

**YAŞAR ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İŞLETME ANA BİLİM DALI**  
**DOKTORA TEZİ**

**AB TEK PENCERE SİSTEMİNİN TÜRKİYE DIŞ TİCARETİNDE PAZARLAMA VE  
LOJİSTİK FAALİYETLERİNE ETKİLERİ**

**Ahmet ÖZKEN**

**Tez Danışmanı Prof. Dr. Ömer Baybars TEK**

**İzmir, 2017**

### DOKTORA TEZİ JÜRİ ONAY SAYFASI

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre doktora/sanatta yeterlik derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

16.08.2017

Prof.Dr. Ömer Baybars TEK (Tez Danışmanı)

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre doktora/sanatta yeterlik derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

16.08.2017

Prof.Dr. Edip TEKER

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre doktora/sanatta yeterlik derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

16.08.2017

Yrd.Doç.Dr. Emel KURŞUNLUOĞLU YARIMOĞLU

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre doktora/sanatta yeterlik derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

16.08.2017

Yrd.Doç.Dr. İçten Duygu ÇALLI

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre doktora/sanatta yeterlik derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

16.08.2017

Yrd.Doç.Dr. Sertaç ÇAKI

Doç.Dr. Çağrı BULUT  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜ MÜDÜRÜ

## ÖZ

# AB TEK PENCERE SİSTEMİNİN TÜRKİYE DIŞ TİCARETİNDE PAZARLAMA VE LOJİSTİK FAALİYETLERİNE ETKİLERİ

Ahmet ÖZKEN

Doktora Tezi, İşletme Programı

Danışman: Prof. Dr. Ömer Baybars TEK

2017

Son 40 yıldır dünya ticaretinin, liberal görüşlerin de etkisiyle giderek artan bir hızla küreselleşme eğilimine girdiği görülmektedir. Dünya ekonomisinde uzun bir süredir ülkelerin ticarete birbirine bağımlı olduğu görülmektedir ancak son yıllarda hava ve deniz taşımacılığında yaşanan gelişmeler insanların ve malların tüm dünyada hızlı bir şekilde dolaşımını kolaylaştırmıştır. Bunun yanında iletişim ve dijital haberleşme teknolojilerindeki gelişmeler de küresel ticareti hızlandırmıştır.

Küreselleşme dünyadaki tüm ülke ekonomilerinin bütünleşmesi anlamına gelmektedir bunun içinde para, mal ve emeğin hiçbir mali, bürokratik ve hukuki engelle takılmadan ülkeler arasında dolaşabilmesi gerekmektedir. Ancak farklı ekonomik gelişmişlik düzeyine ve hukuki alt yapıya sahip birçok ülkenin dış ticarete katılmasıyla karmaşık bir hale gelen dünya ticaretinin düzenlenmesi, standart kurallara bağlanması ve bu kuralların uygulanmasında bağlayıcı ve zorlayıcı bir hukuksal mekanizma oluşturulmasını zorunlu kılmıştır. Bu amaçlara yönelik olarak 164 ülkenin de kabul ettiği ve üye olduğu, dünya ticaretindeki toplam payı %98 olan Dünya Ticaret Örgütü kurulmuştur. Bu aşamada en önemli hedef dünya ticaretindeki ithalat ve ihracat mallarına uygulanan vergi dışındaki her türlü engelin, gümrük tarifeleri ve kotaların kaldırılmasıydı. Zaman içinde bu hedeflere büyük ölçüde ulaşıncaya dünya ticaret hacminde çok büyük artışlar meydana geldi. Bunlar sağlandıktan sonra ülkeler

rekabet gücünü arttırabilmek için artık maliyet düşürücü yöntemler aramaya başladılar. Bunun içinde yapılması gereken en önemli şeyin; malların gümrüklerden hızlı bir şekilde geçmesi, müşteriye hızlı güvenli ve daha düşük maliyetle ulaştırılması, lojistik faaliyetlerinin iyileştirilmesi olduğu görüldü. Bu konuda yapılan çalışmalar ve dijital teknolojilerdeki büyük gelişmelerin sayesinde Tek Pencere Sistemi geliştirildi.

Tek pencere Sistemi'nde ticarete konu olan malla ilgili izin ve onaylar karmaşık prosedürler gerektirmeden tek bir noktadan başvuru olarak alınabilmektedir. Bu uygulama sayesinde mükerrer veri girişlerine gerek duyulmaması belge sayısının ve prosedürlerin azaltılması, bilgilerin doğruluğunun kontrolünün sistem üzerinden kolaylıkla yapılması sayesinde işlemler düşük maliyetle, şeffaf, güvenli ve hızlı bir şekilde yapılabilmekte böylece hem zamandan hem de maliyetten tasarruf sağlanmaktadır. Sistemi uygulayan ülkelerde yatırım ortamının geliştiği ve uluslararası rekabet gücünün arttığı görülmektedir. Bu sistem halen dünyanın yarıya yakın ülkesinde uygulanmakta ve sisteme hızla diğer ülkelerde de geçilmeye başlanmıştır.

Bu çalışmada Tek Pencere sisteminin Türkiye'deki uygulamasının pazarlama ve lojistik faaliyetleri üzerine etkisi; ihracat, ithalat ve gümrük sektöründe faaliyet gösteren firmalarla anket yapılarak incelenmiştir. Çalışmanın anket analiz sonuçlarına göre Dış ticaret firmaları; tek pencere sisteminin gümrük işlemlerini hızlandırdığı, işlem maliyetlerini azalttığı ve ticari karlılığa olumlu katkısının olduğunu düşünmektedirler. Ayrıca uygulamadan dolayı hızlı çözümler alabildiklerinden dolayı müşteri memnuniyetinde de artış olduğunu söylemektedirler.

**Anahtar Kelimeler:** Tek Pencere Sistemi, Dış Ticaret, Gümrük, Küreselleşme, Lojistik

## **ABSTRACT**

# **IMPACTS OF EU SINGLE WINDOW SYSTEM ON MARKETING AND LOGISTICS ACTIVITIES IN THE FOREIGN TRADE OF TURKEY**

Ahmet ÖZKEN

PHD THESIS, Business Programme

Advisor: Prof. Dr. Ömer Baybars TEK

2017

The past 40 years have witnessed the global trade has become increasingly globalized aided by the liberalization of trade policies around the world. The world economy has become increasingly interdependent for a long time however, in recent decades the process of globalization has accelerated due to the improved transportation in sea and air-travel, enabling movement of people and goods across the globe easily; and also the improved digital technology making easier to communicate.

Globalization refers to global economic integration of many national economies into one global economy. It needs the removal of all trade barriers so that both capital and goods can flow freely between countries without any financial, bureaucratic and legal obstacles.

However, the international trade has become more complicated by the involvement of a number of countries are at varying levels of economic development and have substantially different legal infrastructures. For this reason, international standard rules of law framework are established. The states which agreed and adopted this rules have been obliged by international law and agreements to regulate their trade policies that enhance competition. The World Trade Organization (WTO) hereby is established to regulate, policy and promote global trade and to penalize perceived anti-competitive behaviours. As of 2017 the WTO has 164 members and member states represented 98 % of global trade.

The most important goal at first stage was to remove all kinds of barriers, customs tariffs and quotas except the tax applied to import and export goods of the world trade. In time, these targets have been achieved either fully or to a great extent and the world trade has

increased dramatically. Once these goals are achieved, the countries started to look for new ways to reduce their costs of trade and to increase their competitive capacity and revenues. It has been that the most important thing to do this goods must be passed through customs quickly, transported safely with lower cost and so that logistic activities are improved. Thanks to the work done in this regard and great developments in digital technology, the Single Window System was developed to simplify the entire process and facilitate trade.

The implementation of a Single Window System, enables the permissions and approvals for goods subject to trade can be obtained from a single point without the need for complicated procedures. Thanks to this implementation, it is possible to reduce the number of documents and procedures and to control the accuracy of the information through the system easily, so that transactions can be done with lower cost, more transparent, secure and fast so that both time and cost savings are achieved. The countries that implement the system seem to have improved investment climate and increased international competitiveness. This system is currently being implemented in the near half of the world, and the system is rapidly being introduced in other countries.

The purpose of the study is to examine the effect of system on the marketing and logistics activities in Turkey from the firms involved foreign trade and customs operations. According to the results of the study's survey analysis; that the single window system accelerates customs transactions, reduces transaction costs, and positively contributes to commercial profitability. They also say that there is an increase in customer satisfaction as they can get quick solutions.

**Keywords:** Single Window System, International Trade, Customs, Globalization, Logistics

## TEŞEKKÜR

Tez çalışmasının planlanmasında, yazılmasında, yürütülmesinde ve tamamlanmasında ilgi ve desteğini esirgemeyen, engin bilgi birikimi ve tecrübelerinden yararlandığım, çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren, başta sayın hocam Prof. Dr. Ömer Baybars TEK olmak üzere Prof. Dr. Edip TEKER ve Yard. Doç. Dr. Emel KURŞUNLUOĞLU YARIMOĞLU hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Ahmet ÖZKEN  
İzmir 16/08/2017

## YEMİN METNİ

Doktora Yeterlik Tezi olarak sunmuş olduğum ‘‘AB Tek Pencere Sisteminin Türkiye Dış Ticaretinde Pazarlama ve Lojistik Faaliyetlerine Etkileri’’ adlı çalışmanın, araştırma aşamasından tamamlanmasına kadar olan tüm süreçte, tarafımdan bilimsel ahlak, gelenek ve temellere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla doğrularım.

Ahmet ÖZKEN



.....  
16 Ağustos 2017



# İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	ix
TEŞEKKÜR METNİ.....	ix
YEMİN METNİ .....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
TABLO LİSTESİ.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
KISALTIMA LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ.....	1
<u>1. BÖLÜM .....</u>	<u>3</u>
<u>YENİ YÜZYILDA KÜRESELLEŞME VE TÜRKİYE - AB ARASINDAKİ DIŞ TİCARET DÜZEYİ.....</u>	<u>3</u>
<u>1.1. Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinin Değerlendirilmesi .....</u>	<u>3</u>
<u>1.2. Küreselleşmenin Boyutları ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Gerçeği .....</u>	<u>4</u>
<u>1.3. Dış Ticaretin Belirleyicileri ve Temel Yaklaşımlar .....</u>	<u>13</u>
<u>1.4. Ekonomik Entegrasyonların Genel Çerçevesi, Amaçlar ve Şartlar .....</u>	<u>15</u>
<u>    1.4.1 Politik ve Ekonomik Faktörler .....</u>	<u>17</u>
<u>    1.4.2. Gümrük Birlikleri .....</u>	<u>18</u>
<u>    1.4.3. Gümrük Birliği Anlaşması .....</u>	<u>20</u>
<u>        1.4.3.1. Tarihi Gelişimi ve Genel Yansımalar.....</u>	<u>20</u>

1.4.3.2. Dar Çerçevesel Bir SWOT Analizi .....	21
1.4.3.3 Dış Ticaret Engellerinin Azaltılması ve/veya Kaldırılması .....	22
1.5. Küreselleşme Sürecinde Türkiye ve AB Arasındaki Ekonomik İlişkilerin Yapısı .....	23
1.6. AB Ülkeleri ve Türkiye Dış Ticareti .....	25
1.6.1. AB Ülkeleri ve Türkiye Dış Ticareti Karşılaştırmaları ve Makaslar .....	26
1.6.1.1. Dış Ticaretteki Sapmanın Şekli ve Yapısal Nedenleri .....	26
1.6.1.2. Dış Ticaretteki Sapmanın Ekonomik ve Politik Nedenleri .....	29
1.6.2. AB Ülkeleri ve Türkiye Dış Ticaretine Yönelik Eleştiriler .....	32
1.6.2.1. Karşılıklı Dış Ticareti Kolaylaştırıcı Bir Sistem Eksikliğinin Varlığı .....	33
2. BÖLÜM .....	34
AB VE TÜRKİYE GÜMRÜK MEVZUATI VE TEK PENCERE SİSTEMİ .....	34
2.1. AB ve Türk Gümrük Mevzuatının Değerlendirilmesi (A) .....	34
2.1.1. Genel Çerçeve .....	34
2.1.2. İlerleme Raporları Kapsamında Değerlendirme .....	36
2.1.3. Uyum Sürecindeki Fırsat ve Engeller .....	37
2.1.4. Pazarlama Hukuku, Rekabet ve Değer Yaratma .....	39
2.2. Dış Ticaret İşlemlerinde Teknoloji Kullanımının Etkileri .....	43
2.2.1. Hedef Ticaretin Kolaylaştırılması .....	44
2.2.1.1. Tanımı ve Amaçlar .....	45
2.2.1.2. Teknolojik Gelişmeler, Altyapı Gereksinimleri ve Otomasyon Çalışmaları .....	47
2.2.2. Karşılıklı Dış Ticareti Kolaylaştırıcı Tek Pencere Sisteminin Uygulaması .....	50

2.2.2.1. Tek Pencere Sistemi Uygulamasının Amacı ve Öngörülen Faydaları.....	51
2.2.2.2. Tek Pencere Sisteminin Olası Pozitif ve Negatif Etkileri.....	52
2.2.3. Türkiye’de Tek Pencere Sistemi Çalışmaları.....	53
2.2.3.1. Türk Gümrük İdaresi ve Küresel Adaptasyon .....	55
2.2.3.2. Veri Tabanı Sistemi ve Pazarlaması .....	57
2.3. Genel Değerlendirme .....	59
3. BÖLÜM .....	62
TEK PENCERE SİSTEMLİ DIŞ TİCARETİN PAZARLAMA VE LOJİSTİK FAALİYETLERİNE ETKİLERİ .....	62
3.1. Uluslararası Pazarlamada Değer ve Tek Pencere İlişkisi.....	62
3.1.1. Lojistikte Müşteri Odaklı Modern Pazarlama.....	63
3.1.2. Lojistikte Uluslararası Pazarlamanın Dış Ticaret Boyutları.....	65
3.1.3. Pazarlama Denetimi Açısından Tek Pencere Sisteminin Faydaları.....	67
3.1.4. Uluslararası Lojistiğin Tek Pencere Açısından Boyutları .....	68
3.1.5. Bilgi Teknolojisinin Lojistikte Neden Olduğu Değişimler .....	69
3.1.5.1. e-lojistik .....	71
3.1.5.2. e-devlet.....	72
3.1.5.3. e-gümrük .....	73
3.1.5.4. e-pazarlama .....	75
3.2. Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Gelişmeler .....	77
3.2.1. Türkiye Jeo-Stratejisinin Lojistik Potansiyeline Etkileri.....	78

3.2.2. Lojistik Hizmetlerindeki Gelişmenin Dış Ticaret Üzerine Etkileri.....	82
3.3. AB Lojistik Politikası.....	84
3.4. Tek Pencere Uygulamasının Lojistik Sektörüne Etkileri.....	88
3.5. Tek Pencere Dış Ticaretin Pazarlama ve Lojistik Faaliyetlerine Potansiyel Etkilerini Ölçme ve Değerlendirme İhtiyacı.....	90
4. BÖLÜM .....	93
TEK PENCERE UYGULAMASI ÇERÇEVESİNDE LOJİSTİK VE GÜMRÜK SEKTÖRÜNE YÖNELİK ARAŞTIRMA.....	93
4.1. Çalışmanın Önemi.....	93
4.2. Çalışmanın Amacı.....	93
4.3. Çalışmanın Evreni ve Örneklemi .....	93
4.4. Çalışmanın İçeriği ve Kısıtları .....	94
4.5. Araştırma Modeli ve Hipotezleri.....	94
4.6. Verilerin Toplanması ve Veri Toplama Araçları .....	95
4.7. Verileri Analizi Yöntemleri .....	98
4.8. Bulgular.....	98
4.8.1. Araştırmaya Katılan Firmaların Bilgileri ve Özet İstatistikler.....	98
4.8.2. Araştırmaya Katılan Firmaların Gümrük İdaresi Genel Sorunlarına Yönelik Görüşleri.....	100
4.8.3. Araştırmaya Katılan Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlarına Yönelik Görüşleri.....	101

<u>4.8.4. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Gümrük Sistemine Yönelik Görüşleri.....</u>	<u>103</u>
<u>4.8.5. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>104</u>
<u>4.8.6. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin alışan Sayısı Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>106</u>
<u>4.8.7. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>108</u>
<u>4.8.8 Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>110</u>
<u>GENEL DEĞERLENDİRME, SONUÇ VE ÖNERİLER.....</u>	<u>112</u>
<u>EK 1 ANKET FORMU.....</u>	<u>118</u>
<u>EK 2 TPS BAşVURU - İHRACATTA E- FATURA.....</u>	<u>121</u>
<u>EK 3 TPS BAşVURU - İTHALATTA GEÇİCİ İTHALAT İZİNİ.....</u>	<u>124</u>
<u>KAYNAKÇA.....</u>	<u>129</u>
<u>ÖZGEÇMİş.....</u>	<u>138</u>

## TABLO LİSTESİ

<u>Tablo 1. Türkiye AB Dış Ticaret Gelişimi.....</u>	<u>25</u>
<u>Tablo 2.Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ihracatının Mal Gruplarına Göre Yıllar itibariyle Dağılımı.....</u>	<u>27</u>
<u>Tablo 3.Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ithalatının Mal Gruplarına Göre Yıllar itibariyle Dağılımı.....</u>	<u>28</u>
<u>Tablo 4.AB'nin Türkiye ile Ticareti (Milyon Euro) .....</u>	<u>29</u>
<u>Tablo 5: Ölçek Güvenilirliğinin Ölçülmesi.....</u>	<u>95</u>
<u>Tablo 6. Revize Sonrası Ölçek Güvenilirliğinin Ölçülmesi.....</u>	<u>97</u>
<u>Tablo 7. Katılımcı Bilgileri .....</u>	<u>98</u>
<u>Tablo 8. Gümrük İdaresi Genel Sorunları .....</u>	<u>100</u>
<u>Tablo 9. Gümrük İşlemleri, Bilgi ve İletişim Sorunları .....</u>	<u>101</u>
<u>Tablo 10. Tek Pencere Gümrük Sistemine Yönelik Görüşler.....</u>	<u>103</u>
<u>Tablo 11. Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>104</u>
<u>Tablo 12.Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi .....</u>	<u>105</u>
<u>Tablo 13.Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi .....</u>	<u>105</u>
<u>Tablo 14.Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Çalışan Sayısı Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>106</u>
<u>Tablo 15.Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Çalışan Sayısı Açısından İncelenmesi .....</u>	<u>107</u>

<u>Tablo 16.Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi .....</u>	<u>108</u>
<u>Tablo 17.Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>109</u>
<u>Tablo 18.Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi .....</u>	<u>109</u>
<u>Tablo 19.Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>110</u>
<u>Tablo 20.Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi.....</u>	<u>111</u>
<u>Tablo 21.Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi .....</u>	<u>111</u>

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Seçilmiş Ülke Gruplarına Göre İhracat Artış Hızı (%).....	9
Şekil 2. Gelişmiş ve Gelişmekte olan ekonomilerin Dünya Mal İhracatındaki Payları (2001-2013) (%).....	10
Şekil 3. Gelişmiş Ekonomilerin İhracat ve Reel GSYH Değişim Oranları (%).....	11
Şekil 4. Gelişmekte olan ekonomilerin İhracat ve Reel GSYH Değişim Oranları (%) .....	12
Şekil 5. GB Öncesi ve Sonrası Toplam İhracat ve İthalatın GSMH'ya Oranı (%): 1988-2003 (IFS, 2005)42	
Şekil 6. E-devlet Yapısı (Kaynak: Türkiye Bilişim Şurası e-Devlet Çalışma Grubu Raporu, 04-Mayıs 2002) (Demirel, 2006, s. 85). .....	24
Şekil 6. E-devlet yapısı.....	73
Şekil 7. Kağıt Faturalaşıma Süreci (Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı Uygulama Sunumu)..	122



## KISALTMALAR

<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>AET</b>	Avrupa Ekonomik Topluluğu
<b>APEC</b>	Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
<b>ASEAN</b>	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
<b>AT</b>	Avrupa Topluluğu
<b>BM</b>	Birleşmiş Milletler
<b>DTÖ</b>	Dünya Ticaret Örgütü
<b>GATT</b>	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
<b>GSMH</b>	Gayri Safi Milli Hasıla
<b>GSYH</b>	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
<b>G-7</b>	Kendi aralarındaki işbirliğini; dünya para ve ticaret sistemlerinin işleyişini geliştirmek; uluslararası uyuşmazlıkları çözme ve önlemedeki kapasitesini güçlendirerek Birleşmiş Milletleri yeniden canlandırmak için işbirliği yapmak amacıyla, 1975 yılında ABD, Almanya, İngiltere, Japonya, Fransa, İtalya ve Kanada'nın oluşturduğu sanayileşmiş ülkeler topluluğu
<b>G-10</b>	Uluslararası iktisadi, parasal ve finansal sorunlarına ilişkin görüş alışverişinde bulunmak ve işbirliği yapmak amacıyla Belçika, Kanada, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Hollanda, İsveç, İngiltere ve ABD'nin 1962 yılında oluşturduğu daha sonra İsviçre'nin katılımıyla ülke sayısı on bire ulaşmasına karşılık aynı adla anılmaya devam edilen sanayileşmiş ülkeler topluluğu

<b>IBRD</b>	Uluslararası İmar Ve Kalkınma Bankası
<b>IMF</b>	Uluslararası Para Fonu
<b>KOBI</b>	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
<b>MERCOSUR</b>	Güney Ortak Pazarı (Southern Common Market)
<b>NAFTA</b>	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
<b>OGT</b>	Ortak Gümrük Tarifesi
<b>TSE</b>	Türk Standartları Enstitüsü
<b>WTO</b>	Dünya Ticaret Örgütü

## GİRİŞ

Günümüzde dış ticarete liberal politikaların etkisiyle tarife, kota ve gümrük vergilerinin azaltılması büyük ölçüde sağlanmış ancak sınır geçişlerindeki bürokratik işlemler ve prosedürlerin olumsuz etkisi halen devam etmektedir. Uluslararası ticarete konu olan malların sınırlardan geçebilmesi ve gümrük işlemlerinin yapılabilmesi için gümrük ve diğer idareler tarafından birçok bilgi ve belge istenmektedir bu da geçiş süresini uzatmaktadır. Günümüzde giderek yoğunlaşan rekabet ortamında firmaların ayakta kalabilmesi için artık en ufak maliyetlerin azaltılması müşteri memnuniyetinin sağlanması için de ulaştırma işlemlerinde hiçbir gecikme yaşanmaması gerekmektedir. Bu yüzden ticarete konu olan ürünlerin hem sınırdan geçişlerinde hem de gümrük işlemlerinin yapılabileceği gümrük idarelerinde gereken işlemlerin ve prosedürlerin mümkün olduğu kadar azaltılması ve basitleştirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyacın karşılanmasına yönelik olarak bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerden de yararlanarak bilgi ve belgelerin standart bir biçime dönüştürülmesi ve hızlı bir şekilde tüm idari kuruluşlarca paylaşılması gereksiz mükerrer girişlerinin önüne geçilebilmesi için Tek Pencere Sistemi uygulaması geliştirilmiştir. Bu çalışmada sistemin Türkiye’de uygulanmasında yaşanan aksaklıklar ve ne ölçüde başarılı olduğu, bunun özellikle dış ticaret ve pazarlama faaliyetlerine olan etkileri incelenmeye çalışılmıştır.

Birinci bölümde Küreselleşme kavramı açıklanmış ve sürecin değerlendirilmesi yapılmıştır. Küreselleşme sürecinde ülkeler arasında hızla gelişen dünya ticaretinde düzenleyici ve hukuksal bağlayıcı yaptırım gücü olan uluslararası kurumlar oluşturulması gerekmiştir. Bu amaçla kurulan GATT ve DTÖ gibi kurumlarıyla ilgili bilgiler verilmiştir. Daha sonra genel olarak ekonomik entegrasyonlar ve Gümrük Birlikleri açıklanmıştır.

İkinci Bölümde AB ve Türkiye arasında imzalanan gümrük birliği anlaşması süreci ve gümrük mevzuatı incelenmiş, uyum sürecinde yaşananlar ve Türkiye AB arasındaki dış ticaret etkisi incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca ticaretin kolaylaştırılması esnasında yapılması gerekenler açıklandıktan sonra son olarak Tek Pencere Sistemi’nin tanımı, amaçları ve uygulamada karşılaşılan güçlükleri ve Türkiye’de bu konuda yapılan çalışmalara yer

verilmiştir. Üçüncü bölümde Uluslararası Pazarlama ve Lojistik sektörünün gelişimi açıklanmış ve Tek Pencere Sistemi’nin lojistik sektörüne olan etkileri üzerine literatür araştırması yapılmıştır. Son bölümde ise tezin esas konusu olan Tek Pencere Sistemi

Uygulamasının Türkiye dış ticaretinde pazarlama ve lojistik faaliyetlerine etkileri, Dış Ticaret ve gümrük sektöründe yer alan firmalarla anket çalışması sonucu analiz edilmiş ve sonuçlar çıkartılmıştır.

Çalışmada literatür tarama ve nicel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Literatür taramada uluslararası ticarete küreselleşme eğilimleri, gümrük birlikleri, ekonomik entegrasyonlar, dış ticaret, uluslararası pazarlama ve lojistikle ilgili konular teorik olarak anlatılmış daha sonra Türkiye'nin ticaretinin yoğun olduğu AB ülkeleri ile gümrük birliği mevzuatı ve dış ticarete etkileri incelenmiştir. Dış ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik olarak yapılan Tek Pencere Sistemi kavramı ve uygulamadaki etkileri genel olarak açıklandıktan sonra uygulama bölümüne geçilmiştir. Literatür incelemeleri sonucu önceden tespit edilen model ve hipotezler çerçevesinde anket soruları oluşturulmuş ve cevaplar kayıt altına alınarak uygun şekilde düzenlenip analizi yapılmıştır. Sorular firmaların gümrük idaresiyle ilgili yaşadıkları genel sorunlar ve tek pencere sisteminin uygulanmasında yaşanan aksaklıkları ve olumlu etkileri tespit etmeye yöneliktir. Bu sorular firmaların istihdam sayıları gibi niteliklerine göre de değiştiğinden hipotezlerde buna göre ayrımlar yapılmıştır.

“Tek Pencere Sistemi'nin Türkiye Dış Ticaretinde İhracat ve İthalat Faaliyetlerine Etkileri” başlıklı bu çalışmanın temel amacı sistemin Türkiye'deki uygulamasında yaşanan aksaklıkları ve dış ticarete olan etkilerini; ihracat ve ithalat firmalarına olan etkileri üzerinden incelemektir. Analize konu olan firmalar gümrük ve lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar olup Türkiye'nin dış ticaretinde önemli rol oynamaktadırlar. Bu firmaların görüşleri doğrultusunda gümrük idarelerinde yaşanan genel sorunlar, tek pencere sisteminin faydalı olup olmadığı hipotezler geliştirilip test edilerek analiz yapılmış olup bulgular ve sonuçlar doğrultusunda öneriler getirilmiştir. İhracata dayalı büyüme modeli seçen Türkiye için, gümrük idarelerinin daha verimli ve etkin çalışması, tek pencere sistemiyle dış ticarete maliyetlerin düşürülmesi bu konuda yaşanan aksaklıkların ortaya çıkarılması artan rekabet koşullarında oldukça önemli bir konu arz etmektedir. Çalışmanın, teorik kısmı, bulguları ve sonuçları değerlendirildiğinde, dış ticarete yer alan önemli aktörlere alacakları kararlar hususunda yardımcı ve yön verici olacağı düşünülmektedir.

## 1. BÖLÜM

### YENİ YÜZYILDA KÜRESELLEŞME VE TÜRKİYE - AB ARASINDAKİ DIŞ TİCARET DÜZEYİ

#### 1.1. Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinin Değerlendirilmesi

Küreselleşme en genel anlamıyla; özellikle 1980'lerden sonra dijital teknolojinin hızlı bir gelişme sürecine girmesi sonucunda bilginin çok hızlı iletilebilmesiyle, iletişim, ulaştırma ve ulaşım sektörlerinde meydana gelen devrim niteliğinde ilerlemeler sayesinde ülkeler arasındaki mevcut sosyal, siyasal kültürel ve ekonomik ilişkilerin daha fazla gelişmesi, yaygınlaşması ve yoğunlaşmasını ifade etmektedir. Bunun sonucunda herhangi bir yerde var olan ya da ortaya çıkan maddi/manevi, ekonomik ya da kültürel bir değer kendi ulusal sınırlarını aşarak kısa sürede tüm dünyaya yayılabilmektedir (DPT, 1995:1).

Gerçekten de günümüzde bir ekonomik haber, film, oyun, müzik, sanat, spor, afet ya da terör olayı dakikalar içinde internetten, sosyal medya aracılığıyla hızla yayılarak milyarlarca kişiye ulaşabilmektedir. Ulaşım sektöründe yaşanan gelişmeler, insanlara bir iki günde on binlerce kilometre uzaklıklara gidebilme imkânı vermekte gemi taşımacılığıyla dünyanın bir ucundan bir ucuna yüksek miktarlarda mallar kolaylıkla taşınabilmektedir. Sigortacılık ve finans sektöründe yaşanan gelişmeler de tüm bu faaliyetleri kolaylaştırarak küreselleşmeye yardım etmektedir.

Küreselleşme olgusu ülkelerin siyasal yapısını da değiştirmiştir. Artık katı ideolojik siyasal yapılar çözülerek yerini serbest rekabetçi, pazar ekonomisine önem veren liberal görüşlere sahip iktidarlara bırakmaya başlamıştır. Küreselleşme ülkeler arasında rekabeti de arttırarak, üretim yapısını ve işbölümü kalıplarını tamamen değiştirmiştir (DPT, 1995:1).

Dünya ekonomisi 1980'lerden itibaren artan bir ivmeyle küreselleşme eğilimine girmiştir. Ekonomik ve dar anlamıyla bu kavram, ülkeler arasında sermayenin, paranın,

malların ve emeğin dolaşımının önündeki engellerin kaldırılarak dünya ekonomisinin daha fazla serbestleşmesi ve tek bir bütün haline gelmesinin hızlandırılması anlamına gelmektedir (Yılmaz G., 2006: II).

Ticaretin giderek küreselleşmesiyle dünya ticaretine daha fazla ülkenin katılması, haksız rekabet koşullarının ortadan kaldırılması amacıyla ülkeler arasında uluslararası ticareti düzenleyen kuralların uygulanabilmesi için bağlayıcı ve zorlayıcı bir hukuki mekanizmanın oluşturulmasını zorunlu kılmıştır (Aydemir & Mehmet, 2007: 270-271).

## **1.2. Küreselleşmenin Boyutları ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Gerçeği**

1990'lı yıllardan itibaren dünyada soğuk savaş dönemi bitmiş iki kutuplu dünya çökmüş ve yerini her alanda liberal eğilimlerin güç kazandığı, teknolojik gelişmelerin devrim niteliğinde değişimlere yol açtığı bir sürece girilmişti. Bu süreçte ülkeler arasında siyasal, ekonomik, kültürel ve ticari anlamda yoğun ilişkiler yaşandığı, bölgesel ve küresel bütünleşmelerin giderek arttığı gözlemlenmektedir. Mal ve finans piyasalarındaki, haberleşme ve ulaştırma sektörlerindeki hızlı gelişmeler de ülkelerin ulusalcı ve kapalı yapılarını kırıp onları küresel ekonomiye açılmak zorunda bırakarak bu sürecin itici gücü olmuştur. Dünyanın her yerinde evrensel standartta bir tüketim özleminin yaratılması sayesinde buna uygun mal ve hizmet üretilmesinin zorunlu hale gelmiş bu üretimi yapabilmek için de bilgiye ihtiyaç giderek artmıştır. Böylece aslında geleneksel endüstri çağı bitip bilgi çağı başlamıştır (DPT, 1995:2).

Küreselleşmenin; ticaret, mali ve üretim alanlarında olmak üzere üç ekonomik boyutu bulunmaktadır. Özellikle ticari küreselleşmede, GATT ve devamı olarak kabul edilen Dünya Ticaret Örgütü tarafından yapılan düzenlemeler oldukça etkili olmuştur. Bu düzenlemeler ile ülkeler arasındaki ticari engeller ve tarifeler kademeli olarak kaldırılmış ve kaldırılmaya devam etmektedir. Mali küreselleşme ise ülkelerin sermaye akımlarının dolaşımındaki engellerin kaldırılmasını ifade etmekte; üretimin küreselleşmesi ise ana ülkenin diğer ülkelerde üretim faaliyetlerini yapmasına imkân sağlamak amacıyla bu faaliyetleri kısıtlayan engellerin ortadan kaldırılması ve bürokrasinin azaltılmasını kapsamaktadır (Yılmaz & Özken, 2015: 76).

Küreselleşme en çok, ülkeler arasındaki dış ticareti etkilemiştir. Dış ticaret, küresel ticaretin hem bir aracı hem de bir sonucudur. (DPT,2000: 22). Küresel ticaret, tek tek tüm ülkelerin dış ticaretleri önündeki engellerin ortadan kaldırılmasıyla tüm dünyanın tek bir pazar haline getirilmesi anlamına gelmektedir. Küresel ticaret sisteminin temel koşulu ticarete serbestleşmenin sürdürülmesidir. Buna yönelik olarak atılan ilk adım 30 Ekim 1947 tarihinde Cenevre’de imzalanan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)’dır. Türkiye de bu anlaşmayı 1953 yılında imzalamıştır. Bu anlaşma kurumsal bir kimlikten yoksun olmasına rağmen 1948-1994 yılları arasında dünya mal ticaretini düzenlemeye yönelik olarak, ilkeleri genel kabul gören bir çerçeve oluşturmuş ve temel disiplin olarak uygulanmıştır (T.C. Ekonomi Bakanlığı Resmi Websitesi).

GATT’ın temel amacı dünya ticaretinin serbestleşmesidir. Bu amaca yönelik olarak da gümrük tarifelerinin indirilmesi, ticaretteki ülkeler arasındaki ayrımcılığın kalkması, anlaşmaya taraf olan ülkeler arasında anlaşmazlıkların çözümü için arabuluculuk rolü oynaması gibi alt amaçları da bulunmaktadır. Bu amaçları gerçekleştirirken de bazı temel ilkeler doğrultusunda hareket etmektedir. Bu ilkeler ana hatlarıyla şu şekildedir: Anlaşmaya taraf olan bir ülke başka bir ülkeye tarife indirimi gibi bir ayrıcalık sağlıyorsa bu kolaylığı anlaşmaya taraf diğer ülkelere de sağlamak zorundadır. Ülke içerisindeki yerli bir mala uygulanan vergi gibi tüm uygulamalar ayırım gözetilmeden yabancı mallara da uygulanmalıdır. Ülkeler kendi dış ekonomik politikaları gereği bir korumacılık politikasına yöneceklerse bu kapsamda sadece gümrük vergileri uygulayabilir, miktar kısıtlama uygulamaları ise yasaklanmıştır. Ayrıca bu tarifeler de özellikle aşağıya doğru esnek bir yapıda olmalıdır. Bir ülkeye yönelik yapılan tüm esneklikler de diğer tüm üye ülkelere aynen uygulanmalıdır. Bu ilkelerin yanında GATT’ın haksız rekabet ilkeleri de bulunmaktadır. Bu ilkelere göre dumping yani bir malın ihraç edildiği ülkenin maliyetlerinin altında veya yurt içi fiyatından daha düşük bir şekilde o ülkeye satışı engellenmek istenir böyle bir durumda anlaşmaya taraf ülke dumping vergisi koyabilir. Yine bu kapsamda sübvansiyon yani devletlerin bir malın üretim sürecinde mali destek uygulaması sonucunda zarara uğrayan ülke sübvansiyon uygulayan ülkeye karşı Telafi Edici Vergi koyabilir. (Yılmaz & Özken, 2015 : 80-82).

GATT görüşmeleri aslında toplantılar ve turlar olarak da adlandırılmaktadır. GATT çerçevesinde yapılan çok taraflı ticaret görüşmeleri ile tarife oranları zaman içinde azaltılmış

ve anlaşmanın yarattığı ortam sayesinde dünya ticaret hacmi hızla artmış. Bu durum, dış ticaretin daha da geliştirilmesi, sürecin daha etkin bir şekilde devam ettirilebilmesi adına yeni bir kurumsal yapı ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Günümüze kadar yapılan 8 görüşme içerisinde dünya ticaretinin geleceğine yön verecek en önemli ve kapsamlı kararlar 1986-1993 yılları boyunca devam eden Uruguay görüşmelerinde alınmıştır. 125 ülkenin imzasıyla sona eren bu görüşmede alınan en önemli karar DTÖ'nün kurulmasıdır. Böylelikle küresel ticaret anlaşma çerçevesinde belirlenen kurallara uyulmaması durumunda belli yaptırımlar ve uygulama gücü kazanmasıyla resmi olarak örgütsel ve hukuki bir altyapı kazanmıştır. (Yılmaz & Özken, 2015 : 83-84).

1994 yılında yapılan Uruguay görüşmeleri sonucunda; uluslararası ticaretin liberalleşmesi ve genişlemesini teşvik edici önündeki engellerin de ortadan kaldırılmasına yönelik olarak daha etkin çalışacak bir örgütün yani DTÖ'nün kurulması kararı çıkmış ve akabinde örgüt 1 Ocak 1995 tarihinde faaliyete geçmiştir. Türkiye de aynı yıl DTÖ'ye üye olmuştur. DTÖ'nün ilkeleri GATT ilkeleri üzerine kurulmuş ve daha da geliştirilmiştir. Öncelikle GATT'ın "En çok Kayrılan Ülke" ve "Ulusal Muamele Yapmama" ilkeleri geçerli kalmış ayrıca saydamlık ilkesi de eklenmiştir. (Yılmaz & Özken, 2015 : 85).

DTÖ, anlaşmalarının bağlayıcılığı ile küreselleşme sürecinde öne çıkan bir örgüt olup "Anlaşmazlıkların Halli Organı Kararları"na uyulmaması durumunda, şikâyetçi olan tarafa nasıl olacağı ve ne şekilde uygulanacağı önceden tanımlanan bir yaptırım hakkı tanımaktadır. DTÖ'nün gücünün temelini oluşturan bu yasal alt yapı sayesinde örgütten beklentiler de artmıştır (Pulat, 2001). GATT'tan farklı olarak DTÖ, anlaşmazlıkların çözümünde çok daha etkin ve hızlı çalışan otomatik bir mekanizmaya sahiptir. Ayrıca, mal ticaretine ek olarak hizmetler ticaretini ve ticari nitelikteki fikri mülkiyet haklarını da kapsayacak şekilde, anlaşmalar çok taraflı yapılmış ve üyelerin tamamını bağlamıştır.

DTÖ'nün kurumsal yapısının en tepesinde birinci derecede karar alma organı olan ve üye ülkelerin tümünün katılımıyla iki yılda bir toplanan Bakanlar Konferansı bulunmaktadır. Bakanlar Konferansı'nın altında yer alan ve konferanslar arası dönemlerde olağan ve günlük çalışmaları yürüterek ülkelerin daimi temsilcileri/büyük elçilerinin bir araya gelmesiyle oluşan konsensüs esasına göre çalışan, ikinci derece karar alma organı ise Genel Konsey'dir. DTÖ'nün kuruluş anlaşmasına göre Genel Konsey, ayrıca anlaşmazlıkların Halli ve Ticaret



Politikalarını Gözden Geçirme Organı olarak da toplanabilmektedir. Genel Konsey, bu konseye karşı sorumlu olan ve DTÖ platformunda düzenlenen Mal Ticareti Konseyi, Hizmetler Ticareti Konseyi ve ticaretle bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Konseyi gibi üç ayrı işlevi yerine getiren üç ayrı organdan oluşmaktadır. Tüm bu konseylerin altında ise alt komiteler bulunmaktadır. Bu komiteler özellikle anti-damping önlemleri, sübvansiyonlar, tarım ve pazara giriş gibi daha teknik ve spesifik konularla ilgilendirler. Bu kurumsal yapıya göre DTÖ’de kararların çoğunluğu Bakanlar Konferansı’nda alınmakta diğer kararlar da tüm üye ülkeleri kapsayan çeşitli düzeylerdeki konsey ve komiteler aracılığıyla alınmaktadır (Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Daire Başkanlığı, 2009:8).

GATT, hem geçici bir anlaşma niteliğinde olup hem de esas olarak sanayi mallarının ticaretinin küresel çapta serbestleştirilmesi üzerine çalışmalarda bulunmuştur. GATT’ın yerini alan DTÖ ise, sanayi mallarının yanı sıra tekstil, tarım ve hizmet sektörünün uluslararası ticaretinin serbestleştirilmesine yönelik olarak da çalışmalar yapan ve ayrıca fikri mülkiyet haklarını da kapsamına alan yasal zemine oturtulmuş yaptırım gücü arttırılmış bir örgüt niteliğindedir (Seyidoğlu, 2007: 190).

DTÖ, ülkeler arasında çok taraflı ticaret anlaşmalarının uygulanması, işleyişi ve idaresiyle ilgili bir çerçeve oluşturarak tüm bu işlemleri standartlaştırmış ve kolaylaştırmıştır. DTÖ ayrıca üye ülkeler arasında çok taraflı ilişkiler hakkında forumlar ve pazarlık görüşmelerinin sonuçlarına ilişkin bir uygulama çerçevesi düzenleyerek anlaşmazlıkların giderilmesi için kural ve yöntemleri ortaya koyan anlaşma metninin idaresini de üstlenir. Küresel ekonomik politikalar oluşturulurken daha fazla uyum sağlamak adına, uygun hallerde Uluslararası Para Fonu, Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası ve bağlı kuruluşları ile de işbirliği yapılabilir. DTÖ’de alınan kararlar tüm üyeler tarafından oy birliğiyle alınmaktadır (Karaca, 2003: 88).

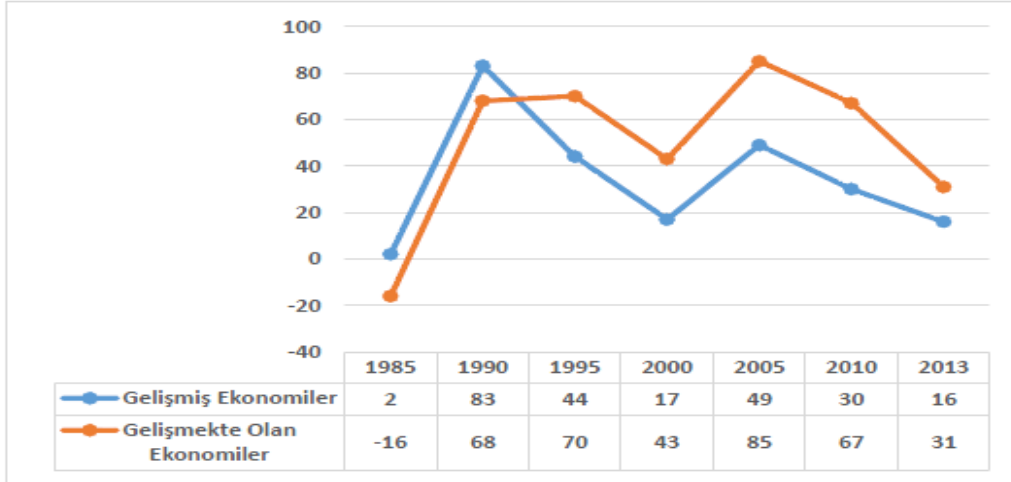
Dünya Ticaret Örgütü sisteminin kurulması sayesinde az gelişmiş ülkelerin ticari sorunları çözülmeye çalışılmıştır. 1997 yılının Ekim ayında yapılan toplantı sonucunda az gelişmiş ülkelerin ihraç mallarının ithalatçı ülkelere gümrüksüz girmesine yönelik olarak genelleştirilmiş preferanslar sistemi kurulmuştur. Ayrıca bilgi teknolojisi ürünleri ticareti yapan ülkeler; telekomünikasyon ve bilgisayar donanımları, yarı iletkenler, yarı iletkenlerin

Üretim araç gereçleri, yazılım ve bilimsel aletler gibi ürünlere ilişkin tarifeleri kaldırma kararı almıŐlardır (Karaca, 2003: 96).

2007 yılı itibariyle DTÖ'ye ye olan ülkelerin dünya ticaretindeki toplam payları %90'ı geçmiştir. DT'nn en temel amacı olan dünya ticaretinin serbestleştirilmesine yönelik olarak ye ülkelerden; dış ticarete karşılıklı olma ve ortak çıkar ilkeleri doğrultusunda her türlü engelin ve farklı işlemlerin kaldırması istenmektedir. Bu kapsamda uluslararası ticaret hacmini daraltan tüm engellerin kaldırılması, ihracat ve ithalata uygulanan her türden vergi dışı engelin önce tarifeye dönüŐtürülerek daha sonra da bu tarifelerin de ortadan kaldırılması örgütün temel hedefidir (Seyidoğlu, 2007: 191).

Gümrük tarifeleri ve kotaların çok taraflı bir Şekilde azaltılması veya kaldırılması sonucunda iletişim ve ulaştırma teknolojisinde ilerlemelerin de desteğiyle dünya ticaret hacmi 1990'dan itibaren ciddi oranlarda artmıştır. Örneğin 1990-2000 yılları arasında dünya mal üretiminde yüzde 2,5 oranında bir artış söz konusuysen dünya mal ihracatındaki artış yüzde 7 gibi 2,8 kat daha yüksek bir oranda, imalat sanayii ürünlerinde ise 3 kat daha yüksek olmuştur. Bu veriler mal ticaretinin serbestleŐmesine yönelik olarak yapılan çalışmaların başarılı olduğunu göstermektedir. Ancak yine de dünya mal ticareti önemli kısıtlamalarla karşı karŐıyadır çünkü tarifelerdeki azalmaya karşın görünmez engeller olarak nitelendirilen tarife dışı engeller önemli oranlarda artmaktadır (Seyidoğlu,2007: 200-201).

### Şekil 1. Seçilmiş Ülke Gruplarına Göre İhracat Artış Hızı (%)



**Kaynak:** United Nations Conference On Trade And Development

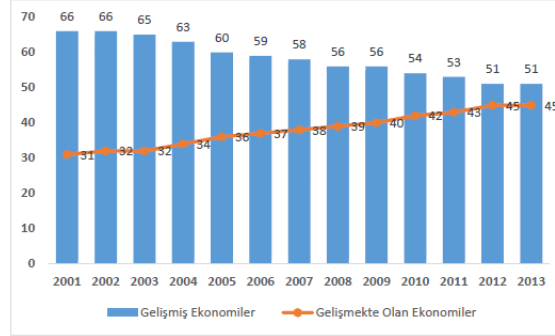
Şekil 1’de ihracat rakamlarının artış hızı gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomiler için beş yıllık dönemler itibariyle verilmiştir. Veriler incelendiğinde 1990 yılından sonraki dönemde ihracat artış hızındaki eğilimlerin her iki ülke grubunda benzerlikler gösterdiği görülmektedir. Burada dikkati çeken diğer bir nokta ise gelişmekte olan ekonomilerdeki artış hızlarının gelişmiş ekonomilere oranla daha yüksek olmasıdır. Örneğin 2010 yılında gelişmekte olan ekonomilerdeki mal ihracatı 2005 yılına göre %67 daha yüksektir. Gelişmiş ekonomilerin mal ihracatı ise 2010 yılında 2005 yılına göre yaklaşık %30 artış göstermiştir. 2005 yılı sonraki dönemde gelişmekte olan ekonomilerdeki mal ihracatı artış oranı sürekli olarak gelişmiş ekonomiler grubundan daha yüksektir.

Örneğin 2006 yılında gelişmekte olan ekonomiler için söz konusu oran %19 iken gelişmiş ekonomilerde %12, 2007 yılında gelişmekte olan ekonomilerde %16 iken gelişmiş ekonomilerde %14 düzeyindedir. Yani grafikte gelişmekte olan ekonomiler lehine oluşan trend gerek 2005 öncesi, gerek 2005 sonrası için bütün yıllar ele alındığında geçerliliğini korumaktadır.

2010 yılında ihracat performansı açısından gelişmekte olan ülkelerin kaydettiği ilerleme dikkat çekicidir. Bilindiği üzere 2007 yılında ABD finans piyasalarında ortaya çıkan, daha sonra diğer ülkelerin finansal ve reel piyasalarını etkileyen ve bu etkileri hâlâ devam eden küresel ekonomik kriz süreci yaşanmaktadır. Bu krizin gelişmiş ekonomilerin reel piyasalarına olan etkileri dikkate alındığında, bu ekonomilerin ihracat performanslarındaki

azalmanın kriz kaynaklı geçici bir durum olup olmadığı sorusunun araştırılması gerekmektedir. Bu amaçla söz konusu ekonomi gruplarının kriz öncesi performanslarını incelemek amacıyla Şekil 2 hazırlanmıştır.

**Şekil 2. Gelişmiş ve Gelişmekte olan ekonomilerin Dünya Mal İhracatındaki Payları (2001-2013) (%)**

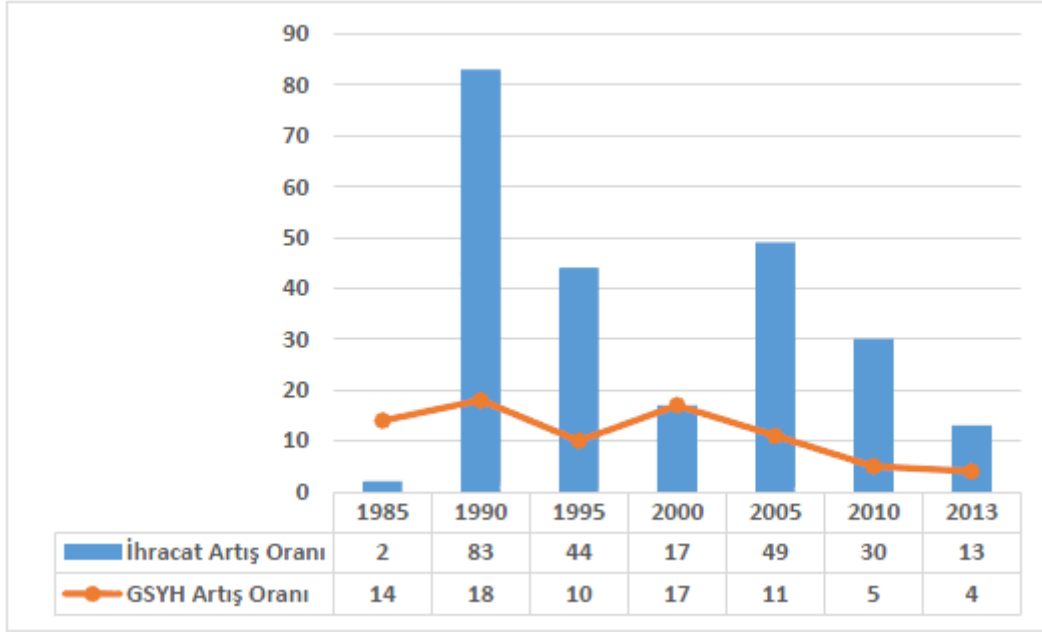


**Kaynak:** United Nations Conference On Trade And Development

Yukarıdaki verilere göre tüm ekonomiler açısından dünyadaki konjonktürel değişimlerle olumlu gelişmelerin meydana geldiği 2002-2007 döneminde de gelişmekte olan ekonomilerin ihracat performanslarında sürekli bir artış yaşanmış, krizin etkilerinin derinleştiği, tüm ekonomilerde talep daralmalarının yaşandığı 2008-2009 döneminde de bu eğilim devam etmiştir. Bu durumun meydana gelmesinde küreselleşmenin etkisiyle gelişmiş ülkelerdeki firmaların üretim süreçlerinin bir kısmını maliyet avantajı nedeniyle gelişmekte olan ekonomilerde gerçekleştirmelerinin önemli payı vardır ve bu süreç ekonomik küreselleşme olgusunun sonuçlarından biridir.

Şekil 1 ve Şekil 2’teki veriler ışığında zaman içerisinde gelişmekte olan ekonomilerin ihracat artışlarında önemli artışların yaşandığı söylenebilir. Ticaretin küreselleşmesinin etkilerini incelemek amacıyla uluslararası ticarete meydana gelen artışlar ile birlikte büyüme rakamlarının incelenmesinde fayda vardır.

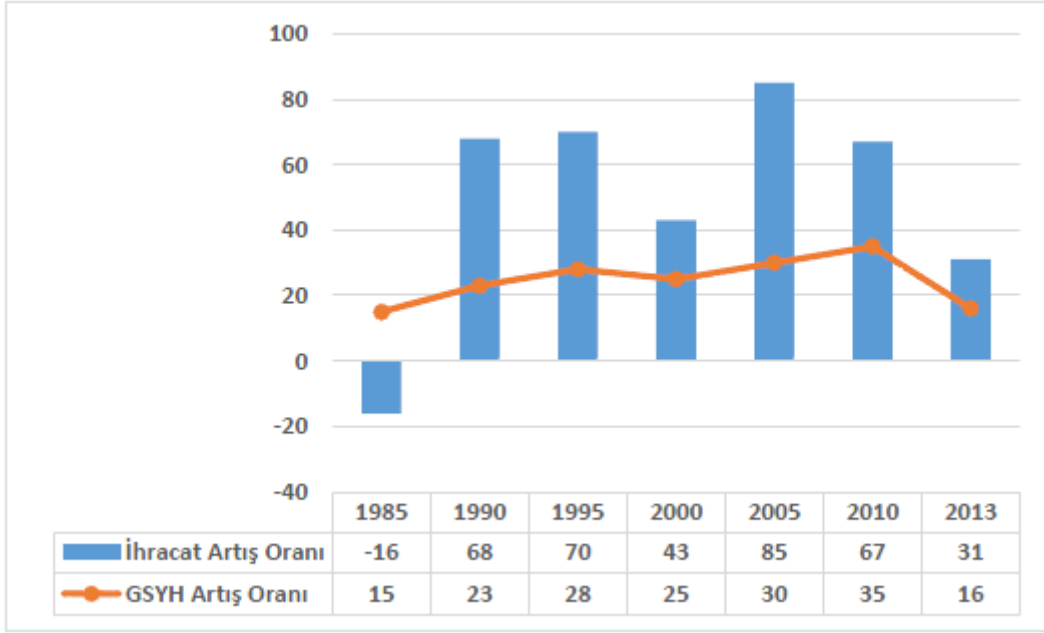
**Şekil 3. Gelişmiş Ekonomilerin İhracat ve Reel GSYH Değişim Oranları (%)**



**Kaynak:** United Nations Conference On Trade And Development

Yukarıdaki şekilde, gelişmiş ekonomiler grubunun belirli yıllar itibariyle ihracatlarında meydana gelen artışlar ile reel büyüme oranları verilmiştir. 2000 yılında meydana gelen ihracat artışı ile GSYH artışının birbirlerine olan yakınlığı dikkat çekicidir. 2000 sonrası ya da öncesi dönemlerde ihracat artış hızları ile büyüme artışlarının farklı olması ise ihracat artışlarının büyümeye olan etkisinin değişebileceği, büyümenin kaynaklarının yalnızca ihracat olmadığı şeklinde yorumlanabilir. 1995 ve 2005 yıllarında önceki 5 yıllık dönemlere göre (1990 ve 2000) ihracat artışı devam etmesine rağmen büyüme oranlarında görece yaşanan düşüşler söz konusu ekonomilerde iç talepte meydana gelen daralmaların bir işareti olarak görülebilir. İhracattaki yani dış talepteki artışın büyümeye olan katkısı ile talep daralmalarının büyüme üzerindeki negatif etkisi büyüme oranlarının azalmasına neden olmuştur.

**Şekil 4. Gelişmekte olan ekonomilerin İhracat ve Reel GSYH Değişim Oranları (%)**



**Kaynak:** United Nations Conference On Trade And Development

Şekil 4'te ise gelişmekte olan ekonomilerin ihracat artış hızları ile büyüme rakamları yer almaktadır. Veriler incelendiğinde geneli itibariyle ihracatın büyümeye olan etkisinin bir önceki şekilde gösterilen gelişmiş ekonomilere göre daha net ortaya çıktığı görülmektedir. 2010 yılı haricindeki diğer dönemlerde ihracat ile büyüme rakamlarının trendi aynıdır. 2010 yılında hem küresel kriz hem de Avrupa para krizinin olduğu bir küresel kriz ortamında, talep daralmasına bağlı olarak gelişmiş ülkelerin ihracat miktarlarında azalma meydana gelmiştir. Buna karşın gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranlarında artış yaşanmıştır. Bu artışın sebebi gelişmekte olan ekonomilerin işgücü, teknolojik gelişme, sermaye birikimi gibi büyümenin diğer kaynaklarını da giderek daha etkin hale getirdiği şeklinde yorumlanabilir. Ancak küreselleşmenin özellikle Sovyetler Birliği'nin yıkılması sonrasında toplumlarda önemli oranlarda tüketim artışına yol açtığı ve özellikle gelişmekte olan ekonomilerde tüketim ve borçlanma kaynaklı ekonomik büyümelerin meydana geldiği de göz önüne alınmalıdır. Dolayısıyla bu ülkelerde gelişmiş ekonomilerde yaşanan talep daralmalarının aksine iç talepte artış yaşanması ve bu durumun büyüme üzerindeki olumlu etkisi göz önüne alınmalıdır.

Yapılan birçok çalışma ticaretteki açıklık politikalarının, büyüme üzerinde olumlu etki yaptığını göstermiştir. Gelişmekte olan ülkeler açısından ihracatın büyüme üzerine olan etkilerine ilişkin Asya Kaplanları olarak geçen Japonya, Tayvan, Güney Kore, Hong-Kong, Singapur, Malezya ve son dönemlerde Çin ve Hindistan'ın son yıllarda ortalama reel gelirlerindeki artış (1990'ların sonundaki durağanlık hariç) örnek olarak gösterilebilir (Lukas, 2000: 3)

Ekonomik liberalizasyonun geliştirmekte olan ülkelere yarar sağladığının belki de en önemli kanıtı son 20 yılda geliştirmekte olan ülkelerin iç piyasalarını gönüllü olarak serbestleştirmeleridir. Arjantin, Filipinler, Şili ve Tayland küresel ekonomiye entegre olma yolunda büyük adımlar attılar. En geleneksel kapalı ekonomiler bile otarşinin yerine piyasa ekonomisinin gereklerini yerine getirmeye başladılar. Son birkaç yılda Hindistan sanayi ürünlerine uyguladığı tarife oranlarını %71'den %32'ye, Brezilya %41'den %27'ye ve Venezuela %50'den %31 düzeyine indirdiler. DTÖ'nün kendi tarihi de ticari liberalizasyonun ulaştığı noktayı ortaya koymaktadır. GATT müzakereleri esnasında 1948 yılında sadece 23 üyesi olan kurumun üye sayısının giderek artması ve hâlâ müzakere sürecinde bekleyen ülkelerin varlığı önemli bir göstergedir (Lukas, 2000: 3)

### **1.3. Dış Ticaretin Belirleyicileri ve Temel Yaklaşımlar**

Herhangi bir pozitif bilimden söz edebilmek için ilgi alanındaki konuları neden sonuç ilişkileri içinde açıklaması beklenir. Dış ticaret de ülkelerin neden birbirleriyle mal alış veriş yaptıklarıyla ilgilendir bunun için de bazı teoriler geliştirilmiştir. Adam Smith'e göre dış ticaret ülkeler arasında bir malın üretimine yönelik olarak uzmanlaşma ve işbölümü meydana getirerek dünya kaynaklarının daha verimli kullanılmasını sağlar böylelikle dünya üretiminin ve refahın artmasına neden olur. Ancak bu analiz yalnızca arz faktörlerine dayanmaktadır. Smith ve Ricardo'yu da içine alan Klasik İktisat Okuluna bağlı iktisatçıların değer konusundaki görüşleri emek-değer teorisi olarak bilinir. Buna göre bir malın üretimi için harcanan emek miktarı onun maliyetini gösterir. Sermaye de biriktirilmiş ve üretim aracı şeklinde somutlaşmış bir emek olarak düşünülmüştür. Mutlak üstünlük teorisine göre bir ülke bir malı, başka bir ülkeden daha düşük maliyetle üretiyorsa o malların üretiminde uzmanlaşarak ihraç etmeli bunun karşılığında da pahalıya ürettiği malı ithal etmelidir. Ricardo bu teoriyi biraz daha geliştirerek karşılaştırmalı üstünlük teorisini kurmuştur. Buna göre

önemli olan sadece maliyetin düşük olması değil üretimdeki üstünlük derecesidir zira sanayileşmiş bir ülke birçok üründe gelişmekte olan bir ülkeye göre mutlak üstünlüğe sahip olabilir bu durumda ticaretin olmaması gerekirdi. Bu teorinin de bazı eksik ve aksak yönlerini düzeltmek amacıyla klasik iktisatçılar fırsat maliyeti kavramını ortaya katarak teoriye daha gerçekçi bir nitelik kazandırmışlardır. Fırsat maliyeti, bir malın üretimini bir birim artırmak için gereken kaynakları serbest bırakmak üzere diğer bir malın üretiminden vazgeçilmesi gereken miktar anlamına gelmektedir. (Seyidoğlu, 2007: 13-24)

İki İsveçli iktisatçı, Heckscher (1919) ve Ohlin'in (1933) geliştirdiği Heckscher-Ohlin-Samuelson modeline göre ticaretin nedeni ülkelerarası faktör donatımlarındaki farklılıklardır. Bu teoriye göre bir ülke daha fazla sahip olduğu üretim faktörünün yoğun kullanıldığı malların üretiminde karşılaştırmalı üstünlük elde eder. Böylece bu malların üretimine yoğunlaşp uzmanlaşarak ihraç ederken diğer üretmediği malları ise ithal eder. Faktör donatımı hem ülkenin sahip olduğu üretim faktörleri miktarını hem de emek ve sermayeyi göz önüne almaktadır. Bu bağlamda ülkeler emek-zengini ve sermaye-zengini; mallar ise emek-yoğun ve sermaye-yoğun biçiminde ayrıştırılır. (Bayraktutan, 2003: 178).

Yeni Dış Ticaret Teorileri 1960'ların başlarında oluşmaya başlamış 1970'lerin sonlarına doğru gelişerek günümüze kadar gelmiştir. Bu teoriler, geleneksel dış ticaret modellerindeki gibi dış ticaretin sadece nisbi faktör donanımına ya da karşılaştırmalı üstünlüklere dayanmak zorunda olmadığını ileri sürmekte, ölçek ekonomilerinin ve azalan maliyetlerin önemi üzerinde durmaktadır. Uluslararası ticaretin, emeğin niteliğinin, teknolojinin geliştirilmesi ve üretim sürecinde kullanımıyla nasıl etkilendiğini gösteren modeller ortaya koymaktadır. Uluslararası ticaret yoluyla gelişen piyasada yeni teknoloji üreten, farklılaştırılmış ürünler geliştiren ve ölçek ekonomisinden yararlanan firmalar rekabette avantaj elde etmektedir (Bayraktutan,2003: 182).

Buna göre belli bir alanda mesleki ve yetişkin işgücünde zengin olan ülkeler büyük ölçüde bu alandaki malların üretimi üzerine yoğunlaşmalı, vasıfsız emeğe daha fazla sahip olan ülkeler ise yoğun bir biçimde vasıfsız emeğin olduğu sektörlerde uzmanlaşmalıdır. Sanayileşmiş ülkelerin kendi aralarında yaptıkları ticaretin büyük bir bölümü yeni ürünlerin ve buna bağlı olarak da üretim süreçlerinin geliştirilmesine bağlıdır. Hem ürün hem de ürünün üretimi süreçlerinde yenilik yapan firmalar dünya piyasalarında geçici olarak tekel gücü elde



ederler. Ölçek ekonomisine sahip olan ülkeler üretim maliyetlerine düşürerek karşılaştırmalı üstünlük elde eder ve bu ürünün ihracatını yapmaya yönelir. Günümüzde yapılan dış ticarete ayrıca markalaşma yani mal farklılaştırması da önemlidir (Yılmaz & Özken, 2015: 40-43).

Günümüzde ülkeler arasındaki ticaret artık klasiklerin incelediği mübadeleden çok daha karmaşık bir hale gelmiştir. Geleneksel dış ticaret teorileri, uluslararası ticarete basitçe ülkelerin farklılıklarından yarar elde edilmesi olarak bakarken son elli yılda uluslararası ticarete ar-ge çalışmaları, ölçek ekonomileri ve teknolojik rekabet kavramları öne çıkmıştır. Birçok sanayi kolunda karşılaştırmalı üstünlükler da ar-ge ve deneyim yoluyla elde edilen bilgiden kaynaklanmaktadır (Bayraktutan,2003: 184).

#### **1.4. Ekonomik Entegrasyonların Genel Çerçevesi, Amaçlar ve Şartlar**

Ekonomik Entegrasyon; üretim faktörleri fiyatlarının eşitlenmesi, uluslararası ekonomik işbirliğinin en uygun düzeye çıkarılması ve uluslararası düzeyde genel refahın artırılması şeklinde tanımlanabilir. Ekonomik bütünleşme, iki veya daha fazla ülkenin aralarındaki ticareti engelleyici kısıtlamaları kaldırarak ticaretin serbestleştirilmesine yönelik izlediği politikalarla ortaya çıkmaktadır. Ekonomik bütünleşme sayesinde ülkeler arasında ticaret hacmi artar, bölgesel dengesizlikler ortadan kalkarak ülkelerin refah seviyesinde yükselme olur. Bunun yanında çeşitli sosyal ve siyasal sorunlara ortak çözümler bulunması da ekonomik bütünleşmenin amaçları arasındadır (Efendioğlu, 2011: 3-4)

Ekonomik bütünleşmeler bölgeselleşme sonucunda oluşan derin ve kapsamlı bir ekonomik yapılanmayı da kendi içinde barındırmaktadır. Ekonomik bütünleşmeler coğrafi yakınlıktan kaynaklanabildiği gibi, ortak din, siyasal ve ekonomik rejimler arasında oluşan gruplaşmalarla da kendini gösterebilir. Bu tür ekonomik bütünleşmelerinin kendi içlerindeki temel amaçları; üye ülkelerin ekonomik anlamda kazançlarını ve refah düzeyini artırarak uluslararası arenadaki rekabette daha güçlü bir konuma ulaşmasını sağlamaktır. Ekonomik bütünleşme aşamaları basitten karmaşık bir yapıya giden bir süreçte gerçekleşmektedir. Bu gelişim süreci genellikle önce bir “Serbest Ticaret Bölgesi” kurulmasıyla başlar daha sonra “Gümrük Birliği”, “Ortak Pazar” ve nihayetinde “Ekonomik Birlik” şekline dönüşür (Yılmaz & Özken, 2015: 40-43).

Ülkeler arasında ticari, mali ve üretim ilişkilerinin çok taraflı olarak kurulması ve geliştirilmesi hem küreselleşmeye hız kazandırmakta hem de aynı coğrafi bölgede bulunan benzer özellikler gösteren ülkelerin daha yoğun bölgesel ilişkilerde bulunmasını teşvik etmektedir. Bununla birlikte gelişmiş ülkelerin, ekonomik ve sosyal sorunlarla karşılaştıkları ölçüde içlerine kapanarak, koruma politikalarına ağırlık verdiği de görülmektedir. Ayrıca aralarında bloklar kurup blok içi ilişkileri geliştirmeye öncelik vermekte bu durumda bloklaşmalar artmakta, bloklaşmalar arttıkça da blok içi ilişkiler daha fazla öne çıkmaktadır (Oktay, 2005: 179).

Küreselleşme çabalarının neticesinde; Dünya Bankası (IBRD), Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ve Birleşmiş Milletler (BM) gibi örgütler kurulmuştur. Avrupa Birliği (AB), Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA), Güney Amerika Ortak Pazarı (MERCOSUR), Güney Doğu Asya Ulusları Birliği (ASEAN) ve Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC) gibi örgütler ise bölgeselleşme çabalarının ürünüdür. Ancak bu kuruluşların da ötesinde dünyanın geleceğine yön veren özel ülke grupları bulunmaktadır. Bunlar; Yediler Grubu (G-7), Onlar Grubu (G-10) ve Yirmiler Grubu (G-20)'dur. Bu grupların en önemlisi ise G-7'dir. G-7'yi oluşturan ülkeler; ABD, Japonya, İngiltere, Kanada, Almanya, Fransa ve İtalya'dır. Bu gruba daha sonra Rusya da sekizinci ülke olarak katılmış fakat grubun ismi yine G-7 olarak kalmıştır. Bu ülkelerin toplam üretimi, 1999 yılı itibariyle dünya GSMH'nin %65'ini oluşturmaktadır. Dünyadaki toplam ticaret paylarıysa %52'dir. Grup üyeleri birbirine danışarak, birçok konuda müzakereler yaparak, dünya ekonomisinin geleceğini şekillendirecek ölçüde önemli karar almakta ve bu kararlar sonucunda dünya ekonomisinin büyüme oranları, ticaret hacmi ve mali akışların yönü ciddi biçimde değişebilmektedir (Oktay, 2005: 180).

Ekonomik bütünleşmenin birinci aşaması olan Serbest Ticaret Bölgesi, ekonomik bütünleşme aşamalarının en basit ve en dar kapsamlı olanıdır. Bu tür bütünleşmelerde amaç üye ülkeler arasında gerçekleştirilen mal ticaretinde ürünlere uygulanan gümrük tarifelerinin ve kotaların kaldırılmasıdır. Ancak bu yapıyı oluşturan üye ülkelere, üye ülkeler dışında kalan üçüncü ülkelere karşı dış ticaret politikası kapsamında bir kısıtlama getirmez. İkinci aşamada Gümrük Birliği gelmektedir. Bu süreçte üye ülkeler arasında mal ticaretinde tarife ve kotaların kalkması buna ek olarak üye olmayan üçüncü taraf ülkelere de ortak bir dış ticaret politikası uygulanması hususunda anlaşmaya varılır.

Üçüncü aşama olan Ortak Pazar'da üye ülkeler arasında, malların serbest ticaretinin yapılabilmesi ve üçüncü ülkelere ortak bir gümrük tarifesi uygulanmasına ek olarak üye ülkeler arasında üretim faktörlerinin de serbestçe dolaşımının sağlanmasını amaçlamaktadır. Son aşama ise Ekonomik Birlik'tir. Bu bütünleşme hareketinde Ortak Pazar koşullarına ek olarak üye ülkelerin kendi aralarında ekonomik politikaların uyumlaştırılması ve uygulanması hedeflenmektedir. Ekonomik bütünleşmenin başarılı olabilmesi için ülkelerin birbirine coğrafi olarak yakın olmaları, birbirine yakın ekonomik gelişmişlik düzeylerine sahip olmaları gerekmektedir. Ayrıca ülkelerin sahip oldukları ekonomik kaynakların birbirinin rakibi veya aynısı değil de birbirinin tamamlayıcısı olması da önemli bir husustur (Yılmaz & Özken, 2015: 78-79).

#### **1.4.1 Politik ve Ekonomik Faktörler**

Ekonomik bütünleşme; ülkeler arasındaki ticaret hacminin artması ve bunun sonucunda ülke bazında üretim kapasitesinin, kaynak verimliliğinin arttırılarak daha yüksek bir refah düzeyine ulaşmak gibi ortak ekonomik çıkarları doğrultusunda bir araya gelen bir grup ülkenin aralarındaki ticareti serbestleştirici politikalar uygulamasına dayanmaktadır. Böylelikle siyasal açıdan bağımsız olan ülkeler ekonomik olarak birbirine bağımlı hale gelir. Sanayileşmiş ülkelerde bu gibi birlikler yoluyla piyasa hacmini genişletmeye çalışmaktadırlar. Bu geniş piyasa hacmi ülkelerin kaynak verimliliğini arttırmada, içsel ve dışsal ölçek ekonomileri sağlamada ve teknolojik gelişmeyi hızlandırmada yardımcı olmaktadır. Bu sayede ülkeler dış rekabet avantajlarını da kaybetmemiş olurlar. Gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler de iç piyasalarını birleştirmek yoluyla sanayileşme hızlarını arttırmaya çalışırlar. Dış Pazar ve üretim etkinliği ekonomik faktörler bu tür ekonomik bütünleşmenin esas amacı olmakla birlikte; bölge dışında kalan ülkelere karşı daha büyük dayanışma sağlamak ve uluslararası siyaset arenasında daha etkin bir rol oynamak gibi amaçları da bulunmaktadır (Seyidoğlu, 2007: 203).

Ekonomik bütünleşmelerin başarılı olabilmesinin önemli şartlarından biri; birliği oluşturan ülkeler arasındaki gelişmişlik farklılıklarının mümkün olduğu kadar az olmasıdır. Farklı gelişmişlik düzeyindeki ülkeler, mal ve faktör hareketlerinin serbest olduğu bir iktisadi gruba katıldığında, serbest piyasa sistemi, grup üyeleri arasında gelişme dengesizliğine yol açar. Coğrafi olarak birbirine yakın ülkeler arasında oluşturulan bir birlik, taşıma ve ulaştırma

maliyetlerinin azalması sonucu daha çok fayda sağlayacaktır. Bütünleşmeyi oluşturacak ülkeler arasındaki uzaklık arttığında haberleşme, ulaşım ve taşıma giderleri de artacağından, ülkelerin coğrafi bakımdan birbirine yakın olmaları büyük önem taşımaktadır. Bütünleşme hareketlerinin bölgesel oluşumlar olmasının ardında yatan temel neden de budur. AB ve Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA) bu tür bütünleşmelere örnek gösterilmektedir. Ancak coğrafi yakınlık tek başına yeterli olmayıp ekonomik siyasi ve askeri alanlarda da yakın bir işbirliği içinde olmak gerekir. Diğer önemli bir nokta da ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeylerinin yakın olmasıdır. Ayrıca bir araya gelecek ülkelerin dil, din gibi ortak kültürel değerleri de sıkı ekonomik ilişkiler kurulmasında önemli bir etmendir (Seyidoğlu, 2007: 206).

Siyasal birleşme ile iktisadi birlikler arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. İktisadi birlik durumunda üye ülkeler arasında serbest ticaret ve serbest faktör dolaşımının ötesinde vergi politikaları, para ve maliye politikaları ile sosyal ve diğer ulusal politikaların da uyumlaştırılması gerekir. Böyle bir uyum ancak üye ülkeler arasındaki tam bir bütünleşmeyle olabilir (Seyidoğlu, 2007: 213).

#### **1.4.2. Gümrük Birlikleri**

Gümrük Birlikleri, Serbest Ticaret Bölgeleri'ne göre daha geniş kapsamlı bir ekonomik bütünleşme şeklidir (Erçakar, 2005: 164). Gümrük birliklerinin amacı üye ülkeler arasındaki gümrük tarifelerinin ve kotaların kaldırılarak bölge içi ticaretin serbestleştirilerek dışarıya karşı ortak bir gümrük tarifesinin uygulanmasıdır (Seyidoğlu, 2007: 221). Gümrük Birliği'nin sınırları içerisinde malların hiçbir engellemeye uğramadan serbest dolaşımı esas olup gümrük birliği tarafları arasında herhangi bir ayrımcılığın ortaya çıkmamasını sağlamak için ortak rekabet kuralları ile ortak ticaret politikalarının geliştirilmesi de gerekmektedir (Türkiye Gümrük Birliği Raporu, 2012: 1).

Uluslararası Adalet Divanı'nın kararı uyarınca gümrük birliği; birliğe üye ülkeler arasında yapılan mal alışverişlerinde uygulanan gümrük vergilerinin tamamen kaldırıldığı aynı zaman da birliğe üye olmayan ülkelere tek bir gümrük vergisinin uygulandığı ve üçüncü ülkelere ihraç edilen mallardan alınan vergilerin de üyeler arasında paylaştırıldığı bir birlik olarak tanımlanmaktadır. GATT ve Divan Kararı'na göre de birlik tanımlamalarındaki ortak unsurlar; birlik içindeki ülkeler arasında yapılan mal ticaretine uygulanan bütün gümrük

vergilerinin ortadan kaldırılarak üçüncü ülkelere karşı da ortak bir gümrük tarifesinin uygulanmasıdır (Erçakar, 2005: 164).

Gümrük birliğinin kavramsal çerçevesi J. Viner tarafından çizilmiştir. Viner, 1950 yılında yaptığı çalışmasında gümrük birliğinin bir yandan üye ülkeler arasında rekabet ve ticareti arttırdığı diğer yandan göreceli olarak ticarete ve dünyanın geri kalanı ile rekabette daha fazla koruma sağladığını iddia etmiştir (Efendioğlu, 2011: 13). Viner, gümrük birliğinin üretim üzerindeki etkilerini ele alarak ticaret yaratma etkileri yanında ticaret saptırma etkilerinin de olduğunu sistematik olarak ortaya koymuştur (Halıcıoğlu: 15). Buna göre, ticaret yaratma etkisi ticaret saptırma etkisinden büyük olursa dünya refahı artacak bunun tersi olursa azalacaktır (Efendioğlu, 2011: 14).

Ticaret yaratma etkisi; üye ülkenin gümrük birliğine girmeden önce ithalata karşı koruma altına aldığı yurtiçinde ürettiği malın fiyatının, birlik sonrası gümrük vergilerinin kaldırılmasından sonra daha düşük fiyatla üretim yapan üye ülkelerden ithal edilmeye başlanmasıyla üretimin yüksek maliyetli ülkeden düşük maliyetli ülkeye kaymasıdır. Ticaret saptırma etkisi ise yurtiçi talebin, birlik dışındaki ülkelere yapılan ucuz ithalat yerine birlik üyesi ülkelere yapılan pahalı ithalata kaymasıdır (Çınar, 2004: 7).

Viner'in yaklaşımında sadece gümrük birliğinin statik etkisi üzerinde durulmuş, pazarlık gücünde ve rekabetteki artışları ifade eden ölçek ekonomileri dikkate alınmamıştır. Ayrıca sabit maliyetler ve tüketimde sabit oranlar gibi basitleştirici varsayımlar yapılmış yalnızca tam rekabet piyasası türüyle ilgilenmiştir. (Çınar, 2004: 8) Yalnızca üretim etkilerini dikkate alan bu analiz daha sonra tüketim etkileri de göz önüne alınarak geliştirilmiştir. Tüketim etkisi üye ülkelerin gümrük vergilerini kaldırıp üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesi uygulandıktan sonra tüketim mallarının fiyat yapılarının artması ve azalmasına göre tüketim miktarlarındaki değişmeden kaynaklanmaktadır. Örneğin Lipsey tüketim etkisini göz önüne alarak yaptığı çalışmalarında ticaret yaratımı iyidir ve ticaret saptırımı kötüdür şeklinde basit bir sonucun geçerli olamayacağını ortaya koymuştur. Lipsey'e göre gümrük birliği teorisinin temel konusu olan refah artışı ya da azalışını farklı nedenlere bağlamaktadır. Bu nedenlerin başında; karşılaştırmalı üstünlüklere göre üretimde uzmanlaşma, ölçek ekonomileri, ticaret hadlerindeki değişim, ekonomik büyüme hızındaki değişimler gelmektedir (Efendioğlu, 2011: 15).

Gümrük Birliği teorisine önemli bir katkı da Cooper ve Massel'in tek taraflı gümrük vergisi indirimlerinin gümrük birliklerine göre daha üstün olduğunun tartışıldığı çalışmalardan gelmiştir. Cooper ve Massel'in çalışmalarında tek taraflı gümrük vergisi indirimi, bir ülkenin bütün ülkelere karşı gümrük vergisi indirimine gitmesi şeklinde tanımlanmış ve tek taraflı gümrük vergisi indiriminin ticaret saptırıcı etkisi olmayacağı için gümrük birliğinden daha üstün olduğu sonucuna varılmıştır (Çınar, 2004: 12).

Gümrük Birliğinin dinamik etkisinin hem avantajları hem de dezavantajları bulunmaktadır. Yeni piyasaların, piyasalara girmesi sonucu rekabetin ve ürün kalitelerinin artması; dış ticaret hacminin ve sermaye piyasalarının gelişmesiyle ulusal gelirden ve fon kaynaklarında artışların olması; yabancı yatırımcıların yerli piyasaya girmesi ve yerli yatırımcıların da rekabet dolayısıyla teknolojik açıdan kendilerini geliştirmesi başlıca avantajlardır. Buna karşın birlik üyesi ülkeler arasındaki gelişmişlik farkından dolayı üretim faktörlerinin marjinal getirilerinin daha düşük ülkeden daha yüksek olana kayması, bazı piyasalarda oligopol yapıların oluşmasıyla birlikte rekabete hazır olmayan küçük ölçekli firmaların piyasalardan silinerek, istihdamın azalması dezavantajlarıdır (Yücel, 2006: 26)

### **1.4.3 Gümrük Birliği Anlaşması**

#### **1.4.3.1. Tarihi Gelişimi ve Genel Yansımalar**

Gümrük Birliği anlaşmasının amacı; üye ülkeler arasında gümrük tarifeleri ve kotaların kaldırılarak bölgesel ticaretin serbestleştirilmesi ve dışarıya karşı da ortak bir gümrük tarifesinin uygulanmasını sağlamaktır. 1957 yılında 6 Avrupa ülkesinin imzalanmasıyla işlerlik kazanan Roma Anlaşması'nda iç gümrüklerin tedricen indirilerek on iki yıl içinde sıfıra indirilmesi ön görülmekteydi. Kurucu altılar, gümrüklerin kaldırılmasında herhangi bir zorlukla karşılaşmadılar ve gümrük birliği koşulları hızlı bir biçimde yerine getirildi. İç gümrüklerin kaldırılmasının akabinde dışarıya karşı ortak bir gümrük tarifesi (OGT) uygulanmaya başladı. OGT oranları 1968'den itibaren Bakanlar Konseyi'nin tek taraflı kararlarıyla ya da GATT çerçevesindeki çok taraflı görüşmeler yoluyla birçok defa indirilmiştir. 1975'te başlatılan bir uygulamayla üye ülkeler tarafından tahsil edilen gümrük vergileri topluluğa devredilip topluluk bütçesine gelir olarak kaydedildi. OGT'nin

uygulamaya başlanmasıyla birlikte artık ekonomik birleşmenin en önemli aşamaya yani gümrük birliğine geçilmiş oldu (Seyidoğlu, 2007: 222).

Yunanistan'ın 15 Temmuz 1959 tarihinde AET'ye resmen başvuruda bulunmasının ardından Türkiye de 31 Temmuz 1959'da AET'ye ortaklık talebinde bulunmuştur. Taraflar arasında 4 yıl süren müzakereler sonucunda 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması'yla Türkiye-AB ortaklık ilişkisi resmen başlamış ve anlaşma 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Buna göre Türkiye ile AET arasında aşamalı bir gümrük birliği kurulacak ve son aşamada Türkiye tam üyeliğe kabul edilecektir. Gümrük vergilerinin ve öteki eş etkili vergilerin kaldırılması dış rekabet olanaklarına göre bazı mallarda 12 yıl bazılarında ise 22 yılda gerçekleşecektir. Tarımsal ürünlerle kömür ve çelik gibi ürünler gümrük birliği kapsamında tutulmuştur (Çınar, 2004: 35-37)

Türkiye 22 yıllık bir geçiş döneminin ardından Türkiye-AB Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde kararlaştırılan gümrük birliği sürecini 1 Ocak 1996 tarihinde tamamlamıştır. Gümrük birliği iki taraf için de bazı yükümlülükler ön görmektedir. Buna göre içeride ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasının yanı sıra bazı politikaların da uyumlaştırılması gerekmektedir. Dışarıya karşı her iki taraf da özellikle ithalatta ortak dış ticaret politikası uygulamak zorundadır. Bunun yanında Türkiye AB'nin tercihli ticaret gerçekleştirdiği üçüncü ülkelerle serbest ticaret anlaşmaları müzakere etmeyle de yükümlüdür (Çınar, 2004: 39).

#### **1.4.3.2. Dar Çerçevesel Bir SWOT Analizi**

Bütünleşme çerçevesinde başlıca dezavantajlar şunlardır: Ülkeler arasında kısa dönemde kalkınma ve koruma farklılıkları gibi temel konularda önemli maliyetler çıkabilir. Üçüncü ülkelerle yapılan dış ticaretteki engellerin devam etmesiyle, bütünleşmeye dâhil olan ülkelerde üretilen ürünlerin üçüncü ülkelere göre daha ucuz görünmesi sonucunda talep bölgesel ürünlere kayabilir. Anlaşmaya taraf olan ülkelerin, yeni pazar yapısına uyum sağlamak zorunda olması ve bölgesel bütünleşmenin beraberinde gelen yüksek rekabetle başa çıkabilmesi için sektörler arasındaki kaynak dağılımının yeniden düzenlenmesi gerektiğinden bu durum da önemli geçiş maliyetleri ortaya çıkacak serbestleşme politikalarına karşı korumacı baskılar da yaratacaktır (Yücel, 2006: 6).

Bütünleşme çerçevesinde ortaya çıkan en önemli avantaj üye ülkelerin kendi ihracatlarının önündeki engelleri azaltmasıyla birlikte ülke içinde fiyatları daha pahalı olan malları, üye ülkelerden ithalat yoluyla ucuz mallarla ikame edebilmesidir. Böylelikle ülkedeki kaynaklar, yüksek maliyetli malları üretmek yerine ihracat mallarının üretimine yönelecektir. Üye ülkelerdeki tüketiciler fiyatlarda meydana gelen düşüş ve seçme olanaklarından faydalanabilecektir. Çeşitli malların üretiminin artması özellikle üye ülkelerin aynı gelir seviyesine ve talep yapısına sahip olmaları durumunda iç ticaret ve endüstriler arası ticaret seviyesinin yükselmesine neden olur. İç verimliliğinin ve talebin artması da bölge içi ticaretin armasını sağlar. Bir endüstri dalında veya firma bazında ortaya çıkan yapısal değişiklikler beraberinde ölçek ekonomisini de ortaya çıkararak pazarın genişlemesini ve teknolojik gelişmeleri hızlandırarak üretimde üstünlük sağlanabilecektir. Pazarın genişlemesi beraberinde pazarda faaliyet gösteren firmaların sayısının artışı da getirecek böylece rekabet yoğunlaştıracaktır. Bütünleşme sonucunda belirsizliğin azalmasıyla birlikte yatırım harcamalarında da artışlar gözlenecektir. Daha uzun dönemli yatırım gerçekleştirilerek optimum ölçeğe yaklaşılabilecektir. Bütünleşmeye dâhil olan ülkeler arasında meydana gelen sermaye akışı, üçüncü ülkelere giden sermayeyi, pazar genişlemesi sayesinde bölgeye yöneltecektir (Yücel, 2006: 7).

#### **1.4.3.3. Dış Ticaret Engellerinin Azaltılması ve/veya Kaldırılması**

1951 yılında İngiltere-Torquay'da yapılan görüşmelerde, birçok devletle birlikte Türkiye'nin de GATT'a katılmasının istenmesinin ardından Türkiye, 1953 yılında anlaşmayı imzalayarak üye olmuştur. Türkiye daha önceden de 1992'de AB'yle Gümrük Birliği kapsamında AB'nin Ortak Gümrük Tarifesi'ne (OGT) uyum sebebiyle sanayi ürünlerinde, tarife indirimleri yapmış ve yine aynı amaçla bazı tekstil mamullerinde 1993 yılı OGT uyumu çerçevesinde indirimler gerçekleştirmiştir. Uruguay Görüşmeleri kapsamında bu indirimleri WTO'ya konsolide etmiştir. Söz konusu mamullerde Türkiye'nin bulunduğu ortalama tarife indirim taahhüdü % 29 oranındadır. Bu indirimler 1.1.1995–1.1.1999 tarihleri arasında 5 eşit dilim halinde gerçekleştirilmiştir (Karaca, 2003: 84).

WTO kuralları üye ülkeler arasındaki pazarlıkların neticesinde oluşmaktadır. Mevcut kurallar, önemli değişiklikleri kapsayan 1986–94 Uruguay Görüşmelerinin neticeleridir. GATT, WTO'nun mal ticaretinde ana rehberi konumundadır. Uruguay Görüşmeleri ayrıca,



hizmet ticareti, fikri mülkiyet hakları ile ilgili konularla anlaşmazlıkların çözümlenmesi ve ticaret politikası ile ilgili yeni ilkeler de getirmiştir. WTO üyeleri, haklarını ve yükümlülüklerini detayları ile gösteren ayırım gözetmeyen bir ticaret sistemini bu anlaşmalar aracılığıyla sürdürmektedirler. Ülkelerin her birine kendi ihracatlarının diğer ülke piyasalarında eşit işlem göreceği konusunda garanti verildiği gibi, her ülke de kendi piyasa koşullarında ithalatı aynı şekilde uygulayacağını garantisini vermektedir. Bu sistem ayrıca gelişmekte olan ülkelere, taahhütlerini yerine getirebilmeleri için bazı esneklikler de içermektedir (Karaca, 2003: 84).

Roma Anlaşması'nın malların serbest dolaşımına ilişkin 28 ila 30. maddeleri arasındaki hükümler uyarınca dış ticaretteki engellerin kaldırılması ve buna yönelik eş etkili tedbirlerin alınmasına yönelik karşılıklı tanıma ilkesine göre çalışmalar yapılmıştır. Avrupa Birliği'nde mal ve hizmetlerin serbest dolaşımını direkt etkilemesinden dolayı vergilendirme alanında uyumlaştırma çalışmaları özellikle KDV'de yoğunlaşmıştır (Ersoy, 2007: 63,79).

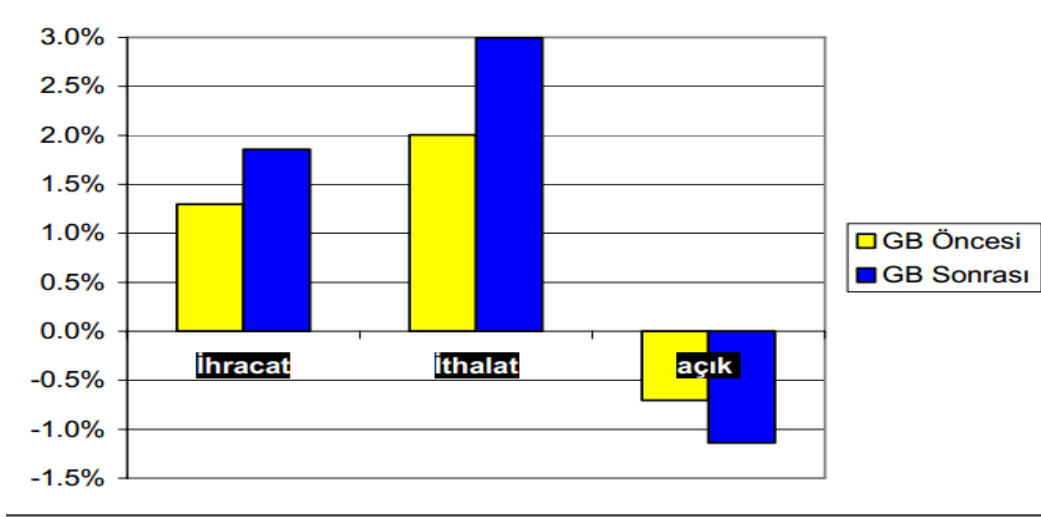
### **1.5. Küreselleşme Sürecinde Türkiye ve AB Arasındaki Ekonomik İlişkilerin Yapısı**

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ticari ilişkilerin temeli 1964 yılında yürürlüğe giren Ankara Anlaşması'na dayanmaktadır. Ortaklık ilişkileri belirli dönemlere ayrılabilir. Bu dönemler: **Hazırlık Dönemi:** 1 Aralık 1964 tarihinde Ankara Anlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle başlamış ve 1 Ocak 1973 tarihinde sona ermiştir. Hazırlık döneminde ithalat ihracattan daha hızlı artmıştır. Bu dönemde Türkiye'nin toplam ithalatında Avrupa Ekonomik Topluluğunun payı 1963 yılında yüzde 29 iken, 1972 yılında yüzde 42 olarak gerçekleşmiştir (Karluk, 2005: 547).

**Geçiş Dönemi:** Katma Protokol'ün yürürlüğe girmesiyle başlamıştır. Bu dönemde topluluğun ve Türkiye'nin yükümlülükleri belirlenmiş, ortak gümrük tarifesine uyumun sağlanması hedeflenmiştir. Ayrıca kotaların kaldırılması, ihracata uygulanan miktar kısıtlamaları ve ihracat vergilerinin kaldırılması gibi önlemlerle ticaretin artırılması hedeflenmiştir. **Son Dönem:** Bu dönemde ekonomi politikalarında uyumun sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Uyum sağlandıktan sonra tam üyelik için görüşmelerin başlaması hedeflenmiştir. Ancak, Türkiye bu süreç tamamlanmadan 1987 yılında tam üyelik başvurusunda bulunmuştur (Karluk, 2005: 547).

Türkiye'nin dış ticaretinde yaşanan en önemli dönüşümlerden birisi 1980'de ithal ikameci politikadan ihracata dayalı büyüme politikasına geçilmesi olmuştur. Bunun ardından AB ile 1996 yılında hayata geçirilen gümrük birliği anlaşmasıyla dış ticarete yapısal bir dönüşüm ve kırılma gerçekleşmiştir (Yücel, 2006: 29).

**Şekil 5. GB Öncesi ve Sonrası Toplam İhracat ve İthalatın GSMH'ya Oranı (%): 1988-2003**



**Kaynak:** Industrial and Financial Systems: 2005

Şekil 5'te gümrük birliği anlaşmasının Türkiye'nin dış ticaretine olan etkisi görülmektedir. Ülkenin toplam ihracat ve ithalatının GSMH'ye oranı anlaşmadan önce ve sonra olmak üzere iki döneme ayrılarak grafikte gösterilmiştir. Buna göre gümrük birliğine geçtikten sonra hem ihracat hem de ithalat artmıştır. Ancak ithalat daha fazla arttığı için dış ticaret açığında da bir yükselme görülmektedir (Yücel, 2006: 30).

## 1.6. AB Ülkeleri ve Türkiye Dış Ticareti

Tablo 1. Türkiye AB Dış Ticaret Gelişimi

Yıllar	Türkiye'nin Toplam Dış Ticareti (Milyon \$)				Türkiye'nin AB ile olan Ticareti (Milyon \$)				AB'nin Türkiye'nin Toplam Ticaretindeki Payı (%)		
	İhracat	İthalat	Hacim	K.O.	İhracat	İthalat	Hacim	K.O.	İhracat	İthalat	Hacim
1968	496	764	1260	64.9	226	393	619	57.5	45.6	51.4	49.1
1971	676	1171	1847	57.7	329	582	911	56.5	48.7	49.7	49.3
1972	885	1563	2448	56.6	428	851	1279	50.3	48.4	54.4	52.2
1974	1532	3778	5310	40.6	761	1748	2509	43.5	49.7	46.3	47.3
1980	2910	7909	10819	36.8	1300	2360	3660	55.1	44.7	29.8	33.8
1985	7958	11343	19301	70.2	3204	3895	7099	82.3	40.3	34.3	36.8
1993	15348	29429	44777	52.2	7289	10950	18239	66.6	47.5	37.2	40.7
1994	18105	23270	41375	77.8	8269	10279	18548	80.4	45.7	44.2	44.8
1995	21636	35707	57343	60.6	11078	16760	27838	66.1	51.2	46.9	48.5
1996	23224	43626	66850	53.2	11548	23138	34686	49.9	49.7	53	51.9
1997	26261	48559	74820	54.1	12248	24870	37118	49.2	46.6	51.2	49.6
1998	26974	45921	72895	58.7	13498	24075	37573	56.1	50	52.4	51.5
1999	26588	40692	67280	65.3	14333	21419	35752	66.9	53.9	52.6	53.1
2000	27485	54149	81634	50.8	14352	26388	40740	54.4	52.2	48.7	49.9
2001	31334	41399	72733	75.7	16118	18820	34938	85.6	51.4	45.5	48
2002	35081	50832	85913	69.0	18059	23124	41183	78.1	51.5	45.5	47.9
2003	47252	69339	116591	68.1	24484	31695	56179	77.2	51.8	45.7	48.2
2004*	63074	97361	160435	64.8	34417	45434	79851	75.8	54.6	46.7	49.8
2004**	29019	45311	74330	64.0	15828	21915	37743	72.2	54.5	48.4	50.8
2005**	34972	54980	89952	63.6	18414	23356	41770	78.8	52.7	42.5	46.4

Yukarıdaki tablodan da görülebileceği üzere Türkiye'nin 1980'de ihracata dayalı büyüme stratejisine geçmesinden itibaren dış ticareti yükselen bir trende girmiştir. 1980-1995 yılları arasında toplam ihracatı yedi katına çıkarken ithalatı ise yaklaşık 4 katına çıkmıştır. AB ile olan ticaret de genel dış ticaret eğilimine paralel olarak artmıştır. 1994'te yaşanan krizin ardından 1995'te AB'yle olan ihracatın toplam ticaretteki payı ilk defa %50'yi geçmiş ve 2005 yılına kadar da ihracat payının üstünlüğü devam etmiştir. Gümrük Birliği sonrası dönemde AB'den yapılan ithalat iç ve dış makroekonomik gelişmelere paralel olarak dalgalı bir seyir izlemiş ancak artış oranı AB'ye yapılan ihracattaki artış oranından daha fazla olmuştur. 2001'de yaşanan ekonomik krizin etkisiyle dış ticaret dengesinde Türkiye lehine bir gelişme yaşanmıştır. AB'den yapılan ithalatın toplam ithalat içindeki payı ise gümrük birliği

sonrası artış göstererek yaklaşık %50'yi bulmuştur. Ancak bu rakamları sadece gümrük birliğine bağlamamak gerekir nitekim bazı dış ekonomik faktörlerin de dış ticarete etkisi olmuştur. Örneğin yaşanan ekonomik krizler ve sonucunda yapılan devalüasyonlar, gümrük birliğine uygun olmayan politikaların uygulanması, 1998 yılında yaşanan Asya ve Rusya krizlerinin Avrupa ekonomilerinde durgunluk yaratması gibi etmenler de AB'ye dış ticareti oldukça etkilemiştir (Yücel, 2006: 33-36).

Bakkalcı'nın "Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Gerçekleştirilen Gümrük Birliği'nin Değerlendirmesi" ile ilgili yaptığı çalışma sonucunda gümrük birliğine girildikten sonra AB ülkelerinden yapılan ithalatın bu ülkelere yapılan ihracata oranla daha hızlı arttığı gözlemlenmiştir. Gümrük birliği öncesi üçüncü ülkelerle gerçekleştirilen dış ticaret, AB ülkeleriyle yapılan ticaretten fazlayken, gümrük birliği sonrasında ise AB ülkeleri ile yapılan dış ticaret ilk defa, üçüncü ülkelerle gerçekleştirilen ticareti geride bırakmıştır. Genel olarak, Türkiye'nin rekabet gücünde bir azalma olmuş ancak üçüncü ülkelerle gerçekleştirilen toplam ticaret Türkiye lehine gelişmiştir. Avrupa Birliği ile yapılan ticarete ise ithalat yönlü bir gelişme gözlemlenmiştir. Buna göre teorinin aksine üçüncü ülkelerle yapılan ticarete, ticaret yaratıcı etki görülürken, Avrupa Birliği ile gerçekleştirilen ticarete ticaret saptırıcı etki ortaya çıkmıştır (Bakkalcı, 2002: 44-47).

Çınar'ın çalışmasına göre gümrük birliği sonrasında demir ve çelik, seyahat eşyaları, kauçuktan eşyalar, diğer tekstil iplik, kumaş ve mensucat, demir ihtiva etmeyen madenler, madenden mamul eşyalar, mobilya, kara taşıtları ve diğer taşıt araçları grubu avantajlı çıkarken; gübre, elektrik makineleri, aksam ve parçalar gibi mal grupları dezavantajlı çıkmıştır (Çınar, 2004: 113).

## **1.6.1. AB Ülkeleri ve Türkiye Dış Ticareti Karşılaştırmaları ve Makaslar**

### **1.6.1.1. Dış Ticaretteki Sapmanın Şekli ve Yapısal Nedenleri**

1 Ocak 1996 tarihinde Türkiye'nin Avrupa Birliği ile gümrük birliği anlaşmasını imzalaması önemli bir gelişmedir. Türkiye'nin toplam ticaret hacmi incelendiğinde Avrupa Birliği'nin büyük bir pay aldığı görülebilir. Türkiye'nin Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile

ihracatı ve ithalatı incelendiğinde gümrük birliğinin etkileri kolaylıkla görülmektedir. Mal gruplarına göre 1994-2005 yıllarını kapsayan dönemde Avrupa Birliği ile ihracatımızdaki değişim Tablo 2’de görülmektedir.

**Tablo 2. Türkiye’nin AB ile ihracatının Mal Gruplarına Göre Yıllar itibariyle Dağılımı**

Yıl	Yatırım		Ara malı		Tüketim	
	Pay (%)	Değ. (%)	Pay (%)	Değ. (%)	Pay (%)	Değ. (%)
1994	2.9	-	32.5	-	64.6	-
1995	2.9	26.2	31.8	25.8	65.3	29.7
1996	3.4	24.5	32.3	5.6	64.3	2.7
1997	3.5	6.8	33.5	10.1	63.0	4.0
1998	3.6	15.6	34.2	12.4	62.2	8.8
1999	4.4	29.0	34.7	8.0	60.9	4.0
2000	4.6	5.5	35.9	4.5	59.5	-1.2
2001	6.0	44.1	35.7	10.5	58.1	8.4
2002	6.9	32.7	31.6	1.4	61.4	21.1
2003	8.5	63.0	30.4	27.4	61.0	31.8
2004*	11	81.8	31.3	45.0	57.4	32.4
2004**	11	-	31.7	-	57.1	-
2005**	13	39.4	31.4	15.3	55.4	12.7

**Kaynak:** Dış Ticaret Müsteşarlığı, (15 Mayıs 2006).

Tablo 2’de yatırım, ara ve tüketim mallarının toplam ihracat içindeki payı ve bir önceki yıla göre değişim oranları gösterilmiştir. 1996 yılına ait veriler incelendiğinde gümrük birliği öncesine göre ara ve tüketim mallarındaki azalış dikkat çekicidir. Bunun nedeni ihracata konu olan malların sayılarının yeterli olmamasıdır. 1996 yılında yatırım malı ihracatımız gümrük birliğinden büyük oranda etkilenmemiştir.

1997 yılında yatırım malı ihracatı azalırken, ara ve tüketim malı ihracatımız artış göstermiştir. 17 Ağustos 1999 tarihinde yaşanan Marmara Depremi sanayi bölgesini olumsuz etkilediğinden ihracatta bir azalış gözlenmiştir. 2000 yılında yaşanan ağır ekonomik kriz

sonrasında 2003 yılında yatırım malı ihracatı yüzde 60'ların üzerine çıkmıştır. Aynı yıl ara ve tüketim malı ihracatında artışlar olmuştur.

**Tablo 3. Türkiye'nin AB ile ithalatının Mal Gruplarına Göre Yıllar itibariyle Dağılımı**

Yıl	Yatırım		Ara malı		Tüketim	
	Pay (%)	Değ. (%)	Pay (%)	Değ. (%)	Pay (%)	Değ. (%)
1994	29.4	-	63.3	-	7.3	-
1995	28.7	50.5	62.5	52.5	8.8	87.5
1996	31.9	52.9	55.7	22.2	12.4	92.5
1997	29.5	-0.8	56.3	8.8	14.2	23.2
1998	29.8	-2.0	55.1	-5.3	15.0	2.5
1999	28.4	-15.5	55.2	-10.9	16.5	-2.7
2000	27.3	19.5	53.0	19.4	19.2	45.1
2001	23.6	-40.5	61.1	-20.9	14.2	-49.3
2002	23.0	24.2	61.8	29.1	13.7	23.2
2003	22.1	30.6	60.7	33.4	16.2	61.0
2004*	23.5	52.5	59.0	39.4	16.8	47.9
2004**	23.0	-	58.7	-	17.4	-
2005**	23.5	8.8	61.3	11.2	14.8	-9.5

**Kaynak:** Dış Ticaret Müsteşarlığı, (15 Mayıs 2006).

Tablo 3'de yatırım, ara ve tüketim mallarının toplam ithalat içindeki payı ve bir önceki yıla göre değişim oranları yer almaktadır. 1997 yılından 2000 yılına kadar yatırım malı ithalatımızın azaldığı tabloda açık bir şekilde görülmektedir. Gümrük birliğinin etkisiyle tüketim malı ithalatı 2000 yılına kadar azalmıştır. 2001 yılında yaşanan krizlerin de etkisiyle yüzde 50 seviyesinde bir azalış da söz konusudur.

**Tablo 4.AB'nin Türkiye ile Ticareti (Milyon Euro)**

Yıllar	İthalattaki Yıllık % Değişim	AB'nin Toplam İthalatı İçindeki Payı	İhracattaki Yıllık % Değişim	AB'nin Toplam İhracatı İçindeki Payı
2001	-	2,17	-	2,34
2002	10,4	2,50	21,7	2,83
2003	9,6	2,75	15,7	3,35
2004	19,7	3,00	29,1	3,94
2005	8,1	2,85	10,0	3,94
2005**		3,08		3,66
2006**	13,3	2,80	26,1	3,97
Yıllık % Değişim (Ortalama)	11,9		18,9	

**Kaynak:** Euro Trade Issues, Bilateral Trade Relations: 2006.

Tablo 4'te Avrupa Birliği'nin 2001-2006 yılları arasında Türkiye ile olan dış ticareti görülmektedir. Avrupa Birliği'nin toplam ithalatı içinde Türkiye'nin payı yıllar itibariyle artış göstermiştir. 2004 yılında AB'nin Türkiye'den ithalatı yüzde 19,7 oranında artmıştır. Türkiye'nin AB'nin ihracatındaki payı yüzde 3-4 oranındadır.

Avrupa Birliği'nin Türkiye'ye ihracatı 2004 yılında dönem içindeki en büyük artışı göstermektedir. Bu dönemde bu oran yüzde 21 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin Kasım 2000 ve Şubat 2001 yılında yaşadığı krizler ticareti olumsuz yönde etkilemiştir.

#### **1.6.1.2. Dış Ticaretteki Sapmanın Ekonomik ve Politik Nedenleri**

Piyasaya istenilen seviyede malın arz edilememesi o malın ihracatını azaltırken, talebin fazla olması ise malın ithalatını arttırmaktadır. Bu durum da dış ticaret açıklarının artmasına neden olmaktadır. Maliyetlerdeki yükselmenin fiyatlara yansıtılması aynı malın yabancı ülkedeki bir eş ürünle rekabet şansını düşürmektedir. Bu nedenle malın üretim sürecine katılan maliyetlerinin yüksekliği öncelikle o malın üretim miktarının azalmasına ve

fiyatının artmasına neden olurken bu durum ülkenin dış ticaret politikasını da olumsuz yönde etkilemektedir. Üretim sürecinde maliyetleri arttırıcı faktörlerin başında; enerji, işgücü, hammadde, sermaye ve finansman, ulaştırma ve haberleşme gelmektedir. Türkiye’de birincil enerji talebinin yerli üretimle karşılanma oranı 2014 yılı itibariyle %25’tir. Bu oran Türkiye’nin enerjide dışa bağımlılık oranının %75 seviyesinde olduğunu göstermektedir. Dışa bağımlılık oranı 1990’lardan itibaren doğal gaz tüketimindeki artışa paralel olarak artmış 2000’li yılların başından itibaren %70’ler seviyesine ulaşmıştır (Türkiye Petrolleri Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2016: 25).

Türkiye’de yapılanma ve kalkınma planlarındaki enerji sektörüne yönelik gerçekleştirilmek istenen hedefler tam olarak tutturulamadığı için zaman zaman enerji yatırımlarında bazı istikrarsızlıklar yaşanmış ve buna bağlı olarak bazı dönemlerde atıl üretim kapasitesi görülürken bazı dönemlerde ise önemli miktarlarda enerji açıklarıyla karşılaşmıştır. Elektrik enerjisi üretimindeki yetersizliklere ek olarak iletişim ve dağıtım sisteminde ortaya çıkan aksaklıklar yüksek enerji kayıp ve kaçaklarına neden olmuştur. Tarife oluşumunda rekabetçi bir ortamın yaratılamaması da yüksek enerji maliyetleri ortaya çıkarmış bu durum sanayi üretimini etkilediği gibi tüm ülke ticaretini ve genel ekonomiyi derinden etkilemiştir.

Türkiye’nin ithalat yapısı incelendiğinde genelde ithalatta bazı yıllar dalgalanmalar yaşanmasına rağmen ithalatın yatırım, aramalı ve tüketim malı sıralaması şeklinde yapıldığı görülmektedir. Yatırım ve ara malları firmalara girdi oluşturmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere Türkiye’de üretime katılan firmalar üretimlerine çoğunlukla ithalat yoluyla sağladıkları hammadde ve ara mallarıyla yapmaktadır. Hammadde maliyetlerindeki dezavantajları ortadan kaldırmak amacıyla öncelikli olarak firmanın ölçeğine göre faktör bileşiminin optimum seviyede sağlanması gerekmektedir. Bununla firmanın üretim sürecinde ortaya çıkabilecek hammadde ve ara malı israfının önüne geçilmesi hedeflenmektedir

Günümüzde toplam işgücü maliyetleri içindeki ücret dışı ödemelerin giderek artan bir seyir izlemesi uluslararası arenada ticaret yapan firmaların rekabet avantajlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu gelişme öncelikli olarak iç piyasalardan nihai olarak net ücretlerle finanse edilen iç talepteki azalmalara neden olmaktadır. Son yıllarda Türkiye’de ve AB ülkelerinde enflasyon ve girdi maliyetlerini kontrol altına almaya yönelik ciddi adımlar



atılmıştır. Atılmış olan bu adımlar yüksek enflasyon ve işçi ücretleri konusunda ciddi pazarlıkları beraberinde getirmiştir. Bu gün Türkiye ve AB üyesi ülkeler alınan önlemler sonucunda, genişleyen dünya ticareti ve artan yatırım karlılıkları gibi konularda olumlu gelişmeler kaydetseler de, işçi ücretleri ve verimlilik ikileminde istenilen başarıyı sağlayamamışlardır. Bu nedenle ücret ve verimlilik ikileminin paralel bir şekilde götürülmesini sağlayacak ücretlendirme politikalarının hükümet tarafından yürütülmesi son derece önemlidir.

Firmalar yatırım, üretim ve ticaret süreçlerinde finansman olanaklarını kullanmaktadırlar. Finansman olanakları ülkemizde banka kredilerinden ve sermaye piyasalarından elde edilmektedir. Bankaların kullandıkları kredilerin kullanılabilirliği ve hacmi, talep edilen teminatlar, krediler üzerindeki faiz dışı vergi ve diğer kesintiler maliyetleri doğrudan ya da dolaylı yollardan etkilemektedir. Finansman maliyetleri içinde yer alan kredi faiz oranları en önemli etmendir. Yüksek oranlardaki reel faizler maliyetleri yükselterek finansman sıkıntısı çeken firmanın rekabet avantajının azalmasına neden olmaktadır. Rekabet avantajını kaybeden firma ise kendisine istediği pazar fırsatını yaratamamaktadır. Bu durum ülkenin dış ticaretini negatif yönde etkilemektedir.

Son yıllarda yaşanan gelişmelerle birlikte iletişim sektörünün pazarlar arasındaki sınırları ortadan kaldırdığı görülmektedir. Firmaların iletişim araçlarını rasyonel bir şekilde kullanmaları onlara rekabet ve dış ticaret bilgi ağının oluşturulmasında önemli avantajlar sağlamaktadır. İletişim araçlarının kullanım maliyetleri günümüzde artık giderek üretim maliyetleri içinde artan bir yer tutmaya başlamıştır.

Türkiye'nin haberleşme sektöründeki firmaların rekabeti ve dış ticareti üzerinde yarattığı aksaklıklar diğer AB ülkeleri ile karşılaştırıldığında, en önemli eksikliğin maliyetlerin yüksekliğinden ve yeterli alt yapıya sahip olunmamasından kaynaklandığı görülmektedir. İletişim sektöründe gerekli teknik donanım ve standartlarla donatılmış gelişmiş ülkelerdeki çokuluslu şirketlerin diğer rakiplerine göre önemli dış ticaret avantajları yakaladığı görülmektedir. Türk firmalarının dış ticarete diğer ülkelerle oluşturduğu iletişim bilgi ağının en iyi altyapıya kavuşturularak maliyetlerin aşağılara çekilmesi onlara önemli dış ticaret avantajları sağlayacaktır.

## 1.6.2. AB Ülkeleri ve Türkiye Dış Ticaretine Yönelik Eleştiriler

Gümrük Birliği'nin 1996 yılının başında yürürlüğe girmesinden itibaren bu sürecin Türkiye ekonomisine yönelik etkileriyle ilgili olarak birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalar incelendiğinde 1/5 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın tam üyelik perspektifi göz önüne alınmadan salt bir ticaret anlaşması gibi düşünülerek oluşturduğu çerçevede Gümrük Birliği'nin Türkiye'ye ekonomik olarak yarardan çok zarar verdiği sonucuna varılabilir. Eleştiriler daha çok Türkiye'nin Gümrük Birliği içerisinde tek taraflı tavizler vererek ulusal ticaret politikasında, birliğin ticaret politikasına bağımlı olduğu yönünde odaklanmaktadır. Bu eleştirilerin temelinde yatan şey, Gümrük Birliği'ne girildikten sonra dış ticarete AB lehine ortaya çıkan ithalat artışı ve Türkiye'nin AB'nin tercihli ticaret rejimine uyum sağlama zorunluluğudur. Bunun yanında uzun vadede kamu gelir kaybının olacağı, AB ülkelerinden daha ucuza ithal edilen mallarda rekabet edemeyen firmaların kapanması ya da pazar kaybına uğramasıyla işsizliğin artacağı düşünülmektedir. Ancak bu değerlendirmeler yapılırken Gümrük Birliği'nin Avrupa Birliğine tam üyelik yolunda üstlenilen bir yükümlülük olduğu unutulmamalıdır. Gümrük Birliği çerçevesi oluşturulurken özellikle Türk sanayisinin üretim kalitesini tüketicinin maksimum fayda sağlayabileceği düzeye yükseltmesi böylelikle uluslararası arenada rekabet edebilmesi hedeflenmiştir. Böylelikle Türk sanayicisi, tüketici memnuniyetini sağlamak için üretim ve hizmet kalitesini geliştirdiği takdirde marjinal karının da artacağını anlamış bu yöndeki zihniyet değişikliği de hızlı bir şekilde bu yönde çalışmalara başlamasını sağlamıştır (Erçakar, 2005: 190-191).

Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin dış ticaretini ne yönde etkilediği Sorhun tarafından analiz edilmiş ve bu analizler sonucunda dış ticareti artırıcı yönünde etkileyeceğinde dair güçlü bulgular elde edilmiştir (Sorhun, 2013: 37). Bununla birlikte Akdeniz ülkelerine, deniz yollarının ulaşımında kolaylık sağlaması nedeniyle, AB-15 ülkelerinden daha fazla ticaret yapılmaktadır. 1995-2012 yıllarını kapsayan döneme bakıldığında Türkiye'nin AB-15 ülkelerine yapmış olduğu ortalama ihracatın 37,3 milyar \$ olduğu görülmekte ancak çekim modelinden elde edilen katsayılar kullanılarak yapılan hesapta potansiyel ihracat miktarının 44,1 milyar \$ olduğu ön görülmüştür. Bu sonuç Türkiye'nin bölgeye gerçekleştirdiği ihracat ile gerçekleşmesi beklenen potansiyel ihracat miktarı arasında 6,8 milyar \$'lık fark olduğunu göstermektedir. Yani, Türkiye aslında bu bölgeye eksik ihracat yapmaktadır. İthalat kalemine bakıldığında ise, Türkiye'nin AB-15 ülkelerinden gerçekleşen ithalatının 44,7 milyar \$ olduğu

buna karşılık gerçekleşmesi beklenen potansiyel ithalatının ise 41,4 milyar \$ olduğu görülmektedir bu durum Türkiye'nin AB-15 ülkelerinden olması gerekenden yaklaşık üç milyar dolar fazla ithalat yaptığını ifade etmektedir (Sorhun, 2013: 37-40).

#### **1.6.2.1. Karşılıklı Dış Ticareti Kolaylaştırıcı Bir Sistem Eksikliğinin Varlığı**

Türkiye'nin dış ticaretindeki gelişmeler hem Türkiye'nin hem de ticari partnerlerinin milli gelirlerindeki gelişmelerle doğru orantılıdır. Buna karşılık Türkiye ve ticari partnerleri arasında var olan hukuki altyapı ve kültürel farklılıkları, tarife ve gümrük duvarları ve ulaştırma maliyetleri dış ticaretin önündeki engellerdir. Türkiye genel olarak bakıldığında dış ticareti en fazla olan ülkelerle ihracat ve ithalat bakımından eksik ticaret yapmakta olduğu görülmektedir. Ticaret potansiyelini en çok realize ettiği ülke grubu AB-15'tir ancak yine de olması gereken düzeyin altındadır. Bu durum Türk ihracatçıların AB-15 pazarına girmekte zorlanmalarından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte Türkiye ile AB'ye yeni dâhil olan ülkeler arasında değerlendirilmesi gereken yüksek bir ticaret potansiyeli bulunmaktadır. Dış ticaret potansiyelinin değerlendirilmesi için yapılması gereken, her bir ülke grubuna yönelik somut, kısa, orta ve uzun vadeli stratejilerin belirlenerek Türk girişimcilerinin yeniden oryantasyonun sağlanmasıdır (Sorhun, 2013: 44).

## 2. BÖLÜM

### AB VE TÜRKİYE GÜMRÜK MEVZUATI VE TEK PENCERE SİSTEMİ

#### 2.1. AB ve Türk Gümrük Mevzuatının Değerlendirilmesi

Türkiye ve AB ticaret ilişkilerini üçüncü ülkelere ayıran önemli bir unsur Gümrük Birliği'dir (Seyman, 2009: 201). Gümrük Birliği ile tarafların ürünlerinin tek yönlü olarak bir vergilendirme sahası içerisinde değerlendirilmesi öngörülmektedir. Bunun içinde her çeşit tarife, vergiden muafiyet durumları, ürünün serbest dolaşımı gibi faktörler bulunmaktadır. Bu bağlamda Gümrük Birliği, aynı vergilendirme sahasında aynı tarife oranlarının ve aynı ticari politikanın yapılmasını ifade etmektedir. Öte yandan da üçüncü ülkelere yönelik olarak benzer ticaret politikalarını da gündemine alan Gümrük Birliği, serbest ticaret alanlarının daha da ileriye taşınmasını amaç edinmektedir (Türkiye-AB Gümrük Birliği).

##### 2.1.1. Genel Çerçeve

Gümrük Birliği, en basit tanımı ile taraf ülkelerin ürünlerinin tek bir gümrük alanı içerisinde yer almasıdır. Yani bir ülkenin ürünlerinin sanki kendi iç pazarındaymış gibi vergilendirmeye tabi tutulmasıdır (Türkiye-AB Gümrük Birliği). Ülkeler de bu yönde çalışmalar yaparak ticari ilişkilerde daha kazançlı olma yollarını aramaktadırlar. Bu anlamda da Türkiye ve AB arasında uzun yıllardır süren görüşmeler neticesinde her alanda belli başlı konularda olumlu sonuçlar alınmaya çalışılmış ve bu konulardan birisi de Gümrük Birliği'dir. İyi eğilimli ticari ilişkiler ülkeler arasındaki işbirliklerine ciddi manada tesir etmektedir. Siyasi ve askeri alanda yaşanan sert rekabet kimi zaman ticari ilişkilerde daha yumuşak bir zemine gerçekleşmektedir. Bu bakımdan da ülkeler arasındaki ilişkilerde ortak çıkarların korunması her zaman için öncelikli bir konu olmuştur. Buna bağlı olarak Türkiye ve AB arasındaki ilişkileri anlamlı kılan durumda ticari ilişkilerin ne yönde geliştiği ile de alakadar olmaktadır. Nihayetinde AB, Türkiye'nin en büyük ticari ortağıdır. Türkiye'nin AB ile ticari

anlamda bir entegrasyona girmesi kısa, orta ve uzun vadede Türkiye'ye ciddi katkılar sunmaktadır. Çünkü neredeyse Türkiye'nin dış ticaretinin yarıya yakın kısmı AB ile olmaktadır (Seyman, 2009: 201).

AB ülkeleri tükettikleri ürünlerin yüksek orandaki kısmını kendi iç pazarlarından karşılamaktadırlar. Bunun yanında birlik dışındaki ülkeler bu halkaya dâhil edildiğinde AB ülkeleri için Türkiye önemli bir pazar şeklinde görülmektedir. Kuşkusuz, Türkiye'nin coğrafik olarak AB'ye komşu olması bunda ciddi bir unsur olmaktadır. Bundan dolayı AB, Türkiye'nin doğal bir ticari ortağı şeklinde de değerlendirilebilir. Bu bağlamda da Gümrük Birliği, Türkiye-AB ticari ilişkilerinde ciddi bir boşluğu doldurmuştur.

Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne katılmasıyla birlikte Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerinde yeni bir ivme kazanılmıştır (Kızıltan, Ersungur, & Polat, 2008 :85). Neticede Türkiye'nin temel hedeflerinden birisinin AB üyeliğidir ve Gümrük Birliği de bu kapsamda önemli bir köşe taşı olmaktadır. Zira Türkiye, AB üyesi olmadan Gümrük Birliği'ne dâhil olunan bu potansiyeldeki tek ülkedir. Bu bağlamda da Türkiye, AB üyesi olmadan AB'nin öngördüğü birçok alanda reformlar yaparak yükümlülük altına girmiştir. Bunlar arasında hizmet ticareti, gümrük mevzuatı, rekabet politikası, devlet yardımları, anti-damping mevzuatı ve fikri mülkiyet hakları gibi diğer birçok konu vardır. Türkiye, bu konulara bağlı olarak hukuksal ve kurumsal anlamda da düzenlemeler de yaparak iyi niyetini ortaya çıkarmıştır. Bunun yanında, her ne kadar Türkiye 1996 yılında AB ile Gümrük Birliği için antlaşmaya varsa da Türkiye-AB arasındaki ilişkilerin başlangıç tarihi 1959 yılına dayanmaktadır. Dört yılı aşkın görüşmelerin sonrasında 12 Eylül 1963'te Ankara Anlaşması imzalanarak Türkiye'nin AB'ye üyelik süreci resmi olarak başlamıştır (Koçak, 2009: 134).

Anlaşma çerçevesinde Türkiye'nin ekonomisinin hızlandırılmış bir şekilde kalkınması amaçlanmış, Türk halkının istihdam düzeyi ve yaşam şartlarında iyileştirilmenin sağlanması, taraflar arasında ticari ve ekonomik ilişkilerin devamlı surette ve dengeli bir şekilde güçlendirilmesi gibi bir dizi hedef belirlenmiştir (Koçak, 2009: 134). Aynı şekilde anlaşmaya göre, Türkiye'nin ekonomisinin kalkınmasına yardımcı olunması açısından AB'nin belli bir zaman aralığında Türkiye'ye iktisadi olarak yardımda bulunması ifade edilmiştir. Bu bağlamda da yukarı ifade edilen amaç ve ilkeler doğrultusunda da Türkiye'nin AB'ye tamamen üye olabilmesinin kapısı açık tutulmuştur. Ancak bu yönde net bir çerçevenin olduğu ise yıllardır tartışmalı olmaktadır. Öyle ki, üyelik başvuru süreci başladığından bu yana geçen süre zarfında Türkiye'nin AB üyeliği gerçekleşmemiştir. Hatta Gümrük Birliği'ne dâhil

olması da 33 sene sonra gerçekleşmiştir. Bu bağlamda da Ankara Antlaşması'nın özüne bakıldığında ise durum net bir şekilde görülmektedir. Çünkü anlaşmada fesih hükmü olmamakla birlikte Türkiye ve AB arasında bir çeşit hazırlık, geçiş ve son dönem şeklinde ifade edilebilecek bir sürecin olduğu söz konusudur (DPT, Ankara Anlaşması ve Katma Protokol: 2003).

### **2.1.2. İlerleme Raporları Kapsamında Değerlendirme**

Günümüz dünyasında gelişmiş bir yapı olarak karşımıza çıkan AB belli dönemlerde içine dâhil ettiği ülkelerle birlikte 28 üyeye ulaşmış ve büyük bir ekonomik pazar olmuştur. Türkiye'de bu pazarın bir parçası olmak için yıllardır çeşitli reformlar yaparak girmeye çalışmaktadır. AB ve Türkiye arasında Ankara Antlaşması imzalandıktan sonra AB, Türkiye'nin iç ve dış sorunlarına, ekonomik, sosyal ve politik gelişmelerine yönelik olarak bazı raporlar hazırlamakta ve bunları ilgili yetkililerle paylaşmaktadır (Çomaklı, Ayrangöl, & Tekdere, 2014: 96). Bununla birlikte, Ankara Antlaşması ile Türkiye-AB ilişkilerinde yoğun bir şekilde ilerlemeler kaydedilse de 2000'li yıllara kadar arzu edilen düzeyde bir ilerlemenin olduğu da söylenemez. Bu dönemden sonra ise AB'ye katılım sürecine ilişkin olarak ciddi bir ivmenin kazanıldığı da görülmektedir. Türkiye'nin AB müktesebatına uyum sağlaması için çeşitli öneriler sunulmuş ve Türkiye'de kendisinden istenenler doğrultusunda politikalar üreterek AB ile uyum sağlamaya çalışmıştır (Güllü, 2014: 97).

Türkiye'nin tam üyelik amacı kapsamında AB ile üyelik müzakerelerini başlatması ile birlikte 1999'daki Helsinki Zirvesi önem taşımaktadır. Bu zirvede Türkiye'nin adaylık konusu geriye dönmeyecek şekilde kabul edildiği gibi, Helsinki Zirvesi'nin sonucuna göre Türkiye'ye diğer aday ülkelere yönelik olduğu gibi Avrupa Stratejisi belirlenmiştir (Gültekin & Anagün, 2006: 147). Buna yönelik olarak 1998 yılından başlamak üzere her yıl düzenli olarak diğer aday ülkeler için olduğu gibi Türkiye içinde ilerleme raporları hazırlanmaktadır. Bu raporlarda aday ülkelerin AB müktesebatına uyum noktasında kat ettikleri mesafeler açıklanmakta ve yapılması gereken yasal düzenlemelerin uygulanmasına ilişkin açıklamalar yer almaktadır (Özer M. A., 2007: 66-67). Gümrük Birliği sonrası yapılan işlemlerde AB'nin ortak dış gümrük tarifelerinin ana dayanak noktası şeklinde alan Türkiye uygulamaya koyduğu vergilerin ortalamasını %4,8 seviyelerine indirmiştir. Türkiye'nin ithalata yönelik

olarak yaptığı bu vergilendirme oranının düşürülmesi bu alandaki vergi gelirlerinin de azalış göstermesine neden olmuştur (Ateş, 2014: 3). Öte yandan da AB'nin Türkiye'ye yönelik bütün ilerleme raporlarının geneline bakıldığında teknik olarak yapılan düzenlemelerin AB müktesebatı ile çelişmediği şeklinde yorumlanmıştır. Bunun yanında bazı sektörlerde AB ile uyum noktasında sorunlar yaşanmakta ve bundan dolayı da Türkiye üçüncü dünya ülkelerinin maruz kaldığı muameleye katlanmak zorunda kalmaktadır.

Bununla birlikte son yıllarda AB'nin ilerleme raporlarında Türkiye ile ilgili olarak ters söylemlere de yer verilmektedir. Özellikle 15 Temmuz darbe girişiminden sonra ve öncesinde hukuk, insan hakları ve fikir hürriyeti gibi konularda Türkiye aleyhinde açıklamalar mevcut olmuştur. 2013 yılından itibaren sistemli bir şekilde eleştirilerini artıran AB son yıllarda ise bunu daha da sertleştirmiştir. Hatta dönemsel olarak AB ile Türkiye arasında ciddi tartışmalar görülmektedir. Doğal olarak Türkiye-AB arasında yaşanan siyasi anlaşmazlıklar ticari ve diğer alanlarda Türkiye'nin AB'ye yönelik ilerleme raporlarına yansımaktadır.

### **2.1.3. Uyum Sürecindeki Fırsat ve Engeller**

Gümrük Birliği'nin genel itibariyle müktesebat bölümlerinin kabulü başta olmak üzere çeşitli konularda bir entegrasyonu öngörmekte ancak kapsam bakımından da bazı konularda eksiklikler göze çarpmaktadır. Örnek olarak, Gümrük Birliği birincil derecedeki tarım ürünlerini, hizmetler ve kamu ihalelerini kapsamamaktadır. Katılım süreci içerisinde bu konulardaki AB kurallarının bazıları kabul edilse de yasal düzenlemeler ile bu durumun bir çerçeveye oturtulması önem kazanmaktadır. Ayrıca bu alanlarda AB Türkiye'ye karşı daha toleranslı olabilmektedir (Avrupa Birliği Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirme Raporu: NO:85830, 2014: 57).

Bununla birlikte Türkiye-AB arasında sorun teşkil eden tarım ürünlerine yönelik olarak yapılan ikili antlaşma nedeniyle her iki tarafın bazı ürünlerin ithalatına sınırlamalar koymasına karşın, Türkiye'de üretilen birincil tarım ürünleri büyük oranda AB pazarına ulaşmıştır. Öte yandan da AB ve Türkiye'nin dış ticaret koruma seviyelerinin çeşitlilik göstermesinden dolayı ve iki tarafın ekonomileri arasında önemli fiyat çeşitliliğini karşımıza çıkarmaktadır. Türkiye bütünüyle AB üyesi olduğu zaman, Türkiye ve AB arasındaki dış ticaretteki engeller azalacak ve dış koruma düzeyinde iki tarafın uyumu yüksek düzeyde

olacaktır. Bunun yanında Türkiye'nin AB'ye üyeliği yerli politikalarında tutarlı bir biçimde destek bulmasına olanak sağlayacaktır. Yani Türkiye'de tarım ürünlerine yönelik yerli politikalar AB müktesebatına uyum göstereceğinden dolayı, bu durum yerli politikaların tutarlı olmasını zorlayıcı bir neden olacaktır. Bu bağlamda da Türkiye'nin AB'ye katılımında her konuda büyük patlamaların yaşanmaması adına, Türkiye'nin AB'ye tam katılım perspektifi tarımsal ticaret uygulamalarının ve iç politikaların tutarlı yapılmasını gerektirmektedir. Ancak bu sayede şimdi olduğu gibi gelecekte de herhangi bir sorunun ortaya çıkması önceden engellenmiş olacaktır (Akdeniz, 2005: 90). Tarım konusunda ikili ticarete belirli ölçüde serbestleşme olmuş ancak yapılacak yeni düzenlemeler ile bu durum daha ileriye götürülebilmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin AB'nin tek pazarına serbestçe girebilmesinde genel engeller ve bu engeller aşıldığı takdirde bunların fırsata dönüşebildiği konulara da değinmekte fayda vardır.

Buna bağlı olarak topluluk içerisinde mal, hizmet, kişi ve sermayenin serbestçe dolaşımına engel tarife dışı konular da vardır. Fiziki, teknik ve idari, mali olmak üzere AB sınırları içerisinde engeller ortaya çıkmaktadır. Fiziki engeller genel itibariyle AB sınırları içerisinde üye ülkeler arasında gümrük kapılarında uygulamaya sokulan fiziki kontroller şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Sınır kapılarında kontrollerin uzun sürmesi ve buna bağlı olarak formalitelerin de zaman alması Türkiye'nin mallarının AB'ye girmesine engel bir durumdur. Özellikle bozulma ihtimali yüksek olan yaş sebze ve meyvelerin bozulması söz konusu olabilmekte ve bu durum üreticiyi etkilemektedir. Diğer yandan da ürünlerin kalitesinde düşüklük yaşanmakta ve AB sınırları içerisinde Türk mallarına yönelik olan tutum negatif olabilmektedir. Ayrıca gümrük kapılarında yapılan kontroller sadece mallara yönelik olmamakta, kişilere yönelik olmaktadır. Buna yönelik olarak da fiziki engeller iki tür olarak karşımıza çıkmaktadır. Birincisi, kişilere yönelik engeller, bunlar; gümrük, pasaport, göçmen işçi, bagaj ve polis kontrolleri gibi, ikincisi ise mallara yönelik engellerdir (Samsun, 2003: 64). Kuşkusuz, üye olmayan ülkelere yönelik böyle bir uygulamanın olması doğal bir durumdur. Ancak Türkiye gibi AB'ye katılım niyeti taşıyan ve bu yönde de bir yığın yasal düzenlemeyi AB gümrük müktesebatına uyduran bir ülkeye yönelik olarak bazı kolaylıkların sağlanması önem kazanmaktadır. Bunun yanında AB'nin kendi gümrük mevzuatı çerçevesinde üye dışı ülkelere uyguladığı uygulamalar Türkiye gibi üye olma niyeti taşıyan bir ülke için fırsatlar doğurmaktadır. Hangi konularda eksiklikler var ve bu yönde nasıl adım



atılması gerektiği önceden planlanabilir. Böylece AB'ye uyum süreci ve bu süreçte yaşanan zaman kayıpları da asgari seviyelere indirilmiş olur.

Diğer yandan da AB'nin üye dışı ülkelere uyguladığı teknik engellerde Türkiye'ye negatif yönde etki eden diğer bir konu olmaktadır. Teknik engeller kapsamında değerlendirilen üye ülkelerin sağlık, standartlar, çalışma, güvenlik, tüketicinin korunması veya çevrenin korunması ile ilgili ulusal mevzuatlar arasındaki farklılıklardır. AB'ye teknik konularda tam uyumun sağlanabilmesi için ilk olarak "Avrupa Standardizasyon Sistemi" kurulmuştur. Bu bağlamda da AB'nin tek bir standart etrafında üye ülkelere uyguladığı politika ile üye ülkeler başta olmak üzere üyelik sürecinde olan ülkelerde bu yönde çalışmalar yapmaktadır. Böylelikle, üretici, kullanıcı ve tüketiciler AB sınırları içerisinde her yerde, aynı teknik imkanlardan faydalanabilmektedir. Bu durum 28 ülkenin üye olduğu bir topluluğa ürün satan Türkiye gibi ülkelere büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Aksi takdirde Türkiye her sattığı ülkenin gümrük mevzuatını öğrenmek zorunda kalacak ve bu durum ciddi maliyetleri ortaya çıkaracaktır (Beyza, 2008: 29). Bu bakımdan da AB uygulamalarında teknik boyutlar her ne kadar engel gibi görünse de çeşitli yönlerden fırsatlar da sunmaktadır. Son olarak AB'nin mali konulardaki tutumu da önemli olmaktadır. Mali engeller, tek pazarın tamamlanmasını geciktiren ve serbest dolaşım ilkesini de zedelemektedir. Vergilendirme ve ödeme tahsilatlarının denetlenmesi önemli olmakla birlikte üyelik niyeti taşıyan ülkeler için zorlayıcı olabilmektedir. Bu bağlamda serbest dolaşım ilkesi, üye ülkelerin, muamele vergileri noktasındaki durumları ve mevzuat farklılıkları sebebiyle bütünüyle uygulamaya konulmamıştır. Roma Antlaşması'nın, dolaylı vergi uygulamalarına yönelik olarak 99. maddede devletlerin bu konuda kendi mevzuatlarını AB'nin Katma Değer Vergisi sistemine uyarlamalarını gerektirmektedir (Samsun, 2003: 65). Dolayısıyla da AB'ye uyum sürecinde ortada duran engelleyici durumlar çoğu kez üye olacak ülkeler için fırsat şeklinde de olmaktadır. Bu kapsamda da Türkiye'nin karşı karşıya kaldığı durumların bu zaviyeden bakılması da önemlidir.

#### **2.1.4. Pazarlama Hukuku, Rekabet ve Değer Yaratma**

Türkiye ve AB arasında nihai bir sonuca varılmaya çalışılan Gümrük Birliği mevzuatının çerçevesine giren AB'nin Rekabet Hukuku'na uyum pazarlama ve değer yaratmada da belirleyici bir konu olmaktadır. Türkiye'nin AB'nin tek pazarının bir parçası olma iddiası

doğal olarak rekabet kurallarına benzer şartları taşımasını gerektirmektedir. Bu bağlamda da AB'nin ana hedefleri arasında da üye ülkelerin pazarlarının AB ile entegrasyon içerisine girerek ortak bir değer yaratması vardır. Ancak bazı durumlarda da bazı işletmelere yönelik olarak serbest dolaşımı engelleyici haksız sayılabilecek kar amacı taşımayan uygulamalar da söz konusu olabilmektedir. Bu nokta da AB'nin rekabet politikası devreye girmekte ve keyfi uygulamalara sınır çizmektedir (Esin). Bu anlamda da şirketler arasında rekabeti bozacak bazı anlaşmaların neler olabileceğini bilmekte fayda vardır. Diğer yandan AB rekabet kanununda üç temel yasal alan yer almaktadır.

İlk yasak alanı rekabeti engelleyici, bozucu, kısıtlayıcı etki gösterebilecek durumlar ve kararlardır. Bu durumlar alış ve satış fiyatlarının önceden tespit edilmesi, piyasaların veya piyasa kaynaklarının bölüşülmesi ya da kontrolü, arz ve talep miktarlarının kontrol edilmesi, piyasaya yeni rakip firmaların girmesinin engellenmesi veya var olan rakiplerin faaliyetlerinin zorlaştırılması, eşit şartlara sahip alıcılara ayırıcı uygulamalar yapılması ve şartlı satış yapılmasını kapsamaktadır.

Bunun yanında ikinci yasak alanı olarak da mal ya da hizmet piyasa alanlarının kötüye kullanıldığı durumlardır. Bu durumlar; bir firmanın faaliyet gösterdiği alana başka bir firmanın ya da girişimcinin girmesini engellemesi; eşit şartlara haiz alıcılara ayırıcı uygulamalar yapılması; şartlı satış yapılması; finansal teknolojik ve ticari avantajlarla rekabetin bozulması; bir malın üretimini pazarlamasını veya üretimi kolaylaştırıcı teknik gelişmeleri kısıtlamaları kapsamaktadır (Esin).

Üçüncü yasaklayıcı durum ise piyasanın tamamında veya bir bölümünde rekabeti azaltıcı girişimler olarak ifade edebiliriz. Bu bağlamda Türkiye gibi AB'ye üyelik niyeti taşıyan ülkeler üyelik süreci boyunca bazı sorumlulukları taşımak zorundadırlar. Bu kapsamda Türkiye'nin AB'nin rekabet politikasına yönelik olarak yükümlülükleri ilk olarak Ankara Antlaşması'nın 16. maddesinde göze çarpmaktadır. 16. maddeye göre, Akit Taraflar, kurucu anlaşmanın üçüncü bölümünün 1. kısmında düzenlenen rekabet, vergileme ve mevzuatın yaklaştırılması ile ilgili hükümlerde anılan ilkelerin, ortaklık ilişkilerinde uygulanması gerektiğini kabul etmişlerdir (Ankara Anlaşması: 2011). Öte yandan 23 Kasım 1970'teki Katma Protokolün 43. maddesine göre Ortaklık Konseyi, Katma Protokolün yürürlüğe konulmasıyla birlikte altı yıllık süre zarfında Topluluğu kuran Antlaşmanın 81. (eski 85.), 82. (eski 86.), 86. ( eski 90.) ve 87. (eski 92.) maddelerinde ortaya konulan ilkelerin uygulama şartları ve usullerini tespit etmektedir.

(Yıldızoğlu, 2014: 22). 1 Ocak 1996'dan başlamak üzere Türkiye ile AB arasında gümrük birliğini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'yla (OKK) Türkiye, gümrük birliği çerçevesinde hedeflenen ekonomik entegrasyonu hayata geçirmek hedefiyle rekabet kuralları ile alakalı mevzuatını AB mevzuatıyla uyumlu biçimde olacak şekilde yapmayı kabul etmiştir (1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (Gümrük Birliği Kararı)). Konuyla bağlantılı olarak 1/95 sayılı OKK'nın 32- 43. maddelerinde net düzenlemeler mevcuttur. İlişkili maddeler, genel olarak Antlaşmanın rekabete yönelik hükümleri ile büyük oranda paralellik göstermektedir. Aşağıda da bu hükümlerin içeriğini daha detaylı görmek mümkündür.

- 1/95 sayılı OKK'nın 32 ve 33. maddeleri ile anlaşmanın 81 ve 82. maddeleri benzer hususları düzenlemektedir. Bu maddelerde, AT ile Türkiye arasındaki ticareti etkileyecek derecedeki, "rekabeti bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamalar" ile "hkim durumun kötüye kullanılması" gümrük birliğinin iyi işleyişiyle bağdaşmaz sayılarak yasaklanmıştır.
- Kararın 34(1). maddesi ile anlaşmanın 87 (1). maddesi benzer şekilde devlet yardımlarıyla ilgili yasaklayıcı bir kural getirmektedir. 34(2). ve 34(3). maddeleri devlet yardımları yasağına getirilen muafiyetleri düzenlemektedir. Antlaşmanın 87(2) ve 87(3). maddeleri ise neredeyse tamamen aynıdır. Roma Antlaşmasında yer almadığı halde OKK'nın 34(1). maddesinin (d) bendi hükmüyle; OKK'nin yürürlüğe girmesinden başlayarak 5 yıl boyunca Türkiye'nin göreli olarak az gelişmiş bölgelerine ekonomik gelişmelerini desteklemek amacıyla verilen yardımlara yasaktan muafiyet getirilmiştir. Ancak bu muafiyet Topluluk ile Türkiye arasındaki ticaret koşullarını, ortak çıkarları zedeleyecek derecede olumsuz etkilememelidir.
- Devlet yardımları hususunu düzenleyen 34(3). madde ile Roma Anlaşmasının 87(3). maddesi büyük oranda benzeşmektedir. Bu madde kapsamına giren devlet yardımları hemen otomatik muafiyet almamakta, öncelikle amaca uygunlukları tespit edilip bu amaçlardan sağlanacak faydalar değerlendirilerek, bu faydaların gümrük birliğinin işleyişine verebileceği zararlardan daha fazla olmasına dikkat edilmelidir. Roma anlaşmasında olmayan ancak söz konusu karara eklenen bir farklılıkta protokolün 43(2). maddesinde, yaşam standartlarının çok düşük ve/veya işsizliğin ciddi boyutlara vardığı bölgelerde ekonomik gelişmeyi teşvik etmek amacıyla verilen yardımların gümrük birliğinin işleyişiyle bağdaşır sayılabileceği belirtilmiştir. Yine bu maddenin

(c) bendine göre 1/95 sayılı OKK yürürlüğe girdikten sonra beş yıllık süre içerisinde, Katma Protokolün 43. maddesinin 2. fıkrasına uygun olarak gümrük birliğinin gerektirdiği yapısal uyumun sağlanmasına yönelik olarak yapılan yardımların gümrük birliğinin işleyişiyle bağdaşır sayılabileceği belirtilmiştir. 5 yıllık sürenin sonunda Ortaklık Konseyi bu hükmün uygulanmasını denetleyecektir. Roma Antlaşmasında konseye verilen yeni muafiyet kategorileri belirleme yetkisi, 1/95 sayılı Karar ile Ortaklık Konseyine devredilmiştir.

- 1/95 sayılı OKK'nın 37. maddesine göre gümrük birliği yürürlüğe girdikten sonra iki yıl içinde 32,33 ve 34. maddelerin hükümleriyle 35. maddenin ilgili bölümlerindeki hükümlerin uygulanmasına yönelik kuralları içeren kararlar Ortaklık Konseyi tarafından alınacaktır. Bu kurallar yine topluluğun mevcut kurallarına dayanacak ve rekabetle ilgili mercilerin rollerini belirleyecektir. Bu kurallar kabul edilinceye kadar anlaşma ve kararların rekabet kurallarına uygunlukları 32. ve 33. madde hükümlerine göre topluluktaki ve Türkiye'deki yetkili mercilerce belirlenecek ancak 34. maddenin uygulama kuralları olarak GATT Sübvansiyonlar Kodu hükümleri uygulanacaktır
- 1/95 sayılı OKK'nın rekabet ile ilgili bölümünün ikinci kısmı mevzuatın yakınlaştırılmasıyla ilgilidir. 39(1). madde hükümlerine göre, gümrük birliği ile esas hedeflenen ekonomik bütünleşmeye ulaşmak için Türkiye'nin rekabet kurallarıyla ilgili mevzuatının AT mevzuatıyla bağdaştırılması ve etkili bir şekilde uygulanması sağlanmalıdır. 39(2). maddede de rekabete ilişkin kural ve ilkelerin etkili bir şekilde uygulanmasını sağlayacak bir rekabet merciinin kurulması gerektiği ifade edilmiştir.
- OKK'nın 39(2). maddesinin hükümleri uyarınca Türkiye, tüm sektörlerde uyguladığı ekonomik yardım programlarını topluluğa bildirmelidir. Ayrıca bu yardım programları AT anlaşmasının 87 ve 88. maddeleri hükümlerinde belirtilen topluluk çerçeve kararları ve esaslarına uygun hale getirilmelidir. Bu uyum süreci tekstil ve giyim sektöründe karar yürürlüğe girer girmez, bu sektörler dışındaki tüm alanlarda kararın yürürlüğe girmesinden itibaren iki yıl içinde gerçekleştirilmiş olmalıdır

1/95 sayılı OKK'nın 41. maddesinde kamu teşebbüsleri ile özel ve inhisari haklara ilişkin düzenleyici hükümler bulunmaktadır. Buna göre, Türkiye, gümrük birliği yürürlüğe girdikten itibaren ilk yılın sonuna kadar, kamu teşebbüsleri ile kendilerine özel veya inhisari haklar tanınmış diğer teşebbüslerle ilgili olarak, başta 86. madde olmak üzere

ilgili AT Anlaşması maddelerinin öngördüğü gerekli düzenlemeleri yerine getirecektir. Ayrıca bu konuyla ilgili ikincil mevzuatın ve bu temel üzerinde geliştirilmiş olan içtihat hukukunun içerdiği ilkelerin de uygulanmasını sağlayacaktır. 42. maddede hükümleri ticari nitelikli devlet tekelleri konusunu düzenlenmiştir. Buna göre Türkiye; ticari nitelikteki devlet tekellerini, Ortaklık Konseyinin belirlediği şartlara ve takvime uygun olarak aşamalı bir şekilde uyarlayacaktır. Ayrıca, OKK yürürlüğe girdikten ikinci yılın sonundan itibaren de malların temini ve pazarlanması bakımından Üye Devletler uyrukları ile Türkiye uyrukları arasında herhangi bir ayırım gözetilmemesinin sağlanacağı ifade edilmiştir (Yıldızoğlu, 2014: 22-24).

## **2.2. Dış Ticaret İşlemlerinde Teknoloji Kullanımının Etkileri**

Günümüzde sıklıkla kullanılan küreselleşme kavramının itici güçlerinden bir tanesi de teknoloji alanında meydana gelen gelişmelerdir. Bilgi ve iletişim teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler sayesinde bilgisayar kullanımı önemli ölçüde yaygınlaşmıştır. Bilgisayar kullanımının yaygınlaşmasına paralel olarak düzenli internet kullanımının da yaygınlaştığı görülmektedir. Bilgisayar ve internet kullanımının yaygınlaşması gerek firmalar açısından gerekse tüketiciler açısından yeni imkânları da beraberinde getirmektedir (Özel, 2013: 1).

Firmalar internet sayesinde daha düşük maliyette ve önemli ölçüde pazara giriş engelleriyle karşılaşmaksızın bütün dünyaya açılma imkânına kavuşurken, tüketiciler ise araçlara ihtiyaç duymadan daha çeşitli mal ve hizmet demetine kavuşma olanağı bulmaktadır. Bu gelişmeler dış ticaret ile birlikte birbirleriyle rekabet eder hale gelen ülkeleri fazlasıyla etkilemektedir. Nitekim günümüzde işletmelerin büyük bir kısmı gittikçe yoğunlaşan rekabet ortamında başarıya ulaşmak için, dış ticaret faaliyetlerini bilgi teknolojilerinin el verdiği ölçüde elektronik ortam üzerinden yapmaya başlamışlardır. Başta internet ve e-ticaret olmak üzere her çeşit dijital platform hem mevcut işletmelere hem de iş kurmak isteyen yeni girişimcilere büyük fırsatlar ve imkânlar yaratmaktadır (Erboy, 2013: 50).

18. yüzyıldan günümüze kadar gelen süreç içinde üretim faktörlerinin üretim sürecindeki konumu ve rolleri zaman içinde değişmiştir. Bu değişimin en önemli nedenleri zaman zaman ortaya çıkan ekonomik dalgalanmalarla, bu dalgalanmaların siyasal ve

ekonomik yönden yarattığı etkiler ve ortaya çıkan yeni teknolojilerdir. Özellikle son otuz yılda küreselleşmenin ve bilişim teknolojilerinin hızlı biçimde gelişmesi ve yaygınlaşmasıyla klasik ticaret anlayışı terk edilmeye başlanmış girişimciler artık yoğun rekabet ortamında ayakta kalabilmek için en doğru kararları vermek zorunda kalmıştır (Bakırtaş & Tekinşen, 2006: 125).

Hızla gelişen teknoloji artık dijital bilgiyi bir dokunuşla hiçbir sınır tanımadan tüm dünyaya ulaştırabilmektedir. Bilginin hızla yayılması eşyanın da sınırlar arasında vakit kaybetmeden hızlıca ulaştırılması gerekliliğini zorunlu kılmıştır. Pek çok platformda uluslararası ticareti hızlandırmak, yaygınlaştırmak ve dünya ekonomisindeki gücünü arttırabilmek için ülkeler arası sınırlarda mevcut birçok tekrarlayıcı ve zaman kaybettirici prosedür ve formalitelerin kaldırılması için “ticaretin kolaylaştırılması” başlığıyla çalışmalar yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir (Ünsal, 2007: xii). Hiç şüphesiz bu değişim ve gelişmeyi içeren süreç, hem girişimcileri hem de idare ve kuruluşları değişime ve gelişmeye zorlamaktadır.

### **2.2.1. Hedef Ticaretin Kolaylaştırılması**

Ticaretin kolaylaştırılmasındaki temel amaç, dış ticaret prosedürlerinin ve sınırlardaki formalitelerin ve işlemlerin basitleştirilerek ülkelerin rekabet düzeyinin artırılması, devlet gelirlerinin yükseltilmesi ve ülkeye yabancı yatırımların çekilmesi olarak ifade etmek mümkündür.

Uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi ve geliştirilmesi için yapılan çalışmalar neticesinde uluslararası ticarete gümrük tarifelerinde düşüşler yaşanmış ve tarife dışı engeller büyük ölçüde ortadan kaldırılmıştır. Ancak dış ticarete düzeltilmesi gereken başka sorunların farkına varılmıştır. Nitekim artık rekabette ticaret maliyetleri ciddi problemler yaratınca ülkeler de son yirmi yıldır maliyetleri nasıl düşürecekleri konusunda ilgilenmeye başlamışlardır. Bu maliyetlerin esas sebebi gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin dış ticaretinde uzun ve karmaşık bürokrasiden ve yetersiz altyapıdan kaynaklanan bekleme süreleri ve gecikmelerdir (Deliçay, 2015: 1).

### 2.2.1.1. Tanımı ve Amaçlar

Yaklaşık 50 yıldır literatürde yer almakta olan “Ticaretin Kolaylaştırılması” kavramına ilişkin birçok tanımlama bulunmaktadır. *Ticaretin kolaylaştırılması geniş anlamıyla malın üretiminden son kullanıcıya ulaşana kadar tabi olduğu tüm işlem ve prosedürlerin basitleştirilmesi uyumlaştırılması ve formalitelerin azaltılması olarak tanımlanmaktadır.* Bu kapsamda dış ticaretle ilgili başta gümrük işlemleri olmak üzere her türden prosedür ve formalitelerin basitleştirilmesi, bilgi teknolojilerinin ve otomasyonun uygulanarak dış ticaret altyapısının geliştirilmesi ve lojistik altyapısının güçlendirilmesi hedeflenmektedir (Ticaretin Kolaylaştırılması).

Ülkeler arasındaki mevcut farklı idari ve hukuki yapılardan kaynaklanan malların uluslararası hareketindeki zorlukları kolaylaştırmak için ortaya çıkan ticaretin kolaylaştırılması kavramı aslında ticaretin daha iyi yönetimini sağlayacak bir süreçtir. Bu geniş anlamıyla ticaret akımlarını daha kolaylaştırmaya ve sorunsuz hale getirmeye yönelik her türden düzenlemeleri kapsamaktadır. Bu düzenlemeler, ürün testleri, işgücü akımları önündeki engeller, her türden tarife dışı engellerin ortadan kaldırılmasına yönelik de olabilir. Dar anlamıyla ise ticaretin kolaylaştırılması, malların ülkeler arasındaki sınırlarda geçişlerini kolaylaştırmak için gerekli belge ve bilgi sunumlarının sistematik olarak daha verimli hale getirilmesidir (Ünsal, 2007: 2). Bununla birlikte Doha Deklarasyonu’ndan sonra “*transit de dahil olmak üzere eşyaların hareketinin, gümrüklenmesinin ve serbest bırakılmasının hızlandırılması*” konuları da önem kazanmıştır (Kleitz: 1).

DTÖ de ticaretin kolaylaştırma kavramını, “*uluslararası ticaret prosedürlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması*” şeklinde tanımlamaktadır. Söz konusu prosedürler, uluslararası ticarete malların hareketi için gerekli olan verilerin toplanması, sunulması, iletilmesi ve işlenmesini kapsayan faaliyetler, uygulamalar ve formaliteleri kapsamaktadır. Birleşmiş Milletler Ticaretin Kolaylaştırılması ve Elektronik İş Merkezi (UN/CEFACT)’a göre ise, ticaretin kolaylaştırılması, “*malların satıcıdan alıcıya ulaşması ve ödemelerin yapılması için gerekli işlemlerin ve ilgili bilgi akışının basitleştirilmesi, standart hale getirilmesi ve uyumlaştırılması*”dır (Deliçay, 2015: 6).

İkinci Dünya Savaşı’nın sonuçlanmasıyla beraber tüm dünyada uluslararası ticareti geliştirmeye yönelik çalışmalar hız kazanmıştır. Uluslararası ticarete yeni sorunlar ortaya

çıktıkça da bu çalışmaların gündemleri ona göre değişiklikler göstermiştir. 1950'ler ve 60'lardan itibaren gümrük tarifeleri kademeli olarak düşürülmüş bundan sonraki aşamada da 1980'den itibaren tarife dışı engeller azaltılmıştır. 1990'lardan sonra ise başlıca ele alınan sorun ticaret maliyetlerinin azaltılması olmuştur (Pomfret & Sourdin: 2009). Bunun için de ticaret maliyetlerinin içeriği, kapsamı ve uluslararası ticarete etkisiyle ilgili olarak birçok araştırma ve çalışma yapılmıştır. Örneğin, Anderson ve Wincoop (2004) çalışmasında ticaret maliyetlerinin tanımı, *“bir ürünün üretiminin üretilen ilave bir birim ürünün toplam maliyette yol açtığı artış veya azalışı ifade eden marjinal maliyeti hariç, nihai kullanıcıya ulaştırılmaya kadar yapılan tüm maliyetler”* şeklinde yapılarak. Malların uluslararası dolaşımı esnasında ortaya çıkan maliyetlere ek olarak ülke içindeki dağıtım (toptan ve perakende) maliyetlerini de bu kapsamda değerlendirerek, gelişmiş ülkelerde ticaret maliyetinin ürünün değerinin yüzde 170'ine ulaştığı sonucuna varmıştır (Anderson & Wincoop: 2004).

Ticaret maliyetlerinin uluslararası ticaret gündeminde bu kadar yer almasının en önemli sebebi, ülkeler arasındaki doğrudan ve dolaylı maliyetlerin farklılık arz etmesi, bu farklılıkların da uluslararası rekabeti ve ticaretin yönünü etkilemesidir.

Nitekim ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik çalışmaların başında da gerekli işlemlerin basitleştirilmesi ve bu işlemler için gereken belgelerin ve maliyetin azaltılması gelmektedir. Bu sayede hem alıcı ve satıcı arasındaki mal hareketinin hızlandırılması hem de ticaret maliyetlerinin azaltılarak firmaların rekabet güçlerini arttırmaları hedeflenmektedir (Deliçay, 2015: 6).

1990'ların ortalarından bu kapsamda başlatılan dış ticareti kolaylaştırmaya yönelik reformlar gelişmiş ülkelerde uygulandığında kısa zamanda etkisini gösterirken az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki uygulamalarında dış ticarete etkisi; liman, gümrük kapıları, yollar gibi fiziki alt yapının yetersizliğinden dolayı sınırlı kalmıştır. Bu uygulamaların değerlendirilmesi sonucunda ticaretin kolaylaştırılması için daha kapsamlı çalışmalar yapılması gereği ortaya çıkmıştır. Örneğin UNCTAD (2006) ticareti kolaylaştırmak için işlemlerin basitleştirilmesinin tek başına yetmediğini bunun yanında malların fiziki olarak ulaştırılmasını sağlayacak ya da hızlandıracak her türlü tedbirinde bu kapsamda ele alınması gerektiğini ifade etmiştir (Deliçay, 2015: 7).



Ülkelerin ticareti kolaylaştırmak adına attığı her adım ve aldığı her türlü tedbir, o ülkedeki ticaret maliyetlerini ciddi oranlarda düşürerek rekabette üstünlük yaratacaktır. Ancak bu konuda tüm ülkelerin de ortak çaba göstermesi ve benzer tedbirleri almaları gerekmektedir. Ülkeler arasındaki ticaret prosedürleri birbirine ne kadar benzer olursa firmaların da bu prosedürlere uymaları kolaylaşacak ve maliyetleri düşecektir. Bu yüzden uluslararası ticareti kolaylaştırmak adına uluslararası örgütlerin denetiminde uluslararası anlaşmalar imzalanmıştır. Bu tür uluslararası örgütler aynı zamanda standartlar belirlemekte, üye ülkelere destek olmakta çeşitli tavsiye kararıyla uygulamaları gerçekleştirmelerinde yardımcı olmaktadır. Örneğin, donör ülkeler ve çok uluslu kalkınma bankaları tarafından birçok ülkeye teknik ve mali destek sağlanmıştır (Deliçay, 2015: 8).

Ticaretin kolaylaştırılmasının başka bir yararı da etkin bir kontrol sağlanarak kamu gelirlerini artırmasıdır. Kamu kurumları modern yöntemleri uygulamaya geçirdikçe bilgi ve iletişim teknolojilerini daha yaygın bir biçimde kullanmakta ve böylelikle denetimler daha etkin yapılarak gelirler de daha doğru miktarlarda toplanmaktadır. Nitekim, Gana, Kore ve Afganistan başta olmak üzere birçok ülkede bu uygulamaların olumlu etkileri görülmüştür (Deliçay, 2015: 11).

O halde, ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarıyla ulaşılmak istenilen temel hedef uluslararası ticarete tüm prosedürlerin basitleştirilmesi ve birbirine benzer olması, ülkelerin fiziksel altyapısının ve hizmetlerin geliştirilmesi, uygulanan yasa ve düzenlemelerin uyumlaştırılmasıdır. Bu sayede dış ticaret işlemlerinin daha etkin, hızlı ve verimli bir şekilde tamamlanmasıyla, işlem maliyetleri düşecek ticaret erbabı maksimum faydaya ulaşabilecektir (Ünsal, 2007: 4).

Son yıllarda dünya ticaret hacminde, teknoloji ve ulaşım sektörlerindeki gelişmelerin de etkisiyle ciddi artışlar olmuş, ülkeler arasında mal hareketinin mümkün olduğu kadar hızlı yapılması artık bir zorunluluk haline gelmiştir (Ünsal, 2007: 1).

### **2.2.1.2. Teknolojik Gelişmeler, Altyapı Gereksinimleri ve Otomasyon Çalışmaları**

Dış ticaretin en olumsuz yanı ve güçlüğü her ülkede farklı biçimlerde uygulanan gümrük sistemleri ve prosedürlerinin olması sebebiyle ticaret konusu malın her ülkede farklı

düzenlemelerle karşı karşıya kalması ve farklı belgeleri gerektirmesi bunun da hem zaman kaybına hem de maliyet artışına yol açmasıdır. Ancak dünyada hızla gelişen bilgi iletişim ve ulaşım teknolojileri dış ticaret alanına da uygulandığında bu güçlüklerin aşılması ticari faaliyetlerin kolaylaştığı işlemlerin hızlandığı görülmektedir. O halde yapılması gereken bu değişime ayak uydurularak teknolojik yeniliklerin süratle tüm kamu ve özel sektörde uygulamaya geçilmesi bu sayede işlemlerin daha güvenli ve daha düşük maliyetle yapılarak rekabet gücünün artırılmasıdır (Ünsal, 2007: 23).

Bilgi ve iletişim teknolojileri ticaretin kolaylaşmasını sağlayan ve teşvik eden en önemli araçlardan biri olmuştur. Bu teknolojilerinin kullanılması sayesinde tüm işlemlerde otomasyon sağlanarak işlemlerin hızlı, doğru, güvenli ve kolay bir şekilde yapılması sağlanmıştır. Örneğin, gümrük mevzuatının doğru ve standart bir şekilde uygulanmasıyla gümrük işlemleri hızlanmış ulusal idareler arasında da koordinasyon sağlanmıştır. Bu durum aynı zamanda idare ve kuruluşlar üzerinde otomasyon sistemine geçerek geleneksel yöntemler yerine yeni teknolojinin yeni tüm imkânlarının kullanılması hususunda baskı oluşturmuştur.

İletişim ve ulaştırma teknolojilerinin sağladığı düşük fiyatlar, hız ve güven pazarlama stratejileriyle birleştiğinde, küresel çapta işletmelerin karlılığını da yükseltmektedir (Marangoz, Girişimciler İçin Sınırsız Ticaret, 2011: 181). Bu noktada değinilmesi gereken bir konu da elektronik ticarettir. Bilgisayar, İnternet, telefon, faks, elektronik ödeme ve para transfer sistemleri, EDI, multimedya teknolojisi gibi araçlar kullanılarak gerçekleştirilen elektronik ticaret (e-ticaret), alıcı ve satıcıları elektronik ortamda bir araya getirmektedir. Elektronik ortamdaki ticaret aslında bu yönüyle uluslararası sınırları aşarak uluslararası ticarete dönüşmüştür (Bozkurt, 2000: 98). Bu bağlamda *e-ticaret, mal ve hizmetlerin üretim, tanıtım, satış, sigorta, dağıtım ve ödeme işlemlerinin bilgisayar ağları üzerinden yapılmasıdır. E-ticaret, ticari işlemlerden biri veya tamamının elektronik ortamda gerçekleştirilmesi yoluyla reklam ve pazar araştırması, sipariş ve ödeme ile teslim olmak üzere üç aşamadan oluşmaktadır* (Erbaşlar & Dokur, 2012: 146).

Elektronik ticaretin ekonomiye etkisi esas olarak engellerin nispeten daha az olduğu bir ekonomik faaliyet alanı meydana getirmesidir. Bu aslında hızla gelişen bilgi ve iletişim teknolojilerinin yarattığı zorunlu bir sonuçtur. Elektronik ticaret, bütün üretici, tedarikçi, kullanıcı ve tüketicileri bir araya getirmesiyle, sanayi devriminden bu yana mal ve hizmet

üretimi ve ticaret hayatıyla ilgili hayal edilen şeylerin hayalden çıkıp gerçeğe dönüşmesini olanaklı hale getirmiştir (İnce, 1999: 12). Günümüzde internet kullanıcıları ve sitelerinin sayısı hızla artmakta buna paralel olarak da elektronik ticaret hacminde ciddi artışlar olmaktadır. Öyle ki bu durum ülkelerin sosyal, idari ve ekonomik yapılarını bile etkileyecek düzeydedir.

Elektronik ticaretin ekonomi üzerindeki olumlu etkileri, geleneksel ticaret anlayışından yeni ekonomiye geçiş sürecini hızlandırmış ülkelerin bu konuya önem vermesini sağlayarak elektronik ticaretin gelişmesine yönelik olarak gerekli tedbirleri almalarını ve düzenlemeleri yapmalarını sağlamıştır (Altınok, Sugözü, & Çetinkaya, 2014: 1). Elektronik ticaretin bu derecede yaygınlaşması girişimcilere de yeni fırsatlar sunmaktadır. Küresel çapta ortaya çıkabilecek bir talebi anında görüp onu karşılamak için gerekli girişimleri yaparak ulusal sınırları aşarak küresel pazara açılma imkânı yaratmıştır (Marangoz, Girişimciler İçin Sınırsız Ticaret, 2011: 182).

Bilgisayar ve bilgi iletişim teknolojisinde hızlı bir şekilde yaşanan gelişmeler artık internet kullanımını lüks olmaktan çıkarmış zorunlu bir ihtiyaç haline getirmiştir. Günümüzde ihracat/ithalat yapsın ya da yapmasın tüm firmalar interneti yoğun bir şekilde kullanmaktadır ve çoğunun kendine ait resmi web sitesi bulunmaktadır. Aynı şekilde tüketicilerin de büyük bir kısmının evinde bilgisayar vardır ve interneti yoğun olarak kullanmaktadır. Böylelikle firmalar internet sayesinde hedef kitlelerine daha kolay ulaşarak firmalarının faaliyetlerini ayrıntılı olarak tanıtmaya ve müşteriden anlık geri bildirim alma şansına sahip olmuşlardır (Erboy, 2013: 59).

E-ticaretin uluslararası alanlara kolaylıkla erişim sağlayarak zaman ve mekân sınırlarını ortadan kaldırması, maliyetinin çok düşük olması, dünya pazarlarına hiç zorlanmadan girilebilmesiyle uluslararası rekabet ve kitlelere erişime imkân vermesi gibi avantajlara sahip olması firmaların faaliyetlerini hızlı bir şekilde e-ticarete uygun hale getirmelerinin en önemli sebebidir (Kara & Coşkun, 2012: 184).

Dış ticarete kâğıt temelli bilgi ve ticari belgelerin elektronik ortamda karşılıklarının oluşturularak bu ortama aktarılması işlemleriyle firmaların ticari işlemlerinde kullandıkları bu elektronik belge değiş tokuşu için gerekli altyapı ve ortamın kurulmasına yönelik olarak BM bünyesinde bilgisayarlaştırılmış gümrük işletim sistemi ASYCUDA ve UNEDocs projesi

kapsamında da EDI sistemi geliştirilmiştir. Bu hususlarda işlemleri kolaylaştırmak ve standartlaştırmak için halen çalışmalar sürmektedir (Ünsal, 2007: 24-25).

### **2.2.2. Karşılıklı Dış Ticareti Kolaylaştırıcı Tek Pencere Sisteminin Uygulaması (B)**

E-ticaretin uluslararası çapta yaygınlaşması ve bir dış ticarete dönüşmesi nedeniyle e-gümrük konusunda da çalışmalar hız kazanmıştır. Bu bağlamda dış ticarete kullanılan bilgi ve belgelerin standardizasyonu ve otomasyonu yapılarak bir defada tek bir idareye verilmesini ifade eden “Tek Pencere” sistemi en önemli e-gümrük uygulamalarından birisidir (Ünsal, 2007: 25).

Avrupa Birliği'nin 23 Nisan 2008 tarihli ve 450/2008 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğünde (Modernize Gümrük Kodu) Tek Pencere Sistemi, ticaret ve transit işlemlerine dâhil olan tarafların standart hale getirilmiş bilgi ve dokümanları Tek Pencere Sistemine girerek mevzuatın uygulanacağı belirtilmiştir. Buna göre Tek Pencere Sistemi, gümrük işlemlerinin bu işler için gerekli tüm evrak ve belgelerin tek bir noktadan alınarak doldurulup yine aynı noktaya başvurulması ile yürütülerek tamamlanmasını sağlamaktadır (Kutlu: 2017).

Tek Pencere sisteminin kurulması, uygulanmasının idaresi ve takibi için ülke içinde etkin lider bir kuruma ihtiyaç vardır. Bu kurumun saptanması ülkelerin siyasi durumuna idarelerin organizasyon yapısına ve yasal düzenlemelere göre ülkeden ülkeye değişiklik gösterse de bu rolü genel olarak dış ticaret işlemlerinde ilk giriş noktasında bulunan, ticari malların denetimleriyle ilgili geçmişten gelen deneyimlere sahip olan ve ticari firmalarla uzun süreli ilişkileri bulunan gümrük idareleri üstlenmiştir. 2007 yılı itibariyle 150 ülkeden 30'unda Tek Pencere uygulaması bulunurken 2012 yılında bu sayı 49'a çıkmış 20'sinde ise tüm kamu kuruluşlarını kapsamıştır. Bu uygulamalardan bazıları kamu kaynaklı olurken bazıları da kamu özel sektör işbirliği ile kurulmuştur. Bu sistemin kurulmasında en temel ve ortak unsur verilerin standartlaştırılıp tüm ülkelerde uyumlaştırılması ve işlerlik kazanmasıdır (Ünsal, 2007: 40),

### 2.2.2.1. Tek Pencere Sistemi Uygulamasının Amacı ve Öngörülen Faydaları

Bütünleştirilmiş sınır yönetimi, “Tek Pencere” uygulamasının ön aşaması olup uygulamanın kurumsal yapısının kurulmasında oldukça önemlidir. Bu kavram, eşyaların ve insanların sınır geçişlerindeki gerekli prosedürlerin azaltılmasına dayanır. Bu prosedürler, sınır geçişlerindeki işlemler, ulusal mevzuattan kaynaklanan gereklilikler ve sınırlardaki güvenliğin sağlanmasını kapsamaktadır. Bu bağlamda yetkili kuruluşların organizasyonu ile sevk ve idaresi sağlanır (Ünsal, 2007: 41).

Sınır yönetiminin sorumluluklarının düzenlenmesiyle ilgili olarak son yıllarda ön plana çıkan en önemli iki gelişme; malların özellikle gümrüğe girişi sırasında gümrük idarelerinin gereksinim duyduğu Tek İdari Belge ve Tek Pencere Uygulaması’dır. Tek İdari Belge, Avrupa Birliği tarafından kullanılan Menşe Şahadetnamesi, ATA Karnesi ve diğer gümrük gerekliliklerini karşılayan standart bir belge olarak ortaya çıkmıştır. Ancak bu belge gümrük dışı gereklilikleri tam anlamıyla yerine getirmemektedir (Ünsal, 2007: 31-32).

Uygulamada başarılı olabilmesi için güçlü bir politik desteğin ön koşul olduğu Tek Pencere uygulaması var olan karışık ve tekrarlayıcı dış ticaret işlemlerini düzenlemek ve denetleyebilmek amacıyla geliştirilmiştir. Tek Pencere sisteminde öncelikle otomasyon yoluyla bir kere girilen verilerin mümkün olduğunca tekrar girilmemesi ve gerekliliklerin verimli bir şekilde karşılanması amaçlanmıştır (Ünsal, 2007: 39).

DGÖ tarafından da ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik olarak en etkili tedbir olarak ifade edilen Tek Pencere Sistemi’ ticareti yapan ve malları ulaştıran firmalara ticaret konusu malların kabul edilebilmesi için gerekli tüm verilerin standart ve hızlı bir şekilde denetimi yapacak olan idari kurumlara tek seferde sunulmasını olanaklı kılmasıdır (Ünsal, 2007: 33-34).

Gümrük bölgesine giren ve bölgeden çıkan eşyaların kontrolünün tam olarak sağlanması, işlemlerin basitleştirilmesi, kolaylaştırılması, idareler arası verilerin korunması, bilgilerin güvenli ve sorunsuz paylaşımı hususları AB Elektronik Gümrük Kararlarında da yer aldığı üzere Tek Pencere uygulamasının öngörülen faydaları arasında yer almaktadır (Ünsal, 2007: 34).

### 2.2.2.2. Tek Pencere Sisteminin Olası Pozitif ve Negatif Etkileri

Modern ticaret ve ulaşım tekniklerinin kullanımını içeren Tek Pencere sistemi ticaret erbabına fayda sağladığı gibi hükümete ve idari kuruluşlara da fayda sağlamaktadır. Bunun yanı sıra sistemin verimli ve etkin kullanılmaması halinde olası negatif etkileri de gündeme gelebilmektedir.

Tek Pencere sisteminin olası pozitif etkilerini başlıca şu şekilde sıralamak mümkündür:

-Öncelikle sistem, resmi denetimlerin etkili ve etkin olmasını, kaynakların daha iyi ve verimli kullanılmasını sağlayarak işlem maliyetlerini azaltmakta;

-Ticarette yer alan tarafların ilgili resmi kurumlarla kolayca iletişim ve koordinasyonun kurularak gerekli tüm belge ve bilgilerin tek bir noktada sunulmasıyla bütün bu bilgilerin hızlı bir şekilde ilgili idarelere dağıtımının sağlanmakta;

-Güncel bilgi sağlanarak olası yanlışlıklar ve hatalar önceden engellenebilmekte;

-İlgili doküman ve bilgilerin toplanması ve koordine edilmesini sağlayarak işgücü ve finansal kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasına imkan sağlamakta;

-Verilerin sistematik olarak toplanmasıyla risk yönetimi ve verilerin güvenliği hususlarında daha iyi bir gelişim görülmekte;

-Sistem içerisinde yer alan ödeme uygulamaları, vergi ve harçların daha hızlı biçimde ve eksiksiz toplanmasını sağlamaktadır (Ünsal, 2007: 44-46).

Özetle sistem hem hükümetler için hem de ticaret yapan taraflara büyük faydalar sağlamaktadır. Hükümetler, uyum, şeffaflık ve dürüstlüğü artmasıyla daha fazla gelir elde edecek kaynakları daha etkin ve etkili kullanabilecektir. Firmalar ise malların daha hızlı gümrüklenmesi ve kısa sürede serbest bırakılmasıyla kuralların ve prosedürlerin öngörülebilir olmasıyla daha güvenli ve daha düşük maliyetli bir şekilde dış ticaret işlemlerini gerçekleştirebilecektir (Ünsal, 2007: 47).

Yukarıda sayılan olumlu etkilerin; ithalat ve ihracat aşamalarında, özellikle ülkeler açısından ulusal güvenlik ve ekonomik kaygılardan dolayı birtakım bilgi ve belgelerin istenmesi zorunluluğundan dolayı “gizli maliyetler”in ortaya çıkmasıyla kısmen gölgelendiği de belirtilmesi gereken bir husustur.

Uygulamada belge sayısı, imza sayısı ve sınırda geçen süre için değerlendirme yapıldığında ithalat ve ihracat aşamalarında farklı sonuçlar karşımıza çıkabilmektedir. Bu durum bürokratik aşamaların çok uzun olduğunu ortaya koymakla birlikte yukarıda sayılan faydaların sürecini tam tersine çevirme etkisine sahip olabilecektir. Bununla birlikte bu süreçlerden en yüksek karın sağlanabilmesi, tüm ticaret ortakları tarafından uygulanmasıyla mümkündür. Ayrıca az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin de bu hususta daha fazla çaba göstermesi gerekmektedir (Wilson, 2007: 7-8).

Negatif etki olarak tek pencere sisteminin kurulum ve ilk aşamalarında yüksek maliyetler gerektirdiği söylenebilir. Ancak bu kısa dönemlidir ve kısa sürede kendini amorti ederek uzun dönemde diğer uygulamalara göre yüksek kazançlar sağlamaktadır. Son olarak ticaretin kolaylaştırılması çalışmaları içerisinde Tek Pencere sisteminin ilk başlarda yüksek kurulum ve ekipman maliyetlerine sahip olması kısa dönemde negatif bir etki gibi gözükse de, uzun dönemde diğer uygulamalara göre yüksek kazanç sağlamaktadır.

### **2.2.3. Türkiye’de Tek Pencere Sistemi Çalışmaları**

Türkiye’de gümrük idarelerinde gerek ticaretin kolaylaştırılması gerekse ithalat ve ihracat işlemlerinde etkinliğin artırılması için yürütülen çalışmalardan biri de Tek Pencere Sisteminin kurulmasına ilişkin çalışmalardır. Tek Pencere Sistemi ile bir yandan kırtasiyecilik azaltılarak ticaretin kolaylaştırılması, diğer taraftan da ithalat ve ihracat kontrollerinin etkinliğinin artırılması amaçlanmaktadır (Kutlu, 2017: 7).Dünyada hâlihazırda ABD, Güney Kore, Almanya, İsveç, Finlandiya, Singapur, Makedonya başta olmak üzere birçok ülkede uygulanmaktadır. Bu uygulamalar ülkelerin konumları ve ihtiyaçlarına göre farklılıklar göstermektedir. Bazı ülkelerde Tek Pencere Sistemlerini sadece gümrük ve sınırlı sayıda devlet kurumu arasında gerçekleştirmiş, bazı ülkelerde liman sistemleri de Tek Pencere Sistemine entegre edilmiş, bazı ülkelerde bütün devlet kurumlarını sisteme entegre edilmiş, bazı ülkelerde devlet kurumları, limanlar ve ticaret erbabı sisteme dahil edilmiş, bazı

ülkelerde de ekonomik birlikleri içinde Tek Pencere Sistemlerini entegre etme çalışmaları yürütülmektedir (Kutlu, 2017: 8).

Türkiye’de Tek Pencere Sisteminin kurulması için bazı yasal ve teknik çalışmaların tamamlanması gerekmektedir. Öncelikle gümrük beyanın elektronik ortamda gerçekleştirilebilmesi için yasal ve teknik çalışmalar gerçekleştirildi. Bunun için de Türk Gümrük İdaresi, bilgi teknolojilerini gümrük işlemlerinde kullanabilmek için 1997 yılında bir proje yönetimi oluşturmuş, geliştirdiği Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri (BİLGE) yazılımını 1998 yılında ilk olarak İstanbul’da Atatürk Hava Limanı Gümrük Müdürlüğünde uygulamaya koymuş, 2001 yılı Ekim ayında da uygulamanın yaygınlaştırılması çalışmalarını tamamlamıştır. Ayrıca “Bilgisayar Sistemi Bulunan Gümrük İdarelerinde Yürütülecek İşlemlere İlişkin Yönetmelik” 17/06/1998 tarihinde yürürlüğe girmiş, böylece ilk olarak, gümrük işlemlerinde elektronik işlemlerin nasıl yapılacağıının mevzuatı yayımlanmıştır (Gökçelik, 2002: 28).

Daha sonra anılan Yönetmelik yürürlükten kaldırılmış, içerdiği düzenlemeler Gümrük Yönetmeliğince yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca beyannameye eklenecek belgelere ilişkin olarak, *04/11/1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 60 ncı maddesinin 2/b fıkrasında “Gümrük beyanı bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla yapıldığında gümrük idaresi beyannameye eklenmesi gereken belgelerin beyanname ile birlikte ibrazını istemeyebilir. Bu durumda söz konusu belgeler gümrük idaresi istediğinde ibraz edilmek üzere beyan sahibince muhafaza edilir.” hükmü yer almaktadır.*<sup>1</sup> Bu düzenleme ile beyannameye eklenecek belgelerin elektronik ortamda alınabilmesi yasal olarak mümkün hale gelmiştir (Kutlu, 2017: 10).

Ayrıca merkezi BİLGE’ye geçiş sürecinin tamamlanması, elektronik imzalı beyana ilişkin mevzuatın yürürlüğe girmesi ve elektronik imza kullanımına ilişkin teknik altyapının oluşturulması ve kullanımının yaygınlaşmasının da tamamlanması gerekmektedir. Bu yasal ve teknik engeller 2011 yılı içerisinde ortadan kalkmış ve Tek Pencere Sistemi Projesine ilişkin çalışmalar başlayabilmiştir (İdare Faliyet Raporu, 2014: 82).

---

<sup>1</sup> <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4458.doc> Erişim 18.01.2017



Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca, 2011 yılında Güney Kore örnek alınarak, Dünya Ticaret Örgütü Veri Modeli'ne uygun bir Tek Pencere Sistemi kurulmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır. 2011 yılında Sapanca'da gerçekleştirilen "Gümrükler 2023 Vizyonu Birinci Arama Konferansı"nda Tek Pencere Sisteminin modeli ve yol haritası belirlenmiştir (Kutlu, 2017: 10).

*20/03/2012 tarihli ve 28239 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Gümrük Hizmetlerinde Tek Pencere Sistemi" konulu 2012/6 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile diğer kamu kurumları ile yapılacak çalışmaların koordinasyonu da dâhil olmak üzere Tek Pencere Sistemi ile ilgili tüm çalışmaların gerçekleştirilmesi görev ve yetkisi Gümrük ve Ticaret Bakanlığına verilmiştir (İdare Faliyet Raporu, 2014, s. 82-83). Ardından, çeşitli platformlarda Tek Pencere Sistemi ile ilgili bilgilendirme toplantıları yapılmıştır (Kutlu, 2017: 10).*

*Uygulamaya ilişkin hazırlanan Genelgeler kapsamında Şeker Kurumu ile 14/01/2014 tarihi itibariyle, İstanbul Altın Borsası ve EPDK ile 14/07/2014 tarihi, Eti Maden A.Ş ile 22/12/2014 tarihi, Türk Standartları Enstitüsü ile 25/12/2014 tarihi ve Tütün ve Alkol Piyasası Düzenleme Kurumu Başkanlığı ile 05/01/2015, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) arasında 13/01/2015, Emniyet Genel Müdürlüğü ile 16/01/2015 tarihinde Tek Pencere Sistemi'ne geçilmiştir (İdare Faliyet Raporu, 2014: 83).*

Beyanname ekinde yer alan ve elektronik ortama aktarılması gereken belgelere yönelik analizler yapılmış, tüm belgelerin ve kurumların ihtiyaçlarına uyarlanabilecek ve DGÖ veri modeline uygun şekilde veri alanları çıkarılmıştır. Bu bağlamda *Tek Pencere Sistemine dâhil edilmesi tasarlanan paydaşlarla veri paylaşımı protokolü yapılmasına ilişkin çalışmalar sürdürülmektedir* (Kutlu, 2017: 10).

### **2.2.3.1. Türk Gümrük İdaresi ve Küresel Adaptasyon**

Türk Gümrük İdaresi, yurt içi ve yurtdışındaki ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik gelişmeleri yakından takip ederek hızla küreselleşen ve serbestleşen dış ticaretteki, gümrük işlemlerinden kaynaklanan bekleme sürelerini ve maliyetleri azaltmak, fiziksel denetimleri asgari düzeye düşürmek amacıyla, altyapısını güçlendirmek ve elektronik gümrük

uygulamalarını geliştirmek için çalışmalar yapmaktadır (Ünsal, 2007: 93). Gümrük idaresi teknolojik imkanlardan yararlanmada önemli adımlar atmış olsa da henüz ticaretin kolaylaştırılması çerçevesinde istenilen seviyeye gelememiştir. Zira bunun başarılabilmesi için diğer tüm idarelerle koordineli çalışılması gerekmekte onlara da önemli görevler düşmektedir (Ünsal, 2007: 94).

Türkiye’de AT tarafından 1 Ocak 1988’den itibaren uygulamaya konulan TİB, Gümrük Birliğine geçişle birlikte 1 Ocak 1996’dan itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Bu tarihten itibaren gerek resmi düzeyde gerekse sektörel anlamda AB ile işbirliği ve uyum süreci konusunda somut adımlar atılmıştır. Bu alışmalar kapsamında, GİMOP projesi (Gümrük İdaresi’nin Modernizasyonu Projesi) hazırlanmış, projenin hayata geçirilmesi için de 1995 yılında Dünya Bankası’yla yapılan ikraz anlaşmasıyla sağlanan 45 milyon dolarlık krediyle Fransa’dan satın alınan SOFIX Gümrük Otomasyon Sisteminin Türk versiyonu BİLGE adı altında hazırlanmıştır. *23/06/1998 tarihinde Atatürk Hava Limanı’nda sistemin uygulanmasına geçilmiş ve bir program dâhilinde diğer gümrük idarelerine de yaygınlaştırılmıştır* (Ünsal, 2007: 102).

Bunlara ek olarak 04.05.2005 tarihli L117 sayılı AB Resmi Gazete’sinde yayımlanarak yürürlüğe giren 648/2005 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü’ndeki hükümlerin Türk mevzuatına aktarılması, Avrupa Parlamentosu ve Konsey’in çeşitli tarihlerdeki “Customs” programlarına katılım olmak üzere alt yasal düzenlemeler ile birlikte bilgi teknolojisi ve veri tabanı sistemleri marifetiyle bilgi değişimi ve iletişim konusunda da Türk Gümrük idareleri tarafından çalışmalar sürdürölmektedir (Ünsal, 2007: 107).

Yukarıda yer alan alışmalar Türk Gümrük İdaresi tarafından sadece AB ile işbirliği ile sınırlı kalmayıp, DTÖ ve BM bünyesinde, Dünya Gümrük Örgütü kapsamında ve Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde de yürütölmektedir.

Gümrük idarelerinin bulunmadığı fakat gümrük hizmetine ihtiyaç duyulan yerlerde bu ihtiyaın mobil gümrük ve gümrük muhafaza ekiplerince karşılanması bakanlıkça uygun bulunmuştur. *Bu çerçevede yapılacak işlemler 05/09/2001 tarihli, 2001/21 sayılı ve 01/08/2006 tarihli, 2006/17 sayılı Genelgeler ile belirlenmiştir. ağın gerektirdiği hız, etkinlik ve uyum bağlamında gerektiğinde mobil gümrük hizmeti devreye girmektedir. Buna göre, talep sahibinin istemi, bulunduğu yer mülki idare amirliği, bağlı bulunduğu ihracatçı*

*birlikleri, ticaret ve/veya sanayi odaları gibi kişi ve kurumlar tarafından işlemin yapılmasından 1 gün önce yazılı olarak ilgili Bölge Müdürlüğüne iletilecek, Bölge Müdürlüğüne de en yakın gümrük idaresinden yeterli sayıda personel görevlendirilmek suretiyle gümrük işlemleri yapılmaktadır (Gümrük İşlemleri)*

### **2.2.3.2. Veri Tabanı Sistemi ve Pazarlaması**

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının koordinesinde ilgili kamu idarelerinin de katılımı ile DTÖ bünyesinde yürütülmekte olan ticaretin kolaylaştırılması çalışmaları, günümüzün rekabet koşulları ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler göz önüne alınarak hem mevzuat hem de veri tabanı alanında halen sürmektedir. Nitekim Türkiye ile AT arasındaki OKK kapsamındaki yükümlülükler çerçevesinde yürütülen çalışmalar sonucunda mevzuat ve uygulamaların büyük bir bölümü AB mevzuatı ile uyumlu hale getirilmiştir. Söz konusu uygulamaların hem GATT 1994'ün V., VIII., ve X. maddelerinde belirtilen ilkelerle hem de DGÖ Revize Kyoto Sözleşmesi ile paralellik arz ettiği söylenebilir (Ünsal, 2007: 104).

Tek pencere uygulamasına yönelik çalışmalar, Türkiye'de kurumlar arasında işbirliği içinde yürütülen e-Devlet ve e-Gümrük çalışmaları paralelinde sürdürülmüş, 2011 yılında Bakanlık halini almadan önce Dış Ticaret Müsteşarlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı koordinasyonunda Elektronik Ticaret Koordinasyon Kurulu (ETKK) ve e-Ticaret Kurulu (ETK) faaliyetleriyle devam etmiştir.

Sonrasında e-Dönüşüm Türkiye Projesi<sup>2</sup> çerçevesinde yeniden yapılandırılarak aşağıda belirtilen uygulamalar ile kâğıt bazlı ticari belge sisteminin neden olduğu maliyetlerin giderilmesi, risklerin ve işlem süresinin azaltılmasında yardımcı olacak somut çıktılar üretebilmesi ve ulusal standart geliştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmektedir.

Türkiye'de Tek Pencere Projesinin iki aşamalı olarak hayata geçirilmesi öngörülmüştür:

---

<sup>2</sup> 58.Hükümet tarafından hazırlanan Acil Eylem Planı'nda e-Dönüşüm Türkiye Projesine yer verilmiş, 27 Şubat 2003 tarihinde yayımlanan 2003/12 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile projenin amaçları, kurumsal yapısı ve uygulama esasları belirlenmiştir. [http://www.bilgitoplumu.gov.tr/Documents/1/Mevzuatlar/BasbakanlikGenelge\\_2003-12.pdf](http://www.bilgitoplumu.gov.tr/Documents/1/Mevzuatlar/BasbakanlikGenelge_2003-12.pdf) Erişim 18.01.2017

1) “e-başvuru” : Bu aşamada ilgili kurumların düzenleyecekleri izin, onay ve belgelere ilişkin başvurular doğrudan Gümrük ve Ticaret Bakanlığına yapılacak, yapılan başvurular ilgili Bakanlıklara Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na iletilecektir. E-başvuruya ilişkin uygulama henüz başlamamıştır.

2) “e-belge” : Bu aşamada ilgili Kurumlar tarafından verilen izin, onay ve belgeler, elektronik ortamda Gümrük ve Ticaret Bakanlığına aktarılmakta, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’nın sistemi tarafından bir ID numarası ilgili kuruma dönmektedir. İlgili kurum gümrük işlemlerinde bu ID numarasını, belgenin tarihini ve satır numarasını beyannamenin 44 nolu altına yazmakta, BİLGE sistemi tarafından yapılan kontrollerin olumlu çıkması halinde beyanname tescil edilmektedir. E-belge aşaması; 14/01/2014 tarihinden itibaren uygulanmaya başlamıştır.

Türkiye’de gümrük işlemlerinde kullanılan tek idari belge BM’nin 1 numaralı Tavsiye Kararı’ndaki formata uymaktadır. Elektronik ortamda kontrol edilebilecek alanlar belirlenmiş, sistemin hangi aşamalardan oluşacağı kararlaştırılmış ve iş süreci modellenmesi (Business Process Modeling and Notation-BPMN) kullanılarak sistemin ilk aşaması olan ve beyanname eki belge bilgilerinin GTB’ye elektronik ortamda iletilmesine yönelik e-belge uygulamasının iş akışları hazırlanmıştır (Kutlu, 2017, s. 10).

Türk Gümrük İdaresi tarafından BM/CEFACT başkanlığında yürütülen Elektronik Veri Değişimi çalışmaları yakından takip edilmiş ve yukarıda ifade edilen “e-belge” projesi ile de her kurumun düzenlediği belgeyi bir bilgi olarak kendi veri tabanına yazarak bilginin işlenmiş halini belli bir formatta depolayıp kullanması ve diğer kurum ve kuruluşların erişimine açacak bir yazılım ve donanım altyapısını kurması amaçlanmaktadır (Ünsal, 2007: 105).

Bu bağlamda veri tabanı (database) Kaya ve Tekin tarafından, herhangi bir konuda birbirleri ile ilişkili verilerin sistematik olarak oluşturduğu yapılar olarak tanımlanmaktadır. Çağdaş bir yöntem olan veri tabanı sisteminde, tutulacak verilerin belirlenmesi ve sınıflandırılması gerekmektedir (Kaya & Tekin, 2007: 75). Bir veri tabanı oluşturulurken esas amaç, verilerin saklanması ve gerektiğinde yeniden erişilebilmesidir. Bu amaçla tasarlanmış bir veri tabanında ayrıca mevcut verilerden gerekli bilgilerin de elde edilebilmesi gerekir. Bu da ancak veri tabanının ilişkiselliği ile yapılabilir. Bu bilgiler ışığında oluşturulan veri

tabanının ticaret alanının taraflarına ait ilgili bilgilere ulaşmasını kolaylaştıracağı görülmektedir (Başar & Aslay, 2011: 344). Gümrük idareleri bu bilgileri kullanarak sistemini geliştirebilir, tercihleri dikkate alarak, hem de her seferinde ticaret erbabına tek tek ulaşmasına gerek kalmadan belirleyip düzenleyebilir.

Tıpkı özel sektördeki pazarlama faaliyetlerinde kullanıldığı gibi interaktif bir yaklaşımı içeren veri tabanı sistemi ile amaçların başarılabilmesi ve bu amaçlar doğrultusunda daha iyi karar verebilmek için tarafların gerekli bilgileri elde edebilmesi ve verilerin toplanması gerekmektedir (Marangoz, Uluslararası Pazarlamada Veri Tabanı Pazarlama Sisteminin Oluşturulması ve Önemi: 2001). Böylelikle hem gümrük idareleri hem de ticaret erbabı için sürekli bir bilgi akışı sağlanırken, istek ve beklentilerin de iletilmesi konusunda aktif bir rol oynayarak taraflar arasında adeta bir köprü görevi görür. Doğru bir şekilde uygulanan veri tabanı sistemi, günlük işlerden kaynak gereksinimlerine, bütçe belirlenmesinden stratejik karar aşamasına kadar tüm konularda birim yöneticilerine yardımcı olabilir. Sistemin en önemli rollerinden birisi de bütün taraflar için maliyetlerin azaltılıp kâr ve faydayı artırarak karşılıklı güveni oluşturarak sürekli bir kazanç durumu ortaya çıkarmaktır (Başar & Aslay, 2011: 334). Bu süreçte hem özel sektör hem de kamunun başta AB olmak üzere sınır aşırı tüm gümrük ve dış ticaret alanında uyum sağlaması, rekabet edebilme gücüne erişebilmesi ve faaliyetlerinde etkinliği ve verimliliği artırması için mevcut ileri bilgi teknolojilerini kullanarak veri tabanı sistemini hem daha da geliştirmesi hem de bu sistemi pazarlayabilmesi için güncelliğini sağlaması gerekmektedir.

### **2.3. Genel Değerlendirme**

Türkiye'nin AB'ye üye olması girişimleri uzun yıllardır Türkiye'nin dış politikasında önemli bir yeri işgal etmektedir. Buna yönelik olarak Türkiye'nin ortaya koyduğu çabalar Gümrük Birliği'ne Türkiye'nin dâhil edilmesi ile daha da somut bir şekle girmiştir. Bu bağlamda Türkiye'nin AB müktesebatına uyum sağlaması için gerekli yasal düzenlemeleri yapması bir iyi niyet göstermesi açısından önemlidir.

AB'nin Türkiye için büyük bir pazar olması Türkiye'nin kendi ürün ve hizmetlerini bu pazara girmesini gerektirmiştir. Ayrıca mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı Türkiye'ye ekstra kolaylıklar sağlamış ve hedef ticaretin önünü açmıştır. Aynı şekilde günümüzün teknolojik imkanları ülkeler arasındaki ilişkilere ciddi manada etki etmektedir. Türkiye'de

gümrük idarelerinde gerek ticaretin kolaylaştırılması gerekse ithalat ve ihracat işlemlerinde verimliliğin artırılması için yürütülen çalışmalardan biri de Tek Pencere Sistemi'dir. Tek Pencere Sistemi ile bir yandan kırtasiyecilik azaltılarak ticaretin kolaylaştırılması, diğer taraftan da ithalat ve ihracat kontrollerinin etkinliğinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda da Modern ticaret ve ulaşım tekniklerinin kullanımını içeren Tek Pencere sistemi ticaret erbabına fayda sağlamakta hükümet ve idari kurumlara da büyük faydalar sağlamaktadır. Bununla birlikte sistemin verimli ve etkin bir şekilde kullanılmaması halinde ise negatif etkilerinin olduğu tespit edilebilmektedir.

Türk Gümrük İdaresi, ticaretin kolaylaştırılmasıyla ilgili olarak tarifelerin indirilmesi ve gümrük işlemlerinde bekleme süresinden kaynaklanan maliyetleri azaltmaya yönelik çalışmalar yapmakta ve yeni teknolojileri kullanmaktadır. Ancak bu çabalar diğer kurumlarla da koordineli bir çalışma gerektirdiğinden henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır. yönelik hem yurt içinde hem de dünyada yaşanan gelişmeleri yakından takip ederek gerek tarifelerin indirilmesi gerekse teknolojik gelişmelerin etkisiyle hızla küreselleşen ve serbestleşen ticari ilişkilerin belirleyici olduğu ekonomik yapıda, gümrük işlemleri nedeniyle bekleme süresinden kaynaklanan maliyetleri azaltmak ve gümrük işlemlerinde fiziksel muayeneyi asgari düzeye indirebilmek amacıyla, altyapısını güçlendirirken, elektronik gümrük uygulamalarını geliştirmeye yönelik çalışmalar yapmaktadır.

Öte yandan Türkiye, bütünüyle AB üyesi olduğu zaman, Türkiye ve AB arasındaki dış ticaretteki engeller azalacak ve dış koruma düzeyinde iki tarafın uyumu yüksek düzeyde olacaktır. Bunun yanında Türkiye'nin AB'ye üyeliği yerli politikalarında tutarlı bir biçimde destek bulmasına olanak sağlayacaktır. Örnek olarak, Türkiye'de tarım ürünlerine yönelik yerli politikalar AB müktesebatına uyum gösterdiğinde, bu durum yerli politikaların tutarlı olmasını zorlayıcı bir neden olacaktır. Bu bağlamda da Türkiye'nin AB'ye katılımında her konuda büyük patlamaların yaşanmaması adına, tüm sektörlerde tutarlı uygulamaların iç politika ile de uyumlu olması gerekmektedir. Ancak bu sayede şimdi olduğu gibi gelecekte de sorunların çıkması önceden engellenmiş olacaktır. Türkiye'nin AB'nin tek pazarına serbestçe girebilmesinde genel itibariyle mevzuat engelleri olsa da Türk ürünleri AB pazarına belli sınırlar çerçevesinde girebilmektedir. Diğer yandan da bireylerin serbest dolaşımı gibi konularda da bazı ilerlemelerin olması ikili ilişkileri daha ileriye götürecektir. Ancak Türkiye-

AB arasında son dönemlerde hukuk ve insan hakları konusunda sert söylemler ilerleme raporlarına yansımakta ve bu yön de ileriki fırsatların doğmasına engel olmaktadır.



### 3. BÖLÜM

## TEK PENCERE SİSTEMLİ DIŞ TİCARETİN PAZARLAMA VE LOJİSTİK FAALİYETLERİNE ETKİLERİ

### 3.1. Uluslararası Pazarlamada Değer ve Tek Pencere İlişkisi

Uluslararası ticaretin gündemi genel itibariyle ticari, ekonomik ve siyasi gelişmeler bağlamında şekillenmektedir. Uzun süren çabalar neticesinde gümrük tarifelerinde ve tarife dışı engellerde meydana gelen düşüşler, ülkeleri rekabet gücünü arttırabilmek için maliyet düşürme yönünde bazı önlemler almaya yöneltmiştir. Bu bağlamda da dış ticaretin kolaylaştırılmasına en önemli katkı sağlayan unsurlardan birisi Tek Pencere Sistemidir. Bu sistemin dış ticaretin pazarlama ve lojistik faaliyetlerine yönelik de basitleştirici yönleri her geçen gün artış göstermektedir (Deliçay, 2015: 1). Ticarete insana verilen değer arttıkça lojistik faaliyetlerinin de etkin bir şekilde yapılması önem kazanmaktadır. Zira müşterilere en kısa sürede ürün ve hizmetlerin ulaştırılması her geçen gün işletmelerin de önemsendiği bir konu olmaktadır. Doğal olarak da lojistik faaliyetlerinin uygun ve makul şartlarda yerine gelmesi ülkeler arasındaki ticarete de yansımakta, ülkelerin dış ticaretlerinde ciddi iyileşmeleri sağlanmaktadır. Bu bağlamda da tek pencere sistemi uluslararası bir değer olarak gelişmekte olan ülkelerin öncelik verdiği bir konu olmaktadır. Daha az gelişmiş ülkeler ise bu yönde çabalar göstermekte ve tek pencere sisteminin sağladığı faydalardan yararlanmak istemektedir (Deliçay, 2015: 2).



### 3.1.1. Lojistikte Müşteri Odaklı Modern Pazarlama

Modern pazarlama hedef müşteriye karşı sorumluluk ve söz vermek demektir. Müşteriye verilen sözün de yerine getirilmesi talep edilen ürünün söz verildiği gibi hasarsız, kusursuz, müşterinin istediği şekilde, zamanında ve doğru yerde teslimi demektir. Bu da lojistiğin alanına girmektedir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: iv). Modern Pazarlama kavramı, bütünleşik pazarlama yöntemleri ile tüketici isteklerini tatmin ederek kar sağlanmasını ön gördüğü için, işletmelerde lojistik sitemleri de dâhil olmak üzere mevcut olan tüm sistemlerin eş güdümlü bir bütün halinde tüketiciye dönük çalışması gerekmektedir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 65).

Günümüzde firmaların genel eğilimi kısa süreli tek bir işlemle biten pazarlama anlayışı yerine müşteri odaklı ilişki pazarlama anlayışına geçilmesi yönündedir. Çağdaş pazarlama tüm işletmecilik fonksiyonlarının birlikte yürütülerek müşterilerle uzun süreli ilişki kurmayı gerektirir. Buna yönelik olarak da hedef kitlenin maddi manevi istekleri gereksinimleri ve beklentileri araştırılıp belirlenmeli ve rakiplerden daha iyi bir şekilde karşılanarak müşteriye mutlu etmek temel amaç olmalıdır (Tek & Özgül, Modern Pazarlama İlkeleri: Uygulamalı Yönetimsel Yaklaşım, 2013: 31).

Müşteri odaklı pazarlamada bilgi teknolojilerine, veri tabanına dayalı ilişki pazarlama yaklaşımı kullanılır. Bu şekilde müşteriyle sürekli bir işbirliğine dayalı mübadelede her iki taraf için değer yaratarak müşteri bağlılığı ve sadakati inşa edilmeye çalışılır. Müşteri memnuniyeti sağlandıkça hem var olan müşteriden elde edilen kar artar hem de yeni müşteriler elde edilmesi sağlanır (Tek & Özgül, Modern Pazarlama İlkeleri: Uygulamalı Yönetimsel Yaklaşım, 2013: 32).

Modern pazarlama anlayışı müşteri odaklı düşünebilme ilkesine dayanır. Müşteri odaklı yapılmayan pazarlama faaliyetleri uygulayan firmaların günümüzün sert rekabet koşullarında ayakta kalabilmesi çok zor diğer rakiplerine karşı üstünlük kurması neredeyse imkânsızdır.

Bu bağlamda da lojistik faaliyetlerinin modern pazarlamada müşteriye yönelik olarak yapılması her geçen gün önem kazanmaktadır. Bu nedenle lojistik hizmetlerinin müşteride oluşturduğu katma değer bilmesi ve yeni trendlerin önceden hesaplanması kayda değer bir olay olmaktadır. Bunun yanında lojistik faaliyetlerinin işletmelerde neden önemli bir unsur oldukları da şu şekilde sıralanabilmektedir:

- Taşıma ve ulaştırma mesafelerinin uzak olmasından dolayı maliyetlerin yükselmesi,
- Üretim teknolojilerinin pek çok alanda doyuma noktasına ulaşması nedeni ile yöneticilerin maliyet düşürmek için lojistik alanına daha fazla yönelmesi,
- Stok kontrolünde tam zamanında tedarik, kanban vb sistemlerin yaygın biçimde kullanılması,
- Gelişen ve değişen tüketici isteklerini karşılama zorunluluğu ile mamul çeşitlerinin hızla artması,
- Bilgisayar kullanımının yaygınlaşması ve haberleşme sistemlerinin gelişmesi,
- Çevreyi koruma amacıyla kullanılmış malzemenin yeniden kullanılmak üzere işlenmesi,
- Büyük uluslararası üretim ve satış firmalarının çoğalması (Demir, 2016, s. 16).

Günümüz pazarlama anlayışına baktığımızda; gelişen teknoloji ile birlikte müşterilerin beklentilerinin hangi yöne evrildiğini tespit etmek daha da kolaylaşmaktadır. Haklı olarak işletmelerde bu yönde adım atmak zorunda kalmaktadırlar. Zira müşteriye en kısa sürede ürün ve hizmetin ulaştırılması, sonrasında da yapılan hizmetler pazarda rekabet edebilmenin güçlü bir gerekçesi sayılmıştır. İnternetin yaygın olması ve bilginin hızlı bir şekilde el değiştirmesi işletmelerin sadece yurtiçinde değil yurt dışında da aktif ticaret yapmasına imkân tanımaktadır (Çiçek & Bay, 2007: 98). Buna bağlı olarak da bireyde tüketici olarak sadece yurtiçindeki ürün ve hizmetlerle yetinmemekte, ayrıca kendi olanakları doğrultusunda arzu ettiği ürün ve hizmeti yurtdışından da tedarik edebilmektedir. Bu kapsamda da lojistik hem iç ticarete hem dış ticarete önemli bir unsur olabilmektedir. Öyle ki, lojistik alanında müşteri hizmetlerini temsil eden trendler her geçen ortaya çıkmakta ve bu trendlerde şu şekilde özetlenebilmektedir (Demir, 2016: 17).

- Şirketler lojistik hizmetlerde artık müşterinin neler isteyebileceğini önceden planlayıp ona göre hareket etmektedirler. Müşteride değer yaratan lojistik hizmetleri sadece

dağıtım sırasında değil mal ve hizmetlerin dağıtımının öncesine ve sonrasına da odaklanmış olmalıdırlar.

- Değişimin büyük bir kısmı özellikle agresif müşteri ihtiyaçlarını tanımlamak ve istenilen müşteri değerini sağlamak için tedarikçilerden başlayarak yapılmaya başlanmalıdır
- Müşteri hizmetlerinde ilerleme kaydedebilmek için bilgi akışı yönetimi yeteneğini geliştirmek en önemli anahtar noktalardan biridir.
- Belirgin trendlerden biri de satın alımlarda sözleşmeye bağlı kalınmasıdır. Müşteriler birçok tedarikçiden ayrı ayrı mal veya hizmet almaktansa uzun vadede daha az tedarikçiyle çalışmak istemektedirler.
- Duyarlı şirketler müşteri hizmetinde geliştirilmiş değer yaratmak ve sürdürülebilir rekabetçi avantaj yeteneğini sürdürmektedirler (Demir, 2016: 17).

Nitekim rekabet üstünlüğü kurmak isteyen birçok firma lojistiğe önem vermekte ve bu yönde modern trendleri takip etmektedir. Müşterilerin yaşam kalitesi, teknoloji, pazar yerlerinin küreselleşmesi, ürün ve bilgi teknolojisindeki gelişmeler gibi durumlar günün şartlarına göre değişen trendler olabilmektedir.

### **3.1.2. Lojistikte Uluslararası Pazarlamanın Dış Ticaret Boyutları**

Günümüzde uluslararası ticarete küresel firmalar liderlik etmektedir. Küresel firmalar artık, ürünlerini tek tek ülkelerde üretme ve pazarlama şeklindeki yerelleştirilmiş odaklanmalarından büyük ölçüde vazgeçmiş, küresel üretim ve dağıtım için dünya çapında tedarik yöntemini benimsemişlerdir. Uluslararası faaliyet gösteren firmaların ana hedefleri pazar geliştirme yoluyla büyüme; odaklanmış üretim ve/veya montaj operasyonları yoluyla satın alma ve üretimde ölçek ekonomileri yaratarak maliyetleri düşürmektir. Bununla birlikte dünya pazarlarının türdeş olmaması birçok üründe yerel varyasyonlar gerektirmektedir. Bu durumda karmaşık küresel lojistik tedarik zincirlerinin eşgüdümü gerçekleştirilemezse maliyetler daha da artmakta, siparişlerin verilmesiyle teslim alınması arasındaki süre daha da uzayarak zararlara yol açabilmektedir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 694).

Küresel firmalar Küresel Lojistik Stratejilerini uygularken; üretilen ürün karışımını tek bir yerde veya ülkede sabitlemek yoluyla ölçek ekonomilerini arttırmaya, stokları mümkün olduğu kadar merkezi bir veya birkaç yerde stoklayıp yönetmeye ve ürünlerini modüler olarak tasarlayıp son tüketim noktasındaki talebe göre monte etmeye önem verirler. İletişim ve ulaşım teknolojilerinin gelişmesiyle ülkeler arasındaki sınırlar da gün geçtikçe kaybolmaktadır. Uluslararası faaliyet gören firmalar, uluslararası pazarlardaki müşterilere ürünlerini sunarken ölçek ekonomisinden faydalanarak maliyetleri azaltmak amacıyla, başka ülkelerden hammadde ve yarı ürün tedarik etmekte, bu da beraberinde lojistik faaliyetlerinin uluslararası arenaya taşınmasını gündeme getirmektedir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 694).

Uluslararası pazarlama ortamındaki keskin rekabet Uluslararası Lojistik Sistemiyle bir bütünleşme zorunluluğu meydana getirmiştir. Bu yüzden bir uluslararası pazarlamacı özellikle ihracatçı, normal olarak bütünleşik lojistik uygulamalıdır. Hatta birden çok ülke ile ilişki kurulduğunda bunu uygulamaya zorunludur. Uluslararası lojistik yönetimi, uluslararası lojistikle ilgili analiz, stratejik planlama, programlama ve kontrol faaliyetlerini kapsamaktadır. Çevre analizi her bir ulusal pazarın belirleyici özelliklerini, diğer ulusal pazarlara benzeyen yönlerini ortaya koyar. Planlama, lojistik kararlarının kimin tarafından verileceğini, hedef pazarlarla ilgili ön görüşleri, müşteri hizmet gereksinimlerini, işletmenin güçlü ve zayıf yönlerini ortaya koyar. Buna göre yetenekler ve kaynaklar doğrultusunda başarıya ulaşmak için nasıl bir yapı oluşturulacağına karar verilir. Değerlendirmeler ışığında etkin bir operasyonel lojistik plan gerçekleştirilir. Özellikle hangi ulaştırma, depolama, ambalajlama, envanter ve müşteri hizmetleri stratejilerinin hangi hedef pazarlara uygulanacağına karar verilir. Son aşamada planın performansı izlenir ve ölçülür. Arzulanan hedeflere ulaşmak için hangi tedbirlerin alınacağına karar verilir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 696-697).

Uluslararası pazarlama faaliyetleri ürünlerin daha uzak mesafelerdeki müşterilere gönderilmesini gerektirdiğinden daha uzun teslimat sürelerine, daha yüksek hata olasılıklarına, daha fazla envanter bulundurma gereksinimine ve daha fazla karmaşıklığa neden olur. Para birimi farklılıkları da ikinci önemli farklılıktır. İşletme, planlamalarını farklı para birimleriyle işlem yapabilecek şekilde yapmalı ve kur değişikliklerini göz önünde bulundurmalıdır. Bunların yanında sınır ötesi işlemler ulusal düzenlemelere, gümrük

teftişlerine uyumu ve uygun belgelerin hazırlanmasını gerektirmektedir. Dolayısıyla uluslararası lojistik faaliyetleri; taşımacılık işletmeleri, gümrük acentaları, gümrük aracıları, bankalar ve diğer finansal işletmeler gibi çeşitli araçların katılımını gerektirmektedir. Ayrıca devletlerin de lojistik faaliyetler üzerinde denetimleri ve etkileri bulunmaktadır. Örneğin sınırlar ve gümrükler, ihracat kotaları, sağlık denetimleri, güvenlik standartları, nakit çıkışları, politik ve askeri kısıtlamalar, port tercihleri bu denetimlerden bazılarıdır (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 699).

### **3.1.3. Pazarlama Denetimi Açısından Tek Pencere Sisteminin Faydaları**

Üretici veya satıcı konumunda bulunan herhangi bir kurumun pazarda nasıl daha başarılı olabileceğini tespit etmek için içerisinde yer aldığı pazar koşullarının ve pazarlama yönetiminin bütün yönleri ile ele alınması gerekmektedir. Belirli aralıklarla kapsamlı ve sistemli bir şekilde pazarın denetlenmesi sorunları ortadan kaldıracı bir etkiye sahiptir. Bu denetimin yapılması ise herhangi bir kurumun pazarlama denetim birimi veya bağımsız bir kuruluş tarafından yapılmaktadır. Buna bağlı olarak da etkin bir pazarlama denetiminin olabilmesi için pazarlama planlaması ve pazarlama bilgisi önem kazanmaktadır. Ayrıca denetimin başarısı elde edilen bilgilerin nitelik ve niceliğine bağlı olarak değişmektedir. Günümüz şartlarında bilginin elde edilmesinin kolay olması ve elde edilen bilginin gerçekliğinin kısa sürede ortaya çıkarılabilecek olması işletmelerin daha akılcı hareket etmelerine neden olmaktadır. Bu bağlamda da işletmeler vergi mevzuatı veya gümrük işlemlerinde titiz davranmaktadır. Zira ürünlerin pazarlanmasının her aşamasında ortaya çıkabilecek en küçük bir hata ciddi maliyetleri ortaya çıkarabilmektedir. Bunun yanında tek pencere sistemi ile işletmeler hazır olan sistemden faydalanmakta ve ona göre politikalar izlemektedirler. Pazarlama denetiminin pazarlama planlaması ile iç içe olması ve plansız yapılan eylemlerde ise pazarlama denetimi alarm vazifesi görerek pazarlama planı yapılırken hataları önceden görebilmeyi sağlamaktadır. Öte yandan da tek pencere sistemi ile de resmi bir kontrol sağlanmakta ve işletmelerin yasal işlemleri zamanında yapmalarına olanak

sağlanmaktadır. Zira Tek pencere sistemi ile uygulanmak istenen kontrol sayesinde ticaret erbabı taraflar için ciddi maliyet azalmaları söz konusu olabilmektedir.

### **3.1.4. Uluslararası Lojistiğin Tek Pencere Açısından Boyutları**

Uluslararası alanda işlem yapan firmalar için gümrük işlemlerinin rahat bir şekilde yapılması her zaman için maliyetlerin azalmasına katkı sağlamaktadır. Zira gümrük işlemlerinin uzaması firmalar için ek maliyet anlamına gelmektedir. Türkiye’de ithalat ve ihracat işlemlerini yapmak için gümrük beyannamesine ilave edilmesi gerekli yaklaşık 330 belge çeşidinin var olduğu bilinen bir gerçektir. Bu belgelerin 21’i gümrük idaresinden, geriye kalan 309 belge ise farklı kurum ve kuruluşlardan alınmaktadır. Bu durum hem maliyet ve hem zaman kaybı anlamına gelmektedir (Barlas: 2012). Dolayısıyla ithalat ve ihracat yapacak firmaların böyle bir yükümlülük altında olmaları gerek firma için gerekse de ürün ve hizmeti alacak kişiler için ciddi riskleri barındırmaktadır. Ürün ve hizmetlerin zamanında ilgili yerlere ulaşamaması ve bunun sonucunda yaşanacak sorunlar firmaları istemeyecekleri maliyetlere katlanmaya zorlamaktadır. Bu bağlamda da Tek Pencere Sistemi gerek ticaret erbabına, gerek gümrük idarelerine ve gerekse ithalat ve ihracat izni veren kurumlara birçok faydayı sağlamaktadır (Kutlu, 2017: 8). Bunun yanında uluslararası alanda iş yapan firmaların kendi iş sektörlerinde daha atılcı yönde tavır almaları da kolaylaşmaktadır. Örneğin, yurtdışında ticari ortaklık kuran bir firmanın kendi mallarını çok kısa sürede istediği yere ulaştırması firmanın gücünü göstereceği gibi ülkenin de güvenilirliğine katkı sunacaktır. Günümüz rekabet koşullarını düşündüğümüzde; kısa sürede mal teslimi yapan işletmelerin daha avantajlı durumda oldukları görülmekte ve gümrük işlemlerini kolaylaştıran ülkelerin de daha da geliştiği görülmektedir. Nitekim Batılı ülkelerin gelişmişlik düzeylerine bakıldığında gümrük işlemlerinin daha sade oldukları görülebilmektedir. Dolayısıyla tek pencere sistemine entegre olan ülkeler arasında da ticari ilişkilerin net bir şekilde arttığı söylenebilmektedir. Bunun bir sonucu olarak dış ticaret işlemlerinde, bu ve buna bağlı olarak ortaya çıkabilecek zaman kayıpları ve maliyetlerin azaltılması yönünde atılacak adımlar ile gerçek anlamda ülkenin gelişmişliğine ciddi katkılar sunulacaktır.

### 3.1.5. Bilgi Teknolojisinin Lojistikte Neden Olduğu Değişimler

Etkin bir lojistik sistem tasarımı ve operasyonu için müşteriler, siparişlerin durumu, ürünün bulunabilirliği, teslimat zamanı, gönderi izleme ve faturalama konularının bunun için de zamanlı ve doğru bilginin önemi büyüktür. *Bilgi, stratejik avantajlar ve üstünlükler kazanmak için kaynakların nasıl, zaman ve nerede kullanılacağına ilişkin esnekliği artırır. İnternet kullanımı yoluyla zenginleştirilmiş iyileştirilmiş bilgi transferi ve değiş tokuş kabiliyeti alıcı ve satıcılar arasındaki ilişkileri değiştirmekte ve kanal ilişkilerinin yeniden şekillenmesine ve tanımlanmasına neden olmaktadır* (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 512).

Tedarik Zinciri Yönetimi'nin ve uygulamalarının öneminin artmasındaki birinci derecede unsur Bilişim Teknolojileri'ndeki gelişmedir zira bu gelişmeler tedarik zincirindeki bağımsız şirketlerin birbirleri ve tedarikçileriyle iletişimi kolaylaştırarak koordinasyonun sağlamış, maliyeti azaltmıştır. Bilişim Sistemleri ve Teknolojileri, tedarikçilerin, üreticilerin dağıtım merkezlerinin ve perakendecilerin bütünleşmesini sağlamıştır. 1980'lerde işletmelerin fonksiyonel bölümleri arası ve Tedarik Zinciri'ndeki üye işletmeler arası bilgi akışının büyük bölümü kâğıda dayalıydı. Bugün ise bilgisayar teknolojisi, fiber optik ağlar, internetin yaygınlığı gibi gelişmeler bilgi kaynaklarının maliyetini düşürmüş, elde edilmesini kolaylaştırmış ve tedarik zinciri üyeleri arasındaki iletişimi ve bağı arttırmıştır. Bu durum işletmeleri, Elektronik Veri Değişimi (EDI), Elektronik Fon Transferi (EFT), barkodlar, fakslar, otomatik sesli mesajlar CD-Rom kataloglar ve elektronik araçlarla yürütüleceği bir kavrama doğru yönlendirmektedir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 523).

Bilişim Teknolojileri'nin gelişmesiyle ortaya çıkan yeniliklerin çoğu Lojistik Yönetimi'ni de doğrudan etkilemiştir. Örneğin Malzeme Etiketleme Sistemleri sayesinde, malzemelerin depo içerisinde yerlerinin daha kolay bulunabilmesi, envantere giriş ve çıkış kayıtlarının tutulabilmesi, fiyat ve son kullanma tarihi gibi bilgilerin ürün üzerinde bulundurulabilmesi sağlanmıştır. Barkod sistemleri ve bunların radyo frekansıyla bütünleştirilmiş hali olan RFID sistemleri malzeme etiketlemede kullanılmaktadır. Barkod sistemleri; emek yönetiminde, satış noktalarında, demirbaş izlemede, envanter kontrolünde,

depo yönetiminde, süreç işlemlerinde, otomatik üretimde, rota yönetiminde, kalite kontrolünde, evrak yönetiminde, giriş/çıkış kontrolünde, otomatik veri toplama ve tanımlamalarında, üretim işlemlerinde, oto yedek parça dağıtımında, ithalat ve ihracat işlemlerinde, perakendecilikte, toptancılıkta, nakliyecilikte, üretim hatlarının kontrolünde ve taşıma sistemlerinde etkin olarak kullanılmaktadır (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 525,533).

Bilgi teknolojisinin gelişmesi ile birlikte gümrük işlemlerinde birçok kolaylık ortaya çıkmıştır. Bu durum, zaman kayıpları ve maliyetleri azaltıcı yönde etki ederken, işlemlerin daha hızlı bir şekilde yapılmasına neden olmuştur. İnternetin hızla yaygınlaşması ile birlikte elektronik ticaret gelişmiş ve bu bağlamda da ticari işlemler hız kazanmıştır. Aynı şekilde elektronik ticaret, ticaret eğilimlerinde yeni bakış açılarını ortaya çıkarmış bütün dünyada ticaretin serbestleştirilmesi daha da kolaylaşmıştır. Öte yandan bilgi ve iletişim teknolojisindeki ilerlemeler lojistik sektörüne 5 farklı alanda tesir etmektedir. Bunlar, Nokta Satış Sistemleri(POS), Barkodlama, Elektronik Veri Değişimi (EDI), Katma Değerli Ağlar(VAN) ve Elektronik Sipariş Sistemleridir (Şahin & Demir, 2003: 33).

Bilgisayarlar iş dünyasında veri saklama, firma içi işlemler ve veri analiz için kullanılmaktadır. Bilgisayar ağları teknolojisinde yaşanan gelişmeler firmaların bilgisayar kullanımını; satın alma, üretim ve dağıtım faaliyetlerini de içine alacak şekilde genişletmiştir. İnternetin ticaret hayatında yaygın kullanımıyla internet üzerinden yapılan tanıtımlar da artmıştır. Bu gelişmelerin ardından Web'in ortaya çıkması ve gelişimi, web üzerinden ürün ve hizmetlerin satın alınmasından müşteri ve tedarikçi firmalarla ilişkilerin geliştirilmesine, pazar hacminin genişletilmesine ve aracı maliyetlerin düşürülmesine kadar tüm pazarlama faaliyetlerini kolaylaştırmıştır. Bu gelişmelerin devamında bütün faaliyetlerini internet üzerinde yürüten sanal işletmelerle birlikte elektronik İş (e-iş), Elektronik Ticaret (e-ticaret), Elektronik Pazarlama (e-pazarlama) gibi birçok kavram ortaya çıkmıştır (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 558).



### 3.1.5.1. e-lojistik

Ekonomide bilgi teknolojisinde hızlı bir şekilde yaşanan gelişmeler yeni iş tanımlarını ortaya çıkarmış, lojistik sektöründe de yeni anlayışları ve yapılanmaların ve uygun teknolojik gelişmelerin adapte edilmesine neden olmuştur. Böylelikle elektronik lojistik kavramı gündeme gelmiştir (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 558).

E-lojistik, müşteriden başlayarak müşteride sonlanan talep zinciri içerisinde, ürün, bilgi ve para hareketinin doğru zamanda, doğru miktarda ve doğru yerde, optimum maliyetler ile planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesidir (Gönültaş, 2009: 24). E-lojistik hizmetleri; talep zinciri yönetim danışmanlığı, müşteri hizmetleri, ürünlerin stoklanması ,depo ve stok yönetimi, , emniyet stok kontrolü, montaj, etiketleme, paketleme, promosyon, sipariş yönetimi, sipariş bilgilerinin takibi, ürün ayırımı, sevk evraklarının hazırlanması, teslimat zamanının hazırlanması, dağıtım organizasyonu, rut planlaması, araç organizasyonu, tedarikçi yönetimi, ürünlerin alınması, kalite kontrol, teslimat ve tahsilat, kurulum gibi hizmetleri kapsamaktadır (Gönültaş, 2009: 24-25).

Lojistik sistemde var olan akışlar, ürünlerin fiziksel akışının yanı sıra bu ürünlerle ilgili bilgilerin akışını da kapsamaktadır. İnternetin gelişmesiyle birlikte standart belgelerin bilgisayarlardan bilgisayarlara gerçek zamanlı aktarımı olanaklı hale gelmiş anlık bilgi akışı sayesinde lojistiğin en önemli unsuru olan hız oldukça artmıştır. E-lojistik kavramı, lojistikle ilgili faaliyetlerin elektronik ortamda yürütülmesidir. Ancak lojistik faaliyetlere bakınca bunların çok büyük bir bölümünün fiziksel faaliyet olduğu açıktır. Satın alınan fiziksel bir ürünün elektronik ortamdan müşteriye ulaştırılması mümkün değildir. E-lojistik klasik lojistik sürecini kısmen değiştirmektedir. Örneğin yüklemede otomasyon yazılımlarından faydalanılması, işlemlerin ve evrakların elektronik ortamda standart bir format üzerinden gerçekleştirilmesi ve hazırlanması. Güzergah üzerinde araçların, uydu ve haberleşme sistemlerini de kullanarak takibinin gerçekleştirilmesi, boşaltma işleminin otomasyon sistemi ile yapılması, web tabanlı çevrimiçi elektronik gümrük müşavirliği hizmetlerinin sağlanması, elektronik sigorta hizmetlerinin sağlanması gibi konular e-lojistiğin kapsamına girmektedir. (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 564).

### 3.1.5.2. e-devlet

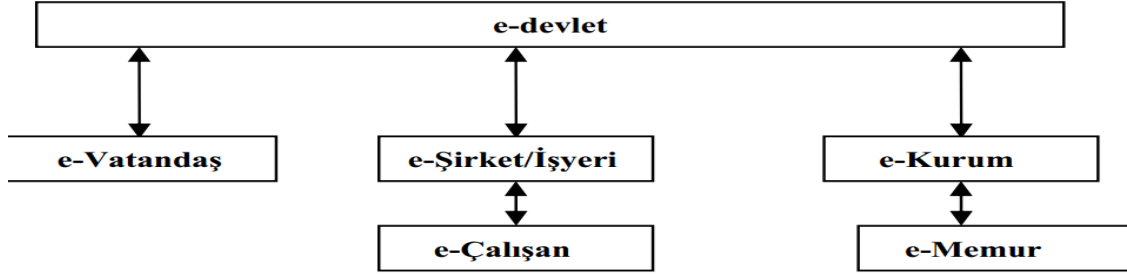
E-devlet kısaca kamu kurumlarının vatandaşlara, iş dünyasına ve diğer kamu kurumlarına elektronik ortamda hizmet vermesi ve bilgi aktarması olarak tanımlanabilir. *E-devlet, kullanıcıların elektronik ortamda sunulacak kamu hizmetlerine farklı platformlardan, güvenilir şekilde ve tek noktadan erişebilecekleri, vatandaş ve iş dünyasının ihtiyaçlarına odaklanmış, birlikte işler ve bütünleşik hizmetlerin sunulacağı katılımcı, şeffaf ve hesap verebilir bir devlet yapısını ifade etmektedir. Bu yapısı ile e-devlet daha etkin ve etkili kamu yönetimine ulaşma konusunda en önemli araçtır.* E-devlet hizmetleri bilgi teknolojilerinin stratejik olarak kullanımı, vatandaş ve kurumlarla elektronik ortamdan iletişimde bulunmayı kapsamaktadır böylelikle yeniden yapılanmayı sağlayarak verimliliği şeffaflığı ve kalkınmayı artırma misyonunu gerçekleştirmeye çalışır (Metin, 2012: 98). Eskiden devlet kurumlarında bazı durumlarda birkaç günü alan işlemler günümüzde çok kısa sürede neticeye varabilmektedir. E-devlet uygulaması ile ülkenin vatandaşları çok kısa sürelerde herhangi ek bir maliyete katlanmadan istedikleri belgeleri elektronik ortamdan temin edebilmektedir. Aynı şekilde online hizmetlerin artması ile birlikte devlet kurumlarında da yoğunlukların azaldığı tespit edilmektedir (Metin, 2012, s. 104).

Kamu kurumlarının e-devlet uygulamaları sayesinde hizmetler daha hızlı etkin, şeffaf, verimli ve ekonomik olarak sunulabilmektedir. Hizmet sunumunda işlem basamaklarının sayısının ve kâğıda dayalı süreçlerin azalması hizmet alıcıların beklentilerine duyarlı, işgücünden tasarruf etme potansiyeli taşıyan yeni bir kamu yönetim yapısını ortaya çıkarmıştır (Demirhan & Türkoğlu, 2014. 236). E-devlet uygulaması ile klasik devlet anlayışı çerçevesinde verilen hizmetlerde azalış gözlenmektedir. Aynı şekilde e-devlet uygulaması ile basit işlemler online olarak yapılmakta ve devlet kurumlarında çalışan kişilere daha karmaşık sorunlarını çözmekte zaman kalmaktadır. Bu çerçevede de e-devlet ile daha akılcı işlemler yapılabilmektedir. Esas itibarıyla e-devletin kökenine bakıldığında e-devlet, “akıllı devlet” , “dijital devlet” şeklinde karşımıza çıkmaktadır (Demirel, 2006: 84)

Bu bağlamda da e-devlet, devletin kendi iç işleyişinde ve sunduğu hizmetlerde bilişim teknolojilerinin kullanılması şeklinde ifade edilebilir. E-devlet ile uygulamaya konulmak istenen durum, devletin vatandaşlarına karşı yerine getirmekle sorumlu olduğu hizmetleri kesintisiz ve güvenli olarak elektronik ortamda sunmasıdır. Özellikle yönetsel anlamda yeniden yapılandırılan bu durum, bütünleşmiş strateji, süreç, organizasyon ve teknolojiyi

kapsayan bir çerçeveye çekilmiştir. Bu doğrultuda da e-devlet, e-yurttaş ve e-hükümet arasındaki ilişkilerin teknolojik olarak bir hizmete dönüşmesi şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

**Şekil 6. E-devlet Yapısı**



**Kaynak:** Türkiye Bilişim Şurası e-Devlet Çalışma Grubu Raporu, 4 Mayıs 2002 (Demirel, 2006: 85)

Şekilde görüldüğü gibi normalde devletin ana unsurları olan vatandaş ve kuruluşlar e-devlette, e-vatandaş, e-şirket ve e-kurum biçiminde belirtilmektedir. E-devlet uygulamasının başlıca amaçları maliyetlerden tasarruf sağlanması, kağıt işlemlerinin kontrol altına alınması, şeffaflığı ve hizmet kalitesini arttırmak, 7/24 kamu hizmeti sunmak, kolay hızlı ve rahat erişimle katılımın artırılmasını sağlamaktır (Demirel, 2006: 87-90).

Bu kapsamda da başarılı bir e-devlet modeli bir ülkenin ekonomik kalkınmasından sosyo-kültürel gelişmesine, yaşam kalitesinin artmasından, katılımcı demokrasinin güçlenmesine kadar birçok alanda faydalar sağlamaktadır. Bu bakımdan da günümüzde birçok ülke e-devlet modelini kullanmakta ve birçok alanda tasarruf sağlamaktadır (Delibaş & Akgül, 2010. 117).

### **3.1.5.3. e-gümrük**

Elektronik Gümrük, E-Türkiye kapsamında yapılan çalışmalar neticesinde gümrük idarelerinin çalışmalarının elektronik ortama alınmasıdır. Bir malın uluslararası ticareti yapılırken birçok prosedür, işlem, denetim ve uygulamalarla karşı karşıya gelmektedir. Gümrük idarelerinin kontrolündeki bu uygulamalar birçok bilgi ve belgeyi gerektirmekte

bunların hazırlanması sunulması gerekli işlemlerin sürdürülebilmesi için emek ve zaman maliyetleri ortaya çıkmaktadır. E-gümrük uygulamasının temel amacı işte bu tür maliyetlerin azaltılarak ticaret hayatın kolaylaştırması ve etkinleştirilmesidir. Türkiye’de gerçekten uluslararası ticaretin en uzun süren aşamasını oluşturan gümrük işlemleri için Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği kapsamında başlatılan e-gümrük uygulamasıyla geleneksel yönetimler bırakılarak elektronik uygulamalara geçilmiş bu sayede dış ticaret hacminin ve etkinliğinin artırılması hedeflenmiştir (Dereli, 2014: 250).

Dış ticaretteki uygulamaların elektronik ortama taşınması ticarete konu olan eşyaya dair belgeler, teslim ve ödeme şekline, eşyanın tabi olacağı gümrük rejimine dair uygulamaları, eşyayla ilgili muayene ve kontrol süreçlerini yeniden şekillenmiştir. E-gümrük uygulamasıyla, ihracat ve ithalat işlemlerinin kolaylaştırılması, hem uyum hem de yönetim maliyetlerinin düşürülmesi, zamandan tasarruf sağlanması, kontrol işlemlerinde ortak bir yaklaşım belirlenmesi, vergilerin uygun şekilde tespiti ve tahsili, tedarik zincirindeki işlemlere hız kazandırılması, gümrük idareleri ile ticaretin tüm tarafları arasındaki bilgi akışının hızlı bir şekilde sağlanması, mevcut verilerin yeniden kullanılabilir olması amaçlanmıştır (Dereli, 2014: 252).

Ticarete konu olan eşyanın gümrük beyannamesi ile gümrük idaresine bildirim yapılması, eşyanın niteliğine göre ve uygulanan gümrük rejimine göre değişmekte olup birçok bilgi ve ek belgeye ihtiyaç duyulmaktadır. Eşyaya ait fatura, navlun faturası, sigorta poliçesi, tahlil ya da ekspertize tabi eşyanın ilgili raporları, tercihle tarife uygulanması durumunda buna ilişkin belgeler, bazı gümrük rejimlerinde ihtiyaç duyulan Kıymet Bildirim Formu transit ve antrepo rejimlerinde taşıma belgesi, izin ve belge arandığı hallerde bu izin ve belgelerin gümrük beyannamesinin yanı sıra gümrük idaresine sunulması gerekmektedir. 200 yılında başlatılan e-gümrük uygulaması kapsamında Yeni Özet Beyan, Hızlı Geçiş Hattı, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü, Tek Pencere, Kağıtsız Beyan, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi, Hızlı Kargo Taşımacılığı, Tek Durak, Varış Öncesi Yolcu Bildirimi gibi uygulamalar hayata geçirilmiştir (Dereli, 2014: 254-255).

Tek pencere sistemi ile ticarete konu eşyaya dair izin ve onaylar tek noktadan başvurmak suretiyle alınabilmekte, bu uygulama ile belgelerin sistem üzerinden kontrol edilmesi, mükerrer veri girişlerinin önüne geçilmesi, işlemlerde şeffaflık sağlanması, kolaylık

ve hız kazanılması, zamandan tasarruf edilmesi ve maliyetlerde düşüş yaşanması mümkün olmaktadır (Dereli, 2014: 255).

#### **3.1.5.4. e-pazarlama**

Elektronik pazarlama hedeflenen pazara internet üzerinden veya faks makineleri, bilgisayar modemleri, telefonlar ve CD-Rom'lar gibi dijital aletler aracılığıyla ürün ve hizmet yaratma, dağıtma, fiyatlandırma ve tutundurma sürecidir. İnternetin gelişiminden sonra bu bilgi paylaşım ortamı üzerinde sadece işyerlerindeki ağların değil, ev kullanıcılarının da kullanmakta olduğu PC'ler sayesinde telefon aracılığıyla küresel ağa bağlanabilmeleri sayesinde son kullanıcıya ulaşılabilmesi ticaretin internet üzerinde geniş bir yelpazeyle gerçekleştirilmesini sağlamıştır. Bilgisayarların sağladığı imkânları kullanarak bilginin tedarikçiler, üreticiler, satıcılar arasında elektronik olarak aktarılması verimliliği ve toplam kaliteyi arttırmıştır (Tek & Karaduman, Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, 2012: 559-560).

Elektronik toplulukların sayısının günden güne artması, ticari faaliyetlerin de bu yöne kayması ile birlikte geleneksel işletme işlevlerinin bir kısmının da bu alanda kendini gösterdiği saptanmaktadır. Bu bağlamda da pazarlama faaliyetleri de buna uygun olarak elektronik ortamda işletmeler için önemli bir unsur haline almıştır (Tağıyev, 2005: 27).

E-pazarlama'nın işletmeler için sağladığı en büyük fayda sunduğu maliyet avantajıdır. Müşteriler satın almak istedikleri ürünleri almak için özellikle mağazalara gitmeye gereksinim duymamakta, internet üzerinden satın almak istedikleri ürün hakkında her türlü bilgiyi elde edebilmekte ve yine satın alma işlemini de internet üzerinden yapabilmektedir.

Sanal ofisler ile birlikte mesafe uzaklığı kavramı ortadan kalmaktadır. Müşteriler en kısa ve hızlı bir şekilde şirket ofisine uğramadan tüm işlemlerini gerçekleştirebilmektedir. E-pazarlama sayesinde işletmeler yeni bir tedarik zinciri, ürün dağıtım hizmeti, üretim maliyetinde azalma, doğrudan satış ve ekonomik açıdan yaşamsal daha birçok fırsatı da yakalayabilmektedir. Örneğin, ABD ve İngiltere'de; büyük maliyetlere katlanılarak çok sayıda eleman ve büro makinesi ihtiyacı doğuran şirket merkezlerinin sağladığı imkânları geçici olarak kiralanabilen ve günün her saatinde hizmet sağlayan sanal ofislerde verebilmektedir. İşletme faaliyetlerinin büyük bir kısmının iletişime bağlı olduğu hesaplandığında sanal alanda

yapılacak işlemler daha etkili olmaktadır (Tağıyev, 2005: 27). Bunun sağladığı avantajların ilki, müşterinin günün her saatinde istediği bilgiyi alabilmesi, ikincisi ise geleneksel pazarlama anlayışında mesai saatleri içerisinde yapılan satışların artık günün her saatinde yapılıyor olmasıdır (Tağıyev, 2005: 28).

E-pazarlamanın getirdiği değişimler ise şunlardır; (Elektronik Ticaretin Etkileri ve Faydaları):

- İşletmeler için pazaryerini nesnel olmaktan çıkarmakta, sanal bir düzleme dönüşmektedir.
- Alım-satım işleminin internet üzerinden olması ticarete hızlandırıcı ve yaygınlaştırıcı bir hal almaktadır.
- Ticarete açıklık ön plana çıkmaktadır.
- Zaman kavramı ortadan kalmaktadır.

Bu bağlamda da e-pazarlama birçok faydayı beraberinde getirmektedir. Bunlar şu şekilde sıralanabilir;

- Pazarın gelişmesinden dolayı rekabeti arttırdığı için satın alma maliyetinin ve piyasa fiyatlarının düşmesi aynı zamanda daha kaliteli ve sürekli mal tedariki yaratması.
- Elektronik ticaret sisteminin kurulmasıyla birlikte stok takibinin daha etkin yapılarak stok maliyetlerinin düşürülmesi.
- Tüketicinin pazarda yer alan tüm ürünler hakkında bilgiye ve fiyata kolaylıkla ulaşmasını ve bunları karşılaştırarak doğru tercihleri yapmasını sağlar. Böylece tüketici talebi artar.
- Satış ve stoklar hakkında hızlı ve doğru bilgiye ulaşılması sayesinde ihtiyaçların doğru olarak saptanarak üretimin planlamasını kolaylaştırır, üretimin verimini artırır üretim süresini azaltır.
- Hizmet sektörünün de ticaretin içinde doğrudan yer alması, tüketici için daha verimli ve etkili müşteri hizmetleri sağlar.
- İşletme için maksimum faydanın hesaplanması ile gereksiz harcamalara son verilir. Satış, pazarlama ve dağıtım maliyetleri düşer
- Global bir ortamda fiyatlar kolay kolay dalgalanmayacağından, fiyat dalgalanmalarından kaynaklanan enflasyonu düşürür.

- Bilgi ve iletişim teknolojileri yoğun olarak kullanıldığından daha güvenli ve hızlı bilgi aktarımı, etkin bir şekilde ürünlerin tanıtılması, pazar taleplerindeki değişimlere hızlı uyumu sağlar.
- İşlemlerin çok kısa bir sürede tamamlanması ile ilgili bilgi tekrarı önlenir ve ticaretin kolaylaştırılması, etkinleştirilmesi sağlanır.
- Ulusal ve uluslararası ticaretin çok daha hızlı güvenilir ve ayrıntılı olarak izlenmesiyle iç ve dış ticaret politikalarının daha sağlıklı bir şekilde belirlenmesini, ticari faaliyetlerin tabana yayılarak, ticaretin geliştirilmesini ve küreselleştirilmesini, uluslararası ticaretten daha fazla pay alınmasını sağlar.

Yukarıda da ifade edildiği üzere e-pazarlama hem işletmeler hem de tüketiciler açısından faydalar sağlamaktadır. Bu bağlamda da tüketiciler açısından e-pazarlama; (Elektronik Ticaretin Etkileri ve Faydaları).

- Evden çıkmadan alış-veriş yapma imkânı doğmakta ve ürünler arasında kıyaslama rahat yapılabilmektedir.
- Ulaşım için harcanan gider ve zamanda ciddi azalışlar sağlanmaktadır.
- Ürün çeşitleri daha rahat görülebilmekte ve bu yönde fırsatlar doğmaktadır.
- En uygun ürünü satın alma fırsatı doğmaktadır.
- Zaman kaybı azalacağından dolayı ürünler arasında bilginin rahat elde edilebilmesi zaman yaratılır.

### **3.2. Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Gelişmeler**

Lojistik sektörü, son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de gelişim gösteren bir sektör olmaktadır. Bu durumu ortaya çıkaran en büyük nedenler arasında ise, artan ekonomik ilişkiler, küreselleşme ve ulaşım olanaklarının kolaylaştırılması şeklinde ifade edilebilmektedir. Ayrıca lojistik alanında faaliyet gösteren işletmelerin yönetim süreçlerinde gösterdikleri performans ve gelişmeler de dikkate alınmalıdır. Bunun yanında lojistik sektöründe kullanılan modern uygulamalar sayesinde de son yıllarda lojistik sektörü hızlı bir şekilde geliştirmektedir. Bu bağlamda da lojistik sektörünün Türkiye’deki gelişimi de bu yönde olmaktadır (Oda, 2008: ii).

Türkiye hem iç hem dış yük taşımacılığı konusunda önemli bir konumda bulunmaktadır. Türkiye'deki iç taşımacılığın %93' ü kara yolları ,%4'ü demiryolu ve %1,2'si ise deniz yolları ile yapılmaktadır. Diğer yandan da Türkiye'nin daha ucuz ve verimli olan demir yolu ve deniz yollarından yeterince faydalanmadığı göze çarpmaktadır. Türkiye'nin üç tarafının denizler ile çevrili olması ve bu potansiyelin kullanılmaması Türkiye açısından ciddi bir eksiklik (Oda, 2008: 38).

Dünyada ulaştırma ve lojistik sektörünün ekonomideki payı genelde %10 civarındır. Türkiye'de ise bu oran üç kat daha düşüktür. Bu farkın sebebi Türkiye'de, lojistik tanımı içine giren birçok faaliyetin hala üretici işletmeler tarafından yürütülmesi sebebiyle lojistik hizmetlerindeki dış kaynak kullanım oranının düşüklüğünden kaynaklanmaktadır. Dış ticarete oldukça büyük katkı yapan lojistik sektörünün en önemli sorunları arasında, kotalar, liman masraflarının yüksek oluşu, vize sürelerinin kısa olması, gümrüklerde yaşanan problemler, kalifiye işgücü sıkıntısı başta gelmektedir. Türkiye için AB muktesabına uyum önemli bir konu haline geldiğinden lojistik sektörü de bu muktesaba uyumlu hale gelmek zorundadır (Oda, 2008: 1-3).

### **3.2.1. Türkiye Jeo-Stratejisinin Lojistik Potansiyeline Etkileri**

Türkiye bulunduğu konum gereği jeo-stratejik bir bölgede yer almaktadır. Bu jeo-stratejik konum Türkiye'ye kara, demir, deniz, havayolu ve boru hattı gibi taşımacılığı yapmaya imkân sağlamaktadır (Işık, 2009: 43). Bu bağlamda da Türkiye, konumundan dolayı taşımacılık konusunda önemli bir üs olmakta ve bu durum da Türkiye'nin marka değerini artırmaktadır. Türkiye'nin AB, Ortadoğu, Orta Asya ve Kafkasya bölgesine sınır komşusu olması onu büyük transit merkezi de yapmaktadır (Çetinoğlu, 2007: 27). Bu anlamda da Türkiye, hem kendi ürünlerini en iyi şartlarda dünya pazarlarına ulaştırmakta hem de diğer dünya ülkelerinin mallarını güvenli bir şekilde ilgili yerlere ulaştırmada yardımcı olmaktadır. Ancak demiryolu ve denizyolunun istenilen düzeylerde kullanılmıyor olması da Türkiye'nin jeo-stratejik konumuna ters bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Belki de bu duruma en büyük engel olarak Türkiye'de lojistik alanında çabuk erişilebilir bilgi ve dağıtım sisteminin olmamasıdır (Oda, 2008: 51).



Son dönemlerde, küreselleşme ve ekonomik krizlerin de etkisiyle, lojistik alanında yapılan hizmetlere yönelik olarak bir talebin ortaya çıktığı tespit edilmektedir. Bu bağlamda da lojistik sektörünün dünyada olduğu kadar, Türkiye'de de hızlı bir şekilde gelişmesi mümkün olmuştur. Günümüzde dünya ekonomisindeki ülkelerin lojistik faaliyetleri için ayırdıkları bütçenin GSMH içindeki oranı ortalama yüzde 1,5–2 olarak kaydedilmiştir (Oda, 2008: 51). Türkiye'de ise Lojistik sektörünün 1998 – 2014 yılları arasındaki GSMH içindeki ortalama payı ise % 11,3 olmuştur (Raporu, 2015: 91). Dünya ülkeleri ile kıyaslandığında Türkiye'deki lojistik sektörünün dünya ortalamasının çok üstünde olduğu görülmektedir. Bu durum da Türkiye'nin lojistik sektörünün ne oranda geliştiğini göstermektedir. Bununla birlikte lojistik sektörde dış kaynak kullanımı, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile bağlantılı olmakta ve bu oranda yüzde 10 ile 30 arasında değişmektedir. Türkiye'nin lojistik potansiyelinin ne düzeyde olduğunu anlamak için dünyanın gelişmiş ekonomileri ile kıyaslanması önem taşımaktadır. Zira dünya ortalamasına göre Türkiye'nin lojistik sektörünün üst bir oranda olması Türkiye'nin lojistik alanında çok ileride olduğunu göstermemektedir. AB'nin lojistik pazarı Avrupa'da yıllık yüzde 7–10, Kuzey Amerika'da yüzde 15, Asya'da ve Türkiye'de ise yüzde 20'lik bir büyüme potansiyeline sahiptir. Dünyanın lokomotif ekonomilerinden birisi olan ABD'de de lojistik sektörünün GSMH içindeki yüzdeleri oranı 12 olarak kaydedilmektedir (Babacan, 2003: 9). Bu bağlamda da Türkiye'yi ABD ile kıyasladığımızda Türkiye'nin de lojistik sektörünün geliştiği görülmektedir. Bu anlamda da Türkiye'nin diğer gelişmiş dünya ekonomilerine göre daha hızlı büyüme potansiyeli taşıması Türkiye'nin lojistik sektörünün gücünü göstermektedir. Özellikle demiryolu ve deniz taşımacılığının da arzu edilen seviyede kullanımı ile birlikte Türkiye'nin lojistik sektörünün GSMH içindeki payı artacaktır. Bununla birlikte Türkiye'deki lojistik hizmetlerin %30'a yakın kısmı lojistik hizmet sağlayıcı şirketler tarafından yapılmakta, kalan % 70'lik kısım ise şirketlerin kendi yapıları içerisinde yapılmaktadır (Babacan, 2003: 10). Önümüzdeki yıllarda lojistik sektörüne yapılacak yatırımlar ile birlikte lojistik hizmet sağlayıcı şirketler gelişecek ve bu anlamda da oranlarda büyük değişikliklerin ortaya çıkması mümkün olacaktır. Son yıllarda uluslararası yük taşımacılığına da bakıldığında büyük değişimlerin görüldüğü yapılan çalışmalarda tespit edilmiştir. Türkiye'nin yük taşımacılığındaki değişimlerin ana nedeni olarak ülkemizin AB ile Gümrük Birliği'ne girmesi neticesinde taşımacılıkta yaşanan değişimlerdir (Tutar, Tutar, & Yetişen, 2009: 204). Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne girmesi ile mallarını taşıtan işletmeler, mallarının sadece taşınmasını talep etmemekte, ayrıca malların depolanması, gümrüklenmesi,

elleçlenmesi, ambalajlanması gibi talepleri de gündeme getirmişlerdir. Zira AB standartlarında gönderilmeyen ürünlerin geri iadesi olabilmekte ve bu durum da işletmeleri büyük zararlara sokmaktadır. Bu çerçevede de lojistik firmaları sadece mal taşıma görevini yerine getirmemekte aynı zamanda depolama, gümrükleme, ambalajlama gibi hizmetleri de yapmaktadırlar (Kara, Tayfur, & Basık, 2009: 72).

Türkiye'nin coğrafi konumunun lojistik faaliyetleri için uygunluğu, dışa açılma politikalarına yönelik olarak önceliklerin artırılması, AB'ye giriş sürecinde Birlik ortak hedeflerinin belirleyici olması gibi durumların olması lojistiğin gelişimini öncelikli politikalar arasına sokmaktadır. Bu bağlamda her geçen gün lojistik faaliyetleri eksensiz yatırımlar artmakta ve bu yönde bir niyetin güncelliğini koruduğunu söyleyebiliriz. Aynı şekilde lojistik faaliyetlerine yönelik olarak bu sektörde güçlü alt yapıların oluşturulması ve destekleyici programların uygulanması neticesinde makro ve mikro ölçekte ortaya çıkan katma değerde dikkate alınacak kadar önemlidir. Bu bağlamda da Türkiye, Doğu-Batı kavşağında mal hareketlerinin kesişim noktasında yer almakta, karayolları, demiryolları, üç tarafını çevreleyen denizleri, havaalanları ve dağıtım merkezleri ile kendi bölgesinde önemli bir lojistik üs olmaktadır. Daha da önemlisi bu potansiyelin her zaman gelişim gösterebileceği bir noktada yer almaktadır. Dünyadaki lojistik sektörünün her geçen gün artış göstermesi, teknolojik imkânların daha aktif kullanımı ile de lojistik alanında daha sağlıklı sonuçlar elde edilmektedir. Türkiye'de de lojistik sektörünün benzer bir ivme ile artış gösterdiği de söylenebilmektedir (Akçetin, 2010: 6).

Türkiye'nin jeo-stratejik yönünün anlaşılması için komşu olduğu ekonomik yapının bilinmesi önemlidir. Türkiye'nin batısında dünya ticaretinin %40'nın yapıldığı görülmektedir. AB gibi ekonomik bir güçle komşu olması, Türkiye'nin önemini her geçen gün daha da artırmaktadır. Aynı şekilde dünya nüfusunun önemli bir kısmının yaşadığı Avrupa ile geliştirilen ekonomik ilişkiler Türkiye'nin lojistik alanında bir merkez olmasına katkı sağlamaktadır. Öte yandan da Türkiye'nin dünya ticaretinin %5'inin yapıldığı Asya kıtasında bulunması ve bu kıtanın dünya nüfusunun %50'sini de içerisinde barındırması Türkiye üzerinden mal taşımacılığında Türkiye'yi kilit unsur yapmaktadır. Öyle ki, Türkiye hem Batıya hem de doğuya kolay bir şekilde ulaşmakta ve taşımacılık konusunda güvenli bir ülke olmaktadır. Sadece karayolu taşımacılığı değil, son dönemde boru hattı taşımacılığında da Türkiye'nin vardığı antlaşmalar Türkiye'nin potansiyelini göstermektedir (Işık, 2009: 85).

Her ne kadar deniz taşımacılığı Türkiye'nin potansiyeline karşılık gelmese de Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması liman yapmaya elverişli bölgelerin bulunması Türkiye'nin lojistik potansiyelinin gelişimine katkı sunabilmektedir. Aynı şekilde Türkiye'nin kara taşımacılığında önemli bir filoya sahip olması ve önemli derecede insan kaynağının olması Türkiye'nin lojistik sektöründeki potansiyeline avantajlar sağlamaktadır (Oda, 2008: 52). Bu bağlamda da Türkiye, gerek dünya coğrafyasında kapladığı alan bakımından da gerek genç ve dinamik bir nüfusa sahip olması ve gerekse de lojistik sektörüne yönelik olarak verilen önem ile birlikte lojistik hizmetlerde dünya ülkeleri açısından önemli bir konumda bulunmaya devam etmektedir. Yine, Türkiye'nin coğrafik konum bakımından ve ekonomik açıdan da Hazar petrolerine yakın bir konumda olması ve bu bölgenin enerji kaynaklarının Avrupa ülkelerine ulaştırılması noktasında da Türkiye geçiş yeri şeklinde görülmektedir (Korkmaz, 2012: 102). Akdeniz bölgesinden yer alan deniz ulaştırma noktalarının kesişim noktasında bulunması, Karadeniz Bölgesine yapılan geçişlerde Çanakkale ve Boğaziçi suyollarının kullanılması gibi durumlarda Türkiye'yi Doğu ve Batı arasında stratejik bir konuma sokmaktadır. Buna bağlı olarak ortaya çıkan duruma göre bir değerlendirme yapmak gerekirse, Türkiye doğu-batı, kuzey-güney eksenlerinin kesişme noktası olarak görülebilir ve bu durum Türkiye'ye köprü olma görevi sağlamaktadır (Akçetin, 2010: 7).

Türkiye'nin nüfusunun büyük çoğunluğunun Müslüman olması, Türkiye'yi Ortadoğu'daki diğer Müslüman ülkeler ile iyi ilişkiler geliştirmesine olanak sağlamakta, bundan dolayı bu durum bile Türkiye'ye coğrafik bir avantaj sunmaktadır. Bunun yanında 1990'lı yıllarda Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bağımsızlığını kazanan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile olan etnik yakınlık Türkiye'nin bu bölge ile de bir bağın oluşmasına imkân sağlamış ve Türkiye her yönden merkezi bir konuma gelmiştir. Doğu Avrupa, Orta Doğu, Asya'nın Batısı ve Kuzey arasında bir geçiş noktasında bulunan Türkiye, sahip olduğu toprak büyüklüğü bakımından da lojistik operasyonlarında müsait bir stratejik konumdadır (İsakov, 2013: 213). Bu bağlamda da Türkiye'nin lojistik sektörü transit ticaretin konusu olan malların hedeflenen pazarlara daha kısa yoldan ulaştırılması noktasında Türkiye'ye lojistik üs olma yönünde bir eğilimi sürekli sağlayacaktır.

Son dönemlerde enerji kaynaklarının taşınmasının önemi ve güvenlik konusu gibi meseleler lojistik faaliyetlerinin önemini de artırmaktadır. Uzun yıllardır Türkiye'nin enerji kaynaklarının taşınmasına ev sahipliği yapması ve bu yönde güvenli bir ülke olması

Türkiye’yi boru hattı taşımacılığında önemli bir güzergâh yapmaktadır (Üzümcü & Akdeniz, 2014: 179). Zira enerji kaynaklarının boru hatları üzerinden taşınmasından ziyade enerji kaynağına sahip ülkenin güvenlik konusundaki hassasiyeti Türkiye gibi bölgesel bir gücün önemini artırmaktadır. Bu bağlamda da uluslararası petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde yapılmasına yönelik duyulan ihtiyaç Türkiye’nin lojistik potansiyelinin büyümesinde etkili bir unsurdur. Örnek olarak Bakü –Ceyhan ve Irak-Türkiye petrol boru hatlarının Türkiye üzerinden dünya pazarlarına ulaştırılması Türkiye’nin önemini her zaman için korumuştur. Bunun yanında son dönemlerde birçok projenin Türkiye üzerinden yapılıyor olması da Türkiye’yi gelecekte boru hatları taşımacılığında önemli bir yere taşıyacaktır (Kara, Tayfur, & Basık, 2009: 73).

Netice itibariyle, Türkiye’nin bulunduğu konum doğal olarak Türkiye’yi lojistik alanında önemli bir merkez yapmaktadır. Kara, demir, deniz, hava taşımacılığının yanı sıra son dönemlerde enerji kaynaklarının da Türkiye toprakları üzerinden taşınıyor olması Türkiye’nin lojistik sektörünün gelişimine katkı sunacaktır.

### **3.2.2. Lojistik Hizmetlerindeki Gelişimin Dış Ticaret Üzerine Etkileri**

Lojistik sektörünün büyüklüğünün tespiti için birçok parametrenin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir (Tanyaş: 2011). Bunun yanında lojistiğin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak ve yeteneklerine bağlıdır. Bu bağlamda da ülke ve bölge bazında yapılan lojistik değerlendirmeler önemli olmaktadır. Zira dünyanın bazı ülkelerinin ekonomik başarılarına katkı sunan lojistik faaliyetleri, diğer ülkeler bazı ülkeler için aynı oranda bir katkıyı getirmemektedir. Lojistikte bölge değerlendirmesi, coğrafik, fiziksel ve kurumsal altyapıya göre yapılmakta ve buna göre de adımlar atılmaktadır. Aynı şekilde lojistik hizmetlerindeki gelişmeler ve lojistik sektörünün gelişmesine paralel olarak dış ticaret üzerinde de bunun etkileri görülmektedir. Bu anlamda de lojistiğin gelişmesi için ihtiyaç duyulan yatırım ve düzenlemelerin yapılması ülkelerin dış ticaret hacimlerinin gelişmesinde lokomotif görevi görmektedir (Durusu, 2011: 12). Örneğin Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla bir değerlendirme yapıldığında Türkiye’nin lojistik bakımdan önemli üstünlükleri vardır. Türkiye’nin jeo-stratejik açıdan Asya ve Avrupa ile Karadeniz ve Akdeniz arasında köprü konumunda olması ve üç kıtanın kesişim noktasında bulunması, onun lojistik

sektörünün gelişmesine en büyük katkıyı sunmaktadır. Aynı şekilde Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri içinde bir dağıtım ve toplama merkezi şeklinde karşımıza çıkmaktadır (Durusu, 2011: 85).

Dışa açılan ekonomiler açısından lojistik önemli bir unsurdur. Dünya ticareti ve ekonomisinde yaşanan gelişmeler, ülkeleri korumacı ve kısmen kapalı konumdan serbest ticaret amacı taşıyan liberal bir ekonomiyi benimsemeye itmektedir. Özellikle dışa açılan ülke ekonomisinin ve serbestleşen dış ticaretin diğer ülkeler ile rekabet edebilirliği açısından lojistik her dönemde önemli bir sektör olmuştur. Bu bağlamda da lojistik dış ticaretin gelişimine büyük katkı sunmaktadır. Ayrıca lojistik sektörü dış ticaretin gelişmesine katkı sağlarken bir yandan da istihdam açısından da ülke ekonomisine olumlu yönde etki edebilmektedir. Bununla birlikte, dış ticaret maliyetlerinin de üzerinde ciddi anlamda azaltıcı bir etki oluşturabilmektedir.

Diğer yandan da lojistik pazarın sonraki dönemlerinde ön plana çıkması öngörülen bölgeleri Asya, Latin Amerika, Doğu Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'dur. Türkiye'nin üç kıtanın kesişim noktasında bulunması ileriki dönemlerde Türkiye'nin lojistik alanında daha da güçleneceğini göstermektedir (Cömert, 2016: 6). Bunun yanında Türkiye üzerinden mal sevkiyatlarının yapılması Türkiye'nin dış ticaretinde karşılık bulacak ve doğal olarak bu durum ekonomik kalkınmışlığa katkı sunacaktır. Dünya lojistik pazarında güçlü ve gelişmiş ekonomilere baktığımızda lojistiğin dış ticaretin gelişmesine ciddi katkılar sunduğu saptanmaktadır. Taşımacılık, dünyada ekonomide özel bir statüye sahip olmaktadır. Ciddi maliyetleri içermez ve bir ülkeye vergi yükü getirmemektedir. Bu anlamda da lojistik sektörü bir ülkenin ekonomik büyümesinin ve ekonomik dengesinin sağlanmasında çözüm noktalarından birisi olmaktadır. Lojistik sektörünün dış ticarete yarattığı katma değer her hangi bir maliyete katlanmadan ülkeye döviz girdisi sağlayabilmesidir (Cömert, 2016: 32). Öyle ki, ülkeler ekonomilerinde bütçe açıklarını dengelemek için dış ticareti etkin bir şekilde kullanmaktadırlar. Buna karşın günümüz şartlarında ve teknolojik gelişmelere de bağlı olarak dış ticaret konusunda fark oluşturabilmek yalnızca nitelikli ürün ve fiyatlardaki değişikliklerle olabilmektedir. Zira dış ticaretin içerisine giren mallar ile alakalı tüm hizmetleri kapsayan sektör olarak lojistik karşımıza çıkmaktadır. Lojistik sektöründe sağlanan bir başarı dış ticarete karşılık bulacak ve bu durum dış ticaretin de bir başarısı şeklinde ortaya çıkacaktır. Gelişmiş ülkelerde lojistik sektörünün GSMH içindeki paylarına bakıldığında dış ticaretin ne

oranlarda olduğu görülebilmektedir. Örneğin, dünyanın önemli ekonomileri sayılan Çin, Hindistan gibi ekonomiler çok oranlı maliyetli üretim yapmaktadırlar (Karakaş & Karakaş, 2012: 75) Bu ülkelerin dış ticarete üstünlük kazanmaları için lojistik sektörlerini geliştirmeleri durumunda dünya ekonomisinde ciddi üstünlükler sağlayabilirler. Lojistik hizmetlerinin kalitesinin artırılması ve teknolojik gelişmelere yönelik olarak atılan adımlar lojistik sektörünü geliştirmekte ve bu da dış ticaretin gelişmesine katkı sunmaktadır. Bunun yanında Lojistik hizmetlerinin geliştirilmemesinin de bazı nedenleri olabilmektedir. Bazı mal ve hammaddelerin dayanıklılık noktasında mevsimsel etkiler yüzünden teslimatında yaşanan sorunlar lojistik sektörünün gelişimi için önemli bir sorundur. Bu bağlamda da lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi hep önemli olmuştur. Böylece, dış ticaret pazarının gelişmesine büyük katkı sunan lojistik sektöründeki kaliteli ve düşük maliyetli hizmetlerin artırılması dikkate alınmalıdır (Karakaş & Karakaş, 2012: 76).

### **3.3. AB Lojistik Politikası**

AB, Uzak Doğu'dan büyük oranda mal ve hizmet almaktadır. Alınan mal ve hizmetlerin güvenli bir şekilde Avrupa pazarlarına ulaştırılması ise bu bağlamda önem kazanmaktadır. AB'nin alternatif güzergâhlar üreterek güvenli ulaşım politikaları oluşturması böylelikle önem kazanmaktadır. Bu bakımdan, AB ulaşım sistemi hem kendisi için hem de bölge ülkeleri için önem kazanmaktadır (Kuşçu, 2011: 78). Bu yönde de Akdeniz'in dünya ticaretindeki yerinin önemi bilinen bir gerçektir. AB, Batı Avrupa'da karayolu, Akdeniz üzerinden de deniz yolu ağırlıklı olarak ulaşım politikası takip etmektedir. Yakın tarihe baktığımız zaman da Akdeniz üzerinden yapılan ticari faaliyetlerin yoğun bir şekilde yapıldığı görülmektedir. Sanayi devrimi sonrasında, ticari faaliyetlerinin Akdeniz'den, Atlantik ve Pasifik Okyanusları'na kaydığı görülmüş, bu anlamda da Akdeniz üzerindeki yük hacmi azalmıştır. Aynı şekilde Akdeniz bölgesinin eski Sovyet ülkeleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin de ana ulaşım güzergâhı olduğu düşünüldüğünde AB'nin ulaşım alanındaki politikalarının önemi ortaya çıkacaktır. Nitekim Akdeniz üzerinden yapılan deniz ticareti ve ulaşımı bir AB politikası olarak karşımıza çıkmaktadır. AB'nin ulaşım politikalarının temelini oluşturan Akdeniz bölgesinin diğer bir önemi de TransSibirya üzerinden gelen yüklerin, Akdeniz'e indirilmesi ve tüm dünyaya ulaştırılmasıdır. Bu bağlamda da AB'nin bütün alt yapı çalışmalarına baktığımızda Batı Avrupa ve Akdeniz odaklı oldukları tespit edilmektedir. Aynı

şekilde AB'nin karayolları ve demiryolları güzergâhları incelendiğinde de AB limanlarının yoğun bir şekilde Akdeniz'e yönelik oldukları anlaşılmaktadır. Özellikle AB'nin ulaşım politikaları arasında Türkiye'nin önemi büyüktür. Zira Türkiye'nin bulunduğu konum, Akdeniz'e sınırı olması, tüm ulaşım kaynakları noktasında önemli bir üs olarak görülmesi Türkiye-AB arasında ulaşım noktasında ciddi işbirliklerini doğurmuştur. Bu bağlamda AB'nin ilerleme raporlarında ulaşım noktasında Türkiye'ye ayrıca önem verilmektedir. Öte yandan da AB'nin ulaşım politikaları arasında serbest dolaşımın olması da önemli bir noktadır. Serbest dolaşım ile kastedilen durum hem insan kaynağı olmakta hem de mal ve hizmetler olabilmektedir.

AB ulaşım politikalarının temelinde Avrupa Topluluğu Komisyonu'nun, Roma Antlaşması aracılığı ile dış ticaret, tarım ve ulaştırma sektörlerinde ortak politika oluşturma konusu olmuştur. Aynı şekilde Roma Antlaşması'nın 74. ve 84. maddeleri AB'nin ulaştırma politikalarının çerçevesini çizmektedir. 1961 yılında, Avrupa Topluluğu Komisyonu'nun hazırladığı memorandumda ulaştırma ile alakalı amaç ve ilkeler şu şekilde gösterilmektedir; (Kuşçu, 2011: 79)

- Serbest rekabet ortamı yaratılması,
- Altyapı organizasyonunun sağlanması,
- Fiyat sisteminin geliştirilmesi
- Karayolu taşımacılığı önündeki engellerin kaldırılması,
- Kullanıcılara tür seçimi konusunda serbestlik sağlanması,
- Vergilendirme, paralı geçiş, devlet müdahalesi konularında farklı uygulamaların ortadan kaldırılması,
- İlgili kuruluşların mali ve ticari yönden bağımsız ve özerk hale getirilmesi.

1972'de İngiltere, Danimarka ve İrlanda AB'ye katılımları ile birlikte AB'nin ulaştırma politikalarında deniz yolu ağırlıklı olarak yeniden bir tanıma tabi tutulmuştur. Bundan sonraki dönemlerde AB'nin ulaştırma alt yapısının daha da önem kazandığı tespit edilmiştir. Bu yönde yapılan çalışmalar doğrultusunda 1973 yılında komisyonun yaptığı çalışmalar neticesinde su yolu taşımacılığında serbestlik ana tema olmuştur (Kuşçu, 2011: 80). 1977 yılında hazırlanan diğer bir raporda ise ulaştırma pazarının önemi ve bunun altyapı faaliyetlerinin geliştirilmesi üzerine durulmuştur. 1990'lı yıllardan sonra AB'de ulaşım pahalı bir araç olmuş, bu durum mali yönden ciddi sorunları doğurmuştur. Esas itibarıyla AB'nin

ekonomik yönünün her geçen gün güçlenmesi ile birlikte insanların refah düzeylerinde yaşanan olumlu gelişmeler ulaşım noktasında bir nevi olumsuz bir durumu ortaya çıkarmıştır (Özer & Kişi, 2011: 84). Bir yandan ekonomik refahın artması diğer yandan da bunun bir sonucu olarak ulaşım AB'ye yüklenen ulaşım maliyetleri bunun göstergesidir. Bu nedenle de pahalı ulaşımın azaltılması için akılcı politikalar üretilmeye çalışılmış, mali yapısı sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir ulaştırma sistemleri hayata geçirilmiştir. AB'nin lojistik alanında amaçladığı esas nokta da bu olmaktadır. Bu amaç kapsamında da AB Ulaştırma Politikalarını şu şekilde özetlemek mümkündür: (Kuşçu, 2011: 80)

- Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ile tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi,
- Sınır geçişlerinin kolaylaştırarak, etkin lojistik ve çalışma imkânları yaratarak, kişilerin, malların, üreticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak, Avrupa genelinde ulaşım etkinliğinin artırılması,
- Tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımada; demiryolu, iç su yolu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşı- maya ve ayrıca yolcu taşınmasında toplu taşımaya öncelik verilmesi,
- Kullanıcılara, çalışanlara ve tüm topluma, sosyal ve çevre açısından kabul edilebilir, güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması, ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi ve bu amaca yönelik hedefler konulması,
- Avrupa'da ki mevcut mevzuattaki farklılıkların azaltılması, Ulaştırma Sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi.

Bununla birlikte bu amaçlara ulaşılması ve herhangi negatif bir durumun oluşmaması için de bazı tedbirlerin alınması noktasında önerilerde bulunulmuştur. Bunlar; (Kuşçu, 2011: 81)

- Mevzuatın uyumlaştırılması,
- Liberalleştirme,
- Çok türlü (modlu) ulaştırmanın geliştirilmesi,
- Yolcu taşımacılığında, toplu taşımının geliştirilmesi,
- Altyapının geliştirilmesi,
- Akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi,



- Araştırma ve geliştirmede işbirliği
- Dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi uygulaması,
- Sınır geçişlerindeki işlemlerin iyileştirilerek, transit geçişlerin kolaylaştırılması,
- Uluslararası taşımalarda suç ve dolandırıcılığın azaltılması şeklindedir.

1964'ten beridir devam eden Türkiye ile AB Ortaklık Antlaşması ve 1995 yılında oluşturulan Gümrük Birliği ile de Türkiye ve AB arasında uzun süredir devam eden bir ilişki kurulmuştur. Aralık 1999 tarihli AB Zirvesinde Türkiye'ye aday ülke statüsü verilmiş olup, Türkiye ile katılım müzakerelerine de Ekim 2005'te başlanmıştır. Katılım müzakereleri çerçevesinde bugüne kadar birçok fasıl açılmış, bu bağlamda Türkiye'nin üyelik sürecinde kat ettiği mesafede her yıl düzenlenen raporlarla ortaya çıkarılmıştır (Boyraz, 2016: 7-8).

AB'nin uygulamaya koyduğu tüm kural ve usuller tüm AB ülkelerini bağlamakta, aynı kural ve usuller her üye ve aday ülke için geçerlidir. 2015 AB ilerleme raporuna göre, Türkiye'de lojistiğin gelişimine katkı sağlayacak olan vergi muafiyeti, serbest bölgeler, gözetim tedbirleri ve tarife kotalarının yönetimi AB müktesebatına ve/veya Türkiye'nin GB çerçevesindeki yükümlülüklerine tam olarak uyumlu olmamaktadır (2015 Yılı Türkiye İlerleme Raporu, 2015. 84). AB'de serbest dolaşımda yer alan ürünlere yönelik olarak ek vergi ve bunların denetim altında tutulması noktasında ihtisas gümrüklerinin belirlenmesi GB'yi ihlal eden bir durum olmuştur. Aynı şekilde AB'nin ilerleme raporunda göze çarpan diğer bir konu ise ürün ve hizmetlerin serbest dolaşımına engel olan ithalat ve ihracat kısıtlamalarının kaldırılması yönündeki görüşü olmuştur. Benzer şekilde gümrük mevzuatında yapılan düzensiz ve uygunsuz uygulamalarda raporda öne çıkan bir konu olmuştur. Gümrük kanununun AB'nin gümrük kodu ile daha uyumlaştırılmamış olması da bir sorun olarak durmaktadır. Bu bağlamda da yerinde gümrükleme ve yetkilendirme noktasında gerekli yükümlülük durumu noktasında da ilerlemenin kaydedildiği tespit edilmemiştir. Ayrıca raporda gözetim ve tarife kotalarının yönetimi konusunda da AB müktesebatına tam bir uyum halinin oluşmadığı belirtilmiştir. Özellikle, ithalat lisanslarının doğrudan verilmemesi, asgari mal bedeli, sigorta ve navlun gibi gümrüksel işlemlerinin uygulanması gibi konularda yaşanan eksiklikler rahatsızlık doğurmaktadır (2015 Yılı Türkiye İlerleme Raporu: 2015). Öte yandan

giriş noktalarında gümrüksüz olan satış noktaları AB mevzuatına veya GB ilkelerine uygun değildir. Raporun lojistik ile ilgili kısımları genel bir çerçevede ele alındığında da Türkiye'nin üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmediği kaydedilmiştir. Bunun doğal bir sonucu olarak da bu konuların Türkiye'nin lojistik sektörünün gelişmesine engelleyici bir durumu ortaya çıkardığı görülmektedir. Zira Türkiye'nin GB mevzuatına bütünüyle uyumlu olarak kendi gümrük mevzuatını güncellemesi Türkiye'de üretilen ve Türkiye üzerinden AB'ye ulaştırılmak istenen ürün ve hizmetlerin daha fazla AB'ye girişine imkân sağlayacaktır.

### **3.4. Tek Pencere Uygulamasının Lojistik Sektörüne Etkileri**

“Tek Pencere” uygulamasında ithalat ve ihracat aşamasında benzer belge ve bilgiler ilgili devlet kurumlarına tek tek verilmesi yerine belge ve bilgilerde kolaylaştırma ve uyumlaştırma yapılmıştır. Bu durum sınırlarda bilgi ve işlemlerde belge ve imzalarının sayısında ciddi azalışlara neden olmakta, gümrük kapılarında gerekli işlemlerin bitirme süresinde kısalmalara neden olmaktadır. Bu çerçevede de “Tek Pencere” uygulaması sayesinde yapılan işlemlerde belge sayısı, imza sayısı ve gümrükte geçen süreler azalmakta ve bu da maliyetlerin azalmasını netice vermektedir. Öte yandan da işlemlerin azalması ve kolaylaşması neticesinde lojistik sektörüne olan güvende artmaktadır. Firma ve müşteri arasındaki ilişkilerde daha güvenli bir ortam oluşmakta ve ticari ilişkilerde gözle görülür seviyelerde yükselişler tespit edilmektedir (Ünsal, 2007: 127).

Öte yandan da lojistik hizmetlerinin “Tek Pencere” uygulaması ile basitleştirilmesi ile lojistik faaliyetlerinin etkinliği, yeterliliği ve maliyetleri azalış yönünde bir ivme kazanmaktadır. Mal ve hizmetlerin hem iç piyasada hem de dış piyasada en kısa sürelerde ulaştırılması maliyetlerin istenilen seviyede ayarlanmasını da gerektirmektedir. Bu bağlamda da lojistik sektörünün etkin ve verimli bir şekilde çalışması da belirgin olmaktadır. Aynı şekilde lojistik sektörünün alt yapısının modern tekniklerle de geliştirilmesi neticesinde de etkinlik ve verimliliğin artış göstermesi de firmalar açısından büyük avantajlar sağlamaktadır. Gümrük kapılarında yapılan işlemlerin ve bekleme sürelerinin kısalması ile birlikte ticarete konu olan ürünlerin bozulmadan dış pazarlara ulaşmasında taşınan gün sayısı ve maliyeti

kadar bu süre içinde gümrükte ve diğer depolarda sağlıklı bir şekilde depolanması ve diğer lojistik hizmetlerin yeterliliği de büyük öneme sahiptir. Bu çerçevede de “Tek Pencere” uygulamasının hayata geçmesi ile birlikte lojistik sektöründe saptanan kolaylıklar sayesinde lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin; (Ünsal, 2007: 128)

- Maliyetleri azalmakta,
- Etkinlik ve verimlilikleri artış göstermekte,
- Fiziki olarak görülen mesafeler azalmakta (sınırlarda gereksiz yere yapılan beklemler nedeniyle mallar zamanında teslim edilmiyor)
- Dış ticaret olumlu yönde etkilenmekte
- Ülkenin ekonomisinde ciddi iyileşmeler görülmekte (Lojistik sektörü GSMH’de önemli bir paya sahiptir)

Bunun doğal bir sonucu olarak gümrük ülkelerin gümrük mevzuatlarında da şeffaflık ve yolsuzluklarda azalışlar görülebilecektir.

Tek pencere sistemi gümrük işlemlerinde birçok kolaylığı ortaya çıkardığı üst konu başlıklarında dile getirilmiştir. Aynı şekilde Tek Pencere uygulamasının özüne baktığımızda işlemlerin elektronik ortamda yapılması söz konusu olmaktadır. Bu bağlamda da lojistik işlemleri de elektronik ortamda olmakta ve e-lojistik kavramı ortaya çıkmaktadır. Yine, Tek Pencere sistemi ile yapılan işlemlerde süre kısalmış ve belgelerde sahteciliğin önüne de geçilmiştir. Tek Pencere sistemi sayesinde gümrük işlemleri yapılırken istenen belgeler belli bir standartta ve tek merkezden temin edilebilmekte, diğer kurumlara ilişkin olarak yapılacak taleplerde de e-başvuru sayesinde aşama aşama yapılması gereken işlemler kolayca yapılabilmektedir. Düzenlenen belgeler ve bu belgelerin kullanıldığı beyannameler elektronik ortamda görülebildiğinden izlenebilirlik artmıştır. Ticaret erbabının zaman ve parasal maliyetleri azalmış böylelikle uluslararası rekabet güçleri artmıştır. Gerek gümrük idaresinin gerekse diğer kurumların yaptıkları ithalat ve ihracat kontrollerinin Tek Pencere Sistemi ile yapılmasıyla gümrük işlemlerinden kaynaklanan gecikmelere azalarak dış ticaret kolaylaşmıştır (Kutlu, 2017: 8)

Bununla birlikte Tek Pencere sistemi ile e-başvuru işlemleri başlamakta ve geleneksel lojistik işlemlerinde e-lojistiğin ortaya çıktığı görülmektedir. Zira gümrük işlemlerinin elektronik ortamda belirmesi ile birlikte kâğıt üzerinde yapılan işlemlerin pek bir önemi

kalmamaktadır. Tek Pencere sistemi uygulamaya konulmadan önceki gümrük işlemlerine bakıldığında bu uygulamanın ne kadar önemli olduğu ortaya çıkacaktır. Özellikle Türkiye örneği üzerinden gitmek gerekirse; ithalat ve ihracat işlemlerini gerçekleştirebilmek için gümrük beyannamesine eklenmesi gereken 330 farklı belge mevcut olmaktadır. Böyle bir durumda bu belgelerin hazırlanması için harcanan zaman ve maliyetlere katlanma durumu, ithalat ve ihracat yapan firmalar için büyük bir sorundur. Dolayısıyla Tek Pencere sistemi ve e-lojistik ile birlikte bu belgelerin temin edilmesi elektronik ortamda olabilmekte çoğu belgenin temin edilmesi de kolaylaşmaktadır. Aynı şekilde yükümlü kişilerin belge temin etmek için birçok kuruma başvurması, başvuru kuruluğunun da bu yönde yoğun bir şekilde çalışmasına neden olmaktadır (Özsoğuk, 2016). Aynı şekilde gümrük işlemlerinde toplanan belgelerin gümrük kapılarında incelenmesinin zaman alması işletmelerin bazı maliyetlere katlanmasına neden olmakta ve sınır kapılarında da gereksiz yoğunlukları ortaya çıkarmaktadır. Aşırı yoğunluklar nedeniyle lojistik sektörüne olan güven azalmakta ve sektörün gelişimi de aksamaktadır. Doğal olarak dış ticaret ve ilişkili alanlarda da olumsuz etkiler görülmektedir. Bu durum tüm dünya ülkelerinde de sorunlar ortaya çıkarmakta AB'nin etkin bir şekilde Tek Pencere ve e-lojistik uygulamasını kullanması ile birlikte AB'ye mal ve hizmet girişleri daha şeffaf ve hızlı olmaktadır. Aynı şekilde AB'nin tek Pazar olması sayesinde AB ile ticaret yapan ülkeler için de Tek Pencere uygulaması gümrüklerde zaman kayıplarını azaltıcı bir etki yapmaktadır (Özalp, Suvacı, & Tonus, 2010: 39).

### **3.5. Tek Pencere Dış Ticaretin Pazarlama ve Lojistik Faaliyetlerine Potansiyel Etkilerini Ölçme ve Değerlendirme İhtiyacı**

Günümüz şartlarında dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler birçok alanda kendisini hissettirmektedir. Ülkeler, kendi aralarında yaptıkları ticari ilişkileri daha da ileriye taşımak için farklı yollar aramakta ve bu yönde de girişimlerde bulunmaktadır. Öte yandan da ticarete konu olan ürün ve hizmetlerin her geçen gün artış göstermesi de uluslararası ticarete farklı prosedür ve formaliteleri ortaya çıkarmaktadır. Bu çerçevede de ithalat ve ihracat yapan işletmelerin de farklı belge ve bilgi ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Genel bir bakış açısı ile de durum değerlendirmesi yapıldığında; aşırı derecedeki prosedür ve formaliteler ticaretin

önünde en büyük engeldir. Bu durum ülkeler arasında olduğunda ülkelerin birbiri ile olan ticaret hacimlerinin daralmasına neden olmaktadır. Ticarete konu olan işlemlerde prosedür ve formalitelerin azaltılması durumunda da ülkeler arasındaki ticari ilişkilerde iyileşmelerin olduğu yapılan çalışmalar neticesinde ortaya çıkmıştır.

Bunun yanında ithalat ve ihracat yapan ticaret erbabı, en düşük maliyetle ürün ve hizmetlerini hem iç piyasa da hem de dış piyasada ilgili yerlere ulaştırmak istemektedir. İthalat ve ihracat işlemlerinin uzaması ek maliyetler getirmekte, bu durumda işletmelere uzun vadede maliyet konusunda ağır yükler yüklemektedir. Bu durum da maliyetlerden kaynaklı olarak ithalat ve ihracat yapan işletmelerin kar marjlarında düşüşler yaşanmaktadır. Bu bağlamda da hiçbir iyi yönünün olmadığı ihtiyaç dışı prosedür ve belge temini işlemleri dış ticareti olumsuz yönde etkilemekte, bu olumsuzluk durumu da ülkeye yabancı yatırımın gelmesine büyük ölçüde engel bir durumu oluşturmaktadır. Zira yabancı yatırımcı en kısa sürede yatırımını yapmak istemekte ve mümkün mertebe en düşük maliyete katlanmayı amaçlamaktadır. Aksi takdirde ciddi maliyet yükü ile karşılaşan bir yabancı yatırımcının bir başka ülkeye yatırım yapmasının bir manası olmayacaktır. Öte yandan da basit ve etkin ticari prosedürlerin uygulamaya koyan ülkelerin yatırım ortamlarında güvenin sağlandığı da bilinen bir gerçektir. Buna bağlı olarak ülkenin uluslararası piyasalarda rekabet gücü artmakta ithalat ve ihracatta da ülkenin güven endeksi ilerlemeci yönde gelişmektedir. Ancak her durumda ticaretin kolaylaştırılması ihracat, ithalat ve buna bağlı olarak ülkenin dış ticaretinin en üst düzeyde bir faydaya ulaştığını söylemekte doğru değildir. Sadece basitleştirilmiş uygulamalar ile ileriye dönük açılımlar için bazı süreçlerin başlaması önem kazanmaktadır. Bu kapsamda da tek pencere uygulaması gibi uygulamalar ticaretin önünü açmakta ve ticaretin daha da gelişmesi için uygun ortamı doğurmaktadır.

Son yıllarda teknolojik gelişmeler ile birlikte ülkeler arasında ilişkilerin gelişmesi de hız kazanmıştır. Ülkeler zaman kaybettirici işlem ve prosedürleri azaltmak için ciddi girişimler ortaya koymakta, ticaretin gelişimine engel olan her türlü işlemi ortadan kaldırmak için çaba göstermektedir. Bu kapsamda da ticaretin kolaylaştırılması ön plana çıkan bir olgu olmuştur. Tekrarlayıcı ve zaman kaybettirici prosedürler ile formalitelerin ortadan kaldırılması için tek pencere ve e-lojistik gibi ticaretin kolaylaştırılmasını sağlayan uygulamalar sayesinde ülkeler arasındaki sınırlar bir nevi ortadan kaldırılmıştır.

Günümüzde dünya üzerinde 30'dan fazla ülkede tek pencere uygulaması faal olarak kullanılmaktadır. Her ülke kendi gümrük mevzuatı gereği çalışmalar yapmakta ve dünyaya entegre olmaya çalışmaktadır (Ünsal, 2007: 2). Bu bağlamda da gümrük işlemlerinde verimliliğin ve etkinliğin artırılması için bir çözüm önerisi şeklinde karşımıza çıkan tek pencere uygulaması maliyetli gibi görünse de uzun dönemde diğer uygulamalara kıyasla yüksek getiri sağlayan bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, bir ürünün ya da malın bekleme süresi, imza sayısı ve buna bağlı olarak belge sayısı gibi işlemler her açıdan maliyet şeklinde görülmektedir. Her ne kadar işletmeler bu maliyetlere katlanmak zorunda kalsalar da işletmelerin ek harcama yapmaları ve ulaşım noktasında meydana gelebilecek diğer maliyetler işletmelerin karlılıklarında azalmalara neden olacak ve bu durum da ülkeye vergi dezavantajı şeklinde yansıyacaktır. Aynı şekilde lojistik işlemlerinin yavaş işlemesi sektörü ciddi oranda olumsuz etkileyecek ve bu durumda karların düşmesine neden olacaktır. Bu bağlamda da ülkenin dış ticaretinde zayıflama işaretlerini görmek mümkün olacaktır. Nitekim tek pencere uygulaması ile birlikte bu yöndeki olumsuz durumların azaltılması sağlanmakta, şeffaflık ve sahtecilik asgari seviyelere inmektedir.

## 4. BÖLÜM

### TEK PENCERE UYGULAMASI ÇERÇEVESİNDE LOJİSTİK VE GÜMRÜK SEKTÖRÜNE YÖNELİK ARAŞTIRMA

#### 4.1. Çalışmanın Önemi

AB Tek Pencere Sisteminin Türkiye Dış Ticaretinde Pazarlama ve Lojistik Faaliyetlerine Etkiler” başlıklı bu çalışmanın temel amacı sistemin Türkiye’deki uygulamasında yaşanan aksaklıkları ve dış ticarete olan etkilerini; ihracat ve ithalat firmalarına olan etkileri üzerinden incelemektir. Analize konu olan firmalar gümrük ve lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar olup Türkiye’nin dış ticaretinde önemli rol oynamaktadırlar. Bu firmaların görüşleri doğrultusunda gümrük idarelerinde yaşanan genel sorunlar, tek pencere sisteminin faydalı olup olmadığı ile ilgili hipotezler geliştirilip test edilerek analiz yapılmış olup bulgular doğrultusunda öneriler getirilmiştir.

#### 4.2. Çalışmanın Amacı

İhracata dayalı büyüme modeli seçen Türkiye için gümrük idarelerinin daha verimli ve etkin çalışması, tek pencere sistemiyle dış ticarete maliyetlerin düşürülmesi bu konuda yaşanan aksaklıkların ortaya çıkarılması artan rekabet koşullarında oldukça önemli bir konu arz etmektedir. Çalışmanın teorik kısmı, bulguları ve sonuçları değerlendirildiğinde, dış ticarete yer alan önemli aktörlere alacakları kararlar hususunda yardımcı ve yön verici olacağı düşünülmektedir.

#### 4.3. Çalışmanın Evreni ve Örneklemi

Bu araştırmanın evrenini 2016-2017 yıllarında ihracat ve ithalat alanında faaliyet gösteren 109 firma oluşturmaktadır.

Bu araştırmayı kolayda örnekleme yöntemi kapsamında 2016-2017 yıllarında ihracat ve ithalat alanında faaliyet gösteren 109 firma oluşturmuştur.

#### **4.4. Çalışmanın İçeriği ve Kısıtları**

Bu araştırma sadece 2016-2017 yıllarında ülkemizde özellikle Ege Bölgesinde gümrük ve lojistik alanında faaliyet gösteren firmalar ile sınırlıdır.

#### **4.5. Araştırma Modeli ve Hipotezleri**

H1: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H2: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H3: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H4: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H5: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H6: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H7: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H8: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.



H9: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H10: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H11: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H12: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

#### 4.6. Verilerin Toplanması ve Veri Toplama Araçları

25 soruluk likert yapılı ölçek maddelerinin güvenilirlik değeri sonuçları Tablo 5’de sunulmuştur.

**Tablo 5: Ölçek Güvenilirliğinin Ölçülmesi**

	<b>Cronbach's Alpha (Eğer Madde Alt Ölçekten Silinirse)</b>	<b>Cronbach's Alpha (Alt Ölçek İçin)</b>
Bir malın gümrük gözetimine alınması sırasında yapılacak iş ve işlemler açık değildir.	,577	,657
Gümrük İdarelerinde kullanılan teknolojik program yetersizliği karışıklıklara yol açmaktadır.	,637	
Gümrük ithalat ve ihracat işlemlerinin işlem sırası çok karmaşıktır.	,514	
Gümrük Beyanname nüshalarının arkasına eklenmesi gereken belgeler fazla zaman almaktadır.	,661	
Gümrük İdarelerinde işlemlerin aksamasının sebebi diğer kurumlardaki (Tarım il, Vetrinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b. ) teknik ve bilgi yetersizlikleridir.	,596	
Gümrük işlemlerinde meydana gelen aksaklıklar üretim hacmimizi ve satışımızı olumsuz etkiler	,670	,402
Gümrük Memurlarındaki bilgi yetersizliği işlemleri aksatmaktadır.	,299	
Gümrük idarelerinden, malın muayenesine hangi durumlarda ihtiyaç duyulduğu bilgisi verilmemektedir.	,384	
Gümrük sahasında malın muayene işlemlerinin yapılış aşamaları hakkında net bilgi verilmemektedir.	,243	
Gümrük idarelerinden malın çekilmesiyle ilgili yaşanan sorunlara destek verilmemektedir.	,535	
Gümrük idarelerinden malın bekletilmesi ve sorunun çözülmemesi	,262	

ek maliyetler getirmektedir.		
Uluslararası nakliyecinin bilgi ve donanım eksikliği işlem süreçlerinin aksamasına neden olur.	,529	
Gümrük Müşavirliği firmasının bilgi ve donanım eksikliği işlem süreçlerinin aksamasına neden olur.	,313	
Gümrük idarelerinde yaşanan iletişim kaybı ithalat ve ihracat sürekliliğini bozmaktadır.	,222	
Gümrük idarelerinin diğer kamu kurum ve kuruluşları ile ( Tarım İl, Veterinerlik, TSE, Ziraî Karantina v.b.) koordinasyon eksikliği işlemleri zorlaştırmaktadır.	,410	
Tek Pencere Sistemi Rekabeti arttırmaktadır	,855	,865
Tek Pencere Sistemi ile getirilen standartlara uyum için aksiyonlar almaktayız.	,880	
Tek Pencere Sistemi ile karlılığımızda artış olmuştur ya da olacağı düşünülmektedir.	,858	
Tek Pencere Sistemi yeni pazralara açılma konusunda imkan sağlamaktadır.	,854	
Tek Pencere Sistemi ile Ürün kalitesi ve teslim hızında artış olmuştur.	,867	
Tek Pencere Sistemi ile üretim aksamadığı için verimliliğimizde artış olmuştur.	,836	
Tek Pencere Sistemi ile hızlı çözümler alabildiğimizden dolayı müşteri memnuniyetinde artış olmuştur.	,836	
Tek Pencere Sistemi şeffaflık sağlamaktadır.	,844	
Tek Pencere Sistemi Gümrük işlemlerini hızlandırmıştır.	,837	
Tek Pencere Sistemi Gümrük işlem maliyetlerini azaltmıştır.	,843	
<b>Ölçek Geneli</b>	,740	

Ölçek değerlendirildiğinde, iç tutarlılık katsayısı (Cronbach's Alpha) = 0,740 olup, buna göre ölçeğin oldukça güvenilir olduğu tespit edilmiştir.

Altı alt boyutu olan ölçeğin sırası ile 1. alt boyutu için iç tutarlılık katsayısı = 0,657 olup, ölçeğin bu bölümü oldukça güvenilirdir. 2. alt boyutu için iç tutarlılık katsayısı = 0,402 olup, ölçeğin bu bölümü yeterince güvenilir değildir. Madde silinirse Cronbach's Alpha değeri sütunu, değer in ait olduğu sorunun silinmesi durumunda alfa iç tutarlılık katsayısının hangi değeri alacağını ifade etmektedir. Koyu renklendirilmiş hücrelerdeki iki madde çıkarıldığı durumda alfa seviyesi manidar bir artış olacağı görülmektedir ve mevcut iç tutarlılık katsayısına göre oldukça güvenilir seviyeye yükselecek olması sebebi ile söz konusu iki maddenin ölçek dışında bırakılması gerekliliği bulunmaktadır. 3. alt boyutu için iç tutarlılık katsayısı = 0,865 olup, ölçeğin bu bölümü yüksek güvenilirliktedir.

23 soruluk likert yapılı ölçek maddelerinin güvenilirlik değeri sonuçları Tablo 6 'da sunulmuştur.

**Tablo 6. Revize Sonrası Ölçek Güvenilirliğinin Ölçülmesi**

	Cronbach's Alpha (Eğer Madde Alt Ölçekten Silinirse)	Cronbach's Alpha (Alt Ölçek İçin)
Bir malın gümrük gözetimine alınması sırasında yapılacak iş ve işlemler açık değildir.	,577	,657
Gümrük İdarelerinde kullanılan teknolojik program yetersizliği karışıklıklara yol açmaktadır.	,637	
Gümrük ithalat ve ihracat işlemlerinin işlem sırası çok karmaşıktır.	,514	
Gümrük Beyanname nüshalarının arkasına eklenmesi gereken belgeler fazla zaman almaktadır.	,661	
Gümrük İdarelerinde işlemlerin aksamamasının sebebi diğer kurumlardaki (Tarım il, Vetrinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b. ) teknik ve bilgi yetersizlikleridir.	,596	
Gümrük işlemlerinde meydana gelen aksaklıklar üretim hacmimizi ve satışımızı olumsuz etkiler	,670	
Gümrük Memurlarındaki bilgi yetersizliği işlemleri aksatmaktadır.	,584	,643
Gümrük idarelerinden, malın muayenesine hangi durumlarda ihtiyaç duyulduğu bilgisi verilmemektedir.	,659	
Gümrük sahasında malın muayene işlemlerinin yapılış aşamaları hakkında net bilgi verilmemektedir.	,585	
Gümrük idarelerinden malın bekletilmesi ve sorunun çözülmemesi ek maliyetler getirmektedir.	,596	
Gümrük Müşavirliği firmasının bilgi ve donanım eksikliği işlem sürelerinin aksamasına neden olur.	,604	
Gümrük idarelerinde yaşanan iletişim kaybı ithalat ve ihracat sürekliliğini bozmaktadır.	,463	
Gümrük idarelerinin diğer kamu kurum ve kuruluşları ile ( Tarım İl, Veterinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b.) koordinasyon eksikliği işlemleri zorlaştırmaktadır.	,690	,865
Tek Pencere Sistemi Rekabeti arttırmaktadır	,855	
Tek Pencere Sistemi ile getirilen standartlara uyum için aksiyonlar almaktayız.	,880	
Tek Pencere Sistemi ile karlılığımızda artış olmuştur ya da olacağı düşünülmektedir.	,858	
Tek Pencere Sistemi yeni pazarlara açılma konusunda imkan sağlamaktadır.	,854	
Tek Pencere Sistemi ile Ürün kalitesi ve teslim hızında artış olmuştur.	,867	
Tek Pencere Sistemi ile üretim aksamadığı için verimliliğimizde artış olmuştur.	,836	,836
Tek Pencere Sistemi ile hızlı çözümler alabildiğimizden dolayı müşteri	,836	

memnuniyetinde artış olmuştur.		
Tek Pencere Sistemi şeffaflık sağlamaktadır.	,844	
Tek Pencere Sistemi Gümrük işlemlerini hızlandırmıştır.	,837	
Tek Pencere Sistemi Gümrük işlem maliyetlerini azaltmıştır.	,843	
<b>Ölçek Geneli</b>		,784

Ölçek değerlendirildiğinde, iç tutarlılık katsayısı (Cronbach's Alpha) = 0,784 olup, buna göre ölçeğin oldukça güvenilir olduğu tespit edilmiştir.

Altı alt boyutu olan ölçeğin sırası ile 1. alt boyutu için iç tutarlılık katsayısı = 0,657 olup, ölçeğin bu bölümü oldukça güvenilirdir. 2. alt boyutu için iç tutarlılık katsayısı = 0,643 olup, ölçeğin bu bölümü oldukça güvenilirdir. 3. alt boyutu için iç tutarlılık katsayısı = 0,865 olup, ölçeğin bu bölümü yüksek güvenilirliktedir.

#### 4.7. Verileri Analizi Yöntemleri

Araştırmada elde edilen veriler IBM SPSS 21 paket programı aracılığıyla analiz edilmiştir. Ve çözümlenen veriler söz konusu istatistiksel test ve analizlerin bilimsel gerektirileri doğrultusunda değerlendirilerek raporlanmıştır. Ölçeklerin geçerlilik ve güvenilirliğini ölçmek için Cronbach's Alpha Katsayısı kullanılmıştır. Bu konuda 0,60 eşik değeri olarak kabul etmiştir. İki grup ortalaması arasındaki farklılığın anlamlılığının ölçümü için Bağımsız Örnekler T-Testi; İki den fazla grup ortalaması arasındaki farklılığın anlamlılığının ölçümü için Tek Yönlü Varyans analizi kullanılmıştır.

#### 4.8. Bulgular

##### 4.8.1. Araştırmaya Katılan Firmaların Bilgileri ve Özet İstatistikler

**Tablo 7. Katılımcı Bilgileri**

		n	%
<b>Taşıma Sistemi</b>	Karayolu	10	9%
	Havayolu	12	11%
	Denizyolu	28	26%
	Denizyolu, Havayolu	7	6%
	Denizyolu, Karayolu	13	12%
	Karayolu, Havayolu	25	23%

	Karayolu, Havayolu, Denizyolu	9	8%
	Hepsi	5	5%
<b>Taşıma Sistemi</b>	Sadece 1 Taşıma Sistemi	50	46%
	2 Veya Daha Fazla Taşıma Sistemi	59	54%
<b>Çalışan Sayısı</b>	0-50 Arası	54	50%
	50-250 Arası	42	39%
	250 Ve Fazlası	13	12%
<b>Sektör</b>	Gıda	35	32%
	Makine	25	23%
	Diğer	49	45%
<b>İhracat Durumu</b>	İhracat Yapmakta	103	94%
	Yapmamakta	6	6%
<b>İthalat Durumu</b>	İthalat Yapmakta	59	54%
	Yapmamakta	50	46%
	Toplam	109	100%

Çalışma kapsamında görüşülen firmaların %9'i (10 firma) karayolu, %11'i (12 firma) havayolu, %26'i (28 firma) denizyolu, %6'i (7 firma) denizyolu ile havayolu, %12'i (13 firma) denizyolu ile karayolu, %23'i (25 firma) karayolu ile havayolu, %8'i (9 firma) karayolu, havayolu ile denizyolu ve %5'i (5 firma) tüm taşıma sistemlerini ithalat veya ihracat taşımalarında en çok kullandığını belirtmişlerdir. Yani firmaların %46'i (50 firma) ithalat veya ihracat taşımalarında sadece 1 taşıma sistemi kullanırken, %54'i (59 firma) 2 veya daha fazla taşıma sistemi kullanmaktadır.

Çalışan kapasitesi ile ilgili bilgileri alınan firmaların %50'i (54 firma) 0-50 arası, %39'i (42 firma) 50-250 arası ve %12'i (13 firma) 250 ve fazla çalışan istihdam etmek olduğunu belirtmiştir.

Firmaların %32'i (35 firma) gıda, %23'i (25 firma) makine, %45'i (49 firma) diğer sektörlerde faaliyet göstermektedir.

Firmaların %94'i (103 firma) ihracat yapmakta iken %6'i (6 firma) yapmamaktadır.

Firmaların %54'i (59 firma) ithalat yapmakta iken %46'i (50 firma) yapmamaktadır.

. Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerin İncelenmesi

	Ortalama	Standart Sapma	Minimum	Maksimum	Değerlendirme
Gümrük İdaresi Genel Sorunları	3,07	,63	1,67	4,50	Kararsızım
Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları	3,50	,57	1,57	4,57	Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi	3,74	,56	1,00	4,60	Katılıyorum

Buna göre firmaların gümrük genel idaresinden kaynaklı sorunları orta düzeyde yaşadığı söylenebilir.

Buna göre firmaların gümrük işlemleri ve bilgi iletişimden kaynaklı sorunlar yaşadıkları belirlenmiştir.

Buna göre firmalar lojistik ve gümrük işletmeleri tek pencere sisteminin gümrük işlemleri ve ticari karlılığa olumlu katkısının oluşunu düşünmektedirler.

#### 4.8.2. Araştırmaya Katılan Firmaların Gümrük İdaresi Genel Sorunlarına Yönelik Görüşleri

**Tablo 8. Gümrük İdaresi Genel Sorunları**

Gümrük İdaresi Genel Sorunları	Ortalama	Değerlendirme
Bir malın gümrük gözetimine alınması sırasında yapılacak iş ve işlemler açık değildir.	2,8	Kararsızım
Gümrük İdarelerinde kullanılan teknolojik program yetersizliği karışıklıklara yol açmaktadır.	2,7	Kararsızım
Gümrük ithalat ve ihracat işlemlerinin işlem sırası çok karmaşıktır.	2,0	Katılmıyorum
Gümrük Beyanname nüshalarının arkasına eklenmesi gereken belgeler fazla zaman almaktadır.	3,4	Kararsızım
Gümrük İdarelerinde işlemlerin aksamasının sebebi diğer kurumlardaki (Tarım il, Vetrinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b. ) teknik ve bilgi yetersizlikleridir.	3,5	Katılıyorum
Gümrük işlemlerinde meydana gelen aksaklıklar üretim hacmimizi ve satışımızı olumsuz etkiler	4,0	Katılıyorum

Firmaların Gümrük İdaresi Genel Sorunları ile ilgili önermelere olan katılım durumları tabloda özetlenmiştir.

- Bir malın gümrük gözetimine alınması sırasında yapılacak iş ve işlemlerin açık olmaması konusunda kararsız görüşte olduğu,

- Gümrük İdarelerinde kullanılan teknolojik program yetersizliğinin karışıklıklara yol açacağı konusunda kararsız görüşte olduğu,
  - Gümrük ithalat ve ihracat işlemlerinin işlem sırasının çok karmaşık olduğunu düşünmedikleri,
  - Gümrük Beyanname nüshalarının arkasına eklenmesi gereken belgelerin fazla zaman aldığı konusuna orta düzeyde katıldıkları,
  - Gümrük İdarelerinde işlemlerin aksamasının sebebinin diğer kurumlardaki (Tarım il, Vetrinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b. ) teknik ve bilgi yetersizlikleri olduğunu düşündükleri
  - Gümrük işlemlerinde meydana gelen aksaklıklar üretim hacimlerini ve satışlarını olumsuz etkilediğini düşündükleri,
- belirlenmiştir.

#### 4.8.3. Araştırmaya Katılan Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlarına Yönelik Görüşleri

**Tablo 9. Gümrük İşlemleri, Bilgi ve İletişim Sorunları**

Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları	Ortalama	Değerlendirme
Gümrük Memurlarındaki bilgi yetersizliği işlemleri aksatmaktadır.	2,7	Kararsızım
Gümrük idarelerinden, malın muayenesine hangi durumlarda ihtiyaç duyulduğu bilgisi verilmemektedir.	3,0	Kararsızım
Gümrük sahasında malın muayene işlemlerinin yapılaş aşamaları hakkında net bilgi verilmemektedir.	2,4	Katılmıyorum
Gümrük idarelerinden malın çekilmesiyle ilgili yaşanan sorunlara destek verilmemektedir.	3,0	Kararsızım
Gümrük idarelerinden malın bekletilmesi ve sorunun çözülmemesi ek maliyetler getirmektedir.	3,6	Katılıyorum
Uluslararası nakliyecinin bilgi ve donanım eksikliği işlem süreçlerinin aksamasına neden olur.	4,3	Katılıyorum
Gümrük Müşavirliği firmasının bilgi ve donanım eksikliği işlem sürelerinin aksamasına neden olur.	4,4	Katılıyorum
Gümrük idarelerinde yaşanan iletişim kaybı ithalat ve ihracat sürekliliğini bozmaktadır.	3,7	Katılıyorum
Gümrük idarelerinin diğer kamu kurum ve kuruluşları ile ( Tarım İl, Veterinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b.) koordinasyon eksikliği işlemleri zorlaştırmaktadır.	4,7	Kesinlikle Katılıyorum

Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları ile ilgili önermelere olan katılım durumları tabloda özetlenmiştir.

- Gümrük Memurlarındaki bilgi yetersizliğinin işlemleri aksatmakta olduğu konusunda kararsız olduğu,
- Gümrük idarelerinden, malın muayenesine hangi durumlarda ihtiyaç duyulduğu bilgisi verilmediği konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Gümrük sahasında malın muayene işlemlerinin yapılış aşamaları hakkında net bilgi verilmediği görüşüne katılmadıkları,
- Gümrük idarelerinden malın çekilmesiyle ilgili yaşanan sorunlara destek verilmediği konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Gümrük idarelerinden malın bekletilmesi ve sorunun çözülmemesi nedeniyle ek maliyetler getirdiği konusunda hem fikir oldukları,
- Uluslararası nakliyecinin bilgi ve donanım eksikliğinin işlem süreçlerinin aksamasına neden olduğu görüşüne katıldıkları,
- Gümrük Müşavirliği firmasının bilgi ve donanım eksikliğinin işlem sürelerinin aksamasına neden olduğu görüşüne katıldıkları,
- Gümrük idarelerinde yaşanan iletişim kaybının ithalat ve ihracat sürekliliğini bozmakta olduğu görüşüne katıldıkları,
- Gümrük idarelerinin diğer kamu kurum ve kuruluşları ile ( Tarım İl, Veterinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b.) koordinasyon eksikliğinin işlemleri zorlaştırmakta olduğu görüşüne kesinlikle katıldıkları,

belirlenmiştir.



#### 4.8.4. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Gümrük Sistemine Yönelik Görüşleri

**Tablo 10. Tek Pencere Gümrük Sistemine Yönelik Görüşler**

<b>Tek Pencere Gümrük Sistemine Yönelik Görüşler</b>	<b>Ortalama</b>	<b>Değerlendirme</b>
Tek Pencere Sistemi Rekabeti arttırmaktadır	3,8	Kesinlikle Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi ile getirilen standartlara uyum için aksiyonlar almaktayız.	3,6	Kesinlikle Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi ile karlılığımızda artış olmuştur ya da olacağı düşünülmektedir.	3,4	Kararsızım
Tek Pencere Sistemi yeni pazarlara açılma konusunda imkan sağlamaktadır.	3,3	Kararsızım
Tek Pencere Sistemi ile Ürün kalitesi ve teslim hızında artış olmuştur.	3,2	Kararsızım
Tek Pencere Sistemi ile üretim aksamadığı için verimliliğimizde artış olmuştur.	3,7	Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi ile hızlı çözümler alabildiğimizden dolayı müşteri memnuniyetinde artış olmuştur.	3,6	Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi şeffaflık sağlamaktadır.	4,4	Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi Gümrük işlemlerini hızlandırmıştır.	4,3	Katılıyorum
Tek Pencere Sistemi Gümrük işlem maliyetlerini azaltmıştır.	4,1	Katılıyorum

Firmaların Tek Pencere Gümrük Sistemine Yönelik Görüşler ile ilgili önermelere olan katılım durumları tabloda özetlenmiştir.

- Tek Pencere Sistemi Rekabeti arttırmakta olduğu görüşüne kesinlikle katıldıkları,
- Tek Pencere Sistemi ile getirilen standartlara uyum için aksiyonlar almakta oldukları,
- Tek Pencere Sistemi ile karlılıklarında artış olduğu ya da olacağı konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Tek Pencere Sistemi yeni pazarlara açılma konusunda imkan sağlamakta olduğu konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Tek Pencere Sistemi ile Ürün kalitesi ve teslim hızında artış olduğu konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Tek Pencere Sistemi ile üretim aksamadığı için verimliliklerinde artış olduğu görüşüne katıldıkları,

- Tek Pencere Sistemi ile hızlı çözümler alabildiklerinden dolayı müşteri memnuniyetinde artış olduğu görüşüne katıldıkları,
- Tek Pencere Sisteminin şeffaflık sağladığı görüşüne katıldıkları,
- Tek Pencere Sistemi Gümrük işlemlerini hızlandırdığı görüşüne katıldıkları,
- Tek Pencere Sistemi Gümrük işlem maliyetlerini azalttığı görüşüne katıldıkları,

belirlenmiştir.

#### 4.8.5. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi

Çalışmanın bu bölümünde görüşme yapılan lojistik ve gümrük firmalarının gümrük idaresi genel sorunları, gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları ile tek pencere sisteminin sonuçlarına yönelik genel görüş ortalamalarının ithalat ve ihracatta farklı taşıma sistemleri kullanan firmalar arasında farklı olup olmadığının saptanması amacıyla veriler bağımsız gruplar t-testi ile analiz edilmiştir. Sonuçlar ve yorumlar aşağıda verilmiştir.

**Tablo 11. Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	t	p
Gümrük İdaresi Genel Sorunları	Sadece 1 Taşıma Sistemi	50	3,26	,61	3,009	0,003
	2 veya Daha Fazla Taşıma Sistemi	59	2,91	,61		

H10: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H11: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için bağımsız örnekler t-testi kullanılmıştır. Farklı sayıda taşıma sistemleri tercih eden firmaların gümrük idaresi genel sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur.  $p=0,003$

<0,05 olduğu için H0 reddedilir. Buna göre sadece bir tane taşıma sistemi kullanan firmalar gümrük idaresinden kaynaklı sorunları iki veya daha fazla taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.

**Tablo 12.Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	t	p
Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları	Sadece 1 Taşıma Sistemi	50	3,69	,58	3,291	0,001
	2 Veya Daha Fazla Taşıma Sistemi	59	3,35	,51		

H20: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H21: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için bağımsız örnekler t-testi kullanılmıştır.

Farklı sayıda taşıma sistemleri tercih eden firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur.  $p=0,001 < 0,05$  olduğu için H0 reddedilir. Buna göre sadece bir tane taşıma sistemi kullanan firmalar gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim merkezli sorunları, iki veya daha fazla taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.

**Tablo 13.Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin Taşıma Sistemi Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	t	p
Tek Pencere Sistemi	Sadece 1 Taşıma Sistemi	50	3,56	,73	-3,201	0,002
	2 Veya Daha Fazla Taşıma Sistemi	59	3,89	,28		

H30: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H31: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için bağımsız örnekler t-testi kullanılmıştır.

Farklı sayıda taşıma sistemleri tercih eden firmaların tek pencere sistemi hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur.  $p=0,002 < 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilir. Buna göre iki veya daha taşıma sistemi kullanan firmalar tek pencere sisteminin, sadece bir tane taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha faydalı olduğunu düşünmektedirler.

#### **4.8.6. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin Çalışan Sayısı Açısından İncelenmesi**

Çalışmanın bu bölümünde görüşme yapılan lojistik ve gümrük firmalarının gümrük idaresi genel sorunları, gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları ile tek pencere sisteminin sonuçlarına yönelik genel görüş ortalamalarının farklı sayıda çalışana sahip olan firmalar arasında farklı olup olmadığının saptanması amacıyla veriler tek yönlü varyans analizi ile analiz edilmiştir. Sonuçlar ve yorumlar aşağıda verilmiştir.

**Tablo 14. Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Çalışan Sayısı Açısından İncelenmesi**

		<b>n</b>	<b>Ort.</b>	<b>ss.</b>	<b>F</b>	<b>p</b>
Gümrük İdaresi Genel Sorunları	0-50 Arası	54	3,26	,51	5,537	0,005
	50-250 Arası	42	2,84	,60		
	250 Ve Fazlası	13	3,03	,93		

H40: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H41: Firmaların gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için varyans analizi kullanılmıştır. Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını ortaya çıkarmak için post hoc testlerinden bonferroni kullanılmış ve sonuçları ekte sunulmuştur.

Farklı sayıda çalışanı olan firmaların gümrük idaresi genel sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur.  $p=0,005 < 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilir. Buna göre çalışan sayısı düşük olan firmalar gümrük idaresinden kaynaklı sorunları, çalışan sayısı yüksek olan firmalara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.

**Tablo 15. Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Çalışan Sayısı Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	F	p
Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları	0-50 Arası	54	3,66	,42	3,990	0,021
	50-250 Arası	42	3,36	,57		
	250 Ve Fazlası	13	3,35	,91		

H50: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H51: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için varyans analizi kullanılmıştır. Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını ortaya çıkarmak için post hoc testlerinden bonferroni kullanılmış ve sonuçları ekte sunulmuştur.

Farklı sayıda çalışanı olan firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur.  $p=0,021 < 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilir. Buna göre çalışan sayısı düşük olan firmalar gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim merkezli sorunları, çalışan sayısı yüksek olan firmalara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.

Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin Çalışan Sayısı Açısından İncelenmesi

		n	Ort.	ss.	F	p
Tek Pencere Sistemi	0-50 Arası	54	3,79	,53	2,577	0,081
	50-250 Arası	42	3,78	,57		
	250 Ve Fazlası	13	3,42	,58		

H60: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H61: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

$p=0,081 > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre farklı sayıda çalışanı olan firmaların tek pencere sistemi hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur.

#### 4.8.7. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi

Çalışmanın bu bölümünde görüşme yapılan lojistik ve gümrük firmalarının gümrük idaresi genel sorunları, gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları ile tek pencere sisteminin sonuçlarına yönelik genel görüş ortalamalarının farklı sektörlerde faaliyet gösteren firmalar arasında farklı olup olmadığının saptanması amacıyla veriler tek yönlü varyans analizi ile analiz edilmiştir. Sonuçlar ve yorumlar aşağıda verilmiştir.

**Tablo 16. Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	F	p
Gümrük İdaresi Genel Sorunları	Gıda	35	2,92	,73	1,429	0,244
	Makine	25	3,10	,58		
	Diğer	49	3,16	,57		

H70: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H71: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için varyans analizi kullanılmıştır.

$p > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre; Gıda, makine ve diğer sektörlerde faaliyet gösteren firmaların gümrük idaresi genel sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur ( $t=1,429$ ,  $p=0,244 > 0,05$ ).

**Tablo 17. Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	F	p
Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları	Gıda	35	3,42	,72	2,461	0,090
	Makine	25	3,37	,41		
	Diğer	49	3,64	,50		

H80: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H81: Firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için varyans analizi kullanılmıştır.

$p > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre; Gıda, makine ve diğer sektörlerde faaliyet gösteren firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur ( $t=2,461$ ,  $p=0,090 > 0,05$ ).

**Tablo 18. Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin Faaliyet Sektörü Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	F	p
Tek Pencere Sistemi	Gıda	35	3,67	,48	0,367	0,694
	Makine	25	3,78	,72		
	Diğer	49	3,77	,52		

H90: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H91: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için varyans analizi kullanılmıştır.

$p > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre; Gıda, makine ve diğer sektörlerde faaliyet gösteren firmaların tek pencere sistemi hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur ( $t=0,367$ ,  $p=0,694 > 0,05$ ).

#### **4.8.8. Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi**

Çalışmanın bu bölümünde görüşme yapılan lojistik ve gümrük firmalarının gümrük idaresi genel sorunları, gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları ile tek pencere sisteminin sonuçlarına yönelik genel görüş ortalamalarının ithalat yapan ve yapmayan firmalar arasında farklı olup olmadığının saptanması amacıyla veriler bağımsız gruplar t-testi ile analiz edilmiştir. Sonuçlar ve yorumlar aşağıda verilmiştir.

**Tablo 19. Firmaların Gümrük İdaresinden Kaynaklı Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi**

		<b>n</b>	<b>Ort.</b>	<b>ss.</b>	<b>t</b>	<b>p</b>
Gümrük İdaresi Genel Sorunları	İthalat Yapmakta	59	3,10	,69	0,537	0,593
	Yapmamakta	50	3,03	,56		

H100: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H101: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri istihdam ettikleri çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.



Hipotezlerin test edilmesi için bağımsız örnekler t-testi kullanılmıştır.

$p > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre; İthalat yapan ve yapmayan firmaların gümrük idaresi genel sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur ( $t=0,537$ ,  $p=0,593 > 0,05$ ).

**Tablo 20. Firmaların Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunlara Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	t	p
Gümrük İşlemleri, Bilgi Ve İletişim Sorunları	İthalat Yapmakta	59	3,51	,59	0,077	0,939
	Yapmamakta	50	3,50	,55		

H110: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H111: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri sektörlerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için bağımsız örnekler t-testi kullanılmıştır.

$p > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre; İthalat yapan ve yapmayan firmaların gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur ( $t=0,077$ ,  $p=0,939 > 0,05$ ).

**Tablo 21. Firmaların Tek Pencere Sistemine Yönelik Genel Görüşlerinin İthalat Durumu Açısından İncelenmesi**

		n	Ort.	ss.	t	p
Tek Pencere Sistemi	İthalat Yapmakta	59	3,65	,62	-1,768	0,080
	Yapmamakta	50	3,84	,45		

H120: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermemektedir.

H121: Firmaların tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri ithalat yapıp yapmadıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için bağımsız örnekler t-testi kullanılmıştır.

$p > 0,05$  olduğu için  $H_0$  reddedilemez. Buna göre; İthalat yapan ve yapmayan firmaların tek pencere sistemi hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur ( $t = -1,77$ ,  $p = 0,080 > 0,05$ ).

## **GENEL DEĞERLENDİRME, SONUÇ VE ÖNERİLER**

Araştırmaya katılan firmaların %46'sı Karayolu, Havayolu, Denizyolu taşıma sistemlerinden sadece bir tanesini kullanarak ithalat ve ihracat işlemlerini yapmakta iken, %54'ü 2 veya daha fazla taşıma sisteminden faydalanmaktadır.

Görüşülen firmaların %94'ü ihracat yaparken, ithalat yapanların oranı %54'tür.

Firmaların %32'i (35 firma) gıda, %23'i (25 firma) makine, %45'i (49 firma) diğer sektörlerde faaliyet göstermektedir.

Bulgulara göre firmaların gümrük idaresinden kaynaklı sorunları orta düzeyde yaşadığı söylenebilir. Ayrıntılı olarak bakıldığında firmaların:

- Bir malın gümrük gözetimine alınması sırasında yapılacak iş ve işlemlerin açık olmaması konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Gümrük İdarelerinde kullanılan teknolojik program yetersizliğinin karışıklıklara yol açacağı konusunda kararsız görüşte olduğu,
- Gümrük ithalat ve ihracat işlemlerinin işlem sırasının çok karmaşık olduğunu düşünmedikleri,
- Gümrük Beyanname nüshalarının arkasına eklenmesi gereken belgelerin fazla zaman aldığı konusuna orta düzeyde katıldıkları,
- Gümrük İdarelerinde işlemlerin aksamasının sebebinin diğer kurumlardaki (Tarım il, Veterinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b. ) teknik ve bilgi yetersizlikleri olduğunu düşündükleri

- Gümrük iŖlemlerinde meydana gelen aksaklıklar üretim hacimlerini ve satıŖlarını olumsuz etkilediğini dŖndkleri,

belirlenmiŖtir.

Bulgulara göre firmaların gümrük iŖlemleri ve bilgi iletiŖimden kaynaklı sorunlar yaŖadıkları belirlenmiŖtir. Ayrıntılı olarak bakıldığında firmaların:

- Gümrük Memurlarındaki bilgi yetersizliğinin iŖlemleri aksatmakta olduğu konusunda kararsız olduğu,
- Gümrük idarelerinden, malın muayenesine hangi durumlarda ihtiyaç duyulduğu bilgisi verilmediği konusunda kararsız grŖte olduğu,
- Gümrük sahasında malın muayene iŖlemlerinin yapılıŖ aŖamaları hakkında net bilgi verilmediği grŖne katılmadıkları,
- Gümrük idarelerinden malın çekilmesiyle ilgili yaŖanılan sorunlara destek verilmediği konusunda kararsız grŖte olduğu,
- Gümrük idarelerinden malın bekletilmesi ve sorunun çözümlenmemesi nedeniyle ek maliyetler getirdiği konusunda hem fikir oldukları,
- Uluslararası nakliyecinin bilgi ve donanım eksikliğinin iŖlem süreçlerinin aksamasına neden olduğu grŖne katıldıkları,
- Gümrük MŖavirliđi firmasının bilgi ve donanım eksikliğinin iŖlem sürelerinin aksamasına neden olduğu grŖne katıldıkları,
- Gümrük idarelerinde yaŖanan iletiŖim kaybının ithalat ve ihracat sürekliliğini bozmakta olduğu grŖne katıldıkları,
- Gümrük idarelerinin diğer kamu kurum ve kuruluŖları ile ( Tarım İl, Veterinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b.) koordinasyon eksikliğinin iŖlemleri zorlaŖtırmakta olduğu grŖne kesinlikle katıldıkları

belirlenmiŖtir.

## Araştırmaya Katılan Firmaların Tek Pencere Sistemi ve Gümrük Süreçlerine Yönelik Genel Görüşlerinin İncelenmesi

		<b>ARAŞTIRMAYA KATILAN FİRMALARIN TEK PENCERE SİSTEMİ VE GÜMRÜK SÜREÇLERİNE YÖNELİK GENEL GÖRÜŞLERİ İLE İLGİLİ HİPOTEZLER</b>	
TAŞIMA SİSTEMİ AÇISINDAN	H1	Firmaların <u>gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri</u> kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.	<u>Kabul Edilmiştir</u>
		Sadece bir tane taşıma sistemi kullanan firmalar gümrük idaresinden kaynaklı sorunları iki veya daha fazla taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.	
	H2	Firmaların <u>gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri</u> kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.	<u>Kabul Edilmiştir</u>
		Sadece bir tane taşıma sistemi kullanan firmalar gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim merkezli sorunları, iki veya daha fazla taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.	
	H3	Firmaların <u>tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri</u> kullandıkları taşıma sistemine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.	<u>Kabul Edilmiştir</u>
		İki veya daha fazla taşıma sistemi kullanan firmalar tek pencere sisteminin, sadece bir tane taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha faydalı olduğunu düşünmektedirler.	
SAYISI AÇISINDAN	H4	Firmaların <u>gümrük idaresindeki genel sorunlara yönelik görüşleri</u> çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.	<u>Kabul Edilmiştir</u>
		Çalışan sayısı düşük olan firmalar gümrük idaresinden kaynaklı sorunları, çalışan	

	sayısı yüksek olan firmalara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.	
H5	Firmaların <u>gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunlarına yönelik görüşleri</u> çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.	<u>Kabul Edilmiştir</u>
	Çalışan sayısı düşük olan firmalar gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim merkezli sorunları, çalışan sayısı yüksek olan firmalara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar.	
H6	Firmaların <u>tek pencere sisteminin faydalı olduğuna yönelik görüşleri</u> çalışan sayısına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.	<u>Kabul Edilmemiştir</u>
	Farklı sayıda çalışanı olan firmaların tek pencere sistemi hakkındaki genel görüş ortalamaları arasında istatistiksel düzeyde anlamlı bir fark olmadığı bulunmuştur.	

Bulgulara göre firmalar lojistik ve gümrük işletmeleri tek pencere sisteminin gümrük işlemleri ve ticari karlılığa olumlu katkısının olduğunu düşünmektedirler. Ayrıntılı olarak bakıldığında firmaların:

- Tek Pencere Sisteminin Rekabeti arttırmakta olduğu görüşüne kesinlikle katıldıkları,
- Tek Pencere Sistemi ile getirilen standartlara uyum için aksiyonlar almakta oldukları,
- Tek Pencere Sistemi ile karlılıklarında artış olduğu ya da olacağı konusunda kararsız görüşte oldukları,
- Tek Pencere Sisteminin yeni pazarlara açılma konusunda imkân sağlamakta oldukları konusunda kararsız görüşte oldukları,
- Tek Pencere Sistemi ile Ürün kalitesi ve teslim hızında artış olduğu konusunda kararsız görüşte oldukları,
- Tek Pencere Sistemi ile üretim aksamadığı için verimliliklerinde artış olduğu görüşüne katıldıkları,
- Tek Pencere Sistemi ile hızlı çözümler alabildiklerinden dolayı müşteri memnuniyetinde artış olduğu görüşüne katıldıkları,

- Tek Pencere Sisteminin şeffaflık sağladığı görüşüne katıldıkları,
- Tek Pencere Sistemi Gümrük işlemlerini hızlandırdığı görüşüne katıldıkları,
- Tek Pencere Sisteminin Gümrük işlem maliyetlerini azalttığı görüşüne katıldıkları

belirlenmiştir.

Yapılan analizler sonucunda sadece bir tane taşıma sistemi kullanan firmalar gümrük idaresinden kaynaklı sorunları, iki veya daha taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha fazla yaşamakta olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca sadece bir tane taşıma sistemi kullanan firmalar gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim merkezli sorunları da, iki veya daha taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha fazla yaşamaktadırlar. Akabinde iki veya daha fazla taşıma sistemi kullanan firmalar tek pencere sisteminin, sadece bir tane taşıma sistemi kullananlara kıyasla daha faydalı olduğunu düşünmekte oldukları tespit edilmiştir.

Bulgulara göre çalışan sayısı düşük olan firmaların gümrük idaresinden kaynaklı sorunları, çalışan sayısı yüksek olan firmalara kıyasla daha fazla yaşamakta oldukları tespit edilmiştir. Ayrıca çalışan sayısı düşük olan firmalar gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim merkezli sorunları da, çalışan sayısı yüksek olan firmaların kıyasla daha fazla yaşamakta oldukları görülmüştür.

Bu çalışmada AB Tek Pencere Sistemi'nin Türkiye dış ticaretinde pazarlama ve lojistik faaliyetlerine etkileri incelenmiştir. Çalışmanın ilk kısmında; küreselleşme ve dış ticarete etkisi, ekonomik bütünleşmeler, AB- Türkiye ticareti gibi konuyla ilgili genel teorik bilgiler verildikten sonra uygulama kısmında hipotezler çıkartılmış bunlar doğrultusunda yapılan anketlerin analizlerinin bulguları ve genel değerlendirmesi yapılmıştır.

AB ile ekonomik entegrasyona girmek isteyen Türkiye'nin Gümrük Birliği sürecinde gümrük tarifelerinin kaldırılması, kotaların azaltılması ve diğer engellerin kaldırılmasından sonra Türk firmalarının yurt dışıyla rekabet edecek düzeye geldiklerini, teknolojilerini geliştirdiği bunun sonucunda hem ihracat hem de ithalatta önemli artışlar olduğu görülmektedir. Ancak bürokratik prosedürlerin, istenen bilgi ve belgelerin çok fazla olması birçok farklı idari kuruluşun işin içine karışması dolayısıyla hem sınır geçişlerinde ve gümrük işlemlerinde bazen birkaç haftayı bulan zaman kayıpları olmakta hem de yüksek maliyetler ortaya çıkmaktadır. Sınır geçişlerinin etkinliğinin sağlanması geçiş süresinin en aza indirilmesi böylece maliyetlerin de düşürülmesi amacıyla dış ticaretle ilgili uluslararası

kuruluşlar tarafından Tek Pencere Uygulaması geliştirilmiştir. Globalleşen dünya ticaretinde büyüyen pastadan daha fazla pay alabilmek adına gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve maliyetlerinin azaltılması önem arz etmektedir.

Toplam dış ticaretimizin yıllık bazda 300 milyar USD'yi aştığı bir ortamda Tüm Dış Ticaret süreçleri Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve kamu otoritelerinin dış ticaret firmalarına güvenmeleri neticesinde gerçekleşmektedir. Bu doğrultuda ticaretimizin yoğun olduğu AB üyesi ülkelerin tümünün almış oldukları ortak bir konsey kararıyla uygulamaya koydukları "Tek Pencere Sistemi" 2017 yılında ülkemizde dış ticaret sistemine dahil edilmiştir. Bu bağlamda Dış ticaret işlemlerinin kolaylaştırılması ve maliyetlerin azaltılması doğrudan rekabet yaratıcı bir unsur olacağı için "Tek Pencere Sistemi"nin tamamen eksiksiz bir şekilde uygulanabilir olmasının pazarlama ve lojistik faaliyetlerine olumlu katkısının olduğu düşünülmektedir. Çalışmada, ticaretin kolaylaştırması adına geliştirilen Tek Pencere Sistemi'nin kapsamı ayrıntılı olarak incelendikten sonra bu sistemin Türkiye'de uygulaması ve etkinliği ihracat ve ithalat sektöründe faaliyette bulunan firmaların görüşleri doğrultusunda incelenmiştir. Anket yapılan 109 farklı dış ticaret firmasının yaklaşık olarak son 1 yılda toplam 6 milyar USD dış ticaret hacmi olduğu düşünüldüğünde anket sonuçlarının önemini artırmış olduğu düşünülmektedir.

Buna göre firmalar gümrük işlemlerinde ortaya çıkan aksaklıkların gümrük idarelerinden çok, diğer kurumlardaki teknik ve bilgi yetersizliklerinden kaynaklandığını bunun da üretim hacimlerini ve satışlarını olumsuz etkilediğini ifade etmişlerdir. Bununla birlikte tek pencere sisteminin gümrük işlemlerinde şeffaflığı sağladığı, işlemlerin hızını arttırıp bekleme sürelerini kısalttığını; bunun sonucunda maliyetleri düşürerek ticari karlılıkları arttırdığını onaylamaktadırlar.

Sonuç olarak, Dış ticaret işlemlerinde rekabet gücünü artırabilmek adına alınan önlemlerin başında hem gümrük işlemlerinin kolaylaştırılarak hızlandırılması hem de maliyetlerin azaltılması yatmaktadır. Son yıllarda bunun en büyük örneğinin de "Tek Pencere Sistemi"nin uygulanması olduğu görülmüştür. AB üyesi ülkelerin ve ticarete yön veren Dünya Gümrük Örgütüne üye birçok ülkenin kullandığı bu sistemin Türkiye'de uygulanmaya başlandığı günden bugüne bazı aksaklıkların olmasına rağmen amacına hizmet ettiği

görülmüştür. Bundan sonraki süreçlerde de amaç Güvenli ticaretin kolaylaştırılması ve basitleştirilmesi ile maliyetlerin azaltılması olmalı ve bu doğrultuda çalışmalar yapılmalıdır.

## EK1. ANKET FORMU

Anket Çalışması Soru Formu Örnek

ADINIZ SOYADINIZ :  
ÜNVANINIZ :  
İLETİŞİM  
BİLGİLERİNİZ :

Demographic data of participants									
<b>İthalat veya ihracat taşımalarında en çok hangi taşıma sistemini tercih ediyorsunuz?</b>									
Karayolu		Havayolu		Demiryolu		Denizyolu			
<b>Firmanızda çalışan sayısı</b>									
0-50		50-250		250 ve fazlası					
<b>Firmanızın bulunduğu sektör</b>									
Tekstil		Demir-Çelik		Mobilya		Makine			
Elektrik		İnşaat		Yazılım		Gıda		Diğer	
<b>Firma bünyesinde yaptığımız 2016 yılı işlem adetleri</b>									
İhracat				İthalat					
<b>Firma bünyesinde 2016 yılı olarak yaptığımız dış ticaret tutarları (USD olarak)</b>									
İhracat				İthalat					



Araştırma modelinde yer alan demografik özellikleri çoktan seçmeli ve açık uçlu sorularla tespit edilmiştir. Müşteri fikirleri ise, fikirleri ise; (5) Kesinlikle Katılıyorum, (4) Katılıyorum, (3) Katılıp Katılmama Oranım Eşit (2) Katılmıyorum ve (1) Kesinlikle Katılmıyorum beşli likert ölçeği kullanılarak alınmıştır

Aşağıdaki ifadelere katılma derecenize göre; 1.Kesinlikle Katılmıyorum, 2. Katılmıyorum, 3. Kararsızım, 4.Katılıyorum, 5. Kesinlikle Katılıyorum seçeneklerinden birini işaretleyiniz. Lütfen her ifade için sadece bir işaretleme yapınız.

- 1 =Kesinlikle Katılmıyorum  
 2 = Katılmıyorum  
 3 = Kararsızım  
 4 = Katılıyorum  
 5 = Kesinlikle Katılıyorum

NO	İFADELER	1	2	3	4	5	
1	Bir malın gümrük gözetimine alınması sırasında yapılacak iş ve işlemler açık değildir.						<b>Bağımsız değişken (Gümrük İdaresi Genel Sorunları)</b>
2	Gümrük İdarelerinde kullanılan teknolojik program yetersizliği karışıklıklara yol açmaktadır.						
3	Gümrük ithalat ve ihracat işlemlerinin işlem sırası çok karmaşıktır.						
4	Gümrük Beyanname nüshalarının arkasına eklenmesi gereken belgeler fazla zaman almaktadır.						
5	Gümrük İdarelerinde işlemlerin aksamasının sebebi diğer kurumlardaki (Tarım il, Vetrinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b. ) teknik ve bilgi yetersizlikleridir.						
6	Gümrük işlemlerinde meydana gelen aksaklıklar üretim hacmimizi ve satışımızı olumsuz etkiler						
7	Gümrük Memurlarındaki bilgi yetersizliği işlemleri aksatmaktadır.						<b>Bağımsız değişken (Gümrük işlemleri, bilgi ve iletişim sorunları)</b>
8	Gümrük idarelerinden, malın muayenesine hangi durumlarda ihtiyaç duyulduğu bilgisi verilmemektedir.						

9	Gümrük sahasında malın muayene işlemlerinin yapılış aşamaları hakkında net bilgi verilmemektedir.							
10	Gümrük idarelerinden malın çekilmesiyle ilgili yaşanan sorunlara destek verilmemektedir.							
11	Gümrük idarelerinden malın bekletilmesi ve sorunun çözülmemesi ek maliyetler getirmektedir.							
12	Uluslararası nakliyecinin bilgi ve donanım eksikliği işlem süreçlerinin aksamasına neden olur.							
13	Gümrük Müşavirliği firmasının bilgi ve donanım eksikliği işlem süreçlerinin aksamasına neden olur.							
14	Gümrük idarelerinde yaşanan iletişim kaybı ithalat ve ihracat sürekliliğini bozmaktadır.							
15	Gümrük idarelerinin diğer kamu kurum ve kuruluşları ile ( Tarım İl, Veterinerlik, TSE, Zirai Karantina v.b.) koordinasyon eksikliği işlemleri zorlaştırmaktadır.							
16	Tek Pencere Sistemi Rekabeti arttırmaktadır							
17	Tek Pencere Sistemi ile getirilen standartlara uyum için aksiyonlar almaktayız.							
18	Tek Pencere Sistemi ile karlılığımızda artış olmuştur ya da olacağı düşünülmektedir.							
19	Tek Pencere Sistemi yeni pazarlara açılma konusunda imkan sağlamaktadır.							
20	Tek Pencere Sistemi ile Ürün kalitesi ve teslim hızında artış olmuştur.							
21	Tek Pencere Sistemi ile üretim aksamadığı için verimliliğimizde artış olmuştur.							
22	Tek Pencere Sistemi ile hızlı çözümler alabildiğimizden dolayı müşteri memnuniyetinde artış olmuştur.							
23	Tek Pencere Sistemi şeffaflık sağlamaktadır.							
24	Tek Pencere Sistemi Gümrük işlemlerini hızlandırmıştır.							
25	Tek Pencere Sistemi Gümrük işlem maliyetlerini azaltmıştır.							

## EK 2. TPS BAŞVURU – İHRACAT E- FATURA

Firmalar tarafından hazırlanan faturaların iş akış süreçlerini rahatlatmak, çıktı olarak hazırlanıp ulaştırılma konusunda yaşanan sıkıntıları azaltmak adına kağıt faturalaşma yerine E-fatura uygulamasına geçilmiştir. Düzenlenecek ihracat e-Faturalarında alıcı Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (GTB) olacak ve faturalar GTB sisteminde de görüntülenebilecektir.

Bu sistem ile;

Fatura Belgesinin Kağıt ortamda

- Düzenlenmesi,
- Posta vb. Yolla İletilmesi,
- Arşivlenmesi, Depolanması
- İbraz Edilmesi,
- Muhasebe Süreçlerinde Kullanımı,
- Faturaya Bağlı Ödeme ve Nakit Yönetimi
- Fatura Anlaşmazlıklarının Yönetimi

Hazırlanma süreçleri iptal olmuştur.

## Şekil 7. Kağıt Faturalaştırma Süreci



**Kaynak:** (Gelir İdaresi Başkanlığı E- Dönüşüm Uygulamaları Sunumu)

**T.C. GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI**  
MINISTRY OF CUSTOMS AND TRADE

Bakan Kurumsal Teşkilat Mevzuat İstatistik Basın İletişim

E-İşlemler ENGLISH

Ana Sayfa > E-İşlemler > Uygulamalar

**Uygulamalar**

- E-Fatura Sorgulama  
10.07.2017
- E-Fatura Portal  
10.07.2017
- Ticari İşlemlerde Rehin Kanunu  
10.02.2017
- Serbest Bölge Giriş Çıkış Programı  
14.07.2016
- Taahhüt Ön Beyan  
28.06.2016
- Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) E-Başvuru Sistemi  
06.06.2016

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

## 1.sisteme giriş

İhracat Faturası Portalı

Fatura Sorgulama

Başlangıç Tarihi:

Bitiş Tarihi:

Gönderici Vkn: Hepsil..

Fatura No:

ETTN No:

Belge Durumu: Hepsil..

Kabul Durumu: Hepsil..

FILTRELE

İşlemler	Fatura	Kabul/Red	ETTN	Belge No	Belge Tarihi	Gönc
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	0B5AE5F-02BE-4E9C-BE0C-14BEC786A1C	172431601108860006436...	28-08-2017	7810
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	3AAD6EDC-E356-4FD3-A66F-1A2E52783FF6	172431601108860006417...	28-08-2017	5440
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	BB4AA044-5CCE-4991-8CD4-DD5350DCA41F	172431601108860006408...	28-08-2017	5440
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	DA7ABB57-9CBA-43F1-A867-C68E2EC3F481	172431601108860006408...	28-08-2017	5440
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	DFCB808C-C9CC-456E-BE3B-4024CD6A306F	172431601108860006408...	28-08-2017	5440
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	D5C64345-5502-4170-A339-C2539404F105	172431601108860006400...	27-08-2017	6080
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	1CD1CB33-D8BA-4382-B325-7488EB3DD2FF	172431601108860006400...	27-08-2017	6080
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	ADE5F3D3-C470-4B90-9AD0-9DBBAF0B9A77	172431601108860006394...	26-08-2017	7810
<input checked="" type="checkbox"/>	Başarılı	Beklemede	6F0AFB24-707C-4AC7-A40D-8A0126426888	172431601108860006387...	26-08-2017	7810

1 - 10 of 4099 Items

E- arşiv uygulamasına kayıtlı mükellef faturasını sistem üzerinde düzenler. Düzenlenen fatura Gelir İdaresi Başkanlığı'na sistem üzerinden gönderilir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

**Uygunluk sonucu "BAŞARILI" ibaresi ve onay numarası çıkar. Bu durumda tek bir portal ağ ile fatura düzenlenmiş ve onayı alınmış olur.**

### EK 3. TPS BAŞVURU – İTHALAT (GEÇİCİ İTHALAT İZİNİ)

Bakanlık web sayfasından Tek Pencere Sistemi'ne girilir ve açılan giriş ekranındaki bilgiler doldurularak sisteme giriş gerçekleştirilir. Belge girişi yapmak için ekranın solundaki “E- Başvuru Girişi” ya da “Yeni Başvuru” butonu kullanılacaktır.

TEK PENCERE PORTAL SİSTEMİ

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal uygulamasına hoşgeldiniz.

Mevcut bir üyeliğinizin bulunması durumunda Giriş panelindeki bilgileri girerek sisteme giriş yapabilirsiniz.

Giriş Ekranı

Kullanıcı Adı  
11111111222

Şifre  
\*\*\*\*\*

Kullanıcı Türü  
Mükellef

Giriş

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı - Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı. Her Hakkı Saklıdır. © 2014

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

## Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

The screenshot shows the Tek Pencere Portal Sistemi dashboard. The user is logged in as 'Kullanıcı: (11111111222)'. The dashboard displays a summary of application statuses:

Statü	Kayıt sayısı
YARATILDI	49
ONAYA SUNULDU	9
İPTAL EDİLDİ	5
RED EDİLDİ	2
KABUL EDİLDİ	57

## Başvuru Sayfası;

The screenshot shows the 'Başvuru Giriş İşlemleri' form. The form includes the following fields:

- Kurum Kodu: Seçiniz
- Belge Kodu: Seçiniz
- Gümrük Kodu: Seçiniz
- Dayanak: Seçiniz
- Kontrol Türü: Seçiniz
- Beyanname No: Beyanname Numarası Giriniz
- Evrak Kodu: Evrak Kodu Giriniz
- Belge Tipi: Seçiniz
- Özel Şartlar: Seçiniz
- Ek Belgeler: Seçiniz
- Açıklama: Açıklama Giriniz
- Firma Özellik: Seçiniz
- Kimlik No: Kimlik Numarası Giriniz
- Firma Adı: Firma Adı
- Kimlik Türü: Kimlik Türü
- Firma Özellik: Firma Özellik

Buttons: Vazgeç, Onayla, Firma Ekle

## Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

Başvuru sayfasında doldurulması gereken bilgiler aşağıdaki gibidir.

## Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

The screenshot shows the 'Başvuru Giriş İşlemleri' (Application Entry Operations) form in the Tek Pencere Portal Sistemi. The form is filled with the following information:

Kurum Kodu	T.C. GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI	Belge Kodu	0910 - TPS - Öncü İthalat İzn	Gümrük Kodu	069996 - GÖMTEST1 GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ
Dayanak	Gümrük Kanunu md. 128-134				
Kontrol Türü	FA2 2	Beyanname No	1506666666IM000000	Evrak Kodu	1234
Belge Tipi	Seçiniz...				
Özel Şartlar	KISMI MUAFİYET				
Ek Belgeler	Fatura				
Açıklama	TAHSİS YERİ- TALEP EDİLEN BELGE SÜRESİ -ADRES BİLGİLERİ				
Firma Özellik	Vergi No	İthalatçı/Gönderici	1111111111	Firma Ekle	
Kimlik No	Firma Adı	Kimlik Türü	Firma Özellik		

At the bottom right of the form, there are two buttons: 'Vazgeç' (Cancel) and 'Onayla' (Confirm).

Yukarıda ekran görüntülerinde görüleceği üzere bilgiler doldurulduktan sonra işlenen belge bilgileri aşağıdaki şekilde görüntülenecektir.



https://uygulamatesi.gtb.gov.tr/TekPencere/Basvuru/BasvuruEkle

T.C. G m ruk ve Ticaret Bakan... BasvuruEkle - Basvuru Bilgi...

Dozge Dizeg G r n m Sık Kullanılanlar Arayıcı Yardım

**Tek Pencere Portal Sistemi**

Ana Sayfa

E-Basvuru İşlemleri

E-Basvuru Listesi

E-Basvuru Giriş

Başvuru Giriş İşlemleri

**Kurum Kodu** T.C G M R K VE TİCARET BAKANLIğI **Belge Kodu** 0910 - TPS - Gececi İthalat İznı **G m ruk Kodu** 066666 - GGMTEST1 G M R K M D RL ğ 

**Dayanak** G m ruk Kanunu md. 128-134

**Kontrol T r ** FAZ 2 **Beyanname No** 16066666M000000 **Evrak Kodu** 1234

**Belge Tipi** Seçiniz...

**Özel Şartlar** TAM MUAFİYET

**EK Belgeler** Fatura

**Açıklama** TAHSİS YERİ-TALEP EDİLEN BELGE SUREŞİ-ADRES...

**Firma Özellik** Seçiniz... Seçiniz... Kimlik Numarası Gözet

**Firma Ekle**

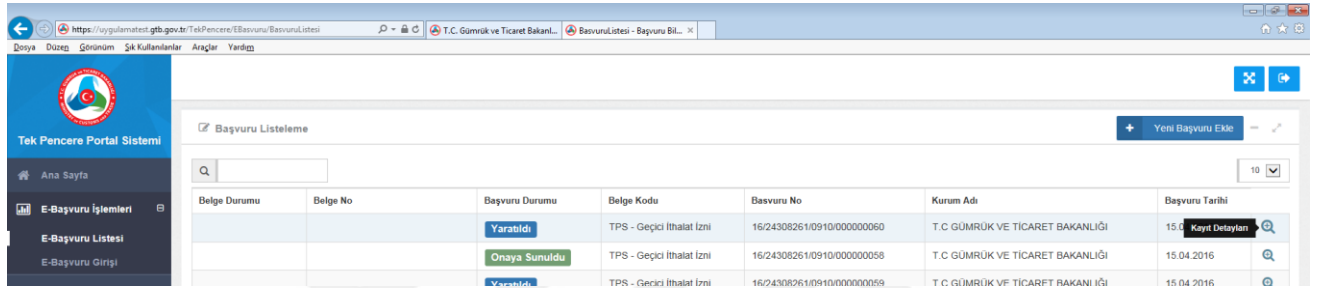
Kimlik No	Firma Adı	Kimlik Türü	Firma Özellik
11111111111	DenemeVergiNo	Vergi No	İthalatçı/Gönderici

**Vazgeç** **Onayla**

G m ruk ve Ticaret Bakanlığı Tek Pencere Portal Sistemi

Belgeye ilişkin veriler doldurulduktan sonra sağ alt tarafta bulunan “Onayla” butonuna basılır. Bu aşamadan sonra başvuru kaydınız oluşturulmuş olmakla birlikte “E-Başvuru Listesi” bölümünde yapılan başvurunuz görüntülenebilecek duruma gelecektir. Başvuru kaydınızla birlikte belge “Yaratıldı” statüsüne gelecektir. E-Başvuru Listesi bölümünden Başvuru Numaranızla birlikte belgeye ilişkin yapılan işlemler takip edilebilecektir.

Kaydını oluşturduğunuz “Yaratıldı” statüsündeki belgeye ilişkin detaya ise “Kayıt Detayları” tıklanarak erişilebilecektir. Başvurumuz onaya sunulmuş olarak ilgili memur yanıtı beklemektedir.



Belge Durumu	Belge No	Başvuru Durumu	Belge Kodu	Başvuru No	Kurum Adı	Başvuru Tarihi
		Yaratıldı	TPS - Geçici İthalat İznı	16/24308261/0910/000000060	T.C. GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI	15.04.2016 <a href="#">Kayıt Detayları</a>
		Onaya Sunuldu	TPS - Geçici İthalat İznı	16/24308261/0910/000000058	T.C. GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI	15.04.2016 <a href="#">Kayıt Detayları</a>
		Yaratıldı	TPS - Geçici İthalat İznı	16/24308261/0910/000000059	T.C. GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI	15.04.2016 <a href="#">Kayıt Detayları</a>

## KAYNAKÇA

*1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (Gümrük Birliği Kararı)*. T.C. Dış İşleri Bakanlığı Resmi Websitesi:<http://www.mfa.gov.tr/1-95-sayili-ortaklik-konseyi-karari-gumruk-birligi-karari.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 1.19.2017)

*Ankara Anlaşması*. (2011.2.8). T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı Resmi Websitesi: <http://www.ab.gov.tr/?p=117&l=1> (Erişim Tarihi: 1. 19. 2017).

*Türkiye Gümrük Birliği Raporu (2012)* Ankara: Ankara Ticaret Borsası..

*Avrupa Birliği Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirme Raporu (2014)*, NO:85830. Dünya Bankası

*İdare Faliyet Raporu*. Ankara: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı: (2014).

Akçetin, E. (Aralık 2010). Avrupa Birliğine üyelik sürecinde Küresel Lojistik üs olma yolunda Türkiye. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(5), 1-14.

Akdeniz, B. (2005). KOBİ'lerin Ekonomik ve Sosyal Yapı İçindeki Yerleri, Destekleyici Kurumsal Çevreleri ve Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Yeniden Yapılandırılmaları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 69-90.

Altınok, S., Sugözü, İ. H., & Çetinkaya, M. (2014). Türkiye'de İnternet Konferansı. *Geleneksel Ticaretten Yeni Ekonomiye Elektronik Ticaretin Temel Ekonomik Etkileri*. Ankara: <http://inet-tr.org.tr/inetconf19/> .

Anderson, J. E., & Wincoop, E. V. (2004). Trade Costs. *Journal of Economic Literature*, 42(3) 2, 691-751.

Ateş, D. İ. (2014). *AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi Özeti*. Brüksel: TÜSİAD Avrupa Birliği Temsilciliği.

Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Daire Başkanlığı (2009). G. *GATT Bilgilendirme Rehberi*. Ankara: Gelir İdaresi Başkanlığı.

- Aydemir, C., & Mehmet (2007). K. Küreselleşme Kavramı ve Ekonomik Yönü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Bahar: 6(20), 260-282.
- Babacan, M. (2003). Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu. *Ege Akademik Bakış*, 8-15.
- Bakırtaş, H., & Tekinşen (2006). A. E-Ticaretin Girişimcilik Üzerindeki Etkileri. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(16), 125-138.
- Bakkalcı, A. C (2002). Avrupa Birliği ile Türkiye Arasında Gerçekleştirilen Gümrük Birliğinin Kaynak Dağılımı Üzerine Etkileri. *D.E.Ü. İ.İ.B.F Dergisi*, 39-53.
- Barlas, S. (25 Nisan 2012). Gümrükte Tek Pencere Sistemi. *Birgün Gazetesi*.
- Başar, M. S., & Aslay, F. (2011). Veri Tabanı Pazarlama:Çok Katlı Tekstil Mağazaları İçin Geliştirilen Örnek Bir Pazarlama Veri Tabanı. *e-Journal of New World Sciences Academy*, 6(3), 332-345.
- Bayraktutan, Y. (2003). Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(2), 175-186.
- Beyza, S. (2008). Hizmetler Ticaretinde Fırsatlar ve Tehditler: AB ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(3), 19-47.
- Boyras, H. M. (2016). 2015-2016 İlerleme Raporu ve Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri. *SETA Perspektif*(154).
- Bozkurt, V. (2000). *Elektronik Ticaret*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Cömert, B. (2016). *Lojistik Sektöründeki Gelişmelerin Türk Dış Ticaretine Etkisi (Yayınlanmış Yüksek Lisans Bitirme Tezi)*. Nevşehir: Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çetinoğlu, H. (2007). *Türkiye'nin Lojistik Karaköprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı (Doktora Tezi)*. İzmir: DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Çiçek, E., & Bay, M. (2007). Stratejik Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 91-117.
- Çınar, S. (2004). *Gümrük Birliği sürecinde Türkiye'nin Dış Ticaretinde Meydana Gelen Yapısal Değişmeler*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çomaklı, Ş. E., Ayrangöl, Z., & Tekdere, M. (2014). Avrupa Birliği İlerleme Raporları Doğrultusunda Türk Vergi Politikalarında Yaşanan Değişimler. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 95-114.
- Delibaş, K., & Akgül, A. E.(2010). Dünyada ve Türkiye'de E-devlet Uygulamaları: Türkiye'de E-demokrasi ve E-katılım Potansiyellerinin Harekete Geçirilmesi. *Sosyoloji Araştırmaları Dergisi*, 13(1), 100-144.
- Deliçay, M. (2015). *Dünyada ve Türkiye'de Dış Ticareti Kolaylaştırmaya Yönelik Ulusal Koordinasyon Çalışmaları (Yayın no: 2943)*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- Demir, D. (2016). Değer Kavramı ve Lojistik Hizmetlerinin Müşteride Yarattığı Değer. *Journal of Current Researches on Business and Economics*, 6(2), 1-28..
- Demirel, D. (2006). E-devlet ve Dünya Örnekleri. *Sayıştay Dergisi*, 83-118.
- Demirhan, Y., & Türkoğlu, İ. (2014). Türkiye’de e-Devlet Uygulamalarının Bazı Yönetim Süreçlerine Etkisinin Örnek Projeler Bağlamında Değerlendirilmesi. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 10(22), 235-256.
- Dereli, D. D.(2014). E-Gümrük Uygulamasının Türkiye ile Avrupa Birliği Arasındaki Ticarete Etkisi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*(24), 250-261.
- DPT. (1995). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- DPT. (2000). *Küreselleşme Özel İhtisas Komisyon Raporu*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- DPT. (2003). *Ankara Anlaşması ve Katma Protokol*. Ankara: DPT Avrupa Topluluğu ile İlişkiler Genel Müdürlüğü.

- Durusu, A. (2011). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Örnek Uygulamaların İncelenmesi (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Efendioğlu, B. K. (2011). *Türkiye ve Avrupa Birliği Arasındaki Gümrük Birliği'nin Türk Dış Ticareti Üzerine Etkisi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Elektronik Ticaretin Etkileri ve Faydaları*. ETR, Elektronik Ticaret Rehberi: (çevrimiçi) [http://www.elektronikticaretrehberi.com/e-ticaretin\\_etkileri\\_faydalari.php](http://www.elektronikticaretrehberi.com/e-ticaretin_etkileri_faydalari.php) (Erişim Tarihi: 2.11.2017).
- Erbaşlar, G., & Dokur, Ş. (2012). *Elektronik Ticaret E-Ticaret*. İstanbul: Nobel Yayıncılık
- Erboy, N. (Mayıs 2013). E-Dış Ticaret ve Girişimcilik Üzerine Etkileri. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi* (8),50-61.
- Erçakar, M. E. (2005). Gümrük Birliği ve Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkileri. *"İş, Güç" Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 159-194.
- Ersoy, M. (2007). *Avrupa Birliği ile Müzakere Sürecinde Türk Gümrük İdaresi ve Bu Sürecin Yönetimi (Uzmanlık Tezi)*. Ankara: Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü.
- Esin, A. (1.2017). *AB ile Tamamlanmakta Olan Gümrük Birliğinin Rekabet Hukukuna Uyum Açısından Değerlendirilmesi*. tarihinde ESC Consulting, [19http://www.esrc.com/article/2482/ab-ile-tamamlanmakta-olan-gumruk-birliginin-rekabet-hukukuna-uyum-acisindan-degerlendirmesi-prof-dr-arif-esin](http://www.esrc.com/article/2482/ab-ile-tamamlanmakta-olan-gumruk-birliginin-rekabet-hukukuna-uyum-acisindan-degerlendirmesi-prof-dr-arif-esin).
- Gökçelik, C. (2002). *Dış Ticarete Bilgisayarlı Gümrük İşlemleri*. Ankara: Gümrük Müfettişleri Derneği.
- Gönültaş, H. C. (2009). *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Bir Anket Çalışmasıyla Değerlendirilmesi (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Güllü, İ. (2014). AB ve ABD Serbest Ticaret Anlaşması Sürecine Türkiye-AB Gümrük Birliği Anlaşması Özelinde Bir Bakış. *Bilge Strateji*, 89-106.
- Gültekin, M., & Anagün, Ş.(2006). Avrupa Birliğinin Eğitimde Kaliteyi Belirleyici Alan ve Göstergeleri Açısından Türk Eğitim Sisteminin Durumu. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 145-170.
- Gümrük İşlemleri*.(1.8.2017). Gümrükler Genel Müdürlüğü: <http://ggm.gtb.gov.tr/sikca-sorulan-sorular/ticari/gumruk-islemleri..>
- Halıcıoğlu, F. Türkiye - AB Gümrük Birliği'nin Direkt Yabancı Sermaye Yatırımları Üzerindeki Etkileri. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 15-22.
- İnce, M. (1999). *Elektronik Ticaret: Gelişme Yolundaki Ülkeler İçin İmkanlar ve Politikalar*. Ankara: DPT Yayınları, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- İsakov, H. (2013). Azerbaijan Republic on the Way of Realization Traceca Project: Perspectives and its Benefits. *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 207-218.
- Işık, E. (2009). *Türkiye'de Lojistik Hizmetlerinin Gelişiminin İhracat Odaklı Büyümeye Etkileri*. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kara, M., & Coşkun, A. (Ağustos 2012). E-Dış Ticarete Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri: Gıda Sektörü Örneği. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(33), 183-189.
- Kara, M., Tayfur, L., & Basık, H. (2009). KÜRESEL TİCARETTE LOJİSTİK ÜSLERİN ÖNEMİ VE TÜRKİYE. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(11), 69-84.
- Karaca, N. (2003). Gatt'tan Dünya Ticaret Örgütüne. *Maliye Dergisi*, 84-99.
- Karakaş, A., & Karakaş, D. N. (2012). Bölgesel Ekonomik Güç Merkezi Olma Yolunda Türkiye'nin Dış Ticaretinin Karşılaştırmalı Görünümü: Yenedünya Düzeninde Yeni Cazibe Merkezi (mi?). *KAÜ-İİBF Dergisi*, 3(3), 67-90.
- Karlık, R. (2005). *Avrupa Birliği ve Türkiye*. İstanbul: Beta Basım A.Ş.

- Kaya, Y., & Tekin, R. (2007). *Veri Tabanı ve Uygulamaları*. İstanbul: Papatya Yayıncılık.
- Kızıltan, A., Ersungur, M., & Polat, Ö. (2008). Gümrük Birliğinin Türkiye'nin Avrupa Birliği ile İhracat ve İthalatına Etkisi. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 84-99.
- Kleitiz, A. *UNECE*. United Nations Economic Commission for Europe: [www.unece.org](http://www.unece.org) (Erişim Tarihi: 1.17.2017).
- Koçak, S. Y. (2009). Ankara Anlaşması'ndan Müzakerelere Avrupa Birliği Mali Yardımları: Yönetim ve Ekonomi. *Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 133-146.
- Komisyonu, A. (2015). *2015 Yılı Türkiye İlerleme Raporu*. Brüksel: Avrupa Komisyonu.
- Korkmaz, O. (2012). Türkiye'de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi. *Business and Economics Research Journal*, 97-109.
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması. *Gazi Akademik Bakış*, 5(9), 77-91.
- Kutlu, R. (24.3.2017). Tek Pencere Sisteminin Türkiye Uygulaması. *Gümrük ve Ticaret Uzman Görüş Elektronik İşlemler*(44-45), 6-11.
- Lukas, A. (2000). *WTO Report Card III: Globalization and Developing countries*. Washington, D.C.: Cato Institute for Trade Policy.
- Marangoz, M. (2011). Uluslararası Pazarlamada Veri Tabanı Pazarlama Sisteminin Oluşturulması ve Önemi. *Pazarlama Dünyası*(3).
- Marangoz, M. (2011). Girişimciler İçin Sınırsız Ticaret. *E-Ticaret, Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(1), 181-201.
- Metin, A. (Nisan, 2017). Türkiye'de e-devlet Uygulaması ve e-devletin Bürokrasiye Etkisi. *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(7), 97-108.



- Oda, S. (2008). *Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)*. Edirne: Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Oktay, N. (2005). *Dış Ticarete Giriş*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları
- Özalp, İ., Suvacı, B., & Tonus, Z. (2010). A New Approach in Logistic Management just in time-Logistics (JIT-L). *International Journal of Business and Management Studies*, 37-45.
- Özel, H. A. (Eylül 2013). E-Ticaret ve Türkiye’nin Bilgi Toplumundaki Yeri. *Akademik Bakış Dergisi*(38), 1-17.
- Özer, D., & Kişi, H. (2011). Avruğa Birliğı Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-100.
- Özer, M. A. (2007). Temel Belgeler Eşliğinde Türkiye-Avrupa Birliğı İlişkileri. *Sayıştay Dergisi*, 67-98.
- Özsoğuk, A. (26.01.2017). *Tek Pencere Sistemi*.  
<http://www.lojistikhatti.com/haber/2016/01/tek-pencere-sistemi> (Erişim Tarihi 6.12.2017).
- Pomfret, R., & Sourdin, P. (2009). *Why Do Trade Costs Vary*. FREİT: Forum for Research in Emprical International Trade:  
<http://www.freit.org/WorkingPapers/Papers/TradePatterns/FREIT053.pdf> (date of access: 6.12.2017) .
- Pulat, M. (2001). Dünya Ticaret Örgütü ve Uluslararası Ticaret Müzakerelerinin Geleceğı. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*(1), 2.
- Raporu, L. S. (2015). *Lojistik Sektöründe Sürdürülebilirlik*. İstanbul: MÜSİAD.
- Rothenberg, L. E. (2003). The Three Tension of Globalization. *The American Forum for Global Education*.
- Samsun, N. (2003). 10. Yılında Avrupa Tek Pazarı. *Maliye Dergisi*, 58-70.

Seyidoğlu, H. (2007). *Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama*. İstanbul: Güzem Can Yayınları.

Seyman, D. (2009). "Gümrük Birliği, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Ticaretinde Ülke Yoğunlaşmasını Değiştirdi mi?". *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 201-220.

Sorhun, E. (2013). Türkiye'nin Eksik Dış Ticareti, Ticari Potansiyeli ve Yeni Fırsatlar. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 25-47.

Şahin, A., & Demir, H. (2003). Bilgi İşlem Teknolojilerindeki Gelişmelerin Lojistik Yönetimi Üzerindeki Etkileri; Teorik Zincirleri Yönelimli Teorik Bir Analiz. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 27-48.

T.C. Ekonomi Bakanlığı Resmi Websitesi. <http://www.ekonomi.gov.tr>:

[http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/oracle/webcenter/portalapp/pages/content/htmlViewer.jspx?contentId=UCM%23dDocName%3AEK-213623&\\_adf.ctrlstate=13eg2h1isj\\_4&\\_afrLoop=3509452693136528&\\_afrWindowMode=0&\\_afrWindowId=13eg2h1isj\\_1#!](http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/oracle/webcenter/portalapp/pages/content/htmlViewer.jspx?contentId=UCM%23dDocName%3AEK-213623&_adf.ctrlstate=13eg2h1isj_4&_afrLoop=3509452693136528&_afrWindowMode=0&_afrWindowId=13eg2h1isj_1#!)

Tağıyev, R. E (2005). - *ticaret ve İnternet Üzerinden Pazarlama, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tanyaş, M. *Türkiye Lojistik Sektörü*. Lojistik Dünyası: <http://www.lojistikdunyasi.net/turkiye-lojistik-sektoru.html> (Erişim Tarihi: 6.12.2017).

Tek, Ö. B., & Karaduman, İ. (2012). *Tedarik Zinciri Bakış Açısıyla Lojistik Yönetimi Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları*. İzmir: Ekonomi Yayınları Danışmanlı ve Özel Eğitim Hizmetleri A.Ş.

Tek, Ö. B., & Özgül, E. (2013). *Modern Pazarlama İlkeleri: Uygulamalı Yönetimsel Yaklaşım*. İzmir: Birleşik Matbaacılık Ltd.

*Ticaretin Kolaylaştırılması*. T.C. Ekonomi Bakanlığı Resmi Web Sitesi:

<http://www.ekonomi.gov.tr/portal/ShowProperty?nodeId=%2FUCM%2FEK-213651> (Erişim Tarihi 1.17.2017).

- Tutar, E., Tutar, F., & Yetişen, H. (2009). Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmişlik Düzeyinin Seçilmiş AB Ülkeleri (Romanya ve Macaristan) ile Karşılaştırmalı Bir Analizi. *KMU İİBF Dergisi* , 190-216.
- Türkiye Petrolleri Strateji Geliştirme Başkanlığı. (2016). *Ham Petrol ve Doğal Gaz Sektör Raporu*. Ankara: Türkiye Petrolleri.
- Türkiye-AB Gümrük Birliği*. Dış İşleri Bakanlığı: <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-gumruk-birligi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 1.2017).
- Ünsal, S. S. (2007). *Ticaretin Kolaylaştırılması Bağlamında Tek Pencere Uygulaması*. Ankara: Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü.
- Üzümcü, A., & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etüdüleri İpek Yolu Özel Sayısı*, 171-199.
- Wilson, N. (2007). Examining the Trade Effect of Certain Customs and Administrative Procedures. *OECD Trade Policy*, 42.
- Yıldızoğlu, D. (2014). *Türkiye’nin Avrupa Topluluğu Rekabet Politikası Alanında Muhtemel Müzakere Süreci İçin Uyum Durumu, Bu Alanda İzlenen Politikalar (Uzmanlık Tezi)*. Ankara: Avrupa Birliği Genel Sekreterliği.
- Yılmaz, G. (2006). *Küreselleşme ve Küreselleşmenin Kadınların Çalışma Yaşamına Etkisi (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yılmaz, M., & Özken, A. (2015). *Dış Ticarete Giriş*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Yücel, F. (2006). *Türkiye ve Seçilmiş AB Üyesi Ülkeler Arasındaki Dış Ticaret (Doktora Tezi)*. Adana: Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

## ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında Almanya’da doğan ÖZKEN öncelikle ön lisans eğitimini Gazi Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Maliye Meslek Yüksek Okulu “Gümrük İşletme” bölümü, ardından lisans eğitimini Anadolu Üniversitesi “Maliye ” bölümünden bitirmiş ve Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü “Dış Ticaret” bölümünde “E-gümrük Uygulamaları ve Dış Ticarete Etkileri” konulu tezi ile Yüksek Lisans eğitimini tamamlamıştır. 1996 yılından itibaren dış ticaret ve gümrük sektöründe çalışmış 2002 yılında T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı tarafından açılan sınavlarda başarılı olarak “Gümrük Müşavirliği İzin Belgesi’ni almıştır. ÖZKEN Gümrük Müşavirliği Ltd.Şti. ve ÖZKEN Akademi & Danışmanlık Ltd.Şti.’nin kurucu ortağı olan ÖZKEN, başta Ekonomi Bakanlığı’nın düzenlemiş olduğu seminerlerde şu ana kadar yaklaşık 75 farklı ilde 25.000’den fazla kişiye, Ticaret ve Sanayi Odalarında, İhracatçılar Birliklerinde, Gümrük Müşavirliği ve YMM hazırlık kurslarında, DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ ve YAŞAR ÜNİVERSİTESİ’nde Önlisans / Lisans / Yüksek Lisans öğrencilerine Dış Ticaret ve Gümrük Mevzuatı üzerine dersler vermektedir. Ortak yazarlarla yazılmış olan Gümrük & Dış Ticaret ile ilgili 7 ulusal kitabı mevcuttur. İzmir mahkemelerinde Dış Ticaret ve Gümrük Konularında bilirkişilik yapan ÖZKEN, Aynı zamanda birçok Sivil toplum kuruluşu üyesidir. Evli ve iki kız çocuğu sahibidir.

### Yayımlanmış Kitapları (Ortak Yazarlar ile)

A.,Özken, M.,Yılmaz (2008) *Türkiye’de Dış ticaret İşlemleri ve Uygulaması Gazi Yayınevi.* İzmir: Gazi

A.,Özken, M.,Yılmaz (2010) *İhracat-Anlamak ve Yönetmek Hakkında Bilmeniz Gereken Her Şey.* İzmir: Optimist

A.,Özken, M.,Yılmaz (2012) *Dış Ticarete Giriş Gazi Yayınevi.* İzmir: Gazi

A.,Özken, M.,Yılmaz (2013) *111 soruda INCOTERMS .* İzmir: Optimist

A.,Özken, M.,Yılmaz, M.San (2014)*İhracata Yönelik Devlet Yardımları.* İzmir: Gazi

A.,Özken, H.G.,Atay, İ.,Kalpalı, M.,Ağırbaş, M.,Tanyeri, M.,Yılmaz, O.M.,Koçtürk, Ö.,Pesan, Ö.,Güven, Ö.,Ayan, S.,Çınar, T.,Danacı (2015) *İhracat ve İthalat Yönetimi Yeni Stratejiler ve Güncel Uygulamalar*. Mine YILMAZER (Ed.), Meltem ONAY (Ed). İzmir: Nobel

A.,Özken (2016) *Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Görevde Yükselme & Gümrük Müşavirliği & Gümrük Müş.Yard. Sınavlarına Hazırlık*. İzmir: 2016

