirinden haberdar olamaması, sıklıkla karşılaştığımız bir durum, yeni bir uygulama yapıldığında, valilikler vb. kurumların bu uygulamalardan haberdar olmaması.
SORU 23: Gümrük idarelerince gerçekleştirilen işlemlerin üçüncü bir ülke ile yapılan ticarete tekrarlanması ya da iletişim ve işbirliği eksikliği nedeniyle ticaretin hatalı olması, iptal edilmesi, ceza zorunluluğu doğması vb. sorunlar ortaya çıkıyor mu?		
A Firması	Cevap:	Evet. Örnek olarak yakın zamanda Bulgaristan ile ilgili sorunlar yaşandı; araçlarımızın ağırlığı Bulgaristan’ın yeni belirlemiş olduğu bir kuralın dışında kaldığı için ticaret sekteye uğradı.
B Firması	Cevap:	Elbet sorunlar oluşuyor, az önce bahsettiğim gibi bazı ülkeler ve kuralları ile ilgili yeterince bilgi sahibi olamıyoruz, iletişim eksikliği vb. nedenlerden ötürü, bu da cezalar ödememize veya gecikmelere yol açabiliyor.
C Firması	Cevap:	Biz yaşamadık. Olunca da gerekli değişiklikler ve müdahaleler yapılabilmektedir.
D Firması	Cevap:	Gümrük idarelerine doğru beyanlar yapılması kaydı ile bu tür sıkıntılar yaşanmamaktadır.

E Firması	Cevap:	Pek sorun yaşanmıyor bizim için.
F Firması	Cevap:	Bugüne kadar böyle bir sorunla karşılaşmadım
G Firması	Cevap:	Bu şekilde bir sorun yaşamadığımızı söyleyebilirim.
H Firması	Cevap:	Menşe şahadetnamesi, EUR1 gibi belgelerin düzenlenmesi sırasında yapılabilecek hatalardan dolayı ticaretin iptali veya ceza zorunluluğu doğması muhtemel ancak henüz böyle bir sorun ortaya çıkmamıştır.
I Firması	Cevap:	Bu tarz problemlerin oluşması her zaman muhtemeldir. Bu tarz durumlarda belgelerin dikkatli hazırlanması gerekmektedir. Biz şu ana kadar böyle bir sorun yaşamadık.
J Firması	Cevap:	Sıkıntı yaşadığımız bir konu değil. Ticaretimiz titizlik ile yürütülüyor ve sorunların önüne geçmek için gerekli çalışmalar yapılıyor.
SORU 24: Ticaret sürecinde karşılaştığınız altyapı sorunları nelerdir? Limanlar, Gümrük İdareleri, Lojistik Firmaları, Ödemeler, İthalat ve İhracat		
A Firması	Cevap:	Kırmızı hat uygulamalarına çok takılıyoruz.
B Firması	Cevap:	Kırmızı hat ile ilgili sorunlar yaşıyoruz ve limanlarda değişen sistem ve altyapılar nedeniyle bazen gümrük işlemlerinde gecikmeler yaşanabiliyor.
C Firması	Cevap:	İhracat hacmimizin artması sebebiyle özellikle bazı limanların yetersiz kaldığı, ulaşımında problemler olduğu gözlemlenmektedir. Limanlara demiryolu ile ulaşımın kolaylaşması, hızlanması, yönlendirilmesi gereklidir. Bazı lojistik firmalarının özellikle son dönemlerde yetkin olmayan iş gücünü istihdam etmesi de bazı iletişim sıkıntılarına ve aksaklıklara sebebiyet vermektedir.
D Firması	Cevap:	Gemilerin boşaltılma süreleri, limanlarda malların dikkatli muhafaza edilmemesi, beyanname kapanma süreleri, yasal dayanağı olmadan kesilen ordino faturaları sorunlarımızdan bazıları.
E Firması	Cevap:	Limanlar için, parsiyel konteynerlerin aktarma işlemlerinde yaşanan gecikmeler diyebilirim. Gümrük idarelerinde zorunlu olmamasına rağmen kontrol/muayene işlemlerinin bazen keyfi işlemesi büyük bir sorun. Lojistik anlamında taşıyıcı acentelerin mal beraberide diye hitap edilen orijinal evrak tesliminde sorun yaşaması önemli bir sorun. Karayolu taşımacılığında komple aracın kiraya verilmesine rağmen, araçta boşluk kaldığını gören acente tarafından müşterinin haberi olmadan parsiyele çevrilmesi.
F Firması	Cevap:	Özellikle ithalat işleminden önce yapılan Standardizasyon ve Tarım ve Çevre uygunluk denetimleri sırasında bu kurumların gümrüklü sahalarda elemanlarının bulunmaması nedeniyle çok büyük zaman kaybına sebep olmaktadır. Özellikle TSE genelge ve tebliğlerine kolay ulaşım sağlanamaması nedeniyle sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu kurumlar tarafından Gümrüklü sahalara gelip giderken tahsil ettikleri yolluklar ekstradan maliyet doğurmaktadır
G Firması	Cevap:	Çok büyük sorunlar yaşamadığımız için ve genellikle havayolu taşımacılığı kullandığımız için yorum yapamıyorum. Ancak gümrüklerdeki personelin daha bilgili olması gerektiğini düşünüyorum.
H Firması	Cevap:	Özellikle ithalat işleminden önce yapılan Standardizasyon ve Tarım ve Çevre uygunluk denetimleri sırasında bu kurumların gümrüklü sahalarda elemanlarının bulunmaması nedeniyle çok büyük zaman kaybına sebep olmaktadır. Özellikle TSE genelge ve tebliğlerine kolay ulaşım sağlanamaması nedeniyle sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu kurumlar tarafından gümrüklü sahalara gelip giderken tahsil ettikleri yolluklar ekstradan maliyet oluşturmaktadır.
I Firması	Cevap:	Yüksek navlun fiyatları, liman masrafları, limanlara ulaşım ve liman yoğunluğu, gümrük personelinin yetersiz olması, vb. sorunlar sürekli karşılaşılan sorunlardır.
J Firması	Cevap:	Altyapısal sorunlar her ülkede mevcuttur diye düşünüyorum. Biz geliştirmekte olan bir ülkeyiz ve birçok açıdan gelişmiş ülkelere uyum sağlamaya çalışıyoruz. Sistem değişikliği ne yazık ki çok kısa sürede olmuyor. Ancak, gümrüklerimizin ve

		limanlarımızın Türkiye'nin ticaret potansiyelini karşılayamadığını düşünüyorum. Gümrük, Limanlar, Taşımacılık alanında önemli altyapısal iyileştirmeler yapılabilir.
SORU 25: Uluslararası ticaret sürecinde yapılacak olan ödeme ve tahsilatlarda, karşılaşılan sorunlar nelerdir?		
A Firması	Cevap:	İran gibi ambargo uygulanan ülkelerden ödeme alınamaması, akreditif süreçlerinde oluşan rezervler, uygulamada mümkün olmayan durumların akreditif koşulu olarak belirtilmesi.
B Firması	Cevap:	Ödemeler ve tahsilatlar vadeli ve düzenli olduğundan bir problemle karşılaşmıyoruz.
C Firması	Cevap:	Yetmiş, kalifiye çalışan problemi bankaların kambiyo servislerinde de son derece yaygın olarak görülmektedir. İhracat belgesi tanımayan çalışanların bankalarda istihdam edildiği görülmüştür.
D Firması	Cevap:	Aracı firmalar tarafından haksız yere kesilen ordino faturaları problemidir. Bankalarda ise, işlemlerde tecrübesiz ve yeterli bilgiye sahip olmayan çalışanlar ile sıklıkla karşılaştığımızı söyleyebilirim
E Firması	Cevap:	UCP 600 ve açıklamaları olmasına rağmen akreditifli sevkiyatlarda bankalar arasında görüş ayrılığı olması ödeme riski doğurmaktadır. Müşterilerin hatalı hesaba ödeme yapması yüzünden para hesabımıza ulaşmayabiliyor. Bu süreçte biraz uzun sürüyor.
F Firması	Cevap:	Özellikle uluslararası ambargo uygulanması nedeniyle bankacılık hizmetleri bulunmayan ülkeler ile yapılan ticarete peşin ödemelerin tevsik edilememesi nedeniyle KKDF ödenmesi durumu doğmaktadır. Bu konularda düzenleme yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.
G Firması	Cevap:	%95 Katar ile ticareti olan firmamız çalışma şekli olarak çoğunlukla peşin ödeme çalışmaktadır. Son zamanlarda ödemeler konusunda yaşadığımız bir sıkıntı iki ülke arasında yapılan anlaşma gereği Katar'dan tarafımıza ödemeler ağırlıklı olarak Katar Riyali ile yapılmaya başlandı. Böyle bir anlaşma yapılmasını olumlu görsem de bu anlaşmayı yapmadan önce ülke içerisindeki bankaların da bu duruma hazırlıklı olmaları sağlanmalıydı. Belli birkaç banka haricinde Katar Riyali hesabı açamıyoruz ayrıca Katar Riyalinden USD ya da TL para cinsine dönerken verilen düşük kurlar nedeniyle para kaybediyoruz. (Katar'da USD kuru sabit 3.65'tir)
H Firması	Cevap:	Uzun yıllar birlikte çalıştığımız müşterilerimiz ile mal mukabili ödeme yöntemiyle çalışmamız sayesinde açıkçası pek sorun yaşamamaktayız. Ancak ilk defa çalışılacak müşteriler olduğunda vesaik mukabili veya akreditif gibi ödeme yöntemleri kullanılarak ekstra maliyet ve zaman kayıplarına maruz kalınmaktadır.
I Firması	Cevap:	Şirketimizin politikası olarak peşin ödeme ile çalışıyoruz ve sorun yaşamadığımızı söyleyebilirim.
J Firması	Cevap:	Ödeme sorunu yaşamadığımızı söyleyebilirim, köklü bir firmayız çalıştığımız firmalar ile uzun süredir iş yapmaktayız. Ödeme konusunda bahsedebileceğim sorun, bankaların personel yetersizliği olabilir. Kambiyo konusunda uzman, uluslararası ticaret içerisindeki belgeleri iyi bilen personel eksikliği görülebiliyor.
SORU 26: Liman ve Taşımacılık faaliyetleri içerisinde karşılaştığınız altyapısal sorunlardan kısaca bahsedebilir misiniz?		
A Firması	Cevap:	Hasarlı, delik ve koku içeren konteynerler, liman idarelerinin konteyner transferinde yaşanan gecikmeler.
B Firması	Cevap:	Limanlarda sistemlerin yenilenmesi sebebiyle işlerin yavaş ilerlemesi ve gümrük işlemleri açısından gecikmeler yaşanması ve hasarlı konteynerler.
C Firması	Cevap:	Limanlar dış ticaret hacmindeki artışı karşılamakta zorlanmaktadır. Bu da bir takım altyapı problemleri ortaya çıkarmaktadır. Lokasyonları gereği şehir içine sıkışmış limanlar büyüyememekte, limanlara gerekli yatırımlar yapılmamaktadır. Bu da potansiyeli sınırlamaktadır.
D Firması	Cevap:	Limanlarda bekleyen mallarımızın hasar görmesi ve altyapı yetersizliği nedeniyle hasara ilişkin detaylı tutanak tutulamaması diyebilirim.
E	Cevap:	Konteynerler limana girmeden beyanname açamıyoruz, Kimi zaman konteyner

Firması		limanda olsa dahi limanda gözükmüyor, sebebi konteynerin manuel kayıt yapılarak sisteme girilmesi. Süreç otomatik hale getirilmeli ya da daha fazla personel aktarımı yapılmalı.
F Firması	Cevap:	İthalat işlemlerinde ise özellikle limanlarda fiziki muayenesi yapılacak olan bir eşyanın aynı gün muayene sahasına indirilememesi, muayene sahasına indirilen bir konteynerin ancak ertesi gün sahada çıkarılabilmesi bu eşyanın işlemlerinin 3 gün sürmesi demektir. Bu da hem zaman kaybı hem de maliyet artışına sebep olmaktadır. İhracat işlemlerinde araç yüklendikten sonra gümrük sahasına gitmektedir. Kırmızı hatta Fiziki Kontrol yapılması gerektiği durumlarda aracın açılması ve sağlıklı bir muayene kontrol yapılması mümkün olmayabiliyor. Bu gibi durumlarda Gümrük Muayene memurları ile Yükümlüler arasında sorunlar yaşanabilmektedir.
G Firması	Cevap:	Daha çok kara ve hava taşımacılığı kullandığımızdan çok bilgi veremiyorum.
H Firması	Cevap:	Limanlardaki yoğunluk sıkıntısı ticaret sürecinde aksaklıklara yol açmaktadır. Liman otoriteleri taleplere yetişememekte, ayrıca yetersiz personel ile çalışmaktalar. Bazen konteynerlerimiz limana giriş yapmakta bile problem yaşamaktadır. Lojistik anlamında da 20' Reefer konteyner bulmakta zorlanıyoruz.
I Firması	Cevap:	Limanlar çok yoğun olarak çalışıyorlar, ancak sanırım fiziki olarak büyüme potansiyelleri olmadığından veya yeterli yatırım almadıklarından, ayrıca belli başlı limanlarımızın da diğerlerine göre lokasyonel üstünlükten ötürü daha çok tercih edilmesi sonucunda, yetersiz bir hale gelmesi sorunu var. Limanlarda beklemeler uzuyor, hasarlı konteynerler ile karşılaşılıyor. Limanlarda oluşan hasarlarla ilgili sorunlar yaşıyor vb. olarak uzayıp gidiyor. Limanlara devlet tarafından gereken özen gösterilmeli, finanse edilmeli ve büyümeye gidilmeli diye düşünüyorum. Taşımacılık faaliyetlerinde ise, armatör firmaların hiçbir sorumluluk altına girmemesi gibi bir sorun olduğunu düşünüyorum. Konteynerler ile ilgili sorunlar yaşandığı da oluyor. (hasarlı, yetersiz vb.)
J Firması	Cevap:	Malumunuz, dünya ticaretinin çok büyük bir bölümü limanlardan geçiyor. Türkiye, jeopolitik olarak birçok ülkeye ulaşımın kolay olduğu bir noktadadır. Limanlar çok yoğun bir baskı altında oluyor bu sebeple. Hem ülkemizin ithalat ve ihracatı hem ülkemiz limanlarından yüklenip diğer ülkelere giden konteynerler bu süreci zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla limanların geliştirilmesi ve yeni limanların finanse edilmesi kanaatindeyim. Öyle ki limanlarda başımıza gelen hadiseler çok fazla, bunların bir örneği limanda bir konteynerin işleminin 3-4 gün sürebilmesi mümkün. Hasarlı konteynerlerin fazla olması, liman personelinin yetersiz olması, gereken bilgilerin hızlıca alınamaması gibi diğer sorunlar da mevcut.
SORU 27: Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, süreçte çalıştığınız diğer taraflar tarafından uygulanmasının faydalı olacağını düşündüğünüz maddeler nelerdir?		
A Firması	Cevap:	Alıcının ve satıcının satış aşamasında net bir şekilde ürün özelliği, fiyat, teslim süresi, ödeme şekli, firma bilgileri, taşıma şeklini görüşmesi. İthalat ve ihracat yapılan ülkenin zorunlu prosedürleri, istenen evraklar, evraklarda belirtilmesi gereken ibareler net bir şekilde ibraz edilmesi gerekmekte, en büyük sorunumuz bu diyebilirim. Bilgi eksikliği. Ayrıca gümrüklerden personelini daha iyi bir şekilde eğitmelerini ve otomasyon anlamında e-belge konusunda iyileştirme yapılması, kırmızı hat uygulamalarında ise ciddi bir revizyona gidilmesi gerektiğini düşünüyorum.
B Firması	Cevap:	Gümrüklerden beklentimiz, işlemlerin hepsinin elektronik ortama dökülmesi, sınır ülkelerinin bazılarıyla yaşanan problemlerin giderilmesi, işlemlerin uyumlaştırılması. Kırmızı hat uygulamaları ise biraz aşırı gibi geliyor bize.
C Firması	Cevap:	Bizim ticaretimizin çoğunluğu AB ülkesi ile yapılmakta. Ben evrakların genel sayısının azaltılması taraftarıyım. Birçok belge birçok sorun demek, işlemlerin yavaşlaması demek. Dünya ticareti gittikçe sıkışmakta ne kadar bütünleşmiş ne kadar elektronik ortam kullanılır ise, dünya ve Türkiye ticaretinin önü o kadar açılacaktır. Bir diğer beklentim ise, her alanda daha kalifiye çalışan istihdam edilmesi ve yetiştirilmesi.
D Firması	Cevap:	Bizim gümrüklerden beklentimiz, elektronik belgelerin yürürlüğe girmesi ve matbu belge transferi gerekliliğinin kaldırılması, gümrük işlemlerinin tamamen elektronik

		ortam üzerinden gerçekleştirilmesi. Bu ticaretimizi oldukça kolaylaştıracaktır.
E Firması	Cevap:	Taraflardan beklentimiz, elektronik ticarete verilen önemi arttırmak ve evraksız ticaret için gerekli altyapıyı oluşturmak için yatırım ve çalışmalar yapmak. Gümrüklerde blockchain uygulaması vb. Bizim için ideal ticaret, gümrüklerin birbirileri ile tam iletişimde olduğu ve evrakın fiilen gönderilmediği işlemlerin elektronik ortamda yapıldığı ticarettir.
F Firması	Cevap:	Altyapı sorunlarının giderilmesi, gümrüklerin tamamen elektronik ortamda çalışmaları, YYS verilmesi, kırmızı hat uygulamalarının revize edilmesi, ayrıca mümkün olan her adımda veya işlemde, ticarete yer alan tüm tarafların açıkça bilgilendirilmesi ve sürece dahil olup kolayca ulaşabilmesi.
G Firması	Cevap:	Ülke içerisindeki ticarete etkin rol alan bütün kurumların senkronize ve birbirinden haberdar bir şekilde çalışmaları gerektiğini, bunun da elektronik ortamda daha rahat ve hızlı olacağını düşünüyorum. Bütün kurumların eş zamanlı olarak, herhangi bir aksaklığa yol açmadan dijitalleşmesini destekliyorum. Kurumlar içerisinde çalışan personelin yeterli seviyede tecrübeli ve kalifiye olması gerektiğini düşünüyorum. Eksiklik var ise ki olduğunu düşünüyorum, gelecek sisteme ve dijitalleşen dünyaya ayak uydurabilecek kalifiye elemanlar yetiştirilmeli. Gıda ihracatlarında aldığımız sağlık sertifikaları, TAREKS izinleri vb. gibi evrak işlemlerinin bazen muayene memuru sayısının yetersizliği nedeniyle geciktiği ve aksadığı zamanlar oluyor. Bunun önüne geçebilmek için bu süreçlerin gıda güvenliğini tehlikeye atmadan kolaylaştırılması ve iyileştirilmesi gerektiğini düşünüyorum.
H Firması	Cevap:	Tüm tarafların ortak hareket ederek elektronik işlemlerin geliştirilmesiyle uluslararası ticaret süreçlerinin hızlandırılmasının çok faydalı olacağı açıktır. Burada en önemli olan nokta, tüm tarafların standart hale getirilmiş uygulamaları kullanması konusunda yapılması gereken çalışmalardır.
I Firması	Cevap:	Gümrük işlemlerinin tamamen elektronik hale getirilmesi bizim en önemli talebimiz. Ayrıca muhatap olduğumuz her aktörde, bu aktörler gümrükler, lojistik firmaları, taşıyıcılar, bankalar olabilir, hepsinde yetişmiş eleman sorunu yaşandığını söyleyebiliriz. Altyapı olanaklarının geliştirilmesi gerektiğini düşündüğüm bir diğer konu limanlar, limanların altyapılarının ve işlem sürelerinin bir hayli yetersiz olduğunu düşünüyorum.
J Firması	Cevap:	Firma olarak, gümrüklerden beklentimiz tamamen e-belge üzerine yoğunlaşmaları, Tek Pencere Sisteminin tam olarak uygulanması ve bazı evrakta azaltmaya gidilmesi. Ayrıca gümrüklerde yaşanan ve gümrük memurlarının insafına kalınan durumlar ortadan kaldırılmalı, yönetmeliklerde bahsedilen uygulamalar hakkı ile uygulanmalı. Altyapısal durumlarda devletimize ve devletimizin birimlerine de çok iş düşmekte, birimler arası koordinasyon ve haberleşmenin zayıf olduğunu ve uygulamaların askıda kaldığını gördüğümüz durumlar oluyor.

Kaynak: Yazar Tarafından Düzenlenmiştir.

EK 4: Firma Yetkilileri ile Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Cevaplar

SORU 1: Uluslararası ticaret süreci ile ilgili bilgilere (mevzuat, tarifeler, kısıtlamalar, kotalar, izinler) internet üzerinden kolay bir şekilde erişebilmeniz mümkün mü? Ticaret erbabının sizden talep ettiği bilgileri nasıl ve ne kadar bir zaman içerisinde ulaştırabilmektesiniz? Bu hususta yaşadığınız sorunları açıklayabilir misiniz?

G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Uluslararası ticaret sürecinde ihtiyaç duyulan mevzuata gerek Resmi Gazete gerekse kurum içi kullanıma sunulan mevzuat yazılımları üzerinden kolaylıkla ulaşılabilmektedir. Ticaret erbabının ihtiyaç duyduğu bilgilere ilişkin olarak gümrük idaresinden bilgi talep etme hakkı bulunmaktadır. Gümrük Kanunu'nun 8 ve 9. Maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin 28 ila 30. Maddeleri ile 580/A maddesi çerçevesinde ticaret erbabının bilgi talepleri karşılanmaktadır. Ticaret erbabına sunulan bilgilerin sunulması noktasında standart bir süre bulunmamakla birlikte, dilekçeler ile talep edilen bilgiye gümrük idaresinin cevap vermesi gereken sürenin Bilgi Edinme Hakkı Kanunu ile Dilekçe Hakkının Kullanılması Hakkında Kanun çerçevesinde 15 iş günü ve 30 günlük süreler olduğu değerlendirilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Evet, kolay bir şekilde erişmek mümkün olmaktadır. Gümrük mevzuatı ve 4982 sayılı yasa kapsamında belirlenen süreler içerisinde, talebin geldiği kanal üzerinden geri dönüş yapmaktayız. Biz bu konuda bir sorun yaşamıyoruz.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Dış ticaret mevzuatı ulusal ve uluslararası koşullara göre şekillenen dinamik bir mevzuattır. Bu nedenle sürekli takip gerektirir. Gümrük idareleri dış ticaret mevzuatının en yoğun uygulama alanı bulduğu kurumların başında gelmektedir. Bu nedenle gümrük idarelerinde dış ticaret mevzuatının takibi ayrı bir öneme sahiptir. Bu önem ve yürüttüğü faaliyet nedeniyle diğer ulus idareleri yanında uluslararası kurum ve kuruluşlarla sürekli irtibat halinde olan gümrük idarelerinde bilgisayar teknolojisi yaygın ve kapsamlı kullanılıyor olması nedeniyle mevzuat ile ilgili bilgilere kolaylıkla ulaşmak mümkündür. Ticaret erbabı, gümrük idarelerinden gümrük mevzuatının uygulanması hakkında bilgi talep edebilirler (Gümrük Kanunu Md. 8). Bu talepler gümrük idarelerinin bilgi talebini karşılayabilmek için yaptıkları tahlil, ekspertiz, gönderi masrafı gibi masraflar hariç ücretsiz olarak karşılanır. Verilen bilgiler sadece başvuru konusu eşya, olay ve işlem bazında geçerlidir genele teşmil edilemez
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet. Bununla ilgili oluşturulmuş bulunan PC Gümrük Külliyyatı ve Mevzuat Net gibi uygulamalardan anlık olarak tüm verilere erişilebildiği gibi, uygulamaların verimliliği sayesinde güncel değişiklikler ve düzenlemelere de hızlı bir şekilde erişim mevcuttur. Gümrük mevzuatında ve 4982 sayılı Yasa kapsamında belirlenen süreler içerisinde genel olarak yazı ile talepte bulunulduğundan yine yazı ile karşılık verilmekte, istisnai durumlarda mail kanalıyla da ilgili talep karşılıkları muhatabına ulaştırılmaktadır. Genel olarak teknoloji şartlarının sunduğu imkânlar sayesinde iletişim kanalında sorun çıkmamaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Yürürlükte bulunan yönetmelik vb. bilgilere teknolojik imkanlar ile birlikte kolayca erişmemiz mümkün olmaktadır. Ticaret erbabının bizden talep ettiği muhtelif bilgi ve taleplere ise, gümrük mevzuatı ile 4982 sayılı yasa dahilinde 15 ila 30 gün içerisinde, bize gelen talep hangi yol ile geldi ise o şekilde yanıtlamaktayız.

SORU 2: İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alabiliyor musunuz? Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce (örneğin, 30 gün önce) bilgi alabiliyor musunuz?

G.Yetkilisi (A)	Cevap:	İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alınabilmektedir. Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce görüş sorulmakta (Rehberlik ve Teftiş Başkanlığına ve dolayısıyla Müfettişlere) ve gerek görülen durumda görüşlerimiz usulüne uygun olarak gerekli mercilere iletilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Bahsi geçen yönergeler ve yeni düzenlemeler ile net bilgi almamız mümkün, ancak 30 gün önce bilgi alamıyoruz.
G.Yetkilisi	Cevap:	Evet alabiliyoruz. Dış ticaret mevzuatında düzenlemeler genellikle resmi

(C)		gazetede yayımlandığı gün itibariyle yürürlüğe girmektedir. İstisnai hallerde ve sistem ile ilgili değişiklik ve yeni düzenlemeler yayımlandıktan sonra taraflarına makul hazırlık süresi verilerek yürürlüğe girmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Zaman zaman pratik ve teori çatışması yaşansa ve sahada mevzuat uygulayıcılarının uygulamaları arasında farklar bulunsada, uzun vadede yapılan düzenlemelerin açıklayıcı bir sistematığı bulunmaktadır ve bu bilgilere kolayca ulaşabiliyoruz. Düzenlemelere gelirsek, 30 gün gibi bir süre önceden bilmemiz veya öngörmemiz çok mümkün olmuyor. Resmi gazetede yayımlandıktan sonra haberimiz olmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	İhracat ve ithalat tebliğ, yönergeleri vb. düzenlemeler ile ilgili, yapılacak olan düzenleme ve değişiklikler hakkında tarafımıza önceden bilgi verilmemektedir. Ancak yeni bir düzenleme Resmi Gazete’de yayımlandıktan sonra haberimiz olmakta. Eğer gerekirse ilgili kuruluşlarca tarafımıza hazırlık süreci için belirli bir zaman verilmektedir.
SORU 3: İthalat, ihracat ya da gümrük mevzuatlarında bir değişme planlandığında, bu düzenlemeleri idare etme, yeni idari düzenlemeler geliştirme, hakemlik yapma ve yetki alma veya katkıda bulunma fırsatı elde edebiliyor musunuz? Sürece dahil olmanız halinde elde edilebileceğini düşündüğünüz avantajlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Mevzuat değişiklikleri planlandığında buna ilişkin komisyonlar oluşturulmakta ve gerekli etütler komisyonlar vasıtasıyla yerine getirilmektedir. Dolayısıyla her müfettişin bu komisyonlarda görevlendirilme ihtimali mevcuttur. Sürece komisyon görevlisi olarak dahil olmasa bile 2. soruda belirtildiği gibi görüş belirtme aşamasında zaten bu olanak her müfettişe tanınmaktadır. Sürece dahil olmak anlamında komisyon görevlisi olarak anılan mevzuat düzenlemesi hakkında ön plana çıkan isim olma avantajı bulunmaktadır. Diğer yandan, söz konusu mevzuat düzenlemesinin belirleyicileri arasında bulunmak (ilgili düzenlemenin nihai metinlerini tespit etmek vs. gibi) avantajı da bulunmaktadır.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Evet dahil olabiliyoruz. Bu sürece daha etkin halde katılmamız halinde ise, basitleştirme ve kolaylaşmanın arttırılabileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük mevzuatı kapsamında yönetmelik, tüzük ve yasa hazırlığı veya değişikliğini öngören düzenlemelere ilişkin taslakların çok büyük bir bölümü hazırlık aşamasında görüş ve önerilerimiz alınmak üzere Müfettişliklerimize gönderilmektedir. Hazırlık komisyonlarına konusuna göre Müfettişler de dahil edilmektedir. Ayrıca Müfettişlerce, uygulamaya ilişkin tespit edilen eksiklik ve aksaklıklara ilişkin öneri raporu düzenlenmesi ve merkezi idareye intikal ettirilmesi mümkündür.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet dahil olmamız mümkün oluyor. Burada arzu edilen, daha çok paydaşın fikri alınmasıdır. Bu sayede süreçlerde yönetme ve olgunlaştırma avantajı olacaktır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	İlgili mevzuatta bir düzenleme yapılması planığında, bu sürece dahil olma imkanımız olmaktadır. Ancak yapılacak olan düzenlemelerde, dış ticaretin önemli bir parçası olan ticaret erbabının da bu sürece dahil edilmesinin faydası olacağını düşünüyorum. Bu sürece dahil olmaları durumunda, gümrükleme sürecinin daha senkronize ve hızlı çalışabileceğini düşünüyorum.
SORU 4: Ticaretin kolaylaştırılması ile, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, risk yönetimi, sonradan kontrol ve yeterli otomasyon gibi tedbirlerin sunulmasına yönelik önlemlerin yeterli ve verimli olduğuna inanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Ticaretin kolaylaştırılması ile birlikte, prosedürlerin basitleştirilmesi sonrasında yapılan sonradan kontrol ve otomasyon tedbirleri özellikle menşe ispat belgeleri, fatura gibi gümrük işlemlerinin kilit belgelerinin gerçekliği araştırılmaktadır. Bu önlemlerin yeterli ve verimli olduğuna inanıyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Otomasyon anlamında yeterli olduğunu düşünmemekteyim. Geliştirilme ve iyileştirilme yapılmalı, geri kalan maddelerde iyi bir düzeyde olduğumuzu düşünmekteyim.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük mevzuatında, gümrük işlemlerinin modernizasyonu, işlemlerde aşırı bürokrasinin önüne geçilmesini sağlayacak (cutting red tape) risk analizi odaklı, selektif ancak etkin kontrol mekanizmalarının uygulamaya konulması şeklinde

		karşımıza çıkan, gümrük iş ve işlemlerini basitleştirip hızlandırmak suretiyle kolaylaştıran birçok düzenleme bulunmaktadır. Bu kapsamda, eşyanın nakline ilişkin risk analizine dayalı, yükümlüsüne daha geniş süre diliminde beyan olanağı sağlayan “Varış Öncesi Özet Beyan”, transit eşyasının işlemlerini basitleştirip hızlandırarak zaman kaybının önüne geçilmesini ve maliyetlerin düşürülmesini sağlayan “Ortak Transit Rejimi” ve “Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS)” uygulamaları yanında gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılmasına yönelik olarak uygulamaya konulan “Onaylanmış Kişi Statüsü” ve “Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü” düzenlemeleriyle, ticaret erbabımıza “eksik beyan usulü”, “kısmi-götürü teminat uygulaması”, “fatura beyanı”, “ihracatta yerinde gümrükleme” “izinli gönderici” “ithalatta yerinde gümrükleme” ve “izinli alıcı” gibi daha az ve öncelikli muayene kolaylıkları başta olmak üzere pek çok basitleştirilmiş ve hızlandırılmış usullerle zaman ve maliyet tasarrufu sağlaması hedeflenmiştir. Kaizen felsefesi olarak ifade edilen aşama aşama sürekli iyileştirme çabaları ve yeni düzenlemelerin zaman içinde uygulamaya koyma düşüncesi varlığını sürdürmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Ticaretin kolaylaştırılması ve yeni bir gümrük anlayışının meyvesi olarak risk yönetimi uygulamalarını da önemli ölçüde etkileyen bir uygulamadır. Riskli alanların belirlenmesinde ticaretin kolaylaştırılması kapsamındaki caydırıcı etkenler de otokontrol mekanizmasını etkin bir şekilde çalıştırmakta, gümrüklü alan kavramını daha profesyonel bir mecraya taşımaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi için uygulanan yukarıda bahsi geçen iyileştirmelerin, ticaretin kolaylaştırılması için verimli ve yeterli olduğunu düşünüyorum. Fakat, gelişen teknolojiyi düşündüğümüz zaman bu uygulamaların sürekli olarak takip edilip, revize edilmesi gerekmektedir.
SORU 5: Ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için gümrük idarelerinin bilgilendirme, tarafsızlık ve şeffaflık içerikli hangi uygulamaları almasını önerirsiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bu konuda gümrük idarelerince verilen bağlayıcı tarife ve bağlayıcı menşe bilgileri bankası oluşturularak tüm ilgililerin sorgulaması ve kullanımına açılabilmesi düşüncesindeyim. Bu sayede akademik çalışmalara da katkı sağlayabileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Belirtilen konularda gerekli bilgilendirme, tarafsızlık ve şeffaflık, hali hazırda gerek yasal olarak gerek ise fiili olarak sağlanmaktadır. Burada bir sorun görmüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	İthalat ve ihracatta sarı hat ve mavi hat uygulamaları ile gümrük işlem süreçlerinin ne kadar kısalıldığını görmek mümkündür. Gümrük idareleri, üyesi olunan uluslararası örgütlerin DTÖ ve Dünya Gümrük Örgütü (WCO) küresel düzeyde ticaretin kolaylaştırılması çabalarına katılmakta ve katkı sağlamaktadır. Bu çabaların süreçte yer alan ticaret erbabı, gümrük müşavirleri ve diğer kurum ve kuruluşlar gibi paydaşlarca da benimsenmesi ve içselleştirilmesi gerekir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Söz konusu şeffaflık, tarafsızlık ve bilgilendirme gibi konularda gümrük idareleri etkili bir performans göstermekte, ihtiyaçlara hızlı çözümler sunmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük idarelerinin, ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması noktasında yapılan bilgilendirme, şeffaflık ve tarafsızlık uygulamaları konusunda yeterli olduğunu düşünmekteyim
SORU 6: İşlemlerinizi, gümrüklemeyi geciktiren ve gereksiz ihtiyari müdahaleler için imkan yaratan formaliteler olduğunu düşünüyor musunuz? Yanıtınız evetse bu sorunlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bu konuda gereksiz müdahaleler olduğunu düşünmüyorum. Yapılan tüm müdahaleler güvenlik ve risk analizi sebebiyle gerçekleştirilmektedir. Kaldı ki günden güne gümrük işlem süreleri kısalmaktadır. Gümrük işlem sürelerine bakanlığımız sitesinden bakılabilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	İşlemlerimiz gümrük ve dış ticaret mevzuatı kapsamında icra edildiğinden, gereksiz ve ihtiyari müdahale yapılması söz konusu değildir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük idaresi özelinde ihbar veya şüphe olmadıkça gereksiz müdahale olduğunu düşünmüyorum. Eşyanın gümrük işlemleri süreci içinde algılanan özellikle beyan hazırlık aşamasında diğer kurum ve kuruluşlardan belge temini

		sürecinde analiz, test, kayıt/tescil gibi işlemlerin önemli zaman kaybına yol açtığı düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	İşlemlerin icrası yasal mevzuat kapsamında olduğundan, hukuk dışı, mevzuat dışı uygulamalarla karşılaşma olasılığı oldukça düşüktür.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük mevzuatına uygun olarak ticaretin taraflarının güvenliğini sağlayıcı müdahaleler yapıldığını düşünüyorum. Canlı bir yapı olan ticaretin içerisinde bazen mevzuatın dışında inisiyatif alınarak sürecin uzamasına neden olacak müdahaleler olabiliyor.
SORU 7: İhracat ve ithalat işlemlerinde, bilginin ve beyannamenin önceden sunulması ve sonradan kontrolün gerçekleşmesi mümkün mü? Formalitelerle ilgili karşılaştığınız zorlukları kısaca açıklayabilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Evet, bu mümkün. Yeni bir uygulama olan varış öncesi gümrükleme sayesinde bilgi ve beyannameler önceden sunulularak işlemlerin önceden yapılabilmesi mümkün hale getirilmiştir. Sonradan kontrol uygulamaları ise gerek menşe belgeleri gerek kıymet bazında ve gerekse firmaların tüm yönleriyle incelenmesi şeklinde sürdürülmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük mevzuatı kapsamında gerekli koşullar sağlandığında söz konusu işlem yeni uygulamaya girse de uygulanmaktadır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Mümkün. 23 Ocak 2019 tarihli 30664 sayılı resmi gazetede yayımlanan 1 No. lu Gümrük Genel Tebliği (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) kapsamında eşya, firma ve taşımacılık yolu bakımından sınırlı da olsa beyanname ve belgeler önceden sunulularak işlem yapılabilir. Gerek anılan tebliğ hükümleri çerçevesinde gerekse yıllık programlar kapsamında sonradan kontrol gerçekleştirilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Hâlihazırda gümrük işlemlerinin sonradan kontrolü yönetmeliği uyarınca senelik rutin kontroller yapılmaktadır ve 2009 yılından bugüne kadar uygulanan bir politikadır. Ayrıca 2019 yılında yayımlanan yeni bir tebliğ ile denizyolu ile gelen yerli üretimde girdi olarak kullanılabilecek eşyaların gümrük işlemlerinin önden başlatılmasının önü açılmıştır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet böyle bir uygulama mevcuttur.
SORU 8: Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ile ilgili, ticaret erbabının yeterli bilgiye sahip olduğunu ve bu konuda yeterli yönlendirme yapıldığını düşünüyor musunuz? Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'nü daha geniş bir yelpazeye yaymak için neler yapılması gerektiğini düşünüyorsunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	YYS ile ilgili ticaret erbabının bilgilendirilmesine ilişkin gerek Gümrük ve Ticaret Müfettişleri Derneği gerekse bakanlığımızın diğer birimlerince ticaret ve sanayi odalarında üniversitelerde ve diğer muhtelif alanlarda bilgilendirmeler yapılmaktadır. Bunu daha geniş alana yayabilmek için kamu spotu tarzında kısa filmler geliştirilebileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Yeterli yönlendirme yapıldığını düşünüyorum. YYS şartlarını sağlayan yükümlüler başvurdıkları takdirde söz konusu statüden yararlanabilmektedir. Bu konuda idarece her türlü bilgilendirme, farkındalık oluşturma ve yardım sağlanmakta olup belge sahibi olup olmama kararı firmaların örgüt kültürü, örgüt iklimi ile yönetim stratejileri ve yapılarıyla ilgilidir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	2009 yılında mevzuatımıza giren YYS ile ilgili olarak başlangıçta Bakanlıkça kapsamlı tanıtım etkinlikleri düzenlenmiştir. Gümrük Müşavirleri Dernekleri, Birlikler, Odalar vasıtasıyla ticaret erbabının bilgilendirilmesine çalışılmış ve önemli ölçüde yol alınmıştır. Bu konuda gümrük müşavirleri ile firmaların dış ticaret birimi çalışanlarının da katkıda bulunması gerekir. Farkındalık oluşturmak için yazılı ve görsel iletişim araçlarından uygun süre aralıkları ve çerçevede yararlanılarak konunun gündemde kalması sağlanabilir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Ticaret erbabı söz konusu hususlarda gerek taşra teşkilatından gerekse merkez birimlerinden gerekli katkıyı almaktadır. YYS statüsünün elde edilmesi yetkili makamlardan ziyade firmaların iç denetim, iç kontrol gibi süreçlerini yönetmesine ve firma yapısının YYS sistemine iyi entegre edilmesine bağlıdır. Dolayısıyla ülkede bu konuda firma rekabetinin artması YYS statü süreçlerini ve firma yapılarını da etkileyecektir

G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Mümkündür. Bilginin ve beyannamenin önceden sunulması ve sonradan kontrol kolaylığı 2009 yılından beri uygulanmaktadır. Ayrıca 23 Ocak 2019 tarihli 30664 sayılı resmi gazetede yayımlanan 1 No. lu Gümrük Genel Tebliği ile kapsamı biraz daha genişletilmiştir. Fakat belli şartları ve sınırlamaları bulunmaktadır. Bu şartlar ve sınırlandırmalar ticaretin güvenliğinin sağlanması bakımından uygulanmaktadır.
SORU 9: Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü 'ne sahip ticaret erbabı sayısının artmasının gümrük işlemlerinin hızlanması açısından sağlayacağı avantajlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	YYs'ye sahip ticaret erbabının artmasını müteakip işlem sayısının büyük bölümünü oluşturan hacimli firmaların yaratmış olduğu gümrük işlemleri yoğunluğu büyük ölçüde ortadan kalkacağından, gümrük idareleri geriye kalan işlemlerle muhatap olacaklarından, işlem sürelerinde etkinliğin artacağı ve geriye kalan nispeten daha riskli firmaların işlemlerine odaklanılacağı düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	YYs sahibi firmaların artması, gümrük işlemleri yüklerini büyük oranda azaltacaktır. Dolayısıyla etkin risk analizi, daha etkin kontrol ve sonuç olarak ticaret maliyetlerinin düşmesi ve hızlanması açısından önemli olacaktır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Riski yüksek firma ve eşyalara daha çok odaklanılarak etkin ve selektif kontrole imkan sağlamaktadır. Dolayısıyla gümrüklerde oluşan yoğunlukların bir nebze önüne geçilebilir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	YYs statüsü alınması çok ciddi ön hazırlıklara bağlı olduğundan, firmaların artık bir gümrük idaresi ciddiyetinde gümrük işlemlerine yaklaşacağı değerlendirildiğinden, nispeten yüksek riskli gruplara gümrük idarelerince yönelme imkanı olacaktır ve 5607 Sayılı Yasa ile 4458 Sayılı Yasa dahilinde yapılan usulsüzlüklerin ve riskin tespiti daha etkin ve verimli yürütülecektir. Böylece arzulanan hıza da ulaşılabilecektir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	YYs uygulaması ticaret sürecine büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Bakanlık, gümrük idareleri, ilgili odalar ve kurumlar tarafından YYs ile ilgili tanıtımlar yapılmakta, ticaret erbabına bilgilendirme yapılmaktadır. YYs sahibi firmaların sayısının artması, gümrük işlemleri yoğunluğunu azaltacaktır. İşlemlerin yoğunluğunun azalması yüksek risk grubundaki işlemlere odaklanabilme imkanı sunacaktır.
SORU 10: Ticaret işlemlerinde Dünya Ticaret Örgütü tarafından hazırlanan, Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması gereğince öngörülen "Tek Pencere Sistemi" kullanıyor musunuz? Bu sistem dahilinde olan belgeler ve ticaretin hızlanması ve kolaylaştırılması açısından dahil edilmesinin önemli olduğunu düşündüğünüz belgeler hangileridir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	TPS sayesinde birçok belge online ortamda sunulmakta ve gümrük idaresince de bu sanal ortamda kabul edilmektedir. Özellikle KKDF ödenmesi noktasında mükerrer kullanılan transfer bildirim formlarının yarattığı usulsüzlüklerin ortadan kaldırılmasını sağlayacağından TPS'nin elzem olduğu değerlendirilmektedir. TPS müfettişlerce idare teftişlerinde kullanılmakta, muhtelif sorgular yapılarak genel durum analizleri gerçekleştirilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Evet belirli ölçüde kullanılmakta, birçok belgeyi online olarak düzenleyebiliyor veya kabul edebiliyoruz. Ancak arzu edilen, ilgili gümrük prosedürünün gerektirdiği tüm belgelerin sisteme entegre edilmesi olup hâlihazırda kâğıtsız ortama geçilmesine ilişkin süreç ilgili kurumla olan koordinasyonun sağlanması ve gerekli altyapı çalışmalarının tamamlanması ile birlikte genişletilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Evet. İlişkin gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanımda aranan tüm belgelerin sisteme entegre edilmesi amaçlanmakta, mevcut durumda kâğıtsız ortama geçilmesine ilişkin süreç belgeyi üreten kurumla koordinasyonun sağlanması ve altyapının hazırlanması suretiyle genişletilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet kullanılmaktayız. An itibari ile sınırlı sayıda belge sisteme entegre edilmiş olsa da bu konunun optimum seviyesi ticaret politikası önlemlerini ve vergi matrahını ilgilendiren tüm belgelerin sisteme eklenmesidir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet. TPS'yi aktif olarak kullanılmaktayız. Ancak TPS üzerinden sunulan belgeler, ticaret sürecinde kullanılan belgelerin sınırlı bir kısmını kapsamaktadır. Bu kapsamın artırılması, hatta tüm belgelerin elektronik ortama entegre

		edilmesi, ticaretin hızlanmasını ve kolaylaştırılmasını destekleyecektir.
SORU 11: Ticaret sürecinde gereken belgeleri çevrimiçi olarak elektronik ortama yükleyip fazla ve tekrür belgelerden uzaklaşıp zaman kazanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bakanlığın sunmuş olduğu yazılımlar sayesinde çok ciddi ilerlemeler kaydedilmiştir. Bu konuda zaman kazandığımızı düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Belgelerin elektronik ortama yüklenip yüklenmemesi kullanılan sistem ve uygulanan prosedürün uygunluğuna göre farklılık göstermektedir. Ancak belirli belgelerin yüklenmesi bile bize zaman kazandırmaktadır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Evet. Bakanlıkça bu alanda uygulamaya konulmuş programlar arzulan düzeydedir. Bunun sonucunda, önemli zaman kazanımları söz konusudur.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet, elektronik ortama geçilen her adım, adaptasyon süresini aştıktan sonra, süreç içerisinde zaman kazanımını arttırmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, büyük kolaylık sağlayan uygulamalar mevcut. Bakanlığımızın bu konuda önemli adımları bu konudaki ihtiyacımızı karşılamakta ve uygulanan işlemlerde bize zaman kazandırmaktadır. Daha önce de belirttiğim gibi, daha çok belgenin elektronik ortama taşınmasının gerekli olduğunu düşünüyorum.
SORU 12: Uluslararası ticarete elektronik belge kullanımı ve nüsha kullanımı yaygın mıdır? Bu konuda yaşanan sorunlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Uluslararası ticarete elektronik belge ve nüsha kullanımı yaygınlaşmaya başlamaktadır. Elektronik belgelerin gerçekliğinin sorgulanması daha kolay ve pratik olduğundan, elektronik olmayan belgelerde bu doğrulamanın yapılabilmesi çok zaman alabilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Arzu edilen düzeyde değildir. Bu ancak iç ve dış sınır idarelerinin kullandıkları sistemlerin tam olarak uyumlaştırılması ile mümkün olabilecektir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Giderek yaygınlaşmaktadır. Ülkelerin gümrük sistemlerinin karşılıklı uyumlaştırılması sorunları en aza indirgeyecektir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Söz konusu husus yalnızca ülkemizi ilgilendiren bir konu olmadığından, tam entegrasyon şu aşamada mümkün değildir. Nüsha kullanımı nispeten daha yaygın olmakla birlikte, son dönemde özellikle elektronik menşe ve A.TR belge kullanımı yönünde bir irade gelişmiştir
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, her geçen gün teknolojinin hayatımıza daha çok girmesi ve sektördeki yeni uygulamalarda elektronik belge sayısında artış görülmektedir. Ancak, bu belgelerin elektronik ortama taşınma süreci tek taraflı bir süreç olmayıp, küresel entegrasyon gereklidir.
SORU 13: Gümrük işlemleri sonucunda oluşan giderlerin elektronik ortamda ödenmesini sağlayacak bir sistem mevcut mu?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bakanlığımızda kullanılan GÜMKART sistemi sayesinde tüm ödemelerin elektronik olarak yapılabilmesi mümkündür.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük vergileri vb. ödemeler GÜMKART elektronik ödeme sistemleri ile ödenebilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	GÜMKART sistemi ile ödemeler elektronik ortamda gerçekleştirilebilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	An itibariyle Gümrük vergileri elektronik ödeme sistemleri ile ödenebilmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	GÜMKART uygulamasıyla tüm ödemeler elektronik olarak yapılabilir.
SORU 14: Elektronik işlemlerin yürütülmesi ve prosedürlerin kolaylaştırılması konusunda teknik danışmanlık ve özel eğitim hizmetlerinden yararlanabiliyor musunuz? Varsa bu işlemlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bu konuda herhangi bir danışmanlık veya özel eğitim hizmeti bulunmamaktadır, herhangi bir hizmetten yararlanılmamıştır. Bu konuda ihtiyaç bulunmaktadır.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Bu konulardaki tanıtım, eğitim ve bilgilendirme faaliyetleri genel itibariyle idare bünyesinde organize edilmektedir.

G.Yetkilisi (C)	Cevap:	İdare, özellikle personelin görev alanı ile bu konuda gerekli eğitimlerin verilmeye çalışıldığı gözlemlenmektedir. Yaygınlaştırılması ve yoğunlaştırılmasının gerekli olduğu düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Yayınlanan kullanma ve yönlendirme kılavuzları ve eğitimler sayesinde bu ihtiyaç giderilmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Bu konularda teknik danışmanlık ve özel eğitim gibi bir hizmetler bulunmamaktadır. Bakanlığımız tarafından böyle bir hizmet sağlandığı takdirde elektronik sisteme geçiş, prosedürlerin kolay anlaşılması ve ticaret elemanlarının sisteme daha çabuk adapte olması sağlanabilir.
SORU 15: Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi konusunda ne düşünüyorsunuz? Elektronik başvuru, e-belge düzenleme ve onaylama, gümrük vergi ve ücretlerinin, vergi iadelerinin elektronik ortamda yapılması vb. uygulamaların zaman ve maliyet kazancı sağladığına inanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi günden güne gelişmektedir. Bu yöndeki gelişmelerin zaman ve maliyet kazancı sağladığını düşünüyorum. Ve hatta belgede sahtekârlık usulsüzlüklerinin bir yerden sonra tarihe karışacağını düşünmekteyim.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Elektronik uygulamaların gerekli teknik ve güvenlik altyapısı oluşturulması durumunda her hâlükârda avantajlı olduğu su götürmez bir gerçektir
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	İşlemlerin bilgisayar ortamında yürütülmesi giderek yaygınlaşmakta ve yoğunlaşmaktadır. Bu değişim ve dönüşüm öncelikle zaman kayıplarının azaltılmasını sağlamanın yanı sıra suiistimallerin de önüne geçilmesine katkıda bulunmaktadır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Gerekli yasal altyapının hazırlanması, gerekli teknik donanımını her an ulaşılabilir durumda bulunması hallerinde, elektronik uygulamaların avantajlı olduğu kesindir ve maliyet azaltıcı olduğu konusunda tereddüt bulunmamaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Altyapı ile desteklenen ve gerekli eğitimleri almış personel ile, tam entegre bir elektronik işlem süreci, şüphesizdir ki ticaret sürecinin hızlanmasına ve sürecin kolaylaşmasına, dolayısıyla verimliliğin artırılmasına ve zaman kazanılmasına yol açacaktır.
SORU 16: Gümrük işlemlerini gerçekleştirirken bazı ekstra bilgilere ya da inisiyatif almaya ihtiyacınız olduğunu düşünüyor musunuz? Varsa detaylandırabilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Gümrük işlemlerini gerçekleştirirken bilgi belge ihtiyacı olduğunda ilgili mercie yazacağımız yazı ile birlikte muhatabımız Gümrük Kanunu'na göre bu bilgi belgeyi bize sunmak zorunda olduğundan bu konuda ekstra bir inisiyatif almaya ihtiyaç olmadığını düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük Mevzuatı kapsamında gerekli bilgilere yasal olarak ulaşmak mümkün olup işlemler de yasal düzenlemelerin çizdiği sınırlar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla aksi bir durum mümkün değildir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gerek duyulan tüm mevzuata ulaşmak mümkün olup işlemler de mevzuat çerçevesinde yürütülmektedir. İnisiyatif alınabilecek haller de mevzuatta açıkça belirtilmektedir. (Örneğin Gümrük Yönetmeliğinin 40/2'nci maddesi)
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Gümrük Mevzuatı genel olarak kazustik bir yapıya sahip olup, uygulamalarda yaşanan sorunlar nihayetinde yapılan düzenlemelerle çözümler sunulmakta, dolayısıyla inisiyatif alma noktasında şahıs iradesi minimuma düşürülmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük Mevzuatı gereğince, uygulanması gereken prosedürler ve uyulması gereken kurallar her konuda açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla inisiyatif kullanımını gerektirecek bir durumla karşılaşmamaktadır.
SORU 17: Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılmasının sınır kapılarındaki yoğunlukları ciddi ölçüde azaltacağına inanıyorum. Kapıkule sınır kapısında zaman zaman 50 kilometreyi bulan tır kuyrukları oluşmaktadır.
G.Yetkilisi	Cevap:	Önemli bir konu olduğunu düşünüyorum, her ne kadar belirli bir seviye uyumlu

(B)		olsa da, İşlemlerin hızlanması ve kolaylaştırılması açısından gerek şarttır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Sınır gümrük idarelerinde bir ülkeden yapılacak çıkışın karşı gümrük idaresinde giriş işleminin yapılmasına bağlı olduğundan bu konudaki uyumlaştırma büyük önem taşımaktadır. Herhangi bir nedenle aksama yaşandığında her iki idarenin yetkilileri bir araya gelerek çözüm üretmeye çalışmaktadırlar. Ayrıca sınır gümrük idareleri arasında karşılıklı veri paylaşımı konusunda çalışmalar sınırlı da olsa (Gürcistan Gümrük İdaresi ile) başlatılmıştır
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	İşlemlerin hızla gerçekleştirilebilmesi amaçlanıyorsa, her iki ülkenin de amacına uygun olacak şekilde gerekli düzenlemelerin yapılması şarttır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, yapılan birçok uygulama ile ticaretin kolaylaştırılmasının amaçlandığı bu dönemde, sınır kapılarında çalışma gün ve saatlerinin eşitlenmesi de gümrüklerdeki iş yükünü karşılıklı olarak azaltacak, hızlandıracak ve verimliliğin en üst düzeye çıkmasını sağlayacaktır.
SORU 18: Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılmasının günümüz küresel ekonomisinde bir zorunluluk olduğunu düşünüyorum. Bu uyumlaştırmanın tüm ülkelerin menfaatine olacağı değerlendirilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gün ve saat uyumlaştırılması gibi, uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasının önemli gerekliliklerinden biridir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Bu kapsamda özellikle zaman kayıplarını en aza indirmek bakımından uyumlaştırma vazgeçilemez zorunluluktur. Bu çerçevede Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri ile ülkemiz arasında Ortak Transit Sözleşmesi imzalanmış, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulanmaya başlanmış, böylelikle transit işlemlerinin birbirine online olarak bağlı biçimde elektronik ortamda yürütülmesi sağlanmıştır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Kesinlikle gereken bir husustur. Zira dönem dönem ülkelerin farklı kaygılarından dolayı Türk Gümrüklerinde ya da yabancı gümrük sınırlarında yığılmalar meydana gelmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Şüphesiz sınır kapılarındaki formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması dış ticaret sürecinde çok önemli faydalar sağlayacaktır. Uluslararası kuruluşların üzerinde sayısız çalışmalar yaptığı bu uyumlaştırma süreci ülkeler tarafından benimsenmelidir. Ancak ülkelerin içerisinde bulundukları farklılıklar, siyasi dönemler, bu sürecin zorlaşmasına sebebiyet vermektedir.
SORU 19: Sınır kapılarında altyapı hizmetlerinin, internet erişiminin, teknolojik hizmetlerin, iç bağlantı yollarının vb. yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarında altyapı hizmetlerinin, internet erişiminin, teknolojik hizmetlerin, iç bağlantı yollarının büyük ölçüde yeterli olduğunu düşünüyorum. Bakanlığımızın son dönemdeki sınır kapılarını modernleştirme girişimleri sayesinde örneğin halkalı gümrük müdürlüğü taşınarak muratbey gümrük müdürlüğü şeklinde modern bir gümrük haline getirilmiştir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Önemli bir eksiklik olmadığını düşünüyorum. Ancak arzu edilen düzeye getirilebilmesi için yap-işlet devret yöntemi başta olmak üzere muhtelif projeler bu bağlamda hayata geçirilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Yeterli olduğunu düşünüyorum. Sınır kapılarındaki gümrük idarelerinin modernleştirilmesi gayretleri 1990'lı yıllardan başlayarak giderek artmış, yap-işlet-devret modeliyle büyük ölçüde başarıya ulaşılmıştır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Yeterli olduğunu düşünüyorum. Hızla gelişen teknolojiler sayesinde gümrükler de bu durumdan paylarını almaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Sınır kapıları altyapılarında iletişim ve teknoloji anlamında ticareti yavaşlatacak bir sorun olduğunu düşünmüyorum.
SORU 20: Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar (firmalar, devlet kurumları, sınır idareleri, odalar vb.) arasındaki uyum ve işbirliği eksikliği nedeniyle zaman kayıpları, ekstra maliyetler vb.		

sorunlar yaşıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar ile ilgili olarak, kurumlar arası yazışmalara bazen geç cevap vermelerinden kaynaklı olarak ekstra maliyetlere yol açtığı görülmektedir. Uygunluk belgeleri buna örnek verilebilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Birden fazla kurumun rol aldığı bir süreçten bahsettiğimizde, bazı iletişim sorunları ve uyumsuzluk olmaması imkânsızdır. Ancak gerekli eşgüdümün büyük ölçüde sağlandığını düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Kurumlar arasında çok yoğun olmasa da farklı yaklaşım ve eşgüdüm eksikliği yaşanabilmektedir. Bu durum zaman kayıplarına ve mükerrerlik, gereksizlik nedeniyle ilave masrafa neden olmaktadır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Uyum ve işbirliği noktasında önemli bir sorun olduğunu düşünmüyorum. Yeni uygulamalar ve yönetmelik değişimlerinde her paydaşın aynı uygulamaları aynı anda yürürlüğe koyması gerekmektedir. Bazı durumlarda personel kaynaklı bilgi eksikliği sonucunda hatalar ve anlaşmazlıklar oluşabilmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Uygulamaya alınan yeni uygulamalar ve işlemlerin elektronikleşmesi uyum ve işbirliği eksikliklerini en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Fakat birden çok tarafın rol aldığı işlemlerde tarafların farklı yaklaşımları, aynı işlemlerin birden fazla tekrarlanması vb. uyumsuzluk durumları zaman kayıplarına dolayısıyla da ilave masraflara neden olabilmektedir.
SORU 21: Sınır kapılarında gerçekleştirilen işlemlerde hata, iptal ve cezaların ortaya çıkmaması için neler yapılması gerektiğini düşünüyorsunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarındaki işlemlerde hatasız olmak pratikte çok mümkün olmamakla birlikte bunu en aza indirmek için daha çok sayıda personel ile çalışılabilecektir (gümrük idaresi-firmalar) veyahut risk analizleri daha etkin yapılarak kötü niyetli firmalara caydırıcı cezalar öngörülerek kesilecek cezaların önüne psikolojik olarak geçilebilecektir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Öncelikle firmaların gümrük ve dış ticaret mevzuatının gereklilikleri konusunda bilgi ve farkındalıklarının artırılması, gümrük sistemlerinin uyumlaştırılması ve Endüstri 4.0 konsepti çerçevesindeki çalışmalara ağırlık verilerek hayata geçirilmesi.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük idaresi ile muhatap olanların mevzuat bilgi ve hazırlıklarının eksiksiz olması, sistemlerin uyumlaştırılması sorunların asgariye inmesine zemin hazırlayacaktır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Cezalar tek taraflı uygulanan yaptırımlar olmadığından, yalnızca cezayı uygulayanın değil, cezaya muhatap olan tarafın da teorik olarak özyönetimini sağlaması beklenmektedir. Zira cezalar yasa ile konulur ve kaldırılır. Özellikle sınır kapılarında bu durumu kontrol etmek hayli güçtür çünkü bir ülkenin gerekliliklerini yerine getirdiğini düşünen bir muhatap bu gerekliliklerin tüm ülkeler için geçerli olduğu yanılgısı ile hareket etmekte, haliyle başka ülke sınırında sorunlar yaşayabilmekte ve cezaya muhatap kalabilmektedir. Uluslararası tek bir kural uygulanamayacağı için, bunların ortaya çıkması kaçınılmazdır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Oluşan cezalar genel olarak, tarafların bilgi eksikliği ile meydana gelmektedir. Ticaret süresince dikkat edilmesi gereken hususlar ticaret erbabının sorumluluğu altındadır. Ticaret sürecinde rol alan bu kişilerin yönetmelik ve uygulamalara yönelik özyönetim yapması beklenmektedir.
SORU 22: Transit taşımacılıkta yaşanan sorunlar ve uygulanmasını beklediğiniz iyileştirmeler nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Transit taşımacılıkta kötü niyetli firmaların yüksek kıymetli eşyayı zaman zaman belli bir ring yaparak dolaştırdıkları, anlayabileceği kötü niyetli şahısları görevde bulduklarında bu eşyayı yurt içine salladıkları gözlemlenmektedir. Bunun önüne geçebilmek için personelin özlük haklarında iyileştirmeler yapılabilir, aidiyet duygularını artıracak girişimlerde bulunulabilir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük ve ticaret uyumlaştırma konularında elde edilecek tam uyum ile, ayrıca gümrük ve taşımacılık sektöründe rol alan personel ve şahısların gayretleri

		sayesinde daha iyi bir ortam oluşabileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Kaçakçılık riski yüksek eşyaların gümrük işlemine tabi tutulmaksızın yurt içinde bırakılması yönündeki suistimallere pek sık olmasa da rastlanmaktadır. Bir yandan ticareti kolaylaştırmak için çalışılırken diğer taraftan yasal olmayan ticareti engellemek gümrük idarelerinin öncelikli misyonudur.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	NCTS odaklı taşımacılığın genel kabul edilerek ülkelerin tam uyumla bunu takip etmesi, transit taşımada sınır kavramı nispeten bulunmadığından, belge düzenleme ve karşı ülke gümrüklerini zamanında ve tam bilgi ile bilgilendirme durumunda daha verimli olacağı düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Transit taşımacılıkta malın çıkış noktası ile varış noktası arasında geçmek zorunda olduğu ülkelerdeki prosedürlerin en aza indirilmesini sağlamak gerekmektedir. Bu da ülkeler arasındaki anlaşmalar ile mümkün olacaktır. Ayrıca yol üzerindeki ülke gümrüklerinin zamanında ve yeterli olarak bilgilendirilmesi süreci hızlandıracaktır
SORU 23: Diğer gümrük idareleri, kamu kurumları ve özel sektör ile işbirliğinin ve iletişimin yeterli olduğuna inanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Diğer gümrük idareleri, kamu kurumları ve özel sektör ile işbirliğinin ve iletişimin yeterli olmadığını düşünüyorum. Bu konuda periyodik olarak bir araya gelinerek gerek sempozyum gerekse konferans şeklinde akademik toplantılar yapılması gerektiği düşüncesindeyim.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Kısmen yeterli olduğunu düşünüyorum. Ancak daha sıklıkla belirli toplantılar ve konferanslar yapıp daha yüksek seviye de iletişim ve işbirliği sağlanabileceği kanaatindeyim.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Eşyanın gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanımlardan birine tabi tutulmasında ya da basit bir ifadeyle eşyanın gümrüklenme sürecinde birçok kurum ve kuruluş izin, onay, belgeleme, uygunluk vb. yönleri nedeniyle yer almaktadır. Hazine ve Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Türk Standartları Enstitüsü bu kurumlara örnek gösterilebilir. Bu kurum ve kuruluşlar ile gümrük idaresi arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin geliştirilmesi için uluslararası kuruluşların da katkıda bulunmaya çalıştıkları görülmektedir. Bu kapsamda DTÖ, DGÖ, UN ve UNCTAD gibi uluslararası kuruluşların getirdikleri anlaşma, standart oluşturma, tavsiye kararı ve deklarasyon gibi düzenlemeler örnek olarak verilebilir. Ancak, tüm bu çabalara rağmen halen daha kat edilecek önemli bir mesafenin olduğu düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	İletişimin çok yeterli olduğunu düşünmüyorum. Gümrük işlemlerinde yaşanan aksaklıkların çoğunluğu ticaret erbabı ve gümrükler arasındaki iletişimsizlikten meydana gelmektedir. Dolayısıyla, iletişimin artırılması için konferanslar ve toplantılar yapılması gerektiğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Ticaret sürecinde rol alan tarafların, gümrük işlemleri ile ilgili yeterli bilgilendirmeye sahip olmaması sonucunda ortaya çıkan cezalar ve sorunlar olmaktadır. Dolayısıyla bunun önüne geçebilmek için, iletişimin artırılması önem taşımaktadır.
SORU 24: Özel sektöre resmi danışmanlık hizmetleri veriyor musunuz? Bu hizmetlerden nasıl bir geri bildirim alıyorsunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Özel sektöre resmi danışmanlık hizmetleri sunulmamaktadır. Müfettişlik görevinden istifa etmek suretiyle bu tarz hizmetleri sunmakta olan Müfettişler bulunmaktadır, ancak memur statüsündeki birinin danışmanlık hizmeti sunması mümkün değildir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Böyle bir uygulama mevcut değil. Müfettişlik durumunda iseniz danışmanlık hizmeti verilmesi kanunen mümkün değildir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Hayır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Hayır, memur statüsünde iseniz, böyle bir danışmanlık hizmeti vermeniz mümkün değildir.

G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Bu tür bir danışmanlık hizmeti tarafımızca verilmemektedir ve kanuni olarak mümkün değildir.
SORU 25: Dış ticaret operasyon sürecinde ticaret sürecine dahil olan diğer tüm taraflarla otomasyon ve elektronik haberleşme tekniklerini verimli bir şekilde kullanabiliyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Dış ticaret operasyon sürecinde ticaret sürecine dahil olan diğer tüm taraflarla otomasyon ve elektronik haberleşme tekniklerini verimli bir şekilde kullanabildiğimizi düşünüyorum. Artık tebligatları dahi KEP üzerinden yapacak seviyeye gelmiş bulunmaktayız.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Elimizdeki imkanlar ölçüsünde, haberleşme tekniklerini en üst düzeyde kullandığımızı düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Yaygın ve yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet, etkin bir biçimde kullanılmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, verimli bir şekilde kullanılmaktadır. Bu konuda bir sıkıntı yaşamıyoruz.
SORU 26: Gümrük hizmetlerinin verimli çalışması için sunulan altyapı hizmetlerinin (bilgi iletişim sistemleri, gümrük alanı ve altyapısı, laboratuvar alanları vb.) yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Eksikler hakkında bilgi verebilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Gümrük hizmetlerinin verimli çalışması için sunulan altyapı hizmetlerinin büyük ölçüde yeterli olduğunu düşünüyorum. Ancak örneğin EBYS sisteminde yaşanan olumsuzluklardan dolayı imzalama zorlukları yaşanabilmektedir. Resmi yazışmaların yapıldığı EBYS'nin kusursuz işlemesi gerektiğini düşünmekteyim. Ayrıca EBYS'ye mobil cihazlar vasıtasıyla da erişim sağlanabilmesinin gerekli olduğu düşüncesindeyim.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük işlemlerinin engellenmesine sebep olacak bir eksiklik oluşmamaktadır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Yeterli olduğunu düşünüyorum. Ancak internette yaşanan yoğunluk ve belge hacminin büyüklüğü nedeniyle zaman zaman yükleme ve gönderme sorunları yaşanabilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Gümrük işlemlerini sektöre uğratacak bir eksiklik söz konusu değildir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Sunulan altyapı hizmetlerini, farklı alanlarda incelemek gerekmektedir. Örneğin laboratuvar alanında bir ürünün GTIP sonuçların elde edilmesinde, laboratuvar yoğunluğundan ötürü gecikmeler oluşabilmektedir. Bunun yanı sıra bilgi iletişim altyapısında özellikle EBYS sisteminde zaman zaman yaşanan yoğunluk nedeniyle, yükleme ve göndermelerde sorunlar yaşanabilmektedir. Bu tarz eksikliklerin giderilmesinin gümrük hizmetleri için verimli olabileceğini düşünmekteyim.
SORU 27: Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, faaliyette bulunduğunuz diğer taraflardan beklentilerinizi yazar mısınız?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, tüm paydaşlardan inisiyatif olarak ticaretin kolay ve hızlı hale getirilebilmesi için "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması"nda öngörülen gerekliliklerin istisnasız yerine getirilerek eşgüdümün sağlanması gerektiğini ve bir aksaklık olduğunda istişare edilerek bunun giderilmesi gerektiğine inanmaktayım.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Bu konuda en önemli madde, tarafların ticareti kolaylaştırma anlaşması gereğince ortaya konulan gerekliliklerin uygulanması açısından kendi inisiyatiflerini kullanarak iyileştirmeler yapmasıdır. Ayrıca taraflar arasında yaratılacak olan eşgüdüm, işbirliği ve uyum sonucunda elde edilecek kazançlar ülkemiz için büyük bir fayda sağlayacaktır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Daha önce de belirttiğim gibi, uluslararası ticaretin gümrük idaresi dışındaki paydaşları, ticaret erbabı, gümrüklerde iş ve işlemleri yürüten acente ve gümrük müşavirleri, ayrıca diğer kurum ve kuruluşların mevzuata hakim olmaları gerektiğini düşünüyorum. Uyum, koordinasyon, işbirliği konuları istekli ve etkin

		olunması gereken, bu paydaşların kendi özelinde ticareti kolaylaştırma amacıyla ortaya konulmuş uygulamalar ve iyileştirmeleri benimsemesi gerekmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Karşılıklı uyum, yasal zorunluluklara tam anlamıyla uyulması, iç denetim ve iç kontrol mekanizmalarını etkin yürüterek, özellikle firmaların Gümrük ve Dış Ticaret Departmanları geliştirmeler gerekmektedir. Zira firmalar gümrük ve dış ticaret işlemlerini tali işlemler olarak gördüğünden, bu hususları muhasebeci gibi görevliler ile yönettiklerinden cezai durumlarla ve uzayan süreçler ile sıklıkla karşılaşmaktadırlar.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Ticaretin içerisinde etkin rol oynayan tüm tarafların, yeterli donanım ve bilgiye sahip olması gerekmektedir. Gümrük işlemleri konusunda yeterli bilgiye ve tecrübeye sahip olmayan yetkililer süreçlerde gecikmeler ve cezai müeyyideler oluşmasına sebebiyet verebilmektedir. Ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması kolektif bir çalışma gerektirmektedir. Dolayısıyla tüm tarafların ticareti kolaylaştırma uygulamalarını benimsemesi ve üzerine düşen sorumlulukların bilincinde olup, ülkemizin taraf olduğu ticareti kolaylaştırma anlaşmasının öngördüğü performans ölçeklerinde eksik yönlerini gidermeye çalışması gerekmektedir.
SORU 1: Uluslararası ticaret süreci ile ilgili bilgilere (mevzuat, tarifeler, kısıtlamalar, kotalar, izinler) internet üzerinden kolay bir şekilde erişebilmeniz mümkün mü? Ticaret erbabının sizden talep ettiği bilgileri nasıl ve ne kadar bir zaman içerisinde ulaştırabilmektesiniz? Bu hususta yaşadığınız sorunları açıklayabilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Uluslararası ticaret sürecinde ihtiyaç duyulan mevzuata gerek Resmi Gazete gerekse kurum içi kullanıma sunulan mevzuat yazılımları üzerinden kolaylıkla ulaşılabilmektedir. Ticaret erbabının ihtiyaç duyduğu bilgilere ilişkin olarak gümrük idaresinden bilgi talep etme hakkı bulunmaktadır. Gümrük Kanunu'nun 8 ve 9. Maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin 28 ila 30. Maddeleri ile 580/A maddesi çerçevesinde ticaret erbabının bilgi talepleri karşılanmaktadır. Ticaret erbabına sunulan bilgilerin sunulması noktasında standart bir süre bulunmamakla birlikte, dilekçeler ile talep edilen bilgiye gümrük idaresinin cevap vermesi gereken sürenin Bilgi Edinme Hakkı Kanunu ile Dilekçe Hakkının Kullanılması Hakkında Kanun çerçevesinde 15 iş günü ve 30 günlük süreler olduğu değerlendirilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Evet, kolay bir şekilde erişmek mümkün olmaktadır. Gümrük mevzuatı ve 4982 sayılı yasa kapsamında belirlenen süreler içerisinde, talebin geldiği kanal üzerinden geri dönüş yapmaktayız. Biz bu konuda bir sorun yaşamıyoruz.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Dış ticaret mevzuatı ulusal ve uluslararası koşullara göre şekillenen dinamik bir mevzuattır. Bu nedenle sürekli takip gerektirir. Gümrük idareleri dış ticaret mevzuatının en yoğun uygulama alanı bulduğu kurumların başında gelmektedir. Bu nedenle gümrük idarelerinde dış ticaret mevzuatının takibi ayrı bir öneme sahiptir. Bu önem ve yürüttüğü faaliyet nedeniyle diğer ulus idareleri yanında uluslararası kurum ve kuruluşlarla sürekli irtibat halinde olan gümrük idarelerinde bilgisayar teknolojisi yaygın ve kapsamlı kullanılıyor olması nedeniyle mevzuat ile ilgili bilgilere kolaylıkla ulaşmak mümkündür. Ticaret erbabı, gümrük idarelerinden gümrük mevzuatının uygulanması hakkında bilgi talep edebilirler (Gümrük Kanunu Md. 8). Bu talepler gümrük idarelerinin bilgi talebini karşılayabilmek için yaptıkları tahlil, ekspertiz, gönderi masrafı gibi masraflar hariç ücretsiz olarak karşılanır. Verilen bilgiler sadece başvuru konusu eşya, olay ve işlem bazında geçerlidir genele teşmil edilemez
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet. Bununla ilgili oluşturulmuş bulunan PC Gümrük Külliyyatı ve Mevzuat Net gibi uygulamalardan anlık olarak tüm verilere erişilebildiği gibi, uygulamaların verimliliği sayesinde güncel değişiklikler ve düzenlemelere de hızlı bir şekilde erişim mevcuttur. Gümrük mevzuatında ve 4982 sayılı Yasa kapsamında belirlenen süreler içerisinde genel olarak yazı ile talepte bulunulduğundan yine yazı ile karşılık verilmekte, istisnai durumlarda mail kanalıyla da ilgili talep karşılıkları muhatabına ulaştırılmaktadır. Genel olarak teknoloji şartlarının sunduğu imkânlar sayesinde iletişim kanalında sorun çıkmamaktadır.
G.Yetkilisi	Cevap:	Yürürlükte bulunan yönetmelik vb, bilgilere teknolojik imkanlar ile birlikte

(E)		kolayca erişmemiz mümkün olmaktadır. Ticaret erbabının bizden talep ettiği muhtelif bilgi ve taleplere ise, gümrük mevzuatı ile 4982 sayılı yasa dahilinde 15 ila 30 gün içerisinde, bize gelen talep hangi yol ile geldi ise o şekilde yanıtlamaktayız.
SORU 2: İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alabiliyor musunuz? Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce (örneğin, 30 gün önce) bilgi alabiliyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	İthalat ve ihracat tebliğ ve yönergeleri, kısıtlamalar, düzenlemeler ile ilgili net ve anlaşılır bilgi alınabilmektedir. Yeni bir düzenleme yürürlüğe girmeden önce görüş sorulmakta (Rehberlik ve Teftiş Başkanlığına ve dolayısıyla Müfettişlere) ve gerek görülen durumda görüşlerimiz usulüne uygun olarak gerekli mercilere iletilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Bahsi geçen yönergeler ve yeni düzenlemeler ile net bilgi almamız mümkün, ancak 30 gün önce bilgi alamıyoruz.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Evet alabiliyoruz. Dış ticaret mevzuatında düzenlemeler genellikle resmi gazetede yayımlandığı gün itibarıyla yürürlüğe girmektedir. İstisnai hallerde ve sistem ile ilgili değişiklik ve yeni düzenlemeler yayımlandıktan sonra taraflarına makul hazırlık süresi verilerek yürürlüğe girmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Zaman zaman pratik ve teori çatışması yaşansa ve sahada mevzuat uygulayıcılarının uygulamaları arasında farklar bulunsada, uzun vadede yapılan düzenlemelerin açıklayıcı bir sistematığı bulunmaktadır ve bu bilgilere kolayca ulaşabiliyoruz. Düzenlemelere gelirse, 30 gün gibi bir süre önceden bilmemiz veya öngörmemiz çok mümkün olmuyor. Resmi gazete de yayımlandıktan sonra haberimiz olmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	İhracat ve ithalat tebliğ, yönergeleri ve vb. düzenlemeler ile ilgili, yapılacak olan düzenleme ve değişiklikler hakkında tarafımıza önceden bilgi verilmemektedir. Ancak yeni bir düzenleme Resmi Gazete’de yayımlandıktan sonra haberimiz olmakta. Eğer gerekirse ilgili kuruluşlarca tarafımıza hazırlık süreci için belirli bir zaman verilmektedir.
SORU 3: İthalat, ihracat ya da gümrük mevzuatlarında bir değişme planlandığında, bu düzenlemeleri idare etme, yeni idari düzenlemeler geliştirme, hakemlik yapma ve yetki alma veya katkıda bulunma fırsatı elde edebiliyor musunuz? Sürece dahil olmanız halinde elde edilebileceğini düşündüğünüz avantajlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Mevzuat değişiklikleri planlandığında buna ilişkin komisyonlar oluşturulmakta ve gerekli etütler komisyonlar vasıtasıyla yerine getirilmektedir. Dolayısıyla her müfettişin bu komisyonlarda görevlendirilme ihtimali mevcuttur. Sürece komisyon görevlisi olarak dahil olmasa bile 2. Soruda belirtildiği gibi görüş belirtme aşamasında zaten bu olanak her müfettişe tanınmaktadır. Sürece dahil olmak anlamında komisyon görevlisi olarak anılan mevzuat düzenlemesi hakkında ön plana çıkan isim olma avantajı bulunmaktadır. Diğer yandan, söz konusu mevzuat düzenlemesinin belirleyicileri arasında bulunmak (ilgili düzenlemenin nihai metinlerini tespit etmek vs. gibi) avantajı da bulunmaktadır.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Evet dahil olabiliyoruz. Bu sürece daha etkin halde katılmamız halinde ise, basitleştirme ve kolaylaşmanın arttırılabileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük mevzuatı kapsamında yönetmelik, tüzük ve yasa hazırlığı veya değişikliğini öngören düzenlemelere ilişkin taslakların çok büyük bir bölümü hazırlık aşamasında görüş ve önerilerimiz alınmak üzere Müfettişliklerimize gönderilmektedir. Hazırlık komisyonlarına konusuna göre Müfettişler de dahil edilmektedir. Ayrıca Müfettişlerce, uygulamaya ilişkin tespit edilen eksiklik ve aksaklıklara ilişkin öneri raporu düzenlenmesi ve merkezi idareye intikal ettirilmesi mümkündür.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet dahil olmamız mümkün oluyor. Burada arzu edilen, daha çok paydaşın fikri alınmasıdır. Bu sayede süreçlerde yönetim ve olgunlaştırma avantajı olacaktır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	İlgili mevzuatta bir düzenleme yapılması planığında, bu sürece dahil olma imkanımız olmaktadır. Ancak yapılacak olan düzenlemelerde, dış ticaretin önemli bir parçası olan ticaret erbabında bu sürece dahil edilmesinin faydası

		olucağını düşünüyorum. Bu sürece dahil olmaları durumunda, gümrükleme sürecinin daha senkronize ve hızlı çalışabileceğini düşünüyorum.
SORU 4: Ticaretin kolaylaştırılması ile, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, risk yönetimi, sonradan kontrol ve yeterli otomasyon gibi tedbirlerin sunulmasına yönelik önlemlerin yeterli ve verimli olduğuna inanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Ticaretin kolaylaştırılması ile birlikte, prosedürlerin basitleştirilmesi sonrasında yapılan sonradan kontrol ve otomasyon tedbirleri özellikle menşe ispat belgeleri, fatura gibi gümrük işlemlerinin kilit belgelerinin gerçekliği araştırılmaktadır. Bu önlemlerin yeterli ve verimli olduğuna inanıyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Otomasyon anlamında yeterli olduğunu düşünmemekteyim. Geliştirilme ve iyileştirme yapılmalı, geri kalan maddelerde iyi bir düzeyde olduğumuzu düşünmemekteyim.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük mevzuatında, gümrük işlemlerinin modernizasyonu, işlemlerde aşırı bürokrasinin önüne geçilmesini sağlayacak (cutting red tape) risk analizi odaklı, selektif ancak etkin kontrol mekanizmalarının uygulamaya konulması şeklinde karşımıza çıkan, gümrük iş ve işlemlerini basitleştirip hızlandırmak suretiyle kolaylaştıran birçok düzenleme bulunmaktadır. Bu kapsamda, eşyanın nakline ilişkin risk analizine dayalı, yükümlüsüne daha geniş süre diliminde beyan olanağı sağlayan “Varış Öncesi Özet Beyan”, transit eşyasının işlemlerini basitleştirip hızlandırarak zaman kaybının önüne geçilmesini ve maliyetlerin düşürülmesini sağlayan “Ortak Transit Rejimi” ve “Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS)” uygulamaları yanında gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılmasına yönelik olarak gümrük uygulamaya konulan “Onaylanmış Kişi Statüsü” ve “Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü” düzenlemeleriyle, ticaret erbabımıza “eksik beyan usulü”, “kısmi-götürü teminat uygulaması”, “fatura beyanı”, “ihracatta yerinde gümrükleme” “izinli gönderici” “ithalatta yerinde gümrükleme” ve “izinli alıcı” gibi daha az ve öncelikli muayene kolaylıkları başta olmak üzere pek çok basitleştirilmiş ve hızlandırılmış usullerle zaman ve maliyet tasarrufu sağlaması hedeflenmiştir. Kaizen felsefesi olarak ifade edilen aşama aşama sürekli iyileştirme çabaları ve yeni düzenlemelerin zaman içinde uygulamaya koyma düşüncesi varlığını sürdürmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Ticaretin kolaylaştırılması ve yeni bir gümrük anlayışının meyvesi olarak risk yönetimi uygulamalarını da önemli ölçüde etkileyen bir uygulamadır. Riskli alanların belirlenmesinde ticaretin kolaylaştırılması kapsamındaki caydırıcı etkenler de otokontrol mekanizmasını etkin bir şekilde çalıştırmakta, gümrüklü alan kavramını daha profesyonel bir mecraya taşımaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi için uygulanan yukarıda bahsi geçen iyileştirmelerin, ticaretin kolaylaştırılması için verimli ve yeterli olduğunu düşünüyorum. Fakat, gelişen teknolojiyi düşündüğümüz zaman bu uygulamaların sürekli olarak takip edilip, revize edilmesi gerekmektedir.
SORU 5: Ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için gümrük idarelerinin bilgilendirme, tarafsızlık ve şeffaflık içerikli hangi uygulamaları almasını önerirsiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bu konuda gümrük idarelerince verilen bağlayıcı tarife ve bağlayıcı menşe bilgileri bankası oluşturularak tüm ilgililerin sorgulaması ve kullanımına açılabilmesi düşüncesindeyim. Bu sayede akademik çalışmalara da katkı sağlayabileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Belirtilen konularda gerekli bilgilendirme, tarafsızlık ve şeffaflık, hali hazırda gerek yasal olarak gerek ise fiili olarak sağlanmaktadır. Burada bir sorun görmüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	İthalat ve ihracatta sarı hat ve mavi hat uygulamaları ile gümrük işlem süreçlerinin ne kadar kısaldığını görmek mümkündür. Gümrük idareleri, üyesi olunan uluslararası örgütlerin DTÖ ve Dünya Gümrük Örgütü (WCO) küresel düzeyde ticaretin kolaylaştırılması çabalarına katılmakta ve katkı sağlamaktadır. Bu çabaların süreçte yer alan ticaret erbabı, gümrük müşavirleri ve diğer kurum ve kuruluşlar gibi paydaşlarca da benimsenmesi ve içselleştirilmesi gerekir.
G.Yetkilisi	Cevap:	Söz konusu şeffaflık, tarafsızlık ve bilgilendirme gibi konularda gümrük idareleri

(D)		etkili bir performans göstermekte, ihtiyaçlara hızlı çözümler sunmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük idarelerinin, ticaret sürecinin hızlandırılması ve kolaylaştırılması noktasında yapılan bilgilendirme, şeffaflık ve tarafsızlık uygulamaları konusunda, yeterli olduğunu düşünmekteyim
SORU 6: İşlemlerinizi, gümrükleme geciktiren ve gereksiz ihtiyari müdahaleler için imkan yaratan formaliteler olduğunu düşünüyor musunuz? Yanıtınız evetse bu sorunlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bu konuda gereksiz müdahaleler olduğunu düşünmüyorum. Yapılan tüm müdahaleler güvenlik ve risk analizi sebebiyle yapılmaktadır. Kaldı ki günden güne gümrük işlem süreleri kısalmaktadır. Gümrük işlem sürelerine bakanlığımız sitesinden bakılabilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	İşlemlerimiz gümrük ve dış ticaret mevzuatı kapsamında icra edildiğinden, gereksiz ve ihtiyari müdahale yapılması söz konusu değildir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük idaresi özelinde ihbar veya şüphe olmadıkça gereksiz müdahale olduğunu düşünmüyorum. Eşyanın gümrük işlemleri süreci içinde algılanan özellikle beyan hazırlık aşamasında diğer kurum ve kuruluşlardan belge temini sürecinde analiz, test, kayıt/tescil gibi işlemlerin önemli zaman kaybına yol açtığı düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	İşlemlerin icrası yasal mevzuat kapsamında olduğundan, hukuk dışı, mevzuat dışı uygulamalarla karşılaşma olasılığı oldukça düşüktür.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük mevzuatına uygun olarak ticaretin taraflarının güvenliğini sağlayıcı müdahaleler yapıldığını düşünüyorum. Canlı bir yapı olan ticaretin içerisinde bazen mevzuatın dışında inisiyatif alınarak sürecin uzamasına neden olacak müdahaleler olabiliyor.
SORU 7: İhracat ve ithalat işlemlerinde, bilginin ve beyannamenin önceden sunulması ve sonradan kontrolün gerçekleşmesi mümkün mü? Formalitelerle ilgili karşılaştığınız zorlukları kısaca açıklayabilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Evet, bu mümkün. Yeni bir uygulama olan varış öncesi gümrükleme sayesinde bilgi ve beyannameler önceden sunulularak işlemlerin önceden yapılabilmesi mümkün hale getirilmiştir. Sonradan kontrol uygulamaları ise gerek menşe belgeleri gerek kıymet bazında ve gerekse firmaların tüm yönleriyle incelenmesi şeklinde sürdürülmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük mevzuatı kapsamında gerekli koşullar sağlandığında söz konusu işlem yeni uygulamaya girse de, uygulanmaktadır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Mümkün. 23 Ocak 2019 tarihli 30664 sayılı resmi gazetede yayımlanan 1 No. lu Gümrük Genel Tebliği (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) kapsamında eşya, firma ve taşımacılık yolu bakımından sınırlı da olsa beyanname ve belgelerin önceden sunulularak işlem yapılabilir. Gerek anılan tebliğ hükümleri çerçevesinde gerekse yıllık programlar kapsamında sonradan kontrol gerçekleştirilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Hâlihazırda gümrük işlemlerinin sonradan kontrolü yönetmeliği uyarınca senelik rutin kontroller yapılmaktadır ve 2009 yılından bugüne kadar uygulanan bir politikadır. Ayrıca 2019 yılında yayımlanan yeni bir tebliğ ile denizyolu ile gelen yerli üretimde girdi olarak kullanılabilecek eşyaların gümrük işlemlerinin önden başlatılmasının önü açılmıştır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet böyle bir uygulama mevcuttur.
SORU 8: Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ile ilgili, ticaret erbabının yeterli bilgiye sahip olduğunu ve bu konuda yeterli yönlendirme yapıldığını düşünüyor musunuz? Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'nü daha geniş bir yelpazeye yaymak için neler yapılması gerektiğini düşünüyorsunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	YYs ile ilgili ticaret erbabının bilgilendirilmesine ilişkin gerek Gümrük ve Ticaret Müfettişleri Derneği gerekse bakanlığımızın diğer birimlerince ticaret ve sanayi odalarında üniversitelerde ve diğer muhtelif alanlarda bilgilendirmeler yapılmaktadır. Bunu daha geniş alana yayabilmek için kamu spotu tarzında kısa filmler geliştirilebileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi	Cevap:	Yeterli yönlendirme yapıldığını düşünüyorum. YYs şartlarını sağlayan

(B)		yükümlüler başvurdukları takdirde söz konusu statüden yararlanabilmektedir. Bu konuda idarece her türlü bilgilendirme, farkındalık oluşturma ve yardım sağlanmakta olup belge sahibi olup olmama kararı firmaların örgüt kültürü, örgüt iklimi ile yönetim stratejileri ve yapılarıyla ilgilidir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	2009 yılında mevzuatımıza giren Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ile ilgili olarak başlangıçta Bakanlıkça kapsamlı tanıtım etkinlikleri düzenlenmiştir. Gümrük Müşavirleri Dernekleri, Birlikler, Odalar vasıtasıyla ticaret erbabının bilgilendirilmesine çalışılmış ve önemli ölçüde yol alınmıştır. Bu konuda gümrük müşavirleri ile firmaların dış ticaret birimi çalışanlarının da katkıda bulunması gerekir. Farkındalık oluşturmak için yazılı ve görsel iletişim araçlarından uygun süre aralıkları ve çerçevede yararlanılarak konunun gündemde kalması sağlanabilir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Ticaret erbabı söz konusu hususlarda gerek taşra teşkilatından gerekse merkez birimlerinden gerekli katkıyı almaktadır. YYS statüsünün elde edilmesi yetkili makamlardan ziyade firmaların iç denetim, iç kontrol gibi süreçlerini yönetmesine ve firma yapısının YYS sistemine iyi entegre edilmesine bağlıdır. Dolayısıyla ülkede bu konuda firma rekabetinin artması YYS statü süreçlerini ve firma yapılarını da etkileyecektir
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Mümkündür. Bilginin ve beyannamenin önceden sunulması ve sonradan kontrol kolaylığı 2009 yılından beri uygulanmaktadır. Ayrıca 23 Ocak 2019 tarihli 30664 sayılı resmi gazetede yayımlanan 1 No. lu Gümrük Genel Tebliği ile kapsamı biraz daha genişletilmiştir. Fakat belli şartları ve sınırlamaları bulunmaktadır. Bu şartlar ve sınırlandırmalar ticaretin güvenliğinin sağlanması bakımından uygulanmaktadır.
SORU 9: Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü 'ne sahip ticaret erbabı sayısının artmasının gümrük işlemlerinin hızlanması açısından sağlayacağı avantajlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	YYS'ye sahip ticaret erbabının artmasını müteakip işlem sayısının büyük bölümünü oluşturan hacimli firmaların yaratmış olduğu gümrük işlemleri yoğunluğu büyük ölçüde ortadan kalkacağından, gümrük idareleri geriye kalan işlemlerle muhatap olacaklarından, işlem sürelerinde etkinliğin artacağı ve geriye kalan nispeten daha riskli firmaların işlemlerine odaklanılacağı düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	YYS sahibi firmaların artması, gümrük işlemleri yüklerini büyük oranda azaltacaktır. Dolayısıyla etkin risk analizi, daha etkin kontrol ve sonuç olarak ticaret maliyetlerinin düşmesi ve hızlanması açısından önemli olacaktır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Riski yüksek firma ve eşyalara daha çok odaklanılarak etkin ve selektif kontrole imkan sağlamaktadır. Dolayısıyla gümrüklerde oluşan yoğunlukların bir nebze önüne geçilebilir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	YYS statüsü alınması çok ciddi ön hazırlıklara bağlı olduğundan, firmaların artık bir gümrük idaresi ciddiyetinde gümrük işlemlerine yaklaşacağı değerlendirildiğinden, nispeten yüksek riskli gruplara gümrük idarelerince yönelme imkanı olacaktır ve 5607 Sayılı Yasa ile 4458 Sayılı Yasa dahilinde yapılan usulsüzlüklerin ve riskin tespiti daha etkin ve verimli yürütülecektir. Böylece arzulanan hıza da ulaşılabilecektir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	YYS uygulaması ticaret sürecine büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Bakanlık, gümrük idareleri, ilgili odalar ve kurumlar tarafından YYS ile ilgili tanıtımlar yapılmakta, ticaret erbabına bilgilendirme yapılmaktadır. YYS sahibi firmaların sayısının artması, gümrük işlemleri yoğunluğunu azaltacaktır. İşlemlerin yoğunluğunun azalması yüksek risk grubundaki işlemlere odaklanabilme imkanı sunacaktır.
SORU 10: Ticaret işlemlerinde Dünya Ticaret Örgütü tarafından hazırlanan, Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması gereğince öngörülen "Tek Pencere Sistemi" kullanıyor musunuz? Bu sistem dahilinde olan belgeler ve ticaretin hızlanması ve kolaylaştırılması açısından dahil edilmesinin önemli olduğunu düşündüğünüz belgeler hangileridir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	TPS sayesinde birçok belge online ortamda sunulmakta ve gümrük idaresince de bu sanal ortamda kabul edilmektedir. Özellikle KKDF ödenmesi noktasında mükerrer kullanılan transfer bildirim formlarının yarattığı usulsüzlüklerin ortadan

		kaldırılmasını sağlayacağından TPS'nin elzem olduğu değerlendirilmektedir. TPS müfettişlerce idare teftişlerinde kullanılmakta, muhtelif sorgular yapılarak genel durum analizleri gerçekleştirilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Evet belirli ölçüde kullanılmakta, birçok belgeyi online olarak düzenleyebiliyor veya kabul edebiliyoruz. Ancak arzu edilen, ilgili gümrük prosedürünün gerektirdiği tüm belgelerin sisteme entegre edilmesi olup hâlihazırda kâğıtsız ortama geçilmesine ilişkin süreç ilgili kurumla olan koordinasyonun sağlanması ve gerekli altyapı çalışmalarının tamamlanması ile birlikte genişletilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Evet. İlişkin gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanımda aranan tüm belgelerin sisteme entegre edilmesi amaçlanmakta, mevcut durumda kâğıtsız ortama geçilmesine ilişkin süreç belgeyi üreten kurumla koordinasyonun sağlanması ve altyapının hazırlanması suretiyle genişletilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet kullanılmaktayız. An itibarı ile sınırlı sayıda belge sisteme entegre edilmiş olsa da, bu konunun optimum seviyesi ticaret politikası önlemlerini ilgilendiren ve vergi matrahını ilgilendiren tüm belgelerin sisteme eklenmesidir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet. TPS'yi aktif olarak kullanılmaktayız. Ancak TPS üzerinden sunulan belgeler, ticaret sürecinde kullanılan belgelerin sınırlı bir kısmını kapsamaktadır. Bu kapsamın artırılması, hatta tüm belgelerin elektronik ortama entegre edilmesi, ticaretin hızlanması ve kolaylaştırılması sürecini destekleyeceğini düşünmekteyim.
SORU 11: Ticaret sürecinde gereken belgeleri çevrimiçi olarak elektronik ortama yükleyip fazla ve tekrür belgelerden uzaklaşıp zaman kazanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bakanlığın sunmuş olduğu yazılımlar sayesinde çok ciddi ilerlemeler kaydedilmiştir. Bu konuda zaman kazandığımızı düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Belgelerin elektronik ortama yüklenip yüklenmemesi kullanılan sistem ve uygulanan prosedürün uygunluğuna göre farklılık göstermektedir. Ancak belirli belgelerin yüklenmesi bile bize zaman kazandırmaktadır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Evet. Bakanlıkça bu alanda uygulamaya konulmuş programlar arzulanan düzeydedir. Bunun sonucu önemli zaman kazanımları söz konusudur.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet, elektronik ortama geçilen her adım, adaptasyon süresini aştıktan sonra, süreç içerisinde zaman kazanımını arttırmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, büyük kolaylık sağlayan uygulamalar mevcut. Bakanlığımızın bu konuda önemli adımları bu konudaki ihtiyacımızı karşılamakta ve uygulanan işlemlerde bize zaman kazandırmaktadır. Daha önce de belirttiğim gibi, daha çok belgenin elektronik ortama taşınması gerekli olduğunu düşünüyorum.
SORU 12: Uluslararası ticarete elektronik belge kullanımı ve nüsha kullanımı yaygın mıdır? Bu konuda yaşanan sorunlar nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Uluslararası ticarete elektronik belge ve nüsha kullanımı yaygınlaşmaya başlamaktadır. Elektronik belgelerin gerçekliğinin sorgulanması daha kolay ve pratik olduğundan, elektronik olmayan belgelerde bu doğrulamanın yapılabilmesi çok zaman alabilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Arzu edilen düzeyde değildir. Bu ancak iç ve dış sınır idarelerinin kullandıkları sistemlerin tam olarak uyumlaştırılması ile mümkün olabilecektir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Giderek yaygınlaşmaktadır. Ülkelerin gümrük sistemlerinin karşılıklı uyumlaştırılması sorunları en aza indireyecektir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Söz konusu husus yalnızca ülkemizi ilgilendiren bir konu olmadığından, tam entegrasyon şu aşamada mümkün değildir. Nüsha kullanımı nispeten daha yaygın olmakla birlikte, son dönemde özellikle elektronik menşe ve A.TR belge kullanımı yönünde bir irade gelişmiştir
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, her geçen gün teknolojinin hayatımıza daha çok girmesi ve sektördeki yeni uygulamalarda elektronik belge sayısında artış görülmektedir. Ancak, bu belgelerin elektronik ortama taşınma süreci tek taraflı bir süreç olmayıp, küresel entegrasyon gereklidir.
SORU 13: Gümrük işlemleri sonucunda oluşan giderlerin elektronik ortamda ödenmesini sağlayacak		

bir sistem mevcut mu?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bakanlığımızda kullanılan GÜMKART sistemi sayesinde tüm ödemelerin elektronik olarak yapılabilmesi mümkündür.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük vergileri vb. ödemeler GÜMKART elektronik ödeme sistemleri ile ödenebilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	GÜMKART sistemi ile ödemeler elektronik ortamda gerçekleştirilebilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	An itibariyle Gümrük vergileri elektronik ödeme sistemleri ile ödenebilmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	GÜMKART uygulamasıyla tüm ödemeler elektronik olarak yapılabilir.
SORU 14: Elektronik işlemlerin yürütülmesi ve prosedürlerin kolaylaştırılması konusunda teknik danışmanlık ve özel eğitim hizmetlerinden yararlanabiliyor musunuz? Varsa bu işlemlerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Bu konuda herhangi bir danışmanlık veya özel eğitim hizmeti bulunmamaktadır, herhangi bir hizmetten yararlanılmamıştır. Bu konuda ihtiyaç bulunmaktadır.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Bu konulardaki tanıtım, eğitim ve bilgilendirme faaliyetleri genel itibariyle idare bünyesinde organize edilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	İdare, özellikle personelin görev alanı ile bu konuda gerekli eğitimlerin verilmeye çalışıldığı gözlemlenmektedir. Yaygınlaştırılması ve yoğunlaştırılmasının gerekli olduğu düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Yayınlanan kullanma ve yönlendirme kılavuzları ve eğitimler sayesinde bu ihtiyaç giderilmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Bu konularda teknik danışmanlık ve özel eğitim gibi bir hizmet bulunmamaktadır. Bakanlığımız tarafından böyle bir hizmet sağlandığı takdirde elektronik sisteme geçiş, prosedürlerin kolay anlaşılması ve ticaret elemanlarının sisteme daha çabuk adapte olması sağlanabilir.
SORU 15: Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi konusunda ne düşünüyorsunuz? Elektronik başvuru, e-belge düzenleme ve onaylama, gümrük vergi ve ücretlerinin, vergi iadelerinin elektronik ortamda yapılması vb. uygulamaların zaman ve maliyet kazancı sağladığına inanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Gümrük işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi günden güne gelişmektedir. Bu yöndeki gelişmelerin zaman ve maliyet kazancı sağladığını düşünüyorum. Ve hatta belgede sahtekârlık usulsüzlüklerinin bir yerden sonra tarihe karışacağını düşünmekteyim.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Elektronik uygulamaların gerekli teknik ve güvenlik altyapısı oluşturulması durumunda her hâlükârda avantajlı olduğu su götürmez bir gerçektir
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	İşlemlerin bilgisayar ortamında yürütülmesi giderek yaygınlaşmakta ve yoğunlaşmaktadır. Bu değişim ve dönüşüm öncelikle zaman kayıplarının azaltılmasını sağlamanın yanı sıra suiistimallerin de önüne geçilmesine katkıda bulunmaktadır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Gerekli yasal altyapının hazırlanması, gerekli teknik donanımını her an ulaşılabilir durumda bulunması hallerinde, elektronik uygulamaların avantajlı olduğu kesindir ve maliyet azaltıcı olduğu konusunda tereddüt bulunmamaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Altyapı ile desteklenen ve gerekli eğitimleri almış personel ile, tam entegre bir elektronik işlem süreci, şüphesizdir ki ticaret sürecinin hızlanmasına ve sürecin kolaylaşmasına, dolayısıyla verimliliğin artırılmasına ve zaman kazanılmasına yol açacaktır.
SORU 16: Gümrük işlemlerini gerçekleştirirken bazı ekstra bilgilere ya da inisiyatif almaya ihtiyacınız olduğunu düşünüyor musunuz? Varsa detaylandırabilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Gümrük işlemlerini gerçekleştirirken bilgi belge ihtiyacı olduğunda ilgili mercie yazacağımız yazı ile birlikte muhatabımız Gümrük Kanunu'na göre bu bilgi belgeyi bize sunmak zorunda olduğundan bu konuda ekstra bir inisiyatif almaya

		ihtiyaç olmadığını düşünüyorum.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük Mevzuatı kapsamında gerekli bilgilere yasal olarak ulaşmak mümkün olup işlemler de yasal düzenlemelerin çizdiği sınırlar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla aksi bir durum mümkün değildir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gerek duyulan tüm mevzuata ulaşmak mümkün olup işlemler de mevzuat çerçevesinde yürütülmektedir. İnisiyatif alınabilecek haller de mevzuatta açıkça belirtilmektedir. (Örneğin Gümrük Yönetmeliğinin 40/2'nci maddesi)
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Gümrük Mevzuatı genel olarak kazuistik bir yapıya sahip olup, uygulamalarda yaşanan sorunlar nihayetinde yapılan düzenlemelerle çözümler sunulmakta, dolayısıyla inisiyatif alma noktasında şahıs iradesi minimuma düşürülmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Gümrük Mevzuatı gereğince, uygulanması gereken prosedürler ve uyulması gereken kurallar her konuda açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla inisiyatif kullanımını gerektirecek bir durumla karşılaşmamaktadır.
SORU 17: Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarında komşu ülkelerle çalışma gün ve saatlerinin uyumlaştırılmasının sınır kapılarındaki yoğunlukları ciddi ölçüde azaltacağına inanıyorum. Kapıkule sınır kapısında zaman zaman 50 kilometreyi bulan tır kuyrukları oluşmaktadır.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Önemli bir konu olduğunu düşünüyorum, her ne kadar belirli bir seviye uyumlu olsa da, İşlemlerin hızlanması ve kolaylaştırılması açısından gerek şarttır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Sınır gümrük idarelerinde bir ülkeden yapılacak çıkışın karşı gümrük idaresinde giriş işleminin yapılmasına bağlı olduğundan bu konudaki uyumlaştırma büyük önem taşımaktadır. Herhangi bir nedenle aksama yaşandığında her iki idarenin yetkilileri bir araya gelerek çözüm üretmeye çalışmaktadırlar. Ayrıca sınır gümrük idareleri arasında karşılıklı veri paylaşımı konusunda çalışmalar sınırlı da olsa (Gürcistan Gümrük İdaresi ile) başlatılmıştır
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	İşlemlerin hızla gerçekleştirilebilmesi amaçlanıyorsa, her iki ülkenin de amacına uygun olacak şekilde gerekli düzenlemelerin yapılması şarttır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, yapılan birçok uygulama ile ticaretin kolaylaştırılmasının amaçlandığı bu dönemde, sınır kapılarında çalışma gün ve saatlerinin eşitlenmesi de gümrüklerdeki iş yükünü karşılıklı olarak azaltacak, hızlandıracak ve verimliliğin en üst düzeye çıkmasını sağlayacaktır.
SORU 18: Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması gerektiğini düşünüyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarında komşu ülkelerle formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılmasının günümüz küresel ekonomisinde bir zorunluluk olduğunu düşünüyorum. Bu uyumlaştırmanın tüm ülkelerin menfaatine olacağı değerlendirilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gün ve saat uyumlaştırılması gibi, uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasının önemli gerekliliklerinden biridir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Bu kapsamda özellikle zaman kayıplarını en aza indirmek bakımından uyumlaştırma vazgeçilemez zorunluluktur. Bu çerçevede Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri ile ülkemiz arasında Ortak Transit Sözleşmesi imzalanmış, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulanmaya başlanmış, böylelikle transit işlemlerinin birbirine online olarak bağlı biçimde elektronik ortamda yürütülmesi sağlanmıştır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Kesinlikle gereken bir husustur. Zira dönem dönem ülkelerin farklı kaygılarından dolayı Türk Gümrüklerinde ya da yabancı gümrük sınırlarında yığılmalar meydana gelmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Şüphesiz sınır kapılarındaki formalitelerin ve prosedürlerin uyumlaştırılması dış ticaret sürecinde çok önemli faydalar sağlayacaktır. Uluslararası kuruluşların üzerinde sayısız çalışmalar yaptığı bu uyumlaştırma süreci ülkeler tarafından benimsenmelidir. Ancak ülkelerin içerisinde bulundukları farklılıklar, siyasi dönemler, bu sürecin zorlaşmasına sebebiyet vermektedir.

SORU 19: Sınır kapılarında altyapı hizmetlerinin, internet erişiminin, teknolojik hizmetlerin, iç bağlantı yollarının vb. yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarında altyapı hizmetlerinin, internet erişiminin, teknolojik hizmetlerin, iç bağlantı yollarının büyük ölçüde yeterli olduğunu düşünüyorum. Bakanlığımızın son dönemdeki sınır kapılarını modernleştirme girişimleri sayesinde örneğin halkalı gümrük müdürlüğü taşınarak muratbey gümrük müdürlüğü şeklinde modern bir gümrük haline getirilmiştir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Önemli bir eksiklik olmadığını düşünüyorum. Ancak arzu edilen düzeye getirilebilmesi için yap-işlet devret yöntemi başta olmak üzere muhtelif projeler bu bağlamda hayata geçirilmektedir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Yeterli olduğunu düşünüyorum. Sınır kapılarındaki gümrük idarelerinin modernleştirilmesi gayretleri 1990'lı yıllardan başlayarak giderek artmış, yap-işlet-devret modeliyle büyük ölçüde başarıya ulaşılmıştır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Yeterli olduğunu düşünüyorum. Hızla gelişen teknolojiler sayesinde gümrüklerde bu durumdan paylarını almaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Sınır kapıları altyapılarında iletişim ve teknoloji anlamında ticareti yavaşlatacak bir sorun olduğunu düşünmüyorum.

SORU 20: Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar (firmalar, devlet kurumları, sınır idareleri, odalar vb.) arasındaki uyum ve işbirliği eksikliği nedeniyle zaman kayıpları, ekstra maliyetler vb. sorunlar yaşıyor musunuz?

G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Ticaretin sürdürülmesinde rol oynayan kurumlar ile ilgili olarak, kurumlar arası yazışmalara bazen geç cevap vermelerinden kaynaklı olarak ekstra maliyetlere yol açtığı görülmektedir. Uygunluk belgeleri buna örnek verilebilmektedir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Birden fazla kurumun rol aldığı bir süreçten bahsettiğimizde, bazı iletişim sorunları ve uyumsuzluk olmaması imkânsızdır. Ancak gerekli eşgüdümün büyük ölçüde sağlandığını düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Kurumlar arasında çok yoğun olmasa da farklı yaklaşım ve eşgüdüm eksikliği yaşanabilmektedir. Bu durum zaman kayıplarına ve mükerrerlik, gereksizlik nedeniyle ilave masrafa neden olmaktadır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Uyum ve işbirliği noktasında önemli bir sorun olduğunu düşünmüyorum. Yeni uygulamalar ve yönetmelik değişimlerinde her paydaşın aynı uygulamaları aynı anda yürürlüğe koyması gerekmektedir. Bazı durumlarda personel kaynaklı bilgi eksikliği sonucunda hatalar ve anlaşmazlıklar oluşabilmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Uygulamaya alınan yeni uygulamalar ve işlemlerin elektronikleşmesi uyum ve işbirliği eksikliklerini en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Fakat birden çok tarafın rol aldığı işlemlerde tarafların farklı yaklaşımları, aynı işlemlerin birden fazla tekrarlanması vb gibi uyumsuzluk durumları zaman kayıplarına dolayısıyla da ilave masraflara neden olabilmektedir.

SORU 21: Sınır kapılarında gerçekleştirilen işlemlerde hata, iptal ve cezaların ortaya çıkmaması için neler yapılması gerektiğini düşünüyorsunuz?

G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Sınır kapılarındaki işlemlerde hatasız olmak pratikte çok mümkün olmamakla birlikte bunu en aza indirmek için daha çok sayıda personel ile çalışılabilir (gümrük idaresi-firmalar), veyahut risk analizleri daha etkin yapılarak kötü niyetli firmalara caydırıcı cezalar öngörülerek kesilecek cezaların önüne psikolojik olarak geçilebilecektir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Öncelikle firmaların gümrük ve dış ticaret mevzuatının gereklilikleri konusunda bilgi ve farkındalıklarının artırılması, gümrük sistemlerinin uyumlaştırılması ve Endüstri 4.0 konsepti çerçevesindeki çalışmalara ağırlık verilerek hayata geçirilmesi.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Gümrük idaresi ile muhatap olanların mevzuat bilgi ve hazırlıklarının eksiksiz olması, sistemlerin uyumlaştırılması sorunların asgariye inmesine zemin hazırlayacaktır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Cezalar tek taraflı uygulanan yaptırımlar olmadığından, yalnızca cezayı uygulayanın değil, cezaya muhatap olan tarafın da teorik olarak özyönetimini sağlaması beklenmektedir. Zira cezalar yasa ile konulur ve kaldırılır. Özellikle

		sınır kapılarında bu durumu kontrol etmek hayli güçtür çünkü bir ülkenin gerekliliklerini yerine getirdiğini düşünen bir muhatap bu gerekliliklerin tüm ülkeler için geçerli olduğu yanılgısı ile hareket etmekte, haliyle başka ülke sınırında sorunlar yaşayabilmekte ve cezaya muhatap kalabilmektedir. Uluslararası tek bir kural uygulanamayacağı için, bunların ortaya çıkması kaçınılmazdır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Oluşan cezalar genel olarak, tarafların bilgi eksikliği ile meydana gelmektedir. Ticaret süresince dikkat edilmesi gereken hususlar ticaret erbabının sorumluluğu altındadır. Ticaret sürecinde rol alan bu kişilerin yönetmelik ve uygulamalara yönelik özyönetim yapması beklenmektedir.
SORU 22: Transit taşımacılıkta yaşanan sorunlar ve uygulanmasını beklediğiniz iyileştirmeler nelerdir?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Transit taşımacılıkta kötü niyetli firmaların yüksek kıymetli eşyayı zaman zaman belli bir ring yaparak dolaştırdıkları, anlaşılabileceği kötü niyetli şahısları görevde bulduklarında bu eşyayı yurt içine salladıkları gözlemlenmektedir. Bunun önüne geçebilmek için personellerin özlük haklarında iyileştirmeler yapılabilir, aidiyet duygularını artıracak girişimlerde bulunulabilir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük ve ticaret konularındaki uyumlaştırma konularında elde edilecek tam uyum ile, ayrıca gümrük ve taşımacılık sektöründe rol alan personel ve şahısların gayretleri sayesinde daha iyi bir ortam oluşabileceğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Kaçakçılık riski yüksek eşyaların gümrük işlemine tabi tutulmaksızın yurt içinde bırakılması yönündeki suiistimallere pek sık olmasa da rastlanmaktadır. Bir yandan ticareti kolaylaştırmak için çalışılırken diğer taraftan yasal olmayan ticareti engellemek gümrük idarelerinin öncelikli misyonudur.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	NCTS odaklı taşımacılığın genel kabul edilerek ülkelerin tam uyumla bunu takip etmesi, transit taşımada sınır kavramı nispeten bulunmadığından, belge düzenleme ve karşı ülke gümrüklerini zamanında ve tam bilgi ile bilgilendirme durumunda daha verimli olacağı düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Transit taşımacılıkta malın çıkış noktası ile varış noktası arasında geçmek zorunda olduğu ülkelerdeki prosedürlerin en aza indirilmesini sağlamak gerekmektedir. Bu da ülkeler arasındaki anlaşmalar ile mümkün olacaktır. Ayrıca yol üzerindeki ülke gümrüklerinin zamanında ve yeterli olarak bilgilendirilmesi süreci hızlandıracaktır
SORU 23: Diğer gümrük idareleri, kamu kurumları ve özel sektör ile işbirliğinin ve iletişimin yeterli olduğuna inanıyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Diğer gümrük idareleri, kamu kurumları ve özel sektör ile işbirliğinin ve iletişimin yeterli olmadığını düşünüyorum. Bu konuda periyodik olarak bir araya gelinerek gerek sempozyum gerekse konferans şeklinde akademik toplantılar yapılması gerektiği düşüncesindeyim.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Kısmen yeterli olduğunu düşünüyorum. Ancak daha sıklıkla belirli toplantılar ve konferanslar yapıp daha yüksek seviye de iletişim ve işbirliği sağlanabileceği kanaatindeyim.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Eşyanın gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanımlardan birine tabi tutulmasında ya da basit bir ifadeyle eşyanın gümrüklenme sürecinde birçok kurum ve kuruluş izin, onay, belgeleme, uygunluk vb. yönlerinden yer almaktadır. Hazine ve Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Türk Standartları Enstitüsü bu kurumlara örnek gösterilebilir. Bu kurum ve kuruluşlar ile gümrük idaresi arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin geliştirilmesi için uluslararası kuruluşların da katkıda bulunmaya çalıştıkları görülmektedir. Bu kapsamda DTÖ, DGÖ, UN ve UNCTAD gibi uluslararası kuruluşların getirdikleri anlaşma, standart oluşturma, tavsiye kararı ve deklarasyon gibi düzenlemeler örnek olarak verilebilir. Ancak, tüm bu çabalara rağmen halen daha kat edilecek önemli bir mesafenin olduğu düşünülmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	İletişimin çok yeterli olduğunu düşünmüyorum. Gümrük işlemlerinde yaşanan aksaklıkların bir çoğunluğu ticaret erbabı ve gümrükler arasındaki iletişimsizlikten meydana gelmektedir. Dolayısıyla, iletişimin artırılması için

		konferanslar ve toplantılar yapılması gerektiğini düşünüyorum.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Ticaret sürecinde rol alan tarafların, gümrük işlemleri ile ilgili yeterli bilgilendirmeye sahip olmaması sonucunda ortaya çıkan cezalar ve sorunlar olmaktadır. Dolayısıyla bunun önüne geçebilmek için, iletişimin artırılması önem taşımaktadır.
SORU 24: Özel sektöre resmi danışmanlık hizmetleri veriyor musunuz? Bu hizmetlerden nasıl bir geri bildirim alıyorsunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Özel sektöre resmi danışmanlık hizmetleri sunulmamaktadır. Müfettişlik görevinden istifa etmek suretiyle bu tarz hizmetleri sunmakta olan Müfettişler bulunmaktadır, ancak memur statüsündeki birinin danışmanlık hizmeti sunması mümkün değildir.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Böyle bir uygulama mevcut değil. Müfettişlik durumunda iseniz danışmanlık hizmeti verilmesi kanunen mümkün değildir.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Hayır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Hayır, memur statüsünde iseniz, böyle bir danışmanlık hizmeti vermeniz mümkün değildir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Bu tür bir danışmanlık hizmeti tarafımızca verilmemektedir ve kanuni olarak mümkün değildir.
SORU 25: Dış ticaret operasyon sürecinde ticaret sürecine dahil olan diğer tüm taraflarla otomasyon ve elektronik haberleşme tekniklerini verimli bir şekilde kullanabiliyor musunuz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Dış ticaret operasyon sürecinde ticaret sürecine dahil olan diğer tüm taraflarla otomasyon ve elektronik haberleşme tekniklerini verimli bir şekilde kullanabildiğimizi düşünüyorum. Artık tebligatları dahi KEP üzerinden yapacak seviyeye gelmiş bulunmaktayız.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Elimizdeki imkanlar ölçüsünde, haberleşme tekniklerini en üst düzeyde kullandığımızı düşünüyorum.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Yaygın ve yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Evet, etkin bir biçimde kullanılmaktadır.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Evet, verimli bir şekilde kullanılmaktadır. Bu konuda bir sıkıntı yaşamıyoruz.
SORU 26: Gümrük hizmetlerinin verimli çalışması için sunulan altyapı hizmetlerinin (bilgi iletişim sistemleri, gümrük alanı ve altyapısı, laboratuvar alanları vb.) yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Eksikler hakkında bilgi verebilir misiniz?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Gümrük hizmetlerinin verimli çalışması için sunulan altyapı hizmetlerinin büyük ölçüde yeterli olduğunu düşünüyorum. Ancak örneğin EBYS sisteminde yaşanan olumsuzluklardan dolayı imzalama zorlukları yaşanabilmektedir. Resmi yazışmaların yapıldığı EBYS'nin kusursuz işlemesi gerektiğini düşünmekteyim. Ayrıca EBYS'ye mobil cihazlar vasıtasıyla da erişim sağlanabilmesinin gerekli olduğu düşüncesindeyim.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Gümrük işlemlerinin engellenmesine sebep olacak bir eksiklik oluşmamaktadır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Yeterli olduğunu düşünüyorum. Ancak internette yaşanan yoğunluk ve belge hacminin büyüklüğü nedeniyle zaman zaman yükleme ve gönderme sorunları yaşanabilmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Gümrük işlemlerini sektöre uğratacak bir eksiklik söz konusu değildir.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Sunulan altyapı hizmetlerini, farklı alanlarda incelemek gerekmektedir. Örneğin laboratuvar alanında bir ürünün GTIP sonuçların elde edilmesinde, laboratuvar yoğunluğundan ötürü gecikmeler oluşabilmektedir. Bunun yanı sıra bilgi iletişim altyapısında özellikle EBYS sisteminde zaman zaman yaşanan yoğunluk

		nedeniyle, yükleme ve göndermelerde sorunlar yaşanabilmektedir. Bu tarz eksikliklerin giderilmesinin gümrük hizmetleri için verimli olabileceğini düşünmekteyim.
SORU 27: Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, faaliyette bulunduğunuz diğer taraflardan beklentilerinizi yazar mısınız?		
G.Yetkilisi (A)	Cevap:	Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması açısından, tüm paydaşlardan inisiyatif alarak ticaretin kolay ve hızlı hale getirilebilmesi için “Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması”nda öngörülen gerekliliklerin istisnasız yerine getirilerek eşgüdümün sağlanması gerektiğini ve bir aksaklık olduğunda istişare edilerek bunun giderilmesi gerektiğine inanmaktayım.
G.Yetkilisi (B)	Cevap:	Bu konuda en önemli madde, tarafların ticareti kolaylaştırma anlaşması gereğince ortaya konulan gerekliliklerin uygulanması açısından kendi inisiyatiflerini kullanarak iyileştirmeler yapmasıdır. Ayrıca taraflar arasında yaratılacak olan eşgüdüm, işbirliği ve uyum sonucunda elde edilecek kazançların ülkemiz için büyük bir fayda sağlayacaktır.
G.Yetkilisi (C)	Cevap:	Daha öncede belirttiğim gibi, uluslararası ticaretin gümrük idaresi dışındaki paydaşları, ticaret erbabı, gümrüklerde iş ve işlemleri yürüten acente ve gümrük müşavirleri, ayrıca diğer kurum ve kuruluşların mevzuata hakim olmaları gerektiğini düşünüyorum. Uyum, koordinasyon, işbirliği konuları istekli ve etkin olunması gereken, bu paydaşların kendi özelinde ticareti kolaylaştırma amacıyla ortaya konulmuş uygulamalar ve iyileştirmeleri benimsemesi gerekmektedir.
G.Yetkilisi (D)	Cevap:	Karşılıklı uyum, yasal zorunluluklara tam anlamıyla uyulması, iç denetim ve iç kontrol mekanizmalarını etkin yürüterek, özellikle firmaların Gümrük ve Dış Ticaret Departmanları geliştirmeleri, zira firmalar gümrük ve dış ticaret işlemlerini tali işlemler olarak gördüğünden, bu hususları muhasebeci gibi görevliler ile yönettiklerinden cezai durumlarla ve uzayan süreçler ile sıklıkla karşılaşmaktadırlar.
G.Yetkilisi (E)	Cevap:	Ticaretin içerisinde etkin rol oynayan tüm tarafların, yeterli donanım ve bilgiye sahip olması gerekmektedir. Gümrük işlemleri konusunda yeterli bilgiye ve tecrübeye sahip olmayan yetkililer süreçlerde gecikmeler ve cezai müeyyideler oluşmasına sebebiyet verebilmektedir. Ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması kolektif bir çalışma gerektirmektedir. Dolayısıyla tüm tarafların ticareti kolaylaştırma uygulamalarını benimsemesi ve üzerine düşen sorumlulukların bilincinde olup, ülkemizin taraf olduğu ticareti kolaylaştırma anlaşmasının öngördüğü performans ölçeklerinde eksik yönlerini gidermeye çalışması gerekmektedir.

Kaynak: Yazar Tarafından Düzenlenmiştir.

4.1 KAYNAKÇA

Ağsakal, A., & Erkan, M. K. (2016). Türkiye'de dış ticarete ödeme şekilleri ve faiz oranları. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 30(16), 581-588.

Antonelli, C. (1984). Multinational firms, international trade and international telecommunications. *Information Economics and Policy*, 1(4), 333-343.

The Association of Southeast Asian Nations - ASEAN (2012). *AEX Trade Facilitation Strategic Action Plan 2016-2025*. <https://asean.org/storage/2012/05/AEC-2025-Trade-Facilitation-SAP-FINAL-rev.pdf> (17 Şubat 2020).

Aslantaş, T. (2014). Yalın Üretim Felsefesi Yöntemleri Ve Kanban Tekniğinin Otomotiv Sektörüne Uygulanması. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Fakültesi*.

Atay, G. (2015). Ticari Yük Taşımacılığında Acentecilik, *İhracat ve İthalat Yönetimi Yeni Stratejiler ve Güncel Uygulamalar* (ss.196-215). Editörler Mine Yılmaz, & Meltem Onay. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Aynagöz, Ç. Ö. (2016). WTO - Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve Türkiye İçin Değerlendirmeler. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(1), 3.

Bahçeci, S. (2018). Dış ticaretin kolaylaştırılmasında Türkiye'nin görünümü. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Girişimcilik Dergisi*, 2(3), 75-88.

Beverelli, C., Neumueller, S., & Teh, R. (2014). *A New Look at the Extensive Trade Margin Effects of Trade Facilitation*. Geneva: World Trade Organization.

Bichou, K. (2008). "Security and Risk Based Models in Shipping and Ports", Review And Critical Analysis. *Joint Transport Research Centre, Discussion Paper* (20).

Bruce, C. S. (1994). Research Student's Early Experiences of the Dissertation Literature Review. *Studies in Higher Education*, 19(2), 217-229.

Brunn, P., & Mefford, R. N. (2004). Lean Production and The Internet. *International Journal of Production Economics*(89), 247-260.

Burt, D. N., Dobler, D. W., & Starling, S. L. (2016). *World Class Supply Management: The Key to Supply Chain Management*. Boston: McGraw-Hill Irwin.

Cheng, M., Wang, D., & Wang, J. J. (2018). A port-based evaluation framework of Trade facilitation policies: Case of Shenzhen and Hong Kong. *Case Studies on Transport Policy*, 6(2), 297-307.

Clark, P. B. (1970). *Planning Import Substitution*. London: North Holland Publ. Comp.

Cooper, M. C., Innis, D. E., & Dickson, P. R. (1992). *Strategic planning for logistics*. London: Sage Publications.

Çelebi, I. (1991). *Dışa Açık Büyüme ve Türkiye*. İstanbul: E Yayınları.

Çizmecı, F. (2002). *Tedarik Zinciri Yönetimi*. İstanbul: Alfa Yayınları.

Delıçay, M. (2015). *Dünyada ve Türkiye'de dış ticareti kolaylaştırmaya yönelik ulusal koordinasyon çalışmaları*. Ankara: Kalkınma Bakanlığı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.

Dennis, A., & Shepherd, B. (2011). Trade facilitation and export diversification. *World Economics*, 34(1), 101-122.

Dictionary (2020). *Trade*. www.dictionary.com/browse/trade (9 Nisan 2020).

Djankov, S., Freund, C., & Pham, C. (2010). Trading on time. *The Review of Economics and Statistics*, 92(1), 166-179.

Duval, Y., Tengfei, W., & Chortip, U. (2015). Trade Facilitation and Paperless Trade: State of Play and the Way Forward For Asia and Pasific. *United Nations ESCAP Trade, Studies in Trade and Investment Working Paper*(85).

Egeli, H. A. (2001). Dış Ticaret Açısından Sanayileşme Stratejileri ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. *Sosyal Bilimler Dergisi*(2), 149-161.

Erol (2012). *Yalın Yaklaşım ve Yalın Üretim*. <https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/yalin-yaklasim-ve-yalin-uretim> (14 Eylül 2019).

Eymen, U. E. (2007). *Tedarik Zinciri Yönetimi*. Kaliteofisi Yayınları.

Fawcett, S. E., Calantone, R., & Smith, S. R. (1997). Delivery capability and firm performance in international operations. *International Journal of Production Economics*, 51(3), 191-204.

Fıçı, G. (2006). *Tedarikçi Yönetiminde Envanter Kontrolü*. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). Sakarya: Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Fontagné, L., Orefice, G., & Piermartini, R. (2016). Making small firms happy? The heterogeneous effect of trade facilitation measures. *Review of International Economics*(1), 1-34.

Grainger, A. (2014). Measuring-up customs: A trade compliance cost perspective. *Nottingham University Business School Research Paper*, (2014-02).

Grainger, A. G. (2007). *Trade Facilitation and Supply Chain Management: a case study at the Interface between Business and government* (Doctoral Dissertation). Birkbeck: University of London .

Guiffrida, A. L., & Nagi, R. (2006). Cost characterizations of supply chain delivery performance. *International Journal of Production Economics*, 102(1), 22-36.

Gülsoy, E. (2007). *Dış Ticarete Güvenli Bir Kontrol Aracı: Uluslararası Gözetim Şirketleri*. İzmir: IGEME Yayınları.

Gümüş, Y. (2007). Lojistik Maliyetlerinin Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Yöntemine Göre Hesaplanması ve Bir Üretim İşletmesi Uygulaması. *Dayanışma Dergisi*, 8(100), 1-24.

Güven, Ö. (2015). Dış Ticarete Ödeme Şekilleri ve Dış Ticaretin Finansmanı, *İhracat ve İthalat Yönetimi Yeni Stratejiler ve Güncel Uygulamalar (ss.102-120)*. Editörler Mine Yılmaz, & Meltem Onay. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Hacırüstemoğlu, R., & Şakrak, M. (2002). *Maliyet Muhasebesinde Güncel Yaklaşımlar*. İstanbul: Türkmen Kitabevi.

Hammar, T. (2009). *Trade facilitation in Vietnam-recent progress and impact*. (Master's Thesis). Lund: Lund University School of Economics.

Hellqvist, M. (2003). *Trade facilitation from a developing country perspective*. Stockholm: National Board of Trade.

Hillbery, R., & Zhang, X. (2015). *Policy and performance in customs: evaluating the trade facilitation agreement*. Washington: World Bank Group.

Hoekman, B., & Shepherd, B. (2015). Who profits from trade facilitation initiatives? Implications for African countries. *Journal of African Trade*, 2(1-2), 51-70.

Hugos, M. H. (2018). *Essentials of supply chain management*. New Jersey: John Wiley & Sons Publications.

İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi - İGEME (2007). *Gözetim Faaliyetleri Genel Bilgi*. http://www.kascert.com/kascert/YuklenenResimler/File/Diger/Gozetim_Faaliyetleri_Genel_Bilgi.pdf (6 Ekim 2019).

International Chamber of Commerce - ICC (2020). *Incoterms 2020*. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/> (13 Ocak 2020).

International Maritime Organization - IMO (2020). *Introduction to IMO*. <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (16 Aralık 2020).

International Organization for Standardization - ISO (2020). *Standarts*. <https://www.iso.org/standards.html> (3 Haziran 2019).

İslamoğlu, A. H. (2008). *Pazarlama Yönetimi*. İstanbul: Beta Basım Yayımcılık.

İstanbul İhracatçı Birlikleri - İBB (2020). *Kurumsal Görevlerimiz*. <http://www.iib.org.tr/tr/kurumsal-gorevlerimiz.html> (16 Şubat 2020).

Jupp, V. (2006). *The Sage dictionary of social research methods*. London: Sage Publications.

Karasar, N. (2009). *Bilimsel araştırma yöntemi: kavramlar-ilkeler-teknikler*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Kaynak, M. (2004). Uluslararası taşımacılık ve lojistik bağlamında avrasya ulaştırma koridorlarında bölgesel rekabet ve türkiye. *Ekonomik Yaklaşım*, 15(52-53), 3-34.

Köfteci, S., & Gerçek, H. (2010). Yük taşımacılığında taşıma türü seçimi için lojistik maliyetlere dayalı ikili lojit model. *İMO Teknik Dergi*, 5087(5112), 333.

Lambert, D. M. (2008). *Supply chain management: processes, partnerships, performance*. Florida: Supply Chain Management Institute.

Lambert, D. M., & Stock, J. R. (1993). *Strategic Logistics Management*. New York: McGraw-Hill Publications.

Long, D. (2003). *International Logistics: Global Supply Chain Management*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.

Merk, O., & Dang, T. (2012). *Efficiency of world ports in container and bulk cargo (oil, coal, ores and grain)*. Paris: OECD Publishing.

Moisé, E., & Sorescu, S. (2015). Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains. *OECD Trade Policy Papers*(181).

Moisé, E., Orliac, T., & Minor, P. (2012). *Trade facilitation indicators: the impact on trade costs*. Paris: OECD Publishing.

Naranayan, B., Sharma, S., & Razzaque, M. (2016). Trade facilitation in the commonwealth: an economic analysis. *The Journal of Applied Economic Research*, 10(3), 305-336.

Novo Danışmanlık (2012). *İhracat Danışmanlığı*. <http://novodanismanlik.com/ihracat-danismanligi.aspx> (14 Aralık 2019).

Oktay, N., Bakır, H., Polat, Ç., & İslatince, N. (2013). *Dış Ticaretle İlgili Kurumlar ve Kuruluşlar*. (B. Açma, Dü.) Eskişehir: Açık Öğretim Fakültesi.

Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD (2020). *Trade Facilitation*. <http://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/> (16 Şubat 2020).

Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD (2020). *Trade Facilitation Indicators*. https://www.oecd-ilibrary.org/trade/trade-facilitation-and-the-global-economy_9789264277571-en (18 Şubat 2020).

Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri - OAİB (2020). *Hakkımızda*. <http://www.oaib.org.tr/tr/default.html> (1 Aralık 2020).

Özdemir, A. İ. (2004). Tedarik zinciri yönetiminin gelişimi, süreçleri ve yararları. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(23), 89.

Özen, Y., & Gül, A. (2010). Sosyal ve eğitim bilimleri araştırmalarında evren-örneklem sorunu. *Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi*(15), 394-422.

Pesen, Ö., & Yılmaz, M. (2015). Nasıl İhracatçı/İthalatçı Olunur? Hedef Pazarı Tanımlama ve Müşteri Bulma, *İhracat ve İthalat Yönetimi Yeni Stratejiler ve Güncel Uygulamalar* (ss.80-96). Editörler Mine Yılmaz, & Meltem Onay. Ankara: Nobel Yayıncılık.

Pettersson, A. I., & Segerstedt, A. (2013). Measuring supply chain cost. *International Journal of Production Economics*, 143(2), 357-363.

Rahman, S., Laosirihongthong, T., & Sohal, A. (2010). Impact of Lean Strategy on Operational Performance: A Study of Thai Manufacturing Companies. *Journal of Manufacturing Technology Management*, 21(7), 839-852.

Rhonda, R. L., & Robert, J. V. (1999). Defining supply chain management: a historical perspective and practical guidelines. *Industrial Management & Data Systems*, 99(1), 11.

Rippel, B. (2011). *Why Trade Facilitation is Important for Africa*. *Africa Trade Policy Notes*. Washington: World Bank.

Sakyi, D., Bonuedi, I., & Opoku, E. (2018). Trade facilitation and social welfare in Africa. *Journal of African Trade*, 5(1-2), 35-53.

Sakyi, D., Villaverde, J., Maza, A., & Bonuedi, I. (2017). The effects of trade and trade facilitation on economic growth in Africa. *African Development Review*, 29(2), 350-361.

Seymen, D., Bilici, Ö., & Şanlısoy, S. (2009). Türk Dış Ticareti'nin Yönü, Dış Ticaret Politikası Perspektifinden Bir Değerlendirme. Eskişehir: *Anadolu International Conference in Economics*.

Shafee Law. (2018). *Supply Chain Management*. <http://shafeelaw.com/supply-chain-management/> (11 Kasım 2019).

Sharma, S. (2013). Improving Multi-agency Coordination and Private Sector Participation for Cross Border Trade in Nepal. *Presentation made during a conference on November 18th 2013, Seoul, Korea*.

Shepherd, B. (2009). *Trade-Related Infrastructure and Services*. New York: Developing Trade Consultants.

Shepherd, B., & Wison, J. (2007). Trade, infrastructure, and roadways in Europe and central Asia: new empirical evidence. *Journal of Economics Integration*, 22(4), 723-747.

Şahin, B., Yılmaz, H., Üst, Y., Güneri, A. F., & Gülsün, B. (2009). An Approach For Analysing Transportation Costs and a Case Study. *European Journal of Operational Research*, 16(193), 1-11.

Şen, İ. K. (2014). Lojistik faaliyetlerin yönetimi ve maliyetleme yaklaşımları. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 4(1), 83-106.

Tanrıverdi, Y. (2010). *Tedarik Zinciri ve Stok Yönetimi Üzerine Bir Uygulama* (Yüksek Lisans Tezi). Denizli: Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tek, Ö. B. (1999). *Pazarlama İlkeleri*. İstanbul: Beta Basım Yayıncılık.

Thai, V. V., & Grewal, D. (2005). An Analysis of the Efficiency and Competitiveness of Vietnamese Port System. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, 17(1), 3-31.

The Center for Global Enterprise (2016). *Digital Supply Chains: A Frontside Flip*. <https://www.thecge.net/dsci/> (12 Aralık 2019).

The World Bank Group (2015). *Logistic Performance Index*.
<https://lpi.worldbank.org/about> (20 Şubat 2020).

The World Bank Group (2018). *Logistics Performance Index*. Washington: The World Bank.

The World Bank Group (2016). *Logistics Performance Index*. Washington: The World Bank.

The World Bank Group (2014). *Logistics Performance Index*. Washington: The World Bank.

The World Bank Group (2020). *Doing Business Index*.
<https://www.doingbusiness.org/en/about-us> (2 Şubat 2020)

The World Bank Group (2020). *Doing Business Index*. Washington: The World Bank.

Ticaret Bakanlığı (2018). *Dış Ticaret İşlemlerine İlişkin Belge ve Maliyetlerin Azaltılması ve Bu Konudaki Farkındalığın Arttırılması Çalıştayı Sonuç Raporu*. Ankara: Ticaret Bakanlığı.

Ticaret Bakanlığı (2020). *4458 Sayılı Gümrük Kanunu*.
<https://www.ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/mevzuat/kanun> (13 Şubat 2020).

Ticaret Bakanlığı (2020). *Gümrük İdareleri Listesi*. <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/gumruk-idareleri> (8 Şubat 2020).

Ticaret Bakanlığı (2020). *İhracat Yönetmeliği*.
<https://ticaret.gov.tr/ihracat/mevzuat/ihracat-rejimi> (14 Ocak 2020).

Ticaret Bakanlığı (2020). *İthalat Yönetmeliği*.
<https://ticaret.gov.tr/ithalat/mevzuat/ithalat-rejimi> (14 Ocak 2020).

Ticaret Bakanlığı (2020). *İthalatta Denetimi Gerçekleştirilen Ürün Grupları*. <https://ticaret.gov.tr/urun-guvenligi/ithalatta-urun-guvenligi-denetimleri-ve-tareks/ithalatta-denetimi-gerceklestirilen-urun-gruplari> (6 Mart 2020).

Ticaret Bakanlığı (2020). *T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Eylem Planı. 2018-2022*. <http://www.canakkaleticaretborsasi.org.tr/haber-resim/buyuk/taslak-strateji-ve-eylem-planı-belgesi-2b34.pdf> (8 Mart 2020).

Tulgar , D. (2018). *Türkiye'de Uluslararası Bankacılık ve Dış Ticaret* (Yüksek Lisans Tezi). Tekirdağ: Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tunç, H. (2004). *Uluslararası Ticaret, Para ve Finans*. İstanbul: Alfa Yayınları.

Türk Armatörler Birliği (2016). 2016 Faaliyet Raporu, 2017 İş Planı. İstanbul: Türk Armatörler Birliği.

Türk Standartları Enstitüsü (2020). *Hakkımızda*. <https://tse.org.tr/Hakkimizda> (6 Mart 2020).

UN/CEFACT (2003). *International Trade and Business Procedures Group - Finance Domain*. https://www.tbgs-finance.org/ToRTBG5rev3_Aug_03mod.pdf (15 Haziran 2019).

UN/CEFACT (2012). *The Buy-Ship-Pay Reference Models*. <http://tfig.unece.org/contents/buy-ship-pay-model.htm> (16 Kasım 2019).

UNCTAD (2001). *E-Commerce and Development Report*. Geneva: United Nations.

UNCTAD (2006). *Trade Facilitation Handbook Part I, National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*. New York and Geneva: United Nations.

UNCTAD (2016). *Sudan National Trade Facilitation Roadmap 2017-2021*. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl_ttf_2016_TFRoadMap_Sudan_en.pdf (17 Şubat 2020).

UNCTAD (2016). *Port Management Series Volume 4*. New York and Geneva: United Nations.

UNECE (2012). *Greece National Trade Facilitation Strategy and Roadmap*. <https://www.unece.org/NationalTradeFacilitationStrategyRoadmap.pdf> (16 Şubat 2020).

UNECE (2016). *Maintenance and Update of the UN Trade Facilitation Implementation Guide Final Project Report*. Geneva: UNECE Publishing.

Ülgener, S. F. (1991). *Milli Gelir İstihdam ve İktisadi Büyüme*. İstanbul: Der Yayınları.

World Customs Organization - WCO (2019). *Customs Environment Scan 2019*. Brussels: World Customs Organization.

World Economic Forum - WEF (2018). *The Global Enabling Trade Report*. Cologny: World Economic Forum.

World Economic Forum - WEF (2016). *The Global Enabling Trade Report*. Cologny: World Economic Forum.

World Economic Forum - WEF (2018). *The Global Competitiveness Report*. Cologny: World Economic Forum.

World Economic Forum - WEF (2019). *The Global Competitiveness Report*. Cologny: World Economic Forum.

World Economic Forum - WEF (2020). *Our Mission*. <https://www.weforum.org/about/world-economic-forum> (21 Şubat 2020).

World Trade Organization - WTO (2018). *Report on G20 Measures*. Geneva: World Trade Organization.

Yapar, S. S. (2009). Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi. *Selçuk Üniversitesi İİBF Dergisi*(16), 165.

Yasui, T. (2014). *Customs Environment Scan 2014*. Brussels: World Customs Organization.

Yıldızöz, H. (2006). *Tedarik Zinciri Yönetimi Ve Bir Uygulama*. (Yüksek Lisans Tezi) İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yurtsever, H. (2010). Uluslararası ödeme şekillerinde bankalarca alınan komisyon ve vergi üzerine eleştirel bir yaklaşım. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 10(3), 855-869.



