

# Dış Ticaretin Kolaylaştırılması: Türkiye - OECD Üzerine Bir İnceleme

Uzm. Erkan PEKSOY

Editör: Prof. Dr. Fatih KAPLAN



# Dış Ticaretin Kolaylaştırılması: Türkiye - OECD Üzerine Bir İnceleme

Uzm. Erkan PEKSOY

Editör: Prof. Dr. Fatih KAPLAN



Published by  
Özgür Yayın-Dağıtım Co. Ltd.  
Certificate Number: 45503

📍 15 Temmuz Mah. 148136. Sk. No: 9 Şehitkamil/Gaziantep  
☎ +90.850 260 09 97  
📞 +90.532 289 82 15  
🌐 www.ozguryayinlari.com  
✉ info@ozguryayinlari.com

---

## Dış Ticaretin Kolaylaştırılması: Türkiye - OECD Üzerine Bir İnceleme

Uzm. Erkan PEKSOY  
Editör: Prof. Dr. Fatih KAPLAN

---

Language: Turkish  
Publication Date: 2025  
Cover paint by Ahmet Çevik  
Cover design and image licensed under CC BY-NC 4.0  
Print and digital versions typeset by Çizgi Medya Co. Ltd.

**ISBN (PDF):** 978-625-5757-27-2

**ISBN (Paperback):** 978-625-5757-72-2

**DOI:** <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub868>



This work is licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>  
This license allows for copying any part of the work for personal use, not commercial use, providing author attribution is clearly stated.

---

Suggested citation:

Peksoy, E. (2025), Kaplan, F. (ed). *Dış Ticaretin Kolaylaştırılması: Türkiye - OECD Üzerine Bir İnceleme*  
Özgür Publications. DOI: <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub868>. License: CC-BY-NC 4.0

---

*The full text of this book has been peer-reviewed to ensure high academic standards. For full review policies,  
see <https://www.ozguryayinlari.com/>*

---



# İÇİNDEKİLER

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| ÖNSÖZ                                                                        | v  |
| KISALTMALAR                                                                  | vi |
| GİRİŞ                                                                        | ix |
| <br>                                                                         |    |
| BÖLÜM I: DIŞ TİCARETTE KULLANILAN KAVRAMLAR                                  | 1  |
| 1.1. Gümrük İşlemleri                                                        | 1  |
| 1.2. Ödeme Şekilleri                                                         | 4  |
| 1.3. Teslim Şekilleri                                                        | 9  |
| <br>                                                                         |    |
| BÖLÜM II: DIŞ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI VE TÜRKİYE                         | 23 |
| 2.1. Dış Ticaretin Kolaylaştırılması                                         | 23 |
| 2.2. Türkiye’de Dış Ticaretin Kolaylaştırılmasına Yönelik Yapılan Çalışmalar | 36 |
| 2.3. Türkiye’de Gümrük İdarelerinin Genel Durumu                             | 41 |
| <br>                                                                         |    |
| BÖLÜM III: LİTERATÜR TARAMASI                                                | 57 |
| 3.1. Ulusal Literatür                                                        | 57 |
| 3.2. Uluslararası Literatür                                                  | 59 |
| <br>                                                                         |    |
| BÖLÜM IV: UYGULAMA                                                           | 63 |
| 4.1. Çalışmanın Amacı                                                        | 63 |
| 4.2. Çalışmanın Yöntemi                                                      | 63 |
| 4.3. Çalışmanın Kapsamı                                                      | 69 |
| 4.4. Veri Setinin Oluşturulması                                              | 70 |
| 4.5. Analiz Sonuçları                                                        | 80 |
| <br>                                                                         |    |
| SONUÇ VE ÖNERİLER                                                            | 91 |
| <br>                                                                         |    |
| KAYNAKÇA                                                                     | 95 |



# ÖNSÖZ

Uluslararası ticaret, farklı coğrafyalardan kişi ve kurumları etkilemesi nedeniyle karmaşık ve zor bir süreçtir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ) ve Birleşmiş Milletler (BM) gibi uluslararası kurum ve kuruluşlar mevzuatsal düzenlemeler, teknolojik alt yapı çalışmaları, ortak taşıma programları, teminatlar ve güvenceler konusunda çalışmalar yaparak dış ticaretin kolaylaştırmasını katkı sunmaktadır. Bu kitabın amacı ülkelerin dış ticareti kolaylaştırmasına yönelik çalışmaları dikkate alarak Türkiye'nin OECD ülkeleri arasındaki konumu VZA yöntemi ile incelemektir. Bu amaç doğrultusunda Gümrük İşlemleri Performans Endeksi ve İş Yapma Kolaylığı Endeksi olmak üzere iki adet çıktı belirlenmiştir. GSYH, Doğrudan Yabancı Yatırımlar/Net girişler, Ticari Açıklık, Siyasi İstikrar ve Şiddetin/Terörün Yokluğu olmak üzere dört adet de girdi değişkeni belirlenmiştir. Çıktı yönelimli Charnes, Cooper, Rhodes (CCR) tarafından geliştirilen CCR ve Banker, Charnes, Cooper (BCC) tarafından geliştirilen BCC modelinin birlikte incelendiği çalışmada Türkiye'ye İsrail, Güney Kore, Lüksemburg ve Yeni Zelanda referans olmuştur. Yapılan analiz sonucunda, Türkiye'nin Gümrük İşlemleri Performansı ve İş Yapma Kolaylığı alanlarında düzenlemeler yapması halinde etkin bir yapıya kavuşacağı değerlendirilmektedir.

Bu kitap çalışması, Prof. Dr. Fatih Kaplan'ın danışmanlığında yürütülen ve Tarsus Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tarafından "Dış Ticaretin Kolaylaştırılması: Türkiye - OECD Üzerine Bir İnceleme" isimli yüksek lisans tez çalışmasından üretilmiştir. Okuyuculara yeni ufuklar açması temenni edilmektedir.

Prof. Dr. Fatih Kaplan

Uzm. Erkan Peksoy

## KISALTMALAR

|              |                                                                    |
|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>AB</b>    | : Avrupa Birliği                                                   |
| <b>AEK</b>   | : Avrupa Ekonomik Komisyonu                                        |
| <b>BM</b>    | : Birleşmiş Milletler                                              |
| <b>CCC</b>   | : Dünya Gümrük İş birliği Konseyi                                  |
| <b>CFR</b>   | : Mal Bedeli ve Taşıma Dahil Teslim                                |
| <b>CIF</b>   | : Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim              |
| <b>CIP</b>   | : Taşıma ve Sigorta Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim                   |
| <b>CPT</b>   | : Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim                                     |
| <b>DAP</b>   | : Belirtilen Noktada Teslim                                        |
| <b>DB</b>    | : : Dünya Bankası                                                  |
| <b>DDP</b>   | : Gümrük Vergisi Ödenmiş Olarak Teslim                             |
| <b>DGÖ</b>   | : Dünya Gümrük Örgütü                                              |
| <b>DTÖ</b>   | : Dünya Ticaret Örgütü                                             |
| <b>DPU</b>   | : Belirlenen Yerde Boşaltılmış                                     |
| <b>EFTA</b>  | : Avrupa Serbest Ticaret Birliği                                   |
| <b>ETGB</b>  | : Elektronik Ticaret Gümrük Beyannamesi                            |
| <b>EXW</b>   | : Ticari İşletmede Teslim                                          |
| <b>FAS</b>   | : Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim                              |
| <b>FCA</b>   | : Taşıyıcıya Teslim                                                |
| <b>FCC</b>   | : Navlun Maliyet Kodu                                              |
| <b>FDI</b>   | : Doğrudan Yabancı Yatırımlar/Net girişler                         |
| <b>FOB</b>   | : Gemiye Yüklenecek Teslim veya Gemi Bordasında Teslim             |
| <b>GATT</b>  | : Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması                     |
| <b>GİMOP</b> | : Gümrük idarelerinin Modernizasyon Projesi                        |
| <b>GK</b>    | : Gümrük Kanunu                                                    |
| <b>GY</b>    | : Gümrük Yönetmeliği                                               |
| <b>GYÜ</b>   | : Gelişme Yolundaki Ülkeler                                        |
| <b>ICAO</b>  | : Sivil Havacılık Örgütü                                           |
| <b>ICC</b>   | : Dış ticaret Odası                                                |
| <b>IMO</b>   | : Uluslararası Denizcilik Örgütü                                   |
| <b>IMCO</b>  | : Hükümetler arası Denizcilik İstişare Örgütü<br>Hakkında Sözleşme |
| <b>KVB</b>   | : Karar Verme Birimi                                               |
| <b>LTP</b>   | : Liman Tek Pencere Sistemi                                        |

|                  |                                                           |
|------------------|-----------------------------------------------------------|
| <b>LPE</b>       | : Lojistik Performans Endeksi                             |
| <b>MTO</b>       | : Milletler Arası Ticaret Odası                           |
| <b>NCTS</b>      | : Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi                       |
| <b>OECD</b>      | : Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü                  |
| <b>PSA</b>       | : Siyasi İstikrar ve Şiddetin/Terörün Yokluğu             |
| <b>TA</b>        | : Ticari Açıklık                                          |
| <b>TB</b>        | : Ticaret Bakanlığı                                       |
| <b>TGB</b>       | : Türkiye Gümrük Bölgesi                                  |
| <b>TFA</b>       | : Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması                   |
| <b>UNCITRAL</b>  | : Birleşmiş Milletler Dış ticaret Hukuku Komisyonu        |
| <b>UNCTAD</b>    | : Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı      |
| <b>UNECE</b>     | : Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu           |
| <b>UN/CEFACT</b> | : BM Ticaretin Kolaylaştırılması ve Elektronik İş Merkezi |
| <b>VZA</b>       | : Veri Zarflama Yöntemi                                   |
| <b>YYS</b>       | : Yetkilendirilmiş Yükümlü Sistemi                        |



# GİRİŞ

---

Üretimin ülkelere yayıldığı ve malların tüketicilere ulaşmadan önce birçok kez sınırları aştığı küreselleşmiş bir dünyada dış ticaretin kolaylaştırılması önem arz etmektedir. Dış ticaretin kolaylaştırılması, uluslararası ticaret zincirinin her aşamasında etkinliği ve verimliliği amaçlayan politika ve tedbirler anlamına gelmektedir. Dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalar bir yandan malların dünya çapında taşınma süresini kısaltmakta ve maliyetini azaltmakta diğer yandan ise daha kapsayıcı bir dış ticareti teşvik etmektedir. Bu bağlamda dış ticaretin kolaylaştırılması, küresel tedarik zincirlerinin temelini oluşturmaktadır.

Dış ticaretin kolaylaştırılması malların sınırlar arasında dolaşımını hızlandıran şeffaf, öngörülebilir ve anlaşılır sınır prosedürleri zamanla birbirlerine bağlanan küresel ekonomide önemli hale gelmektedir. Sınırdaki ticaretin kolaylaştırılması tedbirleri, COVID-19 salgınının farklı aşamalarında malların ihtiyaç duyulan yerlere ulaştırılmasında tedarik zincirlerini desteklemiştir (Kaplan ve Koluman, 2024). Ülkelerarası bölgesel anlaşmazlıklar (Ukrayna- Rusya, İsrail- Filistin vb.) küresel tedarik zincirlerini kesintiye uğratmakta ve ticaret yollarını dönüştürerek maliyetler konusunda belirsizliği artırmaktadır. Dış ticareti kolaylaştırma tedbirleri, firmaların ve tüketicilerin karşılaştığı zaman ve maliyet artışlarının bir kısmının telafi edilmesinde ve bölgesel entegrasyonun geliştirilmesinde kilit rol oynamaktadır.

Dış ticaret birden fazla kişi, kurum, kuruluş ve ülkeyi ilgilendiren, farklı ülke mevzuatları ve ticari kültürlerini içinde barındıran çok yapıli bir organizasyondur. Bu ticari operasyonlar sırasında gerek ülkelerin mevzuatsal farklılıkları gerek ticari örf ve adetlerinde ortaya çıkan farklılıklar, sorunlara sebep olabilmektedir. Bu sorunların çözümü taraflar açısından zaman ve para kaybına neden olmaktadır. Diğer yandan ticaret maliyetlerinin düşük tutulması, ticaretin herkes için işler hale getirilmesi önemlidir. Çünkü, ticaret

maliyetlerinin düşük tutulması daha fazla firmanın dış ticarete katılmasını ve daha fazla tüketicinin daha düşük fiyatlar, daha yüksek kalite ve daha geniş bir ürün yelpazesinden yararlanmasına yardımcı olmaktadır.

Uluslararası kuruluşlar uluslararası ticareti kolaylaştırmak, ülkelerin mevzuatlarını sadeleştirerek yeknesak hale getirmek, olası riskleri öngörülebilir kılmak, muhtemel zarar ve ziyanı en aza indirebilmek için çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmaların genelini taşıma şekilleri, ödeme şekilleri, eşya kodları, ülke kodları, ortak taşıma şekilleri, teminat ve güvenceler oluşturmaktadır. Uluslararası kuruluşlar ticareti kolaylaştırmak amacıyla ülkeleri ve/veya ülke gruplarını kapsayan mevzuat, kamu kurum ve kuruluş reformları, alt yapı iyileştirmeleri, teknolojik yenilikleri kapsayan çalışmalar yapmaktadır (Yüksel,2023:891). Bu bağlamda ülke sınırlarının kontrol edilmesi önem kazanmıştır. Ülke sınır kontrollerinin sıklaşması, uluslararası ticaretin yavaşlamasına ve ülkeler arası ticaretin olumsuz etkilenmesine sebep olabilmektedir. Bu olumsuzlukları azaltmaya yönelik uluslararası örgütler tarafından birçok çalışma yapılmış, ülkeler arası iletişimi artırmaya, ortak programlar kullanmaya, birlikler oluşturma faaliyetlerine başlanmıştır (OECD,2018:15). Türkiye’de de bu kapsamda dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik kapsamlı çalışmalar yapılmaktadır.

Türkiye, Gümrük İdarelerinin Modernizasyon Projesi (GİMOP) kapsamında dış ticareti kolaylaştırmak için gümrük idarelerini modernize etmiştir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 71’inci maddesinde yapılan düzenlemeler ile; beyannameye eklenmesi gereken bazı belgeler ile bilgilerin yazılmaması, beyanname yerine bir idari belge veya ticari bir belge ile beyan, kayıt yoluyla gümrük rejim beyanı, basitleştirilmiş kontrol yöntemi, tam beyanlı basitleştirilmiş usulden faydalanma, teminatta götürü ve kısmi teminat uygulaması şeklinde kolaylıklar getirilmiştir. Türkiye dış ticareti kolaylaştırma kapsamında; varış öncesi beyan/ işleme sistemi, elektronik ödeme sistemi, risk yönetim sistemi, sonradan kontrol sistemi, yetkilendirilmiş yükümlü sistemi (YYs), hızlandırılmış sevkiyatlar, bozulabilir eşya, ithal amaçlı eşyanın gümrük kontrolü altında nakli, ithalat, ihracat ve transit formalitelerinde kolaylaştırma, ticaretin kolaylaştırılması ve uluslararası standartlara uyum, tek pencere sistemi, sevk öncesi inceleme ve gümrük müşavirlerinin kullanımını devreye almıştır. Uluslararası ticareti hızlı ve güvenli yapmak amacıyla “E-Gümrük Uygulamalarına” geçilmiştir. Bu bağlamda Tek Pencere Sistemi, Liman Tek Pencere Sistemi, Bilgisayarlı Gümrük Erkinlikleri (BİLGE) sistemi, Elektronik Ödeme Sistemi- Gümrük Kart Projesi, Konteyner ve Liman Takip Sistemi, Hızlı Kargo sistemi (ETGB), Transit Rejimi, NCTS, Onaylanmış Kişi Statüsü sistemleri ile hizmet verilmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinin geliştirilmesine verdiği önem kapsamında dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik yapılan faaliyetlerin araştırılması önem arz etmektedir. Bu çalışmada OECD ülkelerinin dış ticareti kolaylaştırılmasına yönelik çalışmaları dikkate alarak Türkiye'nin OECD ülkeleri arasındaki konumu VZA yöntemi ile incelenmiştir.

Bu çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde dış ticarete kullanılan temel kavramlara yer verilmiştir. Gümrük işlemleri başta olmak üzere ödeme ve teslim şekilleri anlatılmıştır. İkinci bölümde, dış ticaretin kolaylaştırılması kavramının genel çerçevesi çizilerek Türkiye'de dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik yapılan çalışmalar ile gümrük idarelerinin genel durumu hakkında bilgi verilmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise hem Türkiye üzerine yapılan çalışmalara hem de diğer ülkeler üzerine yapılan çalışmalara yer verilmiştir. Çalışmanın dördüncü bölümünde dış ticaretin kolaylaştırılması bağlamında Türkiye ile OECD ülkeleri karşılaştırılmıştır. Ülkelerin gümrük işlem performans endeksleri ile iş yapma kolaylığı endeksleri dikkate alınarak görecelik üstünlük yapıları ortaya konulmuştur. Çalışma sonuç bölümü ile sona ermektedir.



## BÖLÜM I

# Dış Ticarete Kullanılan Kavramlar

### 1.1. Gümrük İşlemleri

Dış ticaret ülkelerin diğer ülkelere yaptığı mal ve hizmet alım ve satımını ifade etmektedir. Bu ticaret esnasında gündelik hayatta kullanılmayan gümrük, tarife, menşe, gümrük kıymeti, beyan ve benzeri (vb) kavramlar kullanılmaktadır.

#### 1.1.1. Gümrük

Kavram olarak gümrük, bir ülke sınırları içerisinde eşya ve hizmetlerin ihracatı, ithalatı ve ülkeden transit geçişini düzenleyen iş ve işlemler bütünüdür (Atay,2019:6; Elitaş ve Şeker,2017:52). Türk Dil Kurumu Türkçe sözlüğünde gümrük kelimesi üç farklı şekilde tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu,2022). Birinci tanımda, bir ülkeye giren veya bir ülkeden çıkan mal ve eşya üzerinden vergi şeklinde ifade edilmektedir. İkinci tanımda, birinci tanımda belirtilen vergilerin alınması ile uğraşan devlet kuruluşu şeklinde açıklanmaktadır. Üçüncü tanımda ise sınır kapılarında denetim ve gözetim işlerinin yapıldığı yer şeklinde tanımlanmaktadır.

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 2. Maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, "Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir" şeklinde tanımlanmaktadır (GK,2019,mevzuat.gov.tr). Gümrük kelimesi genel anlamda, diğer ülkelerden gelen yolcu ve eşyaların ilgili ülkenin yasaları çerçevesinde muayene ve kontrole tabi tutulduğu bölge olarak ifade edilmektedir (Atay,2019:6).

Gümrük faaliyeti, diğer ülkeler ile yapılan ticaretin düzenlenmesi ve kontrolünde önemli bir role sahiptir. Gümrük idareleri diğer ülkelerden gelebilecek tehlike, risk ve tehditlere karşı yasa dışı örgütlerle mücadelede aktif rol oynamaktadır. Aynı zamanda yolcu ve eşya hareketlerinin denetimi konusunda gelişmiş bilişim sistemleri, patlayıcı, uyuşturucu, biyolojik ve nükleer silah gibi yasal olmayan eşyaların ülkeye girişi ve diğer

ülkelere taşınmasının engellenmesi konusunda kritik bir öneme sahiptir (Aigner,2010:47).

Ülkelerin, diğer ülkeler ile sınır güvenliğinin sağlanması, eşya ve yolcu geçişlerinin kontrol edilmesi sınır denetimini ortaya çıkarmıştır. Bu denetimlerin yapılması için gümrük idareleri kurulmuştur. Bahse konu kontroller ile sınırlardan geçen yolcu ve eşyaların güvenliği sağlanmıştır. Eşya geçişlerinden vergi alınarak ülkelerin iç piyasası güvence altına alınmıştır (Atay,2019:7). Ülkeler arası ticaret, mal ve hizmetlerin ülke çıkarları ve ihtiyaçları doğrultusunda diğer ülkelerden temin edilmesi veya fazla mal ve hizmetin ülke dışına ticareti nedeniyle ithalat ve ihracat ortaya çıkmıştır (Elitaş ve Şeker,2017:52).

### **1.1.2. Tarife**

Tarife, eşya ve hizmetlerin ihracat ve ithalatında uygulanacak vergilerin, harçların, ücretlerin ve diğer mali yükümlülüklerin belirlendiği resmi bir listedir (DGÖa,2023). Gümrük tarifesi, Türk Gümrük Tarife Cetvelini, bu cetvele göre çıkarılmış diğer cetvelleri, gümrük vergi oranlarını, ithalat vergilerini, tercihli tarife uygulamalarını, muafiyet ve indirim oranlarını belirleyen 474 sayılı kanun ile düzenlenmiş dış ticaret politikasıdır (GK,2019,mevzuat.gov.tr).

Dış ticaret politikasının en genel ve önemli konularının başında gelen gümrük vergileri, eşya ve hizmetlerin ülke sınırlarını geçerek gümrük bölgesine girmesi ile alınan vergidir (Gök,2018:59). Gümrük vergileri gümrük tarifesinde yer alan armonize sistem nomanklatür koduna göre alınır (GK,2019,mevzuat.gov.tr). Armonize sistem nomanklatür kodu, ticaret yapılan ürünlerin yurtiçi ve yurtdışı kural sistemlerine tabi olarak belirli bir düzene göre numaralandırılması ve adlandırılması anlamına gelmektedir (Elçi,2023). Ülkelerin gümrük politikalarında farklı politika izlemesi, dış ticareti yavaşlatmış, bu durum 1927 yılında Milletler Cemiyetinde gündeme getirilmiştir (Atalay,2017:57). 1931 yılında Cenevre nomanklatürü hayata geçirilmiş, söz konusu nomanklatür 1985 yılında ürün tanımı ve kodlamaları da içine alacak şekilde armonize sistem haline getirilmiştir. 1 Ocak 1989 yılında Türkiye'nin de kabul ettiği armonize sistem nomanklatür kodu günümüzde 180 ülkenin kabul ettiği bir sistem haline gelmiştir (Atay, 2019:11).

### **1.1.3. Menşce**

Menşce kavramı Türkiye Cumhuriyeti Mevzuatında ayrıntılı şekilde açıklanmaktadır. Gümrük Yönetmeliğinin (GY) 35'inci maddesinde "Eşyanın başka bir ülkede değişiklik ve işlem görmesi veya üretimin birden fazla ülkede gerçekleştirilmesi halinde bir ülke menşeli sayılabilmesi için, o

ülkede yeni bir ürün imal edilmesi veya imalatın önemli bir aşamasının ve ekonomik yönden gerekli görülen en son esaslı işçilik ve eylemin o ülkede bu amaçla donatılmış işletmelerde yapılması gerekir” şeklinde tanımlanmıştır (GY,2009,mevzuat.gov.tr).

Ülkelerin dış ticaretini ve/veya politikalarını belirlemede önemli konulardan birisi de eşyanın hangi ülkede üretildiği, nihai halini hangi ülkede aldığı konusudur. Menşe ülke dışı ticarete ürüne uygulanacak, gümrük vergilerini, kısıtlamaları, tercihli tarife uygulamalarını, gözetim ve koruma önlemlerini içine alan ticaret politikalarının belirlenmesinde önem arz etmektedir (Atay,2019:17). Dış ticarete konu bir ürünün üretilmesinde birçok bileşen (ithal girdi, ikame ürün, 3. ülke teknik destek, vb) yer almaktadır. Bu üretim süreçleri farklı ülkelerde olabilmektedir. Bu durum da ürünün hangi ülkede esaslı işlem ve işçiliğe maruz kaldığının belirlenmesini zorlaştırmakta ve nihai olarak ürünün milli kimliğinin yani menşesinin belirlenmesini güçleştirmektedir (Bozkurt,2011:149). Bu nedenle ülkeler dış ticaret işlemlerinde mükelleflerden Menşe Belgesi talep etmektedir.

#### **1.1.4. Gümrük Kıymeti**

Eşyanın gümrük kıymeti eşyanın satış bedelidir. Eşyanın gümrük kıymeti, eşya ticaretine ilişkin belirlenen alanlarda yapılan tarife dışı düzenlemelerin ve gümrükçe tespit edilen eşya tarifesinin uygulanması amacıyla 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 23 ile 31’inci maddeleri çerçevesinde belirlenen kıymettir (Güneş, 2015:168).

Eşyanın gümrük kıymeti belirlenirken belirli bir silsilenin takip edilmesi gerekmektedir. Tarife ve tarife dışı önlemlerin uygulanması için eşyanın gümrük kıymet belirlenirken kıymet belirleme yöntemlerinden sırasıyla satış bedeli, aynı eşyanın satış bedeli, benzer eşyanın satış bedeli, indirgeme, hesaplanmış kıymet ve son yöntem sırasıyla uygulanmaktadır (GY,2009,mevzuat.gov.tr).

#### **1.1.5. Beyan**

Mükellef gümrüğe tabi eşyasını ilgili mevzuatta yer alan hükümlerin uygulanması amacıyla gümrük idaresine beyan etmesi gerekmektedir. Gümrük idaresine beyan yazılı olarak, bilgisayar veri işleme tekniği yolu ile, sözlü olarak ve eşya sahibinin bu eşyayı bir gümrük rejimine tabi tutma isteğini ifade ettiği herhangi bir tasarruf yoluyla yapılabilmektedir (GK,2019,mevzuat.gov.tr). Gümrük idareleri, usul ve uygulamalarının mümkün olduğunca kolaylaştırılması ve gümrük işlemlerinin mevcut hükümlere uygun olarak uygulanmasını sağlayacak şekilde Gümrük Kanunu’nun 71’inci maddesinde belirlenen kolaylaştırmaları uygulamaktadır (GK,2019, mevzuat.gov.tr).

Gümrük idaresine beyan, gümrük beyannamesinin GY'nin Ek-14'ünde belirlenen usul ve esaslara göre düzenlenerek gümrük idarelerine beyan edilen eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması talebinde bulunulmasıdır (Atay,2019:22). Gümrük idaresine beyan edilen eşya Kırmızı, Sarı, Mavi ve Yeşil hat kriterlerine göre muayene işleminden geçmektedir. Kırmızı hatta eşya ve belgeleri muayeneye tabi tutulur iken sarı hatta sadece belge kontrolü yapılmaktadır. Mavi hat ise bakanlıkça "Onaylanmış Kişi Statüsüne" sahip firmaların ihraç eşyasına ilişkin belgelerinin ihraç işleminden önce belge kontrollerinin yapıldığı hattır. Yeşil hatta ise eşya ve belge kontrolü yönetmelik gereği yapılmamaktadır (GY,2009,mevzuat.gov.tr).

## 1.2. Ödeme Şekilleri

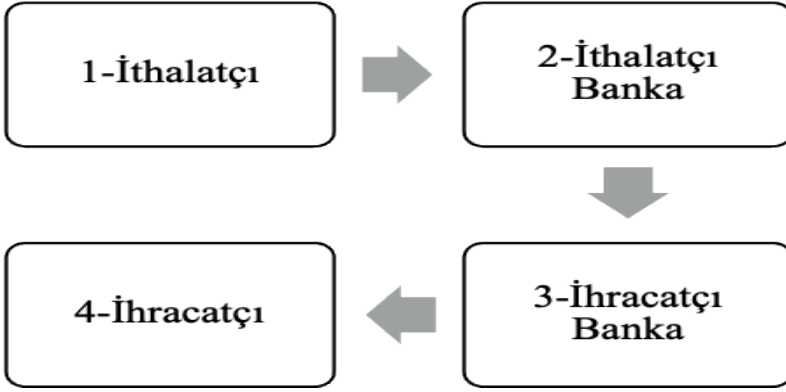
Dış ticaretin artmasıyla birlikte alıcı ile satıcının birbirleriyle olan ticari ilişkilerinde gerek siyasi gerekse güven sorununun çözülmesinde ödeme şekillerinin önemi her geçen gün artmaktadır. Dış ticarete alıcı ile satıcının farklı ülkelerde bulunmaları, ülkelerin farklı siyasi ve ekonomik yapılarına sahip olmaları, alıcı ile satıcı arasında güven unsurları gibi hususlar dış ticareti iç ticarete göre daha riskli hale getirdiği için, ithalatçı ile ihracatçı arasında yapılan dış ticaret sözleşmelerinde ticarete konu mal bedeli ödeme şeklinin açıkça belirtilmesi, bahse konu ticari işlemin imkanlar ölçüsünde belgelendirilmesi, taraflar arasında çıkabilecek ihtilafların önlenmesi açısından önem arz etmektedir (Mustafa,2010:4).

Dış ticaret ve iş birliklerinin geliştirilmesi, kamu ve özel teşebbüslerin artırılması, ülkeler arası ticaretin gerektirdiği şartların organize edilerek belirli bir standarda kavuşturulması amacıyla kurulan Milletlerarası Ticaret Odası (MTO), dış ticarete ortaya çıkan sorunların çözülmesinde önemli roller üstlenmektedir (Yurtsever,2010:856).

Dış ticarete konu ödeme işlemlerinde ihracatçı, ihracatçı bankası, ithalatçı, ithalatçı bankası olmak üzere dört taraf yer almaktadır (Ağsakal ve Erkan,2016:582). Dış ticarete yaygın olarak kullanılan ödeme şekilleri; Peşin Ödeme, Mal Mukabili Ödeme, Vesaik (Belge) Mukabili Ödeme, Kabul Kredili Ödeme, Akreditif ödemedir (Mustafa,2010:5).

### 1.2.1. Peşin Ödeme

Peşin ödeme, dış ticarete ithalatçının ticari anlaşmadan sonra, ticarete konu eşyanın transferinden önce mal bedelini ödediği, ödemeye ilişkin risklerin tamamını ithalatçının üstlendiği, ihracatçı açısından bir risk barındırmayan ödeme şeklidir (Mustafa,2010:5). Peşin ödeme para akış şemasına Şekil 1.1'de yer verilmiştir.



*Şekil 1.1. Peşin Ödeme Para akışı*

*Kaynak: (Ağsaka ve Erkan,2016:582)*

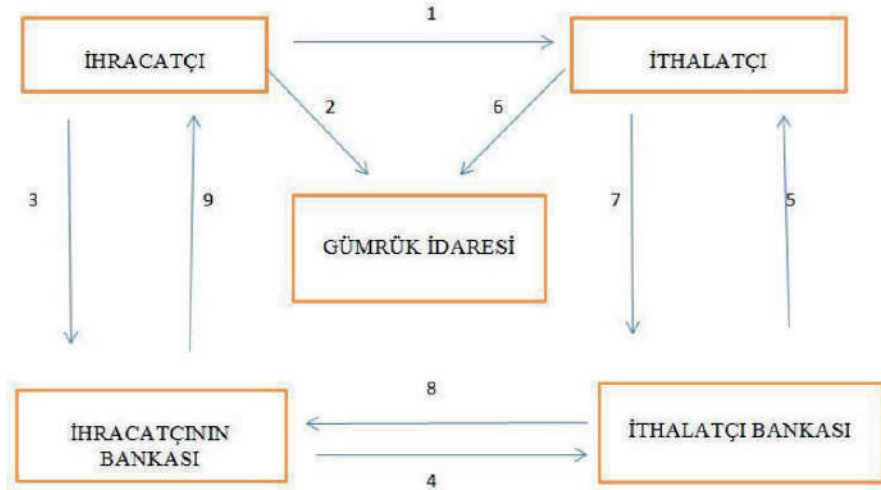
Şekil 1.1’de yer alan para akış şemasına göre; dış ticarete ilişkin anlaşma sağlandıktan sonra, ithalatçı dış ticarete konu malın bedelini kendi bankasına yatırmaktadır. İthalatçının bankası söz konusu bedeli ihracatçının bankasına göndermektedir. İhracatçının bankası kendisine gelen bedeli ihracatçıya vermektedir. İhracatçı dış ticarete konu mal bedelini peşin olarak elde etmektedir. Bu işlemlerden sonra ihracatçı malı ithalatçının belirlediği yere sevk etmektedir.

### 1.2.2. Mal Mukabili Ödeme

Mal mukabili ödeme, ithalatçı ile ihracatçının varmış olduğu bir ticari anlaşmadan sonra ihracatçının önce malı gönderdiği, ithalatçının da malı teslim aldıktan sonra ödemesini yaptığı ödeme şeklidir (Varlık ve Uçar,2017:3). Mal mukabili ödeme şeklinin özellikleri aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır (Küsmec,2016:11);

- 1- İthalatçı ile ihracatçı birbirini tanır ve güvenir.
- 2- İhracatçı ticarete konu mal bedelini almadan malı ithalatçıya gönderdiği için ihracatçı açısından riskli bir ödeme şeklidir.
- 3- İthalatçı ticaret konu mal bedelini ödemedi ürün teslim aldığı için ithalatçı açısından güvenli bir ödeme şeklidir.
- 4- Bu ödeme şeklinde belirli bir ödeme tarihi taşınamaması nedeniyle esnek bir ödeme şeklidir.
- 5- Bu ödemede şekli genellikle uzun yıllar birbiriyle ticaret yapmış alıcı ile satıcı arasında olan ticari işlemde kullanılır.

Mal Mukabili Ödeme yönteminde ihracatçı, ithalatçı, gümrük idaresi, ihracatçının bankası ve ithalatçının bankasının pozisyonları Şekil 1.2'de yer almaktadır.



**Şekil 1.2. Mal Mukabili Ödeme Şekli Aşamaları**

*Kaynak: (Ağsakal ve Erkan,2016:583).*

Şekil 1.2'de yer alan mal mukabili ödeme şekline göre ticari işlemde mal bedelinin ödeme aşamaları aşağıdaki gibi gerçekleşmektedir.

- 1- İthalatçı ile ihracatçı anlaşma sağlar.
- 2- İhracatçı malı gümrüğe gönderir.
- 3- İhracatçı bilgileri ihracatçı bankasına gönderir.
- 4- İhracatçı banka bilgileri ithalatçı bankaya iletir.
- 5- İthalatçı banka belgeleri ithalatçıya gönderir.
- 6- İthalatçı ödemeyi yapar ve ihracatçıya bilgileri iletir.
- 7- İthalatçı malı gümrükten çeker.

Mal mukabili ödeme şeklinin aşamalarından da anlaşılacağı üzere hem ihracatçı hem de ithalatçı kendini güvenceye alarak ticari işlemi gerçekleştirmektedir. Prosedürün çok olduğu bu ödeme şeklinde güven ön planda yer almaktadır.

### 1.2.3. Vesaik (Belge) Mukabili Ödeme

Dış ticarete ihracatçı ile ithalatçının bir ticari işlemde anlaşmasından sonra ihracatçının ticari işleme konu malı sevk ettiği, sevke ilişkin bilgileri kendi bankasına gönderdiği, ihracatçı bankanın bu belgeleri amir bankaya teslim ettiği, amir bankanın da bahse konu belgeleri ithalatçıya ödeme karşılığı teslim ettiği, ithalatçının da bu belgeler ile malı teslim alarak malın maliki konumuna geldiği ödeme yöntemidir (Gökgöz ve Özdemir,2015:110).

Vesaik Mukabili ödeme sistemindeki taraflar; ihracatçı (satıcı), ticarete konu mal ve/veya eşyayı gönderen ve bu işleme ilişkin belgeleri bankaya gönderen kişidir. İhracatçının bankası (muhabir banka/remitting bank), satıcının verdiği vesaiki amir bankaya gönderen bankadır. Amir banka (tahsil ve/veya ibraz eden- collecting bank), ihracatçının göndermiş olduğu vesaiki ithalatçıya ödeme karşılığında veren bankadır. İthalatçı (alıcı), ticari işlemde amir bankaya ödemeyi yaparak vesaik belgelerini alan ve bu belgeler ile malı teslim alan kişidir (Mustafa,2010:8). İki tür vesaik mukabili ödeme şekli mevcuttur. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Küsmez,2016:13);

- 1- Amir banka ticarete konu belgeleri (konşimento, poliçe, sevk belgeleri vb.) alıcıya ödeme yapması halinde vereceği ödeme yöntemidir.
- 2- Amir banka ticarete konu belgeleri ithalatçının bedeli ödeyeceğine dair kabul aldıktan sonra teslim ettiği, ithalatçı bankanın da bahse konu kıymetli evrakı saklayarak günü geldiğinde ciro ettiği ödeme yöntemidir.

### 1.2.4. Kabul Kredili Ödeme

Dış ticarete ithalatçı (alıcı) ile ihracatçının (satıcı) bir ticari işlemde anlaşmasından sonra ihracatçının malı ödeme işlemi olmadan gönderdiği, ticarete konu mal bedelinin belirli bir vadede ödenmesini taahhüt eden bir poliçeye bağlandığı ödeme yöntemidir (Gökgöz ve Özdemir,2015:111). Poliçe, ihracatçı (keşideci) tarafından bir poliçenin belirli bir tutarı belirlenen gün ve zamanda veya ibrazı halinde üçüncü bir kişiye de ödeme yapılacak şekilde doldurularak (keşide edilerek), ithalatçı (muhatap) tarafından lehtara (ithalatçı ve/veya üçüncü bir kişi) ödenmesini içeren bir ödeme emridir (Küsmez,2016:15). Kabul Kredili Ödeme yönteminde farklı yöntemler vardır. Bu yöntemlere aşağıda yer verilmiştir.

1-Kabul Kredili Mal Mukabili Ödeme, Mal mukabili ödeme sisteminde ithalatçı (alıcı) önce malı, daha sonra ise belirlenen süre içerisinde parayı öder iken, bu sistemde ithalatçı (alıcı) ihracatçı (satıcı) tarafından düzenlenen poliçeyi süresi içerisinde kabul etmektedir ve poliçesinin vadesinde ödemeyi yapmaktadır (Ağsakal ve Erkan,2016:584).

2-Kabul Kredili Akreditifli Ödeme, ihracatçının (satıcının) küşat isteğine uygun vesaiki (belgeyi) bankaya verdiğinde, ticarete konu mal bedelini tahsil etmeyip banka tarafından kabul edilmiş poliçenin belirlenen günde tahsil edeceğini garanti altına aldığı ödeme yöntemidir. Poliçe belgelerin ekine eklenir, onaylı (teyitli) akreditifte onaylı banka adına, onaylanmamış (teyitsiz) akreditifte ise amir banka adına düzenlenmektedir (Mustafa,2010:16).

3-Kabul Kredili Vesaik Mukabili Ödeme, ihracatçının (satıcı) malları ithalatçıya (alıcıya) gönderilmesinden sonra, bankanın ticarete konu mal bedelini tahsil etmek yerine ihracatçı tarafından düzenlenen poliçeyi ithalatçıya kabul ettirir ve/veya bu poliçeye kendisi avalını (güvencesini) verdikten sonra vesaiki (ticarete konu belgeyi) ithalatçıya teslim edip daha sonra poliçenin vadesinde belirlenen tutarı ihracatçıya ödemesi şeklinde yapılan işlemdir (Küsmecz,2016:16).

Kabul Kredili ödeme sistemi, ihracatçının (satıcı) ithalatçıyı (alıcıyı) belirli bir süre finanse etmesi, ihracatçının da ticarete konu mal bedelini poliçe ile güvence altına alması nedeniyle dış ticarete çok kullanılan bir ödeme yöntemidir (Gökgöz ve Özdemir,2015:111).

### 1.2.5. Akreditif Ödeme

Dış ticarete, ithalatçının (alıcının) isteği üzerine kendi adına işlem yapan bir aracının ve/veya bankanın akreditif şartlarına uyulması kaidesiyle (belirlenen belgeleri belirlenen zamanda vermesi şartıyla) ihracatçıya (satıcıya) ödeme yapılacağına dair verdiği yazılı güvencedir (Ağsakal ve Erkan,2016:585). Akreditifler genelde ihracatçı ile ithalatçının talep ve isteği üzerine aracı tarafından Dış Ticaret Odasının (ICC) akreditifler için belirlemiş olduğu Belgesel Krediler İçin Tekdüze Gelenekler ve Uygulamalar kuralları çerçevesinde yazılmaktadır (Mustafa,2010:19). Akreditifli ödemenin özelliklerini aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür (Küsmecz,2016:27);

- 1- Dış ticarete sık kullanılmaktadır.
- 2- Hem alıcıyı hem de satıcıyı korumaktadır.
- 3- Diğer ödeme sistemine göre biraz pahalı ama güvenli ödeme yöntemidir.
- 4- Yapılacak anlaşmaya göre ihracatçı ve ithalatçı tarafından kredi elde edilmesini sağlamaktadır.
- 5- Tüm işlemleri sözleşme ile yürütülmektedir.
- 6- Önceden belirlenmiş kurallara göre yapılmaktadır.

Akreditifli ödeme yöntemi özelliklerinden de anlaşılacağı üzere koruma odaklı bir ödeme yöntemidir.

### 1.3. Teslim Şekilleri

Dış ticarete konu mal ülkeler arasında belirli kural ve yöntemlere göre taşınmaktadır. Bu taşıma sırasında ortaya çıkan ücret ve masrafların kimler tarafından ödeneceği seçilecek teslim şekillerinde belirlenmektedir.

#### 1.3.1. Incoterms Kavramı

Dış ticarete tarafların fazla olması, ticaret yapılan ülkelerin ticari kültürlerinin farklı olması, ticarete konu işlemlerin farklı yorumlanması gibi durumlar birçok sorunu da beraberinde getirmektedir (Günaydın,2021:757). ICC dünyanın farklı ülkelerinde farklı ticari örf ve adetlere sahip firmaların uluslararası alanda kolay, güvenilir, olası gider ve risklerin ön görülebilir olduğu bir sistemin devreye konulması gerektiği düşüncesi ile Incotermsleri oluşturmuştur (Gürgeç,2020:32). Incoterms genel olarak dış ticarete konu malların taşınması sırasındaki sorumluluklarını, ne şekilde teslim edileceğini, oluşan masrafların kimler tarafından ödeneceğini belirleyen, ICC tarafından yayınlanan uluslararası kurallar olarak tanımlanmaktadır (ICC,2020). Bu sorunların çözümü için ICC ilk kez 1923 yılında Incoterms öncesi baskısında çalışma yapmış ve bu çalışmaları 1936 yılında revize ederek yayınlamıştır (Bergami,2012:34).

Incoterms kapsamında yapılan uluslararası bir ticari anlaşmada mutlak surette somut bir şeyanın olması zorunludur. Soyut, dijital ve gayri maddi haklar Incoterms kapsamında değerlendirilmemektedir (Yılmaz, vd.,2011:3816). Incoterms sayesinde ticari tarafların olası riskleri belirlenmekte, ürün kar/zarar analizini yapılabilen, tarafların ticari hayatlarına ilişkin öngörülebilirlik kavramı işletilebilmektedir (Günaydın,2021:759).

ICC tarafından 1936 yılında yayınlanan Incoterms kuralları zaman içerisinde yeni ticari şartlar ve ülkelerin politikaları sebebiyle revize edilmiştir (Özkan,2012:3). ICC alanında uzman ekip ve ülkelerin ve zamanın şartlarına göre revize ettiği yeni Incoterms kurallarını 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve son olarak da 2020 yılında yeniden yayınlamıştır (Günaydın,2021: 758). 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe giren Incoterms kuralları günümüzde kullanılmaya devam etmektedir (ICC,2020). Türkçe anlamı “Uluslararası Ticari Terimler” olan Incoterms “International Commercial Terms” kelimelerinin kısaltılması ile oluşturulmuştur. Incotermsler gerek akademik alanda gerek iş dünyasında “Uluslararası Teslim Şekilleri” olarak kullanılmaktadır (Gürgeç,2020:32).

Ülkelerin ticari örf ve adetlerindeki farklılıklar uluslararası ticari anlaşmalarda sorunlara sebep olmaktadır (Günaydın,2021:759). Incoterms, ICC tarafından yürürlüğe konulmadan önce, dış ticarete konu eşyanın tarafları, söz konusu ticarete ilişkin, eşyanın nerede teslim edileceği, taşıma işlemlerinin kimler tarafından yapılacağı, olası riskleri hangi tarafın üstleneceği, eşyanın kim tarafından sigortalanacağı hüküm altına alınarak neticelendirilmiştir (Başlangıç,2015:39). Bu durum da her ticari anlaşmada zaman kaybının yanında, ticari anlaşmanın bozulmasına da sebep olabilmektedir.

Incoterms kavramının kapsamı, dış ticarete konu eşyanın hak ve sorumlulukları ile sınırlıdır. Incoterms ticari işleme ilişkin alıcı ile satıcı arasındaki anlaşmayı baz alır. Alıcı ile satıcının, ticarete konu eşyanın taşınması sırasında yapılan taşıma, sigorta, ödeme anlaşmaları Incoterms kapsamı dışındadır (Gürgen,2020:33).

### 1.3.2. Teslim Şekilleri

Incotermsler 1936 yılından günümüzde kullanılan 2020 yılı versiyonuna kadar birçok revizyondan geçmiştir. Bu revizyonlar sırasında farklı gruplandırma metotları seçilmiş, günümüzde de “Tüm Taşıma Modlarında Kullanılan Klotlar” ve “Sadece Deniz Taşımacılığında Kullanılan Klotlar” şeklinde gruplandırılmıştır (Günaydın,2021:764). Incotermsler 2020 taşıma modlarına Tablo 1.1’de yer verilmiştir.

| <b>Tablo 1.1. Incoterms 2020 Taşıma Modları</b> |                                               |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>INCOTERMS 2020</b>                           |                                               |
| <b>Taşıma Modu</b>                              | <b>Teslim Şeklinin Kısaltması</b>             |
| Tüm Taşıma Modlarında Kullanılanlar             | EXW<br>FCA<br>CPT<br>CIP<br>DPU<br>DAP<br>DDP |
| Sadece Denizyolu Taşımacılığında Kullanılanlar  | FAS<br>FOB<br>CFR<br>CIF                      |

**Kaynak:** (Günaydın,2021:764)

Tablo 1.1'den da anlaşılacağı üzere taşıma modları iki grup halinde sıralanmıştır. Tüm taşıma modlarında kullanılan teslim şekilleri; EXW, FCA, CPT, CIP, DPU, DAP ve DDP olarak belirlenmiştir. Sadece deniz taşımacılığında kullanılan teslim şekilleri ise; FAS, FOB, CFR ve CIF şeklindedir.

### 1.3.3. Ticari İşletmede Teslim

Ex-Works kelimelerinin kısaltmasından oluşan EXW teslim şekli, Türkçeye “Ticari İşletmede Teslim” ya da “Fabrikada Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Başlangıç,2015:46). Tüm teslim modlarında kullanılan bu teslim şeklinde ihracatçı (satıcı), ithalatçı (alıcı) için ticari işleme konu eşyayı paketleyip hazır etmek ile yükümlüdür (Günaydın,2021:765). EXW teslim şeklinde “Ticari İşletmede Teslim” ifadesinden, satıcının ticarete konu malları alıcının inisiyatifine bırakacağı yerin taraflar arasında belirlenen fabrika, depo, imalathane ve/veya ticari ofiste teslim edilmesi anlaşılmalıdır (Gürgen,2020:58).

EXW teslim şeklinde satıcının sorumluluğu yok denecek kadar az iken alıcı tüm sorumluluğu üstlenmektedir (Gürgen,2020:58). Söz konusu teslim şeklinin tercih edilme nedeni, satıcı açısından sorumluluğun az olması, alıcı açısından ise tüm süreçleri yürüterek ürünlerin birim maliyet analizi yapabilmesi ve eşya teslim masraflarını daha ucuza getirebilecek olmasıdır (Başlangıç,2015:48). Tablo 1.2'de EXW teslim şeklinde hangi masrafın kim tarafından ödeneceği, alıcının ve satıcının sorumluluklarının ne zaman bitip ne zaman başladığı gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.2. EXW Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAF                                                    | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                       | ✓      |       |
| Yükleme                                                   |        | ✓     |
| Liman Yerine Teslim                                       |        | ✓     |
| İhracat işlemleri ve vergileri                            |        | ✓     |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                       |        | ✓     |
| Taşıma Aracına Yükleme                                    |        | ✓     |
| Taşıma                                                    |        | ✓     |
| Sigorta                                                   |        | ✓     |

|                                      |  |   |
|--------------------------------------|--|---|
| Variş Noktası Eşya Boşaltma          |  | ✓ |
| Variş Terminali işlemleri ve Masrafı |  | ✓ |
| İthalat işlemleri ve vergiler        |  | ✓ |
| Variş Yerine teslimat                |  | ✓ |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Tablo 1.2'den de anlaşılacağı üzere ticarete konu malı satıcı paketleyip hazır etmekle sorumluluğu bitmektedir. Ticarete konu malın fabrikada yüklenmesinden ithalatçının deposuna indirilinceye kadar oluşacak masraflardan alıcı sorumlu olmaktadır.

#### 1.3.4. Taşıyıcıya Teslim

FCA “Free Carrier” kelimelerinin baş harflerinden türemiş ve Türkçeye “Taşıyıcıya Teslim” şeklinde çevrilmiştir. FCA “Belirlenen Yerde Teslim” şeklinde ifade edilmesi 2020 Incoterms de daha uygun görülmüştür (Gürgen,2020:61). FCA taşıma şekli Incoterms 1990 yılı revizyonunda FOR, FOT, ve FOB Airport taşıma şekillerinin yerine getirilmiştir (Başlangıç,2015:50).

Satıcı ticarete konu eşyayı hazırlamakta, ihracat işlemlerini yapmakta ve alıcının belirlediği taşıma aracına yükü teslim etmektedir. Eğer alıcı bir taşıma aracı belirtmemiş ise bu durumda alıcının belirlediği yere ürünü teslim etmek ile satıcının sorumluluğu bitmektedir (Küsmez,2016:40). FCA teslim şeklinde satıcının eşyaya ilişkin ihracat gümrük işlemlerini yaparak ve ilgili ihracat vergileri var ise ödemiş olarak alıcının belirlediği yere ve/veya taşıma aracına teslimi ile sorumluluğu bitmektedir. Bu teslim şeklinde teslim noktasında ürünü araçtan indirmek satıcının sorumluluğunda değildir. Ticari kaidelere göre bu satıcı tarafından da yapılabilir (Gürgen,2020:62). Tablo 1.3'te FCA teslim şeklinde satıcı ile alıcı arasındaki masrafın kim tarafından ödeneceği gösterilmektedir.

**Tablo 1.3.** FCA Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı

| MASRAFLAR                            | SATICI | ALICI |
|--------------------------------------|--------|-------|
| Paketleme/Hazırlama                  | ✓      |       |
| Yükleme                              | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                  | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri       | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı  |        | ✓     |
| Taşıma Aracına Yükleme               |        | ✓     |
| Taşıma                               |        | ✓     |
| Sigorta                              |        | ✓     |
| Varış Noktası Eşya Boşaltma          |        | ✓     |
| Varış Terminali işlemleri ve Masrafı |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler        |        | ✓     |
| Varış Yerine teslimat                |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020)

Tablo 1.3'te yer alan bilgiler ışığında satıcının ticarete konu eşyanın paketlemesini, ihracat limanına gidecek araca yüklemesini, ihracat limanına kadar taşımasını ve varsa ihracat vergilerini ödemesini müteakip sorumluluğu bitmektedir. Alıcı ticarete konu malı teslim aldıktan sonra teslim noktasına kadar tüm masraf ve olası risklerden sorumludur.

### 1.3.5. Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim

CPT “Carriage Paid To” kelimelerinin baş harflerinden türetilmiş, Türkçeye “Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim”, “Taşıma Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim” ve “Nakliye ücreti Ödenmiş Olarak Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Gürgeç,2020:66; Küşmeç,2016:47). Satıcının ticarete konu eşyayı alıcı ile anlaştığı taşıma aracına teslim etmek ve taşıma ücretini ödemekle sorumluluğu bitmektedir (Başlangıç,2015:53). Ticarete konu malın taşınması sırasında ortaya çıkacak sorunlardan alıcı sorumlu olmaktadır (Günaydın,2021:765).

Satıcı sigorta yapmakla sorumlu değildir. Ancak alıcının talebi üzerine satıcı uygun bir sigorta anlaşması yapabilmekte ve söz konusu sigorta

bedelini alıcıya iletebilmektedir (Gürgen,2020:67). Tablo 1.4'te CPT teslim şeklinde alıcı ile satıcının sorumluluk alanları gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.4. CPT Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |               |              |
|-----------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| <b>CPT TESLİM ŞEKLİNE GÖRE MASRAFLAR</b>                  |               |              |
| <b>MASRAF</b>                                             | <b>SATICI</b> | <b>ALICI</b> |
| Paketleme/Hazırlama                                       | ✓             |              |
| Yükleme                                                   | ✓             |              |
| Liman Yerine Teslim                                       | ✓             |              |
| İhracat işlemleri ve vergileri                            | ✓             |              |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                       | ✓             |              |
| Taşıma Aracına Yükleme                                    | ✓             |              |
| Taşıma                                                    | ✓             |              |
| Sigorta                                                   |               | ✓            |
| Variş Noktası Eşya Boşaltma                               |               | ✓            |
| Variş Terminali işlemleri ve Masrafı                      |               | ✓            |
| İthalat işlemleri ve vergiler                             |               | ✓            |
| Variş Yerine teslimat                                     |               | ✓            |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Tablo 1.4'ten de anlaşılacağı üzere satıcı ticarete konu eşyanın paketlenmesinden, ihracat limanına gidecek araca yüklenmesinden, ihracat limanına kadar taşınmasından, varsa ihracat vergilerinin ödenmesinden, ithalat vergilerinin ödenmesinden, ithalat limanı ile teslim noktası arasındaki taşıma ücretinin ödenmesinden sorumlu olmaktadır. Bu teslim şeklinde alıcının sorumluluğu EXW ve FCA teslim şekillerine göre daha azdır.

### **1.3.6. Taşıma ve Sigorta Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim**

CIP “Carriage and Insurance Paid To” kelimelerinin baş harflerinden türetilmiştir. Türkçeye “Taşıma ve Sigorta Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Gürgen,2020:69).

Tüm teslim modlarında kullanılan bu teslim şeklinde satıcı kendi ayarladığı taşıma aracına ücretini vererek malı teslim eder ve taşıma işlemine

ilişkin sigortayı yine satıcı üstlenmektedir (Günaydın,2021:765). CIP teslim şekli satıcının ticarete konu malı paketlediği, ihracat işlemlerini ve varsa ihracat vergilerini ödediği, alıcıya eşyayı teslim etmek için taşıma aracını ayarladığı ve ücretini ödediği, sigorta işleminden sonra sorumluluğun alıcıya geçtiği teslim şeklidir (Başlangıç,2015:55). Tablo 1.5’da CIP teslim şeklinde satıcının ve alıcının sorumluluk alanları gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.5. CIP Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAFLAR                                                 | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                       | ✓      |       |
| Yükleme                                                   | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                       | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                            | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                       | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yükleme                                    | ✓      |       |
| Taşıma                                                    | ✓      |       |
| Sigorta                                                   | ✓      |       |
| Variş Noktası Eşya Boşaltma                               |        | ✓     |
| Variş Terminali işlemleri ve Masrafı                      |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                             |        | ✓     |
| Variş Yerine teslimat                                     |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Tablo 1.5’da verilen bilgilere göre ticarete ilişkin sorumluluk ve masrafların genel olarak satıcıya ait olduğu taşıma şeklidir. Bu taşıma şeklinde alıcı ticarete konu malı limanda teslim alır ve bu aşamadan sonraki sorumluluk alıcıdadır. Alıcı ithalat vergileri ve yurt içi nakliye işlemlerine ilişkin masrafları karşılamakla yükümlüdür.

### **1.3.7. Belirlenen Yerde Boşaltılmış**

DPU “Delivered at Place Unloaded” kelimelerinin baş harflerinden türetilmiş, Türkçeye “Belirlenen Yerde Boşaltılmış Olarak Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Günaydın,2021:766). Tüm taşıma modlarında kullanılan bu teslim şeklinde satıcı ticarete konu malı teslim noktasında araçtan indirerek teslim edileceğini hüküm altına almaktadır (Gürgen,2020:78).

2020 Incoterms ile DAP, DPU ve DDP taşıma şekillerinde 2010 Incoterms ile düzenlenmeyen bazı konulara açıklık getirilmiştir. Incoterms taşıma ile ilgili A4 maddesinde bahse konu taşıma modlarında taşımanın üçüncü bir firma tarafından mı, yoksa alıcı tarafından mı yapılacağı kesin hükme bağlanmamıştır. 2020 Incoterms de bu durum netlik kazanmıştır. DPU teslim şeklinde alıcının ticarete konu malı kendi aracı ile taşımasının önü açılmıştır (Noah,2022:1). Bu sayede alıcı maliyet avantajı elde edebilmektedir (Ercan,2021:1193). Tablo 1.6’de DPU teslim şeklinde alıcı ile satıcının görev ve sorumlulukları ile hangi masrafın kim tarafından ödeneceği gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.6. DPU Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAF                                                    | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                       | ✓      |       |
| Yükleme                                                   | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                       | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                            | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                       | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yükleme                                    | ✓      |       |
| Taşıma                                                    | ✓      |       |
| Sigorta                                                   | ✓      |       |
| Varış Noktası Eşya Boşaltma                               | ✓      |       |
| Varış Terminali işlemleri ve Masrafı                      |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                             |        | ✓     |
| Varış Yerine teslimat                                     |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020)

Satıcı ticarete konu malı varış noktasına teslim ederek boşaltma işlemini yapmaktadır. Bu süreçte masraf ve sorumluluk satıcıda olmaktadır. DPU teslim şeklinde alıcının sorumluluğu satıcının sorumluluğundan daha azdır. Tablo 1.6’de de bu durum gösterilmiştir.

### 1.3.8. Belirtilen Nuktada Teslim

DAP “Delivered at Place” kelimelerinin baş harflerinden türetilmektedir. Türkçeye “Belirlenen Nuktada Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Günaydın,

2021:767). DAP teslim şekli tüm taşıma modlarında kullanılmaktadır. Bu teslim şeklinde satıcı ticarete konu eşyanın teslim edileceği yerin belirlenmesi üzerine satıcının eşyaya ilişkin nakliye ve sigorta bedellerini ödeyerek teslim yerinde eşyayı araçtan indirmeye hazır hale getirmektedir (Gürgeç,2020:74). Bu teslim şeklinde satıcı ticarete konu eşyayı taşıma aracından indirmemektedir. Ticarete konu malı indirme ücreti alıcıya aittir (Başlangıç,2015:59).

Tablo 1.7’de DAP teslim şeklinde satıcının ticarete konu eşyaya ilişkin paketlemeden ürünün taşıma sürecindeki sigortaya kadar sorumlulukları ve alıcının bu süreçten sonraki sorumlulukları gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.7. DAP Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAF                                                    | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                       | ✓      |       |
| Yükleme                                                   | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                       | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                            | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                       | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yüklemeye                                  | ✓      |       |
| Taşıma                                                    | ✓      |       |
| Sigorta                                                   | ✓      |       |
| Varış Noktası Eşya Boşaltma                               |        | ✓     |
| Varış Terminali işlemleri ve Masrafı                      |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                             |        | ✓     |
| Varış Yerine teslimat                                     |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Tablo 1.7’den de anlaşılacağı üzere DAP teslim şeklinde sorumluluğun büyük kısmı yine satıcıya yüklenmektedir. Bu teslim şeklinde ticarete konu eşyanın teslim yerinde araçtan indirme ücretini alıcı ödemektedir.

### 1.3.9. Gümrük Vergisi Ödenmiş Olarak Teslim

DDP “Delivered Duty Paid” kelimelerinin baş harflerinden türetilmektedir. Türkçeye “Gümrük Vergisi Ödenmiş Olarak” şeklinde çevrilmektedir (Günaydın,2021:766). DDP taşıma şekli tüm taşıma modlarında kullanılmaktadır. Bu teslim şeklinde satıcı alıcı ile anlaştığı

teslim yerine kadar ithalat vergileri de dahil olmak üzere tüm masraflardan sorumlu olmaktadır. Satıcının ticarete konu eşyayı teslim noktasına teslim ettiğinde eşyayı indirme yükümlülüğü yoktur. (Gürgen,2020:81).

DDP teslim şeklinde satıcı ticarete konu eşyanın ithalat vergilerini de ödeyip bir yurt içi satıcıdan farksız konuma gelmektedir. Bu durum Türkiye ithalat politikaları kapsamında mümkün değildir. Türkiye mevzuatı ithalat işlemini bir başkası adına yapmaya izin vermemektedir. Bu nedenle Türkiye’de bu teslim şeklinin yerine DAP teslim şekli kullanılmaktadır (Başlangıç,2015:62). Tablo 1.8’de DDP teslim şeklinde alıcının ticarete konu eşyanın taşınmasında sadece kendi iş yerinde eşyayı indirmek ile sınırlı olduğu, diğer tüm sorumlukların satıcıya ait olduğu süreç gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.8. DDP Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|-----------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAF                                                    | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                       | ✓      |       |
| Yükleme                                                   | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                       | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                            | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                       | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yükleme                                    | ✓      |       |
| Taşıma                                                    | ✓      |       |
| Sigorta                                                   | ✓      |       |
| Varış Noktası Eşya Boşaltma                               | ✓      |       |
| Varış Terminali işlemleri ve Masrafı                      | ✓      |       |
| İthalat işlemleri ve vergiler                             | ✓      |       |
| Varış Yerine teslimat                                     |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Alıcının ticarete konu eşyayı nihai noktada araçtan indirmekten başka sorumluluğu bulunmamaktadır. Bu ticaret ülke içi ticaret işlemine benzemektedir. Tablo 1.8’den de bu durum anlaşılmaktadır.

### 1.3.10. Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim

FAS “Free Alongside Ship” kelimelerinin baş harflerinden türetilmektedir. Türkçeye “Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Günaydın,2021:767). FAS teslim şekli yalnızca deniz ve iç su taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu teslim modunda, satıcının ticarete konu malın ihracat işlemleri ve varsa ihracat vergilerini ödeyerek alıcının ayarladığı gemi güvertesine eşyayı teslim etmek ile sorumluluk sona ermektedir (Gürgen,2020:85). Tablo 1.9’da FAS teslim şeklinde satıcının ihracat ülkesindeki alıcının da ithalat ülkesindeki sorumluluk ve masrafları gösterilmektedir.

| Tablo 1.9. FAS Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı |        |       |
|----------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAF                                             | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                | ✓      |       |
| Yükleme                                            | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                     | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yükleme                             |        | ✓     |
| Taşıma                                             |        | ✓     |
| Sigorta                                            |        | ✓     |
| Variş Noktası Eşya Boşaltma                        |        | ✓     |
| Variş Terminali işlemleri ve Masrafı               |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                      |        | ✓     |
| Variş Yerine teslimat                              |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Tablo 1.9’dan da anlaşılacağı üzere satıcı ticarete konu mala ilişkin kendi ülkesindeki masrafları ödemektedir. İhracat ülkesinde alıcı sadece ticarete konu malın nihai gemiye yükleme masrafını ödemekle yükümlüdür. Bu aşamadan sonra tüm masraflar alıcıya aittir.

### 1.3.11. Gemiye Yüklenerек Teslim veya Gemi Bordasında Teslim

FOB “Free on Board” kelimelerinin baş harflerinden türetilmektedir. Türkçeye “Gemiye Yüklenerек Teslim” ve/veya “Gemi Bordasında Teslim” şeklinde çevrilmiştir (Günaydın,2021:767). FOB teslim şekli yalnızca deniz ve iç su taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu teslim modunda, satıcının ticarete konu malı alıcının ayarlamış olduğu taşıma aracının güvertesine teslimi ile sorumluluğu bitmektedir (Gürgen,2020:89). Tablo 1.10’de FOB teslim şeklinde hangi masrafın kim tarafından ödeneceği gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.10. FOB Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|------------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAFI                                                    | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                        | ✓      |       |
| Yükleme                                                    | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                        | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                             | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                        | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yükleme                                     | ✓      |       |
| Taşıma                                                     |        | ✓     |
| Sigorta                                                    |        | ✓     |
| Varış Noktası Eşya Boşaltma                                |        | ✓     |
| Varış Terminali işlemleri ve Masrafı                       |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                              |        | ✓     |
| Varış Yerine teslimat                                      |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020)

Tablo 1.10’da alıcı ile satıcı arasındaki sorumluluklar gösterilmektedir. Satıcı ihracat ülkesinde ticarete konu malı gemiye yükleme masrafına kadar olan masrafları ödemektedir. Bu aşamadan sonraki masraflar alıcıya aittir.

### 1.3.12. Mal Bedeli ve Taşıma Dahil Teslim

CFR “Cost and Freight” kelimelerinden türetilmektedir. Türkçeye “Mal Bedeli ve Taşıma Dahil Teslim” ve/veya “Masraf ve Navlun Ödenmiş

Olarak Teslim” şeklinde çevrilmektedir (Başlangıç,2015:69).CFR teslim şekli yalnızca deniz ve iç su taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu teslim modunda, satıcının ticarete konu malı kendi seçmiş olduğu taşıma aracına navlun ücretini ödemek suretiyle teslimi anında sorumluluğu sona ermektedir (Günaydın,2021:767). Tablo 1.11’de CFR teslim şeklinde satıcının ticarete konu eşyayı paketlemesinden, taşınacağı araca yüklenmesine kadar olan sorumlulukları ile alıcının bu süreçten sonraki sorumlulukları gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.11. CFR Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|------------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAFI                                                    | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                        | ✓      |       |
| Yükleme                                                    | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                        | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                             | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                        | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yüklemeye                                   | ✓      |       |
| Taşıma                                                     | ✓      |       |
| Sigorta                                                    |        | ✓     |
| Variş Noktası Eşya Boşaltma                                |        | ✓     |
| Variş Terminali işlemleri ve Masrafı                       |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                              |        | ✓     |
| Variş Yerine teslimat                                      |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020).

Tablo 1.11’den de anlaşılacağı üzere satıcı ihracatçı ülkedeki masraflardan ve ticarete konu malı taşıyacak gemi masrafından sorumlu olmaktadır. Alıcı ticarete konu malın sigorta masrafını yüklenmektedir. Alıcı sigorta dışında ithalatçı ülkedeki masraflardan sorumlu olmaktadır.

### 1.3.13. Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim

CIF “Cost, Insurance and Freight” kelimelerinin baş harflerinden türetilmektedir. Türkçeye “Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun Ödenmiş

Olarak Teslim” şeklinde çevrilmektedir (Başlangıç,2015:71). CIF teslim şekli yalnızca deniz ve iç su taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu teslim modunda, satıcının ticarete konu malı kendi ayarladığı taşıma aracına yüklemek, navlun ve sigorta bedelini ödemekle sorumluluğu sona ermektedir (Günaydın,2021:767). Tablo 1.12’de CIF teslim şeklinde hangi masrafın kim tarafından ödeneceği gösterilmektedir.

| <b>Tablo 1.12. CIF Teslim Şekline Göre Masraf Dağılımı</b> |        |       |
|------------------------------------------------------------|--------|-------|
| MASRAF                                                     | SATICI | ALICI |
| Paketleme/Hazırlama                                        | ✓      |       |
| Yükleme                                                    | ✓      |       |
| Liman Yerine Teslim                                        | ✓      |       |
| İhracat işlemleri ve vergileri                             | ✓      |       |
| Çıkış terminal işlemleri ve masrafı                        | ✓      |       |
| Taşıma Aracına Yüklemeye                                   | ✓      |       |
| Taşıma                                                     | ✓      |       |
| Sigorta                                                    | ✓      |       |
| Varış Noktası Eşya Boşaltma                                |        | ✓     |
| Varış Terminali işlemleri ve Masrafı                       |        | ✓     |
| İthalat işlemleri ve vergiler                              |        | ✓     |
| Varış Yerine teslimat                                      |        | ✓     |

**Kaynak:** (ICC,2020)

Tablo 1.12’de CIF teslim şeklinin sorumluluk durumları verilmiştir. Satıcı ihracatçı ülkedeki masrafların dışında navlun ve sigorta masraflarını da ödemektedir. Alıcı kendi ülkesindeki masraflardan sorumlu olmaktadır.

# Dış Ticaretin Kolaylaştırılması ve Türkiye

### 2.1. Dış Ticaretin Kolaylaştırılması

Dış ticaret, içerisinde farklı ülkelerin mevzuat ve kültürünü barındırması, taşıma işlemlerinde belirlenen bir prosedürün işlemesi ve ödeme şekillerinin belirli kurallara bağlı olması nedeniyle karmaşık bir organizasyondur. Bu bölümde dış ticaretin kolaylaştırılması kavramı ve temel prensipleri ile dış ticaretin kolaylaştırılması bağlamında uluslararası raporlar, uluslararası kuruluşlar ve anlaşmalara yer verilmiştir.

#### 2.1.1. Dış Ticaretin Kolaylaştırılması Kavramı

Dış ticaretin kolaylaştırılması, uluslararası ticarete konu olan malların ihracat, ithalat ve transit işlemlerine ilişkin prosedürlerin sadeleştirilmesi ve standart hale getirilmesi sürecini ifade etmektedir. Bu kavram, aynı zamanda tüm ticaret süreçlerinde bilgi teknolojilerinin etkin bir şekilde kullanılmasını da kapsamaktadır. Ticaretin kolaylaştırılması bağlamında, kurumsal reformların gerçekleştirilmesi, gümrük işlemlerinin modernize edilmesi, altyapı yatırımlarının artırılması, dış ticaret işlemlerinde talep edilen belgelerin sayısının azaltılarak standardize edilmesi ve kesintisiz bilgi akışının sağlanması önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, sınır geçiş işlemlerinin otomasyona geçirilmesi ve hızlandırılması, gümrük ve ticaret prosedürlerinden sorumlu kamu kurumları ile özel sektör temsilcileri arasında etkin bir işbirliği mekanizmasının oluşturulması, ticaret süreçlerini kolaylaştıran temel unsurlar arasında yer almaktadır. (TKTSBYEP,2017:7).

Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması 7 Aralık 2013 tarihinde düzenlenen DTÖ 9. Bakanlar Konferansında kabul edilmiştir. Dış ticaretin kolaylaştırılması ile ilgili bu önemli anlaşma 22 Şubat 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Bahçeci,2018:77).

### 2.1.2. Ticaretin Kolaylaştırılmasının Temel Prensipleri

Dış ticarete ortaya çıkan büyüme, ekonomik birlikler ve entegrasyonlar, teknolojinin getirdiği alt yapı iyileştirmeleri, dış ticaret kurallarının yeniden değerlendirilmesini zorunlu kılmıştır. Dış ticaretin daha verimli ve hızlı yapılabilmesi amacıyla ticaretin kolaylaştırılmasının ilkeleri olan etkinlik, şeffaflık, tutarlılık, öngörülebilirlik özelinde gümrük işlem ve prosedürlerinin azaltılması, gümrük vergilerinin indirilmesi önemli hale gelmiştir (Atay,2019:30).

#### 2.1.2.1. Şeffaflık

Dış ticaret işlemlerine ilişkin mevzuat ve prosedürlere tüm tarafların ulaşabilmesi, bilgi ve yeniliklerin ticarete taraf olanlara ulaştırılmasını ve bu amaçlarla gerekli alt yapının kurulmasını ifade etmektedir (Nomer,2012:7). Dış ticaret işlemlerini etkileyen düzenlemelerin tutarlı bir şekilde uygulanması gerekmektedir (Atay,2019:31).

Şeffaflık sayesinde dış ticarete ilişkin tarafları ticarete teşvik edeceği, tüccar, özel sektör ve devletin ilgili kurum ve kuruluşları arasındaki iletişimin güçleneceği ve iletişim alt yapısının gelişeceği değerlendirilmektedir (Varoğlu,2019:56). Şeffaflık sayesinde dış ticarete bilgi ve belgelere herkesin ulaşması sayesinde rekabette eşitlikte sağlanmaktadır.

#### 2.1.2.2. Kolaylaştırılmış ve Uyumlaştırılmış Mevzuat

Dış ticarete ilişkin mevzuatın sadeleştirilmesi, uygulamaların pratik ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanıyarak mevzuatın uygulanabilirliğinin artırılmasını hedeflemektedir. Bunun yanı sıra, söz konusu mevzuatın uluslararası düzenlemeler ve uygulamalar ile uyumlu hale getirilmesi, standardizasyon sürecinin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır (Nomer,2012:7). DTÖ, dış ticaretin kolaylaştırılmasını, ticarete konu malların transferi için gerekli bilgi ve belgelerin toplanması, aktarılması, işleme konulmasını kapsayan sürecin basitleştirilmesi ve mevzuat olarak uyumlaştırılması olarak tanımlamaktadır (Bahçeci,2019:68).

#### 2.1.2.3. Bilgi ve İletişim Teknolojileri Altyapısı

Yeni bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımıyla gümrük işlemleri ve ilgili belgelerin elektronik ortama aktarılması, gümrük süreçlerinin daha verimli hale getirilmesini sağlamaktadır. Bu dönüşüm, dış ticaret hacminin artmasına dolaylı olarak katkıda bulunurken, aynı zamanda ekonomik büyümeyi ve genel ekonomik gücü desteklemektedir (Nomer,2012:7). UN/CEFACT'a göre dış ticaretin kolaylaştırılması, ticarete konu malların

ihracatçıdan ithalatçıya ulaşması, ödeme işlemlerine ilişkin bilgi akışının sağlanabilmesi ve gerekli alt yapının oluşturularak standart hale getirilmesi ve uyumlaştırılmasıdır (Bahçeci,2019:68). Bilgi ve iletişim teknolojileri alt yapısı sayesinde dış ticaret işlemlerinin denetim ve kontrolü artmaktadır.

#### **2.1.2.4. Yeknesaklık**

Dış ticarete ilişkin kural ve işlemler, benzer özelliklere sahip eşya, hizmet ve şirketler arasında ayırım yapılmaksızın eşit bir şekilde uygulanmalıdır. Bu yaklaşım, DTÖ'nün, ulusal veya yabancı menşeli fark etmeksizin tüm şirket ve ürünlere aynı kuralların ve işlemlerin uygulanmasını öngören ulusal muamele ilkesine dayanmaktadır (Nomer,2012:7).

DTÖ ile dış ticaret belirli kural ve kaidelere bağlanmıştır. DTÖ'ye üye ülkeler bu kurallar çerçevesinde uluslararası alanda ticaret yapmaktadır. Taraf ülkeler bahse konu ticarete ihtilafa düştüklerinde sorunun çözümü için DTÖ bünyesinde kurulan Anlaşmazlıkların Halli Mekanizmasına (AHM) başvurarak sorunlarını çözmektedir. DTÖ tarafından kurulan ve AHM tarafından koruma altına alınan bu kuralın temel ilkesi yeknesaklıktır. Yeknesak ilkesinin temelini taraf ülkelere eşit davranma prensibidir (Kaya,2010:187).

#### **2.1.2.5. Ticaret Çevreleri ile İş Birliği**

Ticari işlemler doğası gereği birçok kurum kuruluş ve özel sektör ve sivil toplum kuruluşunu etkileyen bir organizasyondur. Ticaretin kolaylaştırılması yönünde alınan kararlar ile yapılan uygulamaların devlet yöneticileri ile ticaret çevreleri arasında bir iş birliği sağlanarak gerçekleştirilmesini ve iki taraf arasında ortak iş birliğinin sağlanmasını amaçlamaktadır (Nomer,2012:7).

Gelişimini tamamlayamamış ya da gelişme yolundaki ülkelerde yetersiz alt yapı ve bürokratik engeller sadece kendi ülkelerindeki ticareti değil, bu ülkeye ticaret yapmak isteyen ihracatçı firma ve ülkeleri de etkilemektedir. Bu nedenle dış ticareti geliştirmek için yapılan çalışmalar çeşitli uluslararası organizasyonlarda gündeme gelmektedir. Bu bağlamda yapılan çalışmalar neticesinde birçok anlaşmalar, tavsiye kararları, rehber, endeks ve kılavuzlar hazırlanmıştır (Delicay,2015). Bu çalışmalar ticaret yapan ülke ve firmaları diğer ticari çevreleri bir araya getirmektedir.

#### **2.1.3. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu**

Ticaretin kolaylaştırılması, tedarik zinciri boyunca dış ticaret altyapısının iyileştirilmesi ve bu sayede rekabet gücünün artırılması amacıyla çeşitli önlemlerin alınmasını gerekli kılmaktadır. Bu kapsamda, süreç yalnızca özel

sektörü değil, aynı zamanda ticaretle bağlantılı kamu kurum ve kuruluşlarını da yakından ilgilendiren çok boyutlu bir yapı sergilemektedir. Bu bağlamda uluslararası düzeyde ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik düzenlemelerin takip edilmesi, çalışma yapılması önem arz etmektedir.

Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasının 23. Maddesi üye ülkelere ülke mevzuatının koordinasyonunun sağlanması, anlaşma hükümlerinin uygulanmasını kolaylaştırmak, ulusal düzeyde ticaretin kolaylaştırılması kurulu kurulmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu bağlamda Ticaret Bakanlığı bünyesinde bir Ticareti Kolaylaştırma Kurulu kurulmuştur (Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu,2016).

#### 2.1.4. Ticaretin Kolaylaştırılması Kavramının Önemi

Ticareti kolaylaştırma kavramı ile DTÖ'nün öncülüğünde dış ticarete konu eşyanın ticari faaliyeti esnasında ortaya çıkan tüm işlem ve işleyişin basitleştirilmesi ve yeknesaklığın sağlanması, ticarete konu eşyaların uluslararası dolaşımı esnasında ortaya çıkan süreç ve kontrollerin verimini artıracak ve masrafları azaltacak şekilde iyileştirilmesi amaçlanmaktadır (Aynagöz Çakmak,2016:3).

Ticaretin kolaylaştırılması kapsamında yapılan çalışmaların maliyetli ve zaman alıcı işlemler olabileceği, etkisinin ise zaman içerisinde kendisini göstereceği beklenmektedir. Yapılacak reform büyüklüğünün maliyeti işlem yapılan gümrük idarelerinin büyüklüğü, mevcut idarelerin altı yapısı, insan kaynakları gibi hususlar maliyet yapılarını değiştirebilecektir. OECD tarafından yapılan bir çalışmada, dünya ticaretinde maliyetlerin %1'lik bir azalmasının 40 milyar dolarlık bir kazanca dönüşebileceğini ortaya koymuştur (OECD,2003:4).

Yapılan araştırmalarda ticareti kolaylaştırma çalışmalarının dış ticareti, yabancı yatırımcının ülkeye teşvikini, yatırım, üretim ve istihdama katkı sağladığını ortaya koymaktadır. Kamu kurum ve kuruluşlarının dış ticaret üzerindeki kontrol etkinliğini, kamu gelirlerini, özel sektörün dış ticaret prosedürlerine adaptasyonunu artırdığını ortaya koymaktadır. Ticareti kolaylaştırma çalışmalarının kapsadığı muhtemel konular aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır (Bahşeci,2019:69);

- ✓ Gümrük Prosedürleri.
- ✓ Menşe Kuralları.
- ✓ Tarife Sınıflandırması.
- ✓ Dahilde ve Hariçte İşleme Yardımları.

- ✓ Sağlık ve Güvenlik Düzenlemeleri ve Standartları.
- ✓ Muayeneler.
- ✓ İstatistik Toplama.
- ✓ Sınırdaki KDV ve Gümrük Vergilerinin Tahsili.
- ✓ Ulaştırma Altyapısı.
- ✓ Nakliye Ücretleri.
- ✓ Sınır güvenlik Prosedürleri.

#### **2.1.5. Lojistik Performans Endeksi**

Ülkelerin taşıma faaliyetlerine ilişkin durumu gösteren Lojistik Performans Endeksi (LPE), ülkelerin dış ticaret prosedürleri, lojistik maliyet ve taşıma şekilleri ve kullanılan alt yapı hakkında bilgi vermektedir (Pelit,2023:37). LPE Dünya Bankası (DB) öncülüğünde çalışma yapılan ülkelerin lojistik ve niteliklerini inceleyen bir anket çalışmasıdır (Acar ve Çetinceli,2020:891).

DB tarafından 2007 yılında başlanılan LPE çalışması, dünyada yaklaşık 150 ülkeyi Gümrükler, Altyapı, Uluslararası sevkiyat, Lojistik Hizmetlerin Kalitesi, İzleme / Takip ve Zamanında Teslimat şeklinde oluşan 6 kategoride değerlendirmiştir (Manavgat vd. 2023). Bahse konu değerlendirmede en düşük hizmet 1, en iyi hizmet 5 şeklinde anket yöntemiyle puanlayarak karşılaştırmalı LPE puanları hesaplanmaktadır. DB 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2023 yıllarında ülkelerin LPE puanlarını yayınlamıştır (DB LPE,2023). Tablo 2.1'de Lojistik Performans Endeksi Puanına göre en iyi ülkelerin puanları sıralanmıştır.

| <b>Tablo 2.1. Lojistik Performans Endeksi Puanına Göre En İyi Ülkeler</b> |                                    |                         |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| <b>Ülke</b>                                                               | <b>LPE Sıralaması Grubu (2023)</b> | <b>LPE Puanı (2023)</b> |
| Singapur                                                                  | 1                                  | 4,3                     |
| Finlandiya                                                                | 2                                  | 4,2                     |
| Danimarka                                                                 | 3                                  | 4,1                     |
| Almanya                                                                   | 3                                  | 4,1                     |
| Hollanda                                                                  | 3                                  | 4,1                     |
| İsviçre                                                                   | 3                                  | 4,1                     |
| Avusturya                                                                 | 4                                  | 4,0                     |
| Belçika                                                                   | 4                                  | 4,0                     |
| Kanada                                                                    | 4                                  | 4,0                     |
| Hong Kong                                                                 | 4                                  | 4,0                     |
| İsveç                                                                     | 4                                  | 4,0                     |
| Birleşik Arap Emirlikleri                                                 | 4                                  | 4,0                     |
| Güney Kore                                                                | 17                                 | 3,8                     |
| İsrail                                                                    | 26                                 | 3,6                     |
| Lüksemburg                                                                | 26                                 | 3,6                     |
| Yeni Zelanda                                                              | 26                                 | 3,6                     |
| Türkiye                                                                   | 38                                 | 3,4                     |

**Kaynak:** (DB LPE,2023)

Tablo 2.1'den de anlaşılacağı üzere LPE puanı en yüksek ülke 4,3 ile Singapur'dur. 4,2 LPE puanına göre Finlandiya 2. grupta yer almıştır. 4,1 LPE puanı ile 4 ülke 3. grup, 4,0 LPE puanı ile 6 ülke 4. grupta yer almıştır. Türkiye 3,4 LPE puanı ile 38. grupta yer almıştır. Tablo 2.2'de Türkiye'nin 2023 yılı LPE puanın kriterlere göre dağılımı verilmektedir.

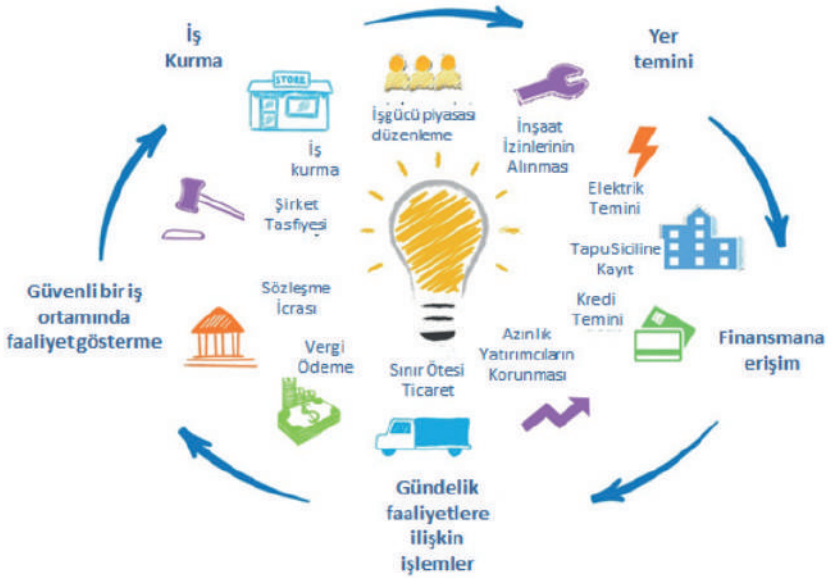
| <b>Tablo 2.2. Türkiye'nin LPE Puanı Kriterlere Göre Veriler 2023</b> |                  |
|----------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>LPE Puanlama Kriterleri</b>                                       | <b>LPE Puanı</b> |
| Gümrükler                                                            | 3,0              |
| Alt Yapı                                                             | 3,4              |
| Uluslararası Sevkiyat                                                | 3,4              |
| Lojistik Hizmetlerinin Kalitesi                                      | 3,5              |
| İzleme / Takip                                                       | 3,5              |
| Zamanında Teslimat                                                   | 3,6              |
| LPE Puanı                                                            | 3,4              |
| LPE Puan Grubu                                                       | 38               |

**Kaynak:** (DB LPE,2023)

Tablo 2.2'den de anlaşılacağı üzere Türkiye 3,4 LPE puanına sahiptir. En yüksek LPE puanını “Zamanında Teslimat” alanında almaktadır ve puanı 3,6'dır. En düşük LPE puanını ise “Gümrükler” alanında almaktadır ve puanı 3,0'dır. Türkiye 38. puan grubunda yer almaktadır.

#### **2.1.6. Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Raporu**

Yatırımcıların ülkelere yatırım yaparken yatırım ortamlarını karşılaştırabileceği, ülkelerin avantaj ve risklerini görebileceği bilgiler hayati öneme sahiptir. Bu bağlamda DB öncülüğünde belirlenen kriterler üzerinde yapılan analizlerle ülkelerin İş Yapma Kolaylığı (Doing Business Index-DBI) raporu oluşturulmuştur (Acar ve Çetinceli,2020:892). Şekil 2.1'de DB iş yapma kolaylığı rapor kriterleri gösterilmektedir.



**Şekil 2.1. Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Rapor Kriterleri**

*Kaynak: (WorldBank Doing Business,2019:2)*

DB Şekil 2.1'de belirtilen iş kurma, yer temini, finansmana erişim, gündelik faaliyetlere ilişkin işlemler ve güvenli bir iş ortamında faaliyet gösterme kriterlerine göre inceleme yaparak ülkelerin İş Yapma Kolaylık puanını belirlemektedir.

Dünya Bankası ülkeler için iş yapma kolaylığını Tablo 19'da gösterilen konular üzerinden hesaplamaktadır. DB 2020 yılı Türkiye iş yapmak kolaylığı konularında Türkiye'nin konu bazlı puanları Tablo 2.3'te gösterilmektedir.

| <b>Tablo 2.3. Dünya Bankasının 2020 Türkiye Raporu Analizi</b> |                           |                      |                      |                  |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| <b>Konular</b>                                                 | <b>DB 2020 Sıralaması</b> | <b>DB 2020 Puanı</b> | <b>DB 2019 Puanı</b> | <b>Değişim %</b> |
| İşe Başlama                                                    | 77                        | 88,8                 | 88,2                 | 0,6              |
| İnşaat İzinleri                                                | 53                        | 73,8                 | 73,4                 | 0,4              |
| Elektrik Temini                                                | 41                        | 84,5                 | 81,2                 | 3,3              |
| Tapu Kaydı                                                     | 27                        | 81,6                 | 79,9                 | 1,7              |
| Kredi Temini                                                   | 37                        | 75,0                 | 75,0                 | -                |
| Küçük Yatırımcıların Korunması                                 | 21                        | 76,0                 | 76,0                 | -                |
| Vergi Ödemesi                                                  | 26                        | 86,6                 | 74,8                 | 11,8             |
| Dış Ticaret                                                    | 44                        | 91,6                 | 91,4                 | 0,2              |
| Sözleşmenin İcrası                                             | 24                        | 71,4                 | 71,8                 | -0,4             |
| Şirket Tasfiyesi                                               | 120                       | 38,5                 | 40,7                 | -2,2             |
| <b>Genel Durum</b>                                             | <b>33</b>                 | <b>76,8</b>          | <b>75,3</b>          | <b>1,5</b>       |

**Kaynak:** (WordBank Doing Business,2020:4)

Tablo 2.3'ten de anlaşılacağı üzere Türkiye DB'nin yayınladığı 2020 raporuna göre inceleme yapılan ülkeler arasında iş yapma kolaylığı bakımından 76,8 puan ile 33. sıralamada yer almaktadır. En iyi konu 76,0'lık puan ile 21. sırada yer alan Küçük Yatırımcıların Korunması iken en kötü konu 38,5'lik puan 120. sırada yer alan Şirket Tasfiyesi olmuştur.

#### **2.1.7. Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Raporu**

Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Raporu Dünya Ekonomik Formu (World Economic Forum – WEF) tarafından ilk defa 2008 yılında yayınlanmıştır. Rapor Pazara Erişim Alt Endeksi, Sınır Yönetimi Alt Endeksi, Ulaşım ve İletişim Altyapısı Alt Endeksi ve İşletme Çevresi Alt Endeksi olmak üzere 4 alt endeksten oluşmaktadır (WEF, 2016:14). Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi son olarak 2016 yılında yayınlanmıştır. Türkiye'nin 2016 yılı Küresel Ticareti Kolaylaştırılması Raporuna göre alt endeksler ve toplam endeks puanı Tablo 2.4'te gösterilmektedir.

| <b>Tablo 2.4. Küresel Ticareti Kolaylaştırma Endeksi 2016</b> |                     |                        |
|---------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|
| <b>Alt endeksler</b>                                          | <b>Endeks Puanı</b> | <b>Ülke Sıralaması</b> |
| Pazara Erişim Alt Endeksi                                     | 4,3                 | 86                     |
| Sınır Yönetimi Alt Endeksi                                    | 5,1                 | 45                     |
| Ulaşım ve İletişim Altyapısı Alt Endeksi                      | 4,5                 | 46                     |
| İşletme Çevresi Alt Endeksi                                   | 4,2                 | 73                     |
| <b>Genel Toplam</b>                                           | <b>4,52</b>         | <b>59</b>              |

**Kaynak:** (WEF,2016:17)

Tablo 2.4'ten de anlaşılabacağı üzere Türkiye sınır yönetimi alt endeksinde göre 5,1 puan ile 45. sırada yer almaktadır. Pazara erişim alt endeksinde göre de 4,3 puan ile 86. sırada yer almaktadır. Türkiye endekslerde en iyi performansı sınır yönetim alt endeksinde vermektedir. Türkiye'nin genel endeks puanı 4,52 ve ülke sıralaması 59'dur.

### **2.1.8. Dış ticaretin Kolaylaştırılmasına İlişkin Kurulan Örgütler**

Dış ticaretin kolaylaştırılmasına yardımcı olan kuruluşlar ve anlaşmalar aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

#### **2.1.8.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü**

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ((International Civil Aviation Organization - ICAO) 193 üye ülkeli bir Birleşmiş Milletler Topluluğudur (ICAOa,2024). Türkiye'nin kurucu üyesi olduğu ICAO, 1944 yılında Chicago Konvansiyonunu onaylayan 52 ülke aracılığıyla 1947 yılında kurulmuştur (Güneri,2023:33). ICAO'nun amaç ve hedeflerini ana hatları ile aşağıdaki biçimde özetlemek mümkündür ICAO,2024b):

- ✓ Uluslararası sivil havacılığın küresel düzeyde güvenli, düzenli ve sürdürülebilir bir şekilde gelişmesini sağlamak,
- ✓ Uçuş emniyetinin artırılması ve standartların geliştirilmesi,
- ✓ Uçuş operasyonları ve havaalanlarında güvenliğin sağlanmasına katkıda bulunulması,
- ✓ Hava araçlarının barışçıl amaçlarla tasarlanması, üretilmesi ve işletilmesinin desteklenmesi,

- ✓ Daha verimli bir uluslararası sivil havacılık sistemi oluşturmak için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer altyapısının geliştirilmesi,
- ✓ Güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığının küresel gereksinimlere uygun şekilde organize edilmesi,
- ✓ Haksız rekabetin neden olabileceği kaynak israfının önlenmesi,
- ✓ Taraf ülkeler arasında fırsat eşitliğinin teşvik edilmesi ve ayrımcılığın önlenmesi,
- ✓ Uluslararası sivil havacılıkla ilgili tüm alanlarda yeniliklerin ve gelişim süreçlerinin desteklenmesi.

#### **2.1.8.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) 1948 yılında kabul edilen Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü Hakkında Sözleşmeye (Convention on the Inter-Governmental Maritime Organization-IMCO Convention) istinaden Birleşmiş Milletler bünyesinde kurulmuştur. IMO'nun amaçlarını aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür (Kurun,2021:829);

- ✓ Dış ticarete deniz taşımacılığı alanında uluslararası düzenlemeler ve alt yapılar bağlamında hükümetler arası koordinasyonu sağlamak,
- ✓ Denizcilik hizmetlerini bir ayrımcılık olmaktan çıkarıp her ülkenin kullanabileceği bir hizmete dönüştürmek,
- ✓ Denizcilik faaliyetleri alanında ortaya çıkan haksız kısıtlamaların ortadan kaldırılmasına çalışmak,
- ✓ Diğer uluslararası örgütlerin denizcilik ile alakalı konuları ilgilendiren alanlarında değerlendirmeler yapmak,
- ✓ Örgütün elde ettiği bilgi ve tecrübeleri hükümetlere aktarmak.

#### **2.1.8.3. Milletlerarası Ticaret Odası**

Milletler Arası Ticaret Odası (MTO) 1919 yılında dış ticaretin gelişmesi ve geliştirilmesi amacıyla kurulmuştur (Öçal,1972:234). Dış ticareti düzenlemeye çalışan MTO, nitelikli dış ticarete ortaya çıkan anlaşmazlıkları ve ihtilafları çözmek amacıyla 1923 yılında Dış ticaret Tahkim Divanı ismiyle bir mahkeme kurmuştur. Söz konusu mahkeme ile dış ticarete tarafların aralarında karar kıldığı arabulucu ve/veya belirlediği mahkeme ihtilafı çözemediğinde devreye girmek üzere düzenlenmiştir (Bican,2015:4).

#### 2.1.8.4. BM Ticaretin Kolaylaştırılması ve Elektronik İş Merkezi

BM Ticaretin Kolaylaştırılması ve Elektronik İş Merkezi (UN/CEFACT) 1997 yılında BM Avrupa Ekonomik Komisyonu organı Dış ticaret Prosedürlerinin Kolaylaştırılması Çalışma Grubunun yerine kurulmuştur (Deliçay,2015:20).

UN/CEFACT'ın temel amacı , dış ticarete ilişkin süreçlerin, prosedürlerin ve bilgi akışlarının basitleştirilmesi ve uyumlu hale getirilmesi yoluyla ulusal ve uluslararası işlemleri kolaylaştırmak ve böylece küresel ticaretin büyümesine katkıda bulunmaya çalışmaktır. Bu hedeflerine ulaşmak için aşağıdaki çalışmaları yapmaktadır (UN/CEFACT,2024:1);

- ✓ Uluslararası süreç, prosedür ve işlemlerin temel unsurlarını analiz etmek, anlamak ve kısıtlamaların ortadan kaldırılması için çalışmalar yapmak,
- ✓ Bilgi teknolojilerinin ilgili kullanımı da dahil olmak üzere süreçleri, prosedürleri ve işlemleri kolaylaştıracak yöntemler geliştirmek,
- ✓ Hükümet, endüstri ve hizmet birlikleri gibi kanallar aracılığıyla hem bu yöntemlerin hem de ilgili en iyi uygulamaların kullanımının teşvik edilmesi için çalışmalar yapmak,
- ✓ Çalışmalarını WTO, DGÖ, OECD, Birleşmiş Milletler Dış Ticaret Hukuku Komisyonu gibi diğer uluslararası kuruluşlarla koordine etmek ve Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) kapsamında özellikle ulaştırma ve ticaret alanlarında çalışmalar yapmak,
- ✓ Uluslararası, hükümetler arası ve sivil toplum kuruluşları da dahil olmak üzere diğer ilgili taraflarla iş birliği yaparak standartların ve tavsiyelerin geliştirilmesinde tutarlılığın sağlanmasına çalışmaktadır.

#### 2.1.8.5. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması

İkinci dünya savaşından sonra dünya ticaretinin bir sistem ve düzen etrafında yapılması gerektiği düşüncesi ile 1947 yılında 23 ülkenin katılımı ile Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) imzlanmış ve 1 Ocak 1948 yılında yürürlüğe girmiştir (Özlük 2018:371). Dış ticaretin gelişme ve sürdürülebilir olması için tarife ve tarife dışı engellerin azaltılması, ayrımcı muamelelerin ortadan kaldırılmasını kendisine temel hedef seçen GATT, belirlenmiş olan kurallara aykırı bir şekilde hareket eden taraf ülkeyi GATT konseyine şikâyet edebilmektedir (Kayhan,2022:1546). GATT dört

temel üzerine oluşturulmuştur. Bunlar aşağıdaki şekilde sıralanmıştır (Gelir İdaresi Başkanlığı GATT Bilgilendirme Rehberi 1,2009:5);

En Çok Kayrılan Ülke Kuralı (Most Favoured Nation Clause, Non Discrimination):

Bu ilke, üye ülkeler arasında ayırım yapılmasını önlemeyi amaçlamaktadır. Buna göre, bir üye ülkenin başka bir ülkeye tanıdığı avantajlı bir rejim, koşulsuz olarak diğer tüm üye ülkelere de uygulanmak zorundadır (GATT Madde 1, GATS Madde 2, TRIPS Madde 4). Ancak bu kuralın çeşitli istisnaları bulunmaktadır. Örneğin, gümrük birlikleri ve serbest ticaret anlaşmaları gibi bölgesel düzenlemeler, gelişmekte olan ülkelerin desteklenmesi amacıyla düşük veya sıfır gümrük vergisi uygulanması gibi özel uygulamalar ve anlaşma kapsamında yer alan antidamping ya da telafi edici vergiler bu istisnalara dahildir.

Ulusal Muamele Kuralı: (National Treatment)

Ulusal Muamele İlkesi, iç piyasadaki düzenlemeler ve uygulamalarda ithal ürünlerle yerli ürünler arasında ayırım yapılmamasını öngörmektedir. Bu ilke, yalnızca bir mal, hizmet veya fikri mülkiyet hakkı iç pazara girdikten sonra uygulanmaktadır. Bu nedenle, yerli ürünlere gümrük vergisine eş değer bir vergi alınmaması, ancak ithal ürünlerden alınması, ulusal muamele ilkesine aykırı olarak değerlendirilmemektedir.

Gümrük Vergilerinin İndirilerek Konsolide Edilmesi:

GATT çerçevesinde, öncelikli olarak gümrük tarifelerinin azaltılmasına odaklanılmıştır. Üye ülkelerin taviz listelerinde belirtilen oranlar, “bağlı oranlar” olarak adlandırılmaktadır ve bu oranlar belirlenen seviyelerin üzerine çıkmamaktadır. Bağlı oranlar, ilgili ülke açısından bağlayıcıdır ve yalnızca önemli ticaret ortaklarıyla yapılan müzakereler sonucunda değiştirilebilmektedir. Uruguay Turu müzakereleri sonucunda, üye ülkeler taviz listelerini genişleterek bu oranlar çerçevesinde ticaret hacmini artırmayı başarmışlardır.

Tarifeler Yoluyla Koruma:

Ticari şeffaflığın sağlanmasında en etkili yöntemlerden biri, koruma tedbirlerinin tarifeler yoluyla uygulanmasıdır. GATT, tarife dışı engellerin çoğunu yasaklamaktadır ve tarifelerin kademeli olarak azaltılmasını hedeflemektedir. Özellikle tarım ürünleri ticaretinde, ithalat kısıtlamalarının büyük ölçüde tarifelere dönüştürülmesi bu hedef doğrultusunda atılmış önemli bir adımdır.

### 2.1.8.6. Dünya Ticaret Örgütü

GATT müzakerelerinin ikinci turu olan Uruguay Turu neticesinde GATT'ın yapısı değiştirilmiş ve yeni bir yapıya kavuşmuştur. 1994 tarihinde imzalanan Marakeş Anlaşması ile DTÖ kurulmuş ve 1 Ocak 1995 tarihinde faaliyete başlamıştır (Özlük,2018:374). Türkiye'nin Kurucu üyesi olduğu DTÖ, 164 üye ülke ile dünyanın en büyük ve işlevsel örgütlerinden bir tanesidir (Gelir İdaresi Başkanlığı GATT Bilgilendirme Rehberi 1,2009:6). Küresel ticaret kurallarıyla ilgilenen tek uluslararası kuruluş olan DTÖ, ticaretin mümkün olduğunca sorunsuz, öngörülebilir ve serbestçe akmasını amaçlamaktadır (WTO,2024a).

### 2.1.8.7. Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve Etkileri

DTÖ'nün temel hedeflerinden olan dış ticareti kolaylaştırmak ve basitleştirmek kapsamında, DTÖ 2004 yılında çalışmalara başlamış ve 2013 yılında üye ülkelerin üzerinde mutabık kaldığı metin ortaya çıkmış ve nihayetinde 27 Kasım 2014 tarihinde DTÖ Genel Konseyinde DTÖ Ticaretin kolaylaştırılması Anlaşması imzalanarak kabul edilmiştir (Atay,2019:61). 22 Şubat 2017 tarihinde yürürlüğe giren Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması (Trade Facilitation Agreement - TFA) transit halindeki mallar da dahil olmak üzere malların hareketinin, serbest bırakılmasının ve gümrük işlemlerinin hızlandırılmasına yönelik hükümler içermesinin yanı sıra, ticaretin kolaylaştırılması ve gümrük uyumu konularında gümrükler ve diğer ilgili makamlar arasında etkili iş birliğine yönelik tedbirleri de ortaya koymaktadır. Ayrıca ilgili makamlara teknik yardım ve kapasite geliştirmeye yönelik hükümlerde içermektedir (WTO,2024b).

### 2.1.8.8. Dünya Gümrük Örgütü

1952 yılında Gümrük İş birliği Konseyi (Customs Cooperation Council-CCC) olarak kurulan DGÖ, 184 üyesi ile dış ticaretin %98'ini işleyen, gümrük konusunda yetkinliğe sahip uluslararası tek kuruluştur (WCO,2024). DGÖ dış ticaret ve sınırlar arası yolcu geçişlerinde işlem ve işleyişlerde yer alan formalite ve işlemlerin basitleştirilerek standart hale getirmeye amaçlamaktadır (Güzel,2022:49).

## 2.2. Türkiye'de Dış Ticaretin Kolaylaştırılmasına Yönelik Yapılan Çalışmalar

Dış ticaretin kolaylaştırılmasına bağlamında dış ticaret işlemlerinin sadeleştirilmesi amacıyla kimi zaman teknolojik alt yapıdan, kimi zaman da mevzuat ve yasal düzenlemelerden faydalanılmıştır. Bu kapsamda Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi tarafından Ticaretin

Kolaylaştırılması Eylem Planı (TKEP) hazırlanmıştır. TKEP'in uygulanması amacıyla Şeffaflık Çalışma Grubu, Gümrük ve Dış Ticaret Çalışma Grubu ve Altyapı ve Lojistik Çalışma Grubu olmak üzere üç çalışma grubu kurulmuştur. Bu çalışma grupları TKEP'de yer alan eylem maddelerinin uygulanması ve takibinden sorumludurlar (TKTSBYEP,2017:36).

### 2.2.1. Varış Öncesi Beyan/İşleme Sistemi

Dış ticarete ithalat işlemleri ile alakalı olarak ilgili idareye verilmesi gereken bilgi ve belgelerin ticarete konu eşyanın varış ülkesine varmadan önce sistem üzerinden beyan edilmesini, bu sayede ithalat işlemlerinde zaman ve süreç tasarrufu sağlanmasını hedef alan çalışmadır (Yüksel,2023:900).

### 2.2.2. Elektronik Ödeme Sistemi

Dış ticarete ilişkin gümrük idarelerinin topladığı vergi, resim, harç ve ücretlerin elektronik ortamda ödenmesini sağlayan sistemdir. Bu sistem ile hem kırtasiye giderlerinin azaltılmakta hem de işlem süreleri azalmaktadır (Hepyaşar,2019:34).

TKEP 18 No'lu eylem maddesinde “*Kamu alacaklarının 7/24 sistematijinde elektronik olarak tahsil edilmesini teminen iyileştirmeler yapılacak; kara hudut kapılarında yükümlülerden tahsil edilmesi gereken kamu alacaklarının, banka kartı ve kredi kartı yoluyla da tahsil edilebilmesi sağlanması ile Onaylanmış Kişi ve Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip firmalar dışında kalan ticaret erbabının da kendi hesapları yoluyla ödeme yapmasının yaygınlaştırılması*” hükümleri yer almaktadır (Emeç vd.,2022:12).

### 2.2.3. Risk Yönetim Sistemi

Dış ticaret işlemleri ile alakalı olarak sınır gümrük idarelerince ithalat, ihracat ve transit ticaret işlemlerinde hangi ticari işlemin kontrol edileceğini ve bu kontrolün derece ve türünün ne olacağını tespit eden uygulama ve yöntemleri ifade etmektedir (TKTSBYEP,2017:40).

TKEP 19 No'lu Eylem Maddesinde – “*İthalat denetimlerinin ilgili kurum ve kuruluşların görev ve yetkileri çerçevesinde gümrükleme süreçlerinde beklemeleri ve buna bağlı olarak artan maliyet unsurlarını en aza indirecek yol ve yöntemlerle yürütülmesi hususunda ilgili kurum ve kuruluşlarca bir eylem planı hazırlanması*” şeklinde açıklanmıştır (Emeç vd.,2022:12).

### 2.2.4. Sonradan Kontrol Sistemi

Dış ticarete ithalat işleminden sonra ticarete konu eşyanın sahibine teslim edildiği, ithal işlemine ilişkin kontrollerin sonradan yapıldığı, bu işleme

ilişkin verilerin risk yönetim sistemine aktarılmasını ön gören sistemdir (TKTSBYEP,2017:41).

TKEP 21 No'lu Eylem Maddesinde – *“Sonradan kontrol uygulaması ile ilgili olarak, 2020 yılı sonuna kadar en iyi ülke uygulamalarından yararlanmak amacıyla inceleme ziyaretlerinden veya Dünya Gümrük Örgütü dokümanlarından faydalanılarak bir değerlendirme yapılması ve Komite ile paylaşılması”* hükümleri yer almıştır (Emeç vd.,2022:13).

Sonradan Kontrol ve Riskli İşlemlerin Kontrolü Yönetmeliğinin (SKRİKY) 7. Maddesinde, sonradan kontrol, kişilerin gümrük vergileri karşısındaki durumu ile gümrük mevzuatı ve ilgili diğer mevzuatta öngörülen yükümlülüklerin yerine getirilip getirilmediğini belirlemek için yapılacağı belirtilmiştir (SKRİKY,2008,mevzuat.gov.tr).

### 2.2.5. Yetkilendirilmiş Yükümlü Sistemi

Yetkilendirilmiş Yükümlü Sistemi (YYs) dış ticaret mevzuatı ile uyumu iyi, dış ticarete konu işlemlere ilişkin bilgi ve belgeleri belirlenen düzeyde kayıt altına alan, mali imkanları olan, uluslararası tedarığı yeterli, yükümlülere verilen ve uluslararası geçerliliği olan bir akreditasyon sistemidir (TKTSBYEP,2017:42). 23 No'lu, 24 No'lu ve 25 No'lu eylem maddelerinde buna ilişkin ifadeler yer almaktadır (Emeç vd.,2022:13). Bu eylem maddeleri aşağıdaki şekildedir;

TKEP 23 No'lu Eylem Maddesi – *“Ülkemizce imzalanan Yetkilendirilmiş Yükümlü Karşılıklı Tanıma Anlaşmalarının artırılmasına yönelik bir ülke stratejisi belirlenmesi”*

TKEP 24 No'lu Eylem Maddesi – *“Yetkilendirilmiş yükümlü statüsü kapsamında, nakliyecilerin sınır geçiş noktalarında öncelikli geçiş hakkı kullanabilmeleri için gerekli altyapı çalışmaları gerçekleştirilmesi”*

TKEP 25 No'lu Eylem Maddesi – *“Yetkilendirilmiş yükümlü uygulamasının sadece gümrük alanında sınırlı kalmayıp, ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşları mevzuat ve uygulamalarında da yer alması amacıyla ilgili kamu kurumu ve kuruluşlarınca gerekli mevzuat ve altyapı çalışmaları yapılması”*

YYs sahibi firmalar dış ticaret işlemlerinde Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinin 9. Maddesinde yer alan kolaylaştırmalardan ve Türkiye Gümrük Bölgesine eşya giriş ve çıkışında uygulanan emniyet ve güvenlik uygulamalarına ilişkin kolaylaştırmalardan faydalanabilmektedirler (Terzi,2017:13).

### 2.2.6. Hızlandırılmış Sevkiyatlar

Belirlenen güvenlik prosedürleri suistimal edilmeden, havayolu kargo taşımacılığı ile ülkeye gelen ticarete konu eşyanın gümrük işlem ve prosedürlerinin basitleştirilmesini hedef alan rejim olarak tanımlanmaktadır (TKTSBYEP,2017:46).

TKEP 36 No’lu Eylem Maddesinde – “*BİLGE sisteminde muayene işlemleri bitirilmiş veya vergileri ödenerek/teminata bağlanarak nuhasebe işlemleri tamamlanmış gümrük beyannamelerinde, gümrük idarelerinde yapılamayan düzeltme işlemlerinde yazışma trafiğinin uzamasının yarattığı mağduriyetlerin azaltılması, işlemlerin takip edilebilirliğinin arttırılması ve böylece gümrük işlem süreçlerinin hızlandırılması amacıyla kapanmış beyannamelerde gümrük idarelerinde sınırlı alanlarda yapılan düzeltme işlemlerinin kapsamının genişletilmesi*” hükümleri yer almaktadır (Emeç vd.,2022:14). Hızlandırılmış sevkiyatlarla havayolu taşımacılığında gümrük prosedürlerini sadeleştirerek işlem sürelerini düşürmek hedeflenmektedir.

### 2.2.7. Bozulabilir Eşya

Dış ticarete konu eşyanın doğası gereği bozulabilir olduğu durumlarda, gümrük prosedürlerinde kolaylık sağlanması, mümkün olan en kısa sürede serbest bırakılması, öncelikli kontrole tabi tutulması, eşyanın durumunun el verdiği ölçüde ve istisnai olarak gümrük idareleri ve diğer idarelerin mesai saatleri dışında da işlemlerinin yapılabilmesi, eşyanın kontrol esnasında eşya sahibince ve/veya devlet eliyle uygun saklama koşullarının sağlanması, şartların sağlanması halinde eşyanın bu tesislerden serbest bırakılması işlemlerini ifade etmektedir (TKTSBYEP,2017:47).

TKEP 27 No’lu Eylem Maddesinde – “*Dış ticarete konu olan eşyanın gümrük ve dış ticaret işlemlerinin bütün ilgili idareler tarafından mesai ücretinin tahsil edilmesi şartıyla 7/24 prensibine göre tamamlanması, bu eylemin uygulanmasında bozulabilir eşyaya ilişkin düzenlemelere öncelik verilmesi*” hükümleri yer almaktadır (Emeç vd.,2022:14). Bozulabilir eşya uygulaması ile gümrük işlemleri sırasında ortaya çıkabilecek sorunlar karşısında eşya sahibinin bir kaybının olmaması için eşyayı koruma altına almak, mümkün olmuyor ise eşyaya ilişkin vergileri teminata bağlayıp eşyanın gümrük işlemlerini bitirerek mükellefi zarara uğratmamak amaçlanmaktadır.

### 2.2.8. İthal Amaçlı Eşyanın Gümrük Kontrolü Altında Nakli

Dış ticaret işlemlerinde ticarete konu eşyanın işleneceği firmanın ve/veya depolanacağı deponun ithalat gümrük idaresine uzak bir konumda olabilmektedir. Bu durumda ithalat işlemi firma veya depoya en yakın ithalat

gümrük idaresinde yapılabilmesini sağlamak amacıyla gümrük gözetimi ve denetimi altında serbest dolaşıma girmeden ülke içerisinde bir noktadan diğer bir noktaya nakline izin verilmesini ifade etmektedir (TKTSBYEP,2017:48).

Ticaretin kolaylaştırılması eylem planında bu alanda bir maddeye yer verilmemiştir. Bunun yerine bu işlemin transit rejimi altında yapıldığı belirtilmiştir (Emeç vd.,2022:15). Transit rejiminde ticarete konu eşyanın vergileri teminat altına alınarak mükelleflere zaman ve tasarruf sağlanmaktadır.

### 2.2.9. İthalat, İhracat ve Transit Formalitelerinde Kolaylaştırma

İthalat, ihracat ve transit rejimi işlemlerinde yer alan mevzuat ve formalitelerin sadeleştirilmesi, mükerrer veri girilmesinin önüne geçilmesi, bozulabilir eşya gibi gümrük işlemlerinin acil yapılması gereken durumlarda esneklik sağlanması gibi hususların amaçlandığı ticareti kolaylaştırma şeklidir TKTSBYEP,2017:50).

TKEP 2 No'lu Eylem Maddesinde – “*Dış ticaret işlemlerine dair ilgili kamu kurumları tarafından yol gösterici nitelikte kılavuzlar hazırlanması*” hükümleri yer almaktadır. 28 Ağustos 2020 tarihi itibarıyla bu formalitelerin azaltılması ve mükelleflerin durumdan haberdar olabilmesi, hedef pazar bilgi ve kaynaklarına ulaşabilecekleri yapay zekâ tabanlı “Kolay İhracat Platformu” isimli web sitesi devreye alınmıştır (Emeç vd.,2022:15). İthalat, ihracat ve transit formalitelerindeki kolaylaştırma ile dış ticaret işlemlerinde gümrük prosedürlerinin azaltılması ve dış ticarete ilişkin işlemlerde rehberlik hizmetinin de verilmesi amaçlanmaktadır.

### 2.2.10. Ticaretin Kolaylaştırılması ve Uluslararası Standartlara Uyum

Dış ticaret işlemlerinde özellikle DGÖ'nün Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasında öngörülen hükümlerin genel mahiyette olduğu, kullanım alanında bu sebeplerle farklılıkların ortaya çıktığı, DGÖ, OECD, UNCTAD gibi uluslararası kuruluşların bu prosedürleri öngörülebilir ve uyumlaştırmaya yönelik geniş bir imkanının olduğu, bu bağlamda Türkiye’de ticaretin kolaylaştırılmasına ilişkin milletlerarası anlaşma, sözleşme ve düzenlemelere ilgili kurumların özel sektörün de görüşlerini alarak katılımının sağlanması gerektiği belirtilmiştir (TKTSBYEP,2017:52).

TFA birimci kısmında yer alan İthalat, ihracat ve transite ilişkin formaliteler başlığında, gümrük idareleri arasında iş birliğini ve dış ticaret uygulamalarında yeknesaklığı sağlamayı hedeflemektedir (Algan,2018:15). Dış ticaret işlemlerinde yeknesaklık zaman ve maliyet avantajı sağlayacaktır.

### 2.2.11. Sevk Öncesi İnceleme

Dış ticarete konu malı ithal etmeden önce alanında yetkili kişiler ve/veya kurumlarca fiyat, miktar ve teknik açıdan kontrol edilmesi sevk öncesi inceleme olarak tanımlanmaktadır. Sevk Öncesi İnceleme Anlaşması GATT genel anlaşmasının ilgili hükümlerine göre yetkili kılınan kişiler ve/veya kurumlarca yapılması halinde kabul edileceği hüküm altına alınmıştır (Çakmakçı,2018:53).

Dış ticarete ilişkin tarife sınırlandırması ve gümrük kıymeti ile alakalı olarak yapılan sevk öncesi inceleme uygulaması, zaman ve iş yükü getirmesi hasebiyle ticareti zorlaştıran bir uygulamadır. Türkiye’de bu uygulama DGÖ’nün belirlediği kriterler çerçevesinde yapıldığından bu uygulamaya Türkiye’de yer verilmemektedir (TKTSBYEP,2017:54).

### 2.2.12. Gümrük Müşavirlerinin Kullanımı

Türkiye’de gümrük müşavirlerinin kullanımı zorunlu değildir. Ancak Yetkilendirilmiş yükümlülerin gümrük müşavirliği danışmanlığı alması zorunludur. İthalat, ihracat ve transit rejimi işlemlerinde yer alan mevzuat ve formalitelerin sadeleştirilmesi, mükerrer veri girilmesinin önüne geçilmesi, bozulabilir eşya gibi gümrük işlemlerinin acil yapılması gereken durumlarda esneklik sağlanması gibi hususların amaçlandığı ticareti kolaylaştırma şeklidir (TKTSBYEP,2017:50).

TKEP 2 No’lu Eylem Maddesinde – “*Dış ticaret işlemlerine dair ilgili kamu kurumları tarafından yol gösterici nitelikte kılavuzlar hazırlanması*” hükümleri yer almaktadır. 28 Ağustos 2020 tarihi itibarıyla bu formalitelerin azaltılması ve mükelleflerin durumdan haberdar olabilmesi, hedef pazar bilgi ve kaynaklarına ulaşabilecekleri yapay zekâ tabanlı “Kolay İhracat Platformu” isimli web sitesi devreye alınmıştır (Emeç vd.,2022:15).

Gümrük müşavirleri dış ticaret işlemlerinde ticarete konu eşyaların gümrük vergilerinin hesaplanması, eşyaların dış ticarete teknik konuda yeterli olup olmadığının araştırılması, gümrük prosedürlerinin işletilmesi açısından mükellefler için önemli bir meslek grubudur (Yağcı,2009:84).

### 2.3. Türkiye’de Gümrük İdarelerinin Genel Durumu

Türkiye’de sınır güvenliğinin sağlanması, ithalat ve ihracat işlemlerinin denetlenmesi için gümrük idaresi kurulmuştur. Türkiye’de gümrük idaresinin kuruluşu ve gelişim süreci Tablo 2.5’de yer gösterilmiştir.

| <b>Tablo 2.5. TC. Gümrük Teşkilatı Gelişim Süreci</b> |                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Tarih</b>                                          | <b>Kurum / Kurum Birleşme</b>                                                                     |
| <b>1929</b>                                           | Gümrük ve İhisar vekaleti kuruldu.                                                                |
| <b>1931</b>                                           | Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı oluşturuldu.                                                    |
| <b>1932</b>                                           | Maliye vekaletine bağlı bulunan Tekel idare ve işletmeleri Gümrük idaresine bağlandı.             |
| <b>1956</b>                                           | Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı kaldırıldı. Yerine Gümrük Muhafaza Müdürlüğü kuruldu.           |
| <b>1938</b>                                           | Maliye ve Gümrük Bakanlığı adını aldı.                                                            |
| <b>1993</b>                                           | Gümrük hizmeti bakanlıktan ayrılarak, Başbakanlığa bağlı müsteşarlık şeklinde teşkilatlandırıldı. |
| <b>2011</b>                                           | Gümrük ve Ticaret Bakanlığı kuruldu.                                                              |
| <b>2018</b>                                           | Ticaret Bakanlığı kuruldu.                                                                        |

**Kaynak:** (Ticaret Bakanlığı, 2019)

Tablo 2.5’de Türkiye Gümrük İdaresinin yıllar içerisindeki değişimi gösterilmiştir. Gümrük muhafaza hizmetleri bir kumandanlık şeklinde kurulmuştur. Daha sonra genel müdürlük şeklinde teşkilatlandırılan gümrük idaresi, günümüzde bakanlık teşkilat yapısına kavuşmuştur.

### 2.3.1. Gümrük İdarelerinin Genel Yapısı

Bir ülkenin diğer ülkeler üzerindeki önemli egemenlik haklarından birisi de ülkeye giren çıkan eşyanın ülkenin gümrük idarelerince kontrol ediliyor olmasıdır. Türkiye’de gümrük idaresinin oluşumu 1861 yılında Osmanlı’da kurulan Rüşumat Emaneti kurumuna dayanmaktadır (TB,2023). Farklı isim ve işlevlerle görev üstlenen gümrük idareleri, ilk defa 1909 yılında “Rüşumat Müdüriyeti Umumiyesi” ile günümüz gümrük idaresi yapısını almıştır. Devam eden yıllarda da birçok değişime ve işleve kavuşan gümrük idareleri günümüzde Ticaret Bakanlığı’na bağlı olarak görevini icra etmektedir (TB,2023).

Gümrük idareleri Türkiye’de Cumhurbaşkanlığı 1 no.lu kararnamesi ile günümüzdeki teşkilat yapısına kavuşmuştur. Türkiye’de hizmet veren gümrük idarelerinin bağlı bulunduğu bölge müdürlükleri Tablo 2.6’de gösterilmiştir (Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi,2018:252).

| <b>Tablo 2.6. Türkiye'deki Gümrük İdarelerinin Bağlı Bulunduğu Bölge Müdürlükleri</b> |                                                      |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sıra No                                                                               | Bölge Müdürlüğünün Adı                               | Bölge Müdürlüğüne Bağlı İller                                                                   |
| 1                                                                                     | İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü       | İstanbul                                                                                        |
| 2                                                                                     | Uludağ Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü         | Bursa, Balıkesir, Bilecik, Eskişehir, Kütahya, Yalova                                           |
| 3                                                                                     | Trakya Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü         | Edirne, Kırklareli                                                                              |
| 4                                                                                     | Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Tekirdağ, Çanakkale                                                                             |
| 5                                                                                     | Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Kocaeli, Bolu, Düzce, Sakarya, Zonguldak, Bartın, Karabük                                       |
| 6                                                                                     | Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü            | İzmir, Manisa, Aydın                                                                            |
| 7                                                                                     | Pamukkale Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü      | Denizli, Afyonkarahisar, Uşak, Muğla                                                            |
| 8                                                                                     | Batı Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Antalya, Burdur, Isparta                                                                        |
| 9                                                                                     | Orta Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Mersin, Adana                                                                                   |
| 10                                                                                    | Doğu Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Hatay, Osmaniye                                                                                 |
| 11                                                                                    | Orta Anadolu Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Ankara, Konya, Kırıkkale, Karaman, Aksaray, Nevşehir, Kayseri, Çankırı, Kırşehir, Yozgat, Niğde |
| 12                                                                                    | Orta Karadeniz Gümrük Ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü | Samsun, Çorum, Ordu, Amasya, Tokat, Kastamonu, Sinop                                            |

|    |                                                      |                                                       |
|----|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 13 | Doğu Karadeniz Gümrük Ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü | Trabzon, Giresun, Erzincan, Gümüşhane, Bayburt        |
| 14 | Kaçkar Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü         | Artvin, Rize, Ardahan                                 |
| 15 | Gürbulak Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü       | Ağrı, Erzurum, Kars, Iğdır                            |
| 16 | Doğu Anadolu Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü   | Van, Bitlis, Muş, Hakkari                             |
| 17 | Fırat Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü          | Malatya, Kahramanmaraş, Sivas Elazığ, Tunceli, Bingöl |
| 18 | GAP Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü            | Gaziantep, Kilis, Şanlıurfa, Adıyaman                 |
| 19 | İpekyolu Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü       | Şırnak, Batman, Siirt, Mardin, Diyarbakır             |

**Kaynak:** (Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi,2018:253).

Tablo 2.6’de anlaşılabacağı üzere Türkiye’deki 81 il 19 adet Gümrük ve Dış Ticarete Bölge Müdürlüğü ile temsil edilmektedir. Şehirlerin ticari potansiyelleri göz önüne alınarak yapılan dağılımda İstanbul geneli İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğüne bağlanmıştır. Diğer bölge müdürlükleri gerek coğrafi gerekse de ekonomik durumları nedeniyle birden çok il tek Bölge Müdürlüğü ile temsil edilmektedir.

### 2.3.2. Gümrük İdarelerinin Modernizasyonu

Türkiye’nin 1996 yılında gümrük birliğine entegre olması ile birlikte gümrük idarelerinde artan işlem ve iş yükü, ticaret hacmi, ticarete konu ürün çeşitliliği, kaçakçılık ile mücadelede geleneksel yöntemlerin yetersiz kalması gümrük idarelerinin modernizasyonunu kaçınılmaz kılmıştır (Atay,2019:69).

Gümrük İdarelerinin Modernizasyonu (GİMOP) bir proje şeklinde yürütülmektedir. GİMOP, ithalat, ihracat ve transit işlemlerine de ortaya çıkan ihlal ve kaçakçılık olaylarına ilişkin bilgilerin bakanlık merkezine kurulan bilgi bankasına hızlı ve güvenli bir şekilde aktarılması ve elde

edilen bu bilgiler ile ihlal ve kaçakçılığı önleme amaçlı eylemlerin hızlı ve güvenilir şekilde yapılmasını sağlamaya yönelik yapılan projedir (Gümrük Müsteşarlığı 2010 yılı Faaliyet Raporu,2010:17).

GİMOP projesi Avrupa Birliği (AB) tarafından da desteklenen bir projedir. Bu kapsamda AB'nin gelecekte dış sınırlarının, AB üyesi bir gümrük idaresinin görev ve sorumluluklarını yerine getirebilecek konuma getirilmesi amacıyla gümrük işlemlerinde arama ve gözetimi artıracak, gümrük kontrollerini hızlı bir şekilde yapacak bir idari yapıya dönüştürülmesi amaçlanmıştır (Avrupa Birliği Başkanlığı Türk Gümrük İdaresinin Modernizasyonu VI,2022).

### 2.3.3. Gümrük İşlemlerinin Basitleştirilmesi

Gümrük işlemleri yüksek kontrol gerektiren operasyonlardır. Bahse konu işlemler için gümrük idareleri birçok bilgi ve belge istemektedir. Bu durum gümrük işlemlerini yavaşlatmaktadır. Gümrük işlemlerini basitleştirmek için Türkiye mevzuatında düzenlemeler yapılmaktadır.

Basitleştirilmiş usul 4458 sayılı Gümrük Kanunun 71 maddesinde düzenlenmiştir. Bahse konu düzenleme ile aşağıdaki kolaylıklar getirilmiştir (GK,2019, mevzuat.gov.tr);

- Beyannameye eklenmesi gereken belgelerden bazılarının eklenmemesi.
- Beyannameye yazılması gereken bilgilerin bazılarının yazılmaması.
- Beyanname yerine bir idari belge veya ticari bir belge ile beyan.
- Kayıt yoluyla gümrük rejim beyanı.
- Basitleştirilmiş kontrol yöntemi.
- Tam beyanlı basitleştirilmiş usulden faydalanma.
- Teminata götürü ve kısmi teminat uygulaması.

Mükellefler tarafından dış ticaret işlemlerinin sorunsuz tamamlanması, gümrük işlemlerinin eksiksiz olarak gerçekleştirilmesi, ticarete konu eşyanın gümrük işlemleri sırasında geçirdiği sürenin azaltılması gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir (Uzun,2016:67).

### 2.3.4. Gümrük İşlemleri Açısından Uluslararası Kuruluşların Çalışmaları

Yapılan literatür taramasında dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik GATT, DTÖ, BM, DGÖ ve Kyoto Sözleşmesi ile gümrük işlemlerinin düzenlenmesi kapsamında çalışmalar bulunmaktadır.

### 2.3.4.1. Ticaret Genel Anlaşması ve Dünya Ticaret Örgütü Kapsamında Yapılan Çalışmalar

1948 yılında dış ticaret düzenlenmesi ile alakalı Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) yapılmış, uzun yıllar bu çalışmalardan faydalanılmıştır (Yılmaz ve Nuhoglu, 2021:172). Dış ticaretin gelişmesi, yasal ve kurumsal bir yapıya kavuşması düşüncesiyle, 1995 yılında imzalanan Marakeş Anlaşması ile Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) kurulmuştur (Gültekin, 2020:146).

Türkiye'nin de 1995 yılından beri kurucu üyesi olduğu DTÖ, dış ticaretin usul ve yöntemini belirleyen, bünyesinde bir nevi mahkeme görevi gören "Anlaşmazlıkların Halli Organını" barındıran, çok taraflı ticaret sisteminin merkezi niteliğine gelmiştir. Temel hedefi dış ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırmak, ticaret kurallarını şeffaflaştırmak, ticaret prosedürlerini azaltmak suretiyle küresel ticaret hacmini artırmaktır (Dışişleri Bakanlığı Uluslararası Örgüt Künyesi Dünya Ticaret Örgütü, 2023:1).

TFA DTÖ tarafından 2017 yılında yürürlüğe girmiştir. Küresel ticarete bir devrim olarak nitelendirilen bu anlaşma ile dış ticarete, ticaretin kolaylaştırılması ve gümrük prosedürlerinin sadeleştirilmesi hedeflenmiştir. Gelişmekte olan ülkelere avantaj sağlayacağı düşünülen bu anlaşma ile dış ticarete giderlerin %14 oranında azalması değerlendirilmektedir (Gültekin, 2020:146).

### 2.3.4.2. Birleşmiş Milletler Bünyesinde Yapılan Çalışmalar

BM bünyesinde ticaret ve kalkınma alanında temel organ olan UNCTAD 30 Aralık 1964 tarihinde ticaret, kalkınma ve yoksulluk konularını ele almak, özellikle gelişmekte olan ülkeler büyümeyi ve genel anlamda kalkınmayı hızlandırmak amacıyla kurulmuştur (UNCTAD, 2022:1). BM bünyesinde bulunan bir diğer önemli komisyon Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konsey (ECOSOC) tarafından 1947 yılında kurulan "Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonudur (UNECE) (UNECE, 2023).

Günümüzde uygulanan ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarının birçoğu UNECE'nin tavsiye niteliğindeki çalışmalardan ibarettir (Yüksel 2023:893). UNECE tarafından ticaretin kolaylaştırılması kapsamında verdiği tavsiyeleri aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür (UNECE, 2017).

- Birleşmiş Milletler Ticaret Belgeleri Düzen Anahtarı
- Ticari Belgelerdeki Kodların Yerleri
- Ülke Adlarının Temsiline İlişkin ISO Ülke Kodu

- Ulusal Ticareti Kolaylaştırma Organları
- Incoterms Kısaltmaları
- Dış ticaret için Hizalanmış Fatura Düzeni Anahtarı
- Tarihlerin, Zamanın ve Zaman Dönemlerinin Sayısal Gösterimi
- Benzersiz Kimlik Kodu Metodolojisi
- Para Birimlerinin Gösterimi İçin Alfabetik Kod
- Gemilerin Tanımlanmasına İlişkin Kodlar
- Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Taşımacılığının Belgesel Yönleri
- Deniz Taşımacılığı Belge Prosedürlerinin Kolaylaştırılmasına Yönelik Tedbirler
- İthalat Gümrükleme İşlemlerinde Tespit Edilen Hukuki Sorunların Kolaylaştırılması
- Ticari Belgelerin Doğrulanması
- Daha Basit Nakliye İşaretleri
- Ticaret ve Taşıma Yerleri Kodu
- Ödeme Koşullarının Kısaltmaları
- Dış ticaret Usullerine İlişkin Kolaylaştırıcı Tedbirler
- Ulaştırma Modlarına İlişkin Kodlar
- Dış ticarete Kullanılan Ölçü Birimi Kodları
- Yolcu Kodları, Kargo Çeşitleri, Paketler ve Ambalaj Malzemeleri
- Standart Sevkiyat Talimatları için Yerleşim Anahtarı
- Navlun Maliyet Kodu
- Ticaret ve Taşımacılık Durum Kodları
- UN/EDIFACT Standardının Kullanımı
- Elektronik Veri Değişimine İlişkin Değişim Anlaşmalarının Ticari Kullanımı
- Sevkiyat Öncesi Denetim
- Ulaştırma Aracı Türlerine İlişkin Kodlar
- Elektronik Ticaret Sözleşmesi
- E-Ticaret Öz Düzenleme Araçları (Davranış Kuralları)

- Tek Pencere Oluşturmaya İlişkin Tavsiye ve Kılavuzlar
- Dış ticarette Veri Basitleştirme ve Standardizasyon
- Dış ticarete İlişkin Yasal Çerçevenin Oluşturulması Tek Pencere
- Tek Pencere Birlikte Çalışabilirliği
- İstisare yaklaşımları- Ticarette En İyi Uygulamalar ve Ticaretin Kolaylaştırılması Konularında Devlet İstisareleri
- Ticaretin Kolaylaştırılmasında Kamu-Özel Ortaklıkları
- Ticaret ve Ulaştırmanın Kolaylaştırılması İzleme Mekanizması

Türkiye Tek Pencere Sistemi, Incoterms, Ödeme Şekilleri, Sevkiyat Öncesi Denetim gibi başlıca tavsiye niteliğindeki kararları mevzuatına entegre etmiştir. Bunun yanı sıra ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik tavsiye niteliğindeki yukarıda bahsi geçen çalışmaları da yapmaya devam etmektedir.

#### 2.3.4.3. Dünya Gümrük Örgütü Bünyesinde Yapılan Çalışmalar

1952 yılında Dünya Gümrük İş Birliği Konseyi (Customs Co-operation Council-CCC) olarak kurulan DGÖ Dünya ticaretinin %98'ini bir bütün olarak işleyen, dünya genelinde 185 Gümrük idaresini temsil eden, gümrük idarelerinin etkinliğini ve verimini artırmayı amaçlayan uluslararası bir örgüttür (WCO,2023). DGÖ'nün kapsamlı çalışma yaptığı konuları aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür (Yüksel,2023:892).

- Dış ticarette ve ülkeler arası insan geçişlerinde gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi.
- Gümrük işlemlerinin basitleştirir iken gümrük mevzuatını etkili bir şekilde kullanarak kaçakçılık ve yasa dışı ticareti ve işlemlerinin önlenmesi.
- Gelişen teknoloji ve ülke olguları karşısında ülke gümrük idarelerine teknik yardımda bulunulması.
- Üye olsun veya olmasın tüm gümrük idareleri ile iş birliğinin artırılması.
- Tüm gümrük idarelerinde şeffaflık, insan kaynağı yönetimi, dürüstlük, çalışma yöntem ve ortamları hakkında çalışmalar yapılması.

DGÖ günümüze kadar 66 tane tavsiye kararı almış, Türkiye bu tavsiye kararlarından 14 tanesini kabul etmiştir (DGÖ,2023b:2). Tablo 2.7'da Dünya Gümrük Örgütü'nün Tavsiye Karar Sayıları ve Türkiye'nin kabul ettiği tavsiye kararlarının listesi gösterilmiştir.

**Tablo 2.7. DGÖ Tavsiye Kararları ve Türkiye'nin Kabul Ettiği Kararlar**

| Tavsiye Kararlarının (TK) Konusu |                                                            | DGÖ'nün TK sayısı | Türkiye tarafından kabul edilen TK sayısı |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------|
| A                                | Gümrük idareleri arasındaki iş birliğinin desteklenmesi    | 4                 | 3                                         |
| B                                | Vergisiz giriş, vergilerin geri ödenmesi veya kaldırılması | 9                 | 1                                         |
| C                                | Nakliye, seyahat ve turizm                                 | 19                | 6                                         |
| D                                | Bilgi Teknolojileri                                        | 11                | 0                                         |
| E                                | Mevzuatın uygulanması ve muhafaza                          | 16                | 3                                         |
| F                                | Diğer Tavsiye Kararları                                    | 7                 | 1                                         |

**Kaynak:** (DGÖ,2023b:2)

Tablo 2.7'dan da anlaşılacağı üzere DGÖ 6 ana başlıkta toplam 66 tavsiye kararı almıştır. Türkiye bu kararlardan 14 tanesini kabul etmiştir. Türkiye Bilgi Teknolojileri alanındaki tavsiye kararlarını kabul etmemiştir.

#### 2.3.4.4. Kyoto Sözleşmesi

Gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi ve uyumlulaştırılmasına yönelik temel ilkelerden oluşan Kyoto Sözleşmesi, 1973 yılında Kyoto'daki Dünya Gümrük Örgütü Konsey oturumunda kabul edilmiştir. 1999 yılında revize edilen Kyoto Sözleşmesi 2006 yılında yürürlüğe girmiştir (Kyoto Communique,2012).

Kyoto sözleşmesi dış ticaret işlemlerinde gümrük prosedürlerini yerine getirir iken mevzuata uygun, öngörülebilir, şeffaf, dış ticareti kolaylaştırıcı ve ülkelerin gümrük vergi gelirleri ile toplumun menfaatini gözetken, bir anlaşmadır (Yasui,2010:2).

#### 2.3.5. E- Gümrük Uygulamaları

Dış ticarete konu eşyanın gümrük işlemlerinde, birçok bilgi ve belgeye

ihtiyaç duyulması, bu bilgi ve belgenin hazırlanmasında zaman ve emek harcanması dış ticareti hem maliyet hem de zaman açısından olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuzlukları en aza indirmek için Türkiye, Gümrük Birliği kapsamında başlatılan e-gümrük uygulamaları hayata geçirmiştir (Dereli,2014a:250).

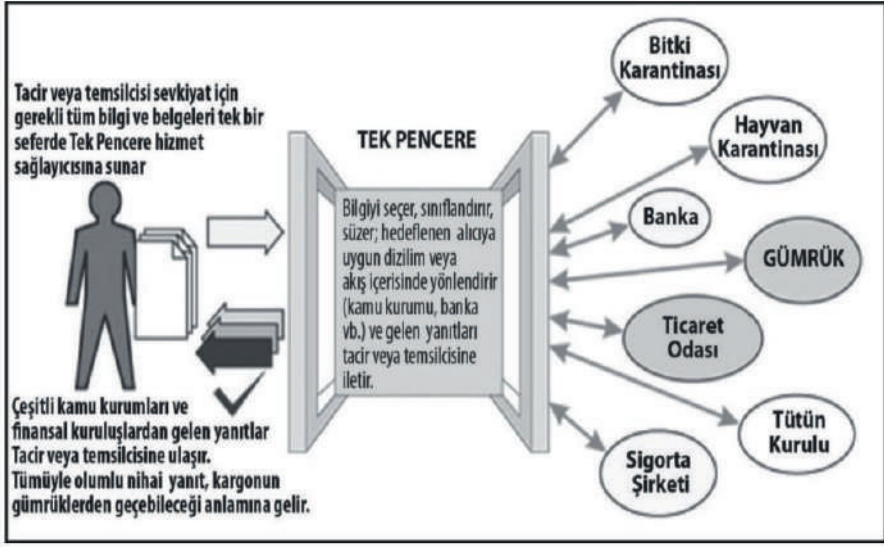
### 2.3.5.1. Tek Pencere Sistemi

Tek Pencere Sistemi, ithalat, ihracat, transit, e-ticaret gibi gümrük işlemlerinin yapılabilmesi için mükelleflerin farklı kurum ve kuruluşlardan ihtiyaç duydukları bilgi ve belgeleri ilgili kurum ve kuruluşlara gitmeye ve/veya başvurmaya gerek kalmadan yapılmasını sağlayan, benzer bilgilerin farklı kurum ve kuruluşlara sunulması nedeniyle fazladan iş yükü ve zaman kaybını ortadan kaldıran, işlemleri elektronik ortamdan sonuçlanmasını sağlayan, kamu ve mükelleflere zaman ve para tasarrufu sağlayan modern bir kamu hizmet sistemidir (Şahin,2018:245). Tek pencere sistemi birçok kolaylığı beraberinde getirmektedir. Tek giriş noktası, belirlenmiş bilgilerin sunulması ve ithalat, ihracat ve transit ile ilgili prosedürlerin azaltılması temel özellikleridir (Selen ve Akbelen,2021:66);

Tek pencere sisteminde amaç verileri tek bir noktadan ve/veya elektronik ortamdan sunarak verileri kağıtsız bir şekilde işlenmesini sağlamaktır. Bununla beraber tek pencere sistemi ile işlemlerin basitleştirilmesi, bilgi ve belgelerin uyumlaştırılması, kurumlar arası bilgi akışının kolaylaştırılması amaçlanmaktadır.

Şekil 2.2'de mükellefin dış ticaret işlemi için gerekli olan bilgi ve belgeleri tek ekran üzerinden aldığı durum gösterilmiştir.

Şekil 2.2'den de anlaşılacağı üzere Tek Pencere Sisteminde tacir (mükellef) ticarete konu bilgi ve belgeleri tek bir ekran üzerinde sisteme yüklemektedir. İlgili kurum ve kuruluşlar bahse konu ticarete ilişkin kendi kurum ve kuruluşunu ilgilendiren bilgi ve belgeyi sistemden incelemekte ve olumlu veya olumsuz geri dönüş yaparak sisteme yüklemektedir. Tacir sistem üzerinde yapacağı ticarete ilişkin geri dönüşünü alarak ticaretini tamamlamaktadır. Tacir bu sistem ile birden çok kurum ve kuruluşa gitmesine gerek kalmadan işlemini tek sistem üzerinden tamamlamaktadır.



Şekil 2.2. Tek Pencere Sistemi İş Akışı

Kaynak: (Atay,2019:87)

### 2.3.5.2. Liman Tek Pencere Sistemi

Limanlarda birden çok kurum ve kuruluş görev yapmaktadır. Mükellefler ve/veya acenteler dış ticarete konu işlemlere ilişkin bilgi ve belgeleri birçok kuruma mükerrer şekilde sunmakta, bu durumda iş ve zaman kaybına neden olmaktadır. Bu durumların ortadan kaldırılması için birçok bakanlığın koordineli çalışması neticesinde Liman Tek Pencere Sistemi (LTP) oluşturulmuştur. LTP geminin limana varışından ve çıkışından önce acenteler tarafından yapılan bildirimlerin tek bir veri tabanından girilmesi öngören, farklı kurum ve kuruluşlar ile liman işletmelerince ihtiyaç duyulan bilgilerin bu veri tabanından alınmasını sağlayan, kamu kurum ve kuruluşlarınca verilen izin ve yapılan işlem sonuçlarının gösterildiği sistemdir (LTP Kılavuzu,2018:2).

LTP ile gemilerin limanda bekleme ve işlem sürelerinin azaltılması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda gemi acenteleri tarafında verilen bilgi ve belgeler sisteme yüklendikten sonra ilgili kurum ve kuruluşlar belgeleri sistem üzerinden kontrol etmektedir. LTP sistemi ile ilgili kurum ve kuruluşlar aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır (Günay Bekar,2023:106);

- Ticaret Bakanlığı.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.

- İçişleri Bakanlığı.
- Emniyet Genel Müdürlüğü.
- Sağlık Bakanlığı.
- Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.

### 2.3.5.3. Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri Sistemi

GİMOP ile Türkiye'deki tüm gümrük idarelerinde işlenen ithalat, ihracat, transit, tarife, kıymet, menşe kaçakçılık bilgi bankası, yolcu beraberli eşyaya ilişkin bilgilerin elektronik ortamda bakanlığın kontrolünde olan bir veri tabanına kaydedilmesi ve bu veri havuzundan izin verilen kamu kurum ve kuruluşlar ile mükelleflerin bilgi ve belgeye hızlı erişimini sağlayan sisteme Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE) sistemi olarak tanımlanmaktadır (Atay,2019:90). Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliğine girişi ile beraber gümrük mevzuatında yapılan düzenlemeler ve dış ticaret işlemlerini yürüten kurumların birlikte çalışması sonucunda ortaya çıkmıştır. AB'ye üye ülkelerde de kullanılan BİLGE sistemi AB mevzuatına da uyumlu bir elektronik sistemdir (Günay Bekar,2023:100). BİLGE sistemi ile ithalat beyannameleri, ihracat beyannameleri, özet beyanlar, transit işlemleri, ambar işlemleri, vergi tahakkuku ve risk analizi işlemleri yapılabilmektedir (Çağlar,2012:38).

### 2.3.5.4. Elektronik Ödeme Sistemi- Gümrük Kart Projesi

GÜM-KART, gümrük işlemleri sırasında ortaya çıkan gümrük vergi ve harçlarının elektronik ortamda ödenmesini sağlayan sistemdir (Atay,2019:90). GÜM-KART projesi, gümrük idarelerinde yapılan ödemelerin, daha hızlı, güvenli, zaman ve iş yükünü azaltan ve kapalı devre çalışan, ticaretin basitleştirilmesini sağlayan bir elektronik ödeme yöntemidir (Çağlar,2012:38).

Hızlı bir ödeme sistemi sunan, nakit tahsilatı azaltan, ödemeleri anında kayıt altına alan, hızlı muhasebeleştirme sürecine sokan GÜM-KART ile aşağıdaki ödemeler yapılabilmektedir (Dereli,2014b:107);

- Beyannameye dayalı gümrük vergileri.
- Nakdi teminatlar.
- Tecil / tehir kapsamındaki vergiler.
- Gümrük mevzuatından doğan ceza tahsilatları.
- Memur yollukları.

- Fazla mesai ücretleri.
- Ulaştırma / geçiş belgesi ücretleri.

#### 2.3.5.5. Konteyner ve Liman Takip Sistemi

Konteyner ve Liman Takip Sistemi limanlarda yapılan tüm işlemlerin ilgili kurum ve kuruluşa gitmeden elektronik olarak bilgi ve belgelerin sunulduğu, ilgili kurum ve kuruluşların da sistem üzerinden işlemi takip ederek gerekli onay ve işlemleri yerine getirdiği bir sistemdir. Ticaret Bakanlığı'nın 2017/3 sayılı genelgesi ile tüm limanlarımızda aktif olarak kullanılmaya başlanmıştır (Günay Bekar,2023:106).

#### 2.3.5.6. Hızlı Kargo Sistemi

Hızlı kargo, katma değerli paket, belge ve ticari malları kapıdan kapıya, belirlenen gün ve saat içerisinde teslim edilmesidir (Oxford Economics,2009:3). Hızlı kargo taşımacılığı, kapıdan kapıya teslimat, eşyanın yakın kontrolü, takip ve izleme teknolojisi, gümrük işlemlerinin tamamlanmasının kolaylaştırılması, güvenlik, hızlı teslimat gibi özellikleri ile diğer teslimat şekillerinden ayrılmaktadır (Atay,2019:94).

Son yıllarda teknolojinin gelişmesi ile birlikte e-ticaret uluslararası alanda artmış, bunun ile birlikte dış ticarete e-ticarete ilişkin gümrük işlem hacmi çoğalmıştır. Gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılması kapsamında Elektronik Ticaret Gümrük Beyannamesi (ETGB) oluşturulmuştur (Turgut,2023:24).

Hızlı kargo taşımacılığı ile hızlı ve güvenli teslimat yapılabilmesi adına kargo uçağının varışından önce elektronik ortamda beyannamesinin verilmesini ve bu sayede eşyanın gümrükte hızlı teslim edilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca hızlı kargo taşımacılığı yapan firmalara tasnif zorunluluğu gibi belirli yükümlülükler getirilmiştir. Bu sayede ticarete konu eşyanın muayene hattı elektronik olarak belirlenmesi sağlanmıştır (Derceli,2014b:115).

#### 2.3.5.7. Transit Rejimi

Transit Rejimi Gümrük Kanunun 84. Maddesinde; ithalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan, serbest dolaşıma girmemiş, ihracat ile alakalı gümrük işlemleri bitirilmiş malın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi (TGB) içindeki bir yerden diğerine taşınması olarak açıklanmıştır (GK,2019, mevzuat.gov.tr). Transit rejimine tabi eşya TGB'de aşağıdaki şekilde taşınabilir (GK,2019, mevzuat.gov.tr).

- Transit rejimi beyanı kapsamında.
  - TIR karnesi kapsamında.
  - Transit belgesi olarak kullanılan ATA karnesi kapsamında.
  - Kuvvetlerin Statüsüne Dair Kuzey Atlantik Anlaşmasına Taraf Ülkeler Arasındaki Sözleşme ile öngörülen form 302 kapsamında.
- 
- Posta kolileri dâhil olmak üzere posta yoluyla.
  - Yönetmelik ile belirlenecek hallerde, demiryolu ile taşımada CIM Taşıma Belgesi, büyük konteynerler ile taşımada TR Transfer Notu, havayolu ve denizyolu ile taşımada eşya manifestosu kapsamında yapılmaktadır.

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı üzere Türkiye Gümrük bölgesinden bir eşyanın taşınması belirli belge, teminat veya sistemlerle güvence altına alınmaktadır. Bu sayede ülkeye yasa dışı yollardan eşya girişinin önü kesilmekte ve vergi kayıpları önlenmektedir.

#### **2.3.5.8. Ortak Transit Rejimi ve Yeni Bilgisayarlı Transit Sistem**

Ortak Transit Sistemi, 1987 yılında Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri arasında, eşyanın gümrük vergilerinin ve sorumluluklarının teminat altına alınarak taşındığı uluslararası bir transit rejimdir. Bu sistem 2005 yılından itibaren “Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi” (NCTS) ismi ile elektronik olarak beyan ve takip edilmektedir. Türkiye, 1 Aralık 2012’de Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşmeye ve yine 1987 tarihli Eşya Ticaretinde İşlemlerin Basitleştirilmesine İlişkin Sözleşmeye (Tek İdari Belge Sözleşmesi) katılarak NCTS uygulamasına dahil olmuş ve transit altyapısı bakımından Avrupa Birliği’ne entegre hale gelmiştir. Günümüzde Ortak Transit Rejimi, Türkiye ile birlikte, AB üye ülkeleri, EFTA üye ülkeleri, Birleşik Krallık, Kuzey Makedonya ve Sırbistan olmak üzere, 35 ülke tarafından uygulanmaktadır. (NCTS,2023).

Ortak transit sözleşmesi ile transit ticarete ilişkin eşyaların beyannameleri elektronik ortamdan NCTS beyannameleri ile verilebilmektedir. Bu sistem sayesinde eşyanın hareket ve varış gümrük idaresindeki tek pencere üzerinden transit rejimi sonlandırılabilir (Dereli,2014b:117).

#### **2.3.5.9. Onaylanmış Kişi Statüsü**

Onaylanmış Kişi Statüsü Ticaret Bakanlığı tarafından 30 Aralık 2011 tarihinde çıkarılan “Onaylanmış Kişi Statüsüne İlişkin Gümrük Genel Tebliği” ile düzenlenmiş ve hüküm altına alınmıştır. Türkiye

Gümrük Bölgesinde yerleşik, en az 2 yıldır faaliyette bulunan, gümrük yükümlülüklerini yerine getirdiği ve mali yeterliliğinin bulunduğunu belgeleyen, en az 30 işçi istihdam etmek koşuluyla gerekli yıllık ihracat/ithalat performansını karşılayan kişilere A, B ve C grubu onaylanmış kişi statüsü verilmektedir (Onaylanmış Kişi Statüsüne İlişkin Gümrük Genel Tebliği,2011,mevzuat.gov.tr). Onaylanmış Kişi Statüsüne sahip firmaların hangi kolaylaştırmalardan yararlanacağı Tablo 2.8’de gösterilmektedir.

| <b>Tablo 2.8. OKS Sahibi Firmaların Yararlandığı Kolaylıklar</b>                                             |                 |                 |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Basitleştirilmiş Usul Uygulamaları</b>                                                                    | <b>A Sınıfı</b> | <b>B Sınıfı</b> | <b>C Sınıfı</b> |
| Eksik Bilgi ve Belgeyle Beyan                                                                                | ✓               | ✓               | ✓               |
| Ticari veya İdari Belgeyle Beyan                                                                             |                 |                 |                 |
| Kayıt yoluyla rejim beyanı                                                                                   | ✓               |                 |                 |
| Mavi Hat                                                                                                     | ✓               | ✓               |                 |
| TOBB’a tasdik ve gümrük idarelerine vize işlemi için ibraz zorunluluğu olmadan ATR Dolaşım Belgesi düzenleme | ✓               | ✓               |                 |
| Tam beyanlı yaygın basitleştirilmiş usulden eşyanın özelliğine bakılmaksızın yararlanma                      | ✓               | ✓               | ✓               |
| Götürü teminat sistemi                                                                                       | ✓               | ✓               |                 |
| Kısmi teminat sistemi                                                                                        | ✓               | ✓               | ✓               |

**Kaynak:** (Uzun,2016:65).

Tablo 2.8’den de anlaşılacağı üzere Onaylanmış Kişi Statüsüne sahip firmalar 3 gruba ayrılmıştır. C Sınıfı belge sahibi firmalar eksik bilgi ve belgeyle bayan, tam beyanlı yaygın basitleştirilmiş usulden eşyanın özelliğine bakılmaksızın yararlanma ve kısmi teminat sisteminden faydalanabilmektedir. B Sınıfı belgeye sahip firmalar C Sınıfı belge sahip firmaların faydalandığı basitleştirmelerin yanında Mavi Hat, TOBB’a tasdik ve gümrük idarelerine vize işlemi için ibraz zorunluluğu olmadan ATR Dolaşım Belgesi düzenleme ve götürü teminat sisteminden de faydalanabilmektedir. A sınıfı belge sahibi firmalar bu kolaylaştırmanın yanında kayıt yoluyla rejim beyanı da yapabilmektedir.



## BÖLÜM III

### Literatür Taraması

#### 3.1. Ulusal Literatür

Ulusal literatür incelediğinde dış ticaretin kolaylaştırılması konusunda Türkiye üzerine yapılan öncü çalışmalardan biri Aktaş'a (2018) aittir. Aktaş çalışmasında Türkiye'nin dış ticaretini kolaylaştırmak için Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve Kyoto Sözleşmesi gibi yasal metinlerin yanında teknoloji tabanlı blok zinciri teknolojisinin de gümrük işlemlerinin hızlandırılması alanında kullanılması gerektiğini ileri sürmüştür. Yazar; blok zincir teknolojisinin özellikle akıllı sınırları destekleyerek güvenli bir ekosistemin oluşması, ticaretin kolaylaştırılması, etkili risk analizi ve gümrük denetimi konularında işlevsel olabileceğini değerlendirmiştir.

Bahçeci (2018), dış ticaretin kolaylaştırılması kapsamındaki çalışmasında Türkiye'nin dış ticaret işlemlerinde uluslararası görünümünü değerlendirerek dış ticaret esnasında karşılaşılan sorunların telafi edilmesi amacıyla bazı önerilere yer vermiştir. Yazar; gümrük işlem ve sürelerinde şeffaflık ve öngörülebilirliğin sağlanmasını, gümrük ve ticaret işlemlerinde prosedürlerin basitleştirilmesini, gümrük işlem sürelerinin düşürülmesini, ulaşım hizmet kalitesinin artırılmasını, kamu ve özel sektör arasındaki iş birliğinin artırılması gerektiğini vurgulamıştır.

Ofluoglu ve diğerleri (2018), çalışmasında lojistik performansındaki gelişmelerin AB ve MENA ülkelerinin uluslararası ticareti üzerindeki etkileri çekim modeli kullanılarak analiz etmiştir. Yapılan ampirik analiz sonucuna göre gümrükler, altyapı, uluslararası taşımacılık, lojistik kalite ve yeterlilik, takip ve izleme ile zamanlama alt bileşenlerinden oluşan lojistik performans endeksi, ülkeler arasındaki dış ticaret performansını belirleyen temel belirleyicilerden biri olabileceğini vurgulamıştır. Dolayısıyla yazarlar ihracatını arttırmak ve uluslararası piyasada daha rekabetçi olmak isteyen ülkelerin buna göre tedbir almaları gerektiğini ifade etmişlerdir.

Eken (2019) çalışmasında uluslararası mal ticaretini kolaylaştırma

kapsamında Türkiye’de uygulanan Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün Türkiye’nin dış ticaretine olan etkisini araştırmıştır. Yapılan analiz sonucunda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün uzun dönemde ihracatı olumlu yönde etkilediğini ve kısa dönemde ise Türkiye’nin ihracatına etki etmediğini ortaya koymuştur.

Gültekin (2020), çalışmasında DTÖ kapsamında yürütülmekte olan ticaretin kolaylaştırılması sürecinin küresel ticaret açısından etkileri ve Türkiye’nin Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması hükümlerine uyum sağlamak amacıyla yaptığı düzenlemeleri incelemiştir. DTÖ’nün Ticaretin Kolaylaştırılması anlaşması 2017 yılında yürürlüğe girdiğini, bu anlaşma ile dünya ticaretinin yılda ortalama 1 trilyon dolar artırımının beklendiğini, işlem maliyetlerinin %14 oranında azalmasının tahmin edildiğini ve malların gümrüklerde bekleme sürelerinin 3-5 gün azalacağını ön görüldüğü ifade edilmiştir.

Türkiye üzerine yapılan bir başka çalışmada ise Boncukçu (2020), ticareti kolaylaştırma endeksi ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkide lojistik performans endeksinin aracı etkisinin tespit etmiştir. Çalışmada, ticareti kolaylaştırma endeksi, lojistik performans endeksi ve ülkelerin dış ticaret hacim verileri kullanılarak basit bir aracılık modeli oluşturmuştur. Yapılan analiz sonucunda lojistik performans endeksinin, ticareti kolaylaştırma endeksi ile dış ticaret hacmi arasındaki ilişkiye aracılık ettiği tespit edilmiştir. Yazar; yapılan analiz ile iyileştire yapılması gereken alanları şu şekilde sıralamıştır: gümrüklerde yolsuzluğun ve kaçakçılığın önüne geçilmesi, dış ticaret işlemlerinde prosedürlerin basitleştirilmesi, sınırlarda teknolojik altyapının geliştirilmesi, tarife ve tarife dışı engellerin azaltılması, depolama ve aktarım altyapılarının geliştirilmesi, ticaretin finansmanına erişimin kolaylaştırılması, demiryolu altyapılarının geliştirilmesi ve limanlar ile entegre edilmesidir.

Yılmaz ve Nuhoglu (2021), çalışmasında DTÖ tarafından hazırlanan TFA ve bu anlaşmanın uygulanmasında referans niteliği taşıyan performans göstergelerinde Türkiye’nin durumunu incelemişlerdir. Yazarlar, çalışmanın analizinde TFA’nın uygulanmasıyla elde edilebilecek kazançları ele almışlardır. Ticaret sürecinin tarafları olan firmalar ve gümrük yetkilileri ile yapılan yüz yüze görüşmelerden elde edilen veriler analiz edilerek gümrük işlem ve prosedürlerinde, ticaret sürecindeki belgelerin elektronik ortama uyarlanması ve uluslararası koordinasyon konularında iyileştirmeler yapılması gerektiği belirlenmiştir.

Yüksel (2023), çalışmasında dış ticarete ülkelerin tek taraflı maliyetlerini azaltma çalışmalarının yeterli olmadığını, uluslararası organizasyonların

devreye girip kapsamlı çalışmalar yapması gerektiğini belirtmiştir. Yazar; “Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Beş Yıllık Eylem Planı” ışığında Türkiye’nin durumu ve gelecekte uygulanması planlanan faaliyetleri incelediğini ve Türkiye’nin yaptığı çalışmaların yeterli olmadığını, özellikle Tek Pencere Sisteminin hayata geçirilmesi ve deniz, hava ve kara ulaşımında yer alan eksikliklerin giderilmesi ile ülkenin refah düzeyinin daha da yükseleceğini öne sürmüştür.

Altıntaş (2023), çalışmasında G20 ülkelerinin 2020 yılı iş yapma kolaylığı performanslarını, Standart Sapma tabanlı ARAS yöntemini kullanılarak değerlendirmiştir. Araştırma, iş yapma kolaylığı endeksi bileşenlerinin önem derecelerini belirleyerek ülkelerin sıralamasını yapmayı amaçlamaktadır. Yazar çalışma sonucunda, iflasın çözülmesi bileşenin en kritik unsur olarak öne çıktığını ve ABD, Güney Kore ile İngiltere en yüksek performans sergileyen ilk üç ülke olduğunu, ortalama performansın üzerinde kalan ülkelerin küresel ekonomiye katkılarının daha fazla olduğunu, ortalamanın altında kalan ülkelerin ise küresel rekabette avantaj sağlamak için iş yapma kolaylığı stratejilerini geliştirmeleri gerektiğini vurgulamıştır.

Ticaretin kolaylaştırılması özelinde ulusal literatür incelendiğinde, ticaretin kolaylaştırılmasının ülkelerin dış ticaret hacmini, ekonomik büyümesini ve toplam verimlilik artışı gibi ekonomik göstergeler üzerindeki etkilerine odaklanıldığı, ayrıca ülkelerin ticareti kolaylaştırma stratejilerinin ve bu konuda yapılan düzenlemelerin konu edinildiği anlaşılmaktadır.

### 3.2. Uluslararası Literatür

Dış ticaretin kolaylaştırılması üzerine uluslararası yapılan ilk çalışmalardan biri Wilson vd. (2004) aittir. Wilson vd. (2004) dış ticarete ticareti kolaylaştırıcı önlemlerin etkisinin incelendiği çalışmasında, özellikle liman verimliliği, gümrük ortamı, düzenleyici ortam ve hizmet sektörü altyapısı gibi dört kategoriye odaklanarak, bu önlemlerin ithalat ve ihracat üzerindeki olumlu etkileri değerlendirilmiştir. Yapılan simülasyonlar, ticareti kolaylaştırma önlemlerinin küresel ticaret hacminde 377 milyar dolar artışa yol açabileceğini göstermiştir.

Engman (2005), ticareti kolaylaştırma önlemlerinin ekonomik etkilerinin analiz edildiği çalışmasında, özellikle gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi ve modernizasyonunun ticaret akışlarını, devlet gelirlerini ve doğrudan yabancı yatırımları artırabileceği sonucuna ulaşmıştır. Araştırma, ticaret maliyetlerini azaltmanın hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde önemli refah kazançları sağladığını göstermektedir. Ayrıca, ticaret kolaylaştırma önlemlerinin ülkelerin uluslararası tedarik

zincirlerine entegrasyonunu ve küresel yatırım çekiciliğini artırdığına dikkat çekilmektedir.

Dennis ve Shepherd (2011), dış ticaretin kolaylaştırılması ile ihracatın çeşitlendirilmesi arasındaki ilişkiyi ele aldıkları çalışmalarında, ihracat maliyetlerinin, pazara giriş engellerinin ve uluslararası taşımacılık giderlerinin, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ihracat çeşitliliği üzerinde olumsuz etkiler yarattığını vurgulamışlardır. Araştırmacılara göre, ihracatın çeşitlendirilmesini teşvik eden politikaların benimsenmesi, dış ticaret süreçlerinin kolaylaştırılmasını önemli ölçüde destekleyebilir.

Moisé (2013), gelişmekte olan ülkelerde ticaret kolaylaştırma önlemlerinin uygulanmasının maliyetlerinin ve zorluklarının incelendiği çalışmasında, önlemlerin maliyetlerinin genellikle düşük olduğunu, ancak sağladıkları ticaret maliyeti tasarruflarının çok büyük olduğu vurgulanmıştır. Özellikle bilgi teknolojileri ve tek pencere sistemleri pahalı olabilirken sınırdaki iş süreçlerinin dönüşümü için en önemli faktörün eğitim olduğunu vurgulayan yazar, bu önlemleri desteklemek için artan teknik ve mali yardımlar gelişmekte olan ülkelere sağlandığını belirtmiştir.

Moisé ve Sorescu (2013), ticareti kolaylaştırmaya yönelik önlemlerin gelişmekte olan ülkelerde dış ticaret üzerindeki etkilerini inceledikleri çalışmalarında, bu tür uygulamaların ticaret maliyetlerini önemli ölçüde azalttığını ortaya koymuşlardır. Araştırmada, dış ticaretle ilgili bilgilerin erişilebilirliği, belgelerin sadeleştirilmesi ve uyumlaştırılması ile prosedürlerin düzenlenmesi gibi ticareti kolaylaştırıcı adımların, düşük gelirli ülkelerde ticaret maliyetlerini %14,5, alt-orta gelirli ülkelerde %15,5 ve üst-orta gelirli ülkelerde %13,2 oranında düşürdüğü tespit edilmiştir..

Moisé ve Sorescu (2013) çalışmalarına benzer bir çalışma ise Liapis (2015) tarafından yapılmıştır. Liapis (2015) düşük ve orta gelir grubuna dahil ülkeleri ele almıştır. Çalışmada yazar tarım ürünlerindeki ticaretinin her geçen gün arttığını ve bu ülkelerin ticaret kolaylaştırmada daha fazla iyileştirme yapılması gerektiğini belirtmiştir.

OECD (2018) çalışmasında, küresel ekonomide ticaretin rolünü güçlendirmek amacıyla sınır geçişlerinde şeffaf, öngörülebilir ve basitleştirilmiş prosedürlerin önemini ele almaktadır. Çalışmada, ticaretin hızlandırılmasının, özellikle hassas ürünler ve yüksek teknoloji bileşenlerinin sınır geçiş süreçlerinde yaşanan gecikmelerin azaltılması yoluyla küresel değer zincirlerine katılımı artırarak ekonomik refahı destekleyeceği vurgulanmaktadır.

Sorescu ve Bolling (2022) çalışmasında, OECD'nin ticareti kolaylaştırma

göstergeleri özelinde ticareti kolaylaştırma reformlarındaki ilerlemeleri ve zorlukları, bunların DTÖ Ticareti Kolaylaştırma Anlaşmasının uygulanması ile ilgili olanları da kapsayacak şekilde değerlendirmişlerdir. 2019'dan 2022 yılına kadar en fazla ilerleme ticaretle ilgili bilgilerin kullanılabilirliğini iyileştirme, belge gereksinimlerini basitleştirme ve prosedürleri otomatikleştirme ve kolaylaştırma konusunda gerçekleştiği sonucuna varmışlardır.

Uluslararası literatürde ticaretin kolaylaştırılmasıyla ilgili çalışmalarda, tek bir ülkenin ya da belirli ülke gruplarının dahil edildiği örneklemeler üzerinden analizlerin gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu çalışmalar, ticareti kolaylaştırma politikalarının uluslararası ticaret hacmi, işlem süreleri ve maliyetleri üzerindeki etkilerine odaklanmakta ya da bu politikaların çeşitli uluslararası endeksler üzerindeki yansımalarını ölçmeyi hedeflemektedir.



# Uygulama

### 4.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin Gümrük Performans Endeksinin ve İş Yapma Kolaylığı Endeksinin OECD ülkeleri arasında VZA yöntemi ile analiz edilerek etkin olup olmadığı araştırılmıştır. Bu etkinlik çalışması Türkiye'nin dış ticaretini artırması açısından kendisini geliştirmesi gereken alanlar hakkında bilgi vermektedir.

### 4.2. Çalışmanın Yöntemi

Veri Zarflama Analizi (VZA), birden çok girdiyi yine birden çok çıktıya dönüştüren, Karar Verme Birimi (KVB) olarak ifade edilen benzer birimlerin performanslarını ölçümleyen bir yaklaşımdır (Okursoy ve Tezsürücü 2014:1). VZA, 1978 yılında Charnes, Cooper ve Rhodes tarafından geliştirilmiş olup girdi yönelimli CCR modelidir (Lorcu,2008:54). Basit ve birden fazla alana uygulanabilmesi VZA yönteminin birçok alanda kullanılmasını sağlamıştır.

#### 4.2.1. Veri Zarflama Analizi ile İlgili Temel Kavramlar

VZA yöntemi, akademi başta olmak üzere eğitim, ekonomi, finans, yönetim gibi birçok alanda yaygın olarak kullanılmaktadır. Literatürde VZA yöntemini kullanırken karşılaşılan terimleri şunlardır; (Erek,2023:48).

Karar Verme Birimi (KVB): KVB araştırması yapılan, performansı ölçülen birimleri ifade etmektedir.

Girdiler: KVB'ler tarafından yapılan çalışmalar, tüketilen kaynaklar olabilmektedir. Bir devlet kurumunda yapılan çalışmalar, uygulama alanları örnek olarak gösterilebilmektedir.

Çıktılar: KVB'ler tarafından yapılan çalışmaların sonuçları, üretilen mal ve hizmetlerdir. Yapılan çalışma sonucunda ortaya çıkan ürün sayısı, hizmet

verilen müşteri sayısı, hizmet verilen müşteri süreleri çıktı değişkenine örnek olarak verilebilmektedir.

Referans Küme: Etkin olmayan, beklenen performansı gösteremeyen KVB'lerin etkin üretim sınırında ya da beklenen performansın üzerinden yer alan KVB'ler tarafından meydana getirilen kümelerdir. Ayrıca verimli/etkin olmayan KVB'lerin verimli/etkin olan KVB'lere olan uzaklıkları ile hesaplanmaktadır.

Etkinlik Skoru ve Etkin Olma Durumu: Tüm KVB'ler için verimli/etkin üretim sınırına olan uzaklıkları tespit edilmektedir. Bahse konu KVB'ler belirlenen üretim sınırı içerisindeyse etkinlik skoru bir (1) olarak belirlenmektedir ve KVB'ler verimli/etkin olarak ifade edilmektedir. Verimli/etkin olmayan KVB'ler 0 olarak belirlenmektedir ve verimsiz/etkin olmayan şeklinde ifade edilmektedir (Esenlik Telatar ve Sarı,2020:770).

#### 4.2.2. Veri Zarflama Analizi Yönteminin Uygulama Aşamaları

VZA yönteminin en önemli avantajı, birden çok girdi ve çıktılardan meydana gelen sistemlerin etkinliklerini ölçmede üretim fonksiyonları ile ilgili varsayımlara ihtiyacı olmamasıdır (Esenlik Telatar ve Sarı,2020:768). VZA yöntemi KVB'leri belirleyip, girdi ve çıktı verileri temin ederek belirli aşamalar neticesinde sonuca ulaşmayı amaçlamaktadır. VZA yöntemi kullanılırken aşağıdaki adımlar izlenmektedir (Demirci ve Bakırcı,2013:183):

KVB'lerin Seçilmesi: VZA yöntemi uygulanırken KVB'lerin dikkatli seçilmesi uygulama açısından çok önemlidir. Belirlenen KVB'lerin benzer sorumluluk, işleyiş ve hacimde birimler olması gerekmektedir. Seçilen KVB'ler benzer nitelikte yani homojen olmaz ise tutarlı sonuçlara götürmez ve uygulama olumlu sonuç vermez. VZA yönteminde önemli konulardan bir diğeri de KVB sayısı ile değişken sayılarının belirlenmesidir. VZA yöntemine ilişkin yapılan çalışmalar incelendiğinde KVB sayısının girdi/çıktı değişkenlerinin sayısının toplamından en az 2 ve/veya 3 katı olması gerektiğini göstermiştir. KVB'lerin yapılan çalışma sonucunda rasyonel anlamda etkinliğini ölçmek için değişkenlerin (girdilerin-çıktıların) sayısından fazla olması gerekmektedir (Yazıcı ve Çiçen,2021:348).

Girdi ve çıktı değişkenlerinin belirlenmesi: VZA yönteminde girdi ve çıktı değişkenlerinin belirlenmesi belirli tecrübe, bilgi birikimi, alanında uzman kişi ve/veya kişilerce yapılmakta iken günümüzde değişkenlerin belirlenmesi için regresyon ve korelasyon analizi kullanılmaya başlanılmıştır. VZA yönteminin uygulanmasında girdi ve çıktı değişkenlerinin az olması yöntemin daha sağlıklı uygulanmasını sağlamaktadır (Erek,2023:49).

VZA yönteminin seçilmesi ve etkinlik skorlarının hesaplanması: Yapılacak çalışmada VZA yönteminin hangi modelinin uygulanacağı veri seti incelenerek karar verilmeli, belirlenen model üzerinden KVB'lerin etkinlik skorları ortaya çıkarılmalıdır. Ölçeğe göre sabit ve değişken getiri olmak üzere 2 grupta incelenen VZA yöntemi, kendi içerisinde de girdi ve çıktı odaklı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. KVB'lerin etkin olup olmadığı, birden çok girdi ve çıktı değişken kullanılarak seçilen VZA yönteminde belirlenen hesaplama yöntemiyle bulunmaktadır. 1 değerine sahip KVB'ler etkin olarak kabul edilmekte iken 1'den küçük değere sahip KVB'ler ise etkin değil şeklinde kabul edilmektedir (Çakmak,2017:45).

Referans kümelerinin belirlenmesi: VZA yöntemi sistem olarak KVB'lerin etkinliğini kıyaslayan bir yöntemdir. KVB'ler etkin olan ve olmayanlar şeklinde 2 gruba ayrılmaktadır. Etkin olmayan KVB'ler kendilerine en yakın KVB'yi kendilerine referans almaktadır ve kendilerinde ne gibi iyileştirmeler yapması gerektiğini araştırmaktadırlar. Bu şekilde kendilerinden performans olarak etkin çıkan KVB'lerin oluşturduğu kümeye referans küme denilmektedir (Taşköprü,2014:32).

Etkin çıkmayan KVB'lerin etkin olması için hedef değerlerin belirlenmesi: Yapılan çalışma sonucunda etkin çıkmayan KVB'ler için nasıl bir iyileştirme yapılacağına ilişkin çalışmalar yapılmaktadır. Yapılan çalışmanın girdi odaklı mı, çıktı odaklı mı olduğuna göre yapılan çalışmalar değişiklik göstermektedir. Çalışma girdi odaklı yapılmış ise, girdilerin azaltılması, çıktı odaklı yapılmış ise çıktıların artırılması belirlenen etkinlik skoruna ulaşmak için kullanılan yöntemdir (Ertuğrul ve Sarı,2017:70).

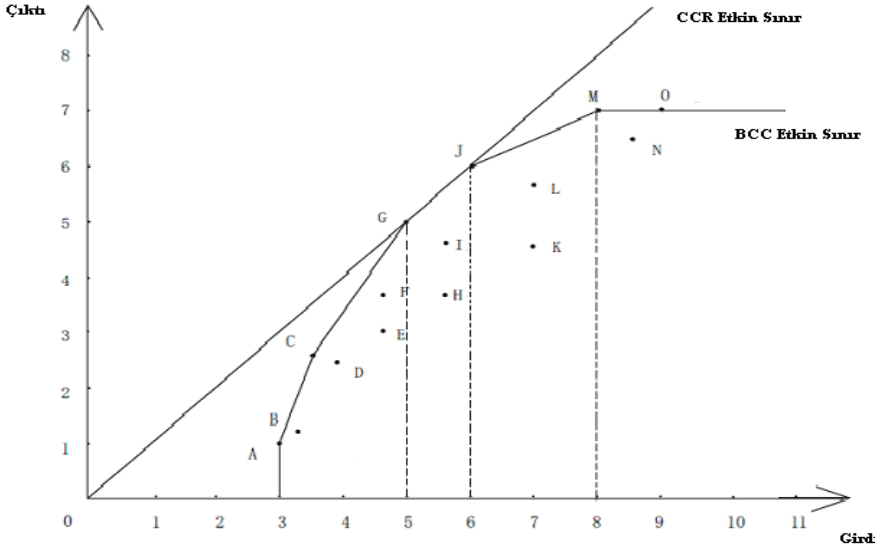
Sonuçların değerlendirilip analiz edilmesi: Yapılan çalışma sonucunda girdi ve çıktı değişkenlerine göre KVB'lerin etkinliği belirlenmektedir. KVB'ler arasındaki ilişki incelenip çalışma yapılan alan, sektör ve kuruma yönelik yorumlar yapılabilmektedir (Erek,2023:50). Yapılacak bu yorum ve öneriler çalışma yapılan alana yapacağı katkının yanında akademik çalışmalar için de önemli bir yer tutmaktadır.

#### 4.2.3. Veri Zarflama Analizinde Kullanılan Modeller

VZA yöntemi temelde Charnes, Cooper, Rhodes (CCR) modeli ve Banker, Charnes, Cooper (BCC) modeli olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu iki modelde de hem girdiye hem de çıktıya yönelik hesaplama yapılabilmektedir (Demir ve Bakırcı,2014:113). CCR modeli ölçeğe göre sabit getiri varsayımını kullanır iken BCC modeli ölçeğe göre değişken getiri varsayımı üzerine kurulmuştur (Lorcu,2008:71).

CCR ve BCC modellerinde girdi ve çıktı odaklı modeller kullanılmaktadır.

Bir VZA yönteminde KVB'lerin etkinliği girdilerin azaltılmasına bağlı ise VZA analizinde bu duruma girdi odaklı şeklinde ifade edilmektedir. KVB'lerin etkinliği çıktıların artırılmasına bağlı ise VZA analizinde bu duruma çıktı odaklı denilmektedir (Erek,2023:51). CCR ve BCC modellerinde etkinlik sınırları farklılık göstermektedir. Şekil 4.1'de durum daha net görülmektedir (Okursoy ve Tezsürücü,2014:4).



Şekil 4.1. CCR ve BCC Modeline Göre Etkinlik Sınır Çizgileri

Kaynak: (Okursoy ve Tezsürücü,2014:4)

Şekil 4.1'den de anlaşılacağı üzere CCR modelinde tek girdi ve tek çıktı etkinlik sınırının şekli, ölçeğe göre sabit getiri yaklaşımından dolayı orijinden geçen bir doğru şekli iken BCC modelinde ölçeğe göre değişken getiri söz konusu olduğu için parçalı doğrusal ve iç bükey bir etkinlik sınırı vardır.

#### 4.2.4. Veri Zarflama Analizinin Matematiksel Gösterimi

Birden çok girdi ve çıktının olduğu değişkenlerin analizi ve verimlilik ölçümü zordur. VZA yöntemi ile birden çok girdi ve çıktı olan bileşenlerin etkinliği matematiksel bir fonksiyon ile yapılabilmektedir. VZA yönteminin matematiksel olarak gösterimini ifade eden amaç fonksiyonu ve bu fonksiyona ilişkin kısıtlar model 1, 2 ve 3'de verilmiştir (Cooper ve diğerleri,2007:35);

**Amaç Fonksiyonu;**

$$E_k = \text{Max} \frac{\sum u_r Y_{rk}}{\sum v_i X_{ik}} \quad (1)$$

**Kısıtlar;**

$$\frac{\sum u_r Y_{rj}}{\sum v_i X_{ij}} \leq 1 \quad j = 1, 2, \dots, n \quad (2)$$

$$u_r, v_i \geq \varepsilon; r = 1, 2, \dots, t; i = 1, 2, \dots, m \quad (3)$$

$E_k$  =  $k$ . KVB'nin etkinlik skoru

$U_r$  =  $k$ . KVB'nin  $r$ . çıktı değişkeninin ağırlığı

$V_i$  =  $k$ . KVB'nin  $i$ . girdi değişkeninin ağırlığı

$Y_{rk}$  =  $k$ . KVB'nin  $r$ . çıktı miktarı

$X_{ik}$  =  $k$ . KVB'nin  $i$ . girdi miktarı

$Y_{rj}$  =  $j$ . KVB'nin  $r$ . çıktı miktarı

$X_{ij}$  =  $j$ . KVB'nin  $i$ . girdi miktarı

$\varepsilon$  = Yeterince küçük pozitif bir sayı (0,0000000001 gibi)

$n$  = KVB sayısı

$t$  = çıktı sayısı

$m$  = girdi sayısı

Model 1'de de görüleceği üzere amaç fonksiyonunda çıktı/girdi oranını maksimize edecek şekilde ağırlıklar belirlenmiştir. Ortaya çıkan bu ağırlıklara göre her KVB için etkinlik skorları elde edilmektedir. KVB'nin maksimum etkinlik skoru 1'den büyük olamayacağı için kısıt olarak modele eklenmiştir. Girdi ve çıktı değişkenlerinin ağırlıkları ise  $\varepsilon$  gibi pozitif çok küçük bir sayıdan büyük veya eşit olma kısıdı da bir başka kısıt olarak modele dahil edilmiştir (Erek,2023:51).

#### 4.2.5. Veri Zarflama Analizinin Güçlü ve Zayıf Yönleri

VZA yöntemi birçok alanda kullanılan bir performans değerlendirme yöntemidir. Bu yöntem kullanılırken belirli yol ve yöntemlerin izlenmesi

gerekmektedir. Kullanım esnasında ve raporlama aşamasında VZA yönteminin güçlü ve zayıf yönleri ortaya çıkabilmektedir. VZA yönteminin güçlü ve zayıf yönleri şunlardır (Bay,2009:78; Demirci ve Tarhan,2017:117):

VZA yönteminin güçlü yönleri;

- VZA yöntemi, etkin olmayan bir KVB'nin performans kümesindeki etkin KVB'ler seviyesine çıkarmak için bir değil, birden fazla seçenek sunabilmektedir.
- VZA yönteminin tatbik edilmesi, özellikle karar vericilerin üretim sürecini, ilgili bütün girdi ve çıktıları belirlemek suretiyle daha iyi tanımakta ve analiz edebilmektedir.
- VZA yönteminde ihtiyaç duyulan veriler ve çalışma sonuçlarını kapsayan detaylı bir veri tabanı oluşturulabilmektedir. Bu sayede yapılan çalışma ile ilgili belgeleme süreci kolaylaşmaktadır.
- VZA yöntemi girdi ve çıktı değişkenlerinin rastgele bir sistem ile üretilmediğini, deterministik olduğunu varsaymaktadır. Bahse konu varsayım nedeniyle parametrik olmayan ve değişkenlerin belirli bir kurala uyması varsayımı taşımayan bir yaklaşım olarak determinist durumlar için daha verimli bir analiz yöntemi olarak kullanılmaktadır.
- VZA yönteminde verimlilik analizi, en iyi performansı gösteren KVB'ler baz alınarak yapıldığı için, VZA ile yapılan verimlilik analizinin kabul ve değerlendirmesini güçlendirmektedir.

VZA yönteminin zayıf yönleri;

- VZA yöntemi, genel anlamda fiziksel girdi ve çıktı değişkenleri ile analiz edildiğinden girdi ve çıktı değişken verimliliği ile sınırlıdır. Yönetimin kabiliyetleri girdi ve çıktı değişkenlere göreceli fiyatlar veya öncelikli ağırlıklar kaydırılarak güçlendirilebilmektedir.
- Nitel girdi ve çıktı ölçüleri performans değerlerini zayıflatabilmektedir.
- VZA yönteminde girdi ve çıktı değişkenlerinin seçimi üretim sürecini doğru aktarabilmesi açısından ve sağlıklı sonuçlar verebilmesi açısından önemlidir. Üretim sürecinde yer alan değişkenlerden bir ve/veya birkaçının analize dahil edilmemesi sonucu yöntemin yanıltıcı ve eksik sonuçlar vermesine neden olabilmektedir.
- VZA yönteminde gözlemlenen KVB'lerin performansı, etkin olan KVB'lerden daha verimsiz ise, verimsizlik sadece değişkenlerde aranmaktadır. Dışsalıkların göz ardı edilmesi yanıltıcı sonuçlar doğurmaktadır.

- VZA yöntemi o anda mevcut olan durumu değerlendirmek üzere kullanılan bir analiz türüdür. Gerçek hayatta KVB'lerin girdileri çıktılara dönüştürmesi zaman alan periyodik bir süreçtir. Bu süreç içerisinde değişkenlerde meydana gelen değişim nedeniyle analiz aşaması ile süreç içerisinde değişen değişkenler için indirgeme oranlarının kullanılması gerekmektedir.
- VZA yönteminde KVB'lerin performans kümesinde yer alan diğer KVB'lerden üstün ve/veya eksik olması ile değerlendirilmektedir. KVB'lerin tek başına etkin olup olmadıklarını değerlendirmek ise güçleşmektedir. Bundan dolayı VZA yönteminde etkinlik sonuçları görecelilik kapsamında değerlendirilmektedir.

#### 4.3. Çalışmanın Kapsamı

Ülke verilerine ulaşmanın zorluğu nedeniyle çalışmanın kapsamı OECD ülkeleri ile sınırlandırılmıştır. OECD ülkeleri 2023 yılı itibariyle dünya ticaretinin %60'ını gerçekleştirmektedir (Word Bank Data,2024). Ayrıca Türkiye'nin gerek ticaret yaptığı ülkeler gerekse kendisine referans alabileceği ülke grupları OECD ülkeleri içerisinde mevcuttur. Bu kapsamda analize tabi tutulan ülkelerin listesi Tablo 4.1'de gösterilmiştir.

**Tablo 4.1** Analize Kullanılan OECD ülkeleri

| Sıra No | Ülke       | Sıra No | Ülke                        |
|---------|------------|---------|-----------------------------|
| 1       | Avustralya | 19      | Güney Kore,                 |
| 2       | Avusturya  | 20      | Letonya                     |
| 3       | Belçika    | 21      | Litvanya                    |
| 4       | Kanada     | 22      | Lüksemburg                  |
| 5       | Şili       | 23      | Meksika                     |
| 6       | Çekya      | 24      | Hollanda                    |
| 7       | Danimarka  | 25      | Yeni Zelanda                |
| 8       | Estonya    | 26      | Norveç                      |
| 9       | Finlandiya | 27      | Polonya                     |
| 10      | Fransa     | 28      | Portekiz                    |
| 11      | Almanya    | 29      | Slovak cumhuriyeti          |
| 12      | Yunanistan | 30      | Slovenya                    |
| 13      | Macaristan | 31      | İspanya                     |
| 14      | İzlanda    | 32      | İsveç                       |
| 15      | İrlanda    | 33      | İsviçre                     |
| 16      | İsrail     | 34      | Türkiye                     |
| 17      | İtalya     | 35      | Birleşik Krallık            |
| 18      | Japonya    | 36      | Amerika Birleşik Devletleri |

OECD'ye üye ülke sayısı 2020 yılında katılan Kolombiya ve 2021 yılında katılan Kosta Rika ile birlikte 38'dir. Bu çalışma kapsamında veri seti oluşturulurken en güncel 2020 verisi kullanılmıştır. Dolayısıyla DB'den veriler alınır iken Kolombiya ve Kosta Rika'nın verileri elde edilememiştir. Bu bağlamda Tablo 4.1'den de anlaşılacağı üzere Kolombiya ve Kosta Rika ülkeleri analiz dışında tutulmuştur.

#### 4.4. Veri Setinin Oluşturulması

VZA'nin uygulanması belirli aşamaların takip edilmesine bağlıdır. Bu çalışmada VZA'nin aşamaları sırasıyla uygulanmıştır. OECD ülkeleri

arasında Türkiye'nin gümrük işlem performans endeksi ile iş yapma kolaylığı endeksinin etkin olup olmadığı araştırılmıştır. OECD'ye üye 36 ülkeye ait veriler seçilmiştir. Analizde 2 adet çıktı ve 4 adet girdi kullanılmıştır.

#### 4.4.1. Çıktı Değişkenlerinin Belirlenmesi

Gümrük işlemleri performans endeksi ve iş yapma kolaylığı endeksi olmak üzere 2 adet çıktı değişkeni belirlenmiştir. Tablo 4.2'de çıktı değişkenlerine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

| <b>Tablo 4.2. Çıktı Değişkenleri, Tanımları ve Veri Kaynağı</b> |                                                                                                   |                     |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Değişkenler</b>                                              | <b>Tanımlar</b>                                                                                   | <b>Veri Kaynağı</b> |
| Gümrük                                                          | Gümrük İşlemleri Performansı Lojistik Performans Endeksinin alt açılımıdır.                       | DB                  |
| DBI                                                             | Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Raporu DB tarafından belirli yıllar itibarıyla yayınlanmaktadır. | DB                  |

Ülkelerin taşıma faaliyetlerine ilişkin verilerin ver aldığı LPE DB tarafından düzenli olarak yayınlanmaktadır. 2.1.5. Lojistik Performans Endeksi başlığı altında detaylı olarak incelediğimiz endeks gümrük işlemleri açısından önemli bir bilgi kaynağıdır. Analize tabi tutulan OECD ülkelerinin gümrük işlemleri performans puanı Tablo 4.3'de gösterilmektedir.

| Tablo 4.3. OECD ülkelerinin Gümrük İşlemleri Performans Puanı |            |                         |         |                       |                         |
|---------------------------------------------------------------|------------|-------------------------|---------|-----------------------|-------------------------|
| Sıra No                                                       | Ülke       | Gümrük Performans Puanı | Sıra No | Ülke                  | Gümrük Performans Puanı |
| 1                                                             | Avustralya | 3,7                     | 19      | Güney Kore, Temsilci. | 3,9                     |
| 2                                                             | Avusturya  | 3,7                     | 20      | Letonya               | 3,3                     |
| 3                                                             | Belçika    | 3,9                     | 21      | Litvanya              | 3,2                     |
| 4                                                             | Kanada     | 4                       | 22      | Lüksemburg            | 3,6                     |
| 5                                                             | Şili       | 3                       | 23      | Meksika               | 2,5                     |
| 6                                                             | Çekya      | 3                       | 24      | Hollanda              | 3,9                     |
| 7                                                             | Danimarka  | 4,1                     | 25      | Y. Zelanda            | 3,4                     |
| 8                                                             | Estonya    | 3,2                     | 26      | Norveç                | 3,8                     |
| 9                                                             | Finlandiya | 4                       | 27      | Polonya               | 3,4                     |
| 10                                                            | Fransa     | 3,7                     | 28      | Portekiz              | 3,2                     |
| 11                                                            | Almanya    | 3,9                     | 29      | Slovak C.             | 3,2                     |
| 12                                                            | Yunanistan | 3,2                     | 30      | Slovenya              | 3,4                     |
| 13                                                            | Macaristan | 2,7                     | 31      | İspanya               | 3,6                     |
| 14                                                            | İzlanda    | 3,7                     | 32      | İsveç                 | 4                       |
| 15                                                            | İrlanda    | 3,4                     | 33      | İsviçre               | 4,1                     |
| 16                                                            | İsrail     | 3,4                     | 34      | Türkiye               | 3                       |
| 17                                                            | İtalya     | 3,4                     | 35      | Birleşik Krallık      | 3,5                     |
| 18                                                            | Japonya    | 3,9                     | 36      | ABD                   | 3,7                     |

**Kaynak:** (Word Bank Data,2024)

Tablo 4.3'den anlaşılabacağı üzere 4,1 puan ile İsviçre ve Danimarka en yüksek puana sahiptir. 2,5 ile Meksika en düşük puana sahiptir. Türkiye'nin puanı 3,0'dır.

Bir diğer çıktı değişkeni iş yapma kolaylığı endeksidir. 2.1.6. Dünya Bankası

İş Yapma Kolaylığı Raporu başlığı altında detaylı şekilde incelediğimiz raporu DB en son 2020 yılında yayınlamıştır. Analize tabi tutulan OECD ülkelerinin iş yapma kolaylığı puanları Tablo 4.4'te verilmiştir.

| Tablo 4.4. OECD Ülkelerinin İş Yapma Kolaylığı Puanı |            |                              |         |                       |                              |
|------------------------------------------------------|------------|------------------------------|---------|-----------------------|------------------------------|
| Sıra No                                              | Ülke       | İş Yapma Kolaylığı Puanı-DBI | Sıra No | Ülke                  | İş Yapma Kolaylığı Puanı-DBI |
| 1                                                    | Avustralya | 78,7                         | 19      | Güney Kore, Temsilci. | 84                           |
| 2                                                    | Avusturya  | 81,2                         | 20      | Letonya               | 80,3                         |
| 3                                                    | Belçika    | 75                           | 21      | Litvanya              | 81,6                         |
| 4                                                    | Kanada     | 79,6                         | 22      | Lüksemburg            | 69,6                         |
| 5                                                    | Şili       | 72,6                         | 23      | Meksika               | 72,4                         |
| 6                                                    | Çekya      | 76,3                         | 24      | Hollanda              | 76,1                         |
| 7                                                    | Danimarka  | 85,3                         | 25      | Y. Zelanda            | 86,8                         |
| 8                                                    | Estonya    | 80,6                         | 26      | Norveç                | 82,6                         |
| 9                                                    | Finlandiya | 80,2                         | 27      | Polonya               | 76,4                         |
| 10                                                   | Fransa     | 76,8                         | 28      | Portekiz              | 76,5                         |
| 11                                                   | Almanya    | 79,7                         | 29      | Slovak C.             | 75,6                         |
| 12                                                   | Yunanistan | 68,4                         | 30      | Slovenya              | 76,5                         |
| 13                                                   | Macaristan | 73,4                         | 31      | İspanya               | 77,9                         |
| 14                                                   | İzlanda    | 79,6                         | 32      | İsveç                 | 82                           |
| 15                                                   | İrlanda    | 79                           | 33      | İsviçre               | 76,6                         |
| 16                                                   | İsrail     | 76,7                         | 34      | Türkiye               | 76,8                         |
| 17                                                   | İtalya     | 72,9                         | 35      | Birleşik Krallık      | 83,5                         |
| 18                                                   | Japonya    | 78                           | 36      | ABD                   | 84                           |

**Kaynak:**(Word Bank Data,2024)

Tablo 4.4'ten de anlaşılacağı üzere 86,8 puan ile Yeni Zelanda en yüksek puana sahip iken 68,4 puan ile Yunanistan en düşük puana sahiptir. Türkiye'nin Puanı 76,8'dir.

#### 4.4.2. Girdi Değişkenlerinin Belirlenmesi

VZA yönteminde girdi ve çıktı sayısının fazla olması etkinlik ölçümünü olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Belirlenen amaç doğrultusunda ülkelerin durumlarını ortaya koymak için, GSYH, FDI, TA ve PSA olmak üzere 4 adet girdi seçilmiştir. Tablo 4.5'de girdi değişkenlerine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

| <b>Tablo 4.5. Girdi Değişkenleri, Tanımları ve Veri Kaynağı</b> |                                                                                                                                                        |                     |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Değişkenler</b>                                              | <b>Tanımlar</b>                                                                                                                                        | <b>Veri Kaynağı</b> |
| GSYH                                                            | Ülkeler tarafından üretilen ve satılan ürün ve hizmetlerin parasal değerini ifade etmektedir.                                                          | DB                  |
| FDI                                                             | Doğrudan Yabancı Yatırımlar/Net Girişler (Foreign direct investment, net inflows -FDI) bir ülkeye diğer ülkelerden gelen yatırımları ifade etmektedir. | DB                  |
| TA                                                              | Ticari Açıklık ticaretin GSYH oranını ifade etmektedir.                                                                                                | DB                  |
| PSA                                                             | Siyasi İstikrar ve Şiddetin/Terörün Yokluğu (Political Stability and Absence of Violence/Terrorism-PSA) Kurumsal Kalitenin alt göstergesidir.          | DB                  |

GSYH ülkelerin ekonomileri hakkında en net bilgiyi veren verilerdir. Ülkeler tarafından üretilen ve satılan ürün ve hizmetlerin parasal değerini ifade etmektedir. DB tarafından ülkelerin GSYH rakamları yayınlanmaktadır. Tablo 4.6'te analize tabi tutulan OECD ülkelerinin 2022 yılına ait GSYH rakamları yer almaktadır.

**Tablo 4.6. OECD Ülkelerinin GSYH Rakamları**

| Sıra No | Ülke                     | GSYH (\$)            |
|---------|--------------------------|----------------------|
| 1       | Avustralya               | 1.692.956.646.855,70 |
| 2       | Avusturya                | 470.941.926.750,74   |
| 3       | Belçika                  | 583.435.595.579,96   |
| 4       | Kanada                   | 2.137.939.220.074,91 |
| 5       | Şili                     | 301.024.724.911,92   |
| 6       | Çekya                    | 290.527.550.627,22   |
| 7       | Danimarka                | 400.167.196.948,71   |
| 8       | Estonya                  | 38.100.812.958,52    |
| 9       | Finlandiya               | 282.896.251.391,05   |
| 10      | Fransa                   | 2.779.092.236.505,85 |
| 11      | Almanya                  | 4.082.469.490.797,68 |
| 12      | Yunanistan               | 217.581.324.512,06   |
| 13      | Macaristan               | 177.337.436.677,37   |
| 14      | İzlanda                  | 28.064.529.851,31    |
| 15      | İrlanda                  | 533.140.011.838,28   |
| 16      | İsrail                   | 525.002.447.652,77   |
| 17      | İtalya                   | 2.049.737.165.407,98 |
| 18      | Japonya                  | 4.232.173.916.086,67 |
| 19      | Güney Kore,<br>Temsilci. | 1.673.916.469.026,56 |
| 20      | Letonya                  | 40.932.030.049,56    |
| 21      | Litvanya                 | 70.974.490.450,49    |
| 22      | Lüksemburg               | 81.641.807.865,76    |
| 23      | Meksika                  | 1.465.854.089.286,47 |
| 24      | Hollanda                 | 1.009.398.719.033,08 |
| 25      | Yeni Zelanda             | 248.101.705.541,40   |
| 26      | Norveç                   | 579.422.449.510,27   |

|    |                             |                       |
|----|-----------------------------|-----------------------|
| 27 | Polonya                     | 688.125.010.520,52    |
| 28 | Portekiz                    | 255.196.660.987,43    |
| 29 | Slovak cumhuriyeti          | 115.461.711.688,97    |
| 30 | Slovenya                    | 60.063.475.466,34     |
| 31 | İspanya                     | 1.417.800.466.262,65  |
| 32 | İsveç                       | 591.188.594.776,55    |
| 33 | İsviçre                     | 818.426.550.206,45    |
| 34 | Türkiye                     | 907.118.435.952,69    |
| 35 | Birleşik Krallık            | 3.089.072.722.400,14  |
| 36 | Amerika Birleşik Devletleri | 25.439.700.000.000,00 |

**Kaynak:**(Word Bank Data,2024)

OECD ülkelerinin GSYH rakamlarının gösterildiği Tablo 4.6'ten de anlaşılacağı üzere 2022 yılı itibariyle 25,4 trilyon dolar ile ABD en yüksek GSYH rakamına sahip iken 28,06 milyar dolar ile İzlanda en düşük GSYH rakamına sahiptir. Türkiye'nin GSYH rakamı 907,1 milyar dolar seviyesindedir.

Bir ülkenin ekonomisini doğrudan ilgilendiren önemli göstergelerden biri de FDI'dır (Emeç ve Koluman, 2023). Yabancı yatırımlar bir ülkeye diğer ülkelerden gelen yatırımları ifade etmektedir. Dünya Bankası tarafından belirli dönemler itibariyle bu veriler yayınlanmaktadır. Analize tabi tutulan OECD ülkelerinin 2020 yılına ilişkin FDI rakamları Tablo 4.7'te gösterilmiştir.

| <b>Tablo 4.7. OECD Ülkelerinin Doğrudan Yabancı Yatırımlar/Net Girişler Rakamları</b> |             |                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------|
| <b>Sıra No</b>                                                                        | <b>Ülke</b> | <b>Doğrudan Yabancı Yatırımlar/Net Girişler (\$) -FDI</b> |
| 1                                                                                     | Avustralya  | 67.118.916.307,00                                         |
| 2                                                                                     | Avusturya   | -1.408.908.485,00                                         |
| 3                                                                                     | Belçika     | 9.792.975.251,00                                          |
| 4                                                                                     | Kanada      | 53.705.241.568,00                                         |

|    |                       |                     |
|----|-----------------------|---------------------|
| 5  | Şili                  | 20.864.902.958,00   |
| 6  | Çekya                 | 10.529.730.879,00   |
| 7  | Danimarka             | 27.041.426.455,00   |
| 8  | Estonya               | 1.530.123.235,00    |
| 9  | Finlandiya            | 9.139.669.355,00    |
| 10 | Fransa                | 105.424.958.014,00  |
| 11 | Almanya               | 47.374.917.273,00   |
| 12 | Yunanistan            | 684.633.3191,00     |
| 13 | Macaristan            | -13.984.794.998,00  |
| 14 | İzlanda               | 961.239.135,50      |
| 15 | İrlanda               | 14.952.575.509,00   |
| 16 | İsrail                | 27.868.400.000,00   |
| 17 | İtalya                | 31.228.075.332,00   |
| 18 | Japonya               | 47.522.407.141,00   |
| 19 | Güney Kore, Temsilci. | 17.996.000.000,00   |
| 20 | Letonya               | 121.650.6137,00     |
| 21 | Litvanya              | 685.714.456,80      |
| 22 | Lüksemburg            | -322.053.781.286,00 |
| 23 | Meksika               | 38.931.993.836,00   |
| 24 | Hollanda              | -11.506.545.671,00  |
| 25 | Yeni Zelanda          | 7.828.092.281,00    |
| 26 | Norveç                | 4.777.329.084,00    |
| 27 | Polonya               | 35.305.000.000,00   |
| 28 | Portekiz              | 9.099.403.315,00    |
| 29 | Slovak cumhuriyeti    | 4.052.338.522,00    |
| 30 | Slovenya              | 2.180.392.923,00    |
| 31 | İspanya               | 42.294.129.936,00   |
| 32 | İsveç                 | 50.046.398.276,00   |
| 33 | İsviçre               | 27.707.325.846,00   |

|    |                             |                    |
|----|-----------------------------|--------------------|
| 34 | Türkiye                     | 13.094.000.000,00  |
| 35 | Birleşik Krallık            | 44.126.903.482,00  |
| 36 | Amerika Birleşik Devletleri | 388.078.000.000,00 |

**Kaynak:** (Word Bank Data,2024)

2020 yılı verileri incelendiğinde FDI yatırımlarından en yüksek yatırımı ABD almıştır. Türkiye'nin FDI rakamı 13,09 milyar dolar seviyesindedir.

Girdi değişkeni olarak kullanılan bir diğer girdi değişkeni ticari açıklık değişkenidir. Ticari açıklık bir ülkenin ekonomik olarak diğer ülkeler ile ticaret konusundaki serbestliğini gösteren oranlardır. DB tarafından belirli dönemler itibarıyla yayınlanmaktadır. Analize tabi tutulan OECD ülkelerinin 2020 yılına ilişkin ticari açıklık rakamları Tablo 4.8'de gösterilmiştir.

| Tablo 4.8. OECD ülkelerinin Ticari Açıklık Oranları |            |                           |         |                       |                           |
|-----------------------------------------------------|------------|---------------------------|---------|-----------------------|---------------------------|
| Sıra No                                             | Ülke       | Ticari Açıklık (%GSYH)-TA | Sıra No | Ülke                  | Ticari Açıklık (%GSYH)-TA |
| 1                                                   | Avustralya | 45,13                     | 19      | Güney Kore, Temsilci. | 96,53                     |
| 2                                                   | Avusturya  | 123,68                    | 20      | Letonya               | 148,50                    |
| 3                                                   | Belçika    | 193,09                    | 21      | Litvanya              | 175,70                    |
| 4                                                   | Kanada     | 67,44                     | 22      | Lüksemburg            | 388,51                    |
| 5                                                   | Şili       | 75,01                     | 23      | Meksika               | 88,11                     |
| 6                                                   | Çekya      | 151,93                    | 24      | Hollanda              | 176,71                    |
| 7                                                   | Danimarka  | 128,92                    | 25      | Y. Zelanda            | 53,80                     |
| 8                                                   | Estonya    | 171,56                    | 26      | Norveç                | 82,97                     |
| 9                                                   | Finlandiya | 92,98                     | 27      | Polonya               | 123,93                    |
| 10                                                  | Fransa     | 73,24                     | 28      | Portekiz              | 101,60                    |
| 11                                                  | Almanya    | 99,88                     | 29      | Slovak cumhuriyeti    | 204,12                    |

|    |            |        |    |                             |        |
|----|------------|--------|----|-----------------------------|--------|
| 12 | Yunanistan | 107,99 | 30 | Slovenya                    | 186,02 |
| 13 | Macaristan | 186,72 | 31 | İspanya                     | 80,53  |
| 14 | İzlanda    | 93,56  | 32 | İsveç                       | 102,66 |
| 15 | İrlanda    | 234,26 | 33 | İsviçre                     | 140,16 |
| 16 | İsrail     | 60,50  | 34 | Türkiye                     | 81,17  |
| 17 | İtalya     | 74,77  | 35 | Birleşik Krallık            | 69,25  |
| 18 | Japonya    | 46,97  | 36 | Amerika Birleşik Devletleri | 25,48  |

**Kaynak:** (Word Bank Data,2024)

Tablo 4.8’den de anlaşılacağı üzere 2020 yılı itibariyle en yüksek ticari açıklık oranına sahip ülke %388,51 ile Lüksemburg’dur. En düşük oran ise %25,48 ile ABD’dir. Türkiye’nin oranı ise %81,17’dir.

Ülke ekonomisini doğrudan etkileyen bir diğer gösterge ise kurumsal kalitenin ölçülmesinde önemli bir yere sahip olan PSA kriteridir. Analize tabi tutulan OECD ülkelerine ilişkin veriler yine DB’den temin edilmiştir. Tablo 4.9’da OECD ülkelerinin 2022 yılı PSA puanları verilmiştir.

**Tablo 4.9. OECD Ülkeleri Siyasi İstikrar ve Şiddetin/Terörün Yokluğu Puanları**

| Sıra No | Ülke       | Siyasi İstikrar ve Şiddetin/ Terörün Yokluğu Puanları- PSA | Sıra No | Ülke                  | Siyasi İstikrar ve Şiddetin/ Terörün Yokluğu Puanları- PSA |
|---------|------------|------------------------------------------------------------|---------|-----------------------|------------------------------------------------------------|
| 1       | Avustralya | 0,93                                                       | 19      | Güney Kore, Temsilci. | 0,56                                                       |
| 2       | Avusturya  | 0,64                                                       | 20      | Letonya               | 0,48                                                       |
| 3       | Belçika    | 0,58                                                       | 21      | Litvanya              | 0,65                                                       |
| 4       | Kanada     | 0,77                                                       | 22      | Lüksemburg            | 1,06                                                       |
| 5       | Şili       | 0,12                                                       | 23      | Meksika               | -0,69                                                      |

|    |            |       |    |                             |       |
|----|------------|-------|----|-----------------------------|-------|
| 6  | Çekya      | 0,82  | 24 | Hollanda                    | 0,72  |
| 7  | Danimarka  | 0,87  | 25 | Yeni Zelanda                | 1,31  |
| 8  | Estonya    | 0,72  | 26 | Norveç                      | 0,86  |
| 9  | Finlandiya | 0,89  | 27 | Polonya                     | 0,50  |
| 10 | Fransa     | 0,33  | 28 | Portekiz                    | 0,86  |
| 11 | Almanya    | 0,61  | 29 | Slovak C.                   | 0,44  |
| 12 | Yunanistan | 0,06  | 30 | Slovenya                    | 0,70  |
| 13 | Macaristan | 0,64  | 31 | İspanya                     | 0,27  |
| 14 | İzlanda    | 1,26  | 32 | İsveç                       | 0,90  |
| 15 | İrlanda    | 0,88  | 33 | İsviçre                     | 1,16  |
| 16 | İsrail     | -1,27 | 34 | Türkiye                     | -1,03 |
| 17 | İtalya     | 0,41  | 35 | Birleşik Krallık            | 0,50  |
| 18 | Japonya    | 1,07  | 36 | Amerika Birleşik Devletleri | -0,03 |

**Kaynak:** (Word Bank Data,2024)

Tablo 4.9'dan de anlaşılacağı üzere 2022 yılı itibariyle en yüksek puanı 1,31 ile Yeni Zelanda almıştır. En düşük puan -1,28 ile İsrail'e aittir. Türkiye'nin ise -1,03'dir.

#### 4.5. Analiz Sonuçları

Türkiye'nin lojistik performans endekslerinden gümrük alt açılım endeksinin ve iş yapma kolaylığı endeksinin OECD ülkeleri arasında VZA yöntemi ile etkin olup olmadığı “Frontier Analyst” programı ile analiz edilmiştir. Çıktı yönelimli yapılan çalışmada ölçeğe göre sabit getiri durumunda ölçüm yapan CCR modeli ile ölçeğe göre değişken getiri durumunda ölçüm yapan BCC modellerinin etkinlik skorları elde edilmiştir.

Çalışmada çıktı yönelimli CCR ve BCC modeli birlikte incelenmiştir. Türkiye'nin gümrük işlemleri performansı ve iş yapma kolaylığı endekslerinin durumları araştırıldığı için çıktı yönelimli araştırma yapılması tercih edilmiştir.

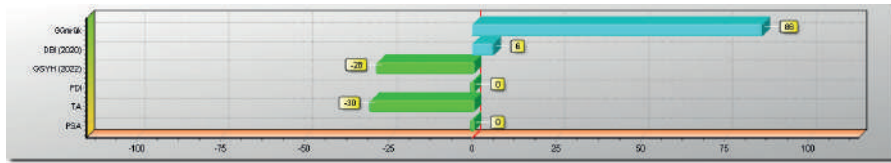
Analize kapsamında 36 OECD ülkesinin 2 adet çıktı, 4 adet girdi değişkeni kullanılarak etkinlik skorları elde edilmiştir. Tablo 4.10'da CCR ve BCC modellerine ilişkin etkinlik skorları gösterilmektedir.

| <b>Tablo 4.10. OECD Ülkelerinin Etkinlik Skorları</b> |                          |            |            |
|-------------------------------------------------------|--------------------------|------------|------------|
| <b>Sıra No</b>                                        | <b>Ülke</b>              | <b>CCR</b> | <b>BCC</b> |
| 1                                                     | Avustralya               | 100,00%    | 100,00%    |
| 2                                                     | Avusturya                | 83,50%     | 88,00%     |
| 3                                                     | Belçika                  | 90,40%     | 94,70%     |
| 4                                                     | Kanada                   | 100,00%    | 100,00%    |
| 5                                                     | Şili                     | 43,90%     | 46,30%     |
| 6                                                     | Çekya                    | 48,90%     | 49,20%     |
| 7                                                     | Danimarka                | 100,00%    | 100,00%    |
| 8                                                     | Estonya                  | 100,00%    | 100,00%    |
| 9                                                     | Finlandiya               | 100,00%    | 100,00%    |
| 10                                                    | Fransa                   | 78,80%     | 86,90%     |
| 11                                                    | Almanya                  | 91,50%     | 93,80%     |
| 12                                                    | Yunanistan               | 70,90%     | 72,90%     |
| 13                                                    | Macaristan               | 35,60%     | 37,40%     |
| 14                                                    | İzlanda                  | 100,00%    | 100,00%    |
| 15                                                    | İrlanda                  | 63,40%     | 64,00%     |
| 16                                                    | İsrail                   | 100,00%    | 100,00%    |
| 17                                                    | İtalya                   | 65,30%     | 65,50%     |
| 18                                                    | Japonya                  | 100,00%    | 100,00%    |
| 19                                                    | Güney Kore,<br>Temsilci. | 100,00%    | 100,00%    |
| 20                                                    | Letonya                  | 100,00%    | 100,00%    |
| 21                                                    | Litvanya                 | 100,00%    | 100,00%    |
| 22                                                    | Lüksemburg               | 100,00%    | 100,00%    |
| 23                                                    | Meksika                  | 36,40%     | 37,20%     |

|    |                    |         |         |
|----|--------------------|---------|---------|
| 24 | Hollanda           | 92,20%  | 94,00%  |
| 25 | Yeni Zelanda       | 100,00% | 100,00% |
| 26 | Norveç             | 100,00% | 100,00% |
| 27 | Polonya            | 59,60%  | 60,80%  |
| 28 | Portekiz           | 55,70%  | 56,50%  |
| 29 | Slovak cumhuriyeti | 72,90%  | 74,20%  |
| 30 | Slovenya           | 90,20%  | 93,20%  |
| 31 | İspanya            | 80,10%  | 80,30%  |
| 32 | İsveç              | 94,20%  | 98,20%  |
| 33 | İsviçre            | 94,90%  | 100,00% |
| 34 | Türkiye            | 93,90%  | 97,40%  |
| 35 | Birleşik Krallık   | 94,50%  | 97,50%  |
| 36 | ABD                | 100,00% | 100,00% |

Yapılan analiz sonucunda Tablo 4.10'dan da anlaşılacağı üzere CCR modelinde 15 ülke tam etkin çıkmıştır. %35,60'lık etkinlik skoru ile Macaristan en kötü sonucu almıştır. Türkiye'nin etkinlik skoru %93,90'dır. BCC modelin ise 16 ülke tam etkin çıkmıştır. %37,20'lik etkinlik skoru ile Meksika en kötü sonucu almıştır. Türkiye'nin etkinlik skoru %97,40'dır.

Türkiye'nin %93,90'lık etkinlik skoru aldığı CCR modeline göre çıktı yönelimli ölçeğe göre sabit getiri varsayımı altında potansiyel iyileştirme oranları Şekil 4.2'de gösterilmiştir.



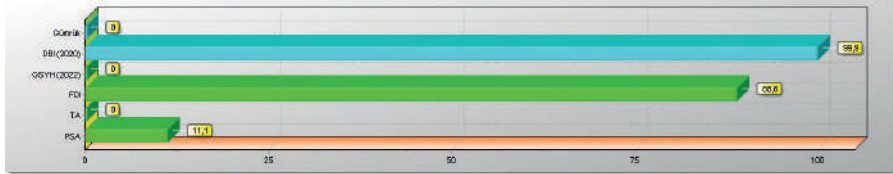
Şekil 4.2. Potansiyel İyileştirme Oranları (CCR)

Şekil 4.2'den de anlaşılacağı üzere Türkiye'nin etkinlik skorunu etkileyen en önemli veri %86'lık puan ile gümrük değişkeni olmuştur. Bunları -%30'lük

puan ile TA değişkeni ve -%28'lik puan ile GSYH değişkeni izlemektedir. %0,00'lık puan ile FDI değişkeni ve PSA değişkeninin etkisi yoktur.

| Tablo 4.11. Potansiyel Değer / Hedef / İyileştirme Oranları (CCR) |       |       |                        |
|-------------------------------------------------------------------|-------|-------|------------------------|
| Girdi / Çıktı Değişkenleri                                        | Değer | Hedef | Potansiyel İyileştirme |
| Gümrük                                                            | 31,25 | 58,24 | 86,36%                 |
| DBI (2020)                                                        | 45,65 | 48,64 | 6,55%                  |
| GSYH (2022)                                                       | 3,46  | 2,48  | -28,28%                |
| FDI                                                               | 47,20 | 47,20 | 0,00%                  |
| TA                                                                | 15,34 | 10,59 | -30,93%                |
| PSA                                                               | 9,45  | 9,45  | 0,00%                  |

Türkiye %86,36'lık gümrük değişkeni puanı ile %6,55'lik DBI değişkeni puanlarını azaltabilir ve -%30,93'lük puan ile TA değişkeni ve -%28,28'lik puan ile GSYH değişkenini artırabilir ise tam etkinlik skoruna ulaşabilmektedir. İyileştirilme yapılması gereken en önemli alan gümrük değişkenidir. Yapılan analiz sonucunda analize etki eden değişkenleri ve oranları Şekil 4.3'de gösterilmiştir.

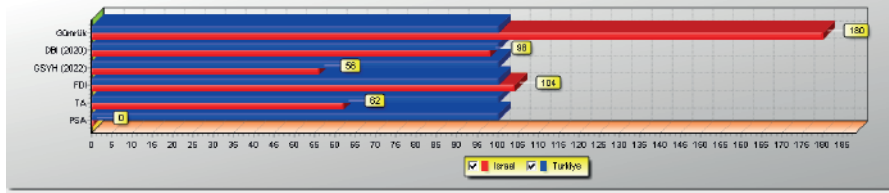


Şekil 4.3. Girdi – Çıktı Katkı Oranları (CCR)

Şekil 4.3'de görüleceği üzere yapılan analize etki eden en önemli çıktı değişkeni 99,9 puan ile DBI olduğu tespit edilmiştir. Girdilerde ise 88,8 puan ile FDI ve 11,1 puan ile PSA değişkenine aittir. Analizde Gümrük, GSYH ve TA değişkenlerinin etkileri düşük seviyelerde kalmıştır.

Yapılan analizde Türkiye'ye İsrail ve Güney Kore referans olmuştur. Güney Kore ve İsrail referanslarının Türkiye ile verileri karşılaştırılır iken kriterlerin analize katkı oranları göz önünde tutulmalıdır. CCR modeline

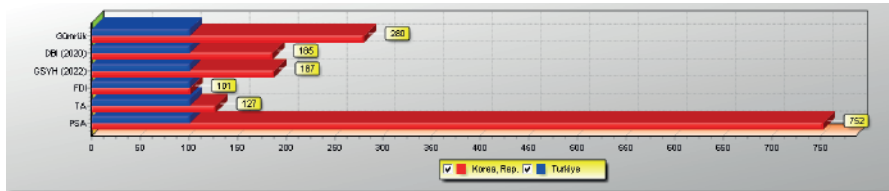
göre yapılan analiz çerçevesinde İsrail ve Türkiye'nin girdi ve çıktı değişken veri oranlarının karşılaştırması Şekil 4.4'de verilmiştir.



Şekil 4.4. İsrail (Referans) - Türkiye Karşılaştırması

Şekil 4.4'de görüleceği üzere aynı kriterler çerçevesinde gümrük değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken İsrail 180 birimlik bir çıktı elde etmiştir. DBI değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken İsrail 98 birimlik bir çıktı elde etmiştir. Girdi değişkenlerinde ise Türkiye 100 birimlik verisine karşılık İsrail GSYH değişkeninde 56, FDI değişkeninde 104, TA değişkeninde 62 ve PSA değişkeninde 0'lık veriler elde etmiştir. İsrail Türkiye'ye göre gümrük değişkeninde çok iyi performans göstermiştir. Ayrıca İsrail GSYH, TA ve PSA değişkenlerinde Türkiye'ye göre daha az girdi kullanarak Türkiye ile aynı sonuçları elde edebilmiştir.

CCR modeline göre yapılan analiz çerçevesinde Güney Kore ve Türkiye'nin girdi ve çıktı değişken veri oranlarının karşılaştırması Şekil 4.5'de verilmiştir.

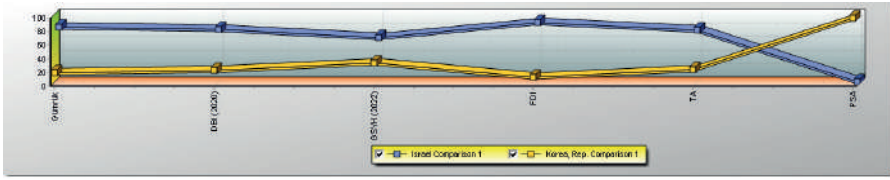


Şekil 4.5. Güney Kore (Referans) - Türkiye Karşılaştırması

Şekil 4.5'te gösterildiği üzere aynı kriterler çerçevesinde gümrük değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken Güney Kore 280 birimlik bir çıktı elde etmiştir. DBI değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken Güney Kore 185 birimlik bir çıktı elde etmiştir. Girdi değişkenlerinde ise Türkiye 100 birimlik verisine karşılık Güney Kore GSYH değişkeninde 187, FDI değişkeninde 101, TA değişkeninde 127 ve PSA değişkeninde 752'lik veriler elde etmiştir. Güney Kore Türkiye'ye

göre Gümrük ve DBI değişkenlerinde çok iyi performans sergilemiştir. Güney Kore Türkiye'ye göre girdi değişkenlerinde Türkiye'den daha kötü durumdadır. Güney Kore'nin çıktı oranlarının fazla olması yine Güney Kore'yi etkin kılmıştır.

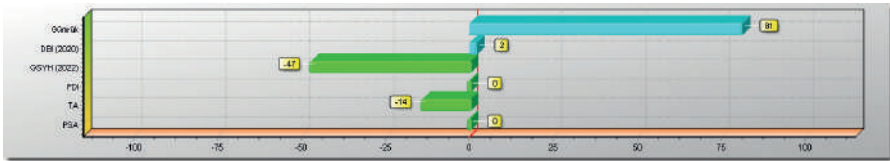
CCR modeline göre yapılan analiz sonucunda Türkiye'ye referans olan ülkelerin girdi ve çıktı değişken oranları farklı değerlere sahip olduğu görülmüştür. İsrail ve Güney Kore'nin girdi ve çıktı değişkenleri Şekil 4.6'da gösterilmiştir.



Şekil 4.6. Referans Set Karşılaştırması (CCR)

Şekil 4.6'da görüleceği üzere referanslardan İsrail'in Güney Kore'ye göre Gümrük ve DBI çıktı değişken verileri yüksektir. Yine İsrail bu çıktıları alabilmek için yüksek oranda girdi kullanmıştır. Elde edilen etkinlik skoru düşük girdi ile düşük çıktı, ya da yüksek girdi ile yüksek çıktı şeklinde elde edilmiştir.

Türkiye'nin %97,40'lık etkinlik skoru aldığı BCC modeline göre çıktı yönelimli ölççe göre değişken getiri varsayımı altında potansiyel iyileştirme oranları Şekil 4.7'de gösterilmiştir.



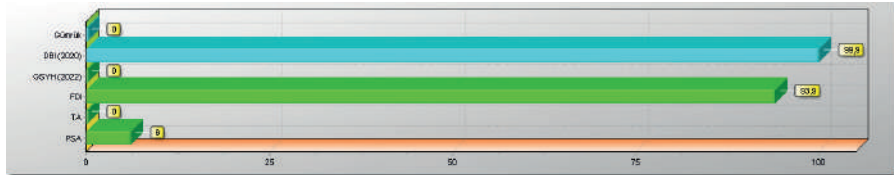
Şekil 4.7. Potansiyel İyileştirme Oranları (BCC)

Şekil 4.7'den de anlaşılacağı üzere Türkiye'nin etkinlik skorunu etkileyen en önemli veri %81,55'lik puan ile gümrük değişkeni olmuştur. Bunları -47,30'luk puan ile GSYH ve -14,96'lık puan ile TA değişkenleri izlemektedir. %0,00'lık puan ile FDI ve PSA değişkenlerinin etkisi yoktur.

| <b>Tablo 4.12. Potansiyel Değer/ Hedef / İyileştirme Oranları (BCC)</b> |              |              |                               |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| <b>Girdi / Çıktı Değişkenleri</b>                                       | <b>Değer</b> | <b>Hedef</b> | <b>Potansiyel İyileştirme</b> |
| Gümrük                                                                  | 31,25        | 56,74        | 81,55%                        |
| DBI (2020)                                                              | 45,652174    | 46,87        | 2,67%                         |
| GSYH (2022)                                                             | 3,459258     | 1,82         | -47,30%                       |
| FDI                                                                     | 47,195153    | 47,20        | 0,00%                         |
| TA                                                                      | 15,339884    | 13,05        | -14,96%                       |
| PSA                                                                     | 9,448787     | 9,45         | 0,00%                         |

Türkiye %81,55'lık gümrük değişkeni puanı ile %2,67'lik DBI değişken puanını azaltabilir ve -%47,30'lük GSYH ve -%14,96'lık TA değişkenlerinin puanını artırabilir ise tam etkinlik skoruna ulaşabilir. İyileştirilme yapılması gereken en önemli alan gümrük değişkenidir.

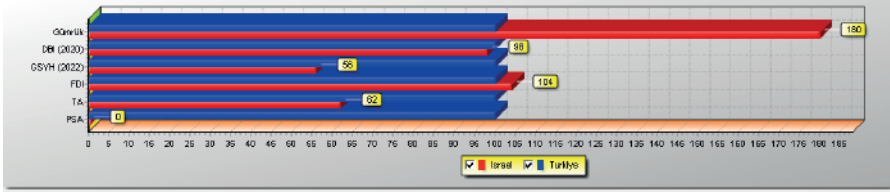
Yapılan analiz sonucunda analize etki eden değişkenleri ve oranları Şekil 4.8'de gösterilmiştir.



**Şekil 4.8. Girdi - Çıktı Katkı Oranları (BCC)**

Yapılan analize etki eden en önemli çıktı değişkeni 99,9 puan ile DBI değişkenidir. Girdilerde ise 93,9 puan ile FDI ve 6 puan ile PSA değişkenine aittir. Analizde gümrük, GSYH ve TA değişkenlerinin etkileri düşük seviyelerde kalmıştır.

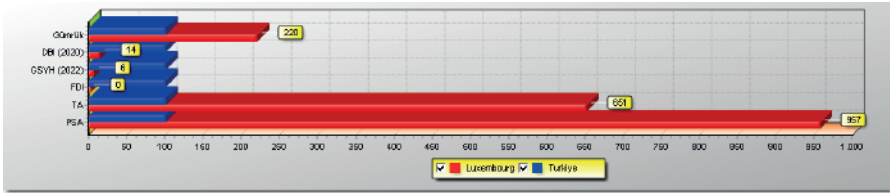
BCC modeline göre yapılan analize Türkiye'ye İsrail, Lüksemburg ve Yeni Zelanda referans olmuştur. İsrail, Lüksemburg ve Yeni Zelanda referans ülkeleri ile Türkiye'nin verileri karşılaştırılır iken kriterlerin analize katkı oranları göz önünde tutulmalıdır. BCC modeline göre yapılan analiz çerçevesinde İsrail ve Türkiye'nin girdi ve çıktı değişken veri oranlarının karşılaştırması Şekil 4.9'da verilmiştir.



Şekil 4.9. İsrail (Referans) – Türkiye Karşılaştırması

Aynı kriterler çerçevesinde gümrük değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken İsrail 180 birimlik bir çıktı elde etmiştir. DBI değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken İsrail 98 birimlik bir çıktı elde etmiştir. Girdi değişkenlerinde ise Türkiye 100 birimlik verisine karşılık İsrail GSYH değişkeninde 56, FDI değişkeninde 104, TA değişkeninde 62 ve PSA değişkeninde 0'lık veriler elde etmiştir. İsrail Türkiye'ye göre gümrük değişkeninde çok iyi performans göstermiştir. Ayrıca İsrail GSYH, TA ve PSA değişkenlerinde Türkiye'ye göre daha az girdi kullanarak Türkiye ile aynı sonuçları elde edebilmiştir.

BCC modeline göre yapılan analiz çerçevesinde Lüksemburg ve Türkiye'nin girdi ve çıktı değişken veri oranlarının karşılaştırması Şekil 4.10'da verilmiştir.



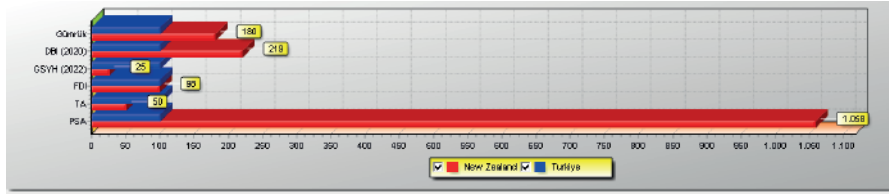
Şekil 4.10. Lüksemburg (Referans) – Türkiye Karşılaştırması

Aynı kriterler çerçevesinde gümrük değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken Lüksemburg 220 birimlik bir çıktı elde etmiştir. DBI değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken Lüksemburg 14 birimlik bir çıktı elde etmiştir. Girdi değişkenlerinde ise Türkiye 100 birimlik verisine karşılık Lüksemburg GSYH değişkeninde 6, FDI değişkeninde 0, TA değişkeninde 651 ve PSA değişkeninde 957'lik veriler elde etmiştir.

Lüksemburg Türkiye'ye göre gümrük değişkeninde çok iyi performans göstermiştir. Lüksemburg Türkiye'ye göre DBI değişkeninde geride kalmıştır. Lüksemburg GSYH ve FDI girdi değişkenlerini az kullanmasına karşın TA

ve PSA değişkenlerinde Türkiye'nin gerisinde kalmıştır. Lüksemburg'un TA ve PSA girdi değişkenlerini çok kullanmasına rağmen Türkiye'ye göre etkin olmasının sebebi TA ve PSA kriterlerinin yapılan analizde etki oranlarının düşük olmasıdır.

BCC modeline göre yapılan analiz çerçevesinde Yeni Zelanda ve Türkiye'nin girdi ve çıktı değişken veri oranlarının karşılaştırması Şekil 4.11'de verilmiştir.

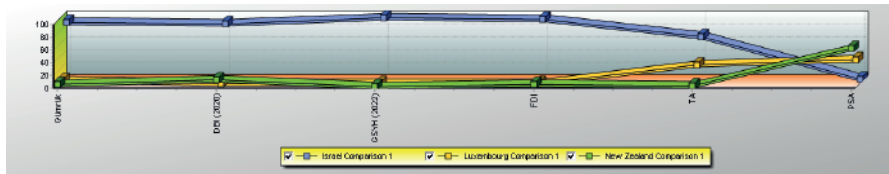


Şekil 4.11. Yeni Zelanda (Referans) - Türkiye Karşılaştırması

Aynı kriterler çerçevesinde gümrük değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken Yeni Zelanda 180 birimlik bir çıktı elde etmiştir. DBI değişkeninde Türkiye 100 birimlik bir çıktı elde eder iken Yeni Zelanda 219 birimlik bir çıktı elde etmiştir. Girdi değişkenlerinde ise Türkiye 100 birimlik verisine karşılık Yeni Zelanda GSYH değişkeninde 25, FDI değişkeninde 98, TA değişkeninde 50 ve PSA değişkeninde 1058'lik veriler elde etmiştir.

Yeni Zelanda Türkiye'ye göre gümrük ve DBI değişkenlerinde çok iyi çıktılar elde etmiştir. Analizi etkileyen en önemli girdi olan FDI değişkeninde Yeni Zelanda Türki'den az girdi kullanarak daha fazla çıktı elde etmiştir. Bu durum Yeni Zelanda'nın Türkiye'den daha etkin bir skor almasına neden olmuştur.

BCC modeline göre yapılan analiz sonucunda Türkiye'ye referans olan ülkelerin girdi ve çıktı değişkenleri Şekil 4.12'de gösterilmiştir.



Şekil 4.12. Referans Set Karşılaştırması (BCC)

Yapılan analize sonucunda Türkiye'ye referans olan Lüksemburg ve Yeni Zelanda ülkelerinin sonuçları birbirine yakındır. Düşük çıktı oranlarını düşük girdiler ile elde edebilmişlerdir. İsrail yüksek çıktı oranlarını yüksek girdiler ile elde etmiştir. Yapılan analizde TA ve PSA değişkenlerindeki farklılık dikkat çekmektedir. Unutulmamalıdır ki TA ve PSA değişkenlerinin analize etki oranları çok düşüktür. Bu kriterlerdeki değişimler analiz sonucuna düşük oranda yansımaktadır.



## SONUÇ VE ÖNERİLER

---

Uluslararası Ticaret Örgütünün kurulmasıyla başlayan ve Dünya Ticaret Örgütünün faaliyete geçmesi ile hızlanan çok taraflı ticaret müzakereleri gümrük tarifeleri ve kotalar gibi geleneksel ticaret engellerini aşamalı olarak indirmiştir. Ancak, ülkelerin geleneksel korumacı dirençleri (prosedürler, evrak işleri ve idari formaliteler) ulus üstü örgütlerin uygulamalarına rağmen mallara sınırlardan geçerken ek maliyetler getirmektedir. Bu durum dikkatleri daha az görünür, ancak genellikle aynı derecede maliyetli olan sınırda ve sınırın ardındaki önlemlere kaydırmıştır. Böylece dış ticaretin kolaylaştırılması ülkelerin gündemine gelmiştir.

Dış ticaret çok taraflı, çok uluslu, farklı ülke mevzuatlarını da içine alan karmaşık bir operasyondur. Bu karmaşık operasyon sırasında öngörülemeyen sebeplerden, mevzuat farklılıklarından, ticari örf ve adetlerden kaynaklanan sorunlara sebep olabilmektedir. Bu sorunların çözümü para ve zaman kaybına neden olabilmekte, bu nedenle dış ticaretin kolaylaştırılması önem arz etmektedir. Dış ticaretin kolaylaştırılmasının amacı, “uluslararası ticarete malların hareketi için gerekli verilerin toplanması, sunulması, iletilmesi ve işlenmesiyle ilgili faaliyetler, uygulamalar ve formaliteler” olarak bilinen ticaret prosedürlerini basitleştirerek ticaretteki bu maliyetleri düşürmektir.

Dış ticareti kolaylaştırmak, ülkelerin mevzuatlarını sadeleştirerek yeknesak hale getirmek, olası riskleri öngörülebilir kılmak, muhtemel zarar ve ziyanı aza indirebilmek için uluslararası kuruluşlar çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmaların genelini taşıma şekilleri, ödeme şekilleri, eşya kodları, ülke kodları, ortak taşıma şekilleri, teminat ve güvenceler oluşturmaktadır. Uluslararası kuruluşlar ticareti kolaylaştırmak amacıyla ülkeleri ve/veya ülke gruplarını kapsayan mevzuat, kamu kurum ve kuruluş reformları, alt yapı iyileştirmeleri, teknolojik yenilikleri kapsayan öneri çalışmaları yapmaktadır. Bu öneri çalışmaları ülkeler tarafından kendi mevzuatlarına uyarlanmaktadır.

OECD ülkeleri dış ticaretin yoğun şekilde yapıldığı ülke grubudur. OECD ülkeleri dünya ticaretinde ithalatın %62'sini, ihracatın %60'ını ticaretin de %60'ını yapmaktadır (Word Bank Data,2024).

Bu çalışmada, Türkiye'de dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik yapılan çalışmaların, dış ticaret ile bağlantılı kurum ve kuruluşların performansı üzerindeki etkisi araştırılmaktadır. Ülkelerin dış ticaretini etkilen en önemli kamu kuruluşu gümrük idareleridir. Ayrıca ticarete konu ülkede iş yapma kolaylığı da dış ticareti etkilen bir diğer etkindir. Bu kapsamda Türkiye'nin gümrük işlemleri performansı ve iş yapma kolaylığı endeksleri OECD ülkeleri ile karşılaştırılmıştır.

OECD'ye üye 36 ülkenin Gümrük işlemleri performans endeksi ve iş yapma kolaylığı endeksi ölçüm yapılacak çıktılar olarak belirlenmiştir. Ülkelerin genel durumunu gösteren GSYH, FDI, TA ve PSA olmak üzere 4 adet girdi verisi belirlenmiştir. Girdi ve çıktıların çok olması, veri havuzunun yüksek olması nedeniyle VZA yöntemi bu çalışmada kullanılmıştır. Çıktı yönelimli yapılan çalışmada CCR ve BCC modeli birlikte analize tabi tutulmuştur.

CCR modeline göre yapılan analizde 36 ülkeden 15 tanesi tam etkin çıkmıştır. Etkinlik skorunda Macaristan en kötü sonucu almıştır. Türkiye'nin etkinlik skoru %93,90'dır.

Türkiye'nin etkinlik skorunu etkileyen en önemli değişken Gümrük olmuştur. Bunları TA ve GSYH değişkenleri izlemektedir. Yapılan analize etki eden en önemli çıktı değişkeni DBI'dır. Girdilerde ise FDI ve PSA değişkenine aittir. Türkiye Gümrük çıktı değişkenlerini artırabilir ve/veya TA ve GSYH girdi değişkenlerini azaltabilir ise tam etkinlik skoruna ulaşabilir. İyileştirilme yapılması gereken en önemli alan Gümrük çıktı değişkenidir.

CCR modeline göre yapılan analiz sonucunda Türkiye'ye İsrail ve Güney Kore referans olmuştur. Her iki ülke verileri analiz edildiğinde;

- 1- İsrail daha düşük oranda girdi kullanarak daha yüksek oranda çıktı elde etmiştir. Bu durum İsrail'i Türkiye'ye göre daha etkin hale getirmiştir.
- 2- Kore Türkiye'ye göre fazla girdi kullanmıştır. Ancak kullandığı girdi oranından çok daha fazla çıktı elde ettiği için Türkiye'ye göre daha etkin hale gelmiştir.

BCC modeline göre yapılan analizde 36 ülkeden 16 tanesi tam etkin çıkmıştır. Etkinlik skorunda Meksika en kötü sonucu almıştır. Türkiye'nin etkinlik skoru %97,40'dır.

Türkiye'nin etkinlik skorunu etkileyen en önemli değişken Gümrük olmuştur. Bunları TA ve GSYH değişkenleri izlemektedir. Yapılan analize etki eden en önemli çıktı değişkeni DBI'dır. Girdilerde FDI ve PSA girdi değişkenine aittir. Türkiye Gümrük çıktı değişkeni artırabilir ve/veya FDI ve PSA girdi değişkenlerini azaltabilir ise tam etkinlik skoruna ulaşabilir. İyileştirilme yapılması gereken en önemli alan Gümrük çıktı değişkenidir.

BCC modeline göre yapılan analiz sonucunda Türkiye'ye İsrail, Lüksemburg ve Yeni Zelanda referans olmuştur. Ülke verileri analiz edildiğinde;

- 1- İsrail daha düşük oranda girdi kullanarak daha yüksek oranda çıktı elde etmiştir. Bu durum İsrail'i Türkiye'ye göre daha etkin hale getirmiştir.
- 2- Lüksemburg Türkiye'ye göre gümrük alanında çok iyi performans göstermiştir. Düşük girdi değişkenleri ile yüksek orandan gümrük performansı elde etmiştir.
- 3- Yeni Zelanda da Türkiye'ye göre gümrük ve DBI çıktılarında daha yüksek performans göstermiştir. Daha düşük girdi kullanan Yeni Zelanda daha yüksek çıktılar elde edebilmiştir.

CCR ve BCC modellerinde yapılan analizlerde Türkiye'nin Gümrük, DBI, GSYH ve TA alanlarında iyileştirmeler yapması gerekmektedir. Türkiye mevcut GSYH oranına göre gümrük alanında gerekli performansı gösterememektedir. Ayrıca DBI endeksinde de düzenlemeler yapması gerekmektedir.

Analize 36 OECD ülkesi dahil edilmiştir. İlerde yapılacak benzer çalışmalara 38 ülkenin dahil edilerek yapılması önerilir. Ayrıca Kurumsal kalitenin ölçülmesi amacıyla DB tarafından yayınlanan Siyasi İstikrar ve Şiddetin/Terörün Yokluğu endeksi kullanılmıştır. Literatürde kurumsal kalite göstergesi olarak Hukukun üstünlüğü, Yargı bağımsızlığı, Düzenleme Kalitesi, Mülkiyet haklarının düzenlenmesi endeksleri ile de karşılaşılmıştır. Bu verilerinde başka çalışmalarda kullanılarak analiz edilmesi önerilmektedir.

Çalışmaların sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde; gümrük idareleri arasında iş birliğinin artırılması, farklı kurumlarca yapılan izin ve onay süreçlerinin basitleştirilmesi, dış ticaret işlemlerinde blok zincir ve otomatik karakter tanıma gibi yenilikçi teknolojiler kullanılarak kağıtsız ortamda gümrük uygulamalarının yaygınlaştırılması, geçiş belgesi için kurumlara verilen bilgi ve belgelerin dijital ortama alınarak kağıtsız belge sürecinin başlaması, kurumlar arası veri paylaşımının artırılması, gümrük kapılarında bekleme sürelerini azaltacak mevzuat ve alt yapı çalışmalarının yapılması konularda politika yapıcılara sorumluluklar düşmektedir.



## KAYNAKÇA

- Acar, M. F., (2021). Lojistik Performans Endeks: Türkiye-Avrupa Birliği Karşılaştırması. *International Journal of Advances in Engineering and Pure Sciences* 33(3):422-428.
- Acar, Ö. F. ve Çetinceli, K., (2020). Dış ticarete Taşıma Türlerinin Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksine Etkisi ve İş Yapma Kolaylığı Endeksi İlişkisi. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 7(3):887-905.
- Ağsakal, A. ve Erkan, M. K., (2016). Türkiye'de Dış Ticarete Ödeme Şekilleri ve Faiz Oranları. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi* 12(12):581-88.
- Aigner, S., (2010). Mutual recognition of Authorised Economic Operators and security measures. *World Customs Journal* 4(1):47-54.
- Algan, F. M., (2018). Küresel Verimlilik İçin Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması. *Verimlilik Dergisi*, (4):185-218.
- Altıntaş, F.F., (2023). G20 Grubu Ülkelerin İş Yapma Kolaylığı Performanslarının Analizi: Standart Sapma Tabanlı Aras Yöntemi ile Bir Uygulama. *Malatya Turgut Özal Üniversitesi İşletme ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 4(1):1-21.
- Aktaş, G., (2018). Akıllı sınır yaklaşımı çerçevesinde blok zinciri teknolojisinin gümrük işlemlerinde potansiyel kullanım alanları. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, (14):18-31.
- Atalay, O., (2017). Gümrük Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar, Vergi Kayıpları Ve Çözüm Önerileri. S. D. Ü. Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 169s. (yayınlanmamış).
- Atay, H., (2019). Dış Ticaretin Kolaylaştırılması ve Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü Uygulamaları. B. Ü. Doktora Tezi, Bursa, 163s. (yayınlanmamış).
- Avrupa Birliği Başkanlığı Türk Gümrük İdaresinin Modernizasyonu VI., (2022). Türk Gümrük İdaresinin Modernizasyonu VI. 08 Aralık 2023 tarihinde [https://www.ab.gov.tr/turk-gumruk-idaresinin-modernizasyonu-vi\\_52904.html](https://www.ab.gov.tr/turk-gumruk-idaresinin-modernizasyonu-vi_52904.html) adresinden erişildi.

- Aynagöz Çakmak, Ö., (2016). WTO Trade Facilitation Agreement And Implications For Turkey. *İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 18(1):1-13
- Bahçeci, S., (2018). Dış Ticaretin Kolaylaştırılmasında Türkiye'nin Görünümü. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Girişimcilik Dergisi* (2):75-88.
- \_\_\_\_\_, (2019). Kobilerde Dış Ticaretin Kolaylaştırılması Ve Geliştirilmesi İçin Devlet Teşvikleri Ve Uluslararası Çalışmaların Arttırılması İle Ülke Ekonomisine Sağlanacak Olumlu Katkılar. İ. T. Ü. Doktora Tezi, İstanbul, 231s. (yayınlanmamış).
- Başlangıç, S. Ö., (2015). Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi. A. M. Ü. Doktora Tezi, Aydın, 149s. (yayınlanmamış).
- Bay, M., (2009). Bankacılık Sektöründe Veri Zarflama Analizi Yöntemini Kullanarak Verimlilik Araştırması. S. Ü. Doktora Tezi, Konya, 137s. (yayınlanmamış).
- Bergami, R., (2012). Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms. *Acta Universitatis Bohemiae Meridionalis* 15(2):33-40.
- Bican, B., (2015). Milletlerarası Ticaret Odası Tahkimi, Görev Belgesi ve Usulü. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (29):1-21.
- Bilgili, E., (1998). Dış Ticaret, Ekonomik Kalkınma ve Sanayi Devrimi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (13):35-50.
- Boncukçu, Ş., (2020). Ülkelerin Ticareti Kolaylaştırma Endeksi ile Dış Ticaret Hacmi Arasındaki İlişkide Lojistik Performans Endeksinin Aracı Etkisi, B. Ü. Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir, 87s. (yayınlanmamış).
- Bozkurt, C., (2011). Menşce Kavramı ve Menşce Kazanma Kriterlerinin İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi. *Mali Çözüm Dergisi* 21(2):149-60.
- Çakmakçı, F., (2018). Türkiye'nin Gürcistan ile Dış Ticaret İlişkilerinin Değerlendirilmesi. İ. Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 122s. (yayınlanmamış).
- Cooper, W. W., Seiford, L. M., and Tone, K., (2007). *Data envelopment analysis: A comprehensive text with models, applications, references and DEA-solver software* (2. ed). Springer, New York p.318.
- Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi., (2018). Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi. 17 Nisan 2024 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/19.5.1.pdf> adresinden erişildi.
- Çağlar, M. B., (2012). Lojistik işletmelerinde Bilişim Teknolojilerinin kullanımı, Müşteri Memnuniyeti ve İşletme Performansı İlişkisi Bir Araştırma. İ. Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 148s. (yayınlanmamış).
- Çavmak, Ş., (2017). Sağlık Hizmetlerinde Veri Zarflama Analizi ve Modelleri. *Sağlık Yönetimi Dergisi*, 1(1):35-47.
- DB LPE., (2023). Uluslararası Lojistik Performans Endeksi 2007-2023. 03 Şubat 2024 tarihinde <https://LPE.worldbank.org/2018> adresinden erişildi.

- Demir, A., ve Bakırcı, F., (2014). OECD üyesi ülkelerin ekonomik etkinliklerinin veri zarflama analiziyle ölçümü. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 28(2):109-132.
- Demirci, A. ve Bakırcı, F., (2013). Veri Zarflama Analizi Yöntemiyle Oecd Üyesi Ülkelerin Sosyal Etkinliklerinin Ölçülmesi. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1):177-198.
- Demirci, A. ve Tarhan, D. B., (2017). Karayolu Taşımacılığı Optimizasyonu (Veri Zarflama Analizi ile Mersin İlinde Bir Uygulama. *Toros Üniversitesi İİSBF Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(7):112-131.
- Deliçay, M., (2015). Dünyada ve Türkiye’de dış ticareti kolaylaştırmaya yönelik ulusal koordinasyon çalışmaları. 12 Aralık 2023 tarihinde [https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Dunyada\\_ve\\_Turkiyede\\_Dis\\_Ticareti\\_Kolaylastirmaya\\_Yonelik\\_Ulusal\\_Koordinasyon\\_Calismalari.pdf](https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Dunyada_ve_Turkiyede_Dis_Ticareti_Kolaylastirmaya_Yonelik_Ulusal_Koordinasyon_Calismalari.pdf) adresinden erişildi.
- Dennis, A. and Shepherd, B., (2011). Trade Facilitation and Export Diversification. *The World Economy*, 34(1):101-122.
- Dereli, D. D., (2014a)., E-Gümrük Uygulamasının Türkiye ile Avrupa Birliği Arasındaki Ticarete Etkisi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* (24):250-61
- \_\_\_\_\_, (2014b)., Türkiye’nin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği Süreci ve E-Gümrük Uygulamasının Türk Dış Ticaretine Muhtemel Etkileri. İ. Ü. Doktora Tezi, İstanbul 178s. (yayınlanmamış).
- DGÖ, (2023a). Tariffs. *The World Trade Organization*. 16 Mart 2023 tarihinde [https://www.wto.org/english/tratop\\_c/tariffs\\_c/tariffs\\_c.htm](https://www.wto.org/english/tratop_c/tariffs_c/tariffs_c.htm) adresinden erişildi.
- DGÖ, (2023b). Ticaret Bakanlığı- Dünya Gümrük Örgütü. 10 Aralık 2023 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/dunya-gumruk-orgutu> adresinden erişildi.
- Dışişleri Bakanlığı Uluslararası Örgüt Künyesi Dünya Ticaret Örgütü., (2023). Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ). 02 Şubat 2024 tarihinde <https://124.im/mI68Sg> adresinden erişildi.
- Doğanlar, M., Bal, H. ve Özmen M., (2003). Dış ticaret ve Türkiye’nin İhracat Fonksiyonu. *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (7):83-111.
- Eken, E. N., (2019). Uluslararası Mal Ticaretinin Kolaylaştırılması Kapsamında Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün Dış Ticarete Etkisi: Türkiye Örneği. M. Ü. Yüksek lisans Tezi, İstanbul, 158s. (yayınlanmamış).
- Elçi, D., (2023), GTİP kodu nedir? Armonize sistem nedir? 15 Ekim 2024 tarihinde <https://www.hubtic.com/tr/blog/gtip-hangi-sistemi-baz-almaktadir> adresinden erişildi.

- Elitaş, B. L. ve Şeker, G. A., (2017). Dış ticarete Tarife Dışı Önlemlerin Rolü: Türkiye Tekstil Sektörü Üzerine Bir Araştırma. *Muhasebe ve Finansman Dergisi* (74) 51-74.
- Emeç, A. S., Kocademir, S. ve Kaplan, F., (2022). *İktisadi ve İdari Bilimlerde Güncel Çalışmalar* (C. Çatuk editör). İktisadi ve İdari Bilimlerde Güncel Çalışmalar, İksad Yayın Evi, s.3-22
- Emeç, A. S. ve Koluman, A. (2023). Doğrudan yabancı yatırım çıkışları ile ekonomik kırılganlık arasında nedensellik: Sekiz kırılgan ekonomi üzerine inceleme. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 8(Özel Sayı), 74-88.
- Engman, M., (2005). The Economic Impact of Trade Facilitation. *OECD Trade Policy Papers*, No. 21, OECD Publishing, Paris.
- Ercan, T., (2021). Incoterms 2020 Kılavuzundaki Teslim Şekillerinin Analizi. *Gaziantep University Journal Of Social Sciences* 20(3):1187-99.
- Erek, E., (2023). Kümeleme Analizi ile Sınıflandırılan İstanbul İlindeki Hastanelerin Veri Zarflama Analizi ile Verimliliklerinin Değerlendirilmesi. İ. T. Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 199s. (yayınlanmamış).
- Ertuğrul, İ., ve Sarı, G., (2017). Veri zarflama analizi ile bir üniversitede lisans bölümlerinin etkinlik analizi. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 3(3):65-85.
- Esenlik Telatar, D. ve Sarı, K., (2020). Ağız ve diş sağlığı hizmeti sunan tesislerin etkinlik ölçümü için bir veri zarflama analizi modeli: İstanbul örneği. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi* 26(4):768-78
- Gelir İdaresi Başkanlığı GATT Bilgilendirme Rehberi 1., (2009). GATT Bilgilendirme Rehberi 1. 15 Haziran 2024 tarihinde <https://www.verginet.net/Dokumanlar/2009/haber/gatt95.pdf> adresinden erişildi.
- Gök, Ö., (2018). Gümrük Vergisinden kaynaklanan Uyuşmazlıklar. D. E. Ü. Doktora Tezi, İzmir, 507s. (yayınlanmamış).
- Gökgöz, A ve Özdemir, H., (2015). Dış Ticarete Teslim ve Ödeme Şekillerinin TMS 18 Hasılat Standardı Çerçevesinde İncelenmesi. *Journal of Accounting, Finance and Auditing Studies*, 1(3):105-22.
- Gültekin, S., (2020). Dünya Ticaret Örgütü Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması ve Türkiye’de Yapılan Düzenlemeler. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi* 101(101):144-58.
- GK., (2019). 4458 sayılı Gümrük Kanunu. 25 Şubat 2024 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.4458.pdf> adresinden erişildi.
- Gümrük Müsteşarlığı 2010 yılı Faaliyet Raporu., (2010). Gümrük Müsteşarlığı 2010 yılı Faaliyet Raporu. 25 Temmuz 2024 tarihinde [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPRapor/files/Ugisi+2010\\_Yili\\_Faaliyet\\_Raporu.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPRapor/files/Ugisi+2010_Yili_Faaliyet_Raporu.pdf) adresinden erişildi.

- Günay Bekar, A., (2023). *Dijital Dönüşüm ve Değişen Uygulamalar* (A. Özcan editör). Efe Akademi Yayınları, İstanbul, s.91-113.
- Günaydın, Ö. E., (2021). INCOTERMS 2000, 2010 ve 2020 Revizyonlarına Genel Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 11(2):755-79.
- Güneri, S., (2023). *Sivil Havacılık Yönetiminin Temelleri* (H, Güngör editör). Akademi Titiz Yayınları, İstanbul, s.29-77.
- Güneş, Y., (2015). Gümrük Kıymetinin Sonradan Beyanı. *Gümrük ve Ticaret Dergisi* (5):168-74.
- Gürgeç, B., (2020). INCOTERMS Uygulamalarının Gelişimi ve INCOTERMS 2020 Düzenlemesine İlişkin Bir Değerlendirme. A. Ü. Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 413s. (yayınlanmamış).
- Güzel, M., (2022). Dünya gümrük Örgütü, Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması ve Güvenli yapılması çalışmaları ve Türkiye. M. Ü. Doktora Tezi, İstanbul, 457s. (yayınlanmamış).
- GY., (2009). Gümrük Yönetmeliği. 25 Şubat 2024 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/yonetmelik/7.5.13472.htm> adresinden erişildi.
- Hepyaşar, H., (2019). E-ihracatın Gümrük Sorunları ve Çözüm Önerileri. M. Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 99s. (yayınlanmamış).
- ICAO, (2024a). The International Civil Aviation Organization. 10 Ocak 2024 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> adresinden erişildi.
- ICAO, (2024b). Dışişleri Bakanlığı Uluslararası Örgüt Künyesi ICAO. 10 Ocak 2024 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-icao.tr.mfa> adresinden erişildi.
- ICC, (2020). Dış ticaret Odası (ICC). 07 Ekim 2023 tarihinde <https://iccwbo.org/Incoterms/> adresinden erişildi.
- Kaplan, F. and Koluman, A. (2024). A club convergence analysis of climate change from a cross-country perspective. *Acta Oeconomica* 74(4):543-556
- Kaya, T., (2010). DTÖ Hukuku Uygulamasında Ayrımcılık Yapmama İlkesi. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 59(2):183-242.
- Kayhan, A. K., (2022). Yunus-Güvende: GATT'tan Dünya Ticaret Örgütüne Geçişte Balıkçılığa İlişkin Bir Uyuşmazlık ve Uluslararası Hukukta Etkileri. *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi* 12(2):1539-81.
- Kurun, M., (2021). 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Fonksiyonu. *Social Sciences Studies Journal* 7(78):828-39.
- Küsmen, Y. N., (2016). Dış ticarette ödeme ve teslim şekilleri. N. H. B. V. Ü. Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Ödevi, Nevşehir, 56s.(yayınlanmamış).

- Kyoto Communiqué., (2012). Kyoto Communiqué. 12 Aralık 2023 tarihinde <https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2012/december/policy-commission-communicue.aspx?> adresinden erişildi.
- LTP Kılavuzu, (2018). Gümrük ve Ticaret Bakanlığı- Liman Tek Pencere Sistemi Acente Kılavuzu 29.06.2018. 05 Ocak 2024 tarihinde <https://124.im/jvXrl> adresinden erişildi.
- Liapis, P., (2015). Agricultural Specific Trade Facilitation Indicators: An Overview, *OECD Food, Agriculture and Fisheries Papers*, No. 74, OECD Publishing, Paris
- Lorcu, F., (2008). Veri zarflama analizi (DEA) ile Türkiye ve Avrupa Birliği ülkelerinin sağlık alanındaki etkinliklerinin değerlendirilmesi. İ. Ü. Doktora Tezi, İstanbul, 340s. (yayınlanmamış).
- Manavgat G., Demirci A., Korkmaz O., Koluman A., (2023). Global Scale Integrated Logistics Performance Analysis and its Spillover Effect. *LogForum* 19 (2), 245-262,
- Moisé, E. and Sorescu, S., (2013). "Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade, *OECD Trade Policy Papers*, No. 144, OECD Publishing, Paris.
- Moisé, E., (2013). The Costs and Challenges of Implementing Trade Facilitation Measures, *OECD Trade Policy Papers*, No. 157, OECD Publishing, Paris.
- Mustafa, A., (2010). Dış ticarete ödeme şekilleri. T. Ü. Yüksel Lisans Tezi, Edirne, 122s. (yayınlanmamış).
- NCTS, (2023). Ticaret Bakanlığı- Ortak Transit Sistemi. 28 Aralık 2023 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-taraflı-ve-bolgesel-iliskiler/cok-taraflı-iliskiler/ortak-transit-sistemi> adresinden erişildi.
- Noah, D., (2022). Incoterms 2020 DPU: Spotlight on Delivered At Place Unloaded. 01 Ocak 2024 tarihinde <https://www.shippingsolutions.com/blog/Incoterms-dpu> adresinden erişildi.
- Nomer, F., (2012). Küreselleşme Sürecinde Ticaretin Kolaylaştırılması Prensipleri ve Gümrük İdarelerince Yürütülen Çalışma. 8 Ocak 2024 tarihinde <https://www.istemiparman.com.tr/kuresellesme-surecinde-ticaretin-kolaylastirilmesi-prensibi-ve-gumruk-idarelerince-yurutulen-calisma/> adresinden erişildi.
- OECD, (2003). Quantitative Assessment Of The Benefits Of Trade Facilitation. 31 Ekim 2024 tarihinde [https://one.oecd.org/document/TD/TC/WP\(2003\)31/FINAL/en/pdf](https://one.oecd.org/document/TD/TC/WP(2003)31/FINAL/en/pdf) adresinden erişildi.
- \_\_\_\_\_, (2018). Trade Facilitation and the Global Economy. 31 Ekim 2024 tarihinde <https://doi.org/10.1787/9789264277571-en> adresinden erişildi.
- Ofluoglu, N.Ö., Kalaycı, C., Artan, S. ve Bal, H.Ç., (2018). Lojistik performansındaki gelişmelerin uluslararası ticaret üzerindeki etkileri: AB ve MENA ülkeleri örneği. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(24):92-109.

- Okursoy, A. Ve Tezsürücü, D., (2014). Veri Zarflama Analizi ile Göreli Etkinliklerin Karşılaştırılması: Türkiye'deki İllerin Kültürel Göstergelerine İlişkin Bir Uygulama. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*. 21(2):1-18.
- Onaylanmış Kişi Statüsüne İlişkin Gümrük Genel Tebliği, (2011). *Onaylanmış Kişi Statüsüne İlişkin Gümrük Genel Tebliği* (Sıra No: 1) (3). 25 Nisan 2024 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=15732&mevzuatTur=Tebliğ&mevzuatTertip=5> adresinden erişildi.
- Oruç, K. O., Güngör, İ. ve Demirel, M. F., (2009). Üniversitelerin Etkinlik Ölçümünde Bulanık Veri Zarflama Analizi Uygulaması. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (22):279-94.
- Oxford Economics, (2009). The Impact of the Express Delivery Industry on the Global Economy. 10 Aralık 2023 tarihinde <https://global-express.org/assets/files/FULL-Oxford-Economics-Study-Report.pdf> adresinden erişildi.
- Öçal, A., (1972). Milletler Arası Ticaret Odası. *Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Dergisi* 8(2):234-249.
- Özkan, Ö., (2012). INCOTERMS 2010 ile Getirilen Yenilikler. *Akademik Bakış Dergisi* (31)1-15.
- Özlük, D., (2018). GATT ve Dünya Ticaret Örgütü'nün Uluslararası Politik Ekonomideki Rolü. *Journal of Turkish Studies* 13(7):367-81.
- Pelit, İ., (2023). Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksinin İncelenmesi. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi* 9(1):37-49.
- Selen, U. ve Akbelen, Z., (2021). Türkiye'de Gümrük Müşavirlerinin Tek Pencere Sistemi Uygulamalarına Yönelik Algı ve Tutumlarının Vergi Uyumuna Etkisi. *Gümrük ve Ticaret Dergisi* 8(26):64-80.
- SKRİKY, (2008). Sonradan Kontrol ve Riskli İşlemlerin Kontrolü Yönetmeliği. 1 Haziran 2024 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=12555&MevzuatTertip=5> adresinden erişildi.
- Sorescu, S. and Bolling, C., (2022). Trade facilitation reforms worldwide: State of play in 2022, *OECD Trade Policy Papers*, No. 263, OECD Publishing, Paris.
- Şahin, M., (2018). İyi Yönetişimin Bir Gereği Olarak E-Yönetişim ve Gümrük Tek Pencere Sisteminin E-Yönetişim Çerçevesinde Değerlendirilmesi. *Ombudsman Akademik* (1):245-57.
- Taşköprü, V., (2014). Klasik Veri Zarflama Analizi ile Kategorik veri zarflama analizi modellerinin enerji verimliliği üzerinde karşılaştırmalı incelenmesi. M. S. G. S. Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 153s. (yayınlanmamış).
- TB, (2023). Ticaret Bakanlığı Gümrük idarelerinin tarihçesi. 14 Kasım 2023 tarihinde <https://ggm.ticaret.gov.tr/kurumsal/tarihce> adresinden erişildi.

- Terzi, G. (2017). Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün Dünyü, Bugünü ve Yarını. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, (9):10-22.
- Ticaret Bakanlığı, (2019). Ticaret Bakanlığı Tarihçesi. 16 Mart 2023 tarihinde <https://www.ticaret.gov.tr/kurumsal/tarihce> adresinden erişildi.
- Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu, (2016). *Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu 2016-27 Sayılı Genelge*. 25 Nisan 2024 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2016/12/20161203-23.pdf> adresinden erişildi.
- TKTSBYEP, (2017). Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Beş Yıllık Eylem Planı 2018-2022. 13 Mart 2024 tarihinde <https://kolayticaret.gov.tr/userfiles/files/EylemPlaniFull.pdf> adresinden erişildi.
- Turgut, M., (2023). İhracatta Elektronik Ticaret Gümrük Beyannamesinin (ETGB) Rolü. *In International Conference on Recent Academic Studies*, 2(4):22-27.
- Türk Dil Kurumu Sözlüğü, (2022). Türk Dil Kurumu Sözlüğü. 15 Aralık 2022 tarihinde <https://sozluk.gov.tr/> adresinden erişildi.
- UNECE, (2017). Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu “Trade Facilitation \_ UNECE”. 10 Aralık 2023 tarihinde <https://unece.org/trade-facilitation-0> adresinden erişildi.
- \_\_\_\_\_, (2023). Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu. 2023. 10 Aralık 2023 tarihinde <https://unece.org/mission> adresinden erişildi.
- UN/CEFACT, (2024). BM Ticaretin Kolaylaştırılması ve Elektronik İş Merkezi (UN-CEFACT). 11 Ocak 2024 tarihinde <https://unece.org/trade/uncedfact/introduction> adresinden erişildi.
- UNCTAD, (2022). Ticaret Bakanlığı- Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD). 10 Aralık 2023 tarihinde <https://124.im/3sD26> adresinden erişildi.
- Uzun, F., (2016). Gümrük İşlemlerinde Uygulanan Basitleştirilmiş Usuller ve Yükümlülere Sağladığı Faydalar. *Gümrük ve Ticaret Dergisi* (7):63-67.
- Varlık, U. ve Uçar, M., (2017). Dış Ticarete Ödeme Şekilleri ve Vesaik Mükabili İşlemlerde Operasyonel Riskler. *Dış ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* 1(1):1-16.
- Varoğlu, N., (2019). Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması Sürecinde Türk Dış Ticareti İçin Bir Değerlendirme. G. Ü. Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 201s. (yayınlanmamış).
- WCO, (2024). “World Customs Organization - Discover the WCO”. 11 Ocak 2024 tarihinde <https://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/discover-the-wco.aspx?> adresinden erişildi.
- WCO, (2023). WCO History In Brief 1952-2023. 12 Aralık 2023 tarihinde [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-in-brief/wco\\_history\\_brochure-70eme\\_en.pdf](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-in-brief/wco_history_brochure-70eme_en.pdf) adresinden erişildi.
- WEF, (2016). The Global Enabling Trade Report 2016. 30 Ekim 2024 tarihinde <https://124.im/uEy0SAO> adresinden erişildi.

- Wilson, J. S., Mann, C. L. and Otsuki, T., (2004). Assessing the potential benefit of trade facilitation: A global perspective. Available at SSRN 610266. 14 Ekim 2024 tarihinde [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=610266](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=610266) adresinden erişildi.
- Word Bank Data, (2024). Dünya Bankası Verileri. 24 Mayıs 2024 tarihinde <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators> adresinden erişildi.
- WordBank Doing Business, (2019). *Dünya Bankası İş Yapma Kolaylığı Rapor-Doing Business 2019*. 17 Haziran 2024 tarihinde <https://124.im/SQIhu> adresinden erişildi.
- \_\_\_\_\_, (2020). *Economy Profile of Turkey Doing Business 2020 Indicators*. 17 Haziran 2024 tarihinde <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/t/turkey/TUR.pdf> adresinden erişildi.
- WTO, (2024a). WTO in Brief. 11 Ocak 2024 tarihinde [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/inbrief\\_e/inbr\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/inbrief_e/inbr_e.pdf) adresinden erişildi.
- \_\_\_\_\_, (2024b). WTO \_ Trade facilitation. 11 Ocak 2024 tarihinde [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm) adresinden erişildi.
- Yağcı, M. E., (2009). Gümrük Müşavirliği Mesleğinin Tarihsel Gelişimi ve Türkiye'deki Dış Ticaret İşlemlerine Etkileri. M. Ü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 119s. (yayınlanmamış).
- Yasui, T., (2010). Benefits of the Revised Kyoto Convention. 15 Aralık 2023 tarihinde [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx) adresinden erişildi.
- Yazıcı, U. ve Çiçen, Y. B., (2021). Karadeniz Bölgesindeki Devlet Hastanelerinin Sağlık Hizmetleri Etkinliğinin Analizi: 2018 Yılı İçin Veri Zarflama Analizinden Bulgular. *Gümüşhane Üniversitesi Sağlık Bilimleri Dergisi* 10(3):341-52.
- Yilmazer, M. ve Nuhoglu, B., (2021). Türkiye'de Ticaret Sürecinde Yer Alan Tarafların Ticaretin Kolaylaştırılması Üzerine Karşılıklı Beklentileri. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 19(2):171-90.
- Yilmaz, M., Özken, A. ve Şahin, N., (2011). INCOTERMS 2000 VE 2010'un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamalarındaki Eksiklikler. *Journal of Yasar University* 23(6):3814-25.
- Yurtsever, H., (2010). Uluslararası Ödeme Şekillerinde Bankalarca Alınan Komisyon ve Vergi Üzerine Eleştirel Bir Yaklaşım. *Ege Akademik Bakış* 10(3):855-69.
- Yüksel, H. G., (2023). Ticaretin Kolaylaştırılmasında Uluslararası Organizasyonlar ve Türkiye'nin Durumu. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* 12(2):888-911.

# Dış Ticaretin Kolaylaştırılması: Türkiye - OECD Üzerine Bir İnceleme

Uzm. Erkan PEKSOY

Editör: Prof. Dr. Fatih KAPLAN