



# GÜMRÜK ve TİCARET BAKANLIĞININ LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK UYGULAMALARI



---

# GÜMRÜK ve TİCARET BAKANLIĞININ LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YÖNELİK UYGULAMALARI

---



ANKARA 2013

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayın No: 8

Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayın No: 1





## SUNUŞ



Uluslararası ticaretin alt yapısını oluşturan lojistik sektörünün önemi; küreselleşme süreci, iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ve ticaretin önündeki sınırlama ve engellerin ortadan kalkmaya başlamasıyla her geçen gün daha da artmaktadır.

Son yıllarda ticaret alanındaki hizmet sağlayıcılarla, hizmet alıcıları ve ilgili kamu kurumlarını tek bir fiziksel mekânda buluşturan; çoklu taşımacılık altyapısı ile

ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına etkin bağlantıya sahip yerleri ifade eden lojistik merkez konsepti çok önemli bir yer tutmaktadır.

Bu merkezler, oluşturdukları kümelenme etkisiyle ölçek ekonomilerinin ortaya çıkışının önünü açmakta; böylece işletmelerin etkinlik ve kârlılığı artarken maliyetler düşmekte ve uluslararası ticarete fiyat avantajının sağlanmasına yardımcı olmaktadır.

Lojistik merkezlerinin faaliyete geçmesi, ulusal yapının ve “Türkiye Lojistik Master Planı”nın oluşturulması çalışmalarına Gümrük ve Ticaret Bakanlığı olarak aktif biçimde iştirak etmekte ve gerekli destekleri vermekteyiz. Bu kapsamda olmak üzere; 389 bin metrekare kapalı olmak üzere 700 bin metrekare toplam alanda faaliyet gösteren 45 lojistik işletmesi ve bünyesinde 4 bin çalışanı ile Ankara Lojistik Üssü; 2004 yılında Bakanlığımız destek ve katkılarıyla hizmete girmiş ilk lojistik merkez olma hüviyetini muhafaza etmektedir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı; gerek iç, gerekse dış ticaret süreçlerinin yönetilmesi kapsamında, hukuki altyapının etkin ve verimli bir şekilde oluşturulması görevleri ile çok önemli bir rol oynamaktadır. Bir yandan ticaret hayatımızın çağın ihtiyaçlarına uygun şekilde düzenlenmesi amacıyla yeni Ticaret Kanunu yürürlüğe girerken, diğer yandan gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması çerçevesinde Kâğıtsız Beyan, Tek Pencere, Tek Durakta Kontrol, Yetkilendirilmiş Yükümlü gibi projeler yürütülmektedir.

Yukarıda ifade edilen hususlar ışığında; lojistik performansımızın geliştirilmesi için Bakanlığımız tarafından iç ve dış lojistik süreçlerine ilişkin ne tür görevlerin gerçekleştirildiği ve nelerin yapılabileceğine ilişkin bir çalışmanın yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu çalışmanın temel amacı, yürüttüğümüz faaliyetlerin lojistik hizmetler çerçevesinde bir envanterinin çıkarılması ve bu faaliyetlerin lojistik süreçlere etkisi konusunda bir tespiti ortaya koymaktır.

Bu çalışmanın yapılmasında emeği geçenlere teşekkür ediyor, konuyla ilgili tüm kurum ve kişilere faydalı bir kaynak olmasını diliyorum.



# İÇİNDEKİLER

<b>YÖNETİCİ ÖZETİ.....</b>	<b>1</b>
<b>1. GİRİŞ .....</b>	<b>9</b>
<b>2. LOJİSTİK MERKEZLER .....</b>	<b>17</b>
2.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Unsurları.....	17
2.2. Lojistik Merkezlerdeki Faaliyetler ve Hizmetler .....	19
2.3. Dünyadaki Lojistik Merkezlerden Örnekler.....	20
2.3.1. Amerika'daki Lojistik Merkezler .....	20
2.3.1.1. Alliance Global Logistics Hub/Texas/ABD .....	21
2.3.1.2. Atlantic Gateway-Halifax Logistics Park/Kanada .....	22
2.3.2. Avrupa'daki Lojistik Merkezler .....	23
2.3.2.1. Rotterdam.....	23
2.3.2.1. Güterverkehrszentrum (GVZ) Hamburg .....	25
2.3.3. Uzak Doğu'daki Lojistik Merkezler .....	26
2.3.3.1. Singapur .....	26
2.3.3.2. Hong-Kong .....	28
2.4. Türkiye'deki Güncel Durum ve Mevzuat Altyapısı .....	30
2.4.1. Ankara Lojistik Üssü.....	35
2.5. Lojistik Merkezlerle İlişkin Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tarafından Yürütülen Çalışmalar.....	36
<b>3. GÜMRÜK İŞLEMLERİ .....</b>	<b>37</b>
3.1. Elektronik Özet Beyan .....	37
3.1.1. Giriş Özet Beyanı .....	37
3.1.2. Varış Bildirimi.....	38
3.1.3. Çıkış Özet Beyanı.....	38
3.1.4. Çıkış Bildirimi.....	38
3.2. Kağıtsız Beyanname.....	39
<b>4. TRANSİT .....</b>	<b>40</b>
4.1. Dünya'da Transit ve Taşımacılık.....	40
4.2. Türkiye'de Transit ve Taşımacılık .....	40
4.2.1. Ülkemizin Lojistik Kabiliyeti ve Transit Taşımacılık.....	42
4.2.2. Transit Mevzuatı .....	42
4.3. Ortak Transit Projesi .....	43
4.3.1. Ortak Transitin Getirileri.....	44
4.3.2. NCTS.....	45
4.4. e-TIR Projesi.....	45

4.5. İntermodal Taşımacılık .....	46
<b>5. ANTREPOCULUK.....</b>	<b>50</b>
5.1. Antrepo Kavramı ve Antrepoculuk.....	50
5.1.1. Antrepo Türleri .....	50
5.1.2. Antrepoya Konulabilecek Eşya ve Ortak Depolama .....	52
5.1.3. Eşyanın Antrepoda Kalabileceği Süre .....	53
5.1.4. Antrepoda Yapılabilecek İşlemler.....	53
5.1.4.1. Elleçleme .....	53
5.1.4.2. Karıştırma ve Montaj İşlemleri .....	54
5.1.5. Antrepolarda Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri Uygulaması.....	54
5.2. Antreponun Lojistik İçerisindeki Yeri ve Önemi .....	55
<b>6. LİSANSLI DEPOCULUK .....</b>	<b>58</b>
6.1. Lisanslı Depoculuk Sisteminin İşleyişi .....	58
6.2. Lisanslı Depoculuk Sisteminin Hedefleri.....	59
6.3. Mevzuat Altyapısı .....	61
6.4. Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lisanslı Depoculuk Konusundaki Pozisyonu .....	62
<b>7. TEK PENCERE.....</b>	<b>63</b>
7.1. Tek Pencere Sistemi .....	65
7.1.1. Tek Pencere Sisteminin Sağlayacağı Faydalar.....	66
7.1.2. Tek Pencere Sisteminin Hayata Geçirilme Sürecinde Gerçekleştirilen Faaliyetler .....	67
7.1.2.1. UN-ECE (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Tarafından Hazırlanan Belge.....	67
7.1.2.2. ABD’de Tek Pencereye Geçiş Süreci .....	68
7.1.2.3. Güney Kore’de Tek Pencereye Geçiş Süreci .....	69
7.1.2.4. Makedonya’da Tek Pencereye Geçiş Süreci .....	70
<b>8. TEK DURAKTA KONTROL.....</b>	<b>73</b>
8.1. Tek Durakta Kontrolün Getirileri .....	73
8.2. Tek Durakta Kontrolün Planlanması ve Uygulanması Aşamalarında İzlenecek Adımlar .....	74
8.3. Dünyadaki Tek Durakta Kontrol Uygulamaları.....	75
<b>9. YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ .....</b>	<b>79</b>
<b>10. KOMŞU ÜLKELERLE İŞBİRLİĞİ VE BAKANLIĞIMIZIN LOJİSTİK ALTYAPISININ GÜÇLENDİRİLMESİNE YÖNELİK ÇALIŞMALAR .....</b>	<b>83</b>
10.1. İpekyolu Projesi .....	83
10.1.1. Forumlar.....	84
10.1.1.1. Antalya Forumu .....	84
10.1.1.2. Bakü Forumu .....	85



10.1.1.3. Tahran Forumu .....	87
10.1.1.4. Batum Forumu .....	87
10.1.2. Uzmanlar Grubu Toplantısı .....	88
10.1.3. Çalışma Grubu Toplantısı .....	88
10.1.4. Sınır İnceleme Ziyaretleri .....	89
10.1.5. Değerlendirme Toplantısı .....	89
10.2. Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanılması Projesi .....	91
10.3. Yap-İşlet-Devret Modeli Uygulamaları .....	93
10.3.1. Yasal Dayanak .....	93
10.3.2. Uygulamalar .....	93
<b>11. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME .....</b>	<b>102</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>106</b>



## YÖNETİCİ ÖZETİ

Lojistik sektörünün en önemli mesleki örgütlerinden biri olarak kabul edilen Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi'nin (The Council Of Supply Chain Management Professionals) tanımına göre lojistik; tüketicinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretim noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar malların, hizmetlerin ve ilgili bilginin etkin ve verimli bir şekilde ileri ve geri hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir.

Uluslararası ticarete önemi artan lojistik faaliyetleri artık ekonomi içinde etkisi ölçülen, planlaması yapılan ve yönetilen bir sektör halini almıştır. Lojistik sektörü her yıl büyümekte ve hem ulusal hem de başta Avrupa Birliği olmak üzere ulus-üstü düzeyde lojistik sektörüne ilişkin düzenlemeler ve yatırımlar yapılmaktadır. 2003 ile 2007 yılları arasında %6,2 Yıllık Bileşik Büyüme Oranı kaydeden taşımacılık ve lojistik sektörü, 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon ABD Doları gelir elde etmiştir.

Türkiye'de 2000'li yıllardan sonra gelişen ekonomi ve küresel rekabet koşullarının zorlaması ile nakliyecilikten lojistiğe doğru bir dönüşüm başlamıştır. Küresel rekabette avantajlı olabilmek amacıyla taşımacılık modlarının çoklu ve entegre biçimde zaman ve maliyet açısından kârlı şekilde kullanılması gerekmektedir. Türkiye'de 2008 yılında 60 milyar ABD Doları değerinde bir pazarı olan sektörün, 2015 yılında ise 120-150 milyar ABD Doları değerine ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bir araştırmaya göre sektörde 3. Parti lojistik hizmet sağlayıcılarının büyüklüğü ise 22 milyar ABD Dolarıdır.

Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği 2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre Türkiye 3.22 puanla 27. sırada yer almaktadır. Kriterler bağlamında ise gümrük işlemlerinde 32, altyapıda 25, uluslararası sevkiyatlarda 30, lojistik kalitesi ve yetkinliğinde 26, yükün izlenebilirliğinde 29 ve işlem süresinde ise 27. sırada yer almaktadır. LPI sıralaması; Türkiye'nin konumunun transit bir geçiş güzergahı olması ve bir ekonomik entegrasyon çeşidi olan Gümrük Birliği üyeliği dikkate alındığında arzulanan düzeyde olmadığı gözlenmektedir. Bu sebeple konuyla ilgili tüm çalışmaların sektörün ihtiyaçları dikkate alınarak hazırlanacak bir program çerçevesinde en kısa zamanda yapılmaya başlanması hayati öneme sahiptir. Türkiye'nin rekabetçi küresel ekonomide payının artırılabilmesi için LPI kriterleri üzerinde tek tek çalışılarak lojistik performansı yükseltilmeli, ülkenin tüm kesimlerini kapsayan bir program hazırlanarak bu program çerçevesinde lojistik

alanı düzenlenmeli ve çok modlu taşımacılığa geçilerek karayolu üzerindeki aşırı yük azaltılmalıdır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı hem gümrük işlemlerinin hem de ticaret politikalarının yönetildiği kurum olması nedeniyle her anlamda lojistik faaliyetlerinin kesişim noktası konumundadır. Bu çerçevede, Bakanlığımızın görev ve yetki alanı dahilinde bulunan lojistik süreç unsurlarının tespit edilerek bunların geliştirilmesine ilişkin çalışmalar yapılması, yukarıda ifade edilen amaçlara ulaşılabilmesi için gerekli görülmektedir.

Bu çalışmada; Bakanlığımız görev alanında bulunan Lojistik Merkezler, Transit Taşımacılık, Antrepoculuk, Lisanslı Depoculuk faaliyetleri ile Tek Pencere, Tek Durakta Kontrol, Yetkilendirilmiş Yükümlü projeleri, gümrük işlemleri, diğer ülkelerle işbirliği ve altyapıya ilişkin Bakanlığımız vizyonu çerçevesinde ayrıntılı bilgi verilmiştir.

Lojistik faaliyetlerin bir merkezden gerçekleştirilmesini amaçlayan Lojistik Merkez (Logistics Centre/Center), Lojistik Köy (Freight Village), Lojistik Park (Logistics Park), Kara Limanı (Dry Port), Logistics Hub, Interporto, Centres Logistiques de Fret, Gares Routières de Marchandises, Platform Freight Terminal, Centro Integrado de Mercancias, Güterverkehrszentrum, Transport Centre, Transport Center ve Distripark kavramları; hizmet sağlayıcılarla, hizmet alıcıları ve ilgili kamu kurumlarını tek bir fiziksel mekanda buluşturan; intermodal taşımacılık altyapısına; ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına etkin bağlantıya sahip yerleri ifade etmektedir.

Tanımda yer verilen hususlar ayrıntılarıyla incelendiğinde ilk olarak tüm aktörleri bir araya getiren mekan unsuru ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektörünün tüm aktörlerinin bir arada bulunduğu tek bir fiziksel mekan, hem kümelenme etkisiyle lojistik işletmelerinin karını artırmakta hem de her lojistik faaliyet için katlanılması gereken ayrı ayrı maliyet kalemlerini tek kaleme indirmekte ya da en azından minimize etmektedir.

İkinci olarak dikkatle değerlendirilmesi gereken unsur ise mekanın intermodal taşımacılık altyapısına sahip olmasıdır. Multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık kavramları hususunda genel bir tanım vermek gerekirse; eşyanın birden fazla taşıma modunun kullanılarak taşınması olarak kabul edilebilir. Buradan hareketle bir lojistik merkezin karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolundan en az ikisi arasında eşya aktarımı yapılmaya müsait olması gerekmektedir. Lojistik merkezler intermodal taşımacılık altyapısının, araç ve kaynaklarının optimal şekilde kullanılmasına yönelik olarak planlanan alanlardır. Bu durum özellikle maliyet minimizasyonu için hayati önem taşımaktadır.

Lojistik merkezlere ilişkin dünyadaki örneklerde maliyet avantajı, ekonomik kalkınmaya katkı ve çevresel kaygıların ön planda olduğu görülmektedir. Lojistik merkezler esnek bir yapı gerektirdiğinden kamu-özel sektör paydaşlığı çerçevesinde ve yerel yönetimlerin katkısı ile kurulmakta ve/veya işletilmektedir. Çevre politikaları sebebiyle yerel yönetimler kent planları ve trafik düzenlemelerinde lojistik merkezleri önemli bir unsur olarak değerlendirmektedir. Yerel yönetimler dışında, merkezi yönetim birimleri de genelde ulaştırma altyapısı sebebiyle konuya müdahil olmaktadır.

Mevzuat düzenlemeleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na aynı konuda yetki ve görevler tevdi etmektedir. Lojistik merkezlerin, ülke ekonomisine etkilerinin doğru şekilde değerlendirilebilmesi ve azami faydanın sağlanabilmesi, kamu otoritesi tarafından yürütülecek bütüncül bir planlama faaliyeti ile mümkün olabilecektir. Bu nedenle yukarıda anılan kurumlar dışında Kalkınma Bakanlığı'nın planlama aşamasında konuyla ilgili adımlar atması gerekmektedir. Kamu kurumları yanında en önemli unsur olan özel sektörün de konuyla ilgili düzenlemelerde söz sahibi olması gerekmektedir. Bu çerçevede öncelikle lojistik sektörünü tam anlamıyla düzenleyecek bir lojistik master planına ihtiyaç vardır. Lojistik master planı, sektöre ilişkin temel konulardan biri olarak lojistik merkezler konusunu da düzenlemelidir. Konuyla ilgili kamu kurumlarını ve sektörü bir araya getiren bir yapı oluşturularak her kamu kurumunun sorumluluğu ve fonksiyonu çerçevesinde azami katkı vermesi ve özel sektörün taleplerinin karşılanması sağlanmalıdır. Kamu idaresi bu konudaki usul ve esasları belirlerken sadece düzenleyici ve eşgüdüm sağlayıcı bir rol üstlenmeli ve lojistik merkezlerden beklenen faydanın sağlanmasının önündeki her türlü engeli (mevzuat, formalite, gereksiz bürokrasi, muhtemel çıkar çatışmaları v.s.) ortadan kaldıracı bir rol üstlenmelidir. Yapılacak düzenlemeler kamu-özel sektör işbirliği modeli çerçevesinde özel sektörün ihtiyaçları ile ülke ekonomisinin gereklilikleri arasında dengeyi gözetir mahiyette olmalıdır.

Lojistik süreçlerde önemli yeri olan transit rejimi; uluslararası ticarete konu eşyanın ticaretin tarafları arasında hareketi sırasındaki gümrük statüsünü ifade eder. Bu statü, varış yerine ulaşana dek yapılan; taşıma, depolama, aktarma, elleçleme gibi faaliyetlere ek olarak taşımacılık faaliyeti üzerinde de belirleyici rol oynamaktadır. İthal edilecek eşyanın bulunduğu yerden, ihraç edilecek eşyanın ise gönderileceği yere kadar en az bir sınır geçerek taşınması olarak da tanımlanabilen transit kavramı ile eşyanın fiilen uluslararası dolaşımını sağlayan taşımacılık kavramı iç içe geçmiş durumdadır.

Türkiye'nin batısında dünya ticaretinin %40'ının yapıldığı ve dünya nüfusunun %11'inin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise, dünya ticaretinin %25'inin yapıldığı ve dünya nüfusunun %61'nin yaşadığı Asya yer almaktadır. Coğrafi konumu itibariyle, adeta bir aktarma merkezi konumunda olan Türkiye, Asya ve Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda olması nedeniyle lojistik ve taşımacılık açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

Ortak Transit Sistemi çerçevesinde, lojistik sektörümüz AB'ye yönelik sevkiyatlarda, belge maliyeti olmaksızın ve alternatiflerine göre daha düşük maliyetle teminat kullanarak transit işlemi gerçekleştirebilecektir. AB'ye yapılan sevkiyatlarda TIR Karnesi kullanımı asgari düzeye inecek, bunun yerine daha az maliyetli olan ortak transit rejimi kullanılacaktır. Ülkemiz Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmakla birlikte, AB'ye tam üye olmamasına rağmen transit işlemleri açısından AB üyesi bir ülke gibi işlem yapabilecek konuma gelecektir.

Günümüzde küreselleşme ve teknolojinin de yardımına paralel olarak ülkeler arasında gerçekleşen mal ve hizmet ticareti ile sermaye hareketleri hız kazanmıştır. Dış ticaret faaliyetinin en önemli unsuru mal ya da hizmetin doğru lojistik uygulamalarıyla sağlıklı bir şekilde transfer edilebilmesidir. Lojistik maliyetlerinin önemli bir bölümünü de depolama faaliyetleri oluşturmaktadır. Depolar; ürünlerin hammadde aşamasından üretim sürecine dahil edilmesine ve nihai ürün şeklinde tüketiciye ulaşmasına kadar bütün faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde stratejik ara noktalar. Gümrük süreçlerinde eşyanın muhafaza edildiği, stoklandığı, korunduğu, ambalajlandığı ve taşımaya hazır hale getirildiği açık veya kapalı alanlara gereksinim duyulmaktadır. Bu aşamada antrepolar devreye girmekte ve bahsedilen gereksinimleri karşılamaktadır.

Antrepo, dilimize Fransızcadan geçen ve kelime anlamı olarak gümrüklere gelen ticari eşyanın konulduğu, korunduğu yer, ardiye demektir. Antrepolar, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlerdir. Antrepo rejimi ise, eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde antrepoya konulması halinde süresiz kalabildiği ve bu süre içerisinde eşyaya ilişkin vergilerin ödenmediği gümrük rejimidir.

Taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemleri, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre faaliyetten oluşan lojistik kavramı içerisinde önemli bir bölümü depolama faaliyetleri oluşturmaktadır. Ürünlerin hammadde aşamasından nihai ürün şeklini alarak ulusal ya da uluslararası tüketiciye ulaşmasına kadar olan bütün bir faaliyetler dizisinin

gerçekleştirilmesinde depo ve antrepoların rolü büyüktür. Uluslararası ticarete lojistik sürecin ara halkaları olan ve dağıtım merkezi olarak hizmet veren antrepolarda, eşyaların güvenli bir şekilde saklanması, istiflenmesi, ambalajlanması ve kalite kontrolünün gerçekleştirilmesi gibi önemli lojistik faaliyetler gerçekleştirilmektedir.

Lisanslı depoculuk uygulaması ise, modern tekniklerle uzun ömürlü depolama imkanı sağlayan bir sistem olarak planlanmıştır. Lisanslı Depoculuk sistemi üreticiler açısından değerlendirildiğinde; üreticiler mahsullerini depolayabilecekleri sağlıklı, güvenli ve sigortalı depo imkânı elde edebilecek, fiyatların düşük olduğu hasat döneminde ürünlerini satmak yerine lisanslı depolara koyarak karşılığında aldıkları ürün senetlerini teminat göstererek uygun koşullarda kredi kullanabilecektir. Ayrıca, ürünlerini borsalar aracılığıyla pazarlayabilecek ve böylelikle ürünlerini daha kolay ve yüksek fiyata elden çıkarma imkânı elde edecektir.

Uluslararası ticarete konu eşya için çok sayıda kurum ve kuruluşun belge temin edilmesi zorunluluğu ve söz konusu eşya için çeşitli kontrollere bağlı olarak gümrüklerde ortaya çıkan zaman kayıpları, ülkemiz ve dış ticaret erbabımız üzerinde ciddi bir külfet oluşturmaktadır. Bakanlığımızca yapılan incelemeler, uluslararası ticarete konu olan eşyaya ilişkin olarak çeşitli kurum ve kuruluşlarca talep edilen ve gümrük beyannamesine eklenmesi gereken belge sayısının tür olarak 300'ün üzerinde olduğunu, yine farklı kurum ve kuruluşlarca düzenlenen belgelerin içeriğindeki bilgilerin de çoğu kez mükerrer olduğunu ortaya koymuştur.

Liman işlemleri, gümrük işlemleri, teknik kontroller ve belgelendirme gibi işlemlerden kaynaklanan maliyetlerin daha rekabetçi bir düzeye çekilebilmesi, söz konusu süreçlerde görevli olan kurum ve kuruluşların belirli bir strateji kapsamında ve koordinasyon içerisinde çalışmaları ile mümkündür. Bu durum "Gümrük Hizmetlerinde Tek Pencere Sistemi"nin kurulmasını gerektirmektedir.

Tek Pencere Sisteminin kurulması ile birlikte; uluslararası ticarete ve taşımacılığa konu olan eşya için gerekli bilgi ve belgeler, söz konusu ticaretin ilgilileri ve taşıyıcılar tarafından uluslararası geçerliliği olan standart bir formatta, tek bir başvuru noktasına sunulabilecektir. Bu kapsamda gerekli onaylar, elektronik ortamda yine aynı başvuru noktasına iletilebilecek, eşyanın kontrollerinin de koordinasyon ve işbirliği içerisinde, ilgili kurum ve kuruluşlarca aynı yer ve zamanda yapılması sağlanmış olacaktır.

Tek Pencere Sisteminin faydaları ana başlıklar halinde aşağıdaki gibidir:

- Kaynakların daha etkin ve verimli kullanımı,

- İşlemlerin hızlandırılması,
- Hatasız (ve çoğunlukla artmış) vergi kazancı,
- Ticaret erbabının sisteme uyumunun artması,
- Güvenliğin artırılması,
- İşlem süreçlerinin şeffaf ve öngörülebilir olması,
- Bilginin hızlı ve kesin bir şekilde doğrulanması,
- Devlet ile ticaret erbabı arasında daha açık ve kolay bir iletişim kurulması,
- Gecikmelerden kaynaklanan maliyetlerin azaltılması,
- İdari denetimlerin daha etkin yapılması,
- Uluslararası rekabet gücünün yükselmesi,
- İş ve yatırım ortamının daha verimli hale gelmesi.

Ticaretin kolaylaştırılması ve gümrük süreçlerinin hızlandırılması kapsamında değerlendirilebilecek diğer bir konu ise Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasıdır. Yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne ilişkin yapılan mevzuat çalışmaları neticesinde güvenilirliğe, mali yeterliliğe, ticari kayıtların güvenilir ve izlenebilir olmasına ve emniyet ve güvenliğe ilişkin belirlenmiş kriterlerin tümünü yerine getiren, serbest bölgeler dâhil Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik olan ve belirli bir süre (AB uygulamasına göre en az üç yıl) faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişilere yetkilendirilmiş yükümlü statüsü tanınabilecek ve adlarına yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası düzenlenebilecektir.

Ayrıca, Bakanlığımız lojistik süreçleri daha da hızlandırmak adına komşu ülkelerle işbirliği ve altyapı güçlendirme çalışmalarını da devam ettirmektedir. Bunlar; İpek Yolu Projesi, Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımı Projesi ve Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli çerçevesinde yürütülen çalışmalardır.

2008 yılında, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından binlerce yıllık bir lojistik güzergahı niteliği taşıyan İpek Yolunun geçtiği ülkeler arasında ticareti geliştirme ve kolaylaştırma hususunda Gümrük İdarelerinin oynadığı rolün etkinleştirilmesi konusunda uluslararası bir platform



oluşturulması ve bu vesile ile İpek Yolu üzerinde taşımacılığın ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik bir proje çerçevesinde çalışmalar yapılması için bir girişim başlatılmıştır. İpek Yolu Projesi kapsamında Antalya, Bakü, Tahran ve Batum'da dört adet forum düzenlenmiştir. Düzenlenen forumlar ve diğer çalışmalar neticesinde İpek Yolu güzergahındaki ülkeler arasında sınır işlemlerinde işbirliği ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik projeler oluşturulmuştur.

İpek Yolu Projesine ek olarak komşu ülkelerle ülkemiz arasında kara sınır kapılarının ortak kullanımı konusunda çalışmalara başlanmıştır. Konu ikili görüşmelerde komşu ülke makamlarının değerlendirmelerine sunulmuştur. Dünyada genel olarak üç farklı uygulama formu bulunan ortak kapı modelinin örneklerine İsviçre–Fransa, Bosna Hersek–Hırvatistan, ABD–Kanada, Rusya–Beyaz Rusya, Tunus–Libya gibi ülkelerde rastlanılmaktadır.

Ülkemiz tarafından dördüncü ve daha ileri bir model geliştirilmiş olup, çıkışta beyan girişte kontrol esasına ve bilgi değişimine dayanmaktadır. Bu modelde iki ülke sınır kapılarının ortak kullanımıyla;

- ✓ Gümrük işlemlerinde mükerrerliğin önlenmesi,
- ✓ İşlemlerin ve veri girişinin bir kere yapılması,
- ✓ Bekleme sürelerinin azaltılması,
- ✓ Gümrük işlem ve maliyetlerinde azalmaların olması,
- ✓ Ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması,
- ✓ Gümrük işlemlerinin uyumlaştırılması ve yeknesaklaştırılması,

öngörülmektedir.

Her yıl milyarlarca ABD Doları değerinde dış ticaret işleminin gerçekleştiği, milyonlarca turist ve aracın giriş-çıkış yaptığı sınır kapılarımız, kamu-özel sektör işbirliğinin en güzel örneklerinden birini oluşturan, Yap-İşlet-Devret Modeliyle yenilenmektedir. Bütçe dışı alternatif finansman imkanı sağlaması, kısa sürede sağlıklı bir altyapıya kavuşturması, hizmet için gereken fiziki yapının yanı sıra her türlü teknoloji imkanıyla donatılması, iş akışlarının doğru kurgulanması, bu kurguya uygun yapılanma ile sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, hizmet alan ve hizmet sunanların genellikle yerleşim yerinden uzak olan bu noktalarda ihtiyaçlarının

karşılanması, diğer ülkelere iyi uygulama örneği teşkil etmesi, yasal prosedürlerin tamamlanması sonrasında ortak kapı modelinin hayata geçirilebilir olması gibi gerekçelerle Gümrük Kapıları başta olmak üzere gümrük tesisleri Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılandırılmaktadır. Lojistik merkez, deniz ve hava alanları ve limanları, yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri, sınır kapılarının da dahil olduğu yatırımlar 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun kapsamındadır.

Bu çalışma kapsamında yer alan Lojistik Merkezler, Lisanslı Depoculuk, Ortak Transit Projesi ve NCTS, Yetkilendirilmiş Yükümlü, Tek Pencere ve Tek Durakta Kontrol konularına ilişkin projeler ile komşu ülkelerle işbirliği ve Bakanlığımızın lojistik altyapısının güçlendirilmesine yönelik çalışmaların ülkemizin lojistik performansını olumlu yönde etkileyeceği öngörülmektedir. Sonuç olarak; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, ülkemizin gelişen ekonomisi ve artan dış ticaretinin en önemli altyapı unsuru olan lojistik sektörü konusundaki sorumluluklarının bilincinde olarak hareket etmekte ve uluslararası gelişmeleri de takip ederek bu çalışma kapsamında bilgi verilen projelere ek olarak başka birçok proje ile geleceğe hazırlanmaktadır.

## 1. Giriş

II. Dünya Savaşı'na kadar iş dünyasından ziyade askeri alanda kullanılan lojistik, 1960'larda pazarlama anlayışı ile birlikte işletme alanında da kullanılmaya başlanmıştır.<sup>1</sup> Bu dönemlerde nakliye, depolama ve tedarik gibi lojistik unsurlar işletmeler tarafından ayrı ayrı değerlendirilmekte ya da birçok işletme bu ihtiyaçlarını imkanları ölçüsünde kendi bünyesinde gidermeye çalışmaktaydı. Lojistik kavramının geniş biçimde kullanılmaya başlanması, fiyat esnekliğinin oluşması ve nakliye şirketlerinin sağladıkları hizmetlerin çeşitlenmesi ve bunlara bağlı olarak da yavaş yavaş bir lojistik sektörünün oluşması 1980'den sonra rastlamaktadır.<sup>2</sup>

Yaklaşık iki yüzyıldan beri yaşanmakta olan teknolojik gelişim ekonomiye önce sanayi devrimi vasıtasıyla üretim artışı olarak yansımış, daha sonra ticari ilişkileri yoğunlaştırarak uluslararası ticaretin bugünkü halini almasına sebep olmuştur. Artık neredeyse bütün ülkelerin belli ölçüde küresel ekonomiye entegre olması ve ticari faaliyetlerin çokuluslu şirketler tarafından ulus-aşırı bir mantıkla yönetilir hale gelmesi doğal olarak rekabeti uluslararası bir seviyeye taşımıştır. Uluslararası alandaki bu yoğun rekabet ortamında ayakta kalabilmek için maliyetlerin her anlamda düşürülmesi zorunlu hale gelmiştir. Üretim maliyetleri; teknoloji, (doğal kaynakların dünyaya eşitsiz dağılımı görmezden gelindiği takdirde) girdi-hammadde ve emek faktörleri açısından birçok alanda küresel rekabette fark yaratma ya da avantaj sağlama potansiyelinden hemen hemen mahrum bir hale gelmiştir. Maliyeti azaltma ihtiyacı, üretim maliyetlerinin esnekliğinin kalmadığı bu ortamda işletmelerin lojistik faaliyetlerinin düzenlemesini zorunlu kılmıştır.

Lojistik kavramının ortaya çıkış tarihi olan 1960'lardan günümüze kadarki gelişim çizgisi aşağıdaki tabloda yer almaktadır;

<sup>1</sup>İsmet Bihter Karagöz, "E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2007, s. 7.

<sup>2</sup>Donald J. Bowersox-David J. Closs-M. Bixby Cooper, **Supply Chain Logistics Management**, The Mc Graw-Hill/Irwin Series, 2002, s.328.

**Tablo 1-Lojistik Anlayışının Tarihsel Gelişimi**

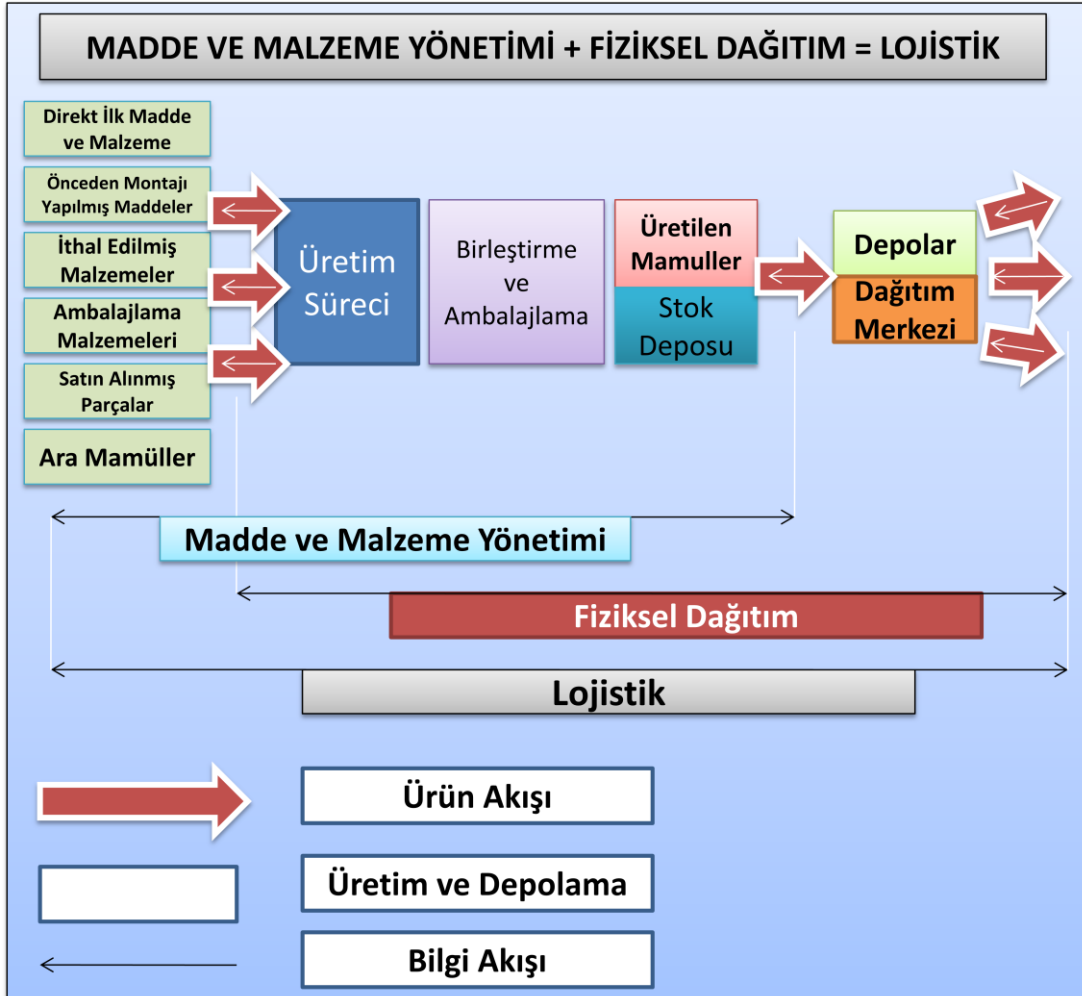
AŞAMALAR	YÖNETİM MERKEZİ	ÖRGÜTSEL TASARIM
	<b><u>1960 Yılları</u></b>	
Depolama ve Ulaştırma	Satış pazarlama, Depolama, Stok denetimi, Ulaştırma etkinliği,	Dağınık lojistik faaliyetler Lojistik faaliyetler arasında zayıf bağlantı Düşük lojistik yönetimi otoritesi işletme başarısını destekler
	<b><u>1980 Yılları</u></b>	
Toplam Maliyet Yönetimi	Lojistiğin merkezileştirilmesi Toplam maliyet yönetimi Süreç optimizasyonu Rekabetçi bir avantaj olarak lojistik	Merkezileşmiş lojistik faaliyetler Büyüyen lojistik yönetimi otoritesi Bilgisayar uygulamaları
	<b><u>1990 Yılları</u></b>	
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik planlama Tedarik zinciri stratejileri İşletme faaliyetleri ile bütünleşme Süreç kanalları ile bütünleşme	Lojistik faaliyetlerde genişleme Tedarik zinciri planlama Toplam kalite yönetimi için destek Lojistik yönetim faaliyetleri
	<b><u>2000 Yılları</u></b>	
Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik tedarik zinciri görüşü Extranet teknoloji kullanımı Kanal güçlerini ortak bir kuvvet aracı kullanmak için tedarik zinciri TQM göstergelerinde işbirliği yapmak	Ticari ortaklık Sanal örgüt Talepteki değişimler Benchmarking ve yeniden Yapılanma
	<b><u>2000 Yılı ve Sonrası</u></b>	
E-Tedarik Zinciri Yönetimi	SCM kavramına internetin uygulanması Düşük maliyetli anında veri tabanı paylaşımı Elektronik bilgi SCM senkronizasyonu	Tedarik zinciri ağı ile ticaret ortaklığı yapmak .com, -e eklentisi vb. piyasa değişiklikleri (e-ticaret) Örgütsel çeviklik ve ölçülebilirlik

Kaynak: David F. Ross, **Introduction to E-Supply Chain Management**, CRC Press LLC, 2002, s.6.

Sektörün en önemli mesleki örgütlerinden biri olarak kabul edilen Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi'nin (The Council Of Supply Chain Management Professionals) tanımına göre lojistik; tüketicinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretim noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar malların, hizmetlerin ve ilgili bilginin etkin ve verimli bir şekilde

ileri ve geri hareketinin ve depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir.<sup>3</sup> Bu süreç aşağıdaki tabloda ayrıntılı bir şekilde görülmektedir;

### Şekil 1-Lojistik Süreç

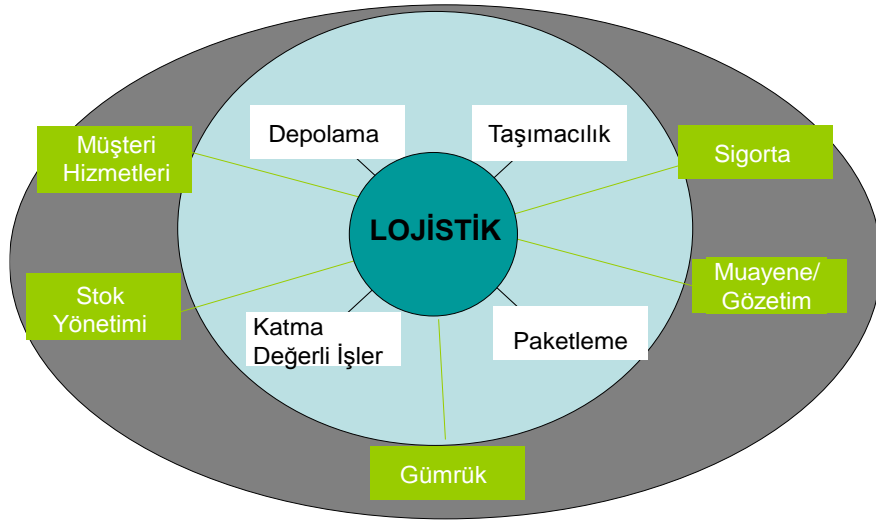


Kaynak: G. Bingül, *Lojistik Yönetimi Takdim Planı Sunumu*, 2005

Lojistik tanımı incelendiğinde, en az üç faaliyetin birlikteliği söz konusu olmaktadır. Nakliye, depolama ve tedarik faaliyetlerinin birlikteliği lojistik kavramının içini doldurmaktadır. Faaliyetlerden herhangi birinin eksikliği lojistik kavramından ziyade tarihsel olarak lojistik öncesi anlayışla biçimlenmiş bir konsepte işaret etmektedir. Antrepoculuk, transit işlemleri, lisanslı depoculuk faaliyetleri ve lojistik merkezler konuları ise nakliye, depolama ve tedarik faaliyetlerinin Gümrük ve Ticaret Bakanlığı görev alanında karşılık bulan unsurlarıdır.

<sup>3</sup>Supply Chain Management Professionals-CSCMP

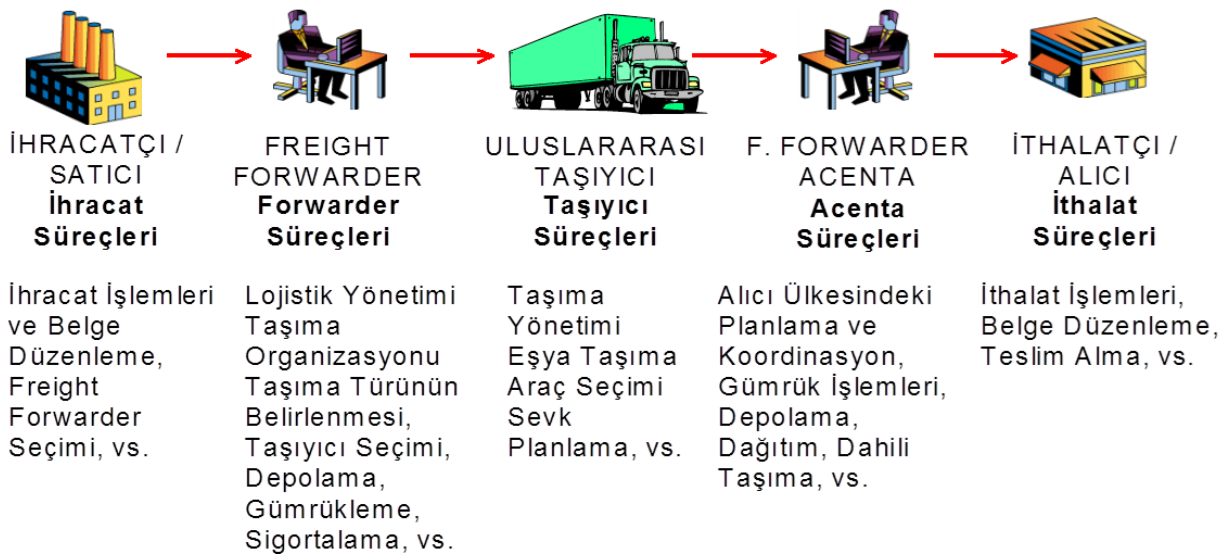
## Şekil 2-Temel Lojistik Faaliyetler



Kaynak: Mehmet Tanyaş, Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri Sunumu, s. 7., YA/EM 2010, Sabancı Üniversitesi, 01/07/2010

Uluslararası ticarete önemi artan lojistik faaliyetleri artık ekonomi içinde etkisi ölçülen, planlaması yapılan ve yönetilen bir sektör halini almıştır. Dünyada lojistik sektörü her yıl büyümekte ve hem ulusal hem de başta Avrupa Birliği olmak üzere ulus-üstü düzeyde lojistik sektörüne ilişkin düzenlemeler ve yatırımlar yapılmaktadır. Artık taşıma modlarının çoklu veya entegre biçimde etkin ve ucuz şekilde kullanılması için altyapı yatırımları ve teşviklerle destek olunarak lojistik sektörünün ekonomi içindeki payı artırılmaya çalışılmaktadır.

## Şekil 3-Dış Ticarete Lojistik Organizasyonu



Kaynak: Murat Erdal, Temel Lojistik Sunumu

Havayolları ve hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı, karayolu ve demiryolu taşımacılığı ve bunlarla ilgili altyapı ve hizmetleri kapsayan ve 2003 ile 2007 yılları arasında %6,2 Yıllık Bileşik Büyüme Oranı kaydeden taşımacılık ve lojistik sektörü, 2007 yılında küresel anlamda 3,4 trilyon ABD Doları gelir elde etmiştir.<sup>4</sup>

Lojistik sektörünün küresel ekonomi içindeki payı giderek artmaktadır. Lojistik sektörü değerinin taşıma yöntemine göre dağılımı incelendiğinde küresel anlamda %48,9 ile en çok karayolu taşımacılığının, coğrafi dağılımda da %35,9 ile en çok Asya-Pasifik Bölgesi'nin payı bulunduğu görülmektedir.<sup>5</sup> Karayolu taşımacılığının en eski (geleneksel) taşıma modu olmasının yanı sıra birçok lokasyona erişimde diğer modlara göre tartışmasız üstünlüğünün bu oranın ortaya çıkmasında payı yadsınamaz. Coğrafi dağılımda da Asya-Pasifik Bölgesi'nin öne çıkmasında üretimin küresel çapta bu bölgelere kayması sonucu lojistik faaliyetlerinin Singapur ve Hong-Kong'da yoğunlaşmasının önemli bir payı bulunmaktadır.

Türkiye, lojistik konusunda özellikle 90'lı yıllarda karayolu taşımacılığı anlamında önemli bir büyüme gerçekleştirmiştir. 90'lı yıllarda nakliyeci mantığı ile çalışmakta olan sektörde, 2000'li yıllardan sonra gelişen ekonomi ve küresel rekabet koşullarının zorlaması ile nakliyecilikten lojistiğe doğru bir dönüşüm başlamıştır. Artık çağın zorunluluğu haline gelen multimodal, intermodal ve/veya kombine taşımacılık konseptlerine geçebilmek adına karayoluna ek olarak denizyolu kullanımının artması ve fonksiyonel hale getirilmesi, demiryollarının artırılması ve ihtiyaçlara uygun hale getirilerek karayollarının yükünün hafifletilmesi çalışmaları çerçevesinde lojistik açısından önemli bir döneme girilmiştir.

Küresel rekabette avantajlı olabilmek adına artık çok modlu taşımacılığın zaman ve maliyet açısından kârlı şekilde kullanılması gerekmektedir. Türkiye'de yüklerin %90'ı ve yolcuların %95'i karayolu ile taşınmaktadır. Bu durum günümüzün lojistik anlayışı çerçevesinde sürdürülebilir olarak değerlendirilmemektedir.

Dış ticaretin 2000-2009 yılları arası taşıma modlarına göre oranlarına bakıldığında yurtiçinde karayolları üzerindeki yük ağırlığına rağmen dış ticarete en büyük oran 2009 yılı için %53 ile denizyolundadır ve karayolunun oranı da %31 düzeyindedir.<sup>6</sup> 2010 yılında ise bu oranlar; denizyolu %57, karayolu %30, havayolu %8, demiryolu %1 ve diğer %4 şeklindedir.<sup>7</sup> Bu durum

<sup>4</sup>Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 3.

<sup>5</sup>Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 4.

<sup>6</sup>Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, TÜSİAD, Mart 2012, s. 32.

<sup>7</sup>Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, TÜSİAD, Mart 2012, s. 32.

özellikle ithalat ve ihracat işlemlerinde ülkemizin uygun deniz coğrafyası yanında hem maliyet hem de kapasite avantajı sebebiyle denizyoluna ağırlık verilmesinden kaynaklanmaktadır.<sup>8</sup>

Türkiye’de 2008 yılında 60 milyar ABD Doları değerinde bir pazarı olan sektörün, 2015 yılında ise 120-150 milyar ABD Doları değerine ulaşacağı tahmin edilmektedir.<sup>9</sup> Bir araştırmaya göre sektörde 3. Parti lojistik hizmet sağlayıcılarının büyüklüğü ise 22 milyar ABD Dolarıdır.<sup>10</sup> En önemli pazarlardan biri haline gelmiş olan bu dinamik sektörün Türkiye adına daha faydalı kullanılabilmesi için lojistik performansının önemi oldukça fazladır.

Dünya Bankası’nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının değerlendirildiği “The Logistics Performance Index (LPI)” raporunda şu kriterler dikkate alınarak ülkelerin lojistik performansı tespit edilmektedir;

- 1- Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
- 2- Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açısından kalitesi,
- 3- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti,
- 4- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik,
- 5- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- 6- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre Türkiye 3.22 puanla dünyada 155 ülke içinde 27. sırada yer almaktadır.<sup>11</sup> Kriterler bağlamında ise gümrük işlemlerinde 32, altyapıda 25, uluslararası sevkiyatlarda 30, lojistik kalitesi ve yetkinliğinde 26, yükün izlenebilirliğinde 29 ve işlem süresinde ise 27. sırada yer almaktadır.<sup>12</sup> Türkiye’nin transit bir geçiş güzergahı konumunda olması ve bir ekonomik entegrasyon çeşidi olan Gümrük Birliği üyeliği dikkate alındığında LPI sıralamasının arzulanan düzeyde olmadığı gözlenmektedir. Bu sebeple konuyla ilgili tüm çalışmaların özellikle sektörün ihtiyaçları dikkate alınarak hazırlanacak bir program çerçevesinde en kısa zamanda yapılmaya başlanması hayati öneme sahiptir. Bu bağlamda ülkemizde hazırlık çalışmaları devam eden “Lojistik Master Planı Çalışmaları” özel önem taşımaktadır. Türkiye’nin rekabetçi küresel ekonomide payının artırılabilmesi için LPI

<sup>8</sup>Denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat ucuzdur.

<sup>9</sup>Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010, s. 20.

<sup>10</sup>Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010, s. 6.

<sup>11</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 10.

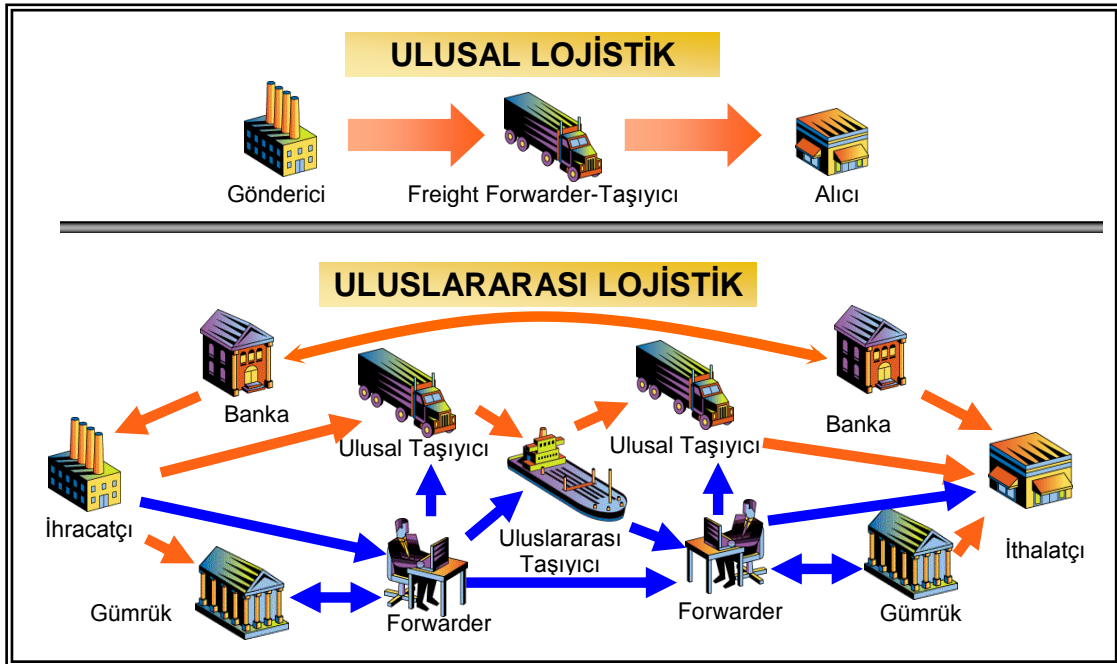
<sup>12</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 36.



kriterleri üzerinde tek tek çalışılarak lojistik performansı yükseltilmeli, ülkenin tüm kesimlerini kapsayan bir program hazırlanarak bu program çerçevesinde lojistik sektörü düzenlenmeli ve çok modlu taşımacılığa geçilerek karayolu üzerindeki büyük yük azaltılmalıdır.

Eşyanın gümrük idaresinin kontrolü altına girdiği andan gümrük işlemleri tamamlanarak sahibine teslim edildiği ana kadar geçen süre zarfında gümrük idaresinde de eşyanın kendisini ve eşyaya ilişkin bilgi ve belgelerin hareketini içeren bir lojistik süreç yaşanmaktadır. Zira, lojistik geniş anlamdaki tanımıyla; sadece eşyanın hareketinin değil, aynı zamanda eşyaya eşlik eden tüm bilgi ve belgelerin de hareketinin optimize edilmeye çalışıldığı bir süreci ifade etmektedir. Bu nedenle, eşyanın ve eşlik eden bilgi ve belgelerin gümrük idaresindeki hareketlerinin iyi bir şekilde düzenlenerek gümrük işlemlerinin tamamlanma sürelerinin mümkün olan en düşük seviyeye indirilmesi lojistik performansının iyileştirilmesinde önemli bir unsur olacaktır. Gümrük işlemlerine ek olarak ticari faaliyetlerin de yurtiçi lojistik bağlamında değerlendirilmesi ve çeşitli projelerle geliştirilerek ülke ekonomisinin gelişimine paralel olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

#### Şekil 4-Lojistik Yönetiminde Ulusal ve Uluslararası Süreçler



Kaynak: Murat Erdal, Temel Lojistik Sunumu

Bakanlığımız hem gümrük işlemlerinin hem de ticaret politikalarının yönetildiği kurum olması nedeniyle her anlamda lojistik faaliyetlerinin kesişim noktası konumundadır. Bu çerçevede, Bakanlığımızın görev ve yetki alanı dahilinde bulunan lojistik süreç unsurlarının tespit edilerek



bunların geliştirilmesine ilişkin çalışmalar yapılması yukarıda ifade edilen amaçlara ulaşılabilmesi için gerekli görülmektedir.

Bu çalışmada; Bakanlığımız görev alanında bulunan Lojistik Merkezler, Transit Taşımacılık, Antrepoculuk, Lisanslı Depoculuk faaliyetleri ile Tek Pencere, Tek Durakta Kontrol, Yetkilendirilmiş Yükümlü projeleri, gümrük işlemleri, diğer ülkelerle işbirliği ve altyapıya ilişkin diğer çalışmalara ilişkin Bakanlığımız vizyonu çerçevesinde ayrıntılı bilgi verilmiştir.



## 2. Lojistik Merkezler

Ülkemizde son yıllarda adından sıklıkla söz edilen ve lojistik sektörünü de heyecanlandıran lojistik merkezler, hem gümrük işlemleri hem de ticari işlemler açısından Bakanlığımız faaliyetleri ile doğrudan ilişkilidir. Yasal altyapı ile de desteklenmiş olan bu durum lojistik merkezler konusunu da bu çalışma çerçevesinde değerlendirmeye değer kılmaktadır.

Sanayinin gelişmesiyle ABD’de ortaya çıkan lojistik merkezler; Japonya’da da trafik sıklığına, çevresel maliyetler ile enerji ve işgücü maliyetlerini azaltmak için önerilmiş; Avrupa’ya ise 1960’lardan sonra girmiş, ilk örnekleri kentsel politikalara bağlı olarak Fransa’da, geniş ölçekte; Paris bölgesel alanında Garanor ve Sogoris (Rungis)’te oluşturulmuştur.<sup>13</sup>

### 2.1. Lojistik Merkez Kavramı ve Unsurları

“Lojistik Merkez (Logistics Centre/Center), Lojistik Köy (Freight Village), Lojistik Park (Logistics Park), Kara Limanı (Dry Port), Logistics Hub, Interporto, Centres Logistiques de Fret, Gares Routières de Marchandises, Platform Freight Terminal, Centro Integrado de Mercancias, Güterverkehrszentrum, Transport Centre, Transport Center”<sup>14</sup> ve Distripark<sup>15</sup> kavramları birbirine yakın anlamlara gelmekte olup, tüm lojistik faaliyetlerin bir arada bulunduğu; hizmet sağlayıcılarla, hizmet alıcıları ve ilgili kamu kurumlarını tek bir fiziksel mekanda buluşturan; intermodal taşımacılık altyapısına; ulusal ve uluslararası ulaştırma koridorlarına etkin bağlantıya sahip yerleri ifade etmektedir.<sup>16</sup>

Tanımda yer verilen hususlar ayrıntılarıyla incelendiğinde, karşımıza ilk olarak tüm aktörleri bir araya getiren mekan unsuru çıkmaktadır. Lojistik sektörünün tüm aktörlerinin bir arada bulunduğu tek bir fiziksel mekan, hem kümelenme etkisiyle lojistik işletmelerinin karını artırmakta, hem de her lojistik faaliyet için katlanılması gereken ayrı ayrı maliyet kalemlerini tek kaleme indirmekte ya da en azından minimize etmektedir.

<sup>13</sup>Gülşen T. Aydın-Kemal Selçuk Öğüt, “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyleri”, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul 2008, 2. Cilt (s.1471-1481.), s. 3.

<sup>14</sup>Logistics Centres-Directions For Use, EUROPLATFORMS EEIG–January, 2004, s. 1.

<sup>15</sup>“Cases Of The Leading Ports In Developing Logistics Centres”, **Commercial Development Of Regional Ports As Logistics Centres** (s. 41.-52.), United Nations: Economic And Social Commission For Asia And The Pacific, United Nations Publication, Thailand 2003, s. 41.

<sup>16</sup>Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007, s. 5.-6.

İkinci olarak dikkatle değerlendirilmesi gereken unsur ise mekanın intermodal taşımacılık altyapısına sahip olmasıdır. Multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık kavramları hususunda genel bir tanım vermek gerekirse; eşyanın birden fazla taşıma modunun kullanılarak taşınması olarak kabul edilebilir. Buradan hareketle bir lojistik merkezin karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolundan en az ikisi arasında eşya aktarımı yapılmaya müsait olması gerekmektedir. Literatürde ve uygulamada intermodal taşımacılık altyapısı bulunmayan örneklere de rastlanmaktadır. Ancak, intermodal taşımacılık lojistik faaliyetlerde maliyet minimizasyonu açısından hayati bir önem taşımaktadır. Dünyadaki ve özellikle Avrupa'daki genel eğilim de bu durumu destekleyen biçimde lojistik merkezlerin, intermodal taşımacılık altyapısının optimal şekilde kullanılmasına yönelik olarak planlanması yönündedir.

Lojistik merkezler konusundaki en önemli konulardan biri de bu yerlerin seçimidir. Lojistik merkezler, bölgeler arası altyapıya ve şehir merkezlerine kolay erişimi sağlayacak şekilde kurulmalıdır. Ayrıca, iyi bir lojistik merkezin konumu uluslararası taşımacılık koridorlarına yakın olmalıdır. Buna ek olarak kara, demir, deniz ve havayolu bağlantılarının uygun şekilde kurulmuş olması gereklidir. Yer seçimi sırasında çevresel duyarlıklar da ön planda tutulmalıdır.

Küreselleşme olgusunun beraberinde getirdiği uluslararası rekabetteki önemli artış, sektörün daha etkin lojistik çözümlerine yönelmesini gerekli kılmaktadır. Lojistik merkezler de bu ihtiyaca cevap veren örgütlenmeler olarak ortaya çıkmaktadır.

Lojistik merkezlere ilişkin diğer bir motivasyon ise bu merkezlerin ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak konumlandırılmasıdır. Bu yönleriyle lojistik merkezler, lojistik maliyetlerinin minimize edilebildiği ve endüstriyel verimliliğin maksimize edilmeye çalışıldığı yerler olarak ortaya çıkmaktadır. Böylesi çekici çevre şartlarının oluşturulabilmesi için bu yerlerin tek elden ve tüm tarafların temsil edildiği bağımsız bir organ tarafından yönetilmesi gerektiğini ortaya çıkarmaktadır. Diğer bir ifadeyle lojistik merkezler tercihen kamu-özel sektör işbirliği ile yönetilen yerler olmalıdır. Genellikle ortakları arasında yerel yönetimler, Ulaştırma Bakanlığı, yerli ve yabancı özel sektör kuruluşları ile finans kuruluşları bulunmaktadır. Söz konusu konsept lojistik sektörünün tüm paydaşlarını bir araya getirerek bir sinerji yaratmakta ve ölçek ekonomilerinin ortaya çıkmasını kolaylaştırmaktadır.

Lojistik merkezler Avrupa'da oldukça ileri düzeyde olmalarına karşılık farklı gelişmişlik düzeylerine sahiptirler. Gelişim sürecinin en ileri seviyesinde bulunan lojistik merkezler aşağıdaki nitelikleri taşımaktadır;<sup>17</sup>

- 1- Farklı taşımacılık modlarının fiziken entegre olması (intermodal yapı),
- 2- Lojistik merkez içi ve lojistik merkezler arası işbirliğinin geliştirilerek ölçek ekonomilerinden faydalanmanın sağlanmış olması,
- 3- Bu alanlarda belli bir ticari yük yoğunluğunun oluşması sağlanarak uluslararası taşımacılıkta etkinliğin elde edilmesi,
- 4- Lojistik merkezlerin taşımacılık sektörünün gelişebileceği çevresel şartları sağlaması,
- 5- Lojistik sektörünün sabit sermaye yatırımı ihtiyacının azaldığı ve değişken maliyetli çalışma imkanının ortaya çıktığı alanlar olması (dış kaynak kullanımı vs.).

## 2.2. Lojistik Merkezlerdeki Faaliyetler ve Hizmetler

Lojistik Merkezlerin en önemli özelliklerinden biri önceki bölümde de ifade edildiği üzere lojistik kapsamındaki tüm hizmetlerin verildiği yerler olmasıdır. Bunlar içinde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemleri, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi faaliyetler sayılabilir. Üretim faaliyeti lojistik merkezlerin asli faaliyetlerinden olmamakla birlikte lojistik merkezlerde küçük çaplı üretim faaliyetlerinin de gerçekleştirildiği bilinmektedir.

Yukarıda sayılan faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için belirli bir altyapı standardının sağlanması gereklidir. Bunun koşulları da aşağıda sıralanmıştır;<sup>18</sup>

- 1- İntermodal taşımacılık altyapısının mevcudiyeti,
- 2- Çok fonksiyonluluk; yani taşımacılık ve lojistik alanındaki taşıyıcı, acenta, gümrük müşaviri ve kamu kurumlarının bu alanlarda hizmet veriyor olması,
- 3- Bilişim teknolojilerinin bu alanlardaki iş ve işlemlerde etkin kullanımı,
- 4- Ticari yüklerin etkin yönetimine elverişli tesislerin bulunması,
- 5- Bütün kamu ve özel sektör kuruluşlarının bu alanlarda hizmet verebilmesi,

<sup>17</sup>Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007, s. 6.-7.

<sup>18</sup>Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007, s. 8.

- 6- Üretim, ticaret ve hizmet sektörleri arası işbirliğini sağlayacak bir yapının varlığı,
- 7- Tüm lojistik merkez kullanıcılarının işletmeden doğan maliyetleri adil bir şekilde paylaşabilmesi,
- 8- Yardımcı hizmetlerin (temizlik, güvenlik, iletişim, sosyal tesis, vs.) varlığı.

Lojistik merkezlerde hem asli faaliyetlerin yürütülebilmesi hem de yan hizmetlerin verilebilmesi için ise aşağıdaki tesislerin bulunması beklenir;<sup>19</sup>

- 1- Antrepolar,
- 2- Lojistik faaliyetleri için geniş büyüklükte antrepolar,
- 3- Depolama için genel antrepolar,
- 4- Demiryoluna bağlantılı antrepolar,
- 5- Sıcaklık kontrollü antrepolar,
- 6- İdari faaliyetler, bilgi işlem hizmetleri, gümrük hizmetleri, bankalar, sigortacılar, müşavirler vs. için ofisler,
- 7- İntermodal terminal,
- 8- Benzin istasyonu,
- 9- Motel,
- 10- Lokanta.

### 2.3. Dünyadaki Lojistik Merkezlerden Örnekler

Lojistik merkezler konusundaki bu ayrıntılı bilgilendirme sonrasında Türkiye'nin durumunu incelemeye başlamadan önce dünyadaki bazı lojistik merkez örneklerinin değerlendirilmesi faydalı olacaktır.

#### 2.3.1. Amerika'daki Lojistik Merkezler

Lojistik konsepti gibi lojistik merkezlerin de ilk ortaya çıkmaya başladığı ABD'de terminolojik olarak farklı kullanımlar olsa da sonuçta aynı niteliklere ve fonksiyona sahip yerler bulunmaktadır. Bu bölümde ABD ve Kanada'dan birer lojistik merkeze ilişkin bilgiler verilecektir.

<sup>19</sup>Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007, s. 7.

### 2.3.1.1. Alliance Global Logistics Hub/Texas/ABD

Tablo 2<sup>20</sup>-Alliance Global Logistics Hub

#### GENEL BİLGİ

1989 yılının Aralık ayında kurulan 7.2 milyar ABD Doları değerindeki bu Lojistik Merkez yatırımının %94,6'sı özel sektör, %5,4'ü ise kamu tarafından finanse edilmiştir.

#### ÖZELLİKLER

Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu ve Havayolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Hava kargosu elleçleme ve havacılık hizmetleri, demiryolu hizmetleri, 3. Parti lojistik hizmetleri, intermodal yük aktarma hizmetleri, gümrükleme ve müşavirlik hizmetleri
Kapasite	Yıllık 600 bin yükleme/boşaltma işlemi yapılan intermodal terminalin toplam kapasitesi 2 milyon yükleme/boşaltma işlemi civarındadır.
Erişilebilirlik	Otoyollara ve demiryollarına doğrudan bağlantı ve tesise özel havalimanı
Toplam Alan	70 km <sup>2</sup>
Çalışan Sayısı	28.000
Lojistik İşletme Sayısı	14'ü uluslararası olmak üzere 230'dan fazla şirket faaliyet göstermektedir.
Endüstriyel Faaliyetler	Lojistik Merkez alanı içinde kurulu Serbest Bölge

Tabloda yer alan bilgilerden de görüldüğü gibi Alliance Global Logistics Hub hem alan olarak çok büyük bir yer kaplamaktadır, hem de kapasite ve istihdam anlamında gerçekten dikkate değer bir konumda bulunmaktadır. Lojistik merkez unsurlarından hemen hemen hepsini barındıran Alliance Global Logistics Hub, ek olarak içinde bir de Serbest Bölge bulundurmaktadır.

<sup>20</sup>Alliance Texas Global Logistics Hub – Fort Worth, Texas,  
[http://www.freightlocation.org/Downloads/NCFRP23\\_AllianceTexas\\_Global\\_Logistics\\_Excerpt\\_From\\_Report.pdf](http://www.freightlocation.org/Downloads/NCFRP23_AllianceTexas_Global_Logistics_Excerpt_From_Report.pdf),  
Erişim Tarihi: 17/09/2012

### 2.3.1.2. Atlantic Gateway-Halifax Logistics Park/ Kanada

#### Tablo 3-Halifax Logistics Park

#### GENEL BİLGİ<sup>21</sup>

Boston'un kuzeyinde ve Montreal'in doğusundaki en büyük ticaret merkezi olan ve 2008 yılında kurulan Halifax Logistics Park; demiryolu ve karayolu altyapısı yanında Halifax Stenfield Uluslararası Havalimanı ile Halifax Limanı'nı içermektedir.

#### ÖZELLİKLER<sup>22</sup>

Ulaştırma Modları	Karayolu, Demiryolu, Havayolu ve Denizyolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Hava kargosu elleçleme ve havacılık hizmetleri, demiryolu hizmetleri, antrepoculuk, depolama, intermodal yük aktarma hizmetleri, gümrükleme
Kapasite	Yıllık olarak limanda 2,8 milyon konteyner işleme ve havalimanında ise 5,9 milyon yolcu ve 55.000 ton kargo işleme yapılmaktadır.
Erişilebilirlik	Otoyollara ve demiryollarına bağlantı ve alan içinde liman ve havalimanı
Toplam Alan	500.000 m <sup>2</sup>
Çalışan Sayısı	Yaklaşık 23.000
Endüstriyel Faaliyetler	Dış Ticaret Bölgesi

Halifax Logistics Park, Kanada için çok önemli bir noktada bulunmaktadır ve içerisinde bulunan liman ve havalimanı ile de çok büyük bir yük ve yolcu kapasitesine sahiptir. Demiryolu ve karayolu bağlantısı da bulunan merkezde hemen hemen bütün lojistik hizmetleri verilmekte olup bunlara ek olarak ise çeşitli vergi avantajlarına sahip bir dış ticaret bölgesi yer almaktadır.

<sup>21</sup>Feasibility of Freight Villages In The NYTMC Region, New York Metropolitan Transport Council, Prepared by Maria BOILE-Sotiris THEOFANIS-Anne STRAUSS, Kasım 2008, s. 39.

<sup>22</sup>2010-2015 Strategic Plan: Building The Halifax Gateway, Prepared by InterVISTAS Consulting Inc., 17 Ocak 2010



### 2.3.2. Avrupa'daki Lojistik Merkezler

Avrupa'da 1960'lardan sonra kurulmaya başlanan lojistik merkezlerin önemli ölçüde yaygınlaşıp gelişmesiyle çatı örgütü konumunda bulunan Europlatforms kurulmuştur. 1991 yılında kurulan ve İtalya, İspanya, Danimarka, Portekiz, Lüksemburg, Yunanistan ve Fransa'dan 58 lojistik merkezi temsil eden Europlatforms'un amaçları;<sup>23</sup>

- 1- Avrupa'da ve dünyada lojistik platform konseptini desteklemek ve yaygınlaştırmak,
- 2- Avrupa'daki platformlar ve dünyadaki benzerleri arasında ilişki kurmak ve geliştirmek,
- 3- Pan-European ve Cross-Mediterranean ulaşım entegrasyonlarını ve ortaklıklarını politik düzeyde desteklemektir.

Ayrıca Avrupa'da bilimsel araştırmalar konusunda da önemli gelişmeler sağlanmıştır.

#### 2.3.2.1. Rotterdam

Hollanda, 16. yüzyılda başlayan sömürgecilik faaliyetleri sebebiyle dünya ticaretinin önemli aktörlerinden biri haline gelmiştir. Ticaret doğal olarak lojistik faaliyetlerinin de gelişmesine sebep olmuştur. Dünya lojistik sektörünün geleneksel liderlerinden Hollanda 2012 Yılı Lojistik Performans Endeksinde 5. sırada yer almıştır.<sup>24</sup>

Hollanda'nın lojistik faaliyetleri genel olarak Rotterdam şehrinde yoğunlaşmıştır. Rotterdam Limanı Avrupa'nın en kalabalık konteyner trafiğine sahiptir.<sup>25</sup> Söz konusu limana 2007 yılında yanaşan gemi sayısı ise yaklaşık 30.000'dir.<sup>26</sup> Rotterdam limanı kümelenme sonucu ortaya çıkmış doğal bir lojistik faaliyet sahasıdır ve Eemhaven, Maasvalke ve Botlek isimli üç lojistik merkez (distripark) Rotterdam Limanı'nda faaliyet göstermektedir.<sup>27</sup>

<sup>23</sup>Pietro Spirito, "Europlatforms EEIG-The European Association Of Freight Villages: Networking European Platforms: The Challenge For The Future", s. 2.-3., <http://www.freightexpo.net/images/Spirito.pdf>, Erişim Tarihi: 18/09/2012

<sup>24</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 10.

<sup>25</sup>Yossi Sheffi, "Logistics-Intensive Clusters: Global Competitiveness And Regional Growth", Regional Science Association Annual Conference, Denver, CO, November 11, 2010, s. 9.

<sup>26</sup>Murat Çelik, "Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı", **Planlama Dergisi** (s. 13-19.), 2009/1, s. 15.

<sup>27</sup>"Cases Of The Leading Ports In Developing Logistics Centres", **Commercial Development Of Regional Ports As Logistics Centres** (s. 41.-52.), United Nations: Economic And Social Commission For Asia And The Pacific, United Nations Publication, Thailand 2003, s. 42.

## Harita 1<sup>28</sup>-Rotterdam Limanındaki Distriparklar



Rotterdam limanı 60.000'den fazla insana doğrudan, 255.000 insana dolaylı olarak iş imkanı sunmakta ve ekonomiye Hollanda gayri safi milli hasılasının %1.9'una denk olan yaklaşık 7.7 milyar Euro katma değer sağlamaktadır.<sup>29</sup> İşlem hacmi olarak ise 2004 yılı verilerine göre 352,4 milyon ton ile Singapur ve Shanghai'den sonra dünyada üçüncü sıradadır.<sup>30</sup>

Limanda faaliyet gösteren ve belli alanlarda uzmanlaşmış olan Eemhaven, Maasvalkte ve Botlek isimli üç distriparka ait ayrıntılı bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır;

Tablo 4<sup>31</sup>-Rotterdam Limanında Faaliyet Gösteren Distriparklar

DISTRIPARK	Eemhaven	Maasvlakte	Botlek
Faaliyete Başlama Tarihi	1989	1. Etap: 1998 2. Etap: İnşa Halinde	1990
Alan (m <sup>2</sup> )	237.000	1. Etap: 848.000 2. Etap: 1.017.000	165.000
Faaliyet Gösteren İşletme Sayısı	12	9	—

<sup>28</sup>Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Distriparks In Seaports-Case Study On Logistics Centres In Rotterdam, Larissa van der Lugt-Michiel Nijdam-Bianca Dumay, January 2007, s. 10.

<sup>29</sup>Murat Erdal "Rotterdam Limanı Lojistikte Bir Dünya Devi", s. 2., www.meslekiyeterlilik.com

<sup>30</sup>Murat Erdal, a.g.ç., s. 3.

<sup>31</sup>Tablodaki bilgiler Cases Of The Leading Ports In Developing Logistics Centres", **Commercial Development Of Regional Ports As Logistics Centres** (s. 41.-52.), United Nations: Economic And Social Commission For Asia And The Pacific, United Nations Publication, Thailand 2003 ve Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Distriparks In Seaports-Case Study On Logistics Centres In Rotterdam, Larissa van der Lugt-Michiel Nijdam-Bianca Dumay, January 2007 kaynaklarından derlenmiştir.

<b>Ulaştırma Modları</b>	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, İç Suyolu	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, İç Suyolu	—
<b>Faaliyetler ve Hizmetler</b>	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.
<b>Uzmanlaşma</b>	Yüksek kaliteli ürünler	Konteyner hizmetleri	Kimyasal maddeler

### 2.3.2.2. Güterverkehrszentrum (GVZ) Hamburg

GVZ Hamburg, karayolu ve denizyolu bağlantısı ve demiryolu hattı ile intermodal taşımacılık altyapısı anlamında önemli bir noktadır. Ayrıca Almanya'nın ekonomik potansiyeli ve ihracat/ithalat işlemleri dikkate alındığında lojistik hizmetlerinin etkin ve ucuz bir şekilde verilmesi hususlarında önemli katkıları olduğunu tahmin etmek zor değildir.

**Tablo 5<sup>32</sup>-Güterverkehrszentrum Hamburg**

<b>GENEL BİLGİ</b>	
Avrupa'nın en büyük ekonomisi olan Almanya'nın önemli limanlarından olan Hamburg'da bulunan GVZ Hamburg, intermodal kapasitesi ve işlem hacmiyle iyi bir lojistik merkez örneği konumundadır.	
<b>ÖZELLİKLER</b>	
<b>Ulaştırma Modları</b>	Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu (25 km)
<b>Sağlanan Lojistik Hizmetler</b>	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme montaj, hasar tamiri vb.
<b>Kapasite</b>	2,5 milyon ton (tahmini)
<b>Erişilebilirlik</b>	Karayolu ve Denizyolu Bağlantısı, Demiryolu Hattı, Hamburg / Fuhlsbüttel Havalimanına 25 km uzaklık
<b>Toplam Alan</b>	560.000 m <sup>2</sup>
<b>Çalışan Sayısı</b>	450
<b>Lojistik İşletme Sayısı</b>	6
<b>Endüstriyel Faaliyetler</b>	Tamir

<sup>32</sup>Dünyadaki Lojistik Köyler, İzmir Ticaret Odası, Hazırlayanlar: Ayça ALEV - Betül SARGIN, İzmir, Ağustos 2009, s. 49.

Resim 1<sup>33</sup>-GVZ Hamburg

### 2.3.3. Uzak Doğu'daki Lojistik Merkezler

Uzakdoğu'daki lojistik sektörü, üretimin Güneydoğu Asya'ya kayması ile artan ticari faaliyetler sonucu gelişerek dünya lojistik sektöründe önemli bir işlem hacmine sahiptir. Bu bölümde dünyadaki lojistik faaliyetlerin önemli bir kısmının gerçekleştirildiği Singapur ve Hong-Kong'daki lojistik merkezler hakkında bilgi verilecektir.

#### 2.3.3.1. Singapur

Singapur şeklindeki haritadan da görüldüğü gibi Malezya ve Endonezya arasında ve Güneydoğu Asya ticaretinin en önemli transit geçiş güzergahında bulunmaktadır. Bu sebeple lojistik faaliyetler açısından önemli bir avantaja sahiptir.

<sup>33</sup>Dünyadaki Lojistik Köyler, İzmir Ticaret Odası, Hazırlayanlar: Ayça ALEV - Betül SARGIN, İzmir, Ağustos 2009, s. 50.

Harita 2<sup>34</sup>-Singapur

Dünya Bankası'nca hazırlanan 2012 Yılı Lojistik Performans Endeksinde 1. sırada<sup>35</sup> olan Singapur'un lojistik performansının bu seviyede olmasında gümrük işlemlerinde tek pencere sistemini en iyi uygulayan ülke olmasının da önemli bir payı bulunmaktadır.

632,6 km<sup>2</sup> yüzölçümü ve yaklaşık 3,5 milyon nüfusu bulunan ülke devasa bir lojistik faaliyet merkezi pozisyonundadır. Singapur'a 200'den fazla uluslararası deniz ticaret taşıma hattı düzenli seferler düzenlenmekte, 600 limana sevkiyat yapılmakta, yılda toplam 135.386 olmak üzere her üç dakikada bir gemi Singapur limanlarını ziyaret etmektedir.<sup>36</sup> Hava ve deniz kargo işlemleri konusunda da dünya çapında işlem hacmine sahip olan Singapur'da Keppel

<sup>34</sup>Murat Erdal, "Asya'nın Lojistik Kapları: Singapur", s. 1., www.meslekiyetlilik.com

<sup>35</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 10.

<sup>36</sup>Murat Erdal, "Asya'nın Lojistik Kapları: Singapur", s. 3.-4.,www.meslekiyetlilik.com

Distripark ve Pasir Panjiang Distripark isimli lojistik merkezler faaliyet göstermektedir. Aşağıdaki tabloda bu lojistik merkezlere ilişkin çeşitli bilgiler yer almaktadır;

Tablo 6<sup>37</sup>-Singapur'da Faaliyet Gösteren Distriparklar

DISTRIPARK	Keppel	Pasir Panjiang
Alan (m <sup>2</sup> )	250.000	250.000
Ulaştırma Modları	Karayolu ve Denizyolu	Karayolu ve Denizyolu
Faaliyetler ve Hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Konteyner hizmetleri ve depolama
Uzmanlaşma	—	Yüksek kıymetli eşyalar

### 2.3.3.2. Hong-Kong

Hong-Kong'un 1997 yılında Çin'e iade edilmeden önce Birleşik Krallık idaresindeyken serbest liman olarak kullanılması, lojistik faaliyetlerin gelişmesi için zemin hazırlamıştır. Sonraki dönemlerde ise Çin'in dünyanın en büyük üretim bölgesi haline gelmesi, Hong-Kong'un da dünyanın en önemli lojistik faaliyet merkezlerinden biri haline gelmesini sağlamıştır. Çin'e bağlı olmakla birlikte Özel İdari Bölge Devleti olarak özel bir statü ile yönetilen Hong-Kong 2012 Yılı Lojistik Performans Endeksi'nde Singapur'un ardından 2. sırada yer almıştır.<sup>38</sup>

<sup>37</sup>"Cases Of The Leading Ports In Developing Logistics Centres", **Commercial Development Of Regional Ports As Logistics Centres** (s. 41.-52.), United Nations: Economic And Social Commission For Asia And The Pacific, United Nations Publication, Thailand 2003, s. 48.

<sup>38</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 10.

### Harita 3–Hong-Kong Özel İdari Bölge Devleti



2004 yılında Hong-Kong'ta yaklaşık 22 milyon konteyner, 22,9 milyon ton kargo elleçlemesi yapılmış olup, 80 uluslararası denizyolu hat işletmesine, 400 konteyner hat taşıması hizmetine ve haftada 500 güzergaha konteyner sevkiyatı yapılmakta, ayrıca İnci Nehri Deltası'na günde 300 nehir gemisi ile eşya taşınmaktadır.<sup>39</sup> Lojistik işlem hacmi bakımından birçok kriterde dünyada Singapur'un ardından ikinci konumda bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda Hong-Kong'ta faaliyet gösteren ATL Logistics Center Hong Kong ve Tradeport Hong Kong lojistik merkezlerine ilişkin bilgiler yer almaktadır;

<sup>39</sup>Murat Erdal, "Hong-Kong: Uzakdoğu'nun Lojistik Başkenti", s. 3., [www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com)

Tablo 7<sup>40</sup>-Hong-Kong'ta Faaliyet Gösteren Lojistik Merkezler

LOJİSTİK MERKEZ	ATL Logistics Center	Tradeport Hong Kong
Alan (m <sup>2</sup> )	866.000	54.000
Ulaştırma Modları	Karayolu, Denizyolu, Havayolu	Karayolu, Denizyolu, Havayolu
Faaliyetler ve Hizmetler	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.	Kargo yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme vb.
Uzmanlaşma	—	Perakende
Endüstriyel Faaliyetler	Sanayi Bölgesi	Sanayi Bölgesi

Harita 4<sup>41</sup>-ATL Logistics CenterHarita 5<sup>42</sup>-Tradeport Hong-Kong

<sup>40</sup>Feasibility of Freight Villages In The NYTMC Region, New York Metropolitan Transport Council, Prepared by Maria BOILE-Sotiris THEOFANIS-Anne STRAUSS, Kasım 2008, s. 40.-46.

<sup>41</sup>Feasibility of Freight Villages In The NYTMC Region, New York Metropolitan Transport Council, Prepared by Maria BOILE-Sotiris THEOFANIS-Anne STRAUSS, Kasım 2008, s. 40.

<sup>42</sup>Feasibility of Freight Villages In The NYTMC Region, New York Metropolitan Transport Council, Prepared by Maria BOILE-Sotiris THEOFANIS-Anne STRAUSS, Kasım 2008, s. 46.



## 2.4. Türkiye'deki Güncel Durum ve Mevzuat Altyapısı

Türkiye, avantajlı coğrafi konumu sebebiyle lojistik faaliyetler açısından önemli bir noktada bulunmaktadır. Bu özelliklere ek olarak gelişen ekonomisi, çok çeşitli üretim kollarında üretim kabiliyeti, dinamik nüfusu ve çevresi için bir istikrar adası konumunda oluşu sebebiyle Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu için potansiyel bir üretim ve lojistik üssü pozisyonundadır. Denizyoluna ek olarak tarihsel bir ticari kavşakta bulunması sebebiyle karayolu avantajı ve geliştirilmekte olan demiryolu altyapısı Türkiye için önemli fırsatlar yaratmaktadır.

Bu potansiyel dikkate alınarak güncel durum incelendiğinde İstanbul, Mersin ve İzmir'in birer lojistik faaliyet merkezi özelliği taşımalarına rağmen dünyanın benzer özellikteki bölgelerinden çok daha geride oldukları ortaya çıkmaktadır. Bu sonuçta Türkiye'deki lojistik sektörünün yapısının ve lojistik hizmet anlayışının da payı bulunmaktadır. Lojistik Merkezler bugüne kadar yeterince etkin kullanılmayan bu büyük potansiyelin harekete geçirilebilmesi için çok önemli bir araç konumundadır.

Türkiye'deki lojistik merkezlere ilişkin durum incelenmeden önce lojistik sektörüne dair birtakım değerlendirmelerde bulunmak faydalı olacaktır. Lojistik, doğrudan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluk alanında bulunmaktadır. Konuyla ilgili düzenlemeler ve planlamalar genellikle söz konusu Bakanlık tarafından yapılmaktadır. Öncelikle değinilmesi gereken konu kamunun lojistik konusuna bakışının (her ne kadar bu çalışmada hep sektör olarak zikredilmiş olsa bile) hala bir sektörden ziyade "alan" veya "sektör kolu" şeklinde olmasıdır. TÜİK istatistiklerinde de lojistik Ulaştırma, Haberleşme ve Lojistik Sektörü içinde değerlendirilmektedir. Bu durum da lojistiğe ilişkin öngörülerde kullanılabilecek verilerin sağlanmasında sıkıntılar yaşanmasına ve sektör büyüklüğü ve ilgili diğer verilerin sağlıklı değerlendirilememesine yol açmaktadır.

Lojistiğin kamu ayağında böyle bir sorun varken özel sektör için de önemli yapısal sorunlar bulunmaktadır. Öncelikle lojistik anlayışının hala tam olarak yerleşmediğini ve hizmet talebinin 3. Parti lojistik hizmet sağlayıcılarına yönlendirilmekten ziyade genelde işletmelerin kendi bünyesindeki birimler vasıtasıyla ya da bütüncül lojistik anlayışı yerine parça parça dış kaynak kullanılarak karşılanmaya çalışıldığını belirtmek gerekir. Hem kamunun hem de özel sektörün bakış açısı sorunları yanında karayolları üzerindeki büyük yük ve demiryolları ile limanların yetersizliği sebebiyle ortaya çıkan aşırı maliyetler de diğer önemli sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Lojistik merkezler konusu ele alındığında; dünyadaki örneklerde maliyet avantajı, ekonomik kalkınmaya katkı ve çevresel kaygıların ön planda olduğu görülmektedir. Lojistik merkezler esnek bir yapı gerektirdiğinden kamu-özel sektör paydaşlığı çerçevesinde ve yerel yönetimlerin katkısı ile kurulmakta ve/veya işletilmektedir. Çevre politikaları sebebiyle yerel yönetimler kent planları ve trafik düzenlemelerinde lojistik merkezleri önemli bir unsur olarak değerlendirmektedir. Yerel yönetimler dışında, ulaştırma konusunda yetkili merkezi yönetim birimleri de genelde ulaştırma altyapısı sebebiyle konuya müdahil olmaktadır.

Türkiye’de konuyla ilgili olarak öncelikle değerlendirilmesi gereken husus altyapı yetersizliğidir. Bu konuda özellikle demiryolları ve limanların yetersizliği konusu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın konuya müdahil olmasını gerektirmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 8. maddesinde Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nün görevleri arasında; “ı)Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.” sayılmıştır.

TCDD ise lojistik merkezleri; “Yük ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü taşıma türünde etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tam yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetlerini gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli, aktarma alan ve donanımlarına sahip bölge” olarak tanımlamaktadır.<sup>43</sup> Ayrıca Türkiye’nin çeşitli yerlerinde lojistik merkez kurma çalışmaları yapmaktadır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın mevzuat anlamında önemli yetkilere sahip olduğu görülmektedir. Ancak lojistik merkezleri kurup işletmekten ziyade daha acil ihtiyaç olan ve özel sektörün önünü açacak olan lojistik altyapısı konusunda çalışmalar yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Lojistik merkezlerin, ülke ekonomisine etkilerinin doğru şekilde değerlendirilebilmesi ve azami faydanın sağlanabilmesi, kamu otoritesi tarafından yürütülecek bütüncül bir planlanma faaliyeti ile mümkün olabilecektir. Lojistik Merkezlerin kalkınmaya katkı sağladığı ve Türkiye’de henüz özel sektörün altından kalkamayacağı önemli altyapı yatırımlarını gerektirdiği düşünüldüğünde

<sup>43</sup> Lojistik Merkezler, TCDD,Erişim Tarihi: 12/09/2012,  
<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoy.pdf>

Kalkınma Bakanlığı'nın da hem önemli altyapı yatırımlarının planlanmasında hem de lojistik merkez inşa edilecek yerlerin tespitinde rol üstlenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Konunun diğer paydaşlarından olan Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 15. maddesinde Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında; “h) Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.” sayılmıştır. Lojistik merkezlerde gümrük işlemlerinin yapılacak olması Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nı konunun önemli aktörlerinden biri haline getirmektedir. Lojistik Merkezlerde yapılacak gümrük işlemleri, gümrüklü sahaların düzenlenmesi ve gümrük rejimlerinin işleyişi hususları Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nı konuya dahil etmektedir. Bu durum zaten ilgili mevzuatla da tespit ve teyid edilmiştir.

Konunun bir diğer aktörü olan Ekonomi Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 12. maddesinde Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında; “c) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde yapılabilecek üretim, alım-satım, depolama, kiralama, montaj-demontaj, bakım-onarım, kıyı bankacılığı, bankacılık, sigortacılık, finansal kiralama ve diğer faaliyet konularını belirlemek.” ve “ç) Serbest bölgeler ve lojistik merkezlerinde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilere faaliyet ruhsatı vermek veya verilmiş belgeleri iptal etmek.” sayılmıştır. Söz konusu düzenlemenin lafzı dikkate alındığında lojistik merkezlerin serbest bölge benzeri bir yapıda değerlendirildiği görülmektedir. Ancak önceki bölümlerde yer alan dünya örnekleri değerlendirildiğinde lojistik merkezlerin serbest bölgelerle benzer değerlendirilemeyeceği ortaya çıkmaktadır. Serbest bölgelerin vergi ve teşvik avantajları ile üretime yönelik faaliyetlere mahsus kurulduğu düşünüldüğünde lojistik merkezler (kimi örneklerde içinde serbest bölge veya benzeri üretim bölgeleri bulunmasına rağmen) asli olarak lojistik hizmetleri için kurulduğundan benzer olarak değerlendirilmesi ve yapılandırılması lojistik merkezlerden beklenen faydayı azaltacaktır. Ayrıca serbest bölgeler gümrük mevzuatına göre Türkiye Gümrük Bölgesi dışında kabul edildiğinden konu gümrük mevzuatı ve işlemleri açısından daha da karmaşık bir hale gelecektir.

Lojistik merkezlere ilişkin ilk mevzuat düzenlemesi olan Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinde; “c) Organize

sanayi bölgelerinin, endüstri bölgelerinin ve küçük sanayi sitelerinin planlanmasına, kuruluşuna, yapılaşmasına ve işleyişine ilişkin mevzuatla verilen görevleri yapmak, bu kuruluşların arıtma, altyapı ve üstyapı tesislerini desteklemek, destekleme şart ve niteliklerini belirlemek ve faaliyetlerini denetlemek.” görevleri arasında sayılmıştır. 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun 4. maddesinde ise “İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB’yi ifade eder.” denilmektedir. Bu düzenlemeler ise konuyla ilgili araştırmalar ve etraflı tartışmalar yapılmadan dönemin acil ihtiyaçlarına yönelik gerçekleştirilmiş olduğu kanısı uyandırmaktadır.

Yukarıda yer verilen mevzuat düzenlemeleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’na aynı konuda yetki ve görevler tevdi ettiği görülmektedir. Bu kurumlar dışında Kalkınma Bakanlığı’nın planlama aşamasında konuyla ilgili adımlar atması gerekmektedir. Kamu kurumları yanında en önemli unsur olan özel sektörün de konuyla ilgili düzenlemelerde söz sahibi olması gerekmektedir. Bu çerçevede öncelikle lojistik sektörünü tam anlamıyla düzenleyecek bir lojistik master planına ihtiyaç vardır. Kanun şeklinde yapılacak bir düzenleme esnek bir yapısı olan sektörle ilgili yeni ihtiyaçların karşılanması hususunda bürokratik zorluklara ve gecikmelere sebep olacaktır. Lojistik master planı sektöre ilişkin temel konulardan biri olarak lojistik merkezler konusunu da düzenlemelidir. Konuyla ilgili yetki sahibi olan birden fazla kamu kurumunu ve sektörü bir araya getiren bir yapı oluşturularak her kamu kurumunun sorumluluğu ve fonksiyonu çerçevesinde azami katkı vermesi ve özel sektörün taleplerinin karşılanması sağlanmalıdır.

Kamu idaresi tarafından yapılması gereken düzenlemede özel sektör ve ihtiyaçları ön planda tutulmalı ve özel sektörün girişimci dinamiğinden öncelikle faydalanılmalıdır. Dolayısıyla, kamu idaresi bu konudaki usul ve esasları belirlerken sadece düzenleyici ve eşgüdüm sağlayıcı bir rol üstlenmeli ve lojistik merkezlerden beklenen faydanın sağlanmasının önündeki her türlü engeli (mevzuat, formalite, gereksiz bürokrasi, muhtemel çıkar çatışmaları v.s.) ortadan kaldıracı bir rol üstlenmelidir. Yapılacak düzenlemeler kamu-özel sektör işbirliği modeli çerçevesinde özel sektörün ihtiyaçları ile ülke ekonomisinin gereklilikleri arasında dengeyi gözetir mahiyette olmalıdır.

### Şekil 5<sup>44</sup>-Kamu ve Özel Sektör Roller



#### 2.4.1. Ankara Lojistik Üssü

Ülkemizde henüz Lojistik Merkezler konusunda kamu ve özel sektör kaynaklı eksiklik ve ihtiyaçlar devam ederken, ilk olması açısından çok büyük önem taşıyan bir girişim olarak Ankara Lojistik Üssüne ilişkin bilgiler de aşağıdaki tabloda yer almaktadır;

**Tablo 8<sup>45</sup>-Ankara Lojistik Üssü**

#### GENEL BİLGİ

Türkiye’de Lojistik Merkez konsepti çerçevesinde planlanan ve 2004 yılında faaliyete başlayan Ankara Lojistik Üssüne Bakanlığımız da önemli katkılar sağlamıştır.

<sup>44</sup>Murat Erdal, “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi” (sunumundan uyarlanmıştır), s. 40.

<sup>45</sup><http://www.ankaralojistikussu.com/>, Erişim Tarihi: 26/09/2012

## ÖZELLİKLER

Ulaştırma Modları	Karayolu
Sağlanan Lojistik Hizmetler	Yükleme, boşaltma, depolama, gümrükleme, paketleme, montaj, hasar tamiri vb.
Toplam Alan	700.000 m <sup>2</sup> (389.000 m <sup>2</sup> kapalı alan)
Çalışan Sayısı	4.000
Lojistik İşletme Sayısı	45
Endüstriyel Faaliyetler	Tamir, Bakım ve Servis

Resim 2<sup>46</sup> –Ankara Lojistik Üssü



<sup>46</sup>[http://www.google.com.tr/imgres?q=ankara+lojistik+%C3%BCss%C3%BC&hl=tr&sa=X&biw=1024&bih=634&tbm=isch&prmd=imvns&tbnid=VyxgawhmVTlrGM:&imgrefurl=http://www.degergroup.com/iletisim.html&docid=2yanP3L6GdkWOM&imgurl=http://www.degergroup.com/images/ankara\\_lojistik\\_ussu\\_girisi.JPG&w=510&h=190&ei=9cd\\_UMTKGsSL4gSp34DoBA&zoom=1&iact=rc&dur=418&sig=104097505645996421611&page=1&tbnh=109&tbnw=264&start=0&ndsp=12&ved=1t:429,r:10,s:0,i:96&tx=119&ty=52](http://www.google.com.tr/imgres?q=ankara+lojistik+%C3%BCss%C3%BC&hl=tr&sa=X&biw=1024&bih=634&tbm=isch&prmd=imvns&tbnid=VyxgawhmVTlrGM:&imgrefurl=http://www.degergroup.com/iletisim.html&docid=2yanP3L6GdkWOM&imgurl=http://www.degergroup.com/images/ankara_lojistik_ussu_girisi.JPG&w=510&h=190&ei=9cd_UMTKGsSL4gSp34DoBA&zoom=1&iact=rc&dur=418&sig=104097505645996421611&page=1&tbnh=109&tbnw=264&start=0&ndsp=12&ved=1t:429,r:10,s:0,i:96&tx=119&ty=52), Erişim Tarihi: 18/10/2012

## 2.5. Lojistik Merkezlerle İlişkin Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tarafından Yürütülen Çalışmalar

640 sayılı Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede değişiklik yapan 649 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 23/h maddesine “.....lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.” hükmü eklenmiştir. Lojistik Sektörü ve Lojistik Merkezlerle ilişkin akademik ve mesleki çalışmalar takip edilmekte ve ihtiyaç halinde katkı sağlanmaktadır. Ayrıca kamu ve özel kuruluşlardan gelen Lojistik Merkez kurulması talepleri Bakanlığımızca değerlendirilerek uygun bulunan projelere Bakanlığımızca katkı sağlanmaya devam edilmektedir.

### 3. Gümrük İşlemleri

Gümrük idaresi, yasal ticaret üzerinden vergi toplama görevi nedeniyle gelir elde etme fonksiyonuna, ülke güvenliği ile insan, bitki, hayvan ve çevre sağlığının korunması amacıyla gerçekleştirdiği görevler dolayısıyla koruma fonksiyonuna ve yasadışı ticaretin önlenmesi boyutuyla kaçakçılıkla mücadele fonksiyonuna sahip olması sonucu uluslararası ticaret üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

Bu etkinin en belirgin göstergesi, günümüzde uluslararası ticarete en önemli rekabet unsurlarından biri haline gelen ve eşyanın satıcıdan alıcıya ulaşımını sağlayan lojistik faaliyetlerde ortaya çıkmaktadır. Zira, her ne kadar ayrı ayrı isimlendirilse de uluslararası ticarete temel lojistik faaliyetler olan taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayırıştırma, gümrükleme işlemlerinin tamamı aslında gümrük idaresinin denetimine tabi işlemlerdir.

Gümrük işlem süreçleri eşyanın yüklendiği yerde başlamakta ve ülke sınırlarına ulaşılmadan eşya ile taşıta ilişkin bilgiler gümrük idaresine bildirilmektedir. Eşya ile taşıtın ülke sınırları içerisine girdiği andan başlayarak, fiili olarak denetime ve kontrole tabi hale gelen eşyanın ve taşıtın gümrük idaresine sunulması, aktarılması, depolanması, elleçlenmesi, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutularak hak sahibine teslimi ile yurt dışına çıkarılacak eşya ve taşıt için gümrük idaresine sunulan beyan ve eşya ile taşıt için çıkış izni alınması süreçlerinde gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi, hızlandırılması, açık ve şeffaf hale getirilmesi lojistik süreçlerinin etkinliğini artıracaktır.

#### 3.1. Elektronik Özet Beyan

Özet beyan, Türkiye Gümrük Bölgesinin kara suları veya hava sahasından gümrük bölgesi içinde durmaksızın geçen taşıt araçları ile taşınan eşya dışında, Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya için verilmesi gereken ve gümrük idaresini gerek Türkiye Gümrük Bölgesine gelen, gerek Türkiye Gümrük Bölgesinden çıkacak olan eşya ve taşıt konusunda bilgilendiren bir beyandır.

##### 3.1.1. Giriş Özet Beyanı

Giriş özet beyanı, Türkiye Gümrük Bölgesine giren eşyanın emniyet ve güvenlik yönlerinden risk analizine tabi tutulması amacıyla;



- Eşya giriş gümrük idaresine varmadan önce,
- Taşıma şekline göre farklılık arz etmeksizin, eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren taşıma aracının kullanıcısı/işleticisi veya bunların temsilcisi tarafından,
- Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine getirildiği ve risk analizine dayalı kontrole tabi tutularak sevk işlemlerinin yapıldığı giriş gümrük idaresine, deniz veya hava taşıtlarının Türkiye Gümrük Bölgesinde birden fazla liman veya havalimanına uğradığı durumlarda eşyanın boşaltılacağı liman veya hava limanındaki gümrük idaresine,
- Her taşıma şekli için özel olarak belirlenmiş süreler içerisinde,
- Elektronik yolla

verilen ve taşıt aracı ile eşyaya ilişkin genel bilgilerin yer aldığı beyandır.

### 3.1.2. Varış Bildirimi

Varış bildirimini, karayolu ve demiryolu taşımacılığında eşyanın sunulmasıyla yerine getirilirken, deniz ve havayolu taşımacılığında da yerine getirilmesi gereken bir zorunluluktur. Türkiye Gümrük Bölgesine girişte taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi tarafından boşaltılacak eşya için düzenlenen, özet beyanların tespiti için gereken bilgileri içeren ve eşyanın boşaltılacağı gümrük idaresine ulaşıldığında elektronik yolla yapılan bir bildirimdir.

Varış bildirimini, eşyayı ve getirildiği taşıma aracını giriş gümrük idaresine tanıtmak amacıyla verilir. Bu nedenle bir önceki aşamada sunulan giriş özet beyanının tanımlanması için gerekli olan bilgileri içermesi zorunludur. Bu bilgiler, eşyaya ve taşımaya ilişkin genel bilgilerdir. Varış bildirimini, özet beyanın aksine sadece taşıyıcı tarafından verilebilir.

### 3.1.3. Çıkış Özet Beyanı

Gümrük Yönetmeliği ile belirlenmiş özet beyan aranmayacak haller ve gümrük beyannamesi aranan haller dışında, Türkiye Gümrük Bölgesini terk edecek eşya için Türkiye Gümrük Bölgesini terk etmeden önce taşıma aracının kullanıcısı/işleticisi veya bunların temsilcisi tarafından verilen bir beyandır. Kombine taşımacılıkta ise taşıma aracının işleticisi tarafından çıkış gümrük idaresine verilen ve taşıt ve eşyaya ilişkin genel bilgilerin yer aldığı beyandır.

### 3.1.4. Çıkış Bildirimi

Türkiye Gümrük Bölgesini terk ederken kullanılan, taşıtın işleticisi veya temsilcisinin, taşınan tüm eşyayı kapsayacak şekilde taşıtın çıkışına ilişkin olarak çıkış gümrük idaresine yaptığı bildirimdir.

Transit rejimi kapsamında, kara sınır kapılarından Türkiye Gümrük Bölgesini terk edecek taşıma aracı için çıkış bildiriminde bulunulmaz. Bu durum dışında, Türkiye Gümrük Bölgesini terk eden tüm taşıma araçları için çıkış bildirimi yapılması gerekmektedir.

Çıkış bildiriminde, taşınan eşya için daha önce düzenlenmiş olan gümrük beyannamesi, beyanname yerine geçen belge veya özet beyanın tespiti için gerekli bilgiler ile taşımaya ilişkin bilgilerin yer alması gerekmektedir.

### **3.2. Kağıtsız Beyanname**

Bu yöntemle, eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması için gümrük idarelerine verilen beyannamelerin elektronik ortamda sunulması yanında, beyannameye eklenmesi gereken ve eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması için gerekli olan belgelerin azaltılması ve bu belgelerin gümrük idaresince istendiği durumlarda sunulmak üzere beyan sahibi tarafından saklanması alt yapısı oluşturulmuştur.

Böylece, lojistik işlemlerinde zaman ve maliyet artırıcı unsurların ortadan kaldırılması amacıyla beyannameye eklenecek belgelerin sayısı azaltılmıştır. Hali hazırda beyanname ekinde aranmakta olan belgelerin gümrük idaresine kağıt ortamında ibrazının gerekmediği kağıtsız beyanname uygulaması, tüm gümrük idarelerinde mavi hat yetkisine haiz onaylanmış kişi statü belgesi sahibi firmalar tarafından ihracat beyannamelerinde kullanılabilir. Uygulamanın diğer rejimler ve gümrük işlemlerinde de kullanılması amacıyla çalışmalar devam etmektedir.

## 4. Transit

Transit, uluslararası ticarete konu eşyanın ticaretin tarafları arasında hareketi sırasındaki gümrük statüsünü ifade eder. Bu statü, varış yerine ulaşana dek yapılan; taşıma, depolama, aktarma, elleçleme gibi faaliyetlere ek olarak taşımacılık faaliyeti üzerinde de belirleyici rol oynamaktadır.

### 4.1. Dünya’da Transit ve Taşımacılık

İthal edilecek eşyanın bulunduğu yerden varacağı yere kadar, ihraç edilecek eşyanın ise çıkış noktasından gönderileceği yere kadar en az bir sınır geçerek taşınması olarak da tanımlanabilen transit kavramı ile eşyanın fiilen uluslararası dolaşımını sağlayan taşımacılık kavramı iç içe geçmiş durumdadır.

Ticaretin kolaylaştırılması kapsamında sadece ticarete konu eşya üzerinde değil eşyanın satıcıdan alıcıya ulaşımını sağlayan uluslararası dolaşımı için gerekli olan işlemler üzerindeki sınırlayıcı uygulamaların kaldırılması, işlemlerin veri ve bilgi akışı yoluyla basitleştirilmesi ve standart hale getirilmesi amacıyla çalışmalar yapılmaktadır.

Eşyanın Sınırlardaki Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1975 tarihli TIR Karnesi Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi, Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF), Ticari Karayolu Taşıtlarının Geçici İthaline İlişkin Gümrük Sözleşmesi, İstanbul Sözleşmesi (Geçici İthalat Sözleşmesi), 1972 tarihli Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi, Milletlerarası Nakliyatta Kullanılan Paletlerin Gümrük Rejimine Dair Avrupa Sözleşmesi gibi ülkemizin de taraf olduğu uluslararası sözleşmeler eşyanın transiti konusunda standart bir uygulama sağlamak ve işlemleri basitleştirmek yoluyla taşımacılık maliyetlerinin düşürülmesinin yanı sıra eşyanın uluslararası dolaşımı önündeki engelleri asgari seviyeye indirerek lojistik faaliyetleri etkin hale getirmeyi amaçlamaktadır.

### 4.2. Ülkemizde Transit ve Taşımacılık

Türkiye’nin batısında dünya ticaretinin %40’ünün yapıldığı ve dünya nüfusunun %11’inin yaşadığı Avrupa, doğusunda ise dünya ticaretinin %25’inin yapıldığı ve dünya nüfusunun %61’inin yaşadığı Asya yer almaktadır. Coğrafi konumu itibarıyla, adeta bir aktarma merkezi konumunda olan Türkiye ayrıca, Asya ve Avrupa kıtalarının arasındaki stratejik bir köprü

konumunda olması nedeniyle de lojistik ve taşımacılık açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

Kara taşımacılığındaki güçlü filosu, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve genç nüfusu ile 350 milyonun yaşadığı bir ekonomik pazar tarafından çevrelenen Türkiye’de taşımacılık ve lojistik son yıllarda büyük gelişme gösteren sektörlerin başında gelmektedir. Dış ticaret hacmimizin artması, lojistik sektöründeki yatırım ihtiyacını da beraberinde getirmektedir.

82’si sınır kapılarında olmak üzere toplamda 147 gümrük idaresi ile 2011 yılında 240 milyar ABD Doları değerinde ithalat, 135 milyar ABD Doları değerinde ihracat işlemi gerçekleştirilmiştir. Bahse konu ithalat ve ihracat işlemlerinde dünyadaki en kapsamlı gümrük karayolu transit sistemi olan TIR Sözleşmesi çerçevesinde, Bakanlığımızca tezkiye edilen 1411 firma yer almış ve bütün dünyada kullanılan TIR karnelerinin yaklaşık %25’ine tekabül eden 674.308 adet TIR karnesi işlem görmüştür. 2011 yılında ülkemize giriş ve çıkış yapan araç sayılarını gösteren aşağıdaki tabloda yer alan rakamlar ülkemizdeki transit ve taşımacılık potansiyelini göstermektedir;

**Tablo 9<sup>47</sup>-Gümrüklerde İşlem Gören Araç, Konteyner ve Yolcu Giriş-Çıkış Sayısı**

		2007	2008	2009	2010	2011
YOLCU	GELEN	31.106.833	34.703.097	35.779.352	37.956.840	43.785.502
	GİDEN	30.865.912	34.976.002	36.300.665	37.913.518	43.851.746
TIR	GELEN	813.919	903.854	1.029.898	1.217.512	1.392.460
	GİDEN	904.951	921.451	1.051.491	1.231.819	1.379.609
KAMYON KAMYONET	GELEN	192.152	240.821	414.817	531.248	557.862
	GİDEN	124.196	241.614	423.778	528.605	574.971
TANKER	GELEN	40.505	43.760	18.417	9.911	3.928
	GİDEN	31.765	41.092	18.168	8.522	299
OTOBÜS	GELEN	90.515	93.505	96.491	131.240	148.914
	GİDEN	89.649	95.686	98.096	132.893	151.518
OTOMOBİL	GELEN	921.951	1.060.641	1.261.732	1.851.696	1.934.360
	GİDEN	916.925	1.061.597	1.264.216	1.848.293	1.931.541
GEMİ	GELEN	42.428	42.432	43.241	45.303	46.993
	GİDEN	41.806	41.925	41.600	44.677	45.841
RO-RO	GELEN	2.974	2.715	2.642	2.588	2.695
	GİDEN	2.877	2.733	2.560	2.544	2.642
YAT	GELEN	6.492	6.680	7.582	8.762	10.933
	GİDEN	5.668	5.703	6.184	6.959	8.054
UÇAK	GELEN	163.083	177.129	191.589	207.438	244.708
	GİDEN	166.016	175.933	188.919	207.946	263.169
KONTEYNER	GELEN	1.540.325	1.723.978	1.471.073	1.852.148	1.889.687
	GİDEN	1.532.758	1.697.320	1.505.332	1.770.822	1.842.606
DİĞER ARAÇ	GELEN	16.431	16.292	23.240	23.757	35.029
	GİDEN	11.669	9.897	13.211	14.634	20.161
TOPLAM ARAÇ	GELEN	3.830.775	4.311.807	4.560.722	5.881.603	6.267.569
	GİDEN	3.828.280	4.294.951	4.613.555	5.797.714	6.220.411

<sup>47</sup>Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-İdare Faaliyet Raporu 2011, s. 64.

#### 4.2.1. Ülkemizin Lojistik Kabiliyeti ve Transit Taşımacılık

2023 yılında dış ticaret hacminin 1,12 trilyon ABD Dolarına ulaşması beklenen Türkiye, 58 ülke tarafından aktif olarak kullanılmakta olan ve dünya üzerindeki en geniş kapsamlı uluslararası transit sistemi olan TIR Sisteminin en büyük kullanıcısı durumundadır. 2011 yılında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından dağıtılan toplam 3 milyon karnenin 700 binden fazlası Türk nakliyecileri tarafından kullanılmıştır. Bu durum, küresel anlamda transit sisteminin yaklaşık %25'inin Türk lojistik sektörü tarafından kullanıldığı anlamına gelmektedir.

Türkiye üzerinden gerçekleşen uluslararası ticaret hacminin artışına paralel seyretmesi gereken kargo ve yolcu taşımacılığı beklenen seviyede gelişmemiştir. Demiryolu taşımacılığında ise; %2 civarındaki taşımacılık payının ülke genelinde altyapı ihtiyaçlarının giderilmesini müteakiben yükseltilmesi gerekmektedir. Bu anlamda daha ucuz ve çevreye çok daha duyarlı bir taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığı alanında özel teşebbüslere fırsat verilmesi ve özellikle Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmamız durumunda tüm demiryolu ağlarının daha verimli ve hızlı kullanılması gereği ortaya çıkmaktadır.

#### 4.2.2. Transit Mevzuatı

İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş eşya ile ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın; yabancı bir ülkeden diğer bir yabancı ülkeye, yabancı bir ülkeden Türkiye'ye, Türkiye'den yabancı bir ülkeye veya bir iç gümrükten diğer bir iç gümrüğe gümrük gözetimi altında taşınmasına ilişkin usul ve esaslar 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun transit rejimi hükümleri ile düzenlenmiştir.

Ülkemizde, eşyanın ve taşıtların kontrolünü, denetimini ve gümrük işlemlerini düzenleyen,

- 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği
- 815 sayılı Kabotaj Kanunu
- 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu
- 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu
- 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
- 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu
- Ortak Transit Sözleşmesi ile Ortak Transit Yönetmeliği
- 1975 tarihli TIR Sözleşmesi ile TIR Uygulama Tebliği

- Ticari Karayolu Taşıtlarının Geçici İthaline İlişkin Gümrük Sözleşmesi ile Geçici İthal Edilen Kara Taşıtlarına İlişkin Gümrük Genel Tebliği
- Ham Petrol ve Jet Yakıtının Türkiye Üzerinden Karayolu veya Demiryolu ile Taşınmasına İlişkin 2011/2033 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı
- Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik (RID), Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik (ADR), Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik (IMDG)
- Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
- Transit Rejimini düzenleyen 1 ve 3 Seri Nolu Gümrük Genel Tebliği
- Global Teminat Sistemi Protokolleri (UND, DTO)

en geniş anlamda transit mevzuatını oluşturan temel düzenlemelerdir.

Eşyaya ve taşıma türlerine göre uygulanacak mevzuat ve işlemlerin çokluğu ve çeşitliliği, eşyanın gerek ulusal gerekse uluslararası dolaşımı üzerinde yadsınamaz bir etki yaratmaktadır. Bu etkinin ortaya çıkardığı maliyetin en aza indirilmesinde ise mevzuatın ve uygulamaların basitleştirilmesi, standartlaştırılması ve herkes tarafından ulaşılabilmesinin sağlanması önemli rol oynamaktadır.

Bu amaçla, gümrük idaresince yapılan düzenlemelere diğer bölümlerde yer verilmekle birlikte bu bölümde transit rejimi özelinde yapılan çalışmalardan bahsedilecektir

### 4.3. Ortak Transit Projesi

Ortak Transit, eşyanın Avrupa Birliği sınırları içindeki iki nokta arasında gümrük vergilerine tabi tutulmaksızın taşınmasını sağlayan Topluluk Transit Rejiminin, Topluluk ile EFTA ülkeleri (İsviçre, İzlanda ve Norveç) arasındaki taşımalara ve aynı zamanda EFTA ülkelerinin kendi aralarındaki taşımalara uygulanmasıdır. İsviçre ile Liechtenstein arasındaki Serbest Ticaret Anlaşması nedeniyle Liechtenstein da Ortak Transit Rejimine dahildir.

Ortak Transit Sözleşmesine taraf ülkeler 2000'li yılların başından itibaren aşamalı olarak kendi elektronik sistemlerini geliştirmektedirler. 1 Ocak 2006 tarihi itibarıyla AB ülkeleri, ortak transit rejiminde kağıt beyanname bazlı işlemlerin yerine tamamen elektronik veri alış verişi temeline dayanan NCTS (New Computerized Transit System–Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi) uygulamasına geçmiştir. Bu sistemde gümrük işlemleri elektronik ortamda başlatılmakta, devam ettirilmekte ve sonlandırılmaktadır.

Ülkemizde de 2000'li yılların başlarından itibaren Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmak amacıyla çalışmalar yapılmıştır. İlk olarak Ortak Transit Yönetmeliği hazırlanarak 2003 yılında Resmi Gazete'de yayımlanmış, AB tarafından sözleşmede yapılan değişiklikler nedeniyle teknik altyapı ve mevzuat düzeyinde uyum sağlanabilmesi amacıyla AB destekli projelerle uyumlaştırma çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmadan önce ulusal düzeyde uygulayabileceğimiz Ortak Transit Yönetmeliği 24/08/2011 tarihli 28035 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Açıklayıcı bir rehber niteliğinde olan Transit El Kitabının ulusal ortak transit uygulaması için gerekli bölümlerinin tercümesi yapılarak Bakanlığımız web sayfasında yayınlanmış ve NCTS yazılımının BİLGE sistemi ile entegrasyonu sağlanmıştır.

#### 4.3.1. Ortak Transitin Getirileri

Ülkemizin Ortak Transit Sözleşmesine taraf olması, gerek gümrük idarelerine gerekse taşımacılara transit işlemlerinde önemli avantajlar sağlayacaktır. Günümüzde taşımacılarımız AB ülkelerine yönelik taşımalarda TIR Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde TIR karnesi kullanmaktadır. TIR karnesi ile yapılan transit taşımacılıkta karne, gümrük vergilerinin ödenmesini sınırlı düzeyde güvence altına almakta, geçilen ülke sayısına göre karne maliyetleri artmaktadır.

Ortak Transit Sistemi ile lojistik sektörümüz AB'ye yönelik sevkiyatlarda, belge maliyeti olmaksızın ve alternatiflerine göre daha düşük maliyetle teminat kullanarak transit işlemi gerçekleştirebilecektir. AB'ye yapılan sevkiyatlarda TIR Karnesi kullanımı asgari düzeye inecek bunun yerine daha az maliyetli olan ortak transit rejimi kullanılacaktır. Ülkemiz Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmakla birlikte, AB'ye tam üye olmamasına rağmen transit işlemleri açısından AB üyesi bir ülke gibi işlem yapabilecek konuma gelecektir.

Ortak transit rejiminde lojistik sektörümüz gerek Türk gümrük idarelerinde gerekse AB gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ile karşılaşacak ve elektronik beyanı her aşamada izleyip sevkiyatı takip edebilecektir.

Bu bağlamda, Türkiye'den bir AB ülkesine yapılacak karayolu taşımada Gaziantep'ten açılacak bir transit beyannamesi ile Hamburg ya da Londra'ya kadar eşyanın tek bir beyan ile taşınması mümkün olacaktır. Aynı şekilde, Rotterdam'da açılacak bir transit beyannamesi de başkaca bir işleme gerek kalmaksızın Konya gümrüğünde sonlandırılabilir. Gümrük idareleri tarafından, ortak transit işlemlerinin her adımının sistem üzerinden izlenebilir olması;

hem rejimin güvenliğinin sağlanmasına ve kaçakçılıkla mücadelede avantaj elde edilmesine, hem de doğabilecek gümrük vergilerinin tamamının teminat altına alınarak kamu alacağının güvence altına alınmasına hizmet edecektir.

İzinli Gönderici ve İzinli Alıcı gibi basitleştirilmiş usullerin yaygınlaşması ile ticaret erbabının gümrük idaresine eşyayı fiilen sunma zorunluluğu ortadan kalkacağı için hem gümrük idaresi zaman, işgücü, idari kapasite ve etkin denetim anlamında önemli kazanımlar sağlayacak, hem de ticaret erbabı özet beyan-beyan maliyeti, gümrük-sınır işlemleri ve bekleme süreleri gibi unsurların yarattığı maliyetten kurtulacaktır. Ayrıca, bu basitleştirmelerde kullanılacak ve ortak transite taraf bütün ülkelerde geçerli olacak teminatlar sayesinde teminat maliyetleri de önemli ölçüde düşecek ve şirketlerin uluslararası rekabet imkanı artacaktır.

#### 4.3.2. NCTS

Ortak transit rejimi tüm taşımacılık türlerine uygulanmakla beraber karayolu taşımaları NCTS üzerinden yapılmak zorundadır. NCTS, AB ve EFTA ülkelerinin 1 Temmuz 2005'ten itibaren kullanmakta olduğu elektronik beyanname ve veri işleme temeline dayanan, Topluluk Transit Rejiminin daha iyi idare ve kontrol edilmesi için tasarlanan elektronik bir sistemdir. AB'ye katılım için ön koşullardan birisi de aday ülkenin NCTS'i uyguluyor olmasıdır. Her ülkenin NCTS sistemi Brüksel'de bulunan bir ana domain vasıtası ile tüm taraf ülkelerin NCTS sistemlerine bağlıdır. NCTS'in kullanılmaya başlandığı 1 Temmuz 2005 tarihinden itibaren, kağıt beyannamelerin kullanılmasına son verilmiştir.

#### 4.4. e-TIR Projesi

1975 tarihli Uluslararası TIR Sözleşmesine dayanan TIR sistemi; taşınan eşyayı, taşıtı ve sınır geçişlerine ilişkin gümrük işlemlerini düzenleyen, kolaylaştıran ve standartlaştıran dünya çapındaki en kapsamlı gümrük transit sistemidir. Bu sistem eşyanın hareket gümrük idaresinden, varış gümrük idaresine gerekli sayıda ülke üzerinden arada sınır kontrolüne tabi olmadan, karayoluyla uluslararası olarak taşınmasını sağlamaktadır. Türkiye 1966 yılından bu yana kesintisiz olarak TIR sistemini uygulamaktadır.

TIR sisteminin en büyük dezavantajı kağıt bazlı bir sistem olmasıdır. TIR Sözleşmesine taraf ülkeler, 2003 yılında TIR sisteminin tüm paydaşları (gümrük makamları, karne hamilleri, garanti zinciri) arasında elektronik bilgi değişimini amaçlayan ve "TIR İşlemlerinin Bilgisayarlaştırılması" olarak da bilinen "e-TIR Projesi"ni oluşturmuşlardır. Bu proje ile TIR karnesi işlemlerinin elektronikleştirilmesi, merkezleştirilmiş bir veri tabanı oluşturulması,



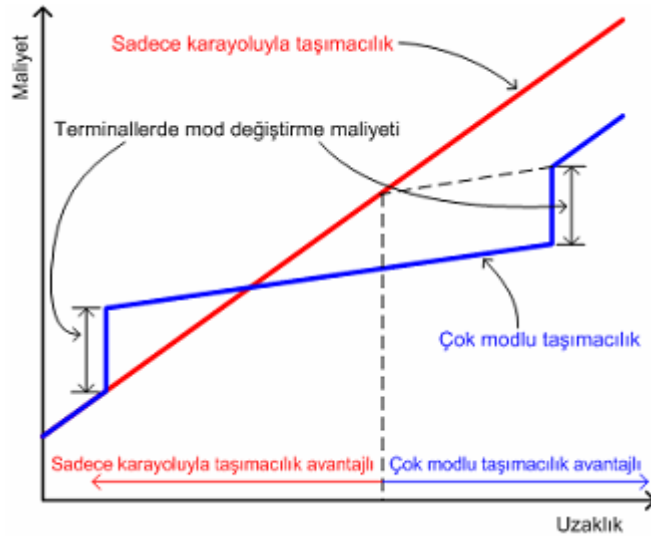
gümrük idareleri tarafından garantinin geçerliliğinin kontrolü ve yönetiminin sağlanması ile TIR sisteminin potansiyel risklerinin elektronik takip ile minimize edilmesi amaçlanmaktadır. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu bünyesinde transit prosedürlerinin bilgisayarlaştırılması için yürütülen e-TIR Projesi faaliyetlerine, Bakanlığımız başından beri katılmakta ve e-TIR çalışmalarına destek vermektedir.

Bakanlığımızca yürütülen çalışmalar sonucunda hazırlanan e-TIR pilot projesinin, hem TIR Sözleşmesi'ne taraf olan, hem de AB üyesi olan bir ülke ile iş birliği içinde uluslararası düzeye genişletilmesi amacıyla İtalya ile ülkemiz arasında yapılan taşımalarda uygulamaya konulması için çalışmalar yapılmakta olup, e-TIR sisteminin 2013 yılında hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

#### 4.5. İntermodal Taşımacılık

Taşımacılık için ideal yöntem, eşyanın göndericiden alıcıya kadar tek bir araç ve tek bir taşıma türüyle doğrudan taşınmasıdır, ancak uluslararası sevkiyatlarda müşteri talebi, işin niteliği, yük kapasitesi, coğrafi koşullar gibi çeşitli faktörler nedeniyle tek bir taşıma türü ve taşıma aracı kullanılmamaktadır.<sup>48</sup> Ayrıca aşağıdaki grafikte de görüldüğü gibi çok modlu taşımacılık uzun mesafeli taşımalarda tek modlu taşımacılığa nazaran daha az maliyetli olmaktadır. Bu sebeplerle taşıma modlarının entegre kullanımına yönelik çözümler ön plana çıkmıştır.

**Grafik 1<sup>49</sup>–Tek Modlu ve Çok Modlu Taşımacılığın Maliyet Uzaklık Analizi**



<sup>48</sup>Kombine Taşımacılık, MEGEP, Ankara, Kasım 2006, s. 3.

<sup>49</sup>Metin Çancı ve Metin Türkay, (2006), "Marmaray'da Yük Taşımacılığı ve Çok Modlu Sistemle Entegrasyonu", [www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3107.pdf](http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3107.pdf), (Erişim Tarihi: 27/09/2012), s. 1.

Türkiye ulaştırma sektöründe ise, yolcu ve yük taşımacılığı alanında karayollarının payı %90'ın üzerinde seyretmekte ve karayolu taşımacılığında ekonomik ve çevresel sorunların yanı sıra, bürokratik sorunlar da yaşanmaktadır. Taşıma talebinin tamamen karayolu ile karşılanması uzun vadede sürdürülebilir bir politika değildir. Türkiye'de ulaştırma sistemindeki dengesiz dağılım, tüm ulaştırma modlarından verimli bir şekilde yararlanmayı sağlayacak politikalar üretmeyi zorunlu hale getirmektedir. Karayolları, denizyolları, demiryolları ve havayollarının birbirine entegrasyonu doğrultusunda altyapı yatırımları yapılması ve reformların gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir. Transit terminali niteliğindeki ülkemiz açısından hem iç dinamikler hem de küresel koşullar sebebiyle taşıma modlarının entegre kullanımına yönelik önemli bir ihtiyaç ortaya çıkmaktadır. Modlar arası geçişkenlik transit ticaretin kalitesi ve dolayısıyla ülkemizin transit ticaretten aldığı payın artışı için de hayati öneme haizdir.

Taşıma modlarının entegre kullanımına yönelik farklı çözümler geliştirilmiştir. Bu anlamda literatürde aynı anlamda veya birbirinin yerine kullanımına rastlanabilen multimodal, intermodal ve kombine taşımacılık kavramlarının açıklanması önem arz etmektedir.

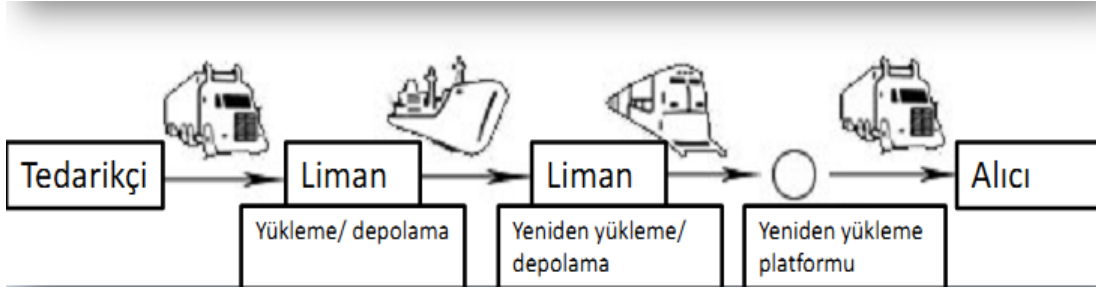
Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission For Europe/UN-ECE) multimodal taşımacılık (multimodal transport) kavramını, eşyanın iki veya daha fazla taşıma moduyla taşınması olarak tanımlamıştır.<sup>50</sup> Bu yalın ve sarîh tanımda vurgulanan sadece *“birden fazla taşıma modunun”* kullanılmasıdır. Bu durum intermodal ve kombine taşımacılığı multimodal taşımacılığın alt dalları haline getirmektedir.

İntermodal taşımacılık (intermodal transport) ise eşyanın bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşınarak, türler arasındaki geçişlerde eşyanın kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin elleçlendiği taşıma şekli olarak tanımlanmıştır.<sup>51</sup> Bu tanımlamada dikkat edilmesi gereken husus; intermodal taşımacılıkta eşyanın lojistik sürecinin tamamını tek bir yükleme birimi/ünitesi (konteyner veya treyler) içinde ancak birden fazla taşıma modu kullanılarak tamamlamasıdır.

<sup>50</sup>Terminology On Combined Transport, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva, 2001, s. 16.

<sup>51</sup>Terminology On Combined Transport, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva, 2001, s. 17.

## Şekil 6<sup>52</sup>-İntermodalite



İntermodalitenin temel unsurları şunlardır<sup>53</sup>;

- Farklı ulaşım sistemlerinin kullanılması,
- Hizmeti aktarma yoluyla tümleştirilmesi (satıcıdan alıcıya tek hizmet),
- Kesintisiz ve seri hizmet verilmesi,
- Satıcı ile alıcı arasında çeşitli güzergâh seçenekleri oluşturulması,
- Aktarma noktalarında( liman, istasyon, terminal ) hızlı ve verimli sağlanması,
- Lojistik destek (seri ve kesintisiz hizmet için) sağlanması.

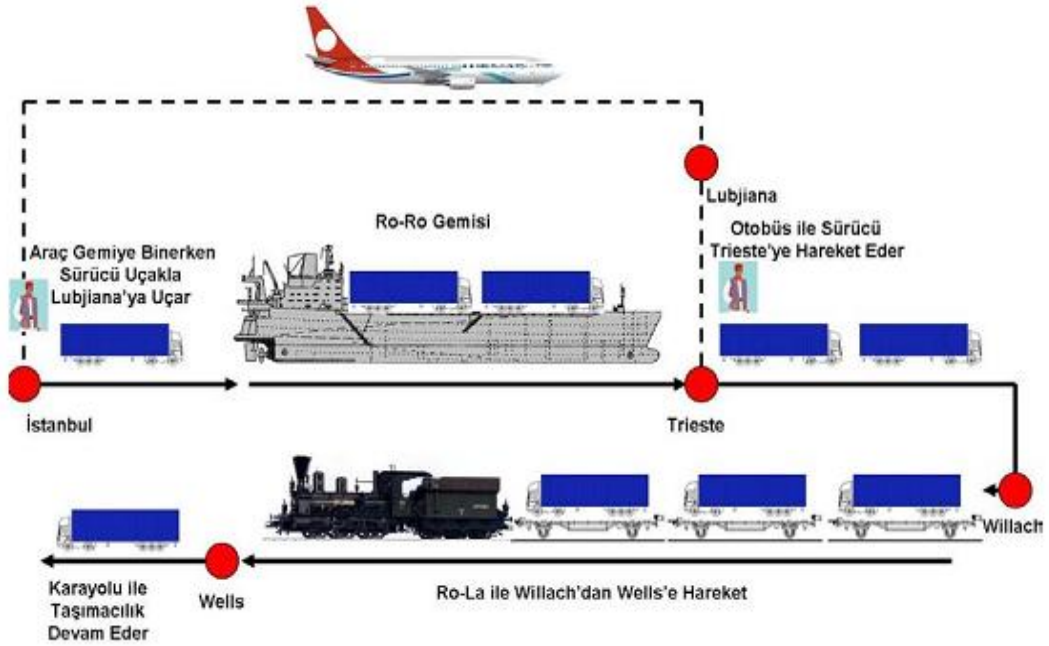
Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission For Europe/UN-ECE), kombine taşımacılığı (combined transport) ise; taşıma işleminin ana bölümünü demiryolu, iç su yolu veya deniz yolunun oluşturduğu ve başlangıç veya sonuç kısmını oluşturan karayolunun ise mümkün olduğunca az olarak kullanıldığı taşımacılık türü olarak tanımlamaktadır. Ayrıntılandırmak gerekirse; motor gücü ile hareket eden fakat enerji harcamayan bir taşıma aracının, motor gücü ile hareket eden enerji harcayan diğer bir taşıma aracıyla taşınması yöntemi olarak değerlendirilip; kamyonların gemiye yüklenmesi (Ro-Ro) veya kamyonların trene yüklenmesi (Ro-La) şeklinde örneklendirilmesi mümkündür.<sup>54</sup> Aşağıdaki şekilde kombine taşımacılık şematik biçimde gösterilmektedir.

<sup>52</sup> AB Aday Devletlerinin İntermodal Uygulamaları-İntermodal Uygulamalara Giriş, (Twinning Sunumu), [http://twinningintermodal.ubak.gov.tr/turkce/haber\\_resim/intermodaluygulamalaragiris.pdf](http://twinningintermodal.ubak.gov.tr/turkce/haber_resim/intermodaluygulamalaragiris.pdf), Erişim Tarihi 27/09/2012, s. 2.

<sup>53</sup> Özhan Görçün, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, Karadeniz Limanlarına İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Analizi, s. 31.

<sup>54</sup> Mehmet Gökay Göde, Yük ve Yolcu Taşımacılığında Göller Bölgesi İçin Kombine Taşımacılık Sistemlerinin Araştırılması, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2011, s. 9.

### Şekil 7<sup>55</sup>–Kombine Taşımacılık Uygulaması



Terminolojik ayırmadan sonra nitelik bazında incelemek gerekirse intermodal taşımacılık, aktarmalarda eşyanın kendisinin elleçlenmemesi sebebiyle zaman ve maliyet tasarrufu sağlaması ve verimliliği artırması sonucu cazip hale gelmektedir.

İntermodal taşımacılık ilk kez ABD'de 1926 yılında kamyon treylerinin demiryolu şasileri üzerine yüklenerek yük gibi bir yerden bir yere taşınması ile kullanılmaya başlanmıştır.<sup>56</sup> Özellikle demiryolunun kullanım kapasitesinin artırılması açısından önem taşıyan, dünyanın her yerinde kullanılmaya ve teşvik edilmeye başlanan intermodal taşımacılık AB Ulaştırma politikasında da önemli bir yere sahiptir.

<sup>55</sup> Özhan Görçün, Karadeniz Limanlarında İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 28.

<sup>56</sup> Özhan Görçün, Karadeniz Limanlarında İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 34.

## 5. Antrepoculuk

Günümüzde küreselleşme ve teknolojinin de yardımıyla paralel olarak ülkeler arasında gerçekleşen mal ve hizmet ticareti ile sermaye hareketleri hız kazanmıştır. Dış ticaret faaliyetinin en önemli unsuru malın ya da hizmetin doğru lojistik uygulamalarıyla sağlıklı bir şekilde transfer edilebilmesidir. Lojistik maliyetlerinin önemli bir bölümünü depolama faaliyetleri oluşturmaktadır.<sup>57</sup> Depolar; ürünlerin hammadde aşamasından üretim sürecine dahil edilmesine ve nihai ürün şeklinde tüketiciye ulaşmasına kadar bütün faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde stratejik ara noktalar. Gümrük süreçlerinde eşyanın muhafaza edildiği, stoklandığı, korunduğu, ambalajlandığı ve taşımaya hazır hale getirildiği açık veya kapalı alanlara gereksinim duyulmaktadır.<sup>58</sup> Bu aşamada antrepolar devreye girmekte ve bahsedilen gereksinimleri karşılamaktadır.

### 5.1. Antrepo Kavramı ve Antrepo Rejimi

Antrepo, dilimize Fransızcadan geçen ve kelime anlamı olarak gümrüklere gelen ticari eşyanın konulduğu, korunduğu yer, ardiye demektir. Antrepolar, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlerdir.

Antrepo rejimi, eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde antrepoya konulması halinde süresiz kalabildiği ve bu süre içerisinde eşyaya ilişkin vergilerin ödenmediği gümrük rejimidir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nda ise; ithalat vergilerine ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış ve serbest dolaşıma girmemiş eşya ile gümrük antreposuna alınması halinde ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek serbest dolaşımda bulunan eşyanın gümrük antreposuna konulmasına ilişkin hükümleri belirleyen ekonomik etkili bir gümrük rejimi olarak tanımlanmaktadır.

#### 5.1.1. Antrepo Türleri

Gümrük antrepoları, genel ve özel antrepo olmak üzere ikiye ayrılır. Eşyanın konulması için herkes tarafından kullanılabilen gümrük antrepoları “genel antrepo”, sadece antrepo işleticisine ait eşyanın konulması amacıyla kurulan gümrük antrepoları ise “özel antrepo” olarak

<sup>57</sup>Nihal Polat, Türkiye’de Antrepo Rejiminde Karşılaşılan Sorunların Analizi, Çözüm Önerileri Ve Avrupa Birliğinde Antrepo Uygulamaları, Uzmanlık Tezi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

<sup>58</sup>Çancı, M. ve Erdal, M. (2003); Lojistik Yönetimi, ÜTİKAD Yayınları, İstanbul

tanımlanmaktadır. Uygulamadaki özellikleri sebebiyle, genel antrepoların, A, B ve F tipleri; özel antrepoların, C, D ve E tipleri bulunur.

- A tipi antrepo, işleticisinin, stok kayıtlarını tuttuğu ve antrepoya konulan eşyada her hangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergilerini ödemekten sorumlu olduğu genel antrepo tipidir.
- B tipi antrepo, antrepoya konulan eşyadan, kullanıcının sorumlu olduğu, antrepo beyannamesini kullanıcının verdiği genel antrepo tipidir. Antrepo işleticisinin sorumluluğu sınırlıdır. Antrepo işleticisi sadece antrepoyu kiralar. Antrepo stok kayıtları tutulmadığından, beyanname ve belgeler gümrük kontrolüne esas teşkil eder.
- C tipi antrepo, işleticisi ve kullanıcısı aynı kişi olan ve antrepoya alınan eşyadan bu kişinin sorumlu olduğu özel antrepo tipidir.
- D tipi antrepo, işleticisi ve kullanıcının aynı kişi olduğu ve ilgili rejime geçişine kayıt yoluyla izin verilen, gümrüğe sunulmaksızın ve beyannamesi verilmeden önce serbest dolaşıma girmek üzere teslim edilen ve tesliminden sonra kontrol hükümleri saklı bulunan ithal eşyasının konulduğu özel antrepo tipidir.
- E tipi antrepo, işleticisi ve kullanıcısının aynı kişi olduğu, izin hak sahibinin depolama yerinin antrepo addedildiği veya depolama yeri olmazsa dahi eşyaya antrepo rejimi hükümlerinin uygulandığı özel antrepo tipidir.
- F tipi antrepo, gümrük idarelerince işletilen genel antrepo tipidir.

Aşağıdaki tabloda Türkiye'deki antrepo çeşitleri ve sayıları yer almaktadır.

**Tablo 10-Türkiye'deki Antrepo Sayıları**

Antrepo Tipi	2008	2009	2010	2011	2012
A Tipi Genel Antrepo	505	510	544	562	577
B Tipi Genel Antrepo	13	10	9	7	7
C Tipi Özel Antrepo	686	635	805	780	739*
D Tipi Özel Antrepo	1	1	1	1	1
E Tipi Özel Antrepo	17	10	10	10	10
F Tipi Özel Antrepo	6	6	6	6	3
<b>TOPLAM</b>	<b>1228</b>	<b>1172</b>	<b>1375</b>	<b>1366</b>	<b>1337</b>

Not: \*Bunlardan 165 adedi C tipi özel antrepo sayılan gümrüksüz satış mağazası ve deposudur.

### 5.1.2. Antrepoya Konulabilecek Eşya ve Ortak Depolama

4458 sayılı Gümrük Kanunu hükümleri gereğince iki tür eşya (serbest dolaşıma girmemiş eşya ve ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek serbest dolaşımda bulunan eşya) antrepolara konulabilmektedir. Gümrük antrepo rejimi hükümlerinin uygulanmasını olumsuz etkilememesi şartıyla, gümrük antreposuna alınması halinde ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek eşya dışında kalan serbest dolaşımda bulunan eşya ile serbest dolaşımda bulunmayan eşyanın aynı antrepoda depolanmasına gümrük idarelerince izin verilebilmektedir.

Serbest dolaşımda bulunan eşyanın antrepoya konulması halinde, bu eşyanın ihraç edilmesi veya gümrükçe onaylanmış diğer bir işlem ya da kullanıma tabi tutulması zorunludur. Ancak eşyanın ihracının veya gümrükçe onaylanmış bir işlem ya da kullanıma tabi tutulmasının mümkün olmadığı hallerde bir takvim yılında beş defayı geçmemek üzere yetkilendirilmiş gümrük müşaviri veya gümrük memuru gözetiminde eşyanın antrepodan çıkartılmasına izin verilerek beyanname iptal edilir.

Genel antrepolara, antrepo işleticilerinin sorumluluğu altında; satıcı veya göndericisi belli, alıcısı emre olan eşya da konulabilir. Eşyanın tamamen veya kısmen gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına izin verilmesi için öncelikle alıcısının belirlenmesi gerekmektedir.

Parlayıcı, patlayıcı, yanıcı ve yanmayı artırıcı eşya ile korunmaları, soğuk hava depolarında olduğu gibi özel tertibat gerektiren eşya; tabiatlarına ve yapılacak faaliyetin özelliklerine uygun olarak düzenlenmiş genel veya özel antrepolara konulabilir.

Aşağıda belirtilen eşyanın gümrük antrepolarına konulabilmesi ise izne bağlıdır;

- Türkiye'ye girmesi veya Türkiye'den transit geçirilmesi yasak olan yabancı ülke eşyası,
- Gerek üzerlerinde, gerek iç veya dış ambalajlarında üretildiği ülkeden başka bir ülke ürünü olduğu izlenimini veren isim ve simgeler taşıyan eşya,
- İhracatta kullanılacak olanlar hariç, yerli mamul ve mahsullerimizde kullanılmak üzere ve bunların yabancı menşeli olduğunu gösterecek veya bu izlenimi uyandıracak, üzerleri yabancı dille basılı veya yazılı her türlü boş zarf, şerit, etiket, damga ve benzeri eşya ile Türkiye'de düzenlenebilecek belgeleri yabancı

ülkelerde düzenlenmiş gibi gösterebilecek yabancı firmalara ait üzerleri imzalı veya imzasız olsun proforma faturalar hariç boş faturalar,

- Fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunması mevzuatına göre marka, coğrafi işaret, endüstriyel tasarım hakları ile fikir ve sanat eserleri kanunu kapsamına giren haklarla ilgili olarak hak sahibinin yetkilerine tecavüz eder mahiyetteki eşya,
- Geçici depolama yerlerinde veya gümrük idaresince izin verilen yerlerde kanuni süresini doldurduğu için tasfiyesi gereken veya sahipleri tarafından geçici depolama yerlerinde gümrüğe terk edilen veya geçici depolama yerlerinde yapılan yoklamalar sonunda fazla çıkan eşya.

### 5.1.3. Eşyanın Antrepoda Kalabileceği Süre

Eşyanın antrepo rejimi altında kalış süresi sınırsız olmakla birlikte; Bakanlık, bozulabilecek eşya da dahil olmak üzere eşyanın antrepoda kalabileceği süre konusunda sınırlayıcı düzenleme yapmaya yetkilidir. Bu çerçevede; altı ayı aşan süreyle genel antrepolarda bulunan ancak sahipleri veya kanuni temsilcileri veya kanuni mirasçıları tarafından işlemleri takip edilmeyen, herhangi bir adli veya idari yargılamaya konu olmayan eşyaya, yeni bir gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanıma tabi tutulması amacıyla 30 günlük süre verildiği yönünde antreponun işleticisi tarafından sahibine veya kanuni temsilcisine veya kanuni mirasçısına tebligatta bulunulması, 30 günlük süre içerisinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmayan veya eşyanın sahibi, kanuni temsilcisi ya da kanuni mirasçıları tarafından antrepoda kalmaya devam etmesini istedikleri yönünde talepte bulunulmayan eşyanın tasfiye edilmesi hususları düzenlenmiştir.

### 5.1.4. Antrepoda Yapılabilecek İşlemler

Gümrük mevzuatı antrepoda bulunan eşya için bir takım işlemlerin yapılabilmesine cevaz vererek antrepo rejiminin lojistik faaliyetlerini kolaylaştırıcı etkisini artırmaktadır.

#### 5.1.4.1. Elleçleme

Gümrük idarelerince, serbest dolaşımda bulunmayan eşya için Gümrük Yönetmeliğinde belirtilen elleçleme faaliyetlerine izin verilebilir. İhracata bağlı önlemlerden yararlanan tarım ürünlerinin, gümrük antrepo rejimine tabi tutulmadan ve Yönetmelikte belirtilen elleçleme işlemlerinden daha ileri aşamada olması şartıyla gümrük antrepolarında işlem görmesine Bakanlıkça izin verilebilir.



Elleçleme izin başvuruları denetleyici gümrük idaresine yazılı olarak ve her olay için münferiden yapılır. Bu başvuru, yapılacak işlemleri ve gümrük antrepo rejimi hükümlerinin uygulanması için gerekli bütün ayrıntıları içermek zorundadır. Başvuru uygun bulunduğu takdirde gerekli izin verilir. Antrepo işletme izin belgesinde elleçleme işlemlerinin gösterildiği durumlarda izin belgesine; elleçlemeye konu eşya ile ilgili olarak eşyanın mahiyeti, cinsi ve Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu ile ilgili bilgileri içeren liste eklenir. Bu durumda, antrepoda veya geçici çıkış yapılmak suretiyle antrepo dışında gerçekleştirilecek elleçleme işlemlerinde; ilgili antrepo beyannamesi hakkında denetleyici gümrük idaresine bilgi verilmesi yeterli olup ayrıca elleçleme izni alınması gerekmez. Antrepodan elleçleme işlemi için geçici çıkan eşyanın, gümrükçe onaylanmış işleme tabi tutulması halinde eşyanın antrepoya getirilmesi zorunlu olmayıp bulunduğu yerde muayeneye arz edilmesi mümkündür. Ancak, münferit elleçleme faaliyetlerinde eşyanın antrepoya geri getirilmesi zorunludur. Elleçleme yapılmak üzere geçici çıkışı yapılan eşyanın antrepo beyannamesine uygunluğu, miktarı ve ayniyat tespiti Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri veya Gümrük Memurunca yapılır. Antrepolarda veya geçici çıkış yapılmak suretiyle gerçekleştirilecek elleçleme işlemlerinden sadece antrepo rejimine tabi eşya faydalanabilir.

#### **5.1.4.2. Karıştırma ve Montaj İşlemleri**

Antrepoya alınmış serbest dolaşımda olmayan eşya, menşelerine bakılmaksızın birbirleriyle veya serbest dolaşımda bulunan eşya ile karıştırılabilir veya montaj işlemi yapılmak suretiyle ürün elde edilebilir. Bu işlemler sonucu elde edilen ürünün transit olarak gönderilmesine antreponun bağlı bulunduğu gümrük müdürlüğünce izin verilebilir.

#### **5.1.5. Antrepolarda Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri Uygulaması**

19/07/2008 tarihi itibarıyla başlatılan uygulama ile; antrepolara eşya giriş ve çıkış işleminin tespiti işlemlerinin yetkilendirilmiş gümrük müşaviri tarafından yapılması öngörülmüş ve antrepolarda Gümrük Memuru görevlendirilmesi uygulamasına aşamalı olarak son verilmiştir.

Mevcut durumda, 05/05/2011 tarihli ve 27925 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gümrük Genel Tebliği (Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği) (Seri No:2) ile bir kısım gümrük işlemlerinin Gümrük Müşavirleri tarafından yerine getirilmesi mümkün kılınmıştır. Buna göre;

- a) Genel ve özel antrepolardaki stok kayıtlarının altışar aylık dönemler itibarıyla tespit edilmesi,
- b) Genel ve özel antrepo başvuru dosyalarının (açılış, adres değişikliği, tadilat, genişletme, daraltma) ön incelemesine yönelik tespit yapılması,

c) Antreponun devir işlemlerinin mevzuata uygunluğunun tespit edilmesi,

d) Antrepo içerisinde veya antrepo dışında gerçekleştirilecek elleçleme işleminin tespiti,

işlemlerinin yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri aracılığıyla yapılacağı düzenlenmiştir. Bununla birlikte akaryakıt antrepolarında Gümrük Memuru görevlendirilmesi uygulamasına ise devam edilmektedir.

## 5.2. Antreponun Lojistik İçerisindeki Yeri ve Önemi

Malın ya da hizmetin doğru bir şekilde transfer edilebilmesi için taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok entegre faaliyetten oluşan lojistik kavramı içerisinde önemli bir bölümü depolama faaliyetleri oluşturmaktadır. Ürünlerin hammadde aşamasından nihai ürün şeklini alarak ulusal ya da uluslararası tüketiciye ulaşmasına kadar olan bütün bir faaliyetler dizisinin gerçekleştirilmesinde depo ve antrepoların rolü büyüktür. Uluslararası ticarete lojistik sürecin ara halkaları olan ve dağıtım merkezi olarak hizmet veren antrepolarında, eşyaların güvenli bir şekilde saklanması, istiflenmesi, ambalajlanması ve kalite kontrolünün gerçekleştirilmesi gibi önemli lojistik faaliyetler gerçekleştirilmektedir.<sup>59</sup>

Geçmişte sadece depolama faaliyeti olarak konumlandırıldığı için eşyanın uluslararası hareketinde bir durak noktası ve dolayısıyla istenmeyen bir maliyet unsuru olarak bakılan antrepo işlemleri, günümüzde ürüne değer katan ve hatta depolama maliyetleri dahil diğer işlem maliyetlerinin düşürülmesini sağlayan bir yapıya kavuşmuştur. Bu yapının ortaya çıkmasını sağlayan en önemli unsur işletmelerin düşük stok tutma arzusunun yanı sıra hem işletmelerin hem de tüketicilerin en düşük maliyetle ve istenilen zamanda eşyaya ulaşma isteğidir.

Uluslararası ticarete konu bir eşyanın üzerindeki vergi yükünün maliyete etkisini azaltabilmek amacıyla gümrüklü antrepoların kullanılması ülkemizde lojistik hizmetlerin gelişmesinde önemli rol oynamıştır.

Antrepoların yeri, kapasitesi, depolanacak eşya çeşidi gibi kriterler eşyaya maliyet katarken; eşyanın, teminat uygulamaları ile gümrük vergisi yükünden depolandığı süre boyunca, yani

<sup>59</sup>Çancı, M. ve Erdal, M. (2003); Lojistik Yönetimi, ÜTİKAD Yayınları, İstanbul

süresiz olarak korunurken eşyaya istenildiği anda ulaşılabileceğinin bilinmesi özellikle işletmeler için artı bir değer yaratmaktadır.

Antrepolarda gerçekleştirilebilecek lojistik faaliyetler arasında;

- Uluslararası ticarete konu küçük hacimlerle gelen eşyanın antrepolarda birleştirilerek daha büyük hacimli taşıma yoluyla zincirin bir sonraki noktasına taşınması anlamına gelen konsolidasyon işlemi,
- Farklı uluslararası tedarikçilerden elde edilen hammadde ya da girdilerin antrepoda toplanıp, toplu bir şekilde gümrükleme işleminin yapılması,
- Yurtdışından tedarik edilen hammadde/girdilerin talep doğrultusunda ihtiyaç duyulan miktarını üretim bandına sokma geri kalanını bekletme gibi zamanlama işlemi,
- Fabrikadan büyük hacimli taşıma yoluyla antrepoya gelen eşyanın burada farklı pazarlardaki farklı müşteriler için ayrıştırma ve sevkiyat işleminin gerçekleştirilmesi,
- Farklı fabrikalardan, farklı ürünlerin antrepoda toplanıp müşterinin isteği doğrultusunda karıştırma işlemiyle değiştirilerek daha küçük sevkiyatlar halinde ulaştırılması,
- Üçüncü bir ülkeye gidecek transit rejimine konu eşyayı vergilerini ödemedi ve ticaret politikası önlemlerine tabi olmadan, yeniden ihraç edilinceye kadar depolama ve birlikte sevkiyat imkanı,
- İthal eşyasını pazarlama aşamasına kadar depolama, paketlenme, ambalajlama ve etiketlenme gibi elleçleme işlemlerine tabi tutma

sayılabilir.

Lojistik faaliyetleri açısından dış ticaret operatörlerine hem dikkate değer bir vergi avantajı hem de esneklik sağlayan antrepo rejimi yaygın olarak tercih edilmekte ve kullanılmaktadır. Aşağıdaki tabloda 2010-2012 dönemine ait antrepo beyannamelerine ilişkin istatistikler yer almaktadır;

Tablo 11 – 2010-2012 Yılları Antrepo Beyannameleri

YIL- TESCİL	İHRACAT		İTHALAT	
	Toplam TCGB Sayısı	Toplam İstatistiki Kıymet (\$)	Toplam TCGB Sayısı	Toplam İstatistiki Kıymet (\$)
2010	1.039	1.211.077.431,41	668.723	123.964.993.107,25
2011	1.344	1.764.518.941,78	733.868	160.723.655.462,60
2012	660	624.505.138,00	526.126	116.966.146.668,00
<b>TOPLAM</b>	<b>3.043</b>	<b>3.600.101.511</b>	<b>1.928.717</b>	<b>401.654.795.238,00</b>

Not: 2012 yılı verileri 01.01.2012-18.09.2012 tarih aralığını kapsamakta olup, geçicidir.

## 6. Lisanslı Depoculuk

Lisanslı depoculuk, modern tekniklerle uzun ömürlü depolama imkanı sağlayan bir sistem olarak planlanmıştır. Lisanslı Depoculuk sistemi üreticiler açısından değerlendirildiğinde; mahsullerini depolayabilecekleri sağlıklı, güvenli ve sigortalı depo imkânı elde edebilecek, fiyatların düşük olduğu hasat döneminde ürünlerini satmak yerine lisanslı depolara koyarak karşılığında aldıkları ürün senetlerini teminat göstererek uygun koşullarda kredi kullanabilecektir. Ayrıca, ürünlerini borsalar aracılığıyla pazarlayabilecek ve böylelikle ürünlerini daha kolay ve yüksek fiyata elden çıkarma imkânı elde edeceklerdir.

Tarıma dayalı ticaret ve sanayi sektöründeki işletmeler; ihtiyaç duydukları ürünler için depo inşa etme maliyetinden kurtulacak, talep ettikleri miktar, tür ve kalitedeki ürünü kolaylıkla ve güvenilir bir şekilde temin edebileceklerdir. Ayrıca bu işletmeler, ürün senetleri vasıtasıyla olası fiyat farklılıklarından korunabilecek, risklerini azaltacak ve ihtiyaçları halinde kredi kullanabileceklerdir.

Yatırımcılar, depolara konulan ürünlerin karşılığında düzenlenen ürün senetlerini yeni bir yatırım aracı olarak kullanabileceklerdir.

### 6.1. Lisanslı Depoculuk Sisteminin İşleyişi

Lisanslı depo işletmeleri, ekonomik ihtiyaç ve etkinlik şartları göz önünde bulundurularak Bakanlığımızca verilecek izinle anonim şirket şeklinde kurulur. Şirketin kuruluşunda, bir milyon liradan az olmamak üzere depolama kapasitesine göre yönetmelikle belirlenen tutarda ödenmiş sermayeye sahip olunması ve ilgili yönetmelikte gösterilen belgelerin ibraz edilmesi koşulları aranır.

Kuruluş izni alan şirkete ancak kanunun öngördüğü şartları taşıdığıının tespiti halinde Bakanlığımızca faaliyet izni (lisans) verilir. Şirket faaliyet izni almadan depoculuk faaliyetinde bulunamaz, ürün kabul edemez, ürün senedi düzenleyemez. Lisans alınmadan lisanslı depo veya lisanslı depo işletmesi izlenimini verecek hiçbir isim, unvan, işaret ve benzerleri kullanılamaz.

Lisanslı depo işletmek üzere lisans almak için müracaat edenler, depo kapasitesinin ürün rayiç bedelinin %15'inden az olmamak üzere belirlenen tutarda lisanslı depo teminatı vermek

zorundadır. Yine, lisanslı depo işleticileri, lisans koşulu olarak işletme tesisleri ve lisanslı depoculuk faaliyeti kapsamında depoladığı ürünler için sigorta yaptırmak zorundadır.

Lisanslı depoya tevdi edilen tarım ürünleri, geçerli lisansa sahip yetkili sınıflandırıcılar tarafından analiz edilir ve sınıflandırılır. Bir ürünün lisanslı depo işletmesine teslim ve kabul edilmesi halinde, söz konusu ürün için ürün senedi düzenlenir. Teslimat sırasında ürün senedi dışında düzenlenen tartım makbuzu ve delil niteliğini haiz benzer belgeler de ürünün mülkiyetinin ispatında kullanılabilir.

Ürün senedi veya delil niteliğini haiz diğer belgeler; ürünün aynı miktar, cins, sınıf ve kalitede mudîye geri verilmesini garanti eder ve bu teslim satış değil vedia (emanet) anlamındadır. Basılı ürün senetleri hükmünde olmak üzere elektronik ortamda da ürün senetleri oluşturulabilir.

Lisanslı depo işleticisi, mudînin talebi üzerine, hukuken geçerli bir mazereti olmadıkça gecikmeksizin ürünü teslim eder. Ürünün tesliminde bu ürüne ait ürün senedini geri alır ve iptal eder.

Ürünler, depolandıkları lisanslı depolardan teslim edilir. Ancak, ürünün teslim edilenden başka bir lisanslı depodan teslim alınmasına yönelik mudî talepleri, yönetmelikte belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde karşılanabilir.

Ürün depodan geri alınmamışsa; lisanslı depo işleticisi, ilgili yönetmelikte gösterilen azamî depolama süresinin dolmasından en az 30 gün önce mudîye yazılı olarak haber verir. Bu süre sonunda da geri alınmayan ürünün bir kısmı veya tamamı, ürünün niteliğine ve piyasa koşullarına uygun olarak lisanslı depo işleticisine satılabilir. Bu durumda lisanslı depo işletmesi ücretler ve masrafları düşerek geri kalan tutarı yedi iş günü içerisinde ilgiliye öder.

## 6.2. Lisanslı Depoculuk Sisteminin Hedefleri

Lojistik alanının depolamaya ilişkin faaliyetleri arasında değerlendirilmesi gereken lisanslı depoculuk ile esas olarak depolamaya uygun standardize edilebilen temel ve işlenmiş tarım ürünlerinin ticaretinin gelişmiş ülkeler düzeyindeki modern altyapılarda yapılması, bu ürünlerin sağlıklı ortamlarda depolanması, sınıf, kalite ve standartlarının belirlenmesi ve ürün senetleriyle mülkiyetinin temsili sağlanarak ticaretinin kolaylaştırılması, üretici, tüccar ve sanayicinin finansman ihtiyaçlarının karşılanarak kaliteli ürünlere yönelmelerinin teşvik

edilmesi, arz ve talep dengesi içinde fiyat istikrarının sağlanması hedeflenmektedir. Bunlara ek olarak ise;

- 1- Hasat dönemlerinde tarım ürünlerindeki arz yığılması nedeniyle oluşan fiyat düşüşlerinin önlenmesi ve piyasanın dengelenmesi,
- 2- Özellikle finansman sıkıntısı çeken küçük çiftçiler ile ürün sahiplerinin, lisanslı depolara verdikleri ürünleri karşılığında aldıkları ürün senetleri aracılığıyla bankalardan kredi ve finansman sağlamaları,
- 3- Tarım ürünleri ticaretinin herkesçe kabul gören standartları belirlenmiş ürünler üzerinden yapılması, kaliteli üretimin teşvik edilmesi, güvenli bir piyasanın oluşturulması,
- 4- Tarım ürünleri ticaretinin kayıt altına alınması,
- 5- Ülkemizde halihazırda uygulanmakta olan tarım reformunun başarılanması ve tarım ürünleri ticaretinde özel sektör katılımının artırılması,
- 6- Üretimde ve fiyatlandırmada devlet müdahalelerinin asgariye indirilmesi, bu alana yönelik yapılan yüksek harcamalardan önemli tasarruf sağlanması, serbest piyasa ve fiyat oluşumunu bozan müdahalelerden uzaklaşılması,
- 7- Tarım ürünleri üreticileri açısından kolay pazarlanabilen, iyi muhafaza edilen ve nakliye masrafları en aza indirilmiş bir sistemle istikrarlı ve daha yüksek bir gelir seviyesi elde edilmesi,
- 8- Yatırımcılar için döviz, altına, hisse senedine, faize ve benzerlerine alternatif yeni bir yatırım aracı sağlanması,
- 9- Ürün ticareti ile uğraşan tacir ve sanayicilerimizce, kalitesi bilimsel kriterlere göre belirlenmiş ve fiyat istikrarı sağlanmış ürünlerin kolayca temini,
- 10- Tarım ürünlerinin, fizikî mal ve numune gösterilmesine ve teslimine gerek olmaksızın ürün senetleri veya elektronik ürün senetleri aracılığıyla ticaretinin yapılması,
- 11- Standardı belirlenmiş ürün ve lisanslı depo sistemiyle tarım ürünlerinde vadeli işlem ve opsiyon piyasalarına geçilmesi,
- 12- Ürün depolanması, bankacılık ve sigorta sektörü açısından yeni iş alanlarının oluşturulması,
- 13- Ülkemizin yakınında bulunduğu Orta Doğu, Balkanlar, Türkî Cumhuriyetler ve Asya coğrafyasındaki tarım ürünleri ticaretinde de önemli rol üstlenmesi ve pay sahibi olunması hedeflenmektedir.

### 6.3. Mevzuat Altyapısı

Depolamaya uygun nitelikteki hububat, bakliyat, pamuk, tütün, fındık, yağlı tohumlar, bitkisel yağlar, şeker gibi standardize edilebilen temel ve işlenmiş tarım ürünlerinin standartları belirlenerek emniyetli ve sağlıklı koşullarda lisanslı depo işletmelerine ait depolarda depolanmasını ve bu ürünlerin ticaretinin yine bu işletmeler tarafından düzenlenen ürün senetleri vasıtasıyla yapılmasını amaçlayan 5300 sayılı Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk Kanunu 17/02/2005 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanuna istinaden, uygulamaya yönelik olarak bugüne kadar 8 adet Yönetmelik çıkarılmıştır. Bunlar:

- Hububat, Baklagiller ve Yağlı Tohumlar Lisanslı Depo Yönetmeliği,
- Fındık Lisanslı Depo Yönetmeliği,
- Pamuk Lisanslı Depo Yönetmeliği,
- Zeytin Lisanslı Depo Yönetmeliği,
- Zeytinyağı Lisanslı Depo Yönetmeliği,
- Lisanslı Depoculuk Tazmin Fonu Yönetmeliği,
- Elektronik Ürün Senedi Yönetmeliği,
- Yetkili Sınıflandırıcıların Lisans Alma, Faaliyet ve Denetimi Hakkında Yönetmelik’tir.

Öte yandan, depolamaya uygun nitelikteki ürünlerin gerek fiziki ve gerekse bu ürünleri temsil eden ürün senetleri vasıtasıyla “anonim şirket şeklinde faaliyet gösteren ürün ihtisas borsalarında” veya böyle bir borsa faaliyette bulunmuyorsa “teknik, kurumsal ve mali alt yapısı yeterli olan ve Bakanlığımızdan izin alan ticaret borsalarında” ticaretinin yürütülmesini düzenleyen 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 53 üncü maddesi 01/06/2004 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Bu Kanuna istinaden, uygulamaya yönelik olarak bu güne kadar 2 adet Yönetmelik çıkarılmıştır. Bunlar:

- Ürün İhtisas Borsalarının Kuruluş, İşleyiş ve Denetim Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik,
- Ticaret Borsaları ile Ürün İhtisas Borsalarında Alivire ve Vadeli Alım Satım Yönetmeliği’dir.



#### 6.4. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Lisanslı Depoculuk Konusundaki Pozisyonu

Lisanslı Depoculuğa ilişkin mevzuat çalışmaları ve diğer çalışmalar Bakanlığımız bünyesinde gerçekleştirilmiş olup, Bakanlığımızın konuyla ilgili görev ve yetkileri şunlardır;

- Tarım ürünleri lisanslı depo işletmelerine kuruluş ve faaliyet izni (lisans) vermek ve bu işletmeleri denetlemek,
- Ürün ihtisas borsalarına kuruluş ve faaliyet izni (lisans) vermek, ürün ihtisas borsası kurulmamışsa mali ve kurumsal yapısı ile teknik altyapısının yeterli olduğunu tespit ettiği ticaret borsalarına yetki vermek ve denetlemek,
- Referans yetkili sınıflandırıcılara ve yetkili sınıflandırıcılara lisans vermek ve bu sınıflandırıcıları denetlemek,
- Anlaşmazlıklar olduğunda 5300 sayılı Kanun ve bu Kanuna istinaden çıkarılan Yönetmelikler çerçevesinde verilen görevleri yerine getirmek.

## 7. Tek Pencere

İş çevrelerince uygulanan tam zamanlı üretim ve teslimat gibi modern teknikler, hızlı ve öngörülebilir bir süre içinde eşyanın gümrükten teslimini gerektirmektedir. Ancak, uluslararası ticarete konu pek çok eşyanın sağlık, güvenlik ve çevre standartlarına tabi olması ve bu standartların farklı yasal düzenlemeler çerçevesinde yürütülmesi nedeniyle, birçok farklı idare eşyanın gümrükten geçişi sırasında kontrol ve incelemede bulunmaktadır. Bunlara ek olarak, eşyanın sınır geçişinde kontrol ile ilgili gümrük ya da diğer idarelerce aranan belge şartları ve bilgi talepleri çoğu zaman birbirinden farklı olmakla birlikte, bu farklı belgelerle aynı bilgiler birden fazla kez talep edilmektedir. Uluslararası ticarete çok sayıda belge gereksiniminin söz konusu olması ve bunun yanında kamu ve özel sektör arasında belgeleme sistemlerinin uyumu konusunda eksikliklerin bulunması ticarete yüksek maliyetlere ve gecikmelere yol açmaktadır.

Ülkeler ticareti kolaylaştırmaya yönelik olarak gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde çeşitli çalışmalar yapmakta, işbirliğini artırma yolları aramaktadır. Ancak kabul etmek gerekir ki her ülkenin idari yapısının birbirinden farklı olması, sınırlarda görevli idarelerin bağlı olduğu kurumların da çeşitlilik göstermesine neden olmaktadır. Bu nedenle, uluslararası işbirliğine gidilmeden önce aşamalı olarak yurtiçi bütünleşmenin sağlanması gerekmektedir.

Uluslararası ticarete konu eşya için çok sayıda kurum ve kuruluştan belge temin edilmesi zorunluluğu ve söz konusu eşya için çeşitli kontrollere bağlı olarak gümrüklerde ortaya çıkan zaman kayıpları, ülkemiz ve dış ticaret erbabımız üzerinde ciddi bir külfet oluşturmaktadır.

Bakanlığımızca yapılan incelemeler, uluslararası ticarete konu olan eşyaya ilişkin çeşitli kurum ve kuruluşlarca talep edilen ve gümrük beyannamesine eklenmesi gereken belge sayısının tür olarak 300'ün üzerinde olduğunu, yine farklı kurum ve kuruluşlarca düzenlenen belgelerin içeriğindeki bilgilerin de çoğu kez mükerrer olduğunu ortaya koymuştur.

Uluslararası ticaretin; ithalat, ihracat, transit gibi işlemlerinden kaynaklanan maliyetlerinin daha aşağı seviyelere indirilebilmesi için, eşyanın ülkemize girişinden başlayan ve/veya ülkemizden çıkışına kadar söz konusu olan birtakım işlem ve süreçlerin daha etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda sayılabilecek olan; liman işlemleri, gümrük işlemleri, teknik kontroller ve belgelendirme gibi işlemlerden kaynaklanan maliyetlerin daha rekabetçi bir düzeye

çekilebilmesi, söz konusu süreçlerde görevli olan kurum ve kuruluşların belirli bir strateji kapsamında ve koordinasyon içerisinde çalışmaları ile mümkündür.

Yukarıda belirtilen işlem ve süreçlere bağlı olarak gümrüklerde ortaya çıkan zaman kaybını ve maliyetleri azaltmak için, ilgili kurum ve kuruluşlar arasında entegre bir yönetim sistemi tesis edecek olan “Gümrük Hizmetlerinde Tek Pencere Sistemi”nin kurulması gerekmektedir.

Gümrük Hizmetlerinde Tek Pencere Sisteminin kurulması ile birlikte; uluslararası ticarete ve taşımacılığa konu olan eşya için gerekli bilgi ve belgeler, söz konusu ticaretin ilgilileri ve taşıyıcılar tarafından uluslararası geçerliliği olan standart bir formatta, tek bir başvuru noktasına sunulabilecektir. Bu kapsamda gerekli onaylar, elektronik ortamda yine aynı başvuru noktasına iletilebilecek, eşyanın kontrollerinin de koordinasyon ve işbirliği içerisinde, ilgili kurum ve kuruluşlarca aynı yer ve zamanda yapılması sağlanmış olacaktır.

Tek pencere sistemine geçiş sayesinde<sup>60</sup>;

- 1- İthalat, ihracat ve transit işlemlerine ilişkin kamu kurumlarınca aranılan tüm bilgi ve belgeler ticaret erbabınca tek bir başvuru noktasına sunulacak, gerekli onaylar elektronik ortamda yine aynı başvuru noktasına iletilecektir.
- 2- Ticaret erbabımız işlemlerini daha kısa bir sürede ve daha düşük bir maliyetle yapabilecektir.
- 3- İşlemlerde saydamlık artacak, denetimler daha etkin yapılabilecektir.
- 4- Devlet ile ticaret erbabı arasında daha hızlı, açık ve kolay bir iletişim kurulacaktır.
- 5- Tüm bunlar sayesinde ülkemizin uluslararası rekabet gücü daha üst seviyelere yükselecek, ülkemizin iş ve yatırım ortamı daha verimli hale gelecektir.

“Tek Pencere” sisteminin etkin bir şekilde uygulandığı ülkelerden İsveç, Dünya Bankası verilerine göre, uluslararası ticaret alanında iş yapma kolaylığı bakımından 8 inci sırada yer almaktadır. Bu ülkede ihracat işlemi için ortalama geçen süre 8 gün ve konteyner başına maliyet 697 ABD Doları iken, ithalat için geçen süre 6 gün ve konteyner başına maliyet 735 ABD Doları olarak ölçülmüştür. İsveç’te ithalat için gerekli belgelerin kurum ve kuruluşlardan temin edilmesi 2 gün gibi kısa bir sürede tamamlanmakta iken, ülkemizde bu işlemler 8 gün almaktadır. Bu nedenle, İsveçli firmalar daha kısa sürede gerçekleşen dış ticaret işlemleri sayesinde, ülkemizdeki firmalara göre konteyner başına 300 ABD Dolarından daha fazla bir maliyet avantajı sağlamaktadırlar.

<sup>60</sup>European Commission, 2006 Working Document: Taxud/1241/2005. Directorate-General Taxation and Customs Union, Brussels

Bu konuda Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından yapılmış başka bir çalışmaya göre, “Tek Pencere” sisteminin İsveç’te hayata geçirilmesi ile birlikte, sistemi kullanan İsveçli firmaların %80’i zamandan, %54’ü paradan tasarruf sağladıklarını; %72’si esnekliğin, %65’i ise hizmette hız ve kalitenin arttığını ifade etmişlerdir.

Yine aynı çalışmada Dünya Bankası’na uluslararası ticaretin en kolay yapıldığı ülke olarak gösterilen ve “Tek Pencere” sisteminin uygulandığı Singapur’un söz konusu sistemin kurulması için yaklaşık 14,3 milyon ABD Doları harcadığı, bununla birlikte sistemin ticaret çevrelerine yıllık 1 milyar ABD Doları tutarında tasarruf sağladığı, sistem öncesinde 4 saatten 2 güne kadar değişen onay süresinin, uygulamanın ardından 10 dakikaya kadar düştüğü ifade edilmektedir.

Öte yandan, 450/2008 sayılı AB Konsey Tüzüğü ile kabul edilen Modernize Gümrük Kodunda yer alan “Tek Pencere” sistemine ilişkin hükümler, belirli bir süre içerisinde AB üyesi ülkelerde uygulamaya girecektir. “Tek Pencere” sisteminin ülkemizde de uygulamaya konulması için yapılacak çalışmaların, sistemin kurulması ve işletilmesine ilişkin iş ve işlemlerin Bakanlığımız koordinasyonunda yürütülmesi Gümrük Hizmetlerinde Tek Pencere Sistemi konulu 20/03/2012 tarih ve 2012/6 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile uygun görülmüştür.

### 7.1. Tek Pencere Sistemi

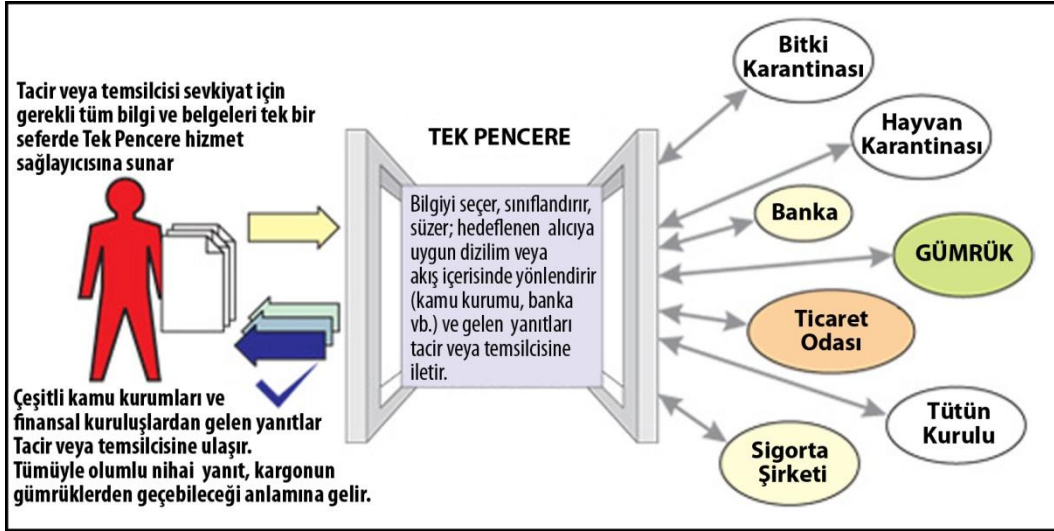
Ülkelerin uluslararası ticarete eşya, hizmet ve sermaye akımlarını izleme ve kontrol etme ihtiyaçları, dış ticarete bazı formalite ve prosedürlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ancak, zaman içinde bu prosedür ve formalitelerin ekonomide kaynak kullanımında etkinsizliğe ve dolayısıyla firmaların uluslararası rekabet gücünün azalmasına neden olduğu görülmüş ve dış ticarete işlem süreçlerinin ve bilgi akışının basitleştirilmesi, standartlaştırılması ve uyumlaştırılması ihtiyacı doğmuştur. Tüm bunların sonucunda da ticaretin kolaylaştırılması çalışmaları ön plana çıkmıştır.

Bu bağlamda ticaretin kolaylaştırılması kapsamındaki çalışmaların amacı, dış ticaret işlemlerinin daha hızlı ve verimli bir şekilde tamamlanması sağlanarak işlem maliyetlerinin azaltılması ve uluslararası ticaretin karmaşık yapıdan arındırılmasıdır.

Ticaret erbabının ihracat, ithalat ve transit işlemlerini gerçekleştirebilmeleri için gerekli bilgi ve belgeleri, tek bir giriş noktasından sunarak tüm yasal gereklilikleri yerine getirmelerine olanak sağlayan tek pencere sistemi de dış ticaret işlem maliyetlerini azaltarak zaman ve kaynak

tasarrufu sağlayan bir uygulama olarak ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarında önemli bir yere sahiptir.

### Şekil 8–Tek Pencere Sistemi



#### 7.1.1. Tek Pencere Sisteminin Sağlayacağı Faydalar

Tek pencere sisteminin ticaret erbabına en önemli katkısı; ithalat, ihracat ve transit işlemlerine ilişkin kamu kurumlarına verilecek gerekli tüm bilgi ve belgenin tek bir noktadan verilmesine olanak sağlayarak, işlemlerin hızla tamamlanması ve eşyanın seri bir şekilde serbest bırakılmasıdır. Bu sayede, ticaret erbabı için gecikmelerden kaynaklanan maliyetler ile ticaret işlemlerinin idari maliyetleri azalacak, işlemlerde saydamlık artacak, rüşvet ve yolsuzlukla daha kolay mücadele edilecektir. Tek Pencere Sisteminin faydaları ana başlıklar halinde aşağıdaki gibidir:

- Kaynakların daha etkin ve verimli kullanımı,
- İşlemlerin hızlandırılması,
- Hatasız (ve çoğunlukla artmış) vergi kazancı,
- Ticaret erbabının sisteme uyumunun artması,
- Güvenliğin artırılması,
- İşlem süreçlerinin şeffaf ve öngörülebilir olması,
- Bilginin hızlı ve kesin bir şekilde doğrulanması,
- Devlet ile ticaret erbabı arasında daha açık ve kolay bir iletişim kurulması,
- Gecikmelerden kaynaklanan maliyetlerin azaltılması,
- İdari denetimlerin daha etkin yapılması,

- Uluslararası rekabet gücünün yükselmesi,
- İş ve yatırım ortamının daha verimli hale gelmesi.

### 7.1.2. Tek Pencere Sisteminin Hayata Geçirilme Sürecinde Gerçekleştirilen Faaliyetler

Tek pencerenin başarıya ulaşması için başlangıç aşamasından itibaren sistematik bir yaklaşımın benimsenmesi gerekmektedir. Aşağıda tek pencerenin hayata geçirilme sürecine ilişkin uygulama önerileri ve ülke uygulamalarından örneklere yer verilmiştir.

#### 7.1.2.1. UN-ECE (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Tarafından Hazırlanan Belge

Tek pencere uygulamasının planlanması ve kurulmasında izlenecek aşamaların nasıl olması gerektiğine ilişkin olarak UN-ECE tarafından hazırlanan belgeye ve bu Komisyonun temsilcilerince yapılan açıklamalara göre;

##### i) Tek pencere uygulaması için başlangıç anlayışı oluşturulmalı, lider kurum belirlenmelidir.

Tek pencereye başlangıç kararı verilmesi öncesinde uygulamanın kapsamı ve sistemin nasıl oluşturulacağı müzakere edilerek kurumlar üzerinde etkin bir kontrol mekanizması oluşturulmalıdır. Bunun için güçlü bir siyasi irade oluşturulmalı ve lider bir kurum belirlenmelidir. Dünyada birçok ülkede tek pencere sistemi uygulaması bulunmasına rağmen, bu sistemin uygulandığı tüm ülkelerde sağlam bir siyasi irade ve güçlü bir lider kurumun varlığı ortak noktadır.

##### ii) Tek pencerenin uygulanabilirliği için başlangıç kararı verilmelidir.

Öncelikle neden bu sisteme ihtiyaç duyulduğu, sisteminin potansiyel getirileri ve genel hedefleri net olarak ortaya konularak başlangıç kararı verilmelidir.

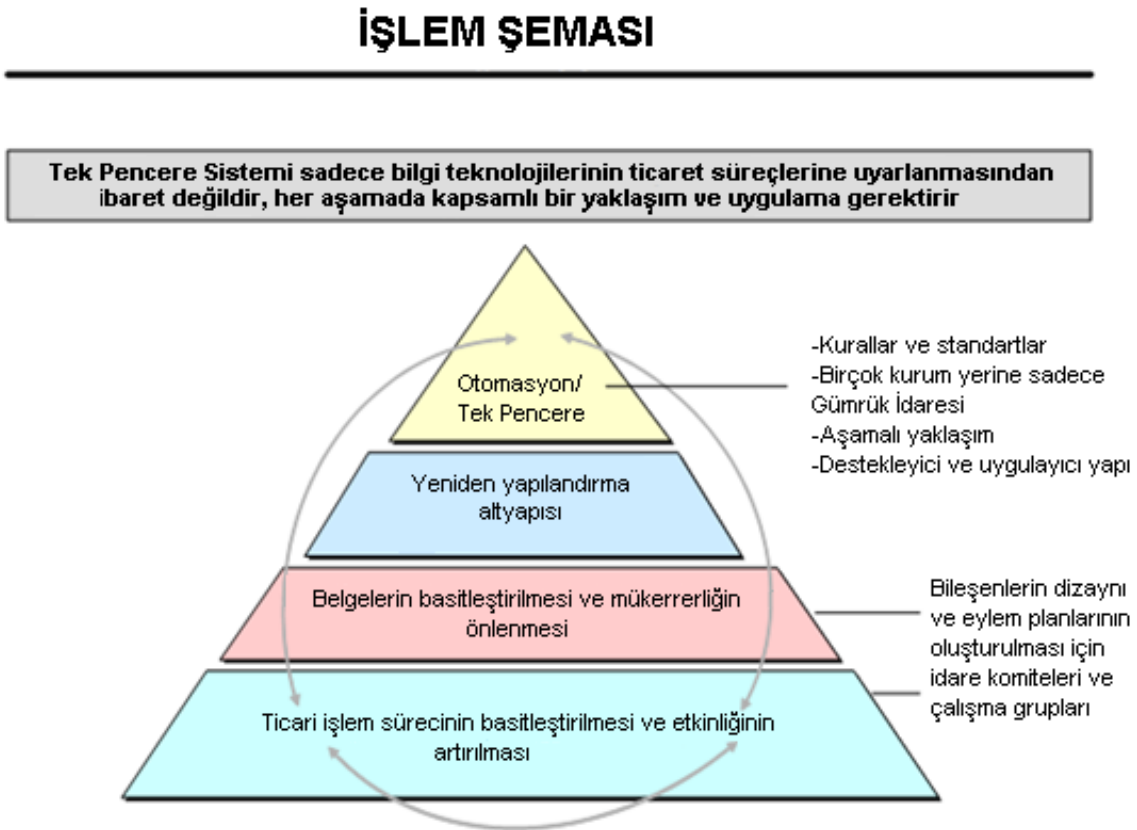
##### iii) Fizibilite çalışması yapılmalıdır.

Mali ve teknik ihtiyaç ile insan kaynağı ihtiyacı belirlenmeli, zaman çizelgesi oluşturulmalı ve yönetim ve uygulama stratejisi belirlenmelidir. Ülke için uygun seçeneğin ne olduğu, uygulamanın ne şekilde gerçekleştirileceği, pilot uygulamanın çerçevesi ortaya konulmalı, uygulamaya başlamadan önce araştırma sonuçları ve uygulama modeline ilişkin olarak bilgilendirme toplantıları yapılmalıdır.

#### iv) Uygulamaya aşamalı olarak geçilmelidir.

Öncelikle pilot uygulama yapılmalı, sonrasında aşamalı geçiş ve en son yaygınlaştırmaya gidilmelidir. Bu kapsamda oluşturulan işlem şeması da aşamaların birbirini tamamlar ve besler yapıda olmasını öngörmektedir.<sup>61</sup>

### Şekil 9–Tek Pencere Sistemi İşlem Şeması



#### 7.1.2.2. ABD’de Tek Pencereye Geçiş Süreci

Öncelikle Hazine İdaresinin koordinatörlüğünde ilgili kurumlar ve sektör temsilcilerinden oluşan bir proje ofisi oluşturulmuştur. Bu ofis çalışmaları sonrasında 10.000 veri alanı yaklaşık olarak 500 veri alanına düşürülmüştür. Ayrıca 300’den fazla formun gereksiz olduğu, bir başka deyişle bilgilerin %90’ından fazlasının gereksiz olduğu ortaya konulmuştur.

Uygulamaya Ulaştırma İdaresini ilgilendiren taşıma belgesi ile başlanılmış daha sonra diğer

<sup>61</sup>European Commission, Directorate General of Customs and Customs Union, Customs Policy, Working Document TAXUD/1241/2005, Brussels, 2006

belgeler ve kurumlarda yaygınlaştırma yapılmıştır.

Tek pencereye geçiş süreci aşağıdaki aşamalardan oluşmuştur:

- I. Anket çalışması ile kullanılacak veri elemanlarının saptanması.
- II. Kullanıcı değerlendirmesi ile paralel şekilde iş süreci analizi yapılması ve iş süreçleri ile veri ihtiyacının veri eşleştirme çalışması kapsamında rasyonalize edilmesi ve DGÖ veri modeli ile uyumlu bir veri modelinin oluşturulması.
- III. Standart veri setinin ortaya konulup aktörlerle paylaşılması ile veri uyumlaştırılmasının tamamlanması. Veri uyumlaştırması süreci aşağıda kısaca açıklanan dört aşamadan oluşmaktadır.
  - 1- Saptama: Kurumların ihtiyaç duydukları/talep ettikleri verinin tanımlanması ve veri envanterinin çıkarılması,
  - 2- Tanımlama: İletilecek bilginin tanımlanması,
  - 3- Analiz: Söz konusu veri için kullanılan benzer isim ve tanımların belirlenerek incelenmesi,
  - 4- Mutabakat: Belli bir veri elemanı için tek bir isim, tanım ve kodlama kullanılması konusunda uzlaşmaya varılması.

### 7.1.2.3. Güney Kore’de Tek Pencereye Geçiş Süreci

Bütün kamu kuruluşları arasında sistemin aynı anda kurulması uzun zaman alacağından aşamalı bir geçiş yapılmıştır.

- I. 2003 yılında 8 kurum ile elektronik bağlantı kurularak uygulama başlatılmıştır. (Öncelikle gümrük ve karantina ofisi arasında bağlantı kurulmuştur.)
- II. 2004-2005 yıllarında farklı kurumların aradığı belgelerdeki benzer alanları tekleştirme ve gereksiz alanları kaldırma yoluna gidilerek belgelerin sadeleştirilmesi sağlanmıştır. Bu sayede, belge talep formlarında doldurulması gereken alan sayısı 500’den 280’e düşürülmüştür.
- III. 2006 yılında 6 kamu kurumu sisteme dâhil edilmiştir.
- IV. 2008 yılından sonra sistemin kullanımı %90’ın üzerine çıkmıştır.

Sisteme dâhil olan kurumların sayısı yıllar içinde arttırılmakla birlikte, sistem 2008 yılından önce çok fazla kullanılmamıştır. Şu anda 23 kurum tek pencere sistemine bağlı olup 44 belge



tek pencere sistemi aracılığıyla alınmaktadır. Sistemden 16.000 işletme yararlanmaktadır. İş dünyası 1.819 milyar ABD Doları tasarruf sağlamıştır.

#### **7.1.2.4. Makedonya’da Tek Pencereye Geçiş Süreci**

Bu süreç aşağıdaki aşamalardan oluşmaktadır:

##### **i) Analiz Aşaması (Mart-Haziran 2007)**

UN/CEFACT 33 ve 34 no.lu tavsiye kararları, DGÖ Veri Modeli, AB mevzuatı ve kararları gibi uluslararası standartlar ve araçlar incelenmiş ve ithalat, ihracat ile transit işlemlerinde öngörülen izin ve kotalar ve daha sonra gerçekleştirilen gümrük işlem ile kontrollerine ilişkin iş süreçleri, talep edilen bilgi ve belgeler detaylı şekilde analiz edilmiş ve mevcut durum somut olarak ortaya konulmuştur. Bu aşamada dış ticaret işlemleri için izin belgesi düzenleyen 16 farklı kamu kurumu bulunduğu, mevcut izinlerin neler olduğuna dair kesin bir liste bulunmadığı, kurumların sorumluluk alanlarının birbiri ile çakıştığı ve bazı durumlarda aynı konuda birden fazla kurumun yetkili olduğu, başvurularda aynı belgelerin tekrar tekrar istendiği, kamu kurumlarının izin işlemlerini manuel olarak yürüttüğü ve izinleri kağıt ortamında düzenlediği görülmüştür.

##### **ii) Uyumlaştırma ve Standardizasyon Aşaması (Mayıs 2007-Mayıs 2008)**

Her bir kamu kurumu tarafından istenen bilgi ve belgelerin içeriği saptanarak tanımlaması yapılmış ve tanımlamaya dayanılarak veri dosyaları oluşturulmuştur. Daha sonra her bir belge için gerekli görülen veri, DGÖ Gümrük veri modelinde yer alan veri elemanları ile eşleştirilerek uluslararası standartlara uygun hale getirilmiş ve nihayetinde uyumlaştırılmış bir veri seti oluşturulmuştur.

##### **iii) Fizibilite Çalışması ve Proje Planının Oluşturulması Aşaması (Temmuz 2007- Eylül 2007)**

Mevcut durum analizinin sonuçlarına dayanılarak, ilgili kamu kurumlarının vereceği izinler ve bu izinlere ilişkin süreçler ile bu iznin kontrolüne ilişkin işlemler değerlendirilmiş ve kurulacak elektronik tek pencere sistemi için bir süreç modeli oluşturulmuştur. Bu kapsamda yapılması öngörülen mevzuat düzenlemeleri saptanmış, her bir izin için veri setleri belirlenmiş ve ayrıntılı iş süreçleri oluşturulmuştur. Söz konusu çalışmalar sonucunda yazılım ihtiyacı belirlenmiştir.

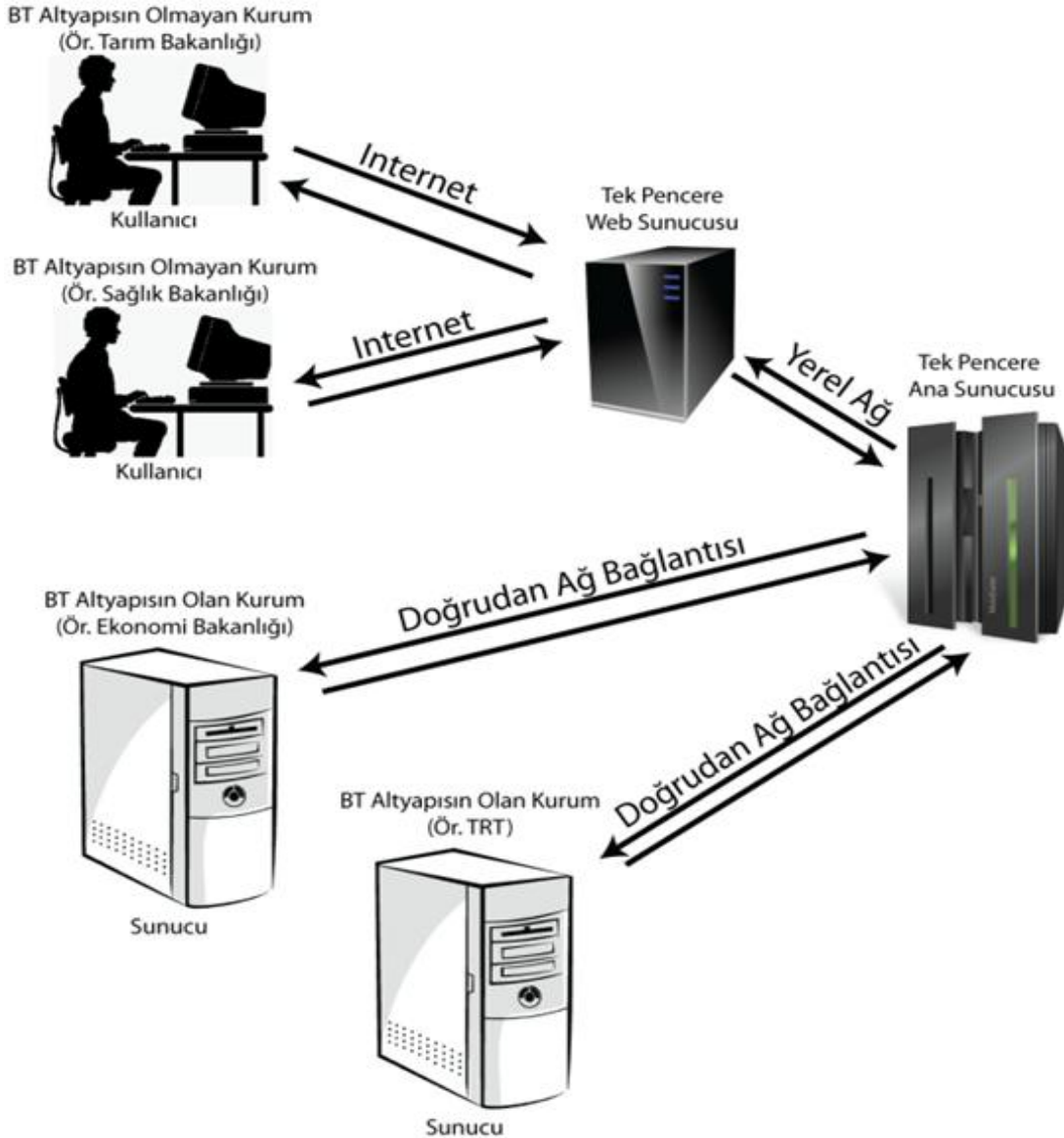
#### iv) Proje Planının Gerçekleştirilmesi Aşaması (Ekim 2007- Ekim 2008)

Yapılması öngörülen mevzuat değişiklikleri gerçekleştirilmiş, merkezi bir veri tabanı kurulmuş, yazılım ve donanım ihtiyacı karşılanarak gerekli bilgi teknolojileri altyapısının tamamlanmasının ardından pilot uygulamaya geçilmiştir. Bu aşamada kamu kurumları ile ticaret erbabına sistemin etkin kullanımının sağlanabilmesi için gerekli eğitim verilmiştir.

#### v) Uygulamaya Geçiş Aşaması (1 Kasım 2008)

Bu tarihten itibaren ithalat, ihracat ve transit işlemlerinde aranacak izin ve kotalar için başvurular EXIM sistemi aracılığıyla yapılmakta ve bu sistemde elektronik olarak düzenlenmektedir.

Şekil 10–Tek Pencere Sistemi Bilgi Teknolojisi Altyapısı



Ticaretin kolaylaştırılması rekabetin artırılması ve piyasa bütünleşmesi için itici bir güçtür. Tek Pencere uygulaması gibi modern ticaret ve ulaşım tekniklerinin kullanımı ile elektronik iş ve küresel arz zincirinin geliştirilmesi uluslararası piyasalarda rekabette başarı için gerekli olan hız ve şeffaflığı sağlayabilecektir. Ayrıca, aynı bilgilerin birden fazla kez sunulmasının engellenmesi ile hem maddi hataların hem yorumlama hatalarının önüne geçilmiş olacak, hem de işlem maliyetlerinde azalış sağlanacaktır.

Ticaretin kolaylaştırılması önlemlerinin, işlem maliyetlerini ne ölçüde indireceği, ülkelerin mevcut durumlarına ve yasal düzenlemelerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Ancak, maliyetler ile önlemlerin uzun dönemde dünya ticaretinde sağladığı olumlu etki değerlendirildiğinde söz konusu çalışmaların devam etmesinin ekonomik açıdan faydalı olacağı sonucu ortaya çıkmaktadır. Örneğin Dünya Bankası verilerine göre limanların etkinliği, gümrükler, düzenlemelerin şeffaflığı ve bilgi teknolojilerini kapsayan alanlarda yapılan reformlarla dünya ticaret hacminin %9,7 oranında artması ve 377 milyar ABD Doları değerinde bir kazanç elde edilmesi beklenmektedir.

Başarılı uygulama için en önemli koşul ilgili idarelerin ve iş dünyasının tam desteği ve katılımıdır. Bilgi değişimi konusunda gizlilik ve güvenliği sağlayan gizlilik yasaları ve kuralların hayata geçirilmesi dâhil olmak üzere, temel hukuki çerçevenin de geliştirilmesi diğer gerekli koşullardır.

## 8. Tek Durakta Kontrol

İngilizce “One Stop Shop” tabiri, kısaca çeşitli ihtiyaçların tek bir yer içerisinde karşılanabildiği bir konum (genellikle bir mağaza) anlamına gelmektedir. Terim, 1920’lerin sonunda Amerika Birleşik Devletleri’nde ortaya çıkmıştır. Kavramın altında yatan teori, tek bir konumda birçok hizmetin sağlanması ile mağazaların müşterilerine ihtiyaçlarını tek bir durakta karşılayabilme imkanı sağlamasıdır. Bakkalların süpermarketler haline gelerek daha çok çeşit ürün ile müşterilerine hitap etmesi, ardından süpermarketlerin dev hipermarketlere dönüşerek standart bir müşterinin talep edebileceği hemen hemen tüm ürünleri sunarak daha düşük birim maliyetle daha yüksek satış rakamlarına ulaşması, “One Stop Shop” kavramı için iyi bir örnek olabilir.<sup>62</sup>

Bununla birlikte bu çalışmada, uluslararası ticaret ile ilgili “One Stop Shop” kavramı üzerinde durulacağından, yukarıda ifade edilen tanımdan daha farklı bir anlam ortaya çıkmaktadır.

“One Stop Shop”, gümrük kontrolleri ile sağlık, çevre vb. diğer kontrollerin bileşik bir biçimde gerçekleştirilmesi ve böylece eşyanın tüm yetkili idareler tarafından aynı anda ve aynı yerde kontrol edilebilmesi anlamına gelmektedir.<sup>63</sup> Bu çerçevede gümrük ve dış ticaret alanında kullanılan “One Stop Shop” teriminin, Türkçeye “Tek Durakta Kontrol” olarak çevrilmesi uygun olacaktır.

Tek Durakta Kontrol, aynı eşya üzerindeki gümrükle ilgili ve/veya diğer muayenelerin ve dış ticaretle ilgili değişik düzenlemeler uyarınca yapılan fiziki kontrollerin elden geldiğince aynı yer ve aynı zamanda yapılmasını gerektirmektedir. Yapılacak bu kontrollerin, koordinasyon ve yapısal bir organizasyon içerisinde yürütülmesi esastır.<sup>64</sup>

### 8.1. Tek Durakta Kontrolün Getirileri

Tek Durakta Kontrol, Tek Pencere sistemi ile birlikte uygulanması durumunda ticaret dünyasına önemli oranda zaman ve kaynak tasarrufu sağlamaktadır. Tek Pencere sistemi vasıtasıyla bilgi ve belgeleri tek bir noktadan süratle sunan tacirler, ilgili yanıtları en hızlı biçimde aynı noktadan alacak, ardından bu işleme konu olan eşya Tek Durakta Kontrol sistemi sayesinde ilgili tüm yetkili idarelerce aynı yer (liman sahası, antrepo vb.) ve zamanda kontrol

<sup>62</sup>The Phrase Finder, <http://www.phrases.org.uk/meanings/one-stop-shop.html>

<sup>63</sup>Modernised Community Customs Code–Frequently Asked Questions, MEMO/08/101, Brussels, 19/02/2008, s. 4.

<sup>64</sup>The Modernised Customs Code Why, How, What and When?, DG TAXUD, 01/11/2008, s.13.

edilerek serbest bırakılacaktır. Bu şekilde işleyen bir süreç, tacirleri değişik idarelere numune götürme veya bu idarelerden kontrol amacıyla farklı zamanlarda farklı çalışanların gelmesini bekleme külfetinden kurtararak, en ucuzu en hızlı şekilde sağlamanın artık bir kural olduğu günümüzün küresel ticaret sistemi içerisinde bir adım öne geçirecektir.

Ayrıca, dış ticarete konu eşyanın muayene edilmesinin gerekli olduğu durumlarda, yetkili idareler tarafından yapılacak fiziki muayenenin koordinasyon içerisinde yapılması, mevcut Tek Pencere uygulamasının getirilerini önemli ölçüde artıracaktır.<sup>65</sup>

## **8.2. Tek Durakta Kontrolün Planlanması ve Uygulanması Aşamalarında İzlenecek Adımlar**

Uluslararası ticarete konu olan eşyanın fiziki kontrollerinin, kurulacak bir Tek Durakta Kontrol sistemi vasıtasıyla gerçekleştirilmesi, en başta gümrük idareleri olmak üzere sınırlarda yetkili bütün idareleri ilgilendiren bir süreçtir. Tarım, sağlık, çevre, standardizasyon vb. konularda sorumluluk ve yetki sahibi idarelerin bir tanesi bile sisteme dahil edilemez ise istenen sonuca ulaşılamamış olunacaktır.

Bu bağlamda yapılması gereken ilk iş, projenin lider kuruluşunun (Gümrük İdaresi) konu ile ilgili idareler ile bir diyalog mekanizması oluşturarak uygulamanın önündeki potansiyel engelleri tespit etmesidir. Bu engeller idari, lojistik ve yasal sorunlar olarak ortaya çıkabilmektedir. Yetkili idarelerin, serbest dolaşıma girecek veya ihraç edilecek eşyanın olduğu yere giderek kontrolünü yapacak yeterli personeli olmaması, kontrolü yapacak görevlilerin öngörülen zamanda öngörülen yerde olmaları karşısında lojistik engeller bulunması, kontrolün yapılacağı gümrüklü sahalarda eşyanın incelenmesinde kullanılacak ekipman ve malzeme bulunmaması veya hepsinden önemlisi kurumların faaliyet alanı ile ilgili mevzuatın Tek Durakta Kontrol uygulamasına imkan vermemesi, olası engellerden bazılarıdır.

Potansiyel engellerin tespit edilmesinin ardından, oluşturulacak ortak bir komisyon tarafından gerekli değerlendirme yapılmalı ve bir yol haritası hazırlanmalıdır. Bu yol haritasında, idari ve lojistik sorunların çözümü konusunda atılacak adımlar ve son tamamlanma tarihleri yer almalı ve izlenecek eylemler ve sistemin çerçevesini oluşturmak adına yapılacak mevzuat çalışmalarına yer verilmelidir.

Ardından geçilecek sistemin kurulması aşamasında, hazırlanan yol haritasına uygun biçimde hareket edilmesi ve sık sık durum değerlendirmesi yapılarak gerekiyorsa yol haritasında

<sup>65</sup>The Single Window Concept: The World Customs Organization's Perspective, <http://www.wcoomd.org>

revizyon yapılması uygun olacaktır. Takip eden uygulama aşamasında da, ortak komisyonun görevine devam ederek belirli aralıklarla durum değerlendirmesi yapması ve uygulama ile ilgili tavsiyelerde bulunması faydalı bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir.

Tüm bu aşamalarda kilit nokta, lider kuruluş ile diğer yetkili kurumlar arasında “işleyen” bir diyalog mekanizmasının varlığıdır. Tüm idarelerin işleyişle ilgili sıkıntı ve önerileri dikkatle dinlenmeli ve birlikte çözüm yolları aranmalıdır. Göz ardı edilen bir görüş, sisteme bağlılık ve motivasyonu yıpratabilecek, bu sonuçlar daha sonra uygulamada aksaklıklara ve nihai olarak projenin beklenen sonuçlara ulaşamamasına neden olabilecektir.

### 8.3. Dünyadaki Tek Durakta Kontrol Uygulamaları

Dünyanın çeşitli yerlerinde uygulanan Tek Durakta Kontrol sistemleri, temel olarak gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi yaklaşımından yola çıkılarak uygulamaya konmaktadır.

#### i) Filipinler

Filipinlerin Sarangani kentindeki Gümrük, Göçmen, Karantina ve Emniyet Tek Durak Eylem Merkezi, bir Tek Durakta Kontrol Sistemi olarak hizmet vermektedir.

Merkezde, ilgili mevzuat süreçlerinin hızla ve basitleştirilmiş bir şekilde yürütülerek yolcu ve eşyanın işlemlerinin tamamlanabilmesi adına; Gümrük İdaresi, Göçmen Bürosu, Sağlık Bakanlığı, Bitki Ürünleri Endüstrisi Bürosu, Hayvan Ürünleri Endüstrisi Bürosu, Balıkçılık Su Ürünleri Bürosu ve Sahil Güvenlik Teşkilatı'nın uydu ofisleri bulunmaktadır.<sup>66</sup>

Ayrıca, Filipinler'deki Ketsana kasırgası sebebiyle 26 Eylül 2009'da yaşanan sel felaketinin ardından hükümet ulusal afet durumu ilan etmiş ve ülkeye ulaşan uluslararası yardım malzemelerinin gümrük işlemlerini kolaylaştırmak adına, NAIA Havalimanı'ndaki Gümrük Müdürlüğü'nde bir Tek Durakta Kontrol uygulaması başlatmıştır.<sup>67</sup>

Tek Durakta Kontrol'ün amacı, insani yardım malzemesinin ülkeye giriş işlemlerinin hızla tamamlanması için konu ile ilgili tüm yetkili idarelerden Sosyal Yardım ve Kalkınma Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Gıda ve İlaç Bürosu, Maliye Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı görevlilerini bir araya getirmektir.

<sup>66</sup>PGMA Opens Customs-Immigration One-Stop Center in Sarangani, Republic of Philippines Office of The President, [http://www.op.gov.ph/index.php?option=com\\_content&task=view&id=26424&Itemid=2](http://www.op.gov.ph/index.php?option=com_content&task=view&id=26424&Itemid=2)

<sup>67</sup>Philippines Crisis - One Stop Shop -12th October 2009, Logistics Cluster, <http://www.logcluster.org/phl09a/customs-immigration/customs-procedures-the-one-stop-shop>

Yardıma malzemelerini getiren kuruluşlar, kargo gelmeden önce gerekli işlemleri tamamlayabilmeleri adına, Gümrük Müdürlüğü'ndeki Tek Durakta Kontrol görevlisine gerekli bildirimlerde bulunmaları hususunda teşvik edilmektedir. Sivil toplum kuruluşları, akreditasyon gerekmeden Sosyal Yardım ve Kalkınma Bakanlığı merkez ofisine başvurup gerekli bildirimlerde bulunabilmekte veya eşyayı doğrudan alıcı sıfatı ile anılan Bakanlığa gönderebilmektedirler.

Yetkili idareler tarafından istenen belgeler herhangi bir insani yardım organizasyonu sırasında istenen belgeler ile aynı olup bunlar; garanti belgeleri, konşimento ve çeki listesidir. Gelen eşya için ithalat beyannamesi aynı binada bulunan Gümrük Müdürlüğü'nden temin edilmektedir. Tek Durakta kontrol görevlisi ithalat beyannamesini onayladıktan sonra taşıyıcı şirkete, kargoyu uçaktan alıp Sosyal Yardım ve Kalkınma Bakanlığı'nın nihai kontrolü yapacağı depolama yerine getirme talimatı iletilmektedir. Yapılan son kontrolün ardından insani yardım malzemesinin ülke çapında dağıtılmak üzere serbest dolaşıma girişine izin verilmektedir.

## ii) Ukrayna

Ukrayna'nın Odesa Limanı'nda 2005 yılından bu yana Tek Durakta Kontrol sistemi uygulanmaktadır. Yaklaşık 7 milyon ABD Doları değerindeki yatırım ile devreye sokulan ve 3,18 hektar alan üzerinde kurulu transit terminalinde 100 kamyon kapasiteli park yeri, tüm denetim hizmetleri için tek bir ofis binası, bir antrepo ve 9 kamyonun aynı anda incelenmesine olanak sağlayan bir inceleme rampası yer almaktadır.

Terminalde bir günde 500'den fazla kamyonun işlemleri tamamlanmaktadır. Terminalin hizmete girmesi ve Tek Durakta Kontrol Uygulamasının başlaması ile ithalat ve ihracat işlemlerinin süreleri ortalama %30 oranında kısalmıştır. Örneğin, ithal eşyası içeren bir konteynerin kontrolü ve işlemlerinin tamamlanma süresi 24 ila 36 saatten 12 saate, ihracat eşyası içeren bir konteynerin kontrolü ve işlemlerinin tamamlanma süresi ise 16 ila 24 saatten 6 saate düşmüştür. Uygulama sayesinde eşyanın ve kamyonların bekleme zamanı hatırı sayılır derecede azalmış ve Liman'daki konteyner trafiği %40 oranında artmıştır.<sup>68</sup>

## iii) Avrupa Birliği

Modernize Gümrük Kodu, ithalat ve ihracat işlemleri sırasında sevkiyat ile ilgili bilgi ve belgelerin farklı gümrük idarelerine ulaşması ve farklı yetkili idareler tarafından farklı amaçlarla

<sup>68</sup>Port of Odesa Opens One-Stop Customs Service to Curb Corruption, The Day, <http://www.day.kiev.ua/137495/>

kontroller yapılması gerekiyorsa bile tüm denetimlerin aynı yer ve zamanda yapılmasını sağlayacak bir Tek Durakta Kontrol sistemi kurulmasını öngörmektedir.

Modernize Gümrük Kodu'nun 26'ncı maddesi şu şekildedir

*“Madde 26*

*Kurumlar arası işbirliği*

*1. Aynı eşyayla ilgili olarak, gümrük idareleri dışındaki yetkili kurumlar tarafından gümrük kontrolleri dışındaki kontrollerin yapılacağı hallerde, gümrük idareleri, diğer kurumlarla yakın işbirliği halinde, eşgüdüm rolü oynamak suretiyle, söz konusu kontrollerin mümkün olması halinde aynı zaman ve yerde gümrük kontrolü (Tek Durakta Kontrol) şeklinde yapılmasını sağlamaya çalışır.*

*2. Bu Ayrım'da<sup>69</sup> yer alan kontroller çerçevesinde, gümrük idareleri ve diğer yetkili kurumlar, riski asgari düzeye indirmek ve sahtecilikle mücadele amacıyla, gerekli görüldüğü hallerde, posta trafiği de dahil olmak üzere Topluluk Gümrük Bölgesi ile diğer üçüncü ülkeler arasında dolaşımı gerçekleştirilen eşyanın girişi, çıkışı, transiti, sevkiyatı, depolanması ve nihai kullanımı, Topluluk dışı eşyanın ve nihai kullanım rejimine tabi tutulmuş eşyanın gümrük bölgesi dahilinde varlığı ve dolaşımı, ve kontrollerin sonuçları kapsamında elde edilen verileri, birbirleriyle ve Komisyon ile paylaşırlar. Gümrük İdareleri ve Komisyon, Topluluk gümrük mevzuatının aynı şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla da bu verileri birbirleriyle paylaşabilirler.”*

Modernize Gümrük Kodu'ndan önce yürürlükte bulunan Topluluk Gümrük Kodu'nun 648/2005 sayılı Konsey Tüzüğü ile değişik 13'üncü maddesinin üçüncü fıkrası:

*“3. Gümrük İdareleri dışındaki yetkili kurumlar tarafından gerçekleştirilecek kontroller, gümrük idareleri ile yakın işbirliği içinde, mümkün olduğu ölçüde aynı yer ve zamanda yapılır.”* hükmünü içermektedir.

Yukarıda değinilen iki mevzuat karşılaştırıldığında, ilk mevzuat olan Topluluk Gümrük Kodu'nun konu ile ilgili olarak, eşya üzerinde gerekli kontrollerin yetkili idareler arasında işbirliği içinde ve “mümkün olduğu ölçüde” aynı yer ve zamanda yapılması hususunda bir nevi temennide bulunduğu, Modernize Gümrük Kodu'nun ise diğer kurumlarca yapılacak kontrollerin gümrük kontrolü şeklinde yapılmasını hüküm altına alarak, yapılacak bu

<sup>69</sup>Eşyanın Kontrolü Başlıklı, 25 ila 28'inci maddeleri kapsayan Yedinci Ayrım



kontrollerle ilgili olarak gümrük idarelerine eşgüdüm rolü vererek ve Tek Durakta Kontrol ifadesini kullanarak oldukça net bir yaklaşım ortaya koyduğu görülmektedir.

Bir taraftan Topluluk Gümrük Bölgesine giren ya da Topluluk Gümrük Bölgesi'nden çıkan eşyanın uygun bir seviyede kontrolü sağlanırken, diğer taraftan ticaret ve taşımacılıkla uğraşanların sunduğu bilgi ve belgelerin; gümrük idareleriyle, polis, sınır muhafızları, veterinerlik ve çevre gibi konularda yetkili diğer idareler arasında paylaşılması, bu idarelerin gerçekleştirdiği kontrollerin tek bir süreç içerisinde gerçekleşir hale getirilmesi ve böylelikle bu makamlarca eşya üzerindeki kontrollerin aynı yer ve zamanda yapılması, eşyanın çok daha kısa bir sürede serbest bırakılmasına ve dolayısıyla ticaret dünyası açısından operasyon maliyetlerinin azalarak üye ülkelerin ekonomileri üzerinde genel anlamda çok olumlu bir etki oluşmasına olanak sağlayacaktır.<sup>70</sup>

Tek Durakta Kontrolün uygulanabilmesi, tıpkı işlevsel açıdan aralarında derin bir bağ olan Tek Pencere sistemi gibi, tamamıyla gümrük idarelerinin kontrolü altında olmayan birçok faktöre (farklı idarelerin sisteme katılım ve bağlılığı, ilgili mevzuat üzerinde gerekli değişikliklerin yapılması, gerekli BT sistemlerinin kurulması vb.) bağlı olduğundan söz konusu uygulamaya henüz başlanamamıştır.<sup>71</sup>

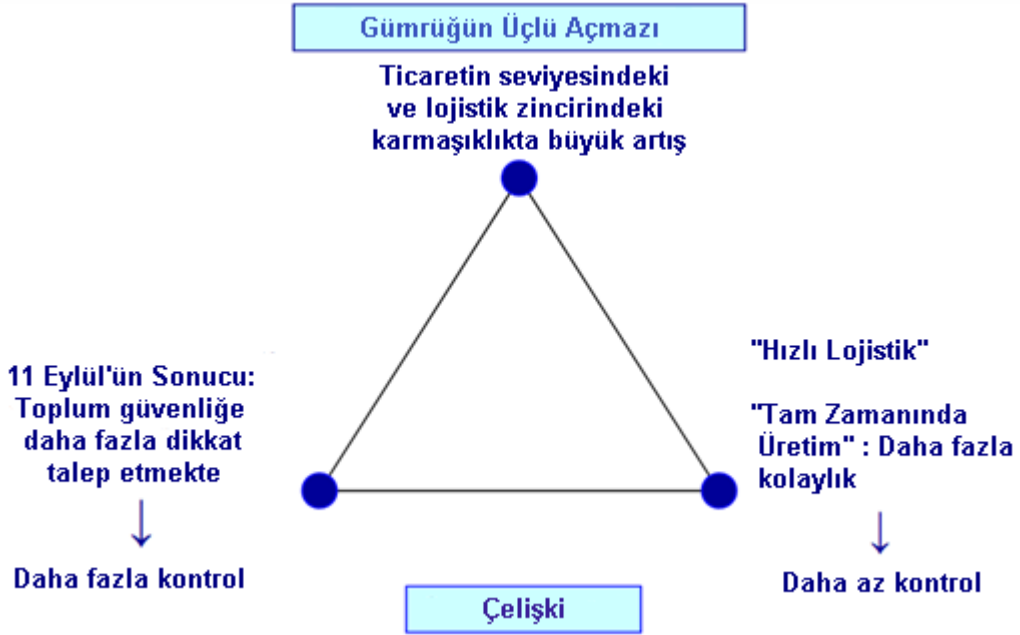
<sup>70</sup>M. GÖKÇEOĞLU, 2913/92 Sayılı AB Gümrük Kodunun Yerini Alacak Olan Modernize Gümrük Kodunun İncelenmesi ile Önceki Koda Göre Getirdiği Değişikliklerin Yorumlanması, Uzmanlık Tezi, Ankara, 2008, s. 90.

<sup>71</sup>Modernised Community Customs Code—Frequently Asked Questions, MEMO/08/101, Brussels, 19.02.2008, s. 5.

## 9. Yetkilendirilmiş Yükümlü

Belçika Gümrük İdaresi tarafından yapılan bir çalışmada “Gümrüğün Üçlü Açmazı” tasvir edilmiştir<sup>72</sup>.

**Şekil 11–Gümrüğün Üçlü Açmazı**



Buna göre hacim olarak artan ve karmaşııklaşan dış ticaret işlemlerinin, bir taraftan daha fazla kontrol gerektiren güvenlik ve denetim ihtiyacı ile daha az kontrol talep eden dış ticaret erbabı arasında oluşan ikilem gümrük idarelerinin hizmet kalitesi için en önemli denge unsurudur.

İşte bu çıkmazdan kurtulmanın yollarından biri mükelleflerin bazılarına itimat etmektir. Bu kapsamda Avrupa Birliği mevzuatında yer alan Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulaması mükellefler arasında bir statü farkı yaratarak gümrük idaresinin pozitif ayrımcılık uygulayabilmesine imkan sağlamaktadır.

Yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne ilişkin yapılan mevzuat çalışmaları neticesinde güvenilirliğe, mali yeterliliğe, ticari kayıtların güvenilir ve izlenebilir olması ile emniyet ve güvenliğe ilişkin belirlenmiş kriterlerin tümünü yerine getiren, serbest bölgeler dâhil Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik olan ve belirli bir süre (AB uygulamasına göre en az üç yıl) faaliyette bulunan gerçek

<sup>72</sup>Frank Verbeeck, "Customs Initiatives for Securing Global Trade. Federale Overheidsdienst Financien", 2011

veya tüzel kişilere yetkilendirilmiş yükümlü statüsü tanınabilecek ve adlarına yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası düzenlenebilecektir.

Güvenilirliğe, mali yeterliliğe, ticari kayıtların güvenilir ve izlenebilir olması ile emniyet ve güvenliğe ilişkin kriterler AB Gümrük Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin (CCIP) 14h ila 14k maddelerinden ve onaylanmış kişi statüsü için gereken bazı koşullardan uyarlanarak hazırlanmış olup, bu kriterlerin mevcudiyetinin tespiti halinde düzenlenecek olan yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası CCIP'nin 14a maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen 'Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası/Basitleştirilmiş Usuller-Emniyet ve Güvenlik'e tekabül etmektedir.

Söz konusu sertifikayı almaya yeterli bulunan kişiler bazı basitleştirilmiş uygulamalardan ve emniyet ve güvenliğe ilişkin bazı kolaylıklardan faydalanabileceklerdir.

Bu kolaylıklardan bazıları ise şunlardır;

- a) Azaltılmış zorunlu bilgilerden oluşan özet beyan verme kolaylığı,
- b) Belge kontrolü veya eşya muayenesinin gerçekleştirilmeden eşyanın sahibine teslim edildiği mavi hat uygulaması,
- c) Beyannamelerin belge kontrolüne tabi tutulması halinde, kontrollerin öncelikle yapılması,
- d) Beyanname kapsamı eşyanın muayeneye tabi tutulması halinde, muayenenin öncelikle yapılması,
- e) Beyannameye bazı belgelerin eklenmesinin zorunlu tutulmadığı eksik beyan uygulaması,
- f) Teminatlı işlemlerde tam teminat yerine kısmi oranda teminat verilebilmesine olanak tanıyan kısmi teminat uygulaması,
- g) Teminatlı işlemlerde her bir işlem için ayrı teminat yerine götürü teminat uygulaması kapsamında tutarı önceden belirlenmiş süresiz ve düşümsüz, bir yıllık teminatlı işlem toplamının %10'una karşılık gelen tutarda tek bir teminat verilebilmesine olanak tanıyan götürü teminat uygulaması,
- h) Eşyasını iç gümrüğe sunmadan doğrudan kendi tesislerinden gönderebilmesine olanak tanıyan ihracatta yerinde gümrükleme uygulaması,
- i) Taşımacının transit eşyasını hareket gümrük idaresine sunmadan kendi tesislerinden sevk edebilmesine olanak tanıyan izinli gönderici uygulaması,

- j) Odalarca onay ve gümrük müdürlüklerince vize işlemlerine gerek kalmaksızın basitleştirilmiş işlem kapsamında A.TR Dolaşım Belgesi düzenleyebilme yetkisi,
- k) Eşyanın kıymetine bakılmaksızın Fatura Beyanı ve EUR.MED Fatura Beyanı düzenleyebilme yetkisi.

Uygulamanın yürürlüğe girmesi sonrası; ihracat, ithalat ve ekonomik etkili gümrük rejimlerine ilişkin basitleştirilmiş uygulamaların önümüzdeki dönemlerde çeşitlendirilmesi ve genişletilmesi ile zenginleştirilmesi öngörülmektedir.

Bunun yanı sıra mevzuat hükümlerinde açıkça yer almayacak olan, Bakanlığımız risk analizi çalışmalarında kullanılan kriterlerde değerlendirilen parametreler uyarınca Yetkilendirilmiş Yükümlüler diğer yükümlülerden farklı muameleye tabi tutulabilecektir.

Halihazırda Onaylanmış Kişi'ler, bazı Basitleştirilmiş Kontrol Uygulamalarından istifade eden yükümlüler ile bazı güvenlik/güvenilirlik kriterlerini sağlamış yükümlüler gümrük işlemlerini daha kısa sürede ve daha az prosedüre tabi olarak tamamlayabilmektedirler. Söz konusu avantajların ve benzerlerinin Yetkilendirilmiş Yükümlülere tanınması, gümrük işlemlerini daha hızlı gerçekleştirmelerini ve daha düşük maliyet avantajı yakalamalarını sağlayacaktır.

Diğer taraftan, karşılıklı tanıma anlaşmaları neticesinde anlaşma tarafı bir ülkenin yetkilendirilmiş yükümlüsü diğer anlaşma tarafı ülkede de yetkilendirilmiş yükümlü olarak tanınabilmekte ve o ülkede de yetkilendirilmiş yükümlüler için sağlanan ayrıcalıklardan müteakiliyet esasına dayanılarak faydalanabilmektedir.

Bahsi geçen Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulaması ile yaratılan özel statü sahibi mükellef grubu gümrük işlemlerini gerçekleştirmek için bir saha veya merkeze bağlı olmayacaktır. Her Yetkilendirilmiş Yükümlü, şartların içeriği itibarıyla (dış ticarete belirli bir geçmişi olan, belirli bir büyüklüğe haiz ve durumu ile mütenasip tesislere sahip) kendi işletmesini ve organizasyonunu bir gümrük idaresi, bir gümrüklü saha gibi kullanabilecektir. Her ne kadar ihracat uygulamalarında nerede ise gümrük idaresine uğramadan işlem yapmak Yetkilendirilmiş Yükümlü için mümkün olsa da serbest dolaşıma giriş işlemlerinde Yetkilendirilmiş Yükümlü yetkilerinin, Tek Durakta Kontrol ve Tek Pencere sistemlerinin de etkin olarak çalıştığı bir lojistik merkezde kullanılması önemli maliyet ve zaman avantajı sağlayabilecektir.

Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasının zayıf noktası, Tek Durakta Kontrol ve Tek Pencere sistemleridir. Tek Durakta Kontrol ve Tek Pencere sistemlerinin etkin bir şekilde uygulamaya



geçmemesi halinde Yetkilendirilmiş Yükümlü sistemi ile elde edilmesi planlanan avantajlar marjinal hale gelecektir.



## 10. Komşu Ülkelerle İşbirliği ve Bakanlığımızın Lojistik Altyapısının Güçlendirilmesine Yönelik Çalışmalar

Bakanlığımızın lojistik konusu ile ilgili çalışmaları sadece görev ve yetki alanı itibariyle doğrudan lojistik sektörüne yönelik gerçekleştirilen proje ve çalışmalardan ibaret değildir. Hizmet kalitesini artırabilmek amacıyla Bakanlığımız bünyesindeki iç lojistik süreçlerini de hızlandırmak adına komşu ülkelerle işbirliği ve altyapı güçlendirme çalışmaları da mevcuttur. Bunlar; İpek Yolu Projesi, Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımı Projesi ve Yap-İşlet-Devret Modeli çerçevesinde yürütülen çalışmalardır.

### 10.1. İpekyolu Projesi

İpek Yolu, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, iki bin yıldan beri bölgede yaşayan kültürleri, dinleri ve ırkları da birbirine bağlayan bir köprü niteliği taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır. İpek Yolu'nun geçtiği bölge, bünyesinde barındırdığı enerji kaynakları ve bu kaynakları dünyanın diğer bölgelerine taşıyan enerji hatları; Asya kıtasını Avrupa'ya bağlayan taşımacılık koridorları gibi özellikleriyle, tarihi fonksiyonunu yeniden kazanma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. Bu yönüyle İpek Yolunun hem bir ticaret yolu, hem de tarihsel ve kültürel değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir.

2008 yılında, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından binlerce yıllık bir lojistik güzergahı niteliği taşıyan İpek Yolunun geçtiği ülkeler arasında ticareti geliştirme ve kolaylaştırma hususunda Gümrük İdarelerinin oynadığı rolün etkinleştirilmesi konusunda uluslararası bir platform oluşturulması ve bu vesile ile İpek Yolu üzerinde taşımacılığın ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik bir proje çerçevesinde çalışmalar yapılması için bir girişim başlatılmıştır.

## Harita 6-İpek Yolu



Kaynak: Mehmet Tanyaş, Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri Sunumu, s. 12., YA/EM 2010, Sabancı Üniversitesi, 01/07/2010

### 10.1.1. Forumlar

İpek Yolu Projesi kapsamında Antalya, Bakü, Tahran ve Batum'da dört adet forum düzenlenmiştir.

#### 10.1.1.1. Antalya Forumu

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın ev sahipliğinde, 24-25 Ekim 2008 tarihinde Antalya'da düzenlenen "İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum" vesilesiyle "İpek Yolu Gümrük İdareleri İşbirliği Girişimi" başlatılmıştır.

Söz konusu foruma, ülkemizle birlikte 16 ülkenin gümrük idaresi başkan ve yetkilileri, uluslararası kuruluşların temsilcileri ile söz konusu ülkelerin özel sektör temsilcileri tarafından katılım sağlanmıştır. Forum sonucunda, foruma katılan ülkelerin gümrük idareleri başkan ve temsilcileri tarafından "Antalya Deklarasyonu" kabul edilmiştir. Bir sonraki foruma hazırlık amacıyla da Ülkemiz tarafından bir çalışma grubu toplantısı yapılması kararlaştırılmıştır. Bu

çerçeve de Gümrük ve Ticaret Bakanlığı organizasyonunda 28-29 Eylül 2009 tarihlerinde Ankara'da İpek Yolu ülkeleri Gümrük İdareleri, Dünya Gümrük Örgütü, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ve Dünya Bankası temsilcileri ile ilgili kurumlarımızın yetkililerinin katılımıyla bir Üst Düzey Çalışma Grubu Toplantısı gerçekleştirilmiştir.

Toplantıda, ülkemiz tarafından hazırlanmış olan "İpek Yolu Gümrük İdareleri için Sınır Geçişlerinin Kolaylaştırılması Konusunda Strateji Belgesi"ne son şekli verilmiştir.

#### 10.1.1.2. Bakü Forumu

İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum'un ikincisi 11-12 Kasım 2009 tarihlerinde Bakü/Azerbaycan'da gerçekleştirilmiştir. Foruma, ülkemizle birlikte 11 İpek Yolu ülkesinin Gümrük İdareleri Başkan ve temsilcilerinin yanı sıra, Dünya Gümrük Örgütü, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği yetkilileri tarafından da katılım sağlanmıştır. Forumda, yukarıda bahsi geçen Strateji Belgesi kabul edilmiştir.

Gümrük İdareleri'nin ticaretin kolaylaştırılmasındaki kilit rolü dikkate alınarak hudut kapılarında gümrük işlemlerinin komşu gümrük idareleri ile işbirliği içerisinde yürütülmesinin yollarının aranması, tarihi İpek Yolu'nun ticaret erbabı için tercih edilir olması ve dolayısıyla ticaretin artırılması yönünde somut girişimlerde bulunulması gerektiği düşüncesiyle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca "KERVANSARAY PROJESİ" önerisi hazırlanmıştır. Strateji Belgesi'ne dercedilen Projenin aşamaları aşağıdaki şekilde öngörülmüştür:

- 1- Spesifik bir İpek Yolu rotasının ve bu rota üzerindeki sınır kapılarının belirlenmesi:** İpek Yolu üzerinde tarih boyunca çeşitli alternatif rotalar ortaya çıkmıştır. Projenin amacı öncelikle bu rotaları ayrıntılarıyla tespit etmek, daha sonra bu rotalardan birini projenin pilot rotası olarak belirleyerek, rota üzerindeki sınır kapılarını tespit etmektir.
- 2- Sınır kapılarında olması gerekli minimum standartların belirlenmesi:** Uluslararası standartlardan hareketle; sınır kapılarında işlemlerin kolaylaştırılması, bekleme sürelerinin azaltılması ve sınır kapısından geçiş yapan kişilere daha iyi hizmet verilmesi için gerekli altyapı, mevzuat ve uygulamaya ilişkin asgari standartlar belirlenecektir.



**3- Pilot Rota üzerindeki sınır kapılarındaki mevcut durumun belirlenmesi:** Rota üzerindeki sınır kapıları tespit edildikten sonra, bu kapıların fiziki altyapısının, gümrük de dahil olmak üzere bu kapılarda görev yapan kuruluşların uygulamalarının ve sınırlardaki bekleme sürelerinin belirlenmesi aşamasına geçilecektir. Sınır kapılarında analiz yapılmasına olanak sağlamak üzere Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nca hazırlanan bir "anket formu" Çalışma Grubu toplantısı öncesinde katılımcı gümrük idarelerine ve uluslararası kuruluşlara gönderilmiştir. Söz konusu anket formunda;

- Sınır kapısından geçiş yapan araçlara ilişkin istatistikler,
- Araçlara ilişkin işlemlerin tanımı, bu işlemler için gerekli belgeler ve işlemlerin tamamlanma süreleri,
- Araçların sınır kapısına ulaşmadan önce kuyrukta bekleme süreleri,
- Sınır kapısında görev yapan kuruluşların birbirleriyle ilişkileri ile yetki ve görev paylaşımı,
- Sınır kapısında mevcut bina, ekipman ve sistemlerin durumu,
- Sınır kapısında görev yapan personelin sayısı ve niteliği,
- Sınır kapısındaki çalışma saatleri ve bu saatlerin görevli tüm kuruluşlarla ve komşu sınır idaresiyle uyumlaştırılıp uyumlaştırılmadığı,
- Sınır kapısında uygulanan fiziki muayene oranı

gibi hususlara ilişkin bilgi verilmesi talep edilmektedir.

**4- Sınır kapılarında olması gerekli minimum standartların belirlenmesi:** Uluslararası standartlardan hareketle; sınır kapılarında işlemlerin kolaylaştırılması, bekleme sürelerinin azaltılması ve sınır kapısından geçiş yapan kişilere iyi hizmet verilmesi için gerekli altyapı, mevzuat ve uygulamaya ilişkin asgari standartlar belirlenecektir.

**5- Sınır geçişlerini zorlaştıran unsurların belirlenmesi (Mevcut Durum Analizi):** Belirlenen söz konusu sınır kapılarında araç geçişlerini zorlaştıran ve sınır kapılarında olması gerekli minimum standartları karşılamayan altyapı ve uygulama unsurlarının tespit edilmesi için (Mevcut Durum Analizi) yerinde inceleme yapmak üzere özel bir proje ekibi oluşturulacaktır. Bu proje ekibi inceleme bulgularını analiz edecek ve proje amaçlarının gerçekleştirilmesi için gerekli adımları belirleyecektir.

**6- Projenin hayata geçirilmesi:** Belirlenen kapılarda sınır geçişlerini zorlaştıran unsurların tespit edilmesinin ardından, bu unsurların azaltılması ve/veya ortadan kaldırılması için, ilgili gümrük idarelerinin işbirliği ve Dünya Bankası ve İslami Kalkınma Bankası gibi donör kuruluşların mali desteğiyle, söz konusu kapıların idari kapasitesinin geliştirilmesi, modernize edilmesi ile bu kapılardaki sınır işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması sağlanacaktır. Diğer taraftan, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nce (TOBB) ülkemizde uygulanan Yap-İşlet-Devret modelinin de bu proje kapsamında finansman açısından kullanılabileceği değerlendirilmektedir.

Projenin gerçekleşmesiyle birlikte, İpek Yolu güzergâhında ticaretin kolaylaştırılması ve güvenliğinin sağlanması için sınır işlemlerin basitleştirildiği modern sınır kapılarına kavuşulması ve güzergâhın yeniden ticaret erbabı için tercih edilir hale getirilmesi hedeflenmektedir.

#### **10.1.1.3. Tahran Forumu**

İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum'un üçüncüsü 19-20 Kasım 2010 tarihlerinde Tahran/İran'da gerçekleştirilmiştir. Söz konusu foruma, ülkemizle birlikte 16 İpek Yolu ülkesinin Gümrük İdarelerinin Başkan ve temsilcinin yanı sıra, Dünya Gümrük Örgütü, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği yetkilileri tarafından da katılım sağlanmıştır. Forumun sonunda, "Tahran Deklerasyonu" kabul edilmiştir.

#### **10.1.1.4. Batum Forumu:**

İpek Yolu Ülkeleri arasında Ticareti Geliştirme ve Kolaylaştırma hususunda Gümrük İdarelerinin Oynadığı Rol konulu 4. Uluslararası Forum 27-28 Ekim 2011 tarihlerinde Batum/Gürcistan'da gerçekleştirilmiştir. Söz konusu forum esnasında ayrıca ikili görüşmeler de gerçekleştirilmiştir.

Forumda, "Batum Deklarasyonu" ve "Eylem Planı" kabul edilmiş, Eylem odaklı plan dâhilindeki somut direktiflerin tespiti amacıyla; ilk uzmanlar toplantısının, Ocak 2012'de Türkiye'de gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

### 10.1.2. Uzmanlar Grubu Toplantısı

Batum Forumu'nda kararlaştırıldığı üzere, İpek Yolu Girişimi Uzmanlar Grubu Toplantısı Türkiye'nin ev sahipliğinde 30-31 Ocak 2012 tarihinde Ankara'da gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin İpek Yolu ülkelerine yaptığı davet üzerine toplantıya Azerbaycan, Gürcistan, İran, Kırgızistan ve Türkiye ülke temsilcileri ile TRACECA Daimi Sekreteryası, TOBB ve TEPAV tarafından katılım sağlanmıştır.

Toplantıda; Türkiye Girişimi, hayata geçirilecek Kervansaray Projesi kapsamında Sınır Geçiş Noktalarını kapsayacak bir Pilot Rota seçilmesinin önemini vurgulamıştır. Toplantı esnasında, pilot projenin uygulanacağı rotalar ortaya çıkmış ve çalışma yapılacak sınır geçiş noktaları belirlenmiştir. Böylelikle, Kervansaray Projesi'nin yol haritasına somut bir yapı kazandırılmış, 2013 yılına kadar ön çalışmanın tamamlanması planlanmıştır.

Buna göre, katılımcı ülkeler göz önünde bulundurularak hazırlanacak Pilot Projenin 1. Aşamasında kullanılacak sınır geçiş noktaları;

- Sarp-Sarpi (Türkiye-Gürcistan)
- Red Bridge-Sınık Köprü (Gürcistan-Azerbaycan)
- Astara-Astara (Azerbaycan-İran)
- Bazergan-Gürbulak (İran-Türkiye)
- Bakü/Bara Limanı (Azerbaycan) olarak belirlenmiştir.

### 10.1.3. Çalışma Grubu Toplantısı

Uzmanlar Grubu Toplantısı'nda alınan kararlar doğrultusunda Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan Gümrük İdareleri, belirlemiş oldukları Proje Çalışma Grubu üyeleri ile birlikte 2 Nisan 2012 tarihinde Bakü'de bir araya gelmiştir.

İran İslam Cumhuriyeti temsilcileri ise, Ankara'da gerçekleştirilen toplantıda Projenin ilk aşamasına katılım sağlama yönünde irade bildirmiş ve kendilerine ayrıca davet mektubu gönderilmiş olmasına rağmen Bakü'de gerçekleştirilen Proje Çalışma Grubu Toplantısı'na katılım sağlamamıştır.

Bakanlığımızca, bir yandan hudut kapılarının altyapılarının iyileştirilmesi, diğer yandan ise ticaretin ve sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasına ilişkin temel uluslararası sözleşmelere taraf olunması sayesinde hudut geçişlerinde bekleme sürelerinin azaltılması, hudut geçiş

işlemlerinin uyumlu hale getirilmesi ve gümrük uygulamalarında ortak bir anlayış geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda, Proje için hudut geçişlerine ilişkin iş akışlarının ve hudut geçiş noktalarının altyapı ve insan kaynaklarının tespiti, buralardaki farklılık ve ihtiyaçların belirlenmesi için belirlenen sınır kapılarına ziyaretler gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Çalışma Grubu üyeleri tarafından, uluslararası standartlar ve en iyi uygulama örnekleri temel alınarak bir kontrol listesi hazırlanmıştır. Söz konusu liste;

- Uluslararası standartlar ve prosedürler,
- İdari kriterler,
- Fiziki ekipmanlar,
- İnsan Kaynakları Yönetimi,
- Uluslararası Sözleşmeler

olmak üzere 5 ana başlık altında sıralanan kriterlerden oluşmaktadır.

#### **10.1.4. Sınır İnceleme Ziyaretleri**

Pilot Projenin uygulamaya konması için ilk etapta Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Gümrük İdareleri temsilcilerinin katılımıyla rota üzerindeki hudut geçiş noktalarında incelemeler başlatılmıştır.

Bu kapsamda, 08–12 Temmuz 2012 tarihlerinde Türkiye–Gürcistan hududundaki Sarp–Sarpi Kara Hudut Kapıları, Gürcistan–Azerbaycan hududundaki Sınık Köprü–Kızıl Köprü Kara Hudut Kapıları ve Azerbaycan Bakü–Bara Limanı'na gerçekleştirilen inceleme ziyaretleri, 10-13 Eylül 2012 tarihlerinde Poti Limanı (Gürcistan) ve Trabzon Limanı'na gerçekleştirilen ziyaretlerle tamamlanmıştır. Yapılan incelemeler sırasında, yukarıda bahsi geçen kontrol listesi kullanılarak gerekli tespitler yapılmış, kontrol listesi gümrük sahalarının şartlarına göre doldurulmuştur.

#### **10.1.5. Değerlendirme Toplantısı**

İnceleme Ziyaretleri'nin bitiminde 12-13 Eylül 2012 tarihlerinde Trabzon'da gerçekleştirilen toplantıda, kontrol listesi ve daha önce Türk temsilcilerce hazırlanmış olan rapor üzerinde değerlendirmeler yapılmış, rapor ve kontrol listesine son hali verilmiştir. Söz konusu raporda, sınır geçiş noktalarına ilişkin tespit ve değerlendirmeler ile proje için öneriler yer almaktadır.

Raporda;

- Tüm kara hudut kapılarının teknik ekipman olarak iyi durumda olduğu,
- “Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO)” ilkesinin Türkiye’de olduğu gibi Azerbaycan ve Gürcistan kanunlarında da yer aldığı ancak uygulanmasına geçilmediği,
- Varış öncesi beyan uygulamasının da her 3 ülkede de prosedürde yer aldığı ancak varış öncesi bilgi paylaşımının yer almadığı,
- Danışma hizmeti olarak diğer kapılarda farklı dillerde kitapçıklar hazırlanmış olmakla birlikte Azerbaycan kapılarında Kiosk adı verilen makinelerle farklı dillerde kanun, yönetmelik ve uygulama hizmeti sunulduğu,
- Türk tarafında ise resmi bir bilgilendirme birimi veya kitapçık yer almadığı, ancak görevliler tarafından gayri resmi olarak bilgilendirme yapılabildiği,
- Kapıda vize verilmesi imkanının sadece Türkiye tarafında kaşe vurulmak suretiyle sağlandığı,
- Kapılarda genel olarak fiziki araç gereç sıkıntısı olmadığı, karantina ve dezenfeksiyon alanı yer almamasına rağmen bunlara ilişkin aletlerin bulunduğu,
- Diğer bütün kapılarda, personelin üniforma giydiği ancak Türkiye gümrük sahasında Muhafaza personeli dışında diğer personelin de üniforma giymesinin yerinde olacağı

tespitlerine yer verilmiştir.

Proje için ise,

- Kısa Vadede: TIR-EPD GREEN LANE uygulamasına geçilmesi,
- Uzun Vadede: Gümrük idareleri arasında verilerin elektronik değişimine dönük bir anlaşma ve projelendirme yapılması,
- Türkiye-Gürcistan arasında “Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımına İlişkin Anlaşma”nın imzalanması, (İlgili protokoller imzalanmış olmakla beraber teknik çalışmalar sürdürülmektedir.)
- Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasının hayata geçirilmesi.
- Gürcistan’ın Revize Kyoto Sözleşmesi’ne, Azerbaycan’ın İstanbul Sözleşmesi’ne taraf olma sürecinin hızlandırılması,

önerilmiştir.

Eylem Planı’nda gelinen aşamada Bakanlığımızca hazırlanacak Proje bu tespitler ve öneriler doğrultusunda şekillenecek olup, Proje’nin 2013 yılında faaliyete geçmesi planlanmaktadır.

Yapılan bu çalışmaların ve genel olarak Kervansaray Projesi'nin hayata geçirilmesinin; projede yer alan üç ülkenin ve halklarının yararına sonuçlar doğurması, her üç ülkenin, sonrasında projeye katılması muhtemel ülkelerin ve tüm bölge ülkelerinin refahına katkı sağlaması, mevcut dostluk ilişkilerini ve ticari ilişkilerimizi daha da güçlendirmesi hedeflenmektedir.

## 10.2. Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımı Projesi

Sınır kapılarının ortak kullanımının yasal dayanağı Revize Kyoto Sözleşmesi ve 1982 tarihli Eşyanın Sınırlardaki Kontrollerinin Uyumlaştırılması Uluslararası Sözleşmesi'dir. Her iki uluslararası belge de eşya hareketlerinin hızlandırılması ve ticaretin kolaylaştırılması bağlamında ülkeler arası işbirliğini tavsiye etmekte ve desteklemektedir.

Ortak ya da bitişik gümrük ofisleri ve ortak kontrole dayanan sistem; sınır işlemlerinin basitleştirilmesi, uyumlaştırılması ve mükerrerliğin önlenmesini amaçlamaktadır. Dünya'da genel olarak üç farklı uygulama örneği bulunan ortak kapı modelinin örneklerine İsviçre–Fransa, Bosna Hersek–Hırvatistan, ABD–Kanada, Rusya–Beyaz Rusya, Tunus–Libya gibi ülkeler arasında rastlanılmaktadır. Söz konusu üç uygulamada;

- Ortak tesislerin sınır hattı üzerinde bulunması,
- Ortak tesislerin sadece bir ülkede bulunması,
- Tesislerin ayrılması ve personel değişiminin yapılması,

prensipieri mevcuttur.<sup>73</sup>

Ülkemiz ile komşularımız arasındaki ticaret hacmindeki artışa, gümrük idarelerinin de gümrük işlemlerini ve yasal ticareti kolaylaştırmak ve hızlandırmak ile kaçakçılıkla mücadele alanında işbirliğini güçlendirmek suretiyle destek olması gereğinden hareketle kara sınır kapılarının ortak kullanımı konusunda çalışmalara başlanılmıştır. Konu, ikili görüşmelerde komşu ülke makamlarının değerlendirmelerine sunulmuştur.

Ülkemiz tarafından dördüncü ve daha ileri bir model geliştirilmiş olup, çıkışta beyan girişte kontrol esasına ve bilgi değişimine dayanmaktadır. Gürcistan ile gerçekleştirilmesi düşünülen ve belli bir aşamaya ulaşmış olan modelde iki ülke sınır kapılarının ortak kullanımıyla;

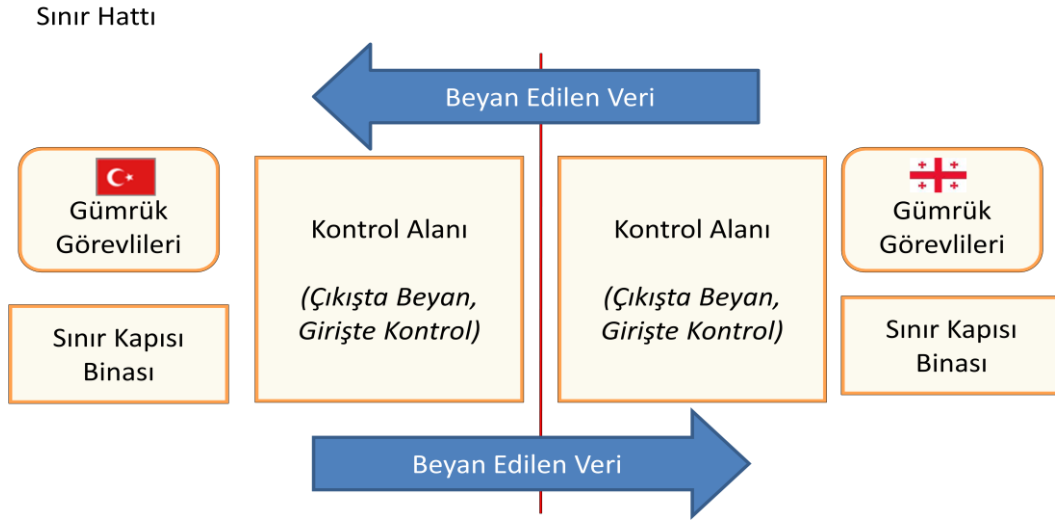
- ✓ Gümrük işlemlerinde mükerrerliğin önlenmesi,
- ✓ İşlemlerin ve veri girişinin bir kere yapılması,

<sup>73</sup>Pınar Vurgun "Turkey's Efforts On The Joint Use Of Border Gates" Sunumu, 3 October 2012, s. 8.

- ✓ Bekleme sürelerinin azaltılması,
- ✓ Gümrük işlem ve maliyetlerinde azalmaların olması,
- ✓ Ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması,
- ✓ Gümrük işlemlerinin uyumlaştırılması ve yeknesaklaştırılması

öngörülmektedir. Sistemin işleyişi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

### Şekil 12<sup>74</sup>-Türkiye Modeli



Tabloda görülen sistemde aşağıdaki prensipler geçerlidir;

- Taraflar beyan ve işlemlerin mükerrerliğinin önlenmesi için gerekli önlemleri alırlar,
- Eşya ve araçlara ilişkin beyanlar sadece çıkış ülkesinde yapılır,
- Varış ülkesi işlemlerinde bu beyanı esas alır,
- Beyanın doğrulanmasına ilişkin gümrük kontrolü varış ülkesinde yapılır.<sup>75</sup>

Beyanın ve kontrolün farklı yerlerde yapılacak olması ve bilgilerin veri değişimi yoluyla aktarılacak olması ülkeler arasında güvene dayalı bir işbirliği gerektirmektedir. Bu durum da Türkiye'nin komşularıyla olan ilişkilerinde güven tesis etmek ve işbirliğini artırmak hususundaki kararlılığını yansıtmaktadır. Bu kapsamda Azerbaycan, Gürcistan, İran ve Suriye ile bu alanda çalışmalar yapılmaktadır.

<sup>74</sup>Pınar Vurgun "Turkey's Efforts On The Joint Use Of Border Gates" Sunumundan Uyarlanmıştır, 3 October 2012, s. 12.

<sup>75</sup>Pınar Vurgun "Turkey's Efforts On The Joint Use Of Border Gates" Sunumu, 3 October 2012, s. 15.

### 10.3. Yap-İşlet-Devret Modeli Uygulamaları

Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli bir takım hizmetlerin genel bütçe kaynakları kullanılmadan yerine getirilmesine imkan sağlayan önemli bir finansman kaynağı konumundadır. Bakanlığımız da altyapı ihtiyaçları başta olmak üzere birçok konuda bu modeli uygulayarak kapasitesini ve hizmet kalitesini artırmaya çalışmaktadır.

#### 10.3.1. Yasal Dayanak

Yap-İşlet-Devret Modeli çerçevesinde yapılacak işlemler, 3996 sayılı “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun” ve 2011/1807 sayılı 3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar”da düzenlenmiştir. Buna göre öngörülen yatırım ve hizmetleri YİD Modeli ile yaptırmak isteyen idare, projeye ilişkin ön yapılabilirlik etüdüyle birlikte taleplerini Bakan imzalı olarak Yüksek Planlama Kuruluna ileterek yetki talebinde bulunmaktadır.

Yüksek Planlama Kurulundan alınan yetki çerçevesinde YİD Modeli ile gerçekleştirilecek yatırım ve hizmetlere ilişkin uygulama sözleşmeleri, Bakanın onayı alınarak görevlendirilecek şirket ile imzalanır. Sözleşme süresi 49 yılı geçemez.

Bütçe dışı finansman ile görevli şirket tarafından yapılan yatırım ve hizmetler, sözleşmenin sona ermesi ile birlikte her türlü borç ve taahhütlerden arî, bakımlı, çalışır ve kullanılabilir durumda bedelsiz olarak kendiliğinden idareye geçmektedir.

300 milyar ABD Dolarına yaklaşan dış ticaretimizin %40’ı, ihracatın %53’ü, kara gümrük kapıları aracılığıyla yapıldığından, trafik akışının rahatlaması ve hızlandırılması, bürokrasinin azaltılarak işlemlerin hızlandırılması, uluslararası standartta hizmet sunulması, tüm işlemlerde en son teknolojilerin kullanılması kaçınılmaz olmuştur. Bu anlamda başta YİD Modeli olmak üzere her türlü imkan bu yönde kullanılmaya çalışılmaktadır.

#### 10.3.2. Uygulamalar

Her yıl milyarlarca ABD Doları değerinde dış ticaret işleminin gerçekleştiği, milyonlarca turist in ve aracın giriş-çıkış yaptığı sınır kapılarımız, kamu-özel sektör işbirliğinin en güzel örneklerinden birini oluşturan, Yap-İşlet-Devret Modeliyle yenilenmektedir. Bütçe dışı alternatif finansman imkanı sağlaması, kısa sürede sağlıklı bir altyapıya kavuşturması, hizmet için gereken fiziki yapının yanı sıra her türlü teknoloji imkanıyla donatılması, iş akışlarının doğru



kurgulanması, bu kurguya uygun yapılanma ile sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, hizmet alan ve hizmet sunanların genellikle yerleşim yerinden uzak olan bu noktalarda ihtiyaçlarının karşılanması, diğer ülkelere iyi uygulama örneği teşkil etmesi, yasal prosedürlerin tamamlanması sonrasında ortak kapı modelinin hayata geçirilebilir olması gibi gerekçelerle Gümrük Kapıları başta olmak üzere gümrük tesisleri Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılandırılmaktadır. Lojistik merkez, deniz ve hava alanları ve limanları, yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri, sınır kapılarının da dahil olduğu yatırımlar 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun kapsamındadır.

Bakanlığımızca YİD Modeliyle işletmeye açılan Gümrük İdarelerinin işletmeye açılış tarihleri şu şekildedir;

- 1- Gürbulak Gümrük Kapısı (2003)
- 2- İpsala Gümrük Kapısı (2004)
- 3- Habur Gümrük Kapısı (2006)
- 4- Cilvegözü Gümrük Kapısı (2007)
- 5- Kapıkule Gümrük Kapısı (2008)
- 6- Sarp Gümrük Kapısı (2009)
- 7- Hamzabeyli Gümrük Kapısı (2009)
- 8- Nusaybin Gümrük Kapısı (2010 yılında başlayan yatırımı tamamlanmış ancak Suriye'de yaşanan olaylar nedeniyle henüz işletmeye açılmamıştır).

## Nusaybin Gümrük Kapısı Projesi ve Modernizasyon Sonrasındaki Durumu



## Kapıkule Gümrük Kapısı Projesi ve Modernizasyon Sonrasında Durumu



Modernize edilen kapılarda yapılan yeni saha düzenlemeleri, sahaya daha çok sayıda ve düzenli araç girişine imkan vermekte olup, muayene peronu sayısının artırılması ve paralelinde personel sayısının yükseltilmesi ile de aynı anda daha çok araç işleminin yapılmasını mümkün kılmakta, ayrıca modernizasyon sonucu güçlendirilen teknik altyapı ile işlemlerin en kısa sürede tamamlanması ve bu suretle hızlı, sağlıklı ve kaliteli hizmet verilmesi sağlanmaktadır. Aşağıda Sarp Gümrük Kapısındaki yolcu araç istatistikleri gösterilmektedir. Yeniden yapılandırılan kapıda işlemlerde sürat ve güvenli ticaret bir arada yürütülmektedir.

**Tablo 12 - Sarp Gümrük Kapısındaki Yolcu-Araç Giriş Çıkış Sayıları**

Yıl	2010		2011		2012	
	Yolcu	Araç	Yolcu	Araç	Yolcu	Araç
Giriş	1.517.710	321.003	1.801.138	418.164	1.343.787	297.902
Çıkış	1.561.642	343.386	1.800.683	439.057	1.347.292	248.791

Çıldır/Aktaş, Dilucu, Kapıköy ve Esendere Gümrük Kapıları ile Halkalı Gümrük tesislerinin ihtiyaç duyduğu bina ve altyapı tesislerinin, 3996 sayılı Kanun hükümlerine göre Yap-İşlet-Devret modeli ile yeniden yapılandırılmasına yönelik Uygulama Sözleşmesi 05/07/2012 tarihinde Bakanlığımız, TOBB ve Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş. arasında imzalanmıştır. İmzalanan Uygulama Sözleşmesi ile 5 Gümrük Tesisinin kamuya hiçbir yük getirmeksizin, Yap-İşlet-Devret Modeli ile 1,5 yıl içinde yeniden yapılandırılarak modern ve ülkemize yakışır bir yapıya kavuşturulması hedeflenmiştir.

Yatırım yapılacak kapılarda inşa edilecek binalar ile tesisler için hazırlanan avan projelerin günün şartlarına göre yeniden revize edilerek Bakanlığımızca onaylanmasını müteakip tesis ve binaların kapalı alanları belirlenecektir. Yapılan maliyet hesapları kapalı alanlar dahil olmak üzere tüm alt ve üst yapı maliyetlerini ihtiva etmektedir.

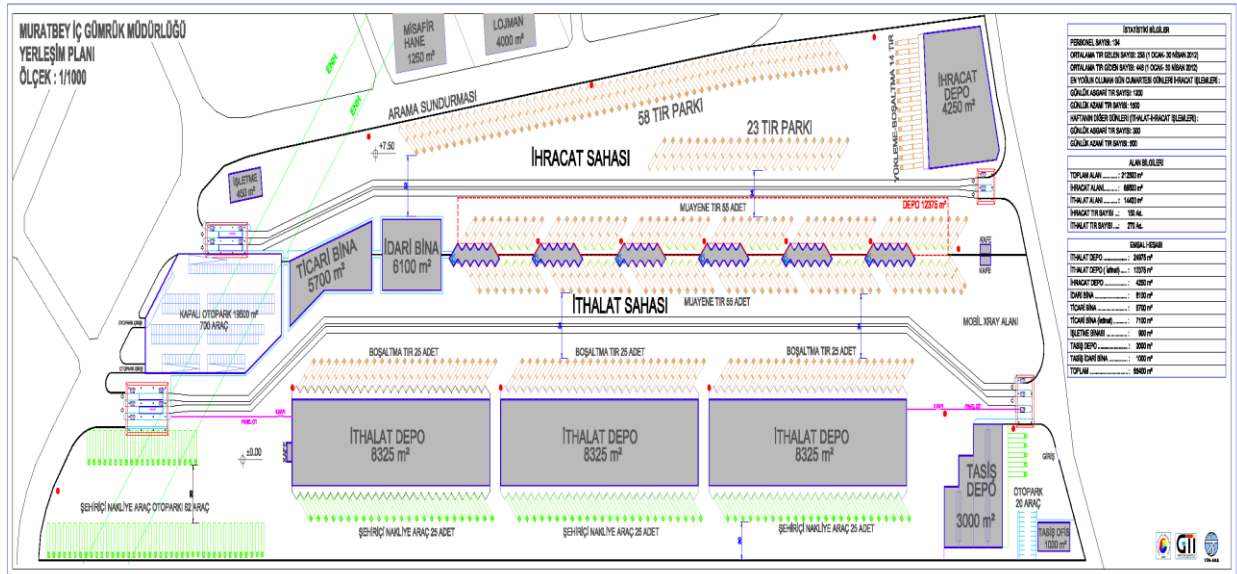
İmzalanan Uygulama Sözleşmesi çerçevesinde yapılacak yeniden yapılandırma çalışmaları ile Çıldır/Aktaş, Dilucu, Kapıköy ve Esendere Gümrük Kapıları ile Halkalı Gümrük Müdürlüğünde;

- Kısa sürede hizmet için gereken fiziki yapı,

- Doğru kurgulanan iş akışları,
- Bu kurguya uygun yapılanma ile kolaylaşan gümrük hizmetleri,
- Bu kolaylaştırma ticaret erbabı açısından azalan maliyetler,
- Donanımlı teknoloji yapı,
- Bu donanım katkı sağlayacağı güvenli ticaret,
- Hizmet sunan ve hizmet alanlar için daha sağlıklı bir altyapı

sağlanacaktır.

### Muratbey Gümrük Müdürlüğü Taslak Vaziyet Planı



Benzer şekilde, bir iç gümrük olan Halkalı Gümrük İdaresinin, yeniden yapılandırılarak Muratbey Gümrük Müdürlüğü tesislerine taşınması ile de bütün ithalat ve ihracat gümrük hizmetlerinin topluca karşılanacağı tesis oluşturulacaktır. Keza Halkalı Gümrük Müdürlüğünün şehir dışına taşınması ile de İstanbul şehir trafiğinde büyük bir rahatlama olacağı beklenmektedir. Gümrük Kompleksi içerisinde İdari Binalar, Kapalı ve Yarı Açık Ambarlar (Geçici Depo, Antrepo, Tasfiyelik Eşya ve Kaçak Eşya, Soğukhava Deposu = yaklaşık 30.000 m<sup>2</sup>) ile otopark mimari çalışmaları devam etmektedir. Gümrük Kompleksine günlük yaklaşık 500-600 TIR aracının, 500-600 Kamyonet ve iş takipçisi araçlarının giriş-çıkış yapması öngörülmektedir.



Yurtdışından ülkemize giriş yapanların ilk intibalarını da gümrük kapılarından edindikleri dikkate alındığında, bu kapılardaki yeniden yapılandırmanın ülke ekonomisine ve tanıtımına büyük katkı sağlayacağı açıktır.

Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında Yüksek Planlama Kurulu onayı alınmış yatırımına başlanması için görevlendirme çalışmaları devam eden dokuz (9) Gümrük İdaresi bulunmaktadır. Bunlar; Akçakale, Karkamış, Öncüpınar, Yayladağı, Ali Rıza Efendi (Ovaköy), Posof/Türkgözü, Pazarkule, Dereköy Gümrük Kapıları ile Erenköy Lojistik Merkezi ve Gümrük Tesisleridir.

Yap-İşlet-Devret Modeli ile yeniden yapılandırılan gümrük kapılarında idari ve ticari binalar, giriş-çıkış kontrol üniteleri, arama hangarları, kaçak eşya depoları, peronlar, kantarlar, sosyal tesisler, TIR park alanları inşa edilmiştir. X-ray araç tarama sistemleri, kartlı geçiş sistemleri, kapalı devre kamera ve güvenlik sistemleri en modern halleriyle uygulanmaktadır.

Bu modelle yapılan gümrük kapılarında;

- İş akışları doğru kurgulanmış,
- Bu kurguya uygun yapılanma ile sınır geçişleri kolaylaştırılmış,
- Bu kolaylaştırma ticaret erbabı açısından maliyetleri azaltıcı bir etki oluşturmuş (ve oluşturmaya devam etmektedir),
- Hizmet için gereken fiziki yapının yanı sıra her türlü teknoloji imkânıyla donatılmış,
- Bu donanım güvenli ticarete katkı sağlamış (ve sağlamaya devam etmektedir),
- Hizmet alan ve hizmet sunanların genellikle yerleşim yerinden uzak olan bu noktalarda ihtiyaçları karşılanmış,
- Çok kısa sürede sağlıklı bir altyapı oluşturulmuştur.

Kısaca işlemlerde sürat ve güvenli ticaret bir arada yürütülmeye başlanılmıştır. Yine bu model ile yeniden yapılandırılan kapılarda yolcuların her türlü ihtiyacına cevap vermekte olan yiyecek-içecek mekânları, bankalar, hediyelik eşya ve gümrüksüz satış mağazaları en modern şekilde hizmet vermektedir.

## Modernizasyon Sonrasında Habur





## 11. Sonuç ve Değerlendirme

Lojistik anlayışının ortaya çıkışı, sektör haline gelişi ve gelişimi çalışmanın içinde ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Türkiye açısından sektörün önemi ve yapılması gerekenler hususunda önemli noktalara değinilmiştir. Bu çalışmanın ana eksenlerinden biri olan, Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının değerlendirildiği “The Logistics Performance Index (LPI)” raporunda dikkate alınan kriterler şunlardır;

1. Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
2. Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açısından kalitesi,
3. Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti,
4. Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik,
5. Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
6. Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

2012 yılı Lojistik Performans Endeksine göre Türkiye 3.22 puanla dünyada 155 ülke içinde 27. sırada yer almaktadır.<sup>76</sup> Kriterler bağlamında ise gümrük işlemlerinde 32, altyapıda 25, uluslararası sevkiyatlarda 30, lojistik kalitesi ve yetkinliğinde 26, yükün izlenebilirliğinde 29 ve işlem süresinde ise 27. sırada yer almaktadır.<sup>77</sup> Kriterler içinde “Gümrük ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği”nin ilk sırada yer alması gümrük işlemlerinin lojistik faaliyetler içindeki önemine işaret etmektedir. Bakanlığımız bu kriter konusunda doğrudan yetkili olması yanında diğer kriterleri de doğrudan ya da dolaylı olarak etkileyecek araçlara sahiptir.

Bu çalışma kapsamında yer alan Lojistik Merkezler, Lisanslı Depoculuk, Ortak Transit Projesi ve NCTS, Yetkilendirilmiş Yükümlü, Tek Pencere ve Tek Durakta Kontrol (One Stop Shop) konularına ilişkin projeler ile komşu ülkelerle işbirliği ve Bakanlığımızın lojistik altyapısının güçlendirilmesine yönelik çalışmalar, ülke sıralamamızı “Gümrük ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği” kriterinde doğrudan, diğer kriterlerde ise dolaylı olarak etkileyecek niteliğe sahiptir.

Lojistik merkezler tüm lojistik aktörlerinin ve kamusal paydaşların bir arada bulunduğu bir ortam yaratacağından gümrük işlemlerinin hem daha hızlı ve etkin, hem de daha güvenli

<sup>76</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 10.

<sup>77</sup>Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & Lauri Ojala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012, s. 36.

şekilde gerçekleştirilmesine imkan sağlayacaktır. Lojistik sektörü açısından bakıldığında karşımıza kümelenmenin olumlu etkilerini yansıtacak ve ölçek ekonomisi şartlarını oluşturacak bir yapı çıkmaktadır. Lojistik hizmetlerden yararlananlar için de tüm hizmet verenlerin aynı mekanda bulunduğu bir organizasyon oluşturarak hem her türlü hizmet talebinin karşılanabilmesini kolaylaştırmakta hem de zaman ve maliyet konularında avantaj sağlamaktadır. İntermodal taşımacılığın sağlayacağı esneklik ve avantaj da ülkemizin küresel bir lojistik faaliyet merkezi olmasına doğrudan katkı sağlayacaktır. Bu öngörüler, ancak konunun özel sektör öncülüğünde biçimlendirilmiş ve gereksiz bürokrasiden arındırılmış bir sistem olarak tasarlanması halinde hayata geçirilebilecektir. Kamunun gereksiz müdahalelerinin, yetki karmaşasının ve koordinasyon eksikliğinin sonucunda, tahmini güç bir kaynak israfı yanında lojistik sektörü açısından da önemli bir dezavantaj oluşacaktır. Bu çerçevede, lojistik merkezler konusu LPI'nin tüm kriterlerini doğrudan etkileyebilecek konumdadır.

Ortak Transit Sistemi; Avrupa Birliği'ne yönelik sevkiyatlarda, belge maliyeti olmaksızın ve alternatiflerine göre daha düşük maliyetle teminat kullanarak transit işlemi gerçekleştirilmesi sayesinde zaman ve para tasarrufu sağlayacaktır. Lojistik sektörümüz ortak transit rejiminde gerek Türk gümrük idarelerinde gerekse Avrupa Birliği gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ile karşılaşılacak ve elektronik beyanı her aşamada izleyip sevkiyatı takip edebilecektir. Ayrıca e-TIR Projesi ile de işlemler kağıt ortamından elektronik ortama taşınacaktır. Söz konusu proje ve çalışmalar 1, 3 ve 5 numaralı LPI kriterlerine doğrudan, diğer kriterlere ise dolaylı katkı sağlayacaktır.

Lojistik faaliyetlerinin önemli bir bileşeni olan depolama anlamında antrepoculuk ve lisanslı depoculuk faaliyetleri de Bakanlığımızın görev alanında bulunmaktadır. Gümrük antrepo rejimi çerçevesinde; gümrük süreçlerinde eşyanın muhafaza edildiği, stoklandığı, korunduğu, ambalajlandığı ve taşımaya hazır hale getirildiği açık veya kapalı alanlardan oluşan antrepoların, lojistik faaliyetlerin planlanması ve zamanlaması açısından oldukça stratejik bir rolü vardır. Mevzuat çerçevesinde; teminat karşılığında vergileri ödenmeden, süresiz olarak antrepoda depolanabilen eşya istendiği zaman ihraç edilmekte, serbest dolaşıma sokularak ülke ekonomisine kazandırılmakta ya da gümrükçe onaylanmış diğer bir işlem veya kullanıma tabi tutulabilmektedir. Bu durum, işletmelerin stok maliyetlerini azaltmakta ve önemli bir esneklik sağlamaktadır. Ayrıca, antrepoda bulunan eşyaya gümrük mevzuatı çerçevesinde elleçleme, karıştırma ve montaj gibi işlemlerin uygulanabilmesi antrepoculuğu lojistik sektörü

için önemli bir pozisyona taşımaktadır. Antrepoculuk da 2, 3 ve 4 numaralı LPI kriterlerine dolaylı katkı sağlamaktadır.

Lisanslı depoculuk faaliyetleri üreticilere sağlıklı, güvenli ve sigortalı depolama imkanı yanında ürünlerini karlı piyasa koşullarında satarak refahlarını artırma fırsatı sunacaktır. Ayrıca, tarımsal ürün kullanan ticaret ve sanayi kolları için depo maliyeti önemli ölçüde düşecek, depolanan eşya için düzenlenecek ürün senetleri yeni bir yatırım aracı olacaktır. Bunlara ek olarak, kendi kendine işleyen bu sistem sayesinde önemli bir mali külfet oluşturan kamunun tarımsal piyasalara müdahale ihtiyacı azalacak, 2 ve 4 numaralı LPI kriterlerine dolaylı katkı sağlanmış olacaktır.

Bakanlığımızın en önemli projeleri arasında yer alan Tek Pencere Sistemi; ithalat, ihracat ve transit işlemlerine ilişkin kamu kurumlarınca istenilen tüm bilgi ve belgelerin tek bir noktadan verilmesi suretiyle eşyanın gümrük işlemlerinin hızlı bir şekilde tamamlanmasına imkan sağlayacaktır. Kısaca; gecikmelerden kaynaklanan maliyetler azalacak, işlemlerde saydamlık ve dolayısıyla uluslararası rekabet gücü artacaktır. Tek pencere sistemi 1 numaralı LPI kriterine doğrudan; 3, 4 ve 6 numaralı kriterlere ise dolaylı olarak önemli bir katkı sağlayacaktır.

Hacmi artan ve giderek karmaşıklaşan dış ticaret işlemlerinin daha fazla kontrol gerektiren güvenlik ve denetim ihtiyacı ile dış ticaret erbabının daha az kontrol talebi arasında oluşan ikilem, gümrük idarelerinin karşılaştığı en önemli zorluklardan birisidir. Bu iki durum arasında denge oluşturamayan gümrük idaresi ne kadar çok ve özverili çalışırsa çalışsın başarılı olarak değerlendirilmemektedir. Bu çelişki gümrük idarelerini yeni çözümler üretmeye yöneltmektedir. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü de bu çözümlerden biridir. Belli kriterler çerçevesinde güven esasına dayanan bu sistem, yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne haiz dış ticaret erbabına çeşitli kolaylıklar sağlamaktadır. Azaltılmış zorunlu bilgilerden oluşan özet beyan verme, mavi hat, kontrollerin ve muayenenin öncelikle yapılması, kısmi teminat, ihracatta yerinde gümrükleme ve izinli gönderici gibi uygulamalar bu kolaylıklardan bazılarıdır. Bu tür kolaylıklar yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip ticaret erbabına zaman ve para tasarrufu yanında planlamada öngörülebilirlik gibi önemli avantajlar sağlarken, gümrük işlemlerini de hızlandırmakta ve etkinliğini artırmaktadır. Sonuç olarak yetkilendirilmiş yükümlü uygulaması 1, 3 ve 6 numaralı LPI kriterlerine doğrudan; 4 numaralı kriterlere ise dolaylı katkı sağlayacaktır.

Bakanlığımızca, İpekyolu Projesi ile tarihi İpekyolu güzergahında bulunan ülkelerde bir yandan hudut kapılarının altyapılarının iyileştirilmesi, diğer yandan ise ticaretin ve sınır geçişlerinin

kolaylaştırılmasına ilişkin temel uluslararası sözleşmelere taraf olunması sayesinde hudut geçişlerinde bekleme sürelerinin azaltılması, hudut geçiş işlemlerinin uyumlu hale getirilmesi ve gümrük uygulamalarında ortak bir anlayış geliştirilmesi hedeflenmektedir. Söz konusu proje 1 numaralı LPI kriterine doğrudan; 3 numaralı kriterlere ise dolaylı katkı sağlayacaktır.

Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımı Projesi gümrük işlemlerinde mükerrerliğin önlenmesi, bekleme sürelerinin ve maliyetlerin azaltılması ile ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması sayesinde 1 numaralı LPI kriterine doğrudan; 2 ve 3 numaralı kriterlere ise dolaylı katkı sağlayacaktır.

Yap-İşlet-Devret Modeli çerçevesinde; birçok altyapı yatırımı alternatif finansman kaynakları ile gerçekleştirilerek hem genel bütçeye ek maliyet yüklenmemekte, hem de lojistik sektörüne kaliteli, hızlı ve etkin hizmet verilmesi amaçlanmaktadır. Bu çalışmalar da 1 numaralı LPI kriterine doğrudan ve önemli bir katkı anlamına gelmektedir.

Sonuç olarak; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, ülkemizin gelişen ekonomisi ve artan dış ticaretinin en önemli altyapı unsuru olan lojistik sektörü konusundaki sorumluluklarının bilincinde hareket etmekte ve uluslararası gelişmeleri de takip ederek bu çalışmada değerlendirilen projelere ek olarak başka birçok çalışma ile geleceğe hazırlanmaktadır.

## KAYNAKÇA

2010-2015 Strategic Plan: Building The Halifax Gateway, Prepared by InterVISTAS Consulting Inc., 17 Ocak 2010

AB Aday Devletlerinin İntermodal Uygulamaları-İntermodal Uygulamalara Giriş (Twinning Sunumu),

[http://twinningintermodal.ubak.gov.tr/turkce/haber\\_resim/intermodaluygulamalaragiris.pdf](http://twinningintermodal.ubak.gov.tr/turkce/haber_resim/intermodaluygulamalaragiris.pdf),

Erişim Tarihi 27/09/2012

AKBULUT, H. Koray; Lojistik Sektöründe Antreponun Önemi, Uzmanlık Tezi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2005)

Alliance Texas Global Logistics Hub – Fort Worth, Texas,

[http://www.freightlocation.org/Downloads/NCFRP23\\_AllianceTexas\\_Global\\_Logistics\\_Excerpt\\_From\\_Report.pdf](http://www.freightlocation.org/Downloads/NCFRP23_AllianceTexas_Global_Logistics_Excerpt_From_Report.pdf), Erişim Tarihi: 17/09/2012

ATIL, Aysun; 2023 İhracat Stratejisinde Tek Pencere'nin Rolü, Uzmanlık Tezi Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Aralık 2011

AYDIN, Gülsen T.- ÖĞÜT, Kemal Selçuk; "Avrupa ve Türkiye'de Lojistik Köyleri", 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, İstanbul 2008, 2. Cilt (s.1471-1481.)

BOWERSOX, Donald J.-CLOSS David J.-COOPER, M. Bixby; **Supply Chain Logistics Management**, The Mc Graw-Hill/Irwin Series, 2002

"Cases Of The Leading Ports In Developing Logistics Centres", **Commercial Development Of Regional Ports As Logistics Centres** (s. 41.-52.), United Nations: Economic And Social Comission For Asia And The Pacific, United Nations Publication, Thailand 2003

Connecting to Compete 2012-Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators, Jean-François Arvis & Monica Alina Mustra & LauriOjala & Ben Shepherd & Daniel Saslavsky, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington 2012

ÇANCI, M. ve ERDAL, M.;**Lojistik Yönetimi**, ÜTiKAD Yayınları, İstanbul 2003

ÇANCI, Metin ve TÜRKEY, Metin; (2006), “Marmaray’da Yük Taşımacılığı ve Çok Modlu Sistemle Entegrasyonu”, [www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3107.pdf](http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3107.pdf), (Erişim Tarihi: 27/09/2012)

ÇELİK, Murat; “Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı”, **Planlama Dergisi** (s. 13-19.), 2009/1

Dünyadaki Lojistik Köyler, İzmir Ticaret Odası, Hazırlayanlar: ALEV, Ayça - SARGIN, Betül; İzmir, Ağustos 2009

ERDAL, Murat; “**Asya’nın Lojistik Kapları: Singapur**”, [www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com)

ERDAL, Murat; “**Hong-Kong: Uzakdoğu’nun Lojistik Başkenti**”, [www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com)

ERDAL, Murat; “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi”

ERDAL, Murat; “**Rotterdam Limanı Lojistikte Bir Dünya Devi**”, [www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com)

ERDAL, Murat; Temel Lojistik Sunumu

European Commission. Working Document: Taxud/1241/2005. Directorate-General Taxation and Customs Union. Brussels. 2006

Feasibility of Freight Villages In The NYTMC Region, New York Metropolitan Transport Council, Prepared by Maria BOILE-Sotiris THEOFANIS-Anne STRAUSS, Kasım 2008

GÖDE, Mehmet Gökay; Yük ve Yolcu Taşımacılığında Göller Bölgesi İçin Kombine Taşımacılık Sistemlerinin Araştırılması, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2011

GÖKÇEOĞLU, Mustafa; 2913/92 Sayılı AB Gümrük Kodunun Yerini Alacak Olan Modernize Gümrük Kodunun İncelenmesi ile Önceki Koda Göre Getirdiği Değişikliklerin Yorumlanması, Uzmanlık Tezi, Ankara, 2008

GÖRÇÜN, Özhan; Bahçeşehir Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, Karadeniz Limanlarına İntermodal Taşımacılık ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Analizi

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-İdare Faaliyet Raporu 2011

<http://www.ankaralojistikussu.com/>, Erişim Tarihi: 26/09/2012

[http://www.google.com.tr/imgres?q=ankara+lojistik+%C3%BCss%C3%BC&hl=tr&sa=X&biw=1024&bih=634&tbm=isch&prmd=imvns&tbnid=VyxgawhmVTlrGM:&imgrefurl=http://www.degergroup.com/iletisim.html&docid=2yanP3L6GdkWOM&imgurl=http://www.degergroup.com/images/ankara\\_lojistik\\_ussu\\_girisi.JPG&w=510&h=190&ei=9cd\\_UMTKGsSL4gSp34DoBA&zoom=1&iact=rc&dur=418&sig=104097505645996421611&page=1&tbnh=109&tbnw=264&start=0&ndsp=12&ved=1t:429,r:10,s:0,i:96&tx=119&ty=52](http://www.google.com.tr/imgres?q=ankara+lojistik+%C3%BCss%C3%BC&hl=tr&sa=X&biw=1024&bih=634&tbm=isch&prmd=imvns&tbnid=VyxgawhmVTlrGM:&imgrefurl=http://www.degergroup.com/iletisim.html&docid=2yanP3L6GdkWOM&imgurl=http://www.degergroup.com/images/ankara_lojistik_ussu_girisi.JPG&w=510&h=190&ei=9cd_UMTKGsSL4gSp34DoBA&zoom=1&iact=rc&dur=418&sig=104097505645996421611&page=1&tbnh=109&tbnw=264&start=0&ndsp=12&ved=1t:429,r:10,s:0,i:96&tx=119&ty=52), Erişim Tarihi: 18/10/2012

IMF, “World Economic Outlook: Tensions From Two Speed Recovery”, 2011

KARAGÖZ, İsmet Bihter; “E-Lojistik Uygulayan İşletmelerin İncelenmesi”, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2007

Kombine Taşımacılık, MEGEP, Ankara, Kasım 2006

Logistics Centres-Directions For Use, EUROPLATFORMS EEIG–January, 2004

Lojistik Merkezler, TCDD, Erişim Tarihi: 12/09/2012,

<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikloy.pdf>

Lojistik Sektör Raporu 2010, MÜSİAD, Hazırlayanlar: Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, Mavi Ofset, İstanbul, Kasım 2010

Modernised Community Customs Code – Frequently Asked Questions, MEMO/08/101, Brussels, 19.02.2008

OECD, “Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation”, TD/TC/WP (2003) 31/FINAL, 2003

OECD, “The Costs and Benefits of Trade Facilitation”, Policy Brief, October 2005

PGMA Opens Customs-Immigration One-Stop Center in Sarangani, Republic of Philippines  
Office of The President,

[http://www.op.gov.ph/index.php?option=com\\_content&task=view&id=26424&Itemid=2](http://www.op.gov.ph/index.php?option=com_content&task=view&id=26424&Itemid=2)

Philippines Crisis - One Stop Shop - 12th October 2009, Logistics Cluster,

<http://www.logcluster.org/phl09a/customs-immigration/customs-procedures-the-one-stop-shop>

POLAT, Nihal; Türkiye’de Antrepo Rejiminde Karşılaşılan Sorunların Analizi, Çözüm Önerileri Ve Avrupa Birliğinde Antrepo Uygulamaları, Uzmanlık Tezi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2011)

Port of Odesa Opens One-Stop Customs Service to Curb Corruption, The Day,  
<http://www.day.kiev.ua/137495/>

ROSS, David F.; **Introduction to E-Supply Chain Management**, CRC Press LLC, 2002

SPIRITO, Pietro; “Europlatforms EEIG-The European Association Of Freight Villages: Networking European Platforms: The Challenge For The Future”,  
<http://www.freightexpo.net/images/Spirito.pdf>, Erişim Tarihi: 18/09/2012

Supply Chain Management Professionals-CSCMP

Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Analysis Of Institutional And Organisational Solutions In The Development Of Transport And Logistics Centres, Hans Henrik W. Johannsen- Jørgen Kristiansen, April 2007

Sutranet: A Project Within The Interreg IIIB North Sea Programme-Distributark In Seaports-Case Study On Logistics Centres In Rotterdam, Larissa van der Lugt-Michiel Nijdam-Bianca Dumay, January 2007

TANYAŞ, Mehmet; Türkiye Lojistik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri Sunumu, YA/EM 2010, Sabancı Üniversitesi, 01/07/2010

Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010

Taşımacılık ve Lojistik Sektör Raporu, Deloitte, Ocak 2010

Terminology On Combined Transport, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva, 2001

The Modernised Customs Code Why, How, What and When?, DG TAXUD, 01/11/2008

The Phrase Finder, <http://www.phrases.org.uk/meanings/one-stop-shop.html>



The Single Window Concept: The World Customs Organization's Perspective,  
<http://www.wcoomd.org>

Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları, TÜSİAD, Mart 2012

ÜNSAL, S. Sevinç; "Ticaretin Kolaylaştırılması Bağlamında Tek Pencere Uygulaması"  
Uzmanlık Tezi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2007

VERBEECK, Frank; Customs Initiatives for Securing Global Trade. Federale Overheidsdienst  
Finazien, 2011

VURGUN, Pınar; "Turkey's Efforts On The Joint Use Of Border Gates" Sunumu, 3 October  
2012

WORLDBANK, IFC, "Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs", 2010

Yatırım Ortamını İyileştirme Koordinasyon Kurulu, "Eylem Planları"

YENİ, Evren; "Tek Pencere (Single Window), Tek Durakta Kontrol (One Stop Shop) ve  
Merkezi Gümrükleme (Centralized Clearance) Uygulamalarında Dünya Örnekleri ve Türkiye  
için Öneriler." Uzmanlık Tezi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2009

*Çalışmaya katkı sağlayanlar;*

- 1- *Kadir GÜNDOĞDU–Genel Müdür Yardımcısı*
- 2- *Ertuğrul ÇOLAK–Daire Başkanı*
- 3- *Barış NALÇACI–Daire Başkanı*
- 4- *Barış BİÇİMSEVEN–Gümrük ve Ticaret Uzmanı*
- 5- *Celal TÜRKER–Gümrük ve Ticaret Uzmanı*
- 6- *Yusuf Engin ERENKUŞ–Gümrük ve Ticaret Uzmanı*
- 7- *Evren YENİ–Gümrük ve Ticaret Uzmanı*
- 8- *Ömer YILDIZ–Gümrük ve Ticaret Uzman Yardımcısı*
- 9- *Serhan Kamil KOCAMAN–Gümrük ve Ticaret Uzman Yardımcısı*
- 10- *Mehmet SAKALLI–Şube Müdürü*
- 11- *İlknur BECEK–Mühendis*
- 12- *Aysel UĞURLU–Şef*



**Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayın No: 8**  
**Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayın No: 1**