T.C.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

LOJİSTİK TÖNETİMİ PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LOJİSTİK FAALİYETLER VE GÜMRÜK İŞLEM MALİYETLERİ: TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ

Anıl Can Güler

Danışman
Prof. Dr. Seçil Sigalı

İZMİR – 2023

T.C.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

LOJİSTİK TÖNETİMİ PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LOJİSTİK FAALİYETLER VE GÜMRÜK İŞLEM MALİYETLERİ: TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ

Anıl Can Güler

Danışman
Prof. Dr. Seçil Sigalı

İZMİR – 2023

TEZ ONAY SAYFASI

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "Lojistik Faaliyetler ve Gümrük İşlem Maliyetleri: Türkiye'deki Durumun Analizi" adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

03.07.2023

Anıl Can GÜLER

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Lojistik Faaliyetler ve Gümrük İşlem Maliyetleri: Türkiye'deki Durumun Analizi

Anıl Can GÜLER

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Lojistik Yönetimi Programı

Gümrük işlemlerinin maliyetleri, diğer lojistik faaliyetlere ve tedarik sürecine önemli ölçüde etki etmektedir. Tedarik zinciri, bilgi ve malzeme tedarikinin kesintisiz olarak sürdürüldüğü ve işletmelerin ticari güçlerini ispatlamak için etkin yönetim biçimleri aradığı bir alandır. Hammaddenin arzından başlayan, son tüketiciden gelecek geri bildirimin işlenmesine kadar olan süreçte zincirin en önemli çözüm ortağı ise lojistiktir. Bu çözüm ortaklığında bilginin doğru ve kesintisiz şekilde işlenebilmesi ve en önemlisi maliyet faydası gözeterek sürecin yürütülmesi için gümrük işlem maliyetleri doğru şekilde yönetilmelidir.

Bu çalışmada lojistik faaliyetler, oluşturduğu maliyet nitelikleri dahilinde açıklanmış ve sonrasında gümrük işlemleri hakkında detaylı bir anlatım yapılmıştır. Çalışmanın amacı lojistik faaliyetler içerisinde yer almakta olan gümrük işlemlerine ait maliyetleri artırıcı unsurlarının belirlenmesi ve Türkiye özelinde gümrük işlemlerinin maliyet durumunun nitel olarak analiz edilmesidir. Nitel bulgulara ulaşmak için lojistik sektörünün paydaşı olarak çalışan kişilerden oluşan bir katılımcı grubuyla anket çalışması yürütülmüş ve Türkiye'deki güncel durum hakkında analiz gerçekleştirilmiştir.

Çalışmada ayrıca gümrük işlemlerindeki sorunlar ile ilgili çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Gümrük İşlemleri, Lojistik Maliyetler, Tedarik Zinciri

ABSTRACT

Master's Thesis

Logistics Activity and Customs Procedures Costs:
An Analysis of Turkey's Current Situation

Anıl Can GÜLER

Dokuz Eylul University

Institute of Social Sciences

Department of Maritime Business and Management

Logistics Management Programme

Customs procedure costs affect other logistics activities and the supply chain. The supply chain is a field that the supply of information and materials is constantly maintained and businesses seek effective forms of management to prove their trading strength. Logistics is the most important business partner of the supply chain, which extends from raw material production to the feedback process of the end consumer. Customs procedures costs must be managed in order to process information accurately and uninterruptedly and most importantly to carry out the process by considering cost benefits in this solution partnership.

In this study, logistics activities and specificalities of their costs were listed, followed by a detailed explanation of customs procedures. The aim of the study is to determine the factors that increase the costs of customs procedures within logistics activities and to qualitatively analyze the cost situation of customs procedures in Turkey. To reach qualitative findings, a survey was conducted with a group of individuals working as stakeholders in the logistics sector, and an analysis of the current situation in Turkey was carried out.

Additionally, solutions are offered for the problems in customs procedures.

Keywords: Logistics, Customs Procedures, Logistics Costs, Supply Chain

LOJİSTİK FAALİYETLER VE GÜMRÜK İŞLEM MALİYETLERİ: TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ i

ÖZET iii

ABSTRACT iv

İÇİNDEKİLER v

TABLOLAR LİSTESİ vii

ŞEKİLLER LİSTESİ vii

EKLER vii

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK VE LOJİSTİK MALİYETLERİN TANIMLANMASI

1.1.LOJİSTİK 3

1.2.LOJİSTİK MALİYETLER 7

1.2.1.Taşıma Maliyetleri 11
1.2.2.Depolama Maliyetleri 13
1.2.3.Stok Bulundurma (Yönetimi) Maliyetleri 15
1.2.4.Müşteri Hizmetleri ve Bilgi Yönetimi Maliyetleri 18
1.2.5.Gümrük İşlem Maliyetleri 20

İKİNCİ BÖLÜM

GÜMRÜK İŞLEMLERİ

2.1.GÜMRÜK 22

2.1.1.Gümrük Mevzuatı 23
2.1.1.2.Gümrük Tarifesi ve Eşyanın Tarife Pozisyonlarına Ayrılması 28
2.1.1.2.1.Türk Gümrük Tarife Cetveli 29

2.1.1.3.Gümrük Rejimleri 31
2.1.1.3.1.Serbest Dolaşıma Giriş Rejimi 32
2.1.1.3.2.İhracat Rejimi 32
2.1.1.3.3.Transit Rejimi 32
2.1.1.3.4.Gümrük Antrepo Rejimi 34
2.1.1.3.5.Geçici İthalat Rejimi 36
2.1.1.3.6.Dahilde İşleme Rejimi 37
2.1.1.3.7.Gümrük Kontrolü Altında İşleme Rejimi 38
2.1.1.3.8.Hariçte İşleme Rejimi 38
2.1.1.4.Gümrük Kıymeti 39

2.2.TÜRKİYE'DE GÜMRÜK İŞLEMLERİ VE MALİYETLERİ 41

2.3.GÜMRÜK İŞLEMLERİNDE ETKİNLİK UYGULAMALARI 47

2.3.1.Ticaretin Kolaylaştırılması 49
2.3.1.1.Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS) 52
2.3.2.Gümrük İşlemlerinde Dijital İnovasyon 55

2.4.GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN LOJİSTİK PERFORMANS VE DIŞ TİCARETE ETKİSİ 58

2.4.1.Lojistik Performans Endeksi (LPI) 61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ

3.1.ARAŞTIRMA VE BULGULAR 64

3.1.1.Araştırmanın Amacı ve Konusu 64
3.1.2.Araştırma Yöntemi ve Örneklem 65
3.1.3.İlgili Literatür 66
3.1.4.Araştırma Bulguları 69
3.1.5.Değerlendirme 75

SONUÇ 77

KAYNAKÇA 79

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1- Beyanname Tescil, Kontrol ve Muayene İşlemlerinin Tamamlanması

Tablo 2- Gümrük İşlemleri ve Dokümantasyon Süreleri

Tablo 3- Gümrük İşlemlerine İlişkin Elektronik Ortamda Sunulan Hizmet Sayısı

Tablo 4- 2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi Verileri

Tablo 5- Yıllara Göre Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksindeki Sıralaması ve Gümrük Etkinliği Skorları

Tablo 6- Dijital Gümrük İşlemleri İçin SWOT Analizi

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1- GTİP İncelemesi

Şekil 2- NCTS Giriş Ekranı

Şekil 3- NCTS Varış Beyan Ekranı ve Sekmeler Bölümü

Şekil 4- YGMS İşlem Sekmesi

Şekil 5- Anket Soruları Pasta Grafiği 1

Şekil 6- Anket Soruları Pasta Grafiği 2

EKLER

Ek 1- Araştırmada Kullanılan Anket Formu

GİRİŞ

Modern tedarik zincirinin en önemli gerekliliklerinden biri, bilginin etkin ve çift yönlü işleyen kanalda hızlı, nitelikli ve doğru olarak paylaşılmasıdır. Bilgi iletimi tedarik zincirinin her halkasında kilit rol oynamaktadır. Ticaret sürecinde mal, hizmet ve bilginin iletilmesi lojistik kavramı ile açıklanabilmektedir (Koçak, 2020). Lojistik, malzemenin ve malzemeye ait bilgilerin tedarik zincirinde akışı sağlanırken, şu an ve gelecekte ortaya çıkacak karlılığın artırılabilmesi için minimum maliyetle sipariş tesliminin gerçekleşmesi sürecidir (Christopher, 2011:2).

Tedarik zincirindeki ihtiyaçlara farklı lojistik faaliyetlerle cevap verilmektedir. Lojistik; tedarik zincirinde bulunan satın alma, dağıtım, stok yönetimi, sipariş yönetimi ve işleme, parça ve hizmet desteği, üretim programlama, iadeler, talep tahmini, atıkların geri kazanılması ve imha edilmesi, müşteri hizmetleri kapsamının tamamı olarak nitelenmiştir (Baki, 2004; 21). Lojistik faaliyetleri bu çalışmada konu alınacak şekilde; taşıma, depolama, stok bulundurma, müşteri hizmetleri ve bilgi yönetimi, gümrük operasyonları şeklinde sınıflandırabilmek mümkündür. Lojistik, birimler arasındaki bilgi paylaşımını ve koordinasyonu sağlayan farklı faaliyetlerin bütünüdür. Tedarik zinciri boyunca yer alan lojistik faaliyetler; hammadde, malzeme ve ürünlerin kaynağından tüketim noktasına kadar stoklanmasını, ileri-geri hareketini ve taşınmasını sağlayarak, tedarik zincirinin etkili, verimli ve ekonomik bir biçimde çalışmasını amaçlamaktadır (Nebol, Uslu ve Uzel, 2014, s.11).

Rekabetin son derece acımasız olduğu tedarik zincirinde başarılı olabilmenin temel kurallarından bir tanesi de lojistik gerçekleşirken maliyetlerinin de rasyonel şekilde belirlenip yönetilmesidir. Bu başarı da lojistik sürecin verimli şekilde yönetilmesi ile mümkündür. Lojistik faaliyetler gerçekleşirken farklı maliyet kalemleri ortaya çıkmaktadır. Lojistik maliyetler; taşımacılık, depolama, stok yönetimi, elleçleme, satın alma ve bilgi yönetimi faaliyetlerinin gerçekleşmesi için katlanılması gereken fedakarlıklar şeklinde açıklanmaktadır (Ceran ve Alagöz 2007). Ortaya çıkan bu maliyetlerin yalnızca lojistik operasyonlarını etkilediği

varsayılmamalıdır. Pazarlama ve satış, yönetim, üretim ve tedarik süreçleri de dahil olmak üzere tüm işletme fonksiyonlarında lojistik maliyetlerin etkisi bulunmaktadır (Seicht, 1997: 577).

Lojistik maliyetler tedarik zincirinin her aşamasında yer almasından dolayı, zincirin farklı noktalarındaki paydaşlara ait farklı avantajlar için doğru tespit edilmeli ve her daim fayda-maliyet ilişkisi gözetilerek analiz edilmelidir. Maliyet yönetiminin temel amacı olan optimizasyon ve hatta karlılık oranının yüksek olması isteği lojistik maliyetler ile de bağlantılıdır. Öyle ki lojistik maliyetlerin, işletme cirosunun %5 ve %15 oranları arasında değişken bir kısmına denk geldiği yer almaktadır (Hacırüstemoğlu ve Şakrak, 2002: 111). Lojistik maliyetlerle başa çıkabilmenin temel yöntemi ise verimli bir lojistik operasyon süreci yürütmektir. Bu sebeple maliyet yaratıcı tüm verimsizliklerin çözümü için yeni yönetim şekilleri, alternatif operasyon süreçleri, iş birlikleri, bilgi ve teknolojik çözümler geliştirilmeli ve de yeni trendler oluşturulmalıdır.

Çalışmada Türkiye özelinde, lojistik faaliyetler içerisinde yer alan gümrük işlemlerinin yarattığı maliyetler, verimsizlikler analiz edilmiş ve gümrük işlemlerinin lojistik sürece olan etkisi incelenmiştir. Gümrük işlemlerinin daha verimli hale getirilmesi ve etkin yönetilebilmesi için gereken geliştirmelere de değinilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM
LOJİSTİK VE LOJİSTİK MALİYETLERİN TANIMLANMASI

1.1.LOJİSTİK

Lojistik, farklı nitelikteki operasyonların bir arada yürütüldüğü mal, hizmet ve bilgi akışının doğru şekilde, optimum zamanda, minimum fedakarlıkla yapıldığı çoklu disipline sahip bir bilim ve operasyon sürecidir.

Hakkında birçok metin, araştırma, bulgu ve görüş bulunan lojistik; etimolojik olarak incelendiği zaman, Yunancada yer alan hesap yapma bilimi ve hesap yapmak konusunda beceri sahibi olan kişi anlamlarına gelen; logistikos kelimesinden süregeldiğine ulaşılmaktadır. Mantık ve istatistik sözcüklerinin bir araya getirilmesi sonucu oluşturulmuştur (Wassenhove 2006, 475). İnsanlık tarihindeki gelişim sürecine dair kanıtlar, toplumların değişimi ve sosyolojik hayatın evrimi göz önünde bulundurularak, elde edilen akademik bulgular niteliğinde, Yunan ve Roma İmparatorluklarına kadar tarihi bir kökene sahip olduğu söylenmektedir, bu da kelime kökeni olarak verilen bilginin doğruluğunun kanıtı olduğu kabul edilmektedir (Koçak, 2020: 246-258). Roma ve Yunan İmparatorlukları öncesi başlamış ve de sonrasında da yüzyıllardır devam etmekte olan toplumsal evrim süreci ve insan alışkanlıklarının değişmesi yeni yerleşim yerlerine ve yeni kaynaklara olan ihtiyacı doğurmuş, bu ihtiyaçlar savaşları meydana getirmiş, savaşlarda ise lojistik; kazanmak için iyi şekilde yönetilmesi gerekli olan bir teknik haline gelmiştir. Tarihteki birçok askeri zaferin gerçekleşebilmesi için en etkin şekilde lojistik planlar yapılmış ve de operasyonlar yönetilmiştir. Lojistik askeri bir terim olarak kullanıldığında, "mühimmat ulaştırmasını nitelikli şekilde sağlamak, tedarik ve askeri birlikleri optimum noktalara yerleştirmek sanatı olarak tanımlanmıştır (Wolff ve Yıldız 2018: 188).

Çağımıza geldiğimizde, lojistik temel prensip olarak mal ve hizmet dahilinde tedarik sürecinin en verimli şekilde işlenmesi amacıyla kullanılmaktadır. Özellikle 1760' da başlayan Sanayi Devrimi, hammadde ihtiyacının ve pazar arayışının yeni

bir sürece girmesine sebep olmuş, lojistik biliminin daha fazla dikkat çeker bir hale gelmesine yol açmıştır. Sanayi Devrimi'nden itibaren günümüze kadar süregelen ve devam etmekte olan endüstri ve bilişim teknolojisinin geliştirilmesi, üretim imkanlarında değişime yol açmış, daha hızlı ve daha çok sayıda mal üretimi gerçekleştirmeyi mümkün hale getirmiştir. Endüstride bu denli büyük değişimler yaşanırken ve de üretim hacimleri genişlerken, daha yeni kavramlar ve anlayışlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu gelişim sonucunda tedarik zinciri ve tedarik zinciri yönetimi kavramları ortaya çıkmış, sık sık kullanılır hale gelmiştir. Özellikle günümüzde tedarik zinciri yönetimi konusunda pratikte ve teoride çalışmalara ağırlık verilmektedir. Pazarın genişlemesi ve imkanların gelişmesi tedarik zincirinin etkin yönetilmesini gerekli hale getirmiştir. Lojistik ise tedarik zinciri yönetiminin etkinliği konusunda ana karakter haline gelmiştir.

Literatürde, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi arasındaki ilişkiyi tanımlayan birden fazla görüş bulunmaktadır. Temel olarak 4 ana bakış açısı altında sınıflandırılan bu görüşler;

- Geleneksel (traditionalist),
- Yeniden adlandırılan (re-labeling),
- Bağlantılı (unionist)
- Kesişimci (intersectionist)

olarak lojistik ve tedarik zinciri yönetimi arasındaki ilişkiyi inceler (Larson ve Halldorsson 2004: 18). Geleneksel görüşe göre; tedarik zinciri yönetimi lojistik içerisinde yer alır ve onun küçük bir parçasıdır. Yeniden adlandırma görüşüne göre; iki terim arasında herhangi bir fark yoktur, tedarik zinciri yönetimi lojistiğin yeni ve gelişmiş versiyonudur. Bağlantılı görüş ise gelenekselin tam tersi olarak lojistiğin tedarik zinciri yönetiminin bir parçası olduğunu ve içerisinde yer aldığını kabul eder. Kesişimci görüşte ise iki yönetimde birbirinden farklı özellikler ve birbirleri ile ortak özellikler içerir ve ortak bir kesişim kümesi oluştururlar. Sektör ve akademi genel bir kabul olarak bağlantılı görüş dahilinde değerlendirme yapar ve lojistiği tedarik zinciri sürecinde mal ve hizmet akışını sağlamak için yönetilmesi gereken bir operasyon olarak kullanır. Özellikle 90'lı yılların öncesinde, daha geleneksel düşünceler ve teknikler sonucunda lojistik, tedarik zinciri sürecinde, hammadde

tedariki ve sonrasında elde edilen nihai ürünün tüketici ile buluştuğu noktaya kadar olan, tek yönlü akış kapsamında tanımlanmıştır.

Yeni milenyum ile bilişim ve iletişim teknolojilerindeki gelişimin sürat kazanması, tedarik zincirinin tüm dünyaya yayılmasının tamamlanması, ekonomilerin global hale gelmesi sonucu, lojistik kavramı içerisine bilgi akışının ve hizmet tedarikinin dahil edilmesi ve de tüm akışın stratejik olarak organize edilmesi gerekliliği zorunlu hale gelmiştir. Bu değişim sürecinde lojistik hakkında multidisipliner bir bakış açısıyla işletme envanterindeki malzeme, yarı mamullerin ve ürünlerin (ve de bunlarla ilgili bilgilerin) uyumlu bir organizasyon süreciyle dağıtım kanalında akışı sağlanırken, bugün ve gelecekteki karlılığın maksimize edilmesi için olabilecek en düşük maliyetle siparişlerin tesliminin stratejik olarak yönetilmesi süreci olarak tanımlamalar yapılmıştır (Christopher, 2011: 2). Globalleşme sonrasında kaynaklara erişimin ve dağıtımın kolay hale gelmesi ise pazar ve müşteri alışkanlıklarını değiştirmiştir. Değişmiş olan müşteri alışkanlıkları sonucu yeni ihtiyaçlar doğmuş, bu da tedarik zincirindeki geleneksel olarak tek yönlü tanımlanmış akışa, tersine bir akış da eklemek suretiyle çift yönlü olarak tanımlanmak zorunluluğu kılmıştır. Dünya'da genel olarak kabul edilebilir bir tanım yapmak gerekirse: "Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammadde tedariki aşamasından ürün veya hizmetin tüketildiği aşamaya kadar olan tedarik zinciri içerisindeki malzeme, servis hizmeti ve bilgi akışının etkili bir şekilde iki yönlü doğrultuda hareketinin planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi faaliyeti" olarak tanımlanabilmektedir (Demir, 2008: 1-2). Hem de bu akış sağlanırken lojistik yönetiminin en hızlı, en ucuz, en çevreci ve en güvenli gerçekleştirilmesi amaçlarından vazgeçilmemesi beklenmektedir. Bir başka kaynakta ise lojistik; satın alma, dağıtım, stok yönetimi, sipariş yönetimi ve işleme, parça ve hizmet desteği, üretim programlama, iadeler, talep tahmini, atıkların geri kazanılması ve imha edilmesi, müşteri hizmetleri kapsamının tamamı olarak nitelenmiştir (Baki, 2004; 21).

Tedarik zinciri yönetiminde müşteri memnuniyeti, yüksek kalite çıktısı, düşük maliyet amacı adı altında 3 ana bileşen yer almaktadır (Barlın, 2009). Uygulamalar ve teorik bilgilerin ışığında tedarik zinciri yönetimi de bu bileşenlerin doğru şekilde işlenmesi felsefesidir. Bileşenler içerisinde pratikte ve literatürde en

çok maliyet yönetimi üzerine çalışmalar bulunmaktadır, çünkü hem üretim hem de hizmet işletmeleri için diğer bileşenler üzerinde verimlilik sağlanabilmesinin temeli maliyet optimizasyonuna dayanmaktadır. Maliyetlerin optimize edilebilmesi için öncelikle belirlenip, analiz edilip sonrasında bunların iyileştirmesi üzerine çalışılması gerekmektedir. Bu konuda tedarik zincirinin daha iyi hale getirilebilmesi için lojistik üzerine çokça çalışma gerçekleşmektedir. Bu çalışmalardan bir tanesi de Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksidir. 2007 yılında başlatılan ve en son 2018 yılında yayınlanmış olan bu endeks ülkelerin lojistik anlamda başarı ve başarısızlıklarının puanlarla ifade edilmiş bir göstergesidir. Bu puanlar neticesinde bir başarı sırası oluşturulmaktadır. Sıralama; gümrükleme süreçlerindeki verimlilik, ulaştırma altyapısı kalitesi, sevkiyat kolaylığı, lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite, lojistik organizasyonun takip ve izlenebilirlik durumu, teslim zamanlaması olarak ana kriterler altında sınıflandırılmaktadır (Özkardeş, 2020). Bu endeks sonucu ortaya çıkan göstergelere göre ülkelerin tedarik zinciri yönetiminin kaliteli hale getirilebilmesi için hangi lojistik süreçte geliştirilmesi, yatırım yapılması ve iyileştirilmesi gerektiği belirlenmektedir. İyileştirilmiş bir kalite ancak maliyetlerin azaltılması ve verimliliğin artırılmasıyla mümkündür. Çünkü kalitesizlik malzeme, enerji, donanım ve sermaye israfı anlamı taşır (Bozkurt, 1999). Aynı zamanda, işletme maliyetlerindeki herhangi bir artış; işletmenin finansal performansını ve dolayısı ile yatırım değerini negatif yönde etkilemektedir (Öztürk, Çetin ve Cengiz, 2018: 53). Bu sebepledir ki işletmeler hatta ülkeler maliyetlerin belirlenmesi ve yönetilmesi konusunda titizlikle çalışmaktadır. Bu maliyetler içerisinde üzerine en çok çalışılması gereken de lojistik faaliyetlerden doğan maliyetlerdir.

Lojistik faaliyetler operasyon ve yönetim şekilleri göz önünde bulundurulduğunda şu şekilde sıralanabilir:

- Taşıma (Ulaştırma)
- Sigortalama
- Envanter (Stok) Yönetimi
- Talep Tahmini
- Elleçleme

- Ambalajlama (Paketleme)
- Gümrükleme (İthalat ve İhracat Operasyonların Tümü)

Lojistik faaliyetler, tedarik zincirindeki tüm işlemlerin gerçekleşmesine olanak sağladığı ve zincirin işlem süresi boyunca devam eden kesintisiz bir akışta meydana geldiği için, zincirin her halkasında farklı maliyet kalemleri oluşturmaktadır. Öyle ki, oluşan her maliyet meydana geldiği operasyon dahilinde gerçekleşen tüm faaliyetler için etkileyici nitelikte olabilmektedir. Bu maliyet kalemleri parasal olarak ifade edilebilir şekilde somut ve maddi olduğu gibi aynı zamanda gayri maddi bir değer olan zaman maliyeti olarak da karşımıza çıkabilmekte ve de diğer işletme maliyetleri içerisinde göz ardı edilemeyecek büyüklüğe sahip olabilmektedir. Yapılmış olan araştırmalar da gösteriyor ki bir lojistik operasyon maliyeti olarak işletmelerdeki fiziksel dağıtım faaliyetlerinde ortaya çıkan maliyetlerin, satışların %30'una kadar ulaşabildiği bulguları elde edilmiştir bu da lojistik maliyetlerin karlılık üzerinde etkisini açıkça ifade eder niteliktedir (Kıymetli Şen, 2014: 83-106). Bir başka yorumda da lojistik faaliyetler ile maliyet yönetiminde etkinliğin arttığını, planlama etkinliği ve stratejik yaklaşım sağlandığını, zaman yönetiminin önemli hale geldiği, değişen koşullara göre uygun çözüm yolları üretildiği, teknolojik yatırımlar ve alt yapı süratli gelişim sağlandığı belirtilmiştir (Ceran ve Alagöz, 2007: 5-2). Yapılan çıkarımlar sonucu diyebiliriz ki üretim ve satışlarda maksimum oranda verimlilik, kalite artışı ve kaynakların etkin kullanımı için lojistik maliyetlerin en doğru şekilde hesaplanması ve yönetilmesi gerekmektedir.

1.2.LOJİSTİK MALİYETLER

Lojistik maliyetler, tedarik zinciri boyunca mal, hizmet, bilgi akışının gerçekleşmesi amacıyla yapılan tüm lojistik faaliyetler aşamasında; katlanılması gerekli olan parasal ve zamansal miktardır. Bir başka bakış açısıyla faaliyetlerin meydana gelmesi sonucunda ortaya çıkan tüm maliyetler, faaliyetlerin gerçekleşmesi için katlanılan fedakarlıkların tamamı lojistik maliyetler olarak adlandırılmaktadır. Geniş bir perspektifle incelendiğinde; başlangıcı ham madde tedarik süreci olan, satış ve dağıtım ile satış sonrası hizmetlerle devam eden süreçte ortaya çıkan; taşıma,

sigorta, gümrükleme, depolama, bozulma, kayıp, geç teslimat, ceza, hata maliyetleri, bilgi sistemi, bilgi iletişim, personel, stok bulundurma ve depolardaki taşıma araçlarındaki atıl kapasite gibi çok çeşitli maliyet kalemleri bütünü lojistik maliyetler olarak tanımlanır (Tokay, Deran ve Arslan, 2015: 3).

Gelişimi devam etmekte olan tedarik zinciri yapılanması içerisinde, varlığı süreklilik arz eden lojistik faaliyetler, her aşamada yönetilmesi gereken farklı maliyet kalemleri ortaya çıkarmaktadır. Birçok akademik metinde, araştırmalar sonucunda taşıma maliyetlerinin lojistik maliyetler içerisinde en yüksek ve indirgenmesi daha zor olan maliyet olduğu bilgisine erişilmektedir. Bir çalışmada; "Faaliyetler içerisinde en önemli ve en yüksek oranda hacme sahip olan; taşıma maliyetleri dahilindeki fiziksel dağıtım maliyeti, satışların %30'u kadar varlığa sahip olabilmektedir." istatistiği yer almaktadır (Kıymetli Şen, 2014: 83-106). Bir başka kaynaktan edinilen bilgiye göre ise, Türkiye'de faaliyet gösteren farklı sektörler dahilindeki işletmeler ile yapılan çalışmalar sonucunda lojistik maliyetlerin, işletme cirosunun %5 ve %15 oranları arasında değişken bir kısmına denk geldiği yer almaktadır (Hacırüstemoğlu ve Şakrak, 2002: 111). Araştırmalar ve akademik bulgular neticesinde belirlenen nicel veriler ışığında, lojistik maliyetlerin tedarik zinciri içerisinde yer alan işletmeler için önem ölçüsü açıkça anlaşılmaktadır.

Lojistik maliyetlerin yalnızca lojistik operasyonlarını etkilediği varsayılmamalıdır. Pazarlama ve satış, yönetim, üretim ve tedarik süreçleri de dahil olmak üzere tüm işletme fonksiyonlarında lojistik maliyetlerin etkisi bulunmaktadır (Seicht, 1997: 577). Uzmanlaşması ve odaklanması gereken ana alanlar farklı olmasına rağmen üretim endüstrisindeki işletmeler için de bünyelerinde gerçekleştirdikleri her faaliyet ve her hizmet kadar lojistik faaliyetler de çıktı olarak oluşturmak istedikleri değer kazanımı ve barındırdıkları maliyetleri açısından önemlidir. Bu sebeple üretim teknolojilerine odaklanırken aynı zamanda lojistik anlamda uzmanlaşmak ve maliyet yönetimi yapmak zorunluluğu bulunmaktadır. Endüstri 4.0 atılımı yapılırken gelişen endüstrilerin trendlerini yakalamak ve ihtiyaçlarına cevap verebilmek adına paralel doğrultuda ilerleyen Lojistik 4.0 çalışmaları da gerçekleşmektedir. Endüstri 4.0 etkisi lojistik sektöründe de kendini belli etmektedir. Lojistik faaliyetlerde dijitalleşmeye uyum başlamış ve Lojistik 4.0 kavramı ortaya çıkmıştır. Geldiğimiz noktada, inceleme ve araştırmalar sonucu

gelişmiş ülkelerin Gayri Safi Milli Hasılası'nın %12-15 kadar oranının lojistik sektöründen elde edilen gelirler doğrultusunda oluştuğu görülmektedir (Elgün, 2011: 49). GSMH içerisinde büyük bir yüzdeliğe sahip olması da lojistik faaliyetlerin geliştirilmesi konusunda tetikleyici olmaktadır.

Elektronik ticaretin ana pazar olması ve sürekli genişlemesi, bu pazardaki yeni tüketim anlayışı, logsumer trendi ve logsumer tüketici grubunu meydana getirmiştir. Logsumer ürün alışverişi dışında satın aldığı malın kendisine gelmesi aşamasındaki lojistik sürece dahi müdahale etmeyi talep eden demektir. Logsumerlar, lojistik hizmetlerinin zamanı, fiyatı, kalitesi ve yeşil/çevreci veya adil olma yönleriyle ilgili karar vermede aktif bir rol oynamaktadırlar ve bu tüm tedarik zincirini etkilemektedir. Hali hazırda kontrol dışı birden çok değişken maliyet barındıran lojistik operasyonlarına, yeni trendlerin ve ilerlemelerin sonucunda yönetilmesi gereken farklı alanlar da eklenmektedir. (Bilgiç, Türkmenoğlu ve Koçak 2020: 56-69).

Günümüzde ekonomi ve pazarlarda yaşanan bütünleşme ve bu bütünleşme sonucu yeniden belirlenen çetin rekabet şartları, tüzel kişilikleri yeniden değerlemeye, yeni markalaşma çalışmalarına, yeniden ve daha rasyonel maliyet hesaplamalarına yönlendirmektedir. Birçok araştırma ve akademik çalışma, özellikle son 20 yılda şirketlerin lojistik maliyet hesaplamaları üzerinde çokça sorunu olduğunu ortaya koymaktadır. Geleneksel gider kalemleri yerine, lojistik maliyetlerin üretilen her bir ürün ve hizmet için dağıtımının yapılıp payının hesaplanarak, yeniden değerleme ve fiyatlandırma oluşturulmasının karmaşıklığı ve yeni bilgi sistemleri gereksinimi birçok işletme açısından zorlayıcı bir süreç olmaktadır, fakat bu zorlu süreç ile başa çıkılabilmesi elzem hale gelmiştir. 2010 yılında yapılmış olan bir araştırmanın sonucu olarak; toplam üretim maliyetleri içinde lojistik maliyetlerin payının hızla artması, bu maliyetlerin kontrol edilmesi ve yönetilebilmesi hususunda daha hassas davranılması gerektiğine, muhasebe içi ve dışı farklı yöntemler ile önlem alınmasının zorunluluğuna ulaşılmıştır (Tokay, Deran ve Arslan, 2010).

Her şirketin yaşam amacı olan kar maksimizasyonu için lojistik faaliyetler ve bu faaliyetler sonucunda ortaya çıkan maliyetler bir sorun olarak değil, başarılı bir şekilde yönetilmesi gereken karmaşık bir organizasyon olarak ele alınmalıdır. Bu görüşü destekleyici nitelikte birçok bilimsel fikir de kaynaklarda bulmak

mümkündür. Lojistik faaliyet yürütülmesinde ya da dış alım yapılmasında temel gaye, şirket varlığının sürdürülebilmesi için organizasyonu kalite, fiyat, zaman ve hizmet gibi çok önemli olan pazar değişkenlerine karşı dayanabilecek duruma eriştirmektir. (Çancı ve Erdal, 2003: 35).

Lojistik maliyetlerde etkin bir yönetim yapılabilmesi için maliyetlerin, hangi faaliyetlere bağlı olarak ortaya çıktığı, kontrol edilebilir ya da edilemez nitelikte olduğu en doğru şekilde tespit edilmesi ve hesaplanması gerekmektedir. İncelenen birçok çalışmada geleneksel maliyetleme yaklaşımlarına göre daha gerçek veriler verebilecek olan modern maliyetleme yaklaşımları seçilmiştir. Maliyet yaklaşımlarının, işletmelerin muhasebe yetkinlikleri, üretim ve ticaret hacimleri, yenilikçi kimlikleri neticesinde yapılan analizler sonucunda en uygun şekilde belirlendiği görülmektedir. Bu yaklaşımlar şu şekilde sıralanabilir;

- Faaliyet tabanlı maliyetleme,
- Hedef maliyetleme,
- Toplam maliyetleme,
- Müşteri karlılık analizi,
- Tam zamanında üretim yaklaşımı,
- Tedarik zinciri maliyetlemesi,
- Kazan-kazan ilişkisi yaklaşımı,
- Toplam sahip olma maliyeti yaklaşımı,
- Misyon maliyeti yaklaşımı.

Maliyetleme yaklaşımı ve yöntemlerinin ortak amacı; lojistik operasyonları için katlanılan maliyetlerin kontrol edilebilmesi ve yönetilebilmesi için temel olarak lojistik faaliyetleri meydana getiren unsurların ayrı ayrı analiz edilmesi ve her faaliyetin toplam lojistik faaliyetler içerisindeki oranının tespit edilmesi gerekliliğidir (Öztürk, Çetin ve Cengiz, 2018). Lojistik faaliyetlerin karmaşıklığı ve zincir boyunca her daim oluşuma sahip olmasından dolayı faaliyetleri belirlemek, diğer faaliyetlerle olan ilişkisini tespit etmek, maliyet kalemlerini hesaplamak zaman ve bilgi gerektiren zorlu bir süreç olduğu anlaşılmaktadır.

Maliyet hesaplaması yapılabilmesi için maliyetlerin lojistik faaliyetler bazında sınıflandırılması gerekmektedir. Birçok çalışmada bu sınıflandırma temel olarak; taşıma (ulaştırma) maliyetleri, depolama maliyetleri, stok bulundurma

(yönetimi) maliyetleri, müşteri hizmetleri ve bilgi yönetimi maliyetleri olarak adlandırılmaktadır. Bu ana başlıklar altında birden fazla alt başlık da yer almaktadır. Bazı görüşlere göre stok bulundurma ya da depolama maliyeti altında bulunan elleçleme, ambalajlama gibi faaliyetler de ayrı bir başlık olarak alınmaktadır. Bu çalışmanın amacı ve ilerleyeceği sonuç doğrultusunda, genellikle müşteri hizmetleri ve bilgi yönetimi başlığı altında incelenen gümrük operasyon maliyetleri ayrı bir başlık olarak incelenecektir.

1.2.1.Taşıma Maliyetleri

Lojistik operasyon içerisinde temel faaliyetlerden biri olarak gerçekleşen taşıma, özellikle sektörde lojistik terimi ile aynı anlamda kullanılmakta ve karıştırılmaktadır. Genellikle yerel nakliye şirketlerinin hakim olduğu lokal piyasalarda, karayolu özellikle de tır taşımaları için lojistik kelimesi sıkça kullanılmaktadır. Lojistik denildiğinde akla yalnızca taşıma hizmeti ve taşıma hizmet sağlayıcıları geldiği bilinmektedir, fakat bilimsel nitelikteki yazılarda bu kullanımın doğru olmadığı, lojistiğin bir organizasyon içinde farklı faaliyetlerin planlanarak en etkin şekilde uygulanması olduğu belirtilmektedir. Lojistik, işletmeciliğin değer yaratmaktaki temel fonksiyonlardan bir tanesidir. Ne yazık ki uygulamada farklı algılanmakta olup genellikle taşımacılık ya da nakliye faaliyeti olarak algılanmaktadır. Lojistik yönetimi yalnızca eşya taşıması olmamakla birlikte ürünün üretiminden başlayarak, ürünün tüketiciye kadar hatasız şekilde teslimini sağlayan tüm faaliyetleri konu alır (Wolff ve Yıldız, 2018: 187-198).

Birbiriyle iki yönlü etkileşim içinde olan tüm operasyonlar gibi taşıma ya da ulaştırma operasyonu da bir lojistik faaliyettir. Taşıma, operasyondaki faaliyetin gerçekleşme şekli ve yapısı gereği modlara ayrılmaktadır. Bu modlar ana başlıklar altında; karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı faaliyeti olarak sınıflandırılabilmektedir. Taşınacak olan eşyanın niteliğine, taşıma ücretine, ulaştırma güzergahına, varış noktasına, teslim süresine, yükleme ve boşaltma faaliyetlerine gibi farklı etkenlere bağıl olarak taşıma modları arasında seçim ve

kombine diye adlandırılan karma taşıma modu seçimi yapılabilmektedir. 2020 yılında taşıma türü seçimi üzerine yapılmış olan bir çalışmada; eşya taşımacılığı yapılırken taşıma türü (modu) seçimi kararında etkili başlıca değişkenlerin taşıma maliyetleri, taşıma süresi ve aktarma noktasındaki gecikme süresi olduğu belirlenmiştir (Köfteci ve Gerçek, 2010 :5087-5112).

Birçok araştırmanın da sonucu olarak edinilmiş bilgilere göre toplam lojistik maliyetler içerisinde incelendiğinde taşıma faaliyetlerine ilişkin maliyetler en yüksek kalem olma özelliğini taşımaktadır. Taşıma maliyetlerine etki eden en önemli değişken olarak varsayabileceğimiz petrol fiyatları gibi kontrol edilemez olan değişkenlere sahip olması nedeniyle artan ve azalan dalgalı bir yapıya sahiptir. Bu dalgalı ve kontrol dışı yapısına rağmen lojistik maliyet yönetimi konusunda en çok girişimde bulunulan faaliyettir. Öyle ki uygulamada "hızlı teslimat" ve "hızlı kargo taşımacılığı" gibi opsiyon niteliğinde imkanlara sahip uygulamalar bulmak mümkündür. Buradan yola çıkarak lojistik için hız kelimesinin değerini anlayabilmekteyiz. Nebol'a göre hız ve maliyet birbirine geçmiş olan iki kavramdır. Özellikle günümüzde tedarik zincirindeki talep doğrultusunda bir ürün ne kadar hızlı taşınmak isteniyorsa o kadar yüksek maliyete katlanılması gerekecektir (Nebol, 2016: 161). Taşımacılık modları içerisinde bilinen genel geçer navlun fiyatları göz önünde bulundurulduğunda, en hızlı teslimat özelliğine sahip havayolu taşımacılığı maliyetlerinin ne kadar yüksek olduğu bu bulguyu doğrular niteliktedir diyebilmekteyiz. 2015 yılında yapılmış başka bir çalışma sonucunda ise denmektedir ki; "Maliyetler içerisinde önemli olan unsurun ulaştırma maliyetleri olması şaşırtıcı değildir ancak ağırlığının belirlenmesi önemli bir konudur. Türkiye'de nakliye araçlarının yüksek vergiler sebebiyle yüksek fiyatlandırıldığı, yakıt giderlerinin aşırı ve kontrolsüz fiyatlanmakta oluşu sektör maliyetleri üzerinde yüksek ve dengesizleştirici bir etkiye sahiptir. Yalnızca bu iki kalemde yapılabilecek yasal bir düzenleme bile sektörde iyileşme meydana getirebilecektir" (Kara ve Geyikçi, 2015: 111). Bu sebeple maliyet analizinin ve fiyat hesaplamasının, modern ve bilimsel yöntemler doğrultusunda rasyonel şekilde yapılması gerekliliği hususu ihmal edilmemelidir.

Taşıma maliyetleri başlığında akla ilk gelen akaryakıt, sürücü giderleri, nakliye masrafları gibi temel gider kalemleri dışında taşıma hizmetine yardımcı

olarak gerçekleştirilen tüm işlemler ya da taşıma operasyonu sonucu ortaya çıkan durumlar için katlanılması gereken giderler de taşıma maliyetleri dahilinde sınıflandırılmaktadır. Örnek olarak satış sözleşmesinde de taraflarının belirlendiği sigorta giderleri aslında taşımacılık faaliyetine yardımcı bir hizmet olarak taşıma maliyeti niteliği taşımaktadır. Taşımaya yardımcı faaliyetler ya da taşıma sonucu meydana gelebilecek olaylar neticesinde gözlemlenebilen maliyetleri sıralamak gerekirse navlun dahili uluslararası nakliye ve kargo bedeli, taşımaya konu eşyanın teminatı için yapılan sigorta bedeli, taşıma niteliğine göre öncelikli olarak yapılan paketleme işlemi, dış kaynak kullanımı yapmayan firmaların araç ve donanım bedelleri ile amortisman ya da kiralama giderleri, taşıma esnasında eşyada meydana gelebilecek olası hasar, bozulma, zayiat gibi sonuçların doğuracağı maliyetler, gecikmelerden kaynaklı olarak ortaya çıkan geç teslimat maliyetlerinden söz edilebilmektedir (Özkardeş, 2020).

1.2.2.Depolama Maliyetleri

İnternet altyapısının gelişimi sonucu ticaretin tamamen dijital olarak yürütülebilir hale gelmesi ile depolama faaliyeti ve depolar daha fazla konuşulmaktadır. İnternet ticaretindeki miktarın artışı, arz ve talep arasındaki alışverişin hız kazanmasıyla birlikte daha çok eşya için daha çok depolama yerine ihtiyaç duyulmaktadır. Erken 2000'lere kadar büyük depolama şirketleri dışında, lojistik sektöründe oynamakta olan büyük paydaşlar, depoculuk faaliyetlerine çok fazla önem vermemekteydi. Üretim endüstrisi de tedarik zincirinde altın kural olan ham maddelerin üretim sürecine yakın lokasyonda depolanması felsefesiyle, ki bu felsefenin temelinde maliyet kontrolü ilkesi yer almaktadır, depolama hizmetlerini kendi bünyelerinde sağlamaktaydı. Tam Zamanında Üretim (Just in Time) olarak bilinen daha az stok ve yeterli stok miktarı ile üretim felsefesi de hammadde stoku için gerekli olan depolama ihtiyacını minimum ölçüde tutmaktaydı. Zaman içerisinde müşteri alışkanlıkları değişimi, alternatif tedarik zinciri yönetimi anlayışlarının geliştirilmesi, tam zamanında üretim gibi farklı bakış açıları depolama hizmetlerinde farklılaşmaya, bu hizmetin yeni bir pazar olarak sunulmasına yol açmıştır. Bu değişim depolama faaliyetlerinden doğan maliyetleri de değiştirmiş, özellikle kendi

bünyesinde depolama hizmeti bulunan endüstrilerin finansal tablolarında büyük değişikliklere yol açmıştır. Ticari akışta ve lojistikte yaşanan bu değişiklikler depolama operasyonuna ait ortaya çıkan maliyetleri de önemli hale getirmiştir. Lojistik maliyetler içerisinde incelendiğinde depolamadan kaynaklı olarak katlanılması gereken maliyet miktarı taşıma maliyetlerinden sonra 2. dereceden etkileyen olarak yer almaktadır. 2020 yılında yayınlanmış olan bir çalışmanın sonucuna göre lojistik faaliyetlerin maliyetlere ne derece etki ettiği sorusuna ikinci sırada yer alarak depolama ve elleçleme giderlerinin çok fazla etkilemekte olduğu yanıtı verilmiştir (Kayalı, Necef Yerli ve Onur, 2020: 303-324). Bu yüzden maliyetlerin optimize edilebilmesi ve daha kolay yönetilir hale gelmesi için depolama operasyonunda yeni çözümler ortaya konmakta, yeni iş birlikleri geliştirilmekte ve faaliyet aşamasında değişimler yaşanmaktadır.

Depolamada yaşanan en büyük değişimlerden bir tanesi, taşımacılık ve gümrükleme hizmetinde olduğu gibi yaygın olarak dış kaynak kullanımının (outsourcing) tercih edilir hale gelmesidir. Lojistikte dış kaynak kullanımı sayesinde işletmeler sabit maliyetlerini değişken maliyetlere dönüştürebilmektedir. Tüzel kişiler bu sayede taşıtlara ait bakım masrafı, taşıma ve depolama için gereken sigorta ücreti, sabit depo giderleri, talebe göre değişkenlik gösteren ekipmanlar için satın alma ve kiralama ihtiyacı, uzmanlaşmış personel istihdamı gibi zorunluluklardan kurtulabilmektedir (Varan ve Çevik, 2015). Ayrıca dış kaynak kullanımı ile uzman taraflardan hizmet sağlamak operasyon sırasında yaşanabilecek olan risk faktörünü azaltmakta, gecikme, kaza ve zayiat sonrası oluşabilecek maliyet ihtimalini düşürmektedir. Dış kaynak kullanımına sebep olan en önemli faktörler; operasyonda verimliliği arttırma amacı, personel ihtiyacını minimuma indirme, teknoloji ve gerekli ekipmana kolay erişim, işletme maliyetlerini azaltmak ve üretim ar-ge gibi asıl uzmanlaşma gerektiren alanlara odaklanabilmektir (Philips, 1999). Dış kaynak olarak verilen depolama hizmeti sayesinde farklı müşterilere farklı çözümlerle depolama hizmeti vermek hem uzmanlaşmayı artırmış hem de ölçek ekonomisi diye adlandırılan maliyetlerin paylaşılması ve düşük maliyet elde edilmesi ideolojisinin bu faaliyette geliştirilmesine öncü olmuştur. Lojistik işletmelerin depo ve taşınmaz yatırımlarına yoğunlaşarak, müşteri ihtiyaçlarına yönelik çözüm yaklaşımıyla depolama hizmeti vermesi, depolama teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, tedarik

zincirinde yer alan; tedarikçi, üretici, toptancı, perakendeci gibi birçok tarafın, işin uzmanından depolama hizmeti almasını sağlamaktadır.

Dış kaynak kullanımına gidilmesinin en önemli sebeplerinden bir tanesi de tabii ki maliyet kalemlerinde yaşanacak olan değişimdir. Lojistik faaliyetlerin etkin şekilde idare edilebilmesi veya dış kaynak kullanımıyla sağlanmasının işletmenin finansal performansında değişikliklere yol açmaktadır. Bu değişikliklerden en fazla görüntüleneni aktif karlılığıdır. Aktif karlılığı, finansal anlamda varlıklara karın oranlanması şeklinde ifade edilmektedir. Bu oran elde bulunan kaynakların etkin kullanılma derecesinin göstergesidir. Aktif karlılığı oranının büyüklüğü, işletmenin aktiflerini etkin kullandığını ifade eder (Aydın ve Bacak, 2018: 199). Aktif karlılığı oranı için işletmeler depolama gibi taşınmaz yatırımına yol açabilecek olan giderlerden vazgeçerek finansal tablolarında iyileştirmeye giderler, bu iyileştirmeyi yapabilmek için de depolama hizmetini dış kaynak olarak almak isterler. Yine 2018'de yapılan aynı çalışmada dış kaynak kullanımı yapılması durumunda, dış kaynak kullanımı yapılan faaliyet için gerekli olan sabit yatırımlardan vazgeçileceği ve bu sabit maliyetlerin değişken maliyet niteliği kazanarak sınıflandırılabileceği yer almaktadır (Aydın ve Bacak, 2018: 199).

Bir başka maliyet optimizasyonu için geliştirilmiş olan düşünce de bir tedarik zinciri yönetimi yaklaşımı olan lojistik ve nakliye yaklaşımıdır. Bu yaklaşımda işletmeler lojistik operasyonları üzerine bir yönetim anlayışı geliştirir ve şirket içi operasyonlardan çok bu harici operasyonlar ile tedarik zincirine etki etmeye çalışırlar. Bu şirketlerde karlılığı artırmanın ilk yöntemi maliyetleri azaltmaktır bu kapsamda yeni depolama modelleri ortaya çıkarır, depolama faaliyeti için ar-ge çalışmaları yapar, dağıtım merkezleri ve bu merkezleri odak alarak yeni bir nakliye ağı biçimlendirir bu sayede maliyetlerde azalma eğilimine giderler (Özkardeş, 2020).

1.2.3.Stok Bulundurma (Yönetimi) Maliyetleri

Lojistik, modern anlamda; akış, pazar ve zaman yönelimli olarak düşünülmesi gerekmektedir (Kıymetli Şen, 2014: 83-106). Bu üç unsurun sorunsuz şekilde uyum içinde işlemesi için stok yönetimi tedarik sürecinin gerektirdiği en doğru şekilde yapılmalıdır. Akışın kesintisiz olarak sağlanabilmesi, pazar yani müşteri ve tüketici

ihtiyacının sorunsuz şekilde karşılanabiliyor olması, tedarik zamanının üretim, ürün veya hizmet pazarlaması için doğru hesaplanabilir olması stokların etkin yönetilmesi ile ilgilidir. Doğru yerde, doğru zamanda, doğru şekilde, doğru kişiye, doğru eşya sarmalının yaşanabilmesi eşyanın mevcut ve yeterli olmasına yani stok yönetimine bağlıdır. Stokların etkin yönetimi için de tedarik zincirinin her aşamasında iletişimin doğru ve zamanlı şekilde yapılması önemlidir. Bilgi akışı doğru sağlanmadığında, stok seviyelerinde azalma sonucu olarak stok yokluğuna düşme (stockout) veya stok seviyelerinde artış sonucu olarak stok bulundurma maliyetlerinde artışlar meydana gelebilmektedir.

Stok bulundurma maliyeti diğer tüm faaliyetlerde olduğu gibi doğru hesaplanması ve iyi analiz edilmesi gereken bir operasyon sürecidir. Bu süreç diğer tüm faaliyetlerin haricinde stok bulundurulması gereken ürünle direkt ilgili olarak farklı maliyet kalemleri de oluşturmaktadır. Stok bulundurma sırasında yaşanabilecek kayıp, bozulma gibi maliyetler direkt olarak stok yönetimi dahilinde incelenmelidir. Bozkurt'a göre kalite ve maliyet birbiriyle ilişkili iki kavramdır, bu ilişkiye göre israf altında sınıflandırılabilen unsurlardan olan malzeme israfı da kalitesizlik göstergesi oluşturmaktadır (Bozkurt, 1999). Bu sebeple oluşabilecek her türlü kayıp ve bozulma için doğru stok yönetimi yapılması gerekmektedir. Ürünle ilgili oluşabilecek olan maliyet kalemlerinin haricinde stok bulundurma boyunca fırsat maliyeti de meydana gelmektedir, bulundurulan mal stokuna karşılık alternatif olarak değerlendirilebilecek her ihtimal bu fırsat maliyeti içerisinde yer almaktadır. Stok bulundurma ile ilgili olarak karşımıza çıkabilecek maliyetlerden bir diğeri de sipariş maliyetidir. Sipariş maliyeti, bir tedarik süresince siparişin verildiği ilk andan itibaren teslim edilene kadar olan süreçte gerçekleşen faaliyetler sonucu ortaya çıkmaktadır, stok bulundurma miktarı ile de ters orantılı olarak değişiklik göstermektedir.

Elleçleme faaliyeti, bazı görüşlere göre farklı bir maliyet kalemi olarak ya da depolama maliyetleri altında hesaplanırken, farklı görüşlere göre de stok bulundurma maliyeti altında sınıflandırılabilmektedir. Bu çalışmanın amacı doğrultusunda elleçleme maliyetlerinin hesaplanmasının araştırmaya katkısının eşit olacağı varsayımından stok bulundurma maliyetleri altında yer verilecektir. Kısaca elleçleme tanımı yapılması gerekirse, depolama aşamasında bulunan gelen ya da giden

stokların taşınması, kaplarının değiştirilmesi, havalandırılması, fumigasyon işlemine tabii tutulması hatta ambalajlanması ya da ambalaj değişikliği yapılması faaliyetleridir. Belirtilen her işlem stok bulundurulduğu süre boyunca zamansal ve parasal olarak maliyet yükü oluşmaktadır.

Stok yönetimiyle ilgili olarak literatürde ve uygulamada kullanılmış en yaygın yöntem tam zamanında üretim felsefesidir. Tam zamanında üretimde sıfır stok, dengeleme sistemleri, kanbanlar gibi birçok farklı enstrüman kullanılmaktadır. Tam zamanında üretim bir üretim mühendisliği olarak görülse de büyük oranda karlılığa etki edecek olan bir maliyetleme yaklaşımı olarak geliştirilmiştir. Tam zamanında üretim felsefesiyle yönetilen işletmelerde malzeme ve materyal akışındaki hız, stok miktarının stabil şekilde az olmasını sağlayarak, işletmenin daha az işletme sermayesi ihtiyacıyla faaliyette olmasını mümkün kılar. Aynı işi daha az sabit sermaye ile yapmak karlılıkta da artışa olanak sağlar (Aydın ve Bacak, 2018: 199). Amaç üretim için gerekli olan minimum hatta bazı tasarlanmış sistemlerde hiç stokla üretim sürecinin devam ettirilip, gerektiği ölçüde stok tedariki yapılmasıdır. Tedarik zincirinin hızlı akışı ve lojistik operasyonların süratle ihtiyaçlara cevap vermesi bu anlayışı başarılı şekilde kullanabilen işletmelerin varlığını kanıtlamaktadır. Genellikle yaratacağı avantajlar dahilinde değerlendirilen tam zamanında üretim yönetimine bağlı olarak elde stok bulundurmama maliyeti adı altında bir risk ve riskin sonucunda ortaya çıkacak maliyet kalemi oluşmaktadır. 2020 yılında tüm dünyada etkisi hızla artan Sar-Cov 2, yani bilinen adıyla Covid-19 virüsü sebebiyle lojistik sektörünün bel kemiği olan özellikle konteyner taşımacılığında duraksamalar yaşanmıştır. Bu duraksamaların sonucunda tedarik zincirinde büyük aksamalar meydana gelmiş, sıfır stok prensibiyle çalışmakta olan birçok endüstri üretiminde dar boğaz yaşanmasına yol açmış ve stok yetersizliği sebebiyle üretime ara vermek zorunda kalmıştır. Özellikle durmaksızın (non-stop) işleyen üretim hatlarının stok yetersizliğiyle durma noktasına gelmesi hatta üretime ara verilmesi birçok farklı maliyetin gündeme gelmesine yol açmıştır. Bu süreçte, sıfır stok mühendisliği benimsemiş olan endüstrilerde, stok bulundurmaya bağlı olarak oluşan sipariş maliyeti, fırsat maliyeti, depolama maliyeti gibi kalemlerde ortaya konulması amaçlanan iyileştirme; üretim hatlarının kesintiye uğraması, bazı

mamullerin tedarik sürecinde pazarda yokluğa düşmesiyle sonuçlanmış, negatif etkiyle daha büyük maliyetler olarak işletmelere yansımıştır.

Öyle ki, tüm bu değişkenlerin belirlenmesi, yönetilmesi ve hesaplanması mümkün olsa da piyasada, talepte ve tedarikte yaşanan değişiklikler ve belirsizlikler stok bulundurma maliyetlerinde artışlara sebep olabilmektedir.

1.2.4.Müşteri Hizmetleri ve Bilgi Yönetimi Maliyetleri

Müşteri hizmetleri ve bilgi yönetimi genellikle sipariş işleme, satın alma süreci, bilgi akış yönetimi gibi daha çok müşteri memnuniyeti ve tedarik sürecindeki diğer lojistik operasyonların akışının organize edilmesini sağlayan faaliyetlerden oluşmaktadır. Lojistik sürecin beyni niteliğinde olan tüm ofis operasyonları denilen faaliyetlerin gerçekleşmesinin bütünüdür denilebilmektedir. Lojistik, ürün ve hizmetler için yer ve zaman faydası yaratmakla birlikte müşteri hizmet düzeyi ile direkt olarak ilişki içerisindedir denilebilir (Tuna, 2001: 208). Müşteri hizmet düzeyi, müşterinin istediği anda istediği ürüne sahip olabilme sıklığıdır (Schreibfeder, 1997). Daha detaylı açıklamak gerekirse işletmenin müşterilerinin istek ve ihtiyaçlarını karşılayabilme yeteneği ve oranıdır denilebilir (Aydın, 2009). Lojistik, çok çeşitli alanlardan oluşan faaliyetlerin bütününden oluşmakta ve ilgili tüm birimlerin iş birliğini gerektirmektedir (Çancı ve Erdal, 2003: 35-37). Bu iş birliği organizasyonunun yürütülebilmesi için maliyetler oluşmaktadır. Birçok anlayışa ve çalışmaya göre gümrük operasyonları da bu kalem altında sınıflandırılmaktadır.

Büyük bir kabule göre, muhasebe dışı yöntemlerle müşteri hizmetleri ve bilgi yönetimi maliyetleri hesaplanmaktadır, literatürde de maddi olmayan, soyut (intangible) maliyetler olarak kabul edilmektedir. Belirlenmesi ve hesaplanması oldukça zor olan maddi olmayan maliyetleri kolaylıkla takip etmek ve değer atamak oldukça karmaşık olabilmektedir (Garrison, 1991). Bu alanda yapılan maliyet hesaplamalarının sonuçları genellikle nitel verilerden oluşmaktadır. Bu nitel verilere sahip maliyetler diğer faaliyetler sonucu ortaya çıkan nicel veri içeren kalemlerle çok yönlü olarak birbiriyle ilişki içerisindedir. Hesaplanması zor ve karmaşık olan bu maliyetlerin yönetiminde çoğunlukla diğer lojistik operasyonlarda olduğu gibi, müşteri hizmetleri ve bilgi yönetiminin etkin ve verimli işlemesi için dış kaynak

kullanımı yapılmaktadır. Dış kaynak kullanımının getirisi olan uzman kişiler tarafından yürütülen verimli operasyon süreci hem müşteri hizmet düzeyini arttırmakta hem bilginin doğru şekilde yönetilmesini sağlamakta hem de maliyetleri düşürmeye imkan tanımaktadır.

Paket programlar, bütünleşmiş bilgi sistemleri, geliştirilmiş yazılımlar, bulut paylaşımı ile manuel olarak işleyen birçok operasyonun bilgisayar üzerinde birbiriyle entegre edilmesi için dijitalleşme yolunda bilişim sistemlerine yapılan yatırımlar ve geliştirmeler de bu maliyet kalemi altında sınıflandırılabilmektedir. Lojistik süreç, karlılık oranı ve müşteri memnuniyetine direkt ve dolaylı olarak etki eden faktörlerden bir tanesi olduğu için dijitalleşmeye verilen önem artmakta, yatırımlar son yıllarda maliyet azaltıcı ve gelir artırıcı bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Androit tarafından 2018 yılında yayınlanan bir rapora göre lojistik sektöründe dijitalleşmeye ayrılan miktarın toplam 54,9 milyar dolar olduğu ve bu miktarın 2025 yılında %150 den fazla artış göstererek 145,3 milyar dolar seviyesinde olacağı beklenmektedir. Dijital teknolojiler ile yapılan lojistik yönetimi sadece rekabet avantajı değil aynı zamanda küresel iş dünyasında var olabilmeyi sağlamaktadır. Müşterilerin talebi olan kalite, izlenebilirlik, hız ve lojistik maliyetlerde avantaj yakalamak için dijital sistemlerde entegre olmak bir gereklilik haline gelmiştir. UPS, DHL, Fedex gibi çok uluslu şirketler bulut sistemleri sayesinde paydaş oldukları firmalarla bilgi paylaşımı yaparak kısıtlı kaynakları kullanımda verim elde etmektedir, bu sayede karlılık ve pazar payını genişletmekte ve de daha çevreci yöntemlerle yeşil lojistik adına atılımlar yapmaktadır (Bilgiç, Türkmenoğlu ve Koçak, 2020: 56-69). Örnek olarak DHL'in geliştirmiş olduğu Supergrid Lojistik, lojistik servis sağlayıcıları ve üretim endüstrisindeki şirketleri bir araya getirerek global bir tedarik zinciri oluşturmayı amaçlar. Bu sayede zincirdeki bilgi tek bir tabanda düzenlenebilir ve akıllı lojistik ağları oluşturulabilir (Aylak, Kayıkçı ve Taş, 2020: 98-116).

Günümüzde sıkça söz edilmekte olan blok zincir tabanlı bilgi paylaşımı da lojistik ve tedarik zincirinde bilgi yönetimi etkinliğini sağlamak adına yapılan bir başka yatırımdır. Blok Zinciri (blockchain) temel anlamda halka açık bir veri tabanında saklanan dijital bilgidir. (Tanrıverdi, Uysal ve Üstündağ, 2019: 203-217). Bu bilginin uçtan uca şifrelenmiş şekilde dijital güvenlik altına alınarak, erişim ve

düzenlenmesinin sınırlandırılabilmesi, izlenebilirlik, sürdürülebilirlik, süreç kolaylığı anlamında ticaret akışındaki paydaşların yenilikçi bir çözüm ortağıdır (Lawrie ve Bennet, 2019). Güvenli ve hızlı bilgiye erişimin olması, tedarik zincirindeki yanlış ve eksik bilgi paylaşımından kaynaklı yaşanabilecek olası hata ve gecikmelerin ve bunlardan dolayı doğabilecek maliyetlerin olasılığının düşürülmesini sağlamaktadır.

1.2.5.Gümrük İşlem Maliyetleri

Lojistik faaliyetler içerisinde hesaplanırken, çoğu zaman göz ardı edilen ya da farklı maliyet kalemleri altında sınıflandırılan, eşyanın ithalat veya ihracat gümrüklemesi, depolanması ya da sevkiyatı sırasında gümrükleme işlemleriyle bağlantılı olarak ortaya çıkan maliyetlerin tamamı, gümrük işlem maliyetleri olarak adlandırılabilmektedir. Gümrükleme işlemlerinden doğan maliyetler çoğunlukla müşavirlik hizmeti ve işlem sonucu doğan vergiler bazından değerlendirilmektedir, lakin günümüzde gümrük operasyonlarından doğan maliyetleri yalnızca gümrük vergileri olarak değerlendirmek doğru değildir, etkiledikleri tüm diğer maliyetlerle birlikte dikkate alınmalıdır (Baysal, 2007).

Gümrük operasyonundaki faaliyet zinciri temelde, eşyanın gümrük tarife istatistik pozisyonuna (GTİP) göre tarifesinin belirlenmesi, menşe beyanı, tespiti ve kontrolü, gümrük kıymetinin hesaplanması, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması olarak 4 ana temel işlem ve bu işlemlere bağlı yapılması gereken diğer işlemler olarak sıralanabilmektedir. Bu operasyon süreci sonucunda doğan maliyetler içerisinde taşıma maliyetlerinde de olduğu gibi kontrol edilemeyen giderler bulunmaktadır. Kontrol edilemeyen bu giderler örneklendirilecek olursa eşya ithalatı sırasında eşyanın gümrük kıymeti üzerinden belirlenen matraha göre ödenmesi gereken gümrük vergileri, fonlar ve diğer resmi kurum ödemeleri gösterilebilir.

Gümrük işlem maliyetleri, dış ticaret işlemleri sırasında gerçekleşen gümrük müşavirliği hizmeti, sektörde kamu idaresi ve şirketler tarafından kırtasiye masrafı olarak adlandırılan dokümantasyon giderleri, antrepo ve ardiye kullanımı, vergilendirme ödemeleri gibi faaliyetler sonucunda ortaya çıkmaktadır.

2007'de yapılan bir çalışmaya göre gümrük uygulama maliyetleri;

- Ardiye ücretleri
- Yolluk ücretleri
- Fazla mesai ücretleri
- Temsil hizmeti ücretleri
- Gümrük vergileri

olarak başlıklar halinde sınıflandırılmıştır (Baysal, 2007).

Ticarete konu eşyanın cinsine, menşeine, miktarına, parasal kıymetine, ithalat ya da ihracata konu olan gümrük rejimine göre değişkenlik gösteren bu maliyet unsurları lojistik maliyet kontrolü yapılırken kontrol edilmesi güç şekilde sınıflandırılmaktadır. Alternatif yönetim yöntemleri ve seçenekleri mevcut olması nedeniyle diğer lojistik operasyonlarından doğan maliyetler üzerinde yeniden maliyetleme çalışmaları yapılırken, işleyiş mevzuatı kamu otoritesi tarafından kanun, yönetmelik ve tebliğlerle belirlenen bu sebeple de değiştirilmesi zor birçok etmene sahip olan gümrük operasyonları göz ardı edilmektedir. Bu sebeple lojistik maliyetlerde optimizasyon çalışmaları ve maliyet kontrolü yapılırken gümrük operasyon maliyetleri için fazlaca çalışma gerçekleştirilmemektedir. Çalışmaların az olmasının yanı sıra daha çok gümrük vergileri gümrükleme maliyetlerinde dikkat çekmektedir bunun da en büyük sebebi parçası olduğu diğer maliyet kalemlerinden daha yüksek orana sahip olmasıdır.

Gümrük operasyonlarında işlem maliyetinin yanında o işlemin hatalı olarak gerçekleşmesi durumunda katlanılması gereken maliyetler de göz ardı edilmemelidir. Resmi prosedürün yoğun işlediği bu süreçte eksik ya da hatalı yapılan her aşama sonrasında gümrük mevzuatında açık olarak belirtilen ve her yıl yeniden değerleme oranlarına göre değişiklik kazanan cezalar ve büyük yükümlülükler mevcuttur. 2023 yılı için de Ticaret Bakanlığı tarafından Resmi Gazetede yayınlanan Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri – Seri No:189) ile bazı maddeler için yeniden değerleme oranı %122,93 olarak belirlenmiştir (32046 Sayılı Resmi Gazete, 17.12.2022). Bu da göstermektedir ki hata maliyetinin her geçen yıl önemli ölçüde artış göstereceği aşikardır. Hatalı işlemin sonucu yalnızca ceza ödemelerine katlanmakla kalmamakla birlikte, gerçekleşen her yanlış hamle dış ticaret işlemindeki sürenin uzamasına, işlemlerin birbirini tetiklemesine, hatta geç teslimata ve geç teslimat sonucu tedarik zincirinin aksaması gibi daha ağır olaylar meydana getirebilmektedir. Gümrük

operasyon sürecinde yanlış işlemden kaynaklı oluşacak olan süre maliyeti; vergi ve usulsüzlük ödemeleri, navlun fiyatında artış, gümrük kapı geçişlerinde ve gümrükleme süreçlerinde yaşanacak olan gecikme ve duraksamalardan kaynaklı maliyetler yaratabilmektedir. Tüm bunlar sürenin aslında parasal bir gider olmasa da önem arz eden bir maliyet değişkeni olduğunu göstermektedir (Özkardeş, 2020).

İKİNCİ BÖLÜM
GÜMRÜK İŞLEMLERİ

2.1.GÜMRÜK

Gümrük kelimesi akla ilk olarak sınırları, sınır geçişlerini, vergilendirmeyi ve bir kamu otoritesini getirmektedir. Türk Dil Kurumu sözlüğünde de kelime anlamı olarak bir ülkeye giren ve çıkan eşyadan alınan vergi, bu verginin alınmasını düzenleyen devlet kuruluşu ve sınır kapılarındaki denetimin yapıldığı yer olarak ifade edilmektedir. Kelimenin kökeni hakkında ise literatürde oldukça farklı fikirler bulunmaktadır, 2002 yılında yayınlanan ekonomik terimlerle ilgili bir sözlükte, ülkeye gelen eşya ve eşyadan alınan vergi anlamındaki "kumerki" kelimesinden geldiği Yunanca kökenli olduğundan söz edilmiştir (Seydioğlu, 2002: 239). Bir başka görüşte Latincede ticaret anlamında kullanılan "commercium" kelimesinden yola çıkılarak türetildiği belirtilmektedir (Can, 1974: 4). Etimolojik incelemesinden de anlaşılabileceği üzere ticaret ve ekonomi ile doğrudan alakalı bir terim olduğu çıkarımı yapılabilir.

Gümrük, ülkelerin dünya pazarındaki yerini alıp iç ve dış politikada dengeyi sağlayabilmesi, toplum ve ülke güvenini esas alacak şekilde yurda giriş ve çıkış yapan eşyaların denetiminin gerçekleştirilebilmesi ve ülkenin ekonomik bağımsızlığını sürdürebilmesi hususunda önem barındırmaktadır. Uluslararası ticaret akışında kişisel (zati) eşyalar, tehlikeli ve kimyevi maddeler, hayvanları da kapsamak üzere tüm malların ülkeye giriş ve çıkışının düzenlenmesi gümrük uygulamaları dahilinde yapılır. Dış ticaret işlemi gerçekleştiren kişiler, ülkeler ve ticaret birlikleri arasında bile değişiklik gösteren gümrük prosedür ve kurallarını bilmeli ve bu kurallara uymakla yükümlüdür.

Gümrük, aynı zamanda bir kamu otoritesidir; ithal edilen mallar üzerinden vergi geliri elde etmekten, uluslararası ticaret anlaşmalarının hükümlerini yürütmekten, potansiyel olarak zarar içeren ve yasa dışı nitelendirilen maddelerden ülke sahasını korumaktan sorumludur. Gümrük işlemlerinden elde edilecek olan gelirler ülkeler için önemli bir unsurdur, buna ek olarak gümrük kontrolleri neticesinde sınırlar içerisine giren malların denetiminin yapılabilmesi ve yasa dışı faaliyetin engellenmesi mühimdir. Aynı zamanda gümrük ülkelerin ekonomik sınırları da denilebilmektir, bu sınırlar uluslararası ilişkileri de şekillendirmektedir (Daştan, 2021).

Devletler dış ticaret denetiminde vergilendirmeyi ana amaç olarak görmekten ziyade, yurtiçi yerleşik üreticiyi korumak, katma değerli üretimi teşvik etmek ve ülke ekonomisini geliştirip yönetmek hedefleri doğrultusunda politikalar yürütmektedir. Kısacası güncel olarak gümrüğü, ülkenin sınır ve serbest bölge kapıları, bu kapılardan giren ve çıkan eşyanın denetimini üstlenmiş olarak gümrük idareleri ve bu denetim esnasında yürütülen operasyonlar zinciri anlamında kullanmaktayız.

2.1.1.Gümrük Mevzuatı

Bir ülkenin ya da ticari birliğin gümrük idareleri tarafından uygulanması için oluşturulan kural ve yönetmelikler bütünü gümrük mevzuatı olarak adlandırılmaktadır. Türk Gümrük Mevzuatı, Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi'ne ya da Bölgesi'nden gerçekleşen ithalat ve ihracat süreçlerinde

uygulanacak olan yasal düzenlemeleri ve hukuki hükümleri kapsamaktadır. Genel itibariyle uluslararası dış ticaretteki değişimlere uyum sağlamakta ve bu doğrultuda sürekli güncel olma durumu göstermektedir.

Türk Gümrük Mevzuatı, Avrupa Birliği ile imzalanan protokol baz alındığında Gümrük Birliği Öncesi ve Gümrük Birliği Sonrası mevzuat olarak, işleyiş ve vergilendirme bakımından iki şekilde ayrılabilmektedir. Temel olarak bu gümrük birliği deyimi; vergi muafiyetleri ve indirimleri, dolaşım sertifikası dahilinde tek ülke gibi eşya hareketinin mümkün olması, kolaylaştırılmış ticaret hükümlerinin mevcudiyetini ifade etmektedir. Avrupa Birliği ve Türkiye arasında Gümrük Birliği Protokolünün son aşaması, Ortaklık Konseyi'nin kararıyla 6 Mart 1995'te imzalanmıştır (Dura ve Atik, 2014). Bu süreç sonrasında uygulamada olan Gümrük Mevzuatının temeli ise 05.02.2000 tarihinde yürürlüğe konulan 27.10.1999 tarihli 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile bu kanuna bağlı Gümrük Yönetmeliği tarafından oluşturulmaktadır. Usul ve esaslar saklı kalmak kaydıyla, uluslararası anlaşmalar ve gerekliliklerden kaynaklı olarak, yeni düzenlenecek yönetmelikler doğrultusunda mülgalar ve değişiklikler getirilebilmektedir. Yürürlükte olan Gümrük Yönetmeliği 31.05.2002 tarih ve 24771 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan yönetmeliktir. Bilgisayar Bulunan Gümrük İdarelerinde Yürütülecek İşlemlere İlişkin Yönetmelik olarak 2000 yılında yürürlüğe giren yönetmeliğin yeniden düzenlenmesiyle oluşturulmuştur (Aydemir, 2015). 4458 sayılı Türk Gümrük Kanunu, Avrupa Gümrük Birliği ve Mevzuatına uyum çalışmaları sonucunda hazırlanmış ve yürürlüğe konulmuştur, halen de yürürlüktedir.

Mevzuatta, Kanun ve Yönetmeliğin dışında, maddelerin uygulanma şekil ve gerekliliklerinin yer aldığı BKK (Bakanlar Kurulu Kararları), T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından yayımlanan Genelge ve Tasarruf (Dağıtım) yazıları da yer almaktadır (Aydemir, 2015). Yapı itibariyle incelendiğinde mevzuat içeriğinde, kanun, yönetmelik, tüzük, tebliğ, genelge ve tasarruf yazıları bulunmaktadır (Şekeroğlu, 2007). 4458 sayılı Kanun ve Yönetmelikler haricinde, işleyiş açısından önemli olan mevzuat kapsamı şu şekilde sıralanabilmektedir;

- 21.03.2007 Tarih 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

- 14.05.1964 Tarih 474 Sayılı Gümrük Giriş Tarife Cetveli Kanunu
- Cumhurbaşkanlığı Kararları ve Yönetmelikleri
- Bakanlar Kurulu Kararları (BKK)
- Genelgeler
- Tebliğler

2.1.1.1.Gümrük Mevzuatındaki Kavramlar ve Tanımlamaları

Dış ticaret işlemlerinde karşımıza çıkan ve gümrükleme süreçlerinin anlaşılması için önem arz eden pek çok terim bulunmaktadır. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve 18.06.2009 tarihli 5911 sayılı Gümrük Kanunu ve Bazı KHK'larda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanuna göre Gümrük Mevzuatındaki Temel Terimler şöyledir;

- Gümrük İdaresi / İdareleri: Gümrük mevzuatında belirtilen işlemlerin kısmen veya tamamen yerine getirildiği merkez ve taşra teşkilatındaki hiyerarşik yönetim birimlerinin tamamına denmektedir.
- Giriş Gümrük İdaresi: Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine getiriliği ve risk analizine dayalı giriş kontrolüne tabi tutularak geciktirilmeksizin sevk işlemlerinin gerçekleştirildiği gümrük idaresidir.
- İthalat Gümrük İdaresi: Gümrük bölgesine getirilen eşyanın risk analizine dayalı kontrolleri de dahil olmak üzere, gümrükçe onaylanmış işlem ve kullanıma tabi tutulmasına ilişkin işlemlerin yerine getirildiği gümrük idaresidir.
- İhracat Gümrük İdaresi: Gümrük bölgesine terk edecek olan eşyanın risk analizine dayalı kontrolleri de dahil olmak üzere gümrükçe onaylanmış bir işlem ve kullanıma tabi tutulmasına ilişkin işlemlerinin yerine getirildiği gümrük idaresidir.
- Çıkış Gümrük İdaresi: Eşya gümrük bölgesini terk etmeden önce sunulmasının gerekli olduğu ve çıkış işlemlerinin tamamlanması ile ilgili gümrük kontrolleri ve risk analizine dayalı kontrollere tabi tutulduğu gümrük idaresidir.
- Kişi: Gerçek ve tüzel kişiler ile hukuken tüzel kişilik statüsüne sahip olmamakla birlikte yürürlükteki mevzuat uyarınca hukuki tasarruflarda bulunma yetkisi olan kişiler ortaklığını ifade eder.

- Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesinde Yerleşik Kişi: Bu bölgede yerleşim yeri olan bütün gerçek kişiler ve bu bölgede kayıtlı işyeri, kanuni iş merkezi veya şubesi olan tüm tüzel kişi ve ortaklıkları tanımlamaktadır.
- Karar: Bağlayıcı tarife ve menşe bilgileri de dahil olmak üzere, gümrük idaresinin gümrük mevzuatı ile ilgili olarak belirli bir konuda bir veya daha fazla kişi üzerinde hukuki sonuç doğuracak idari tasarrufudur.
- Serbest Dolaşımda Bulunan ve Bulunmayan Eşya: Serbest dolaşımda bulunan eşya deyimi 4458/18 hükümlerine göre tümüyle yurtiçinde elde edilen ve bünyesinde Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki ülke veya topraklardan ithal edilen girdi bulundurmayan veya şartlı muafiyet düzenlemelerine tabi tutulan eşyadan elde edilen ve tabi olduğu rejim hükümleri uyarınca özel ekonomik değer taşımadığı tespit edilen veya gümrük bölgesi dışındaki ülke veya topraklardan serbest dolaşıma giriş rejimine tabi tutularak ithal edilen veya gümrük bölgesinde, yukarıda belirtilen eşyadan ayrı ayrı veya birlikte elde edilen veya üretilen eşyayı tanımlamaktadır. Serbest dolaşımda bulunmayan eşya ise serbest dolaşımda bulunan eşya dışında kalan eşya ve transit hükümleri saklı kalmak üzere Türkiye Gümrük Bölgesini fiilen terk eden eşyayı ifade etmektedir.
- Gümrük Statüsü: Eşyanın gümrük bölgesinde serbest dolaşıma girip girmediği yönünden durumudur.
- Gümrük Vergileri: İlgili mevzuat uyarınca eşyaya uygulanacak olan ithalat ve ihracat vergilerinin tamamını kapsamaktadır.
- Gümrük Yükümlülüğü: Yükümlünün vergileri ödeme zorunluluğudur.
- Gümrük Gözetimi: Gümrük mevzuatına ve gereken hallerde gümrük gözetimi altındaki eşyaya uygulanacak diğer hükümlere uyulmasını sağlamak üzere gümrük idareleri tarafından genel olarak uygulanan işlemlerdir.
- Gümrük Kontrolü: Türkiye Gümrük Bölgesi ile diğer ülkeler arasında taşınan eşyanın giriş, çıkış, transit, nakil ve nihai kullanımını ve serbest dolaşımda olmayan eşyanın durumunu düzenleyen gümrük mevzuatı ve diğer mevzuatın doğru uygulanmasını sağlamak için gümrük idareleri tarafından yürütülen; eşyanın muayenesi, beyanname verileri ile elektronik veya yazılı belgelerin varlığının ve gerçekliğinin doğrulanması, işletmelerin hesap ve diğer kayıtlarının incelenmesi, taşıma araçlarının kontrolü, bagajların ve kişilerin yanlarında ya da

üstlerinde taşıdıkları diğer eşyanın kontrolü ile resmi araştırmalar ve diğer benzeri uygulamaları ifade etmektedir.

- Gümrükçe Onaylanmış Bir İşlem veya Kullanıma Tabi Tutulması: Eşyanın; bir gümrük rejimine tabi tutulması, serbest bölgeye girmesi, gümrük bölgesinden yeniden ihracı, imhası, gümrüğe terk edilmesi, gümrük rejimi deyimi ifadelerinin tamamını kapsamaktadır.
- Gümrük Beyanı: Belirlenmiş olan usul ve esaslar çerçevesinde eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması talebinde bulunma işlemidir.
- Eşyanın Gümrüğe Sunulması: Eşyanın gümrük idaresine ya da gümrükçe tayin edilen veya uygun görülen herhangi bir yere getirilmesi üzerine, belirlenen usul ve esaslara uygun olarak, gümrük idarelerine yapılan bildirimdir.
- Eşyanın Teslimi: Eşyanın tabi olduğu gümrük rejimi ile öngörülen amaçlar doğrultusunda gümrük idareleri tarafından eşya sahibi ya da temsilcisine teslimidir.
- Rejim Hak Sahibi: Kendi adına ve hesabına gümrük beyanında bulunan veya hesabına gümrük beyanı yapılan kişi veya bu kişilere ait bir gümrük rejimi ile ilgili hakların ve yükümlülüklerin devredildiği kişidir.
- Asıl Sorumlu: Transit rejimi dahilinde rejim hak sahibi olandır.
- İzin Hak Sahibi: Kendisine bir izin verilen kişidir.
- Elleçleme: Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli nitelikleri değiştirilmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, kapların yenilenmesi, tamirinin ve değişiminin yapılması, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemlerin tamamına denmektedir.
- Risk: Gümrük bölgesi ve diğer ülkeler arasında taşınan eşyanın giriş, çıkış, transit, nakil ve nihai kullanımına ve serbest dolaşımda bulunmayan eşyaya ilişkin; ulusal ya da uluslararası düzeyde alınmış önlemlerin doğru bir şekilde uygulanmasını engelleyen, ülkenin mali çıkarlarını tehlikeye düşüren, ülkenin güvenlik ve emniyetine, kamu güvenliği ve kamu sağlığına, çevreye veya tüketicilere yönelik tehdit oluşturan bir olayın gerçekleşme ihtimalidir.
- Risk Yönetimi: Riskin sistematik olarak tanımlanması ve riskin en aza indirilmesi için gerekli olan tüm önlemlerin uygulanması amacıyla ulusla ve uluslararası kaynak ve stratejilere dayanılarak veri ve bilgi toplanmasını, risk

analizi ve değerlendirilmesini, alınacak önlemlerin belirlenmesini ve uygulanmasını, bu sürecin işleyiş ve sonuçlarının düzenli olarak izlenmesi ve gözden geçirilmesini kapsamaktadır.

- Gümrüklenmiş Değer: Uluslararası Kıymet Sözleşmesine göre belirlenecek; ithal eşyası için CIF kıymeti ile gümrük vergilerinin toplamını, ihraç eşyası için FOB kıymeti ile gümrük vergilerinin toplamını ifade etmektedir.

2.1.1.2.Gümrük Tarifesi ve Eşyanın Tarife Pozisyonlarına Ayrılması

Tarife, eşyanın uluslararası sınıflandırma sistemidir (Aydemir, 2015). Tarife deyimi altında gümrük işlemlerinde, gümrük tarifesi ve gümrük tarife istatistik pozisyonu olarak iki ayrı terim bulunmaktadır. Gümrük tarifesi genel anlamı ve uygulanışı itibariyle dış ticarete konu eşyanın, tarife pozisyonu ve menşeine bağlı olarak eşyaya uygulanacak olan vergi ve diğer ödemeleri ifade etmektedir. Kısacası tarife deyimi, çeşitli eşyalara uygulanacak olan vergi oranlarını gösteren listelerdir (Seydioğlu, 2002: 132). 4458 sayılı kanunun 15. Maddesine göre gümrük vergileri, gümrük yükümlüğünün başladığı tarihte yürürlükte olan gümrük tarifesine göre hesaplanır. Tarife pozisyonu ise eşyanın tabiatı ve nitelikleri göz önünde bulundurularak, ortak uzlaşı ile belirlenmiş olan tanımlamalar altında sınıflandırılmasına denilmektedir.

Gümrük tarifesi global hale gelen tedarik zincirinde ticaretin ortak çıkarlar ve amaçlar doğrultusunda sorunsuzca işletilebilmesi, ülkelerin ve sınırların koruyuculuğunun sağlanması hususunda ilk olarak Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nda (GATT) ortaya çıkmış ve konsey kararı ile kabul edilmiştir. GATT Ocak 1948'de ticaretin serbestleşmesi hedefinde; dış ticarette rekabet sayesinde mal kalitesinin artması, fiyatların düşmesi, böylece dünya dış ticaret hacminin artacağı düşüncesi ile ticaretin serbestleşmesinin önünde engel teşkil eden gümrük tarifelerinin düşürülmesi, tarife dışı engellerin kaldırılması, olası engel ve farklı uygulamaların önüne geçilmesi amacıyla kabul edilmiştir (Karaca, 2019). 1947'de başlayıp 1994 yılına kadar Gümrük Tarifleri ve Ticaret Genel Anlaşması dahilinde süren konferans ve müzakere süreçlerinin sonunda Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), 1 Ocak 1995'te kurulmuştur. 1990'lı yıllarda devletler artık serbest piyasa ekonomisini destekleyecek atılımlar yaparak, dış ticareti kısıtlayıcı olan uygulamaları

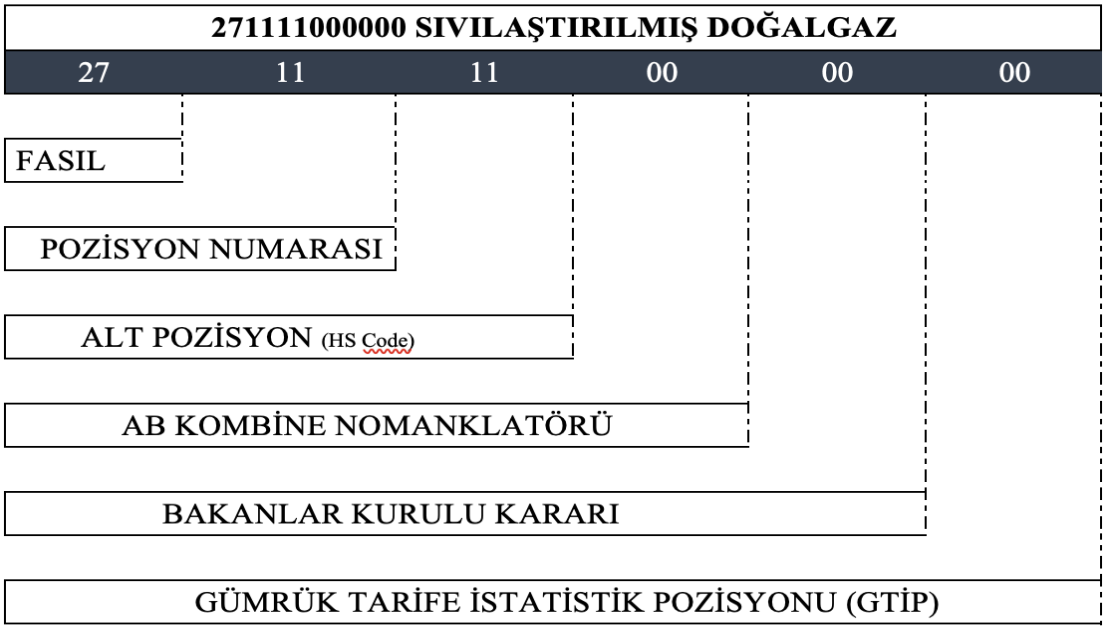
kaldırmaya ve gümrük tarifelerinde uygulanan indirimlerle dış ticareti geliştirecek kararlar almaya başlamıştır (Gümüş, 2013: 307). Bu bağlamda 1995 yılında kurulan Dünya Ticaret Örgütü'nün amacı, üyesi olan ülkelerin ekonomik ve ticari ilişkilerini geliştirmek, yaşam kalitesini yükseltmek, istihdam teşvik edici olmak, reel gelir ve talep hacminde sürekli artış sağlamak, tükenebilir ve yenilenebilir kaynakların sürdürülebilir olarak kullanımını sağlamak, farklı gelişmişlik düzeyindeki ülkelerin gereksinimlerine cevap verecek şekilde mevcut kaynakları geliştirmektir (Karaca, 2019).

2.1.1.2.1.Türk Gümrük Tarife Cetveli

Yapıldığı madde, özellikleri, cinsi ve yapısına göre belirli gruplar dahilinde numaralandırılarak eşyaların sınıflandırıldığı ve bu sınıflandırma doğrultusunda dahil edilecekleri vergi oranlarını gösteren tabloya Gümrük Tarife Cetveli denmektedir. 14.05.1964 tarihli 474 sayılı Gümrük Giriş Tarife Cetveli Hakkında Kanun uyarınca, Gümrük Kanun ve Yönetmeliği'ne göre dış ticarete konu eşyanın tarifesi ve tarife istatistik pozisyonu belirlenirken, Türk Gümrük Tarife Cetvelinden (TGTC) ve bu cetvelle birlikte belirtilen izahnamelerden yararlanılmaktadır. TGTC, Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanmakta Cumhurbaşkanınca kabul edilmektedir.

Dünyada dış ticaret işlemi gerçekleştiren her ülke tarife cetveli olarak Armonize Sistemi (The Harmonized Commodity Description and Coding Systems) temel almaktadır. Tüm eşyalar armonize sistemde mantık ve sistematik olarak gruplanmış ve sıralanmıştır. Tüm dünyada 6 haneli armonize sistem kodu (HS Code) kabul görmektedir. Bazı ülkeler ve ticaret birliklerinde bu kod +2 / +6 hane alarak 8 ve 12 haneli olacak şekilde kullanıldığı bilinmektedir. Türk Gümrük Tarife Cetveline göre gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanıma tabi tutulacak eşyanın, armonize sistem karşılığı olarak Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) belirlenmektedir. GTİP, 12 haneli kodlardan oluşan eşyaya atanmış bir kimliktir. Türkiye, Avrupa Birliği ülkeleri ile ilk 8 haneyi ortak kullanmaktadır. HS Code anlaşmazlığından meydana gelebilecek ihtilafları Dünya Gümrük Örgütü sonuçlandırmaktadır (Aydemir, 2015).

Kullanmakta olduğumuz Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonunda her hane ve grup kendine ait anlamları ifade etmektedir. Aşağıdaki şekilde bu ifadeleri görebilmekteyiz;



Şekil 1. GTİP İncelemesi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

- Fasıl: Niteliği aynı olan eşyaların bir arada sınıflandırıldığı, armonize sistem kodunun ilk 2 hanesindeki sayıdan oluşan kısımdır. Örnek olarak sıvılaştırılmış doğalgaza ait GTİP incelendiğinde 27. Fasıl: mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler, mineral mumlar sınıfında yer almaktadır.
- Pozisyon Numarası ya da Tarife Pozisyonu: İlk 4 rakamdan oluşan gruptur, eşyanın dahil olduğu fasılda kaçıncı sırada olduğunu ifade eder. 27.11 petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonların listelendiği sıradır.
- Tarife Alt Pozisyonu: Pozisyon sırasında eşyanın direkt niteliği ile sınıflandırıldığı kısımdır, ilk 6 haneyi kapsamaktadır ve Dünya Ticaretinde tüm taraflarca ortak kabul edilir. 2711.11 sıvılaştırılmış doğalgazı ifade etmektedir.
- AB Kombine Nomanklatörü: Eşyanın elde edilmesi sırasında geçtiği işlem ve süreçler sonrasında, asli niteliklerinin değişmeden, yer aldığı alt pozisyondaki diğer eşyalardan farklılık gösterdiği şekilde sınıflandırılmasıdır. Avrupa Gümrük Birliği Üyeleri tarafından dış ticaret işlemlerinde ortak kabul edilmektedir. Örnek

olarak 24. fasıldaki yaprak tütün ve tütün döküntüleri altındaki eşyaların GTİP'leri incelendiğinde 2401.20.35.00.00 ve 2401.20.85.00.00 sınıflandırmasında 35 gölgede kurutulmuş açık renkli tütünü, 85 ise fırında kurutulmuş tütünü ifade eder.

2.1.1.3.Gümrük Rejimleri

Global tedarik zincirinde, her ülkenin milli ve maddi çıkarlarını koruyabilmek, ortak ve basit ticari teamüller geliştirebilmek ve tüm bunları yaparken ticaret akışına engel olmadan olabildiğince kolay bir dış ticaret ağı geliştirebilmek için gümrük rejimleri oluşturulmuştur. Rejimler, ithalat ve ihracat süreçlerinde eşyanın tabi olacağı kuralların başlıklar halinde düzenlemiş hali denebilmektedir. Gümrük rejimleri belirlenen süreler içerisinde, dış ticarete konu eşyaya gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tahsis edilmesi için uygulanacak olan yasal işlem ve süreçlerdeki farklı maliyetler, şartlar, muafiyetler ve yükümlülükleri içermektedir. Her gümrük rejimi eşyanın gümrük statüsünü tanımlamaktadır. Gümrükçe onaylanmış bir işlem ve kullanıma yasal süreler içerisinde tabi tutulamayan eşyanın yeniden ihracı, imhası ya da gümrüğe terk edilmesi gerekmektedir (Bayrak, 2014: 79).

4458 Sayılı Gümrük Kanunu 3/16 'ya göre gümrük beyanı tanımlaması; belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması talebinde bulunulması şeklinde yapılmıştır. Yine aynı kanun Madde 58/1; bir gümrük rejimine tabi tutulmak istenen eşya için bu rejime uygun olacak şekilde yetkili gümrük idaresine beyan verilir şeklinde rejim kullanım hükmünün ilk aşamasını belirtmektedir. Bir gümrük beyannamesi verilmesinin ardından işlenebilecek olan gümrük rejimleri aşağıdaki gibidir;

- Serbest Dolaşıma Giriş Rejimi (Kati İthalat)
- İhracat Rejimi
- Transit Rejimi
- Gümrük Antrepo Rejimi
- Geçici İthalat Rejimi
- Dahilde İşleme Rejimi

} Ekonomik Etkili Gümrük Rejimleri

- Gümrük Kontrolü Altında İşleme Rejimi
- Hariçte İşleme Rejimi

2.1.1.3.1.Serbest Dolaşıma Giriş Rejimi

Bir ülkeye, arasında ortak ticaret ya da gümrük muafiyeti anlaşmasının olmadığı başka bir ülkeden gelen ve serbest dolaşımda olmayan ithal eşyasının, ülke içerisinde nihai ürün, hammadde ya da yarı mamul olarak kullanımının ve satışının gerçekleştirilebilmesi için eşya üzerinde bulunan tüm mali ve yasal yükümlülüklerin yerine getirildiği gümrük rejimidir. Kısacası uygulamada bakıldığında ithalat vergilerinin ödendiği gümrük rejimi denilmektedir. Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşyanın serbest dolaşıma girişi; ticaret politikası önlemlerinin uygulanması, eşyanın ithali için öngörülen diğer işlemlerin tamamlanması ve kanunen ödenmesi gereken vergilerin tahsilatıdır (4458 Sayılı Gümrük Kanunu Madde 74). Ticaret ve ödeme anlaşması olmayan ülkelerden gelen eşyanın yurda sokulması, o tarihte yürürlükteki ticaret politikası önlemlerine tabidir (Aydemir, 2015). İthali kanun ve yönetmelikle yasaklanmamış, toplum ve ülke sağlığına zararlı olmayan her eşya için serbest dolaşıma giriş rejimi hükümleri uygulanabilmektedir.

2.1.1.3.2.İhracat Rejimi

Serbest dolaşımda ya da gümrük gözetiminde olan; gümrük yükümlülüklerinden muaf ya da kısmi veya şartlı muafiyet kapsamında yurt içinde bulunan her türlü eşyanın, Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki bir başka ülkeye ya da Serbest Bölgeye gönderilmesini kapsayan gümrük rejimine ihracat rejimi denir. İhracat sürecinin tamamlanmış sayılabilmesi için üç ana işlemin gerçekleştirilmiş olması gereklidir. İhracat rejimine ait mevzuat hükmünce işlemlerin yürütülmesi, fiili ihracatın yani gümrük bölgesinden çıkışın gerçekleşmesi ve kambiyo taahhüdünün kapatılması sonucu ihracat işlemleri tamamlanmış sayılmaktadır (Canıtez, 2008: 1-2).

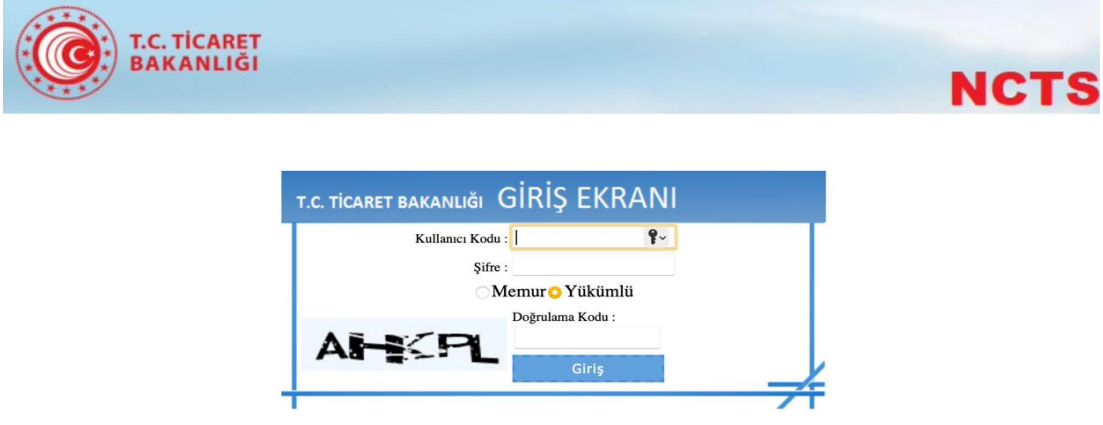
2.1.1.3.3.Transit Rejimi

Transit rejimi Gümrük Yönetmeliği'nin 212. Maddesi uyarınca; ulusal transit rejimi, 14.11.1975 tarihli TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi), 22.06.2012 tarihli 6333 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan 20.05.1987 tarihli Ortak Transit Rejimine İlişkim Sözleşme, 26.03.1990 tarihli Geçici İthalat sözleşmesi ve 19.06.1951 tarihli Kuvvetlerin Statüsü Hakkında Kuzey Atlantik Anlaşmasına Taraf Devletler Arasındaki Sözleşme kapsamındaki transit işlemlerini kapsamaktadır.

4458 sayılı Gümrük Kanununa göre, ithalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşımda olmayan, ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmamış eşyanın gümrük gözetimine tabi olarak gümrük bölgesi içinde bir noktadan başka bir noktaya taşınması, transit rejimine tabi eşyanın gümrük bölgesi içinde; yabancı bir ülkeden başka bir yabancı ülkeye, yabancı bir ülkeden Türkiye'ye, Türkiye'den yabancı bir ülkeye ve bir iç gümrük idaresinden diğer bir gümrük idaresine taşınması transit rejimi hükümleri içerisinde yapılmaktadır.

Transit rejime tabi eşya Transit Beyannamesi, TIR Karnesi, ATA Karnesi, Form 302, Posta Yolu ile, CIM Demiryolu Taşıma Senedi, TR Transfer Notu, Hava ve Denizyolu için Eşya Manifestosu kapsamında taşınabilmektedir (4458 Sayılı Gümrük Kanunu Madde 84).

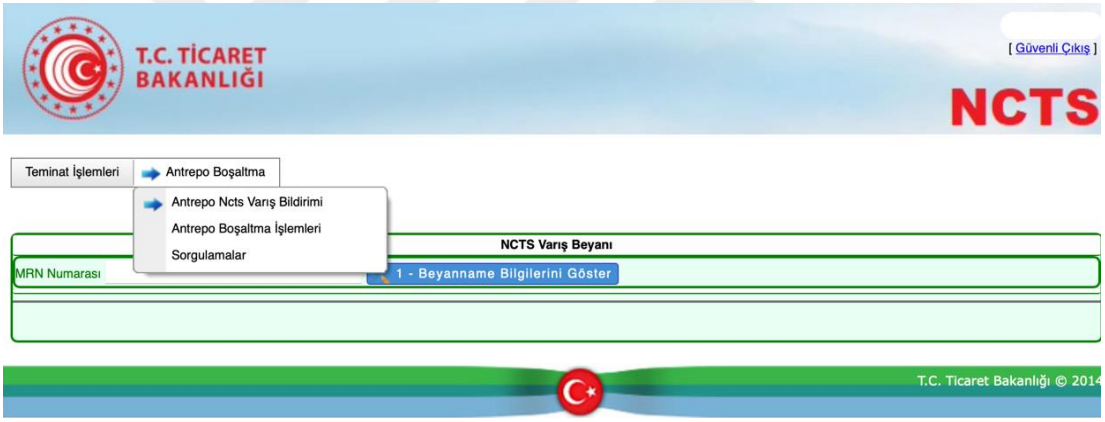
Ortak transit rejimi, ticaretin kolaylaştırılması amacıyla eşyanın varış idaresine kadar olan yolculuğunda, geçiş yapacağı ve uğrayacağı gümrük bölgelerinde vergi, fon ve herhangi bir ödeme ile karşılaşmaması ve gümrük mevzuatındaki ticaret politikası önlemlerine tabi olmadan geçiş sağlayabilmesi adına maliyet avantajı yaratan bir rejimdir. Diğer rejimlerden farklı olarak aslında bir taşımacılık organizasyonu olmasından dolayı, Transit Rejimi ve Türk Ticaret



Kanunu hükümleri gereğince taşıma işleri komisyoncuları ve taşıma acenteleri rejimin sağlıklı ve sorunsuz işlemesinden mesuldür. Beyan işlemi genellikle taşıma organizasyonunu yürüten paydaş tarafından gerçekleştirilmekte ve teminat prosedürü Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından karşılanmaktadır. Araç varışı ve eşya boşaltması olarak iki ana işlemi bulunan sistemde evrak kontrolü, gümrük idareleri, taşımacılık acenteleri ve antrepo taraflı transitlerde yetkilendirilmiş gümrük müşavirlikleri tarafından Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) üzerinden gerçekleştirilmektedir. NCTS her ne kadar kağıtsız ticaretin gerçekleştirilebilmesi amacıyla geliştirilmiş olsa da işlem gerçekleştiren kişinin kağıt ortamındaki bilgilere ihtiyacı olmakta, ıslak imzalı ve damgalı beyannameler gümrük idareleri tarafından talep edilmektedir.Aşağıda NCTS Sistemine ait ekran görüntüleri yer almaktadır;

Şekil 2. NCTS Giriş Ekranı

https://ncts.gtb.gov.tr/Giris.aspx



Şekil 3. NCTS Varış Beyan Ekranı ve Sekmeler Bölümü

https://ncts.gtb.gov.tr/AntrepoAmbar/VarisBeyan.aspx

2.1.1.3.4.Gümrük Antrepo Rejimi

Gümrük antrepo rejimi faaliyet itibari ile bir depolama hizmeti olmakla beraber özellikle Türkiye'de ödeme yöntemi olarak vade diye tabir edebileceğimiz bir opsiyon yaratıyor oluşundan dolayı ithalat süreçlerinde sıklıkla tercih edilmektedir. İthal eşyasının hiçbir vergi ve ek ödemesi gerçekleştirilmeden, ödeme süresine kadar, ülke sınırları içinde depolanması, antrepo rejimine tabi olarak gümrüklü antrepo olarak adlandırılan depolarda tutulmasıyla mümkündür.

Antrepolar aslında birer depodur. Gümrük gözetiminde, eşyanın özel şartlarla koyulduğu ve gümrük idaresinin denetimi altında olan etrafı çevrili ve kapalı alanlara antrepo denmektedir (Selen, 2009).

Antrepo rejiminin sağladığı bir diğer avantaj ise eşyanın antrepo rejiminden ithalat ya da başka bir gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanıma tabi tutulması için herhangi bir süre sınırının bulunmuyor oluşudur. 4458 sayılı Gümrük Kanunu Madde 101'e göre eşyanın antrepo rejimi altında kalış süresi sınırsızdır. Ancak gümrük idaresinin gerekli göreceği haller dahilinde eşyaya gümrükçe onaylanmış yeni bir işlem veya kullanım tayin edilmesi için süre belirlenebilmektedir.

Antrepolar işlev ve mevzuat bakımdan, genel antrepo ve özel antrepo olarak ikiye ayrılmaktadır. Genel antrepolar A, B ve F tipi olarak üç farklı türde herkes tarafından eşya depolanmasına müsaade edilen yerler olmakla birlikte, C, D ve E tipi özel antrepolarda yalnızca antrepo işleticisi sıfatı altında bulunan kişinin eşyasının depolanması mümkün olmaktadır. Antrepo tipleri depolanan eşyanın ve vergisinin mesuliyeti, stok kayıtlarının sorumluluğu bakımından birbirinden farklılık göstermektedir.

Gümrük antrepolarının denetimi bağlı bulundukları Gümrük İdaresi ve Ticaret Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmektedir. Kamu otoritesinin haricinde, Avrupa Birliği uyum süreciyle birlikte 2008 yılında geliştirilen Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği sistemindeki Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri (YGM) ve Müşavir Yardımcıları tarafından antrepo denetimleri gerçekleştirilmektedir. Antrepo işleticisi firmalar, yıllık yapılan tespit sözleşmesi altında bir YGM Şirketi ile çalışmak zorundadır. Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği sistemi, 19.01.2008 tarih 26761 sayılı Gümrük Genel Tebliği Gümrük İşlemleri Seri No: 60, 29.05.2008 tarih 26890 sayılı Gümrük Genel Tebliği Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri Seri No: 1 ve 05.05.2011 tarih 27925 sayılı Seri No: 2 ile yürürlüğe konulmuştur (Özkoç, 2021). YGM'ler kendi adına işlem yapmakla birlikte adlarına bir Gümrük Müşavir Yardımcısı tarafından da iş takibi gerçekleştirilebilmektedir. YGM'ler antrepolarda, transit rejimiyle ya da antrepo rejimine tabi olarak gelen eşyanın antrepo giriş ve



çıkış işlemlerinin takibi, eşya ayniyat ve miktar tespiti, gümrük beyannamesi, fatura, sertifika gibi evrakların kontrolü, eşya elleçlemesi, depo tadilatı gibi işlemlerde gözetim ve tüm bu süreçlerin gümrük idaresine bildirimiyle yükümlüdür. Antrepo rejimindeki eşya için YGM tarafından giriş ve çıkış sayım tutanakları oluşturularak günlük olarak bilgisayar ortamında YGMS (Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği Sistemi) gönderimleri gerçekleşmektedir, bu sayede antrepo stok kayıtları Ticaret Bakanlığı tarafından elde edilmekte ve kontrolü sağlanmaktadır. Aşağıdaki görüntüde YGMS sayfasında bir Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri tarafından yapılabilecek işlemler yer almaktadır;

Şekil 4. YGMS İşlem Sekmesi

http://ygms.ticaret.gov.tr/YGMS-war/faces/main.xhtml

2.1.1.3.5.Geçici İthalat Rejimi

Gümrük Kanunu'na göre ithal eşyasının serbest dolaşıma girmeden, ithalat vergilerinden tamamen ya da kısmen muaf olarak ve dış ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmaksızın, gümrük bölgesi içinde kullanılmasını ve bu kullanım sonrasında gerçekleşecek olan yıpranma haricinde eşya niteliğinde herhangi bir değişikliğe uğramaksızın tekrardan mahrecine ihraç edilmesine olanak sağlayan hükümler, geçici ithalat rejimi altında yer almaktadır (4458 Sayılı Gümrük Kanunu Madde 128).

Geçici ithalat rejimi, bu rejimden faydalanmak isteyen eşya sahibi ya da adına temsil yetkisi bulunan gümrük müşaviri tarafından ilgili gümrük idaresine yapılan talep sonucu verilen geçici ithalat izniyle kullanılabilmektedir. Gümrük idareleri tarafından verilecek olan izin maksimum 24 ay olabilmektedir. Verilmiş olan izin süresi sonunda ihracı gerçekleşmeyen eşyanın gümrük bölgesi içinde kalabilmesi için gerekçeli sebebin belirtildiği başvuruyla, yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin eşyanın niteliği, adedi, kullanım amacı ve yeri kapsamında yapacağı tespit işlemi ve tespit raporu (GC1 Tespit Raporu) ile gümrük idaresinden süre uzatım talebinde bulunulmaktadır.

Fabrikalar için makine ve otomasyon sistemleri, iş makineleri, inşaat ve santral kurulumlarında kullanılan yardımcı malzemeler gibi genellikle ithali serbest dolaşıma giriş mevzuatınca gerçekleştirilemeyecek olan, kullanılmış eşya statüsünde bulunan eşyaların beyannameleri, yalnızca eşya sahibince amacına uygun olarak kullanılmak üzere bu rejime tabi olarak düzenlenmektedir. İthalat beyannamesi haricinde ATA Karnesi muhteviyatı olarak gelen eşyalar için de geçici ithalat rejimi hükümleri uygulanabilmektedir (Selen, 2009).

2.1.1.3.6.Dahilde İşleme Rejimi

Ekonomik etkili gümrük rejimleri içerisinde gümrük antrepo rejiminden sonra uygulamada en çok görmekte olduğumuz rejim dahilde işleme rejimidir. Bu rejim kapsamı ithali gerçekleşen eşya, mali gümrük yükümlülüklerinden ve ticaret politikası önlemlerinden muaf olarak Türkiye Gümrük Bölgesi içinde, gümrük mevzuatında yeterli işlem ve işçilik diye tabir edilen; eşyanın niteliğini ve gümrük tarife pozisyonunu değiştirecek şekilde işlemden geçerek, yeni bir eşya veya set olarak tekrardan gümrük bölgesi dışındaki bir başka ülkeye ihracının gerçekleştirilmesi amacıyla dahilde işleme rejimine tabi tutulur (Gökçelik, 2005:65).

Bu rejimin en temel amacı dış ticarette hammadde ve yarı mamul maliyetlerini azaltarak üretim endüstrisini teşvik etmek, katma değerli üretimi mümkün kılmak, üretim kalitesini artırmaktır ve ihracat hacmini genişletmektir (Akçin ve Yunar, 1994: 6).

Geçici ithalat rejiminde olduğu gibi dahilde işleme rejiminde de gümrük idaresi işleme faaliyetinin gerçekleştirilebilmesi ve yeni elde edilen ürünün ihracatı için gerekli olan süreyi belirleme yetkisine sahiptir. Geçici ithalat rejiminden farklı olarak süre sonunda işlemleri tamamlanamayan dahilde işleme rejimi kapsamı eşya farklı bir gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanıma tabi tutularak rejim değişikliğine gidilebilir. Örneğin gümrük idaresi tarafından verilen süre sonunda işleme faaliyeti tamamlanamayacak durumda olan eşyanın, süre bitiminden önce serbest dolaşıma giriş rejimi hükümlerince ithalatı gerçekleştirilip, eşya millileşmiş mal statüsüne alınabilmektedir. Diğer bir alternatifse yine bir yetkilendirilmiş

gümrük müşaviri ile tespit sözleşmesi dahilinde tespit işlemi gerçekleştirilip düzenlenen tespit raporu (DR1 Tespit Raporu) ile gümrük idaresine süre uzatım talebinde bulunulabilmektedir.

Dahilde işleme rejimi ile ilgili sektörde en sık karşılaşılan problemlerden bir tanesi ise, rejim kapsamı eşyanın farklı rejim altındaki eşyalar ile ayırt edilmeden dahilde işleme rejimi hükümlerinin uygulanmadığı şekilde direkt ihracat işlemine konu edilmesidir. Bu yüzden eşya sahibi şirketlerin bu rejimi kullanırken, konu ile ilgili alanında uzman olan gümrük müşavirlerinden hizmet alması oldukça mühimdir.

2.1.1.3.7.Gümrük Kontrolü Altında İşleme Rejimi

Üretim girdisi olacak eşyaya herhangi bir ticaret politikası önlemi hükümleri uygulanmadan, üretimin gerçekleştirildiği ve sonrasında nihai ürün olarak serbest dolaşıma giriş rejimi hükmüne tabi tutulacağı zaman, üretim girdisi olan eşyaya ait gümrük vergisi ve vergiden doğan diğer ödemelerin yapılmasına imkan sağlayan rejime gümrük kontrolü altında işleme denmektedir. Rejimin avantajı, vergilerin ödenme zamanının nihai malın serbest dolaşıma gireceği tarihe kadar ertelenebilmesidir (Yerci, 2001: 34-36).

2.1.1.3.8.Hariçte İşleme Rejimi

Dahilde işleme rejimine benzer hükümler altında fakat dahilde işleme rejiminin aksine, ithalat değil geçici olarak ihraç edilen eşyanın, Türkiye Gümrük Bölgesinden başka bir ülkeye katma değerli üretim ya da tamirat dahilinde işlenmesi amacıyla geçici olarak gönderilmesini kapsayan rejimdir. Sonrasında elde edilen işlenmiş ürün tam veya kısmi muafiyet kapsamında serbest dolaşıma sokulmaktadır. Türkiye'de bulunan üreticilerin ticari çıkarlarının negatif yönlü etkilenmemesi için serbest dolaşıma girmiş olan işlenmiş ürünün ihracatı teşvik edilmektedir (Uzun, 2006: 62).

Hariçte işleme için bilinmesi gereken bir önemli husus da standart değişim sistemidir. Standart değişim sistemi, tamir ve bakım yapılması amacıyla hariçte işleme izniyle yurtdışı edilen eşya yerine, işlem tamamlanana kadar gümrük

bölgesinde geçici olarak kullanılmak üzere getirilecek olan ikame ürünün, yurda giriş ve kalış hükümlerini içermektedir. İkame ürünlerin, tamirata konu geçici ihracat eşyası ile aynı tarife pozisyonunda yer alması, aynı ticari nitelikte ve aynı teknik özelliklere sahip olması gerekmektedir (4458 Sayılı Gümrük Kanunu Madde 145).

2.1.1.4.Gümrük Kıymeti

Gümrük kıymeti, ithalat ve ihracata konu olan eşyanın vergi ve diğer ödemelerinin hesaplanması için eşyaya ait satış bedeli, lisans ve royalti ücretleri, taşıma faaliyeti için ödenen navlun ve sigorta bedellerinin tamamının toplanarak belirlenmesiyle oluşan kıymettir. Özetle, gümrük vergisi matrahıdır (Atalay, 2017). Eşyanın gümrük kıymeti, gümrük tarifesinin ve eşya ticaretine ilişkin belli konularda getirilen tarife dışı önlemlerin uygulanması amacıyla kanunun üçüncü bölümünde yer alan hükümler çerçevesinde belirlenir (4458 Sayılı Gümrük Kanunu Madde 23).

Türkiye'deki işleyen gümrük mevzuatına göre yapılan kıymet hesaplamaları Gümrük Tarife ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) hükümlerini esas almaktadır. 1993 tarihinde TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) tarafından anlaşmanın tanınmasıyla gümrük mevzuatındaki düzenlemelerin GATT Kıymet Anlaşması'na uyumu sağlanmıştır (Yıldırım, 2006: 14).

Gümrük kıymeti belirlenirken ithalat ve ihracat işlemlerinde farklı hesaplamalar yapılmaktadır. Satış sözleşmesinde belirlenen tespit şekilleri baz alınarak ithalat için gümrük kıymeti CIF (Cost Insurance Freight) bedeli üzerinden, ihracat için FOB (Free on Board) bedeli üzerinden hesaplaması yapılmaktadır. CIF, eşyanın varış limanında alıcı tarafından navlun ve sigorta bedelinin ödenmiş olarak teslim alınmasıdır, ithal eşyasının gümrük kıymeti CIF yani navlun artı sigorta bedeli üzerinden hesaplanmaktadır (Karagül ve İlter, 2011: 44). FOB, mahrecin eşyayı çıkış limanında gemi güvertesine yüklemeye kadar yükümlü olduğu teslim şeklidir, ihracat eşyasının gümrük kıymeti FOB bedeli esas alınarak belirlenir (Gürsoy, 2014: 15). Türkiye'de ihracatı teşvik için yalnızca KDV (Katma Değer Vergisi) ücretlendirmesi yapılmaktadır.

Incoterms teslim şekillerinde satıcı ve alıcı arasındaki fiziki ve mali sorumluluk sınırlarının değişiyor olması kıymet hesaplamaları için bazı durumlarda ihtilaflara yol açmaktadır. Gümrük kıymetinin ithalatta CIF, ihracatta FOB bedeli üzerinden hesaplandığı bilinmektedir, CIF kıymet mal bedeli, taşıma ve sigorta giderlerinin toplamından oluştuğu için eşyanın teslim şeklinin yanlış bildirilmesi kıymetin eksik ve hatalı hesaplanmasına sebebiyet vermektedir (Atalay, 2017). 2018 yılında Ticaret Bakanlığı Orta Karadeniz Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü tarafından yayınlanan dağıtım yazısında; alıcı tarafından (yani ithalat sürecinde) herhangi bir sigorta ödemesi beyanı yapılmayan DAP (Delivered at Place), DAT (Delivered at Terminal) , DDP (Delivered Duty Paid) gibi teslim şekillerinde, ithalat beyannameleri için ilgili firmadan alıcı ve satıcı arasında bir sigorta sözleşmesinin bulunup bulunmadığının sorgulanması, sigorta sözleşmesi bulunmaktaysa ve sözleşmede sigorta sorumluluğunun satıcı üzerinde olduğunu gösteren bir maddenin olmaması durumunda sigorta yükümlülüğünün alıcıda olduğu kabul edilir ve söz konusu sigorta bedeli Gümrük Kanunu'nun 27/e maddesine göre gümrük kıymetine eklenmesi gerekmektedir diye belirtilmiştir. (OKBM Ticaret Bakanlığı, 2018). Aynı husus Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından 26.02.2021 tarihli 61634634 sayılı Dağıtım Yazısında tekrardan gündeme getirilmiştir.

Gümrük vergisi, KDV, ÖTV (Özel Tüketim Vergisi) ve diğer vergi ve fonların hesaplanması için gerekli olan matrah olduğu için gümrük kıymetinin doğru tespiti önem arz etmektedir. Kıymetin doğru tespiti vergi tahakkuklarının doğru şekilde yapılmasını sağlayacaktır, yükümlüler bu sebeple gümrük idarelerine fatura ibraz ederken özen göstermelidir. Bunun için emsal eşyaların kıymetine, muhasebe kayıtlarına, para transferlerine bakılmalı gerektiği durumlarda yurtdışındaki taraflarla araştırmaya gidilmelidir (Kaya, 2012: 5). Kıymet hesaplanırken birden farklı yöntem kullanılmaktadır, yöntemler GATT kapsamında belirlenmiştir. Gümrük Kanunu Madde 24'e göre ithal eşyası için belirlenecek olan gümrük kıymeti eşyanın satış bedeline eş değerdir. Fakat satış bedelinden yola çıkarak kıymetin belirlenemediği durumlarda sırasıyla GATT kapsamındaki diğer yöntemlere başvurarak kıymet hesaplamasına gidilmektedir. Bu yöntemler aşağıdaki şekilde sıralanabilmektedir (Bayrak, 2014: 24);

- Satış Bedeli Yöntemi
- Aynı Eşyanın Satış Bedeli Yöntemi
- Benzer Eşyanın Satış Bedeli Yöntemi
- İndirgeme Yöntemi
- Hesaplanmış Kıymet Yöntemi
- Son Yöntem

2.2.TÜRKİYE'DE GÜMRÜK İŞLEMLERİ VE MALİYETLERİ

Gümrük idareleri, ülke güvenliği esas alınarak sınır kontrollerinin idari bir otorite tarafından sağlanması, dolaşıma giren eşyanın sınır geçişlerinde güvenilirlik kontrolünün yapılması, söz konusu eşyaya ait vergi tahsilinin sağlanması amacıyla oluşturulmuştur (Gümrükler Genel Müdürlüğü Ticaret Bakanlığı, 2021). 4458 sayılı Gümrük Kanunu Birinci Kısım Birinci Bölüm Madde 3/a'ya göre gümrük idaresi ya da idareleri deyimi, gümrük mevzuatında belirtilen işlemlerin kısmen veya tamamen yerine getirildiği merkez ve taşra teşkilatındaki hiyerarşik yönetim birimlerinin tamamını ifade eder. İdareler, kanunun 1. maddesinde de belirtildiği üzere Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesine giren ve çıkan eşya, taşıt ve yolculara uygulanacak kurallar için gümrük mevzuatını temel alır ve gümrük operasyonunun önemli bir parçasıdır.

Türkiye'de ve dünyanın birçok ülkesinde gümrük ve gümrük operasyonları ya da lojistik sektöründe adlandırıldığı şekilde gümrükleme faaliyeti, eşyanın yurtiçi serbest dolaşımda olduğu ya da serbest dolaşımda olmadığı statüsünü temel alarak; uygun bir gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanımını belirlemek için bir kamu otoritesinin yani gümrük idarelerinin esas olarak denetimde tuttuğu, özel sektör iştiraklerinin sınır ötesi ticaretteki bilgi akışı dahilinde, eşyanın ülke gümrük bölgesine gelmesi ve bölgesinden çıkması hatta çıkmasının ardından sonradan kontrol aşamasında dahi beyanname, fatura, çeki listesi, menşe şahadetnamesi, dolaşım belgesi, uluslararası ya da ulusal yetkin kuruluşlara ait sertifika gibi evrak hazırlama ve denetimi prosedürlerini yürüttüğü, armonize sistem (HS Code) Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Kanununa göre Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) denilen uluslararası ticaretin gerektirdiği şekilde eşyaların niteliğine göre

sınıflandırıldığı, vergilendirildiği, fonlama ve diğer hazine gelirlerine yönelik çalışmanın yapıldığı, dış ticaret eşyasının gümrüklü ya da geçici olarak depolandığı, eşyanın muayene ya da diğer fiziki kontrollerinin yürütüldüğü faaliyetlerin bütünüdür. Tüm bu faaliyetlerin gereklilikleri, yapılış şekilleri ve operasyonun yönetilmesi Gümrük Mevzuatı olarak tek çatı altında toplayabileceğimiz; Gümrük Kanun ve Yönetmeliği, Tebliğler, Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulu Kararları ve Uluslararası Anlaşmalar neticesinde farklılık gösteren kurallar bütünü tarafından belirlenmektedir. Bu denli yoğun ve keskin çizgilerle belirlenmiş resmi normların hakim olması, operasyon sürecinin çok aşamalı ve iyi yönetilmesi gerekiyor oluşu, gümrük operasyonlarının özellikle uzmanlaşma gerektiren bir alan olma niteliği taşımasına yol açmaktadır.

Gümrük operasyonlarının uzmanlaşma gerektiren bir alan olmasından kaynaklı olarak, ithalat ve ihracat faaliyeti gösteren birçok işletme, gümrük operasyon sürecinin yönetilmesi için bu alanda uzman olan iştiraklerden alacakları hizmet doğrultusunda dış kaynak kullanımından yararlanmaktadır. Özellikle mevzuatın karmaşık ve anlaşılmasının güç olması ve dünya ticaretinin gerekliliği doğrultusunda sürekli değişime uğraması dolayısıyla; hata ihtimalini azaltmak ve olası riskleri en aza indirmek için uzman kişilerle çalışmayı istemektedirler. Gümrük uygulamalarında maliyet planlamasının iyi yapılması ve maliyetleri minimum seviyede tutmak için iyi bir partnere sahip olmak gerekmektedir. İyi bir partnere sahip olmayan firmalar, mevzuatın devamlı olarak değişime uğraması ve çok farklı faktörlerin gümrükleme alanına egemen olmasından dolayı maliyet yönetimi konusunda alacakları kararlarla başarıya ulaşmaları oldukça güç olacaktır (Subaşı, 2009).

Dış ticaret işlemlerinin yürütülebilmesi için işletmeler iki yolu tercih etmektedir; bunlardan ilki müteselsil sorumluluk ilkesi dahilinde dolaylı temsil yetkisiyle bir başka kişi ve şirkete işlemleri yürütme yetkisi verilmesi seçeneğidir, bir diğeri de doğrudan temsil yetkisiyle kendi bünyelerinde istihdam edecekleri ehil kişilerin süreci yönetmesidir. Operasyon ağının karmaşık ve çok paydaşlı yapısı, prosedürlerin zorluğu ve riskleri en aza indirmek adına genellikle dolaylı temsil yetkisi verilerek gümrük müşavirliği şirketlerinden hizmet almak tedarik zincirinde

ticaret yapan firmalarda daha sık karşılaşılan bir durumdur. Gümrükleme süreci içerik olarak çok detaylı, karmaşık ve hataların daha büyük maliyetler ortaya çıkarması sebebiyle, olası hataların önüne geçmek için şirketlerin temsilci ya da vekaleten gümrük müşavirliği aracılığıyla işlemlerini gerçekleştirdikleri uzmanlık gerektiren bir faaliyettir (Kahveci, 2020). Gümrük müşaviri dış ticarete konu eşya için mevzuat dahilinde ilgili rejime uygun olarak yapılması gereken sürecin yürütülmesi, eşyanın tarifesinin tespit edilmesi, eşya sahibi firmaya yönlendirici nitelikte danışmanlık yapılması gibi işlerin belirli bir ücretlendirme karşılığında hizmetini veren kişi ya da kuruluşlardır. Gümrük müşavirliği hizmetleri için Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen asgari ücret tarifesi bulunmaktadır. Asgari ücret tarifesinde gümrük müşaviri tarafından verilecek olan her işleme karşılık olarak minimum bir hizmet bedeli belirlenmektedir ve tarife her yıl ülke enflasyonu gözetilerek güncellenmektedir. Tarifenin yaratacağı maliyetten ve diğer giderlerden kaçınmak amacıyla, ithalat ve ihracat yapan bazı işletmelerin doğrudan temsil yetkisi vererek personel istihdam ettikleri, tüm gümrük operasyon sürecini şirket içerisinde yürüttükleri de görülmektedir. Maliyetlerden kaçınmak için bir birim oluşturmak, operasyonda ihtiyaç olacak her tür kırtasiye, bilgisayar, araç gibi gerekliliklerin masrafını üstlenmek doğrudan temsil uygulamasının dış kaynak kullanımına gitmeye kıyasla daha az maliyetle gerçekleşmediğini göstermektedir. Üstelik seçilen bu alternatifte, oluşabilecek olan belirsiz her türlü hata maliyetiyle karşı karşıya kalma olasılığı daha da yüksek olacaktır (Özdoğan, 2014: 104-108). Akademik çalışmalarda ve lojistik sektöründe de hakim görüş olarak, gümrük işlemleri için işin uzmanı olan gümrük müşavirliği şirketleri ile çalışmanın avantaj yaratacağı görüşüne yer verilmektedir. Hatta öyle ki gümrük müşavirliği, taşımacılık, depolama gibi birden fazla alanda faaliyet gösteren firmalar ile çalışmak, bilgi akışında kesintisiz ve verimli bir süreç yaratacaktır düşüncesi bile mevcuttur.

Gümrük müşavirleri ve müşavirlik şirketleri temel olarak tedarik zincirinin ana konusu olan eşyanın; sınır ötesi hareketinin her aşamasında, dış ticaret işlemleri için danışmanlık hizmeti sağlamak, eşyaya ait ayniyat ve menşe tespiti gerçekleştirmek, ithalat ve ihracat için gerekli olan belgelerin kendi sorumluluğu altındaki kısmı için temin, beyan verme ve beyanın kontrolünü sağlamak, eşya sahibini ve eşyanın taşımacılık faaliyetini üstlenen şirketler gibi diğer paydaşları

yönlendirmek, gümrük idaresinin ve kamunun çıkarlarını gözetmek, eşyanın güvenli hareketi için her türlü doküman ve saha operasyonunu yönetmek amacıyla çalışmaktadır. Tüm bu işlemlerin doğru şekilde gerçekleştirilebilmesi için de eşyanın tarifesini belirlemeye yönelik çalışmalar yapmaktadır. Gümrük müşaviri eşyanın tarifesini belirlemek için öncelikle sevk evraklarını incelemektedir. Eşyaya ait fatura, konşimento, diğer taşıma senetleri, yükleme ve boşaltma listesi, prospektüs gibi belgeleri inceleyerek tarifesini belirlemeye çalışmaktadır, eğer bu belge ve bilgiler ışığında tarifesini belirleyemiyorsa beyan verilmeden evvel ilgili gümrük idaresine başvurarak gümrük denetiminde eşyaya ayniyat tespiti de yapabilmektedir (Subaşı, 2009).

Gümrükleme sürecinin en zorlu ve hata maliyeti yaratabilecek olan kısmı tarife belirlenme aşamasıdır. Öyle ki eşya için verilecek olan beyan ve vergi matrahları eşyaya ait olan tarifeye yani GTİP (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu)' e göre belirlenmektedir. Eşyanın beyanının verilebilmesinden önce yetkili kurum ve kuruluşlarca alınması gerekli olan sertifika olup olmadığı, eşyanın fiziki kontrole tabi tutulup tutulmayacağı, ithal ya da ihraç konusunda herhangi bir kısıtlama mevcut olup olmadığı gibi birçok aşama GTİP belirlendikten sonra kesinlik kazanmaktadır. Ticaret boyunca tüm gümrük uygulamalarının düzgün işleyebilmesi GTİP' in doğru tespit edilmesine bağlıdır. Bu sebeple ticaretin tarafı olan eşya sahibinin ve iştiraklerinin GTİP tespiti konusunda gerekli tüm bilgiyi gümrük operasyonunu yürütecek olan kişi veya birimlere sağlıklı bir şekilde iletmesi gerekmektedir. Gerekli evrakların beyanda bulunacak olan gümrük müşavirine geç teslimi, eksik veya yanlış ibrazı olası bir tarife hatası ihtimalini mümkün kılmaktadır. Eşyanın yanlış tarifede sınıflandırılması büyük zararlara sebebiyet verebilmektedir. Özellikle dış ticaret tecrübesi ve hacmi fazla olmayan şirketler hizmet aldıkları müşavirlik şirketlerine gereken evrak ve bilgiyi doğru zamanda, hatasız şekilde vermekte zorluk yaşamakta, bu da hem gayri nakdi olarak zaman maliyetinde hem de parasal maliyetlerde ek yükümlülükler yaşamalarına sebep olmaktadır (Baysal, 2007).

Gümrük operasyonlarından doğan maliyetleri kabaca ifade etmek istediğimizde; temsil (dolaylı ya da doğrudan), ardiye, yolluk, fazla mesai ücretleri ve gümrük vergileri ve diğer fonlar gibi direkt nakdi gider kalemleri olarak

görebilmekteyiz. Lakin bu direkt olarak gözlemlenip hesaplanabilen maliyetler dışında gümrük operasyonunda yaşanabilecek olan hata ve aksaklıklardan kaynaklanan maliyet ya da giderler de meydana gelebilmektedir. Tedarik zinciri birden fazla paydaşın ve organizasyonun bir arada çalışmasını gerektirecek bir süreçtir ve tedarik sürecinin olabilecek en hızlı ve en düşük maliyetli şekilde gerçekleşmesi gerekmektedir. Hız ve maliyet faktörünün bu denli önemli olduğu bir sürecin parçası olan gümrük operasyonlarında yapılan her hata, operasyondaki diğer süreçleri de etkileyerek iki faktörün de etkinlik oranının düşmesine yol açacaktır. Örneklendirecek olursak antrepo rejimi altındaki eşyaya serbest dolaşıma giriş hükümlerine tabi olması için verilecek olan hatalı ya da eksik evraklı gümrük beyannamesinin tescil işlemlerinin gerçekleşmemesi; eşyanın antrepoda kalış süresinin uzamasına bu da depo ardiye ücretinin daha fazla olmasına sebep olmaktadır. Serbest dolaşıma sokulamayan eşyanın bir üretim süreci için gerekli ve yetişmesi gereken bir hammadde olduğu varsayımında ise üretim bantlarının durması noktasına dek süreçte aksaklık meydana gelebilmektedir. Bu sebeple lojistik operasyonları sürecinde bilgi akışı ve bilginin doğruluğu sağlanmalı ve özellikle gümrükleme süreçlerinin alanında uzman kişiler tarafından dikkatle yürütülmesi gerekmektedir.

Hız faktörünün tedarik zinciri için temel unsur olduğu bir değer zincirinde, gümrük işlemlerinin tamamlanması için gerekli olan süreler de etkin şekilde yönetilip, gümrükleme operasyonu için ayrılacak olan zaman maliyeti konusunda çalışmalar yürütülmelidir. Aşağıda T.C. Ticaret Bakanlığı verilerine dayanılarak oluşturulmuş, ithalat ve ihracat işlemlerinin tamamlanma süreleri ile ilgili veriler yer almaktadır;

	2020	**2021 Plan.**	**2021 Gerçekl̨ş.**	**2022 Hedef**	**2023 Tahmin**	**2024 Tahmin**
İlk 4 saatte gümrüklemesi tamamlanan ihracat beyannamesi oranı	%92.16	87%	87%	88%	90%	%92.5
İlk 8 saatte gümrüklemesi tamamlanan ithalat beyannamesi oranı	%49.41	47%	47%	48%	50%	%50.5

Tablo1. Beyanname Tescil, Kontrol ve Muayene İşlemlerinin Tamamlanması (T.C. Ticaret Bakanlığı 2022 Yılı Performans Programı sy. 57)

Tablo1'deki veriler ışığında, dış ticarete konu eşyanın beyannamesinin verilmesi ve ardından eşya ve evrakları için gerçekleştirilecek olan kontrolü, eşyanın muayene aşamaları da dahil edilmiş şekliyle gümrükleme işlemlerinin ne kadar süre içerisinde tamamlandığı çıkarımını yapmak mümkündür. İhracat işlemleri için 4 saat içerisinde verilen 100 beyannameden ortalama 90'ı için tüm gümrükleme süreci tamamlanmış olmaktadır, lakin ithalat işlemleri için bakılacak olursa 100 beyanname için yalnızca ortalama 50 beyannamenin 8 saat içerisinde işlemlerinin tamamlandığı, kalan 50 beyanname için gümrükleme işlemlerinin bitiş süresinin 8 saatten uzun sürdüğü anlaşılmaktadır. Türkiye'nin ithalat hacmi yoğun bir ülke olduğu göz önünde bulundurularak, gümrük operasyonları için gümrük idaresi ile ortaklaşa yürütülen işlem sürelerinin çok uzun olduğu, yani gümrük operasyonlarındaki zaman maliyetinin yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bir kaynakta lojistik maliyetlere etkisi büyük olan kalemler; ulaşım ve akaryakıt giderleri, gecikmeler, izin belgesi, uygunluk kontrolleri gibi uluslararası ticareti düzenleyen mevzuat gereklilikleri, sonradan teslimat ve artan depo masrafları olarak sıralanmaktadır (Küçükaltan, 2012: 5). Bu kalemler içerisinde yer alan ulaşım ve akaryakıt giderleri haricindeki diğer unsurlar gümrük operasyonlarından etkilenmektedir. Doğrudan görüntülenebilen giderler olarak nakdi nitelikteki maliyetleri belirleyebilmek nispeten daha kolay olmaktadır. Fakat gümrükleme işlemlerinin gerçekleştirilebilmesi ve tamamlanabilmesi adına harcanan zaman da önemli bir maliyet yaratıcı unsurdur. Lojistiğin amacı, şirketin varlığına devam edebilmesi için organizasyon sürecini; fiyat, zaman ve hizmet anlamında önem arz eden rekabet koşullarına karşı dayanıklı hale getirmektir (Çancı ve Erdal, 2003: 35). Bu sebepledir ki gümrükleme adına gerçekleştirilecek olan her işlemin, olabilecek olan optimum zaman içerisinde başarıyla tamamlanması gerekmektedir. Zaman maliyeti genellikle taşımacılık organizasyonu içerisinde ulaştırma zamanına ilintili olarak nitelendirilse de gümrük operasyonları için de üzerine çalışmalar yürütülen ve de yürütülmesi gereken bir gider kalemidir. OECD Yüksek Gelir Grubu Ülkelere göre Türkiye gümrükleme süresi olarak hala diğerlerine kıyasla daha uzun zaman maliyeti oluşturmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Eylem Planı 2018-2022).

Süreler	Türkiye	OECD Yüksek Gelir Grubu
İthalat Gümrükleme Süresi	41 Saat	8.7 Saat
İthalat Belge Hazırlama Süresi	11 Saat	3.5 Saat
İhracat Gümrükleme Süresi	16 Saat	12.7 Saat
İhracat Belge Hazırlama Süresi	5 Saat	2.4 Saat

Tablo2. Gümrük İşlemleri ve Dokümantasyon Süreleri (T.C. Ticaret Bakanlığı Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Beş Yıllık Eylem Planı 2018-2022: sy. 17)

2.3.GÜMRÜK İŞLEMLERİNDE ETKİNLİK UYGULAMALARI

Müşteri memnuniyeti ve karlılık oranlarındaki iyileştirme çabası tüm hizmet ve mal üretim süreçlerinin gerekliliği haline gelmiştir. 2000'lerde daha da görünür hale gelen global tedarik zincirinin sürekli artış gösteren rekabetçi yapısı neticesinde, pratikte ve literatürde karlılık oranları, maliyet hesaplamaları, müşteri odaklı olabilmek konuları en çok tartışılan ve üzerine çalışmalar yürütülen alanlar halini almaktadır. Lojistikte de sürecin tedarik zincirinin ayrılmaz bir parçası olması ve zincirin farklı noktalarındaki yarattığı etki neticesinde, sürekli gelişim elde edilmesini amaçlayan operasyon yönetimi güdülmektedir. Lojistik, uyumlu bir organizasyon yapısıyla dağıtım kanalında akış sağlanırken, bugün ve gelecekteki karlılığın maksimize edilmesi için, olabilecek en düşük maliyetle siparişlerin tesliminin stratejik olarak yönetilmesi sürecidir (Christopher, 2011: 2). Yüksek kalite çıktısı elde etmek, optimum maliyetlerle yüksek karlılık oranına erişmek, müşteri memnuniyetinde daimi tatmin sağlamak, işlemleri ve markayı sürdürülebilir tutmak, çevreci olabilmek baskıları altında lojistik alanında da çalışmalar yapılmaktadır.

Lojistik, işletmelere zaman ve yer faydası sağlaması bakımından oldukça önemli rol oynamaktadır. Zaman faydası; üretim çıktısı olan mal ve hizmetlerin, müşterilere ve tüketicilere istedikleri zamanda, yer faydası ise; istedikleri yerde sunulabilmesine imkan tanımaktadır (Sürmen ve Aygün, 2006: 55). Bu sebepledir ki fayda ilkesinin sürekliliğinin sağlanabilmesi adına çokça geliştirme ve iyileştirme çalışmaları yürütülmektedir. Bu çalışmalar içerisinde özellikle kendi süreci haricindeki diğer operasyonlarla direkt veya dolaylı olarak etkileşim halinde olan,

kendi sürecinde yaşanan gecikmelerle zaman maliyeti ve parasal maliyet açısından diğer operasyonların verimliliğini düşürebilen gümrük operasyonları için de çözümler ve iyileştirmeler bulunmaktadır. Hatta bu çözümlerin büyük bir kısmı devletler arası iş birliği ve anlaşmalar ile de desteklenmektedir. Risk yönetiminin ve kontrolünün bilgisayar tabanlı olarak uygulanmasına imkan veren otomasyon sistemi, ortak transit ve tek pencere sistemi, yetkilendirilmiş yükümlü statüsü (YYS / AEO) gibi ortak kararlarla alınmış çalışmalar dış ticaret operasyonlarının kolaylaştırılmasında önemli rol oynamaktadır (Özkardeş, 2020).

Gümrük operasyonları işlemlerin nasıl yürütüleceğinin belirlenmesi bakımından resmi normlara dayanan, lojistik süreçteki diğer birçok aşamaya göre daha karmaşık olan operasyon yapısı sebebiyle, inovasyon çalışmalarının daha yavaş yürütüldüğü ve sürecin daha zor değişime uğradığı işlemlerden oluşmaktadır. Bu sebeple tedarik zincirinde yaşanan yenilikçi gelişmeler, üretim süreçlerinin artık çok daha hızlı ve kesintisiz gerçekleşmesi, süreklilik arz eden mal ve hizmet ihtiyacı ve bilgisayar tabanlı sistemlerin yapay zeka boyutuna erişmiş olmasının yanında, gümrükleme süreçlerindeki işlemlerin birçoğu günümüz koşullarına uymamaktadır. Entegre halde yürütülen lojistik operasyonların geneline göre, gümrükleme süreçlerindeki teknolojik gelişim aşamaları oldukça yavaş gerçekleştirilmektedir. Resmi normların değiştirilmesindeki süreçler, yeni uluslararası anlaşmaların kurulması ve hali hazırda olgun bir operasyon sisteminin etkisi teknolojik inovasyonu bu alanda geciktirmektedir.

Gümrükleme süreçlerinde de diğer tüm lojistik operasyonlarda olduğu gibi hız faktörü beklentisi günden güne artmaktadır. Dış ticaret ve gümrük mevzuatındaki geçmişten gelen yapı, özellikle bu beklentinin gerçekleştirilmesini oldukça zorlaştırmaktadır. Hız tedarik zinciri için verim ve etkinliği belirleyen bir faktör olarak tanımlanabilir. 2020' de yapılan bir araştırmada yapılan analizin sonucuna göre; firmaların hız unsuruyla işlemleri daha hızlı gerçekleştirerek rakiplerine kıyasla farklılık ortaya koyabileceğini ve de dolaylı olarak maliyetlerde düşüş sağlayabileceğine ulaşılmıştır (Özkardeş, 2020). İkinci Dünya Savaşı sonrasında üretim alışkanlıklarının değişmesi, tüm dünyada ticaret konusunda da değişiklikler yapılması gerekliliğini gündeme getirmiştir. Dünya Gümrük Örgütünün ve Dünya

Ticaret Ofisinin Kurulması, GATT Anlaşmasının müzakereleri ve kabulü, farklı ticaret birlikleri ve kümülasyonlar; tedarik zincirindeki akışın kolaylaştırılması, tek ve düzenli kurallar bütününe tabii olması, zincirdeki akışın hızlanması ve bilgi lojistiğinin güvenli şekilde yapılmasını amaçlayarak atılan adımlardır.

2.3.1.Ticaretin Kolaylaştırılması

İnsan topluluklarının medeniyete doğru ilerleyen sürecinde yeni ihtiyaçların, yeni arzu ve isteklerin ortaya çıkışı mal takasını yani ticareti doğurmuştur. Ticaret, günümüzde tedarik zinciri olarak adlandırılan; dünyanın her noktasına erişen ürün ve hizmet takasları demektir, kısacası ihtiyaç olan her yeni şey için karşılığında nakdi olarak ödeme gerçekleştirilen sistemler bütünüdür. Bu demektir ki modern insanın hayatta kalabilmesi için ticaretin sürdürülmeye ihtiyacı vardır ve bu ticaretin de en kısa ve kolay şekilde yapılması zorunludur.

Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üye ülkelerin üçte ikisi tarafından Aralık 2013 tarihinde onaylanan Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması, gümrük operasyon sürecini çağdaşlaştırmak, işlemleri uyumlaştırmak ve basitleştirmek amacını taşımaktadır (Çakmak, 2016: 1-3). Ticaretin kolaylaştırılması temel olarak gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması anlamına gelmektedir (Bahçeci, 2018: 75-88). Ticaretin ya da kabul görmüş geniş kapsamlı anlamıyla tedarik zincirinin sürekli akışı ülkeler arası gerçekleşmektedir. Ülkeler arası işleyen bu düzen, her ülkenin kendi güvenliğini ve çıkarlarını koruması amacıyla oluşturduğu, birbirinden farklı gümrük mevzuatına ve kuralına tabi olmaktadır. Her biri farklı gümrük işleyişi ve prosedürlere sahip bu ülkeler arasında süreç yöneten tacirlerin hatalı işlem ihtimali, kayıp zaman seviyeleri yükselmekte ve tedarik zinciri içerisinde yer alan her paydaş için maliyetler artmaktadır. Tedarik zinciri içerisindeki maliyetlerin artması da nihai ürünün tüketiciye ulaştığı zamanki fiyatının da yüksek olacağı anlamına gelmektedir.

Hammadde ücretlerinin yarattığı gider kalemleri kadar tedarik süreci boyunca oluşacak olan lojistik maliyetlerin etkisi oldukça önemlidir ve de lojistik maliyetlerin de doğru şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Lojistik maliyetler içerisinde yer alan gümrük işlemlerinden doğacak olan maliyetler de ürünün satış fiyatının belirlenmesi hususunda etkilidir. Gümrükleme süreçlerinde ortaya çıkan gümrük vergileri, diğer

fon ödemeleri, hata ve cezalar sonucu yapılacak olan ödemeler, bekleme sürelerinin yarattığı gecikme maliyetleri, gecikmeler sonucu aksama ihtimali olan tedarik operasyonlarının etkileri gibi, birbirini dolaylı ya da doğrudan tetikleyecek olan maliyetler optimum seviyede tutulmalı ve oluşabilecek olan her ek maliyetten kaçınılmalıdır. Diğer lojistik operasyonlar ve farklı tedarik süreçleri ile etkileşim halinde bulunan ve bu etkileşim sonucu farklı maliyetlerin ortaya çıkmasına sebep olan gümrük operasyonlarının, bu etkileşim nedeni ile hata ihtimali en düşük şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Hata olasılıkları her süreçte olduğu gibi lojistik operasyonlar sırasında yaşanması durumunda da nakdi ve gayri nakdi olarak maliyetler meydana getirmektedir. Özellikle lojistik operasyonların tedarik zinciri boyunca kesintisiz uzantısı, yalnızca hatanın yaşandığı basamakta değil, o basamak ile etkileşimi olan diğer süreçlerde de maliyet oranlarının değişmesine yol açacaktır. Lojistik operasyonlar içerisinde yer alan gümrük operasyonlarındaki hatalardan kaynaklanan maliyetler ise; vergi ve usulsüzlük işlemleri cezaları, taşıma ve bekleme sürelerinde yaşanacak olan değişim ve bu değişimin navlun fiyatlarını etkilemesi, gümrük geçiş ve işlemlerindeki gecikmeler ve duraksamaların oluşturacağı diğer giderler, geç teslimat oluşma ihtimali gibi sıralanabilmektedir (Özkardeş, 2020). Resmi normlara dayanan mevzuatların ve karmaşık prosedürlerin olduğu gümrük işlemleri, daha güvenli ve daha hızlı işlem sürdürülebilmesi, düşük maliyetlerle sürecin yönetilebilmesi için basitleştirilmeli ve ortak anlayışla çözüm geliştirilmesi için çalışmalar yürütülmelidir. Bir kaynakta da söz eder ki; Ticaretin kolaylaştırılması, kolaylaştırılmış ve basitleştirilmiş gümrük prosedürleri, teknolojinin kullanımı ve teknolojik altyapının oluşturulması sonucu; gümrükten geçecek olan birim zaman başına eşya miktarının artması, ticaret maliyetlerinde meydana gelecek düşüş ile, birçok işletmenin ihracat pazarına girişinin kolaylaştırılması amaçlanmaktadır (Bahçeci, 2018: 75-88).

1900'lerden bugüne dek sürekli artan ticaret hacmi dolayısıyla dış ticaretin kolaylaştırılması için daha fazla çalışma yapılmakta ve yeni ortaklıklar kurulmaktadır. Ülkelerin zenginleşme ve katma değer yaratma çabası diğer ülkelerle iş birliği yapmaları gereksinimini doğurmaktadır. Kaynakların kısıtlı ve her bölgenin her kaynak için elverişli olmaması sebebiyle dış ticaretin zorunluluğu, ülkeleri ve çok uluslu firmaları bu sürecin daha sağlıklı ve hızlı yürütülmesi için düşünmeye

itmektedir. Ticaret ve menşe kümülasyonlarının kurulması, gümrük birliği gibi ekonomik tabana dayanan oluşumların yaratılması, ortak gümrük prosedürleri ve lojistik anlayış geliştirilmesi dünya ticaretindeki yoğun bürokrasinin kolaylaştırılmaya çalışılmasının göstergesidir. Çok uluslu ve büyük tedarik zincirleri yöneten şirketler ticarette önemli paya sahiptir. Hızlanan küreselleşme dalgası ile daha da büyüyen işletmeler, dünya üzerinde herhangi noktada herhangi bir engel bulunmaksızın tek bir pazar gibi hareket etme eğilimine gitmektedir. Global olarak tek pazar anlayışının oluşturulabilmesi için de sözü edilen bu büyük işletmeler, değer yarattıkları ülkelerden gümrük prosedürlerini daha az denetlenebilir bir yapıya dönüştürmesini istemektedir (Tağraf, 2002). Daha az denetlenebilir yapıya sahip bir gümrük de aslında kolaylaştırılmış ticaret anlamına gelmektedir.

Daha az ve kolay denetlenebilir bir dış ticaret için GATT (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması)'nin kabulü global anlamda atılmış olan en önemli adımlardan bir tanesi sayılabilmektedir. Ticaretin serbestleştirilmesinin amaçlandığı GATT hükümlerinde; ortak tarifelerin belirlenmesi, ticareti engelleyici yüksek oranlı vergilendirmelerin önüne geçilmesi ile, tedarik zinciri boyunca oluşacak maliyetlerden olan lojistik operasyonlar içerisindeki gümrük operasyonları maliyetlerinin düşürülmesi etkisiyle, karlılığın ve dış ticaret hacminin artırılması amaçlanmaktadır, bir nevi dış ticarete teşvik niteliği de içermektedir. GATT aynı zamanda gümrük kıymetinin belirlenme hususlarını ortak yöntemler altında toplamış ve eşyanın vergilendirmesinin yapılacağı matrahların belirlenmesini anlaşma dahilindeki tüm ülkeler için aynı kılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti ise Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1993'te aldığı kararla, gümrük mevzuatının GATT Kıymet Anlaşması'na uyumunu sağlamıştır (Yıldırım, 2006: 14). Dünya Gümrük Örgütü'nün kurulması ve bu bağlamda anlaşmaların yapılması da dış ticaretin kolaylaştırılması aşamalarından bir tanesidir. Kyoto Sözleşmesi'nin kabulü gümrük rejimlerinin basitleştirilmesi, rejimlerin ve anlaşmaya dahil ülkelerin mevzuatlarının birbirine uyumlu hale getirilmesi istikrarlı bir şekilde ticaretin sürdürülebilmesi için destekleyici niteliktedir. Günümüzde ise Dünya Gümrük Örgütü, daha çok tedarik zincirinin teknolojik inovasyon ile desteklenmesi konusunda çalışmalar yürütmektedir. Bilgi akışının ve değişiminin sağlanması, kağıtsız gümrük işlemleri için yapılan atılımlar, risk yönetimi uygulamaları, sonradan kontrol kolaylığı, tek

pencere sistemi, yetkilendirilmiş yükümlü statüsü gibi uygulamalar Dünya Gümrük Örgütü tarafından yürütülen önemli çalışmalardandır (Özkardeş, 2020). Günümüzün en önemli ve büyük birliklerinden olan Avrupa Birliği'nin ilkeleri arasında da ticareti düzenleyen kurallar bulunmaktadır. 1957 Roma Anlaşması, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kurucu anlaşmasıdır ve Birliğin temelini oluşturmaktadır. Bu anlaşmanın 9. Maddesinde; "Topluluk, mal ticaretinin tümünü kapsayan ve üye devletler arasında ithalat ve ihracattaki gümrük vergileri ile eş etkili bütün yükümlerin yasaklanmasına ve üçüncü ülkelerle ilişkilerde ortak bir gümrük tarifesinin kabulüne dayanan bir gümrük birliği temeli üzerine kurulmuştur." ibaresi yer almaktadır (Atalay, 2017). Yer alan bu ibare anlaşma dahilindeki ülkeler arasında yaşanan ticaret akışının ortak belirlenmiş olan gümrük prosedürlerine tabii tutularak, kolaylaştırılmış şekilde işletilmesi gerekliliğini belirtmektedir.

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından yürütülen araştırma sonucu; Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın küresel düzeyde ticari maliyetlerde %12,5 ila %17,5 oranında düşüşe yol açacağı, Türkiye gibi üst-orta gelir grubu ülkeler için ise bu oranın %14.6 olacağı düşünülmektedir. Dünya Ticaret Örgütünce yürütülen araştırmaya göre ise küresel ihracat oranında yıllık %2.7 artış olacağı, elde edilen kazancın ise 1 trilyon ABD dolarına yaklaşacağı tahmin edilmektedir (T.C. Ticaret Bakanlığı Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi). Ticaretin kolaylaştırılması tedarik zinciri sürecinde yer alan, özellikle lojistik maliyetler içerisindeki birçok maliyetin düşüşüne imkan tanıyacaktır. Dünya Ticaret Örgütü'nün 2019 da yayınladığı rapora göre az gelişmiş ülkeler için ticaretin kolaylaştırılmasının tam anlamıyla uygulanması, maliyetlerde %14,5 düşüş sağlayacaktır (WTO, 2019). Daha düşük maliyetler ve daha kolay yönetilebilir bir ticaret organizasyonu, tedarik zincirine daha fazla ortağın dahil olmasını, daha fazla katma değerli üretim yapılmasını sağlayacak, kısacası üretim ve talep noktalarındaki artışı destekleyecektir. Artan üretim sayesinde ülkelerin gelir seviyeleri de artacak ve refah düzeyleri yükselecektir.

2.3.1.1.Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS)

10.01.2013 tarih 28524 sayılı Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği ile Türkiye'de şartları belirlenen ve yürürlüğe giren Yetkilendirilmiş

Yükümlü Statüsü (YYS), bu statüye haiz olan tüzel kişiler için kolaylaştırılmış gümrük operasyon süreci imkanı tanımaktadır. Uygulamanın dünya çapında başlangıcına bakıldığı zaman ilk olarak, Amerika Birleşik Devletleri'nin 11 Eylül sonrasında tedarik zinciri kapsamında güvenli alan için oluşturmuş olduğu Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) adıyla görülmektedir. Amerika'da faaliyette bulunan üreticiler, ithalatçılar, taşımacılık ve gümrük acenteliği şirketleri gibi tedarik zinciri için önemli paydaşların bir araya getirilerek zincirdeki akışın güvenli bir şekilde sağlanması ve devamlılığın arz ettirilmesi amaçlanmıştır. Bir benzeri ve dünyada yaygın olarak bilinen ise Avrupa Birliği'nin 2008 yılında yürürlüğe koymuş olduğu Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO – Authroized Economic Operator) uygulamasıdır. (Özkardeş, 2018).

Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması, Avrupa Birliği, Amerika, Güney Kore ve Japonya gibi tedarik zincirinin önem arz eden taraf ülkeleri de olmak üzere toplamda 46 ülkede uygulanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Mevzuatı dahilinde bakıldığında; "4458 Sayılı Kanun Madde 5/A 1. Müsteşarlık (Gümrükler Genel Müdürlüğü), gerektiğinde ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerini de almak suretiyle Türkiye Gümrük Bölgesinde ekonomik faaliyette bulunan yerleşik kişilere ikinci fıkrada yer alan şartları taşımaları halinde yetkilendirilmiş yükümlü statüsü tanır. Yetkilendirilmiş yükümlüler, kolaylaştırılmış emniyet ve güvenlikle ilgili gümrük kontrollerinden veya gümrük mevzuatının öngördüğü basitleştirilmiş uygulamalardan faydalanır." ibaresi görülmektedir. Kanun ve Yönetmelikçe belirlenen şartları taşıyan tüzel kişiler; Ticaret ve Sanayi Odaları, Yeminli Mali Müşavirler ve diğer kurumlardan alacakları inceleme sonuçları ile ibraz edilmesi zorunlu diğer belgeleri ve raporlarını bir Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirine incelenmek üzere teslim eder, sonrasında Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirinin hazırlayacağı incelemenin sonucunda Ticaret Bakanlığı'na bağlı ilgili birime başvuru yaparak statü belgesini almaya hak kazanmaktadırlar.

Gümrük operasyonunun iki önemli ayağı özel sektör ve kamu tarafında olarak gümrük idaresinin iş birliğine dayanan Yetkilendirilmiş Yükümlü Sisteminde amaç, güvenli bir tedarik zinciri oluşturulması ve bu güvenli zincirde işleyecek olan uluslararası ticaretin de hızlandırılması ve kolaylaştırılmasıdır (Özkardeş, 2020).

Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü haizi firmalar adına verilen gümrük beyannameleri, beyan kapsamındaki eşyanın belge kontrolü ya da fiziki muayeneye gerek duyulmaksızın gümrük işlemlerinin takip edilmesine olanak sağlayan yeşil hat diye adlandırılan bir statü dahilindedir. Yeşil hat uygulaması, liman ve kara sınır kapılarında, antrepo ve supalan işlemler de dahil olmak üzere eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işleme tabii tutulurken daha az kontrol edilmesi ve denetlenmesini ve işlemlerinin daha hızlı sonuçlanmasını sağlamaktadır. YYS bir diğer avantaj olarak da kara sınır kapılarındaki uzun TIR kuyruklarında bekleme yapılmasına müsaade etmeksizin öncelikli işleme alınarak, YYS sahibi firmaya ait aracın kapılardan giriş ve çıkışlarında kolaylaştırılmış işleme tabi tutulmasına olanak vermektedir. Yetkilendirilmiş Yükümlü olarak aynı zamanda birçok gümrük işlemini daha az prosedür ve evrak oluşturma ile yürütebilmek de mümkündür. ATR düzenleyebilmek, gümrük kıymeti dikkate alınmaksızın fatura beyanı ile işlem yürütebilmek, eksik evrak ile beyan da bulunabilmek, supalan diye adlandırılan taşıt üstü işlem olanağından faydalanabilmek, tahlil raporu olarak eşyanın ithalatı öncesinde 6 aya kadar alınmış emsal raporları ilgili idareye ibraz edebilmek ve diğer birçok kurum kontrolünden öncelikli olarak yararlanma imkanı tanımaktadır.

Ticaret Bakanlığı Risk Yönetimi Kontrolü ve Genel Müdürlüğü'nün 2014 yılında yayınladığı bir raporda, yetkilendirilmiş yükümlü sisteminin firmalara sağlayacağı maliyet avantajları ve finansal faydaları sıralamaktadır. Bu rapora göre yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahibi bir firma için gümrük işlemleri sırasında; aracın yükleme, boşaltma ve eşyanın kontrol sırasında beklemesi durumlarını ve bu durumlar sonucu oluşacak olan giderleri ortadan kaldıracaktır, eşya hırsızlığı, kayıp, eşyaya zarar verme oranları azalacaktır, tedarik sürecinin maliyetlerinde düşüş yaşanacak ve diğer paydaşlarla iş birliği pekişecektir, sigorta harcamalarında düşüş, pazarda güvenilir kişi olarak tanınmanın getireceği pazar payı artışı da olumlu yönde olacaktır. 2020 tarihli bir akademik çalışmada ise; gümrük maliyeti, götürü teminat maliyeti, cezai işlem kaynaklı maliyetler, sigorta giderleri, yan tedarik masrafları, ürün geri dönüşü ve zarara uğraması, üretim maliyetleri, taşıma masrafı, stok maliyeti, operasyon maliyeti, nakit akış kaynaklı finansman maliyeti, lojistik maliyetler, kur dalgalanmalarına karşı oluşan maliyetler ve iş gücü maliyetlerinin azalmasının YYS ile mümkün olabileceği yer almaktadır (Özkardeş, 2020).

Ticaretin kolaylaştırılması kapsamında yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahibi olmak, maliyet avantajı yaratmanın ve tedarik zincirini daha efektif organize edebilmenin yanı sıra farklı maliyet kalemlerinde artış ve farklı zorluklar da ortaya çıkarabilmektedir. Başvurusu aşamasında ortaya çıkan yeni gereksinimler ve yetkilendirilmiş yükümlü sisteminin gerekliliklerini yerine getirmek birçok işletme için gider kalemi olarak görülmektedir. ISO belgeleri için katlanılan maliyetler, personelin eğitimi için gereken maliyet, izlenebilirlik, denetlenebilirlik ve güvenilirlik için gerekli olan alt yapının oluşturulmasına harcanacak miktar gibi gider unsurları YYS sürecinde göz önünde bulundurulması gereken maliyetlerdendir. Tüm bu maliyetler yine de YYS ile elde edilecek avantaj karşısında daha yüksek miktar da ya da engel oluşturacak nitelikte değildir. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü zamandan tasarruf edebilmek için en önemli uygulamadır ve fırsat maliyeti açısından da avantajı bulunmaktadır (Daştan, 2021).

Tüm maliyet avantajları ve yaratacağı diğer gider kalemleri göz önünde bulundurulduğunda yetkilendirilmiş yükümlü statüsü sahibi olarak ticaret işlemi gerçekleştirmek daha avantajlı olacaktır. Maliyet hususunun tedarik zinciri yönetiminde en çok çalışılan konu olması ve rakiplere göre rekabet üstünlüğü yaratmak adına prestij kazandırıcı bir uygulama olduğu söylenebilmektedir. Rakipler arasında hız, maliyet avantajı, güvenilirlik ve öngörülebilirlik ilkeleri ve gücüne sahip işletmeler tedarik zincirlerinde değer yaratma konusunda etkin olacaktır.

2.3.2.Gümrük İşlemlerinde Dijital İnovasyon

Bilişim sistemlerinin kolay erişilebilir hale gelmesi ve süreçlerin işlenmesinde etkinlik avantajı yaratması sebebiyle, hizmet ve üretim endüstrileri organizasyon yapılarını bu yeni sistemler üzerine inşa etmektedir. Dijital dönüşüm ve adaptasyon kavramı, özellikle içinde bulunduğumuz yüzyılda lojistik sektörü ve tedarik zinciri içerisinde en çok tartışılan konulardan bir tanesidir. Tüketici beklentilerinin hızlı şekilde karşılanabilmesi, daha düşük maliyetle sürecin yürütülmesi, işlem başına doğruluk oranının yüksek olması gibi sebeplerden dolayı, tedarik zinciri içerisindeki birçok paydaş bilgisayar tabanlı yönetim sistemleri ile çalışmaktadır. Şirketler dijitalleşen operasyon süreçleri sayesinde tedarik zincirine

hızlı tepki vermekte, oluşan hata olasılıkları için önlemler alabilmekte ve değişen durumlara uyum sağlama konusunda daha iyi olmaktadır (Aylak, Kayıkçı, Taş, 2020: 98-116).

Zaman kayıpları ve evrak yoğun sürecin hakim olması, gümrük operasyonlarında karşılaşılan sorunların temelini oluşturan en önemli iki unsur olarak kabul edilmektedir. Gümrük işlemleri yürütülürken yaşanan bekleme süreleri birçok yeni maliyeti doğurmakta ve fırsat maliyetlerinde artışa neden olmaktadır. Gümrük operasyonları için geliştirilen ve geliştirilecek olan her yeni bilişim tabanlı çözüm, zaman maliyetini etkin yönetmek adına yarar sağlayacaktır. Tedarik zincirinde yer alan farklı paydaşlardan gelen bilgilerin dahil olduğu gümrük operasyonlarında, bilgi akışının doğru ve hızlı şekilde sağlanması da oldukça önemli olan hususlardan bir tanesidir. Hali hazırda evrak yoğun bir sürecin hakim olması ve de birden fazla bilginin aynı anda yönetilmesi zorunluluğu karşısında dijital ortamda operasyonun yönetilmesi daha sağlıklı ve de kolay olacaktır. Gümrük idarelerince belge kontrolü ve diğer prosedürlerin uygulanma biçimleri, ülkeler arası eşya gönderimi yapmak açısından emek ve zaman maliyeti oluşturur vaziyettedir. Gümrük işlemlerinin daha kolay hale gelmesi ve elektronik sistem üzerinden yürütülmesi için gümrük uygulamalarının elektronikleştirilmesi ile ticarette kolaylaştırma, maliyetlerde düşüş, pazar rekabetinin artırılması hedeflenmektedir (Dereli, 2014: 252).

Ticaretin kolaylaştırılması ilkeleri kapsamında gümrük operasyonlarındaki yoğun sürecin çözümlenmesi, sürekli yenilenen çağa ve gelişen teknolojiye ayak uydurabilecek hale gelmesi için çokça uygulama geliştirilmekte, yasal mevzuatlar bu geliştirmelere ve yeni operasyon sürecine uygun hale gelecek şekilde revize edilmektedir. Tedarik zincirinin dünyanın bir ucundan diğer ucuna tek pazar algısı ile hareket ediyor oluşu, gümrük operasyon sürecinin dünyanın dört bir tarafında durmaksızın devam ediyor olduğunu göstermektedir. Lojistik süreçlerin doğası gereği zaman kavramı bakımından yerel zaman dışında da aksiyon beklemekte olması, tedarik zincirinin herhangi bir noktasında aksaklık ya da duraksamaların hiç yaşanmadan ya da minimum ölçüde yaşanarak devam etmek zorunda oluşu, hata ihtimallerinin yaratacağı büyük maliyet kalemleri, hızlı kontrol gereksinimi gibi sebeplerden dolayı gümrük operasyonları için kullanımda olan birçok bilgisayar

tabanlı sistem bulunmaktadır. Tek Pencere Sistemi, BİLGE Sistemi, TAREKS, NCTS, YGMS, Konteyner ve Liman Takip Sistemi, Serbest Bölgeler Bilgi Sistemi, Gümrüksüz Satış Mağazaları Sistemi gibi uygulamalar gün içerisinde gümrükleme işlemleri sırasında en çok kullanılan sistemlerdendir. Bu sistemler dijital olarak veriyi işleme, sürecin devamlılığı için onaylama, bir sonraki aşamaya geçişi sağlama, bilgi ve belge kontrolünü gerçekleştirme gibi gümrükleme sırasında yaşanan temel aşamaların tamamının bilgisayar üzerinden yapılabilmesini sağlamaktadır. Dijital olan bu sistemler bilgi akış sürecinin yanı sıra veri tabanı özelliği de görmektedir. Türkiye'deki gümrük idareleri ve bağlı bulundukları Ticaret Bakanlığı da sürece hakim olan operasyon yapısı ve kullanılan gümrük uygulamaları sebebiyle bekleme sürelerinden kaynaklı olarak ortaya çıkan maliyetleri düşürmek, gümrük işlemlerindeki fiziki kontrol düzeyini minimuma indirebilmek için altyapı çalışmaları gerçekleştirmekte ve elektronik gümrük uygulamalarının yaygınlaşması için çalışmalar yürütmektedir (Ünsal, 2007: 93).

Elektronik Ortama Aktarılan Gümrük Uygulamaları	**2020**	**2021 Plan.**	**2021 Gerçekleş.**	**2022 Hedef**	**2023 Tahmin**	**2024 Tahmin**
	15 Adet	19 Adet	19 Adet	21 Adet	23 Adet	25 Adet

Tablo3. Gümrük İşlemlerine İlişkin Elektronik Ortamda Sunulan Hizmet Sayısı (T.C. Ticaret Bakanlığı 2022 Yılı Performans Programı sy. 56)

Gümrük operasyonu, tedarik zinciri içerisinde farklı organizasyonlarda hizmet veren birden fazla paydaşın, uluslararası ticaret amacıyla bir arada olmasını gerektiren bir iş sürecini içermektedir. Ticarete konu eşyanın sınır ötesi hareketinin devamlılığının sağlanabilmesi için tüm belge ve dokümanların hızlıca, doğru şekilde gümrük operasyonunun tarafı olan paydaşlara iletilmesi gerekmektedir. Bu karmaşık ağ yapısına sahip iş sürecinin bilgisayar tabanlı olarak işlenmesi, sürecin etkinliğini artırmaktadır. Özellikle Tek Pencere Sistemiyle, eşyanın gümrükleme işleminin başlamasından evvel evrak hazırlıklarının yapılabilmesi, gerekli başvuruların sağlanması ve farklı tarafların tek bir veri tabanı üzerinden sisteme dahil

olabilmesiyle, süreç içerisinde hem kamu hem de özel sektör tarafının çok daha hızlı aksiyon alması, gereken bilginin en hızlı şekilde aktarılması amaçlanmaktadır. Gümrük işlemlerinin prosedür olarak basitleştirilmesi, dijital çözümler sayesinde daha hızlı yapılabilmesi, beyan verme ve sonrasındaki işlemlerin daha kısa sürede gerçekleşmesiyle zaman tasarrufu elde etmek ve olağan maliyetleri en düşük seviyeye indirmek amaçlanmaktadır (Sain ve Bozyiğit, 2020: 1-20).

2.4.GÜMRÜK İŞLEMLERİNİN LOJİSTİK PERFORMANS VE DIŞ TİCARETE ETKİSİ

Lojistik, tedarik zincirine değer katmak, firmaların rekabet edebilme düzeylerini geliştirmek, maliyetleri optimize edebilmek amacıyla yönetilen operasyonlar bütünüdür ve dış ticaret verimliliği ile de doğrudan etkileşimdedir. Dış ticaret pazarında kar elde ederek başarılı olmak isteyen firmalar, lojistik performansları ve lojistik maliyetlerini ve de diğer taraftan ihracat performanslarını etkin şekilde yönetmelidir, bu unsurlar pazarda rekabet avantajı sağlayabilmek için önemlidir (İrak ve Şen, 2021: 1109 – 1131).

Birbiri ile birebir etkileşimde olan çok disiplinli yapı içerisinde gümrük operasyonlarının bir başka deyişle gümrükleme işlemlerinin, diğer lojistik operasyonların verimliliğini ve süreç yönetimini pozitif veya negatif olarak hangi yönde etkilediği önem arz etmektedir. Bu ilişki içerisinde gümrükleme sürecinde söz konusu olan işlemlerin tamamlanma sürelerinin yarattığı maliyetler, başta taşımacılık operasyonu olmak üzere diğer lojistik aşamalarında hem nakdi gider kalemlerinin değişiminde hem de operasyondaki verim düzeyinde etkiler oluşturmaktadır. Süre, direkt olarak nakdi gider kalemi olarak görülmese de en önemli maliyet unsurlarından bir tanesidir (Özkardeş, 2020). Yalnızca fırsat maliyetine yol açması sebebiyle değil, işlemlerdeki verimsizliğin artışı ve işlem gerçekleşme sürelerine bağlı olarak meydana gelecek olan mesai, bekleme ve gecikmelerin nakdi gider olarak yansıması da maliyet hesaplamalarında ortaya çıkmaktadır. Lojistik operasyonlarının kalitesi ve bu operasyonlar sonucunda meydana gelen maliyet artışları ile bekleme süreleri arasında ilişki bulunmaktadır (Taylor, Robıdeaux ve Jackson, 2004: 5-21). Şirketlerin hedefledikleri başarıya ulaşabilmeleri için lojistik performanslarının hesaplanması ve hesaplanırken en uygun ölçütlerin kullanması

gerekmektedir. Bu ölçütler etkin maliyet yönetimi, esneklik, müşteri tatmini, sevkiyat güvenliği ve şartları, karlılık oranları, pazar hacmi, sosyal sorumluluk ve bilinç, hasar ve fire oranları, zamanında teslim, fiyat ve güvenilirlik olarak sıralanmaktadır (Liu ve Lyons, 2011: 547-570). Bu çok taraflı etkileşimin pozitif yönlü olması özellikle maliyetlerin optimize edilebilmesi için, gümrük operasyonları üzerine de geliştirme çalışmaları yürütülmekte, ticaretin kolaylaştırılması atılımları ve bilişim sistemi yatırımları gibi gelişmeler sağlanmaktadır. Türkiye, Ticareti Kolaylaştırılması Anlaşması hükümlerince uygulamalar gerçekleştirmekte fakat gümrük işlem süreleri, maliyetleri, şeffaflık ve ulaştırma altyapısının mevcut kalitesi gibi bazı hususlarda hala gelişmiş ülkelere kıyasla geride kalmaktadır (Bahçeci, 2018: 75-88).

Lojistik süreçte verimlilik artışı için değişkenlik ve belirsizliklerin azaltılması, tedarik süresinin optimum ölçüde kısa tutulması, nihai ürünün birim maliyetinde düşüş ve rekabet düzeyinin artırılması lojistik performansın ölçütü olarak iktisadi, coğrafi ve kurumsal koşullarla bağlantılıdır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015). Buradan da anlaşılabileceği üzere, gümrükleme süreçlerinde yalnızca operasyonel anlamda geliştirmeler yeterli olmamaktadır, bu alanda kamu ve özel sektör iş birliğinin olması gerekmektedir. Özel sektörün ve özellikle tedarik zinciri yöneticilerinin istekleri, zincir boyunca elde edilen maliyet ve verimlilik verilerinin incelenmesi, bu veriler üzerine çalışmalar yürütülmesi ve süreç yönetiminin iyileştirilmesi adına devlet otoritelerinin de yatırımlar yapmasının gerekliliği anlaşılmaktadır. Özellikle lojistik operasyonları içerisinde en fazla verimsiz süre barındıran, evrak yoğun prosedür yürütülen gümrük operasyonları için altyapı harcamalarının gerçekleştirilmesi maliyetlerin optimize edilebilmesi açısından mühimdir. Altyapı yatırımlarına ek olarak, ülkeler arası iş birliği sürecinin yürütülmesi, birbiri ile uyumlu olan dış ticaret yönetimi anlayışının belirlenmesi, çağa uygun olarak daha çevreci ve hızlı süreç yönetimine duyarlı bir gümrük operasyonu anlayışı geliştirilmesi için de mutabakatlar sağlanmalıdır.

Lojistik, birimler ve paydaşlar arasında bilgi paylaşımını ve koordinasyonu gerektiren faaliyetler bütünüdür (Nebol, Uslu ve Uzel, 2014: 11). Bilginin tedarik zincirinde iyi bir lojistik organizasyonu ile akışının sağlanması gerekmektedir. Doğru

bilginin, doğru zaman ve doğru yere, doğru şekilde ve olabilecek en hızlı biçimde iletilmesi sonucu başarılı bir tedarik süreci gerçekleştirmek mümkündür. Gümrük operasyonları da teknik yapısı itibari ile incelendiğinde bir bilgi lojistiği görevi üstlenmektedir. Taşımacılık ve depolama operasyonları ile karşılaştırıldığında fiziki olarak yönetilmesi gereken süreçten ziyade bilgi işleme faaliyetini barındıran gümrük operasyonları için; ticarete konu eşyanın ülkeler arası gerçekleşecek olan hareketlerinde gerekecek olan bilgi, evrak ve iş emri akışında doğru ve hızlı şekilde aksiyon alınması, diğer lojistik operasyonların gerçekleşme süreçlerine de olumlu olarak yansımaktadır. Dış ticarete konu eşyaya ilişkin gerekli bilgilerin temin edilip, gümrükleme işlemlerinin doğru şekilde gerçekleştirilebilmesi için gümrük operasyonu dahilindeki paydaşlar arasında paylaşılması gerekmektedir. Başarılı bir lojistik süreç yaratılması da bu koordinasyon içerisinde bilgi erozyonunun yaşanmadan akışın sürdürülmesi ile mümkün olmaktadır, ancak özellikle farklı paydaşlardan gelecek olan bilgi ve belgelerin işlenmesinin gerçekleştiği gümrük operasyonlarının bilişim sistemlerinden uzak olarak yönetilmesi bilgi erozyonu yaşanmasını kaçınılmaz kılacaktır.

Lojistik operasyonların koordinasyon dahilinde bir bütün olarak çalışmasının bir diğer etkisi de maliyetlerin ve verimliliklerin birbiri ile etkileşime girmesine yol açmaktadır. Sadece operasyonların birbirini tamamlaması değil maliyetlerin de birbirini tamamlaması ve etkin bir yönetim altında olması gerekmektedir. Verimsiz yürütülecek bir gümrük operasyon sürecinde müşteri hizmetleri ve bilgi yönetimi, stok bulundurma, depolama, taşımacılık da dahil olmak üzere diğer lojistik süreçler için de verimsiz bir süreç ve yüksek maliyet ihtimali oluşmaktadır. Lojistik operasyonlar ve bu operasyonlar sonucu ortaya çıkan maliyet artışları ile bekleme süreleri arasında doğru orantılı bir korelasyon bulunmaktadır (Taylor, Robideaux ve Jackson, 2004). Gümrükleme prosedürlerinin büyük bir kısmı, gümrük kapılarında ve diğer gümrüklü sahalarda yaşanan bekleme ve gecikmeleri, işlemlerin tamamlanma sürelerini artırmaktadır. Bu gecikmelere bağlı olarak da navlun ve bekleme ücretlerinde artışlar olabilmekte, depolama süreçlerindeki planlamalarda da değişikliklerin gerçekleştirilmesi gerekebilmektedir. Özellikle lojistik süreçlerin artan maliyetleri de ticaret hacminde negatif yönde etkiler yaratabilmektedir. Bu yüzden gümrükleme süreçlerinin en etkin şekilde yürütülmesi ticaret hacminin

geliştirilmesi, firmaların dünyadaki rakiplerine karşı güçlü olabilmesi ve pazar içerisinde önemli pay elde edebilmesi için önem arz etmektedir. Uluslararası lojistik süreçlerinde gümrükleme işlemlerinin hızlı ve doğru biçimde yürütülmesi, hata ihtimali en düşük şekilde tamamlanması küresel rekabet gücünü artırmada büyük rol oynamaktadır (Süer ve Emre, 2019: 27-54). Bununla ilgili olarak 2009 yılında yayınlanmış olan bir çalışmada da gümrük süreçlerinin modernizasyonunun ihracat alanında rekabet edebilirliği desteklediği ve bu modernizasyonun ticaret hacminde olumlu etkiler yarattığı gözlemlenmektedir bulgusuna yer verilmektedir (Shujie ve Shilu, 2009: 121-131).

2.4.1.Lojistik Performans Endeksi (LPI)

Lojistik performans endeksi ilk olarak 2007'de Dünya Bankası tarafından, ikili ticarete taraf ülkelerin dış ticaret işlem etkinlikleri ve lojistik altyapının, ulaştırma kolaylıklarının ve lojistik operasyonların verimliliğinin üzerine bir araştırma olarak ortaya atılmıştır. Endeks, lojistik alanda faaliyet gösteren ve küresel ticaretin sürdürülebilirliği konusunda sorumlu şirketlerin dahil edildiği dünya çapında bir anketin analizi temelinde oluşturulmuştur (Çapan, 2022). 800'den fazla katılımcı ile gerçekleştirilen bu araştırmada, her katılımcıdan ticaret yaptıkları 8 ülkeye ilişkin veriler istenmektedir. Lojistik performans endeksine ilişkin çalışmalara ait veriler 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 ve 2018 yıllarına ait olarak mevcuttur.

Bir ülkenin dış ticaret ve lojistik alanındaki performansının belirli kriterler doğrultusunda belirlendiği lojistik performans endeksi için temel olarak 6 ana bileşen bulunmaktadır. Ülkeler için geliştirilmesi gereken alanlar, yatırımların yönlendirilmesi ve sektör olarak iyileştirmelerin yapılması bu bileşenler ışığında belirlenebilmektedir. Lojistik performans endeksine ilişkin bileşenler gümrük, altyapı, sevkiyat kolaylığı, yetkinlik ve kalite, takip edilebilirlik ve izlenebilirlik, zamanla olarak sıralanabilir (Emre, 2019). Endekse ilişkin bileşenlerden; gümrük ve altyapı hizmetleri arz zinciri içerisinde temel girdileri ifade eden politikaların düzenlenmesi gereken alanları ifade ederken, zamanlama, takip edilebilirlik ve izlenebilirlik arz zincirinin performans çıktılarını oluşturmaktadır (LPI, 2016). Açıklamalı olarak değinmek istenildiğinde;

- Gümrüklerdeki etkinlik; Dış ticarete konu eşyanın gümrük geçişleri ve gümrükleme işlemlerinin tamamlanmasındaki etkinliği ölçmektedir. Gümrük işlemlerinin hızı, belge ve evrak süreçlerinin kolaylığı, gümrük kapılarında yaşanan beklemeler ve tüm diğer gümrük operasyonlarına ait faktörleri incelemektedir.
- Altyapı; Taşımacılık operasyonu için gerekli olan altyapı imkanlarının verimliliğini ortaya koymaktadır. Karayolları, deniz ve iç limanların, havaalanlarının, demiryollarının, boru hattı yapılarının niteliklerini içermektedir.
- Sevkiyat Kolaylığı; Uluslararası sevkiyat işlemleri için gerekli olan organizasyonların ve rekabetçi navlun fiyatlarının belirlenebilmesinin niteliğini ölçmektedir.
- Yetkinlik ve Kalite; Lojistik sektörünün nitelikli iş gücünü, sektör eğitim ve gelişmelerini, lojistik şirketlere ait operasyon başarısını, sektörün talep doğrultusunda yeterli olup olmadığına dair veri ortaya koymaktadır.
- Takip Edilebilirlik ve İzlenebilirlik; Taşıma, depolama, gümrükleme gibi farklı lojistik operasyon akışlarında takibin ve izlenebilirliğin kalitesini ölçmektedir. Bu süreçlerde bilgi akışının ve eşyanın takip edilmesinin imkanlarını göstermektedir.
- Zamanlama; Tedarik sürecindeki eşyanın operasyonlar arasında zamanlama doğruluğunu ve doğru zamanda teslim olgusunu ölçmektedir.

Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC) verilerine göre 2022 yılı Amerikan doları (USD) değeri olarak Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ilk 10 ülke incelendiğinde; Rusya, Çin, Almanya, İsviçre, Amerika Birleşik Devletleri, İtalya, Hindistan, Fransa, Güney Kore, İspanya görülmektedir. Aynı kaynak ve yıl baz alınarak Türkiye'nin ihracat yaptığı ilk 10 ülke incelendiğinde; Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, Irak, İngiltere, İtalya, İspanya, Fransa, Rusya, Hollanda, İsrail görülmektedir. ITC verileri kaynak alındığında tedarik zincirinde en çok etkileşimde bulunduğumuz bu ülkelere ait 2018 yılı lojistik performans endeksi verileri aşağıda bulunmaktadır;

2018 LPI	Ülkeler	Total Performans	Gümrük	Altyapı	Sevkiyat	Yetk. ve Kal.	Takip Edl. ve İzln.	Zamanlama
1	Almanya	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
6	Hollanda	4,02	3,92	4,21	3,68	4,09	4,02	4,25
9	İngiltere	3,99	3,77	4,03	3,67	4,05	4,11	4,33

13	İsviçre	3,90	3,63	4,02	3,52	3,97	4,10	4,20
14	Amerika	3,89	3,78	4,05	3,51	3,87	4,09	4,08
16	Fransa	3,84	3,59	4,00	3,55	3,84	4,00	4,15
17	İspanya	3,83	3,62	3,84	3,83	3,80	3,83	4,06
19	İtalya	3,74	3,47	3,85	3,51	3,66	3,85	4,13
25	G. Kore	3,61	3,40	3,73	3,33	3,59	3,75	3,92
26	Çin	3,61	3,29	3,75	3,54	3,59	3,65	3,84
37	İsrail	3,31	3,32	3,33	2,78	3,39	3,50	3,59
44	Hindistan	3,18	2,96	2,91	3,21	3,13	3,32	3,50
47	Türkiye	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
75	Rusya	2,76	2,42	2,78	2,64	2,75	2,65	3,31
147	Irak	2,18	1,84	2,03	2,32	1,91	2,19	2,72

Tablo4. 2018 Yılı Lojistik Performans Endeksi Verileri (Dünya Bankası).

2022 yılında en çok ticaret yaptığımız ülkelere ait en son yayınlanan lojistik performans endekslerine bakıldığında, Türkiye'nin partnerlerine göre daha aşağı sıralarda olduğu görülmektedir. Özellikle gümrüklerdeki etkinlik için var olan skor incelendiğinde Türkiye'deki gümrük operasyonlarının oldukça az gelişmiş, sürecin verimsiz ve maliyet yaratıcı etkiye sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Türkiye LPI	**2018**	**2016**	**2014**	**2012**	**2010**	**2007**
Total Performans	3,15	3,42	3,50	3,51	3,22	3,15
Gümrük	2,71	3,18	3,23	3,16	2,82	2,94
Sıralama	47.	34.	30.	27.	39.	33.

Tablo5. Yıllara Göre Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksindeki Sıralaması ve Gümrük Etkinliği Skorları (Dünya Bankası).

2007 ve 2018 yılları arasında lojistik performans endeksi verilerine dayanarak Türkiye için gümrük uygulamalarındaki etkinliğin ölçüldüğü veriler incelendiğinde, yıllar içinde Türkiye'deki gümrük prosedürlerinin ve operasyon verimliliğinin gelişim gösterip sonrasında gerilediği görülmektedir. Özellikle 2014 sonrasında düzenli bir performans kaybı yaşandığını söylemek mümkündür. Gümrük mevzuatının, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerin dış ticaret prosedürlerine uyumunun sağlanmasında ve operasyonun dijital otomasyon sistemlerine entegre edilmesinde daha yavaş süreç yönetildiği anlaşılmaktadır.

Tedarik zincirinin yeni yönetim anlayışı, hız ve güven faktörlerinin önemi doğrultusunda ülkelerin gelişim göstermekte olduğu, Türkiye'de bu gelişimin daha yavaş ilerlemesi lojistik sektöründeki geliştirmelerin daha kısıtlı olması ve sektörün verimliliğinin diğer ülkelere kıyasla daha düşük kalitede seyretmesine sebep olmakta, bu da lojistik performans endeksi sıralamalarında aşağılara düşmesine yol açmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ

3.1.ARAŞTIRMA VE BULGULAR

Türkiye özelinde lojistik faaliyetler içerisinde yer alan gümrük işlemlerinin etkinliğinin incelenmesi üzerine nitel bir araştırma yürütülmüştür.

3.1.1.Araştırmanın Amacı ve Konusu

Lojistik Faaliyetler ve Gümrük İşlem Maliyetleri: Türkiye'deki Durumun Analizi başlıklı çalışma, lojistik faaliyetler içerisinde yer almakta olan gümrük işlemlerine ait maliyet unsurlarının belirlenmesi ve Türkiye özelinde gümrük işlemlerinin maliyet durumunun analiz edilmesini gerçekleştirmek amacını taşımaktadır. Analiz sonuçlarının gümrük işlemlerine ait verimsizliklerin

belirlenmesine yardım etmesi, böylece işletmelere, düzenleyicilere ve akademik çalışmalara katkıda bulunması hedeflenmektedir.

Çalışmaya başlanırken öncelikli olarak lojistik faaliyetler ve gümrük işlemleri üzerine bir literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Literatür taraması sonucunda elde edilen bilimsel bilgiler ışığında lojistik faaliyetler uygulama alanları ve maliyet özellikleriyle birlikte sınıflandırılıp tanıtılmış, sonrasında Türkiye'deki gümrük işlem süreciyle ilgili detaylı bir anlatım yapılmıştır. Dünya Bankası, T.C. Ticaret Bakanlığı, OECD gibi resmi kurumların yayınlamış olduğu veriler ve akademik çalışmalarda da yer alan gümrük işlemleri ile ilgili sorunlar arasında dayanak oluşturulmuştur. Literatür 'den elde edilen bulgular sonrası gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi sürecinde meydana gelen sorunlar ve verimsizliklerin, sektör paydaşlarından elde edilecek veriler ile desteklenmesi amacıyla anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Araştırmada yararlanılabilecek akademik kaynak sayısının azlığı, erişilebilir katılımcı mevcudiyeti, katılımcıların lojistik ve gümrük işlem maliyetinin kapsamı hakkında aynı fikirde olup olmadığının bilinememesi gibi kısıtlar mevcuttur. Türkiye özelinde gümrük işlemleri ve maliyetleri üzerine yapılmış olan akademik çalışma sayısı sınırlıdır. Katılımcı hedef kitlesinin gümrük işlemleri alanında uzmanlaşmış kişiler olması sebebiyle erişilebilir katılımcı mevcudu yalnızca bu alan dahilindedir.

3.1.2.Araştırma Yöntemi ve Örneklem

Türkiye özelinde gümrük işlemlerinin etkinliğinin incelenmesi üzerine yürütülen bu çalışmada araştırma yöntemi olarak anket yöntemi seçilmiştir. Örnekleme yöntemi olarak basit tesadüfi örnekleme yöntemi kullanılmıştır veri toplanması hedeflenen örneklem olarak da Türkiye'deki lojistik sektörü ile bağlantılı farklı disiplinlerde çalışan gerçek kişiler seçilmiştir. Literatürden elde edilen bilgilerin yanı sıra sektör paydaşlarından elde edilecek gerçek ve tam zamanlı verilerin birbirine dayanak oluşturması ve çalışmanın teoride ve pratikte birbiriyle tutarlı sonuca ulaşmasını sağlamak amaçlanmıştır.

Hedeflenen katılımcıların çalışmakta olduğu şirketler içinde bulundukları sektörde kurumsal hizmet vermekte olan ve lojistik süreçleri aktif şekilde işleyen

firmalardır. Katılımcılar; Türkiye'de yerleşik 5 tane orta ve büyük ölçekte gümrük müşavirliği şirketi, 1 tane Avrupa merkezli ve geniş operasyon ağına sahip lojistik şirketi, 1 tane rüzgar enerji santrali üretimi gerçekleştiren Avrupa merkezli enerji şirketi, 1 tane Türkiye'de yerleşik şirket grubu bünyesinde bulunan ve ambalaj sektöründe üretim faaliyeti gösteren şirket, 1 tane doğalgaz tedariki ve antrepo işletmeciliği yapan şirket, 1 tane Avrupa merkezli gümrüksüz satış mağazacılığı (dutyfree) ve antrepo işletmeciliği yapan şirket, 1 tane Türkiye merkezli rafinaj işletmeciliği ve akaryakıt tedariki gerçekleştiren petrol şirketinde çalışmaktadır. Katılımcılar bu şirketlerin tedarik zinciri yönetimi, lojistik, dış ticaret gibi departmanlarının operasyon ve pazarlama süreçlerinde çalışmakta olan kişilerden seçilmiştir.

3.1.3.İlgili Literatür

Araştırma konusu olan lojistik faaliyetler ve gümrük işlemlerinde yer alan verimsiz işleyişin, problemlerin ve araştırılması gereken hususların belirlenmesinde daha önceden yapılmış ve yayınlanmış akademik çalışmalardan yararlanılmıştır. Araştırmanın yalnızca Türkiye kapsamında gerçekleştirilmesi sebebiyle özellikle Türkiye'de yapılmış olan bilimsel çalışmalar kaynak alınmıştır. Anket araştırmasında cevap aranacak sorular ve araştırmanın hangi doğrultuda ilerleyeceği bu incelemeler sonucunda belirlenmiştir.

Gümrük işlemlerinin yüksek maliyete sahip olma özelliği için çalışmalarda yer verilen bazı bilgiler;

- Uluslararası ticarette gümrük vergilerinin düşürülmesi hatta tamamen kaldırılmasına karşın, gümrük işlemleri hala önemli bir maliyet kalemi olma özelliği taşımaktadır (Baysal, 2007).
- Günümüzde gümrük işlem maliyetleri yalnızca vergisel olarak değil etkiledikleri diğer maliyetler de göz önünde bulundurularak hesaplanmalıdır (Baysal, 2007).
- Gümrük işlemleri lojistik faaliyetler içerisinde önemli bir orana sahiptir bu sebeple gümrük operasyon sürecine başlamadan evvel titiz bir araştırma yapılması gerekmektedir (Baysal, 2007).

- Türkiye'de dış ticaret maliyelerinin yüksek olmasının sebeplerinden bir tanesi de gümrük işlemlerinde meydana gelen problemlerdir (Bahçeci, 2018).

İşlem süresinin önem arz eden bir maliyet unsuru olduğunu belirten bazı çalışmalardan alıntılar;

- Süre nakdi bir gider olmasa da önemli bir maliyet unsurudur (Özkardeş, 2020).
- İhracatın büyük bir kısmı denizyolu ile yapılmaktadır, ihracat operasyonu çıkış limanında ve oradaki gümrük idaresinde gerçekleşmektedir, bu süre ve maliyet gibi sorunlara yol açmaktadır (Erdoğan, 2016).
- Lojistik faaliyetler ve bunlar sonucunda meydana gelen maliyet artışları ile bekleme süreleri arasında bir ilişki bulunmaktadır (Taylor, Robideaux ve Jackson, 2004).
- Gümrük işlemlerinde en önemli problem zaman kaybıdır. Bu problem işletmeler için bekleme ve fırsat maliyeti kalemlerinde gereksiz bir artışa neden olmaktadır. (Aydemir, 2015).
- Sektör tarafından yapılan başvurularda dış ticaret mevzuatının yapısı ile birlikte en çok yakınılan konular idari altyapı ve gümrüklerde beklemeye yöneliktir (Ereke, 2017).
- Türkiye ticarette kolaylaştırma uygulamalarına rağmen gümrük işlem süreleri ve maliyetleri, şeffaflık, ulaşım hizmetlerinin kalitesi gibi alanlarda hala gelişmiş ülkelerin gerisinde yer almaktadır (Bahçeci, 2018).

Ticaretin kolaylaştırılmasının gümrük işlemlerine ve bağlantılı olarak lojistik süreci ve tedarik zincirini iyileştireceği yönünde saptanmış bulgular;

- Ticaretin kolaylaştırılmasıyla birlikte dış ticarete engel olan kısıtlamalar kaldırılmış, gümrük tarifelerine uygulanan indirimlerle dış ticaret kanalının önü açılmıştır (Gümüş, 2013).
- Ticaretin kolaylaştırılmasıyla gümrük ve ticaret prosedürlerinin yalınlaştırılması, ileri teknolojinin kullanımı ve altyapının geliştirilmesi sayesinde gümrükten birim zaman başına geçen eşya sayısının artması sağlanmış, bunlara bağlı olarak ticari maliyetlerde yaşanacak düşüş ile işletmelerin ihracat pazarına girişinin kolaylaştırılması amaçlanmıştır (Bahçeci, 2018).

- Ticareti kolaylaştırma uygulamalarının tam olarak yürütülmesi ile az gelişmiş ülkelerin ticaret maliyetlerinde beklenen düşüş %14,5 seviyesindedir (WTO, 2019).
- Ticaretin kolaylaştırılması genel olarak kolaylaştırılan gümrük prosedürleridir. Bu sayede dış ticaret maliyetleri azaltılarak ticaretin gelişmesine olanak yaratılmaktadır (Bahçeci, 2018).
- Zaman içinde gümrük rejimleri ve prosedürlerin karmaşık yapısının yanı sıra, gittikçe egemen olan himayeci görüşler uluslararası mal takasını zorlaştırmış ve ticaretin gelişmesine engel olmuştur. Bu durum 1900'lerin başından itibaren gümrük mevzuatı konusunda uluslararası bir uzlaşmaya gitmenin zorunluluğunu gündemde tutmuştur (Subaşı, 2019).

Dijitalleşmenin gümrük işlemlerindeki süreci olumlu yönde etkileyeceğine dair bazı görüşler;

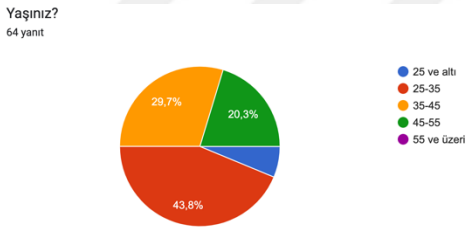
- Gümrük işlemlerinde en önemli problem zaman kaybıdır. Bu problem işletmeler için bekleme ve fırsat maliyeti kalemlerinde gereksiz bir artışa neden olmaktadır. Öncelikle elektronik gümrük uygulamaları işletmelerde yaşanan bu zaman kayıplarını bertaraf etmeyi vaat etmektedir (Aydemir, 2015).
- E-gümrük uygulamaları sayesinde gümrükteki işlem takip personellerine ihtiyaç azalmaktadır. Daha az işçi gideri ile daha fazla iş yürütebilmek mümkündür. İşçi sayısında düşüş ile ofise olan ihtiyaç azalmış ve maliyetler aşağı çekilmiştir. Firma elektronik ortamda hızlı ve güvenli şekilde işlem yürütebildiği için ihtiyacı kadar malzemeyi hızlıca tedarik edebilmektedir. Bu da stok maliyelerinde önemli bir düzeyde düşüşe imkan vermektedir. İşlemler hızlıca yürütüldüğü için gümrükte takılmayan eşyalar değer kaybına uğramadan istenilen noktaya ulaşabilmektedir (Aydemir, 2015).
- Tedarik zincirindeki halkalar arasında bilgi akışı bilişim teknolojileri aracılığı ile yapılmaktadır. Tedarik zincirinin verimli yürütülebilmesi için zincirdeki tüm taraflara doğru bilginin tam zamanında iletilmesini sağlayacak bilgi sistemlerinin oluşturulması gerekmektedir. Bilişim sistemleri, şirketleri ihtiyaç duydukları bilgiye kısa sürede erişim sağlayabilmeleri, müşterilerinin beklentilerine karşı

hassas olmaları ve müşteri isteklerini rakiplerine kıyasla daha hızlı cevap verebilmelerini sağlar (Özkardeş, 2020).

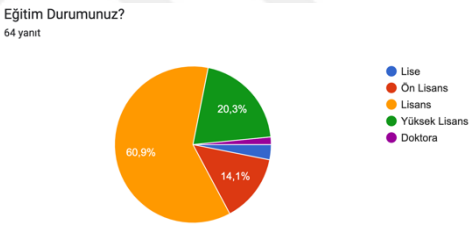
3.1.4.Araştırma Bulguları

Araştırmada hedeflenen katılımcılara ulaşabilmek ve çalışmaya sağlıklı veri verebilecek olan kişilere dağıtım yapabilmek için farklı sektörlerde faaliyet gösteren, ithalat ve ihracat işlem hacimleri yüksek, lojistik aksiyonları sık ve hızlı olan 11 farklı firmanın ilgili departmanlarının yöneticileri ile iletişime geçilmiştir. Yapılan anket dağıtımı sonucu 11 farklı firmadan; lojistik faaliyetlerle alakalı olarak çalışan toplamda 64 katılımcıdan veri sağlanmıştır.

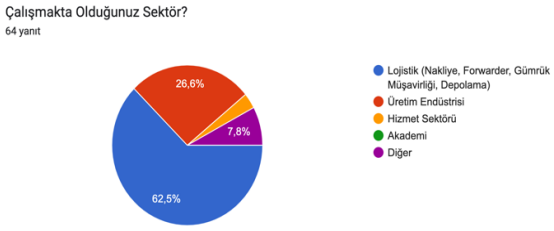
Anket dahilinde 4 adet kişisel bilgi sorusu, 16 adet de araştırmaya yön verecek olan soru bulunmaktadır. Soru seçiminde daha önce anket çalışması yapılmış olan (Emre, 2019) ve (Daştan, 2021) yüksek lisans tezlerinden yararlanılmıştır. Sorulara verilen cevaplar yüzdelik dilimlerle pasta grafiğinde gösterilmektedir;



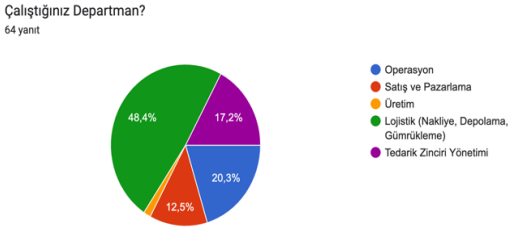
Soru 1



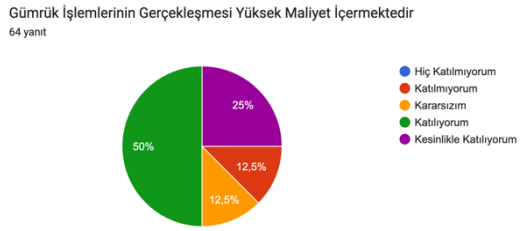
Soru 2



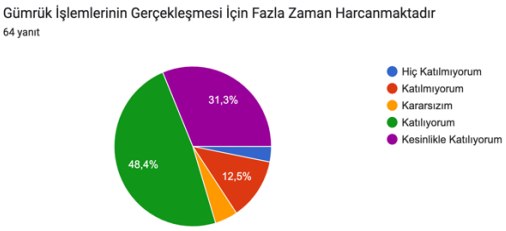
Soru 3



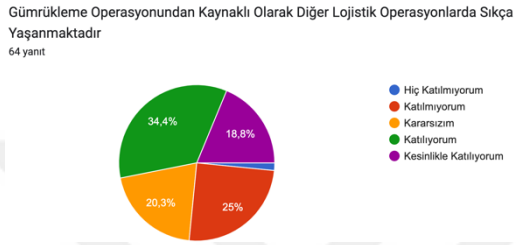
Soru 4



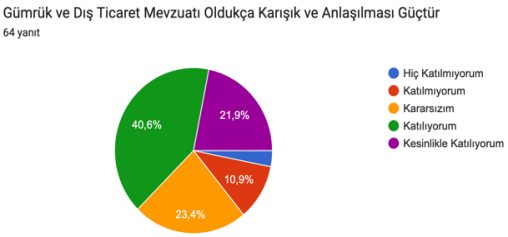
Soru 5



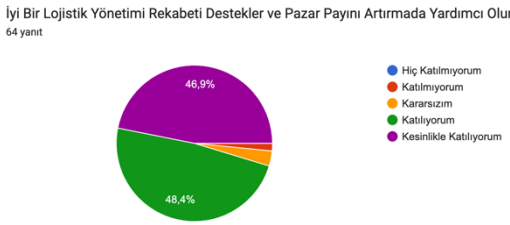
Soru 6



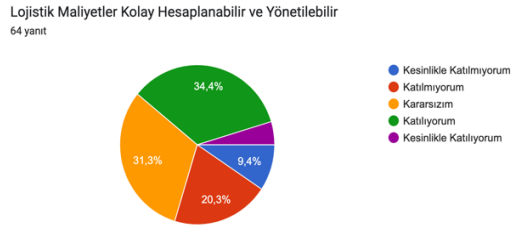
Soru 7



Soru 8



Soru 9

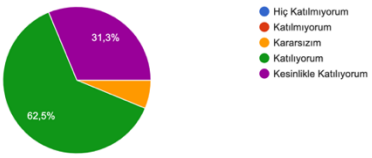


Soru 10

Şekil 5. Anket Soruları Pasta Grafiği 1

Uluslararası Ticaretin Kolaylaştırılması Gümrükleme Süreçlerini Olumlu Etkiler

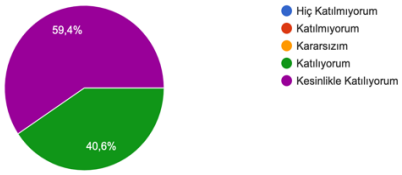
64 yanıt



Soru 11

Süre Önemli Bir Maliyettir

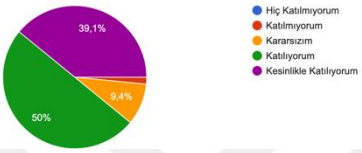
64 yanıt



Soru 12

Gümrükleme Sürecinin Otomasyon Sistemlerine Entegre Edilmesi ve Kağıtsız Ticaret Maliyetlerde Düşüş Sağlamaktadır

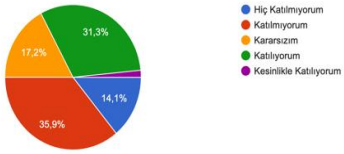
64 yanıt



Soru 13

Alıcı, Satıcı, Taşıyıcı, Depolama Şirketi, Gümrük Müşavirliği, Gümrük İdaresi Gibi Farklı Paydaşlar Arasındaki Bilgi Akışında Sorun Yoktur

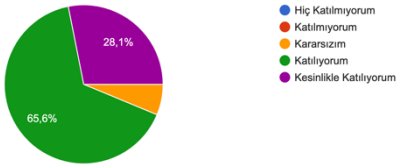
64 yanıt



Soru 14

Bilişim Sistemleri Bilgi Akışında Verimi ve Bilgi Doğruluğunu Artırmaktadır

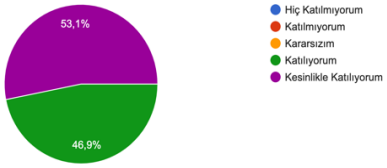
64 yanıt



Soru 15

Lojistik Süreçlerdeki Bekleme Süreleri ve Gecikmeler de Maliyet Unsurudur

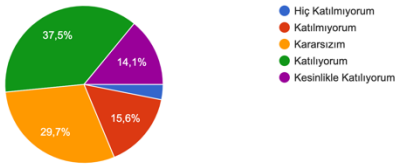
64 yanıt



Soru 16

Lojistik Operasyonlarda Dış Kaynak Kullanımına Gitmek Maliyet Avantajı Yaratmaktadır

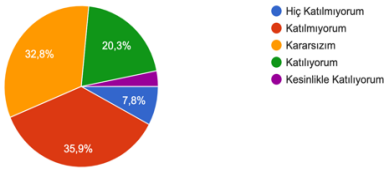
64 yanıt



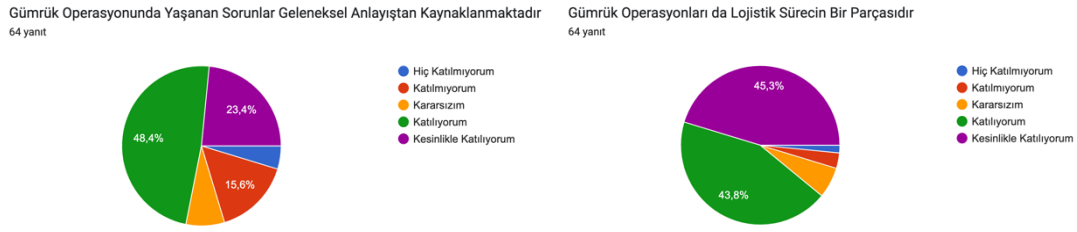
Soru 17

Türkiye'de Gümrük Operasyonları İyi Yönetilmektedir

64 yanıt



Soru 18



Soru 19 Soru 20

Şekil 6. Anket Soruları Pasta Grafiği 2

Katılımcıların demografik yapısı incelendiğinde, büyük çoğunluk 25-45 yaş arası çalışanlardan oluşmaktadır. 39 katılımcının lisans, 13 katılımcının yüksek lisans, 1 katılımcının ise doktora eğitim seviyesinde olduğu gözlemlenmektedir. Araştırmaya katılan 40 kişi direkt olarak lojistik sektöründe taşımacılık, gümrük müşavirliği, depolama gibi farklı disiplinlerde çalışmakta, kalan 24 katılımcı ise kendi sektörlerinde lojistikle ilgili departmanlarda çalışmaktadır. Lojistik sektörü ile doğrudan paydaş olmayan yalnızca bir katılımcı üretim departmanında çalışmaktadır. Kişisel bilgi sorularından elde edilen bu veriler doğrultusunda anket sorularına sağlanan katılımın, iş hayatında deneyim sahibi ve büyük oranda yüksek öğrenim düzeyinde olan kişiler tarafından sağlandığı anlaşılmaktadır.

Beşinci soru olarak gümrük işlemlerinin yüksek maliyet içermektedir yargısına 16 katılımcı "Kesinlikle Katılıyorum" 32 katılımcı ise "Katılıyorum" işaretlemiştir. Bu sorudan %75 oranında bir çoğunlukla gümrük işlemlerinde yüksek maliyet mevcut olduğu verisi elde edilmektedir.

Zaman ve işlem süresi maliyeti ile ilgili olan altıncı soruda 20 katılımcı "Kesinlikle Katılıyorum" 31 katılımcı ise "Katılıyorum" işaretlemiştir. Bu sorudan %79,7 oranında bir çoğunlukla gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesinin uzun süreler aldığı verisi elde edilmektedir.

Yedinci soruda farklı disiplinlerden meydana gelen lojistik sürecin gümrük operasyonlarından kaynaklı olarak verimsiz hale geldiği ve aksadığı yargısına 12 katılımcı "Kesinlikle Katılıyorum" 22 katılımcı ise "Katılıyorum" işaretlemiştir.

%53,2 ile bu yargı üzerinde daha az bir kesinlik elde edilmektedir. 13 kişi“Kararsızım” 16 kişi “Katılmıyorum” 1 kişi de “Hiç Katılmıyorum” işaretlemiştir.

Gümrük ve dış ticaret mevzuatının yoğun olduğunu ve yeterince anlaşılabilir olmadığını belirten sekizinci soruda 14 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 26 kişi “Katılıyorum” işaretlemesi sonucu bu yargının geçerlilik oranı %62,5’tir.

Pazarda güç sahibi olabilmek için iyi bir lojistik yönetiminin etkili olduğunun analizinin yapıldığı dokuzuncu soru için 30 katılımcı “Kesinlikle Katılıyorum” 31 katılımcı “Katılıyorum” işaretleyerek geçerlilik oranını %95,3 seviyesine yükseltmiştir. Ezici katılımcı çoğunluğun verdiği veriye göre lojistik yönetiminin karlılık oranlarında artış için etkin rol oynadığı anlaşılmaktadır.

Onuncu soruda lojistik maliyetlerin hesaplanma ve yönetilebilme konusunda kolay olduğuna dair bir yargıya 3 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 22 kişi “Katılıyorum” 20 kişi “Kararsızım” işaretlemiştir. Maliyetlerin kolay hesaplanamadığı ve kolay yönetilemediğini düşünen 13 kişi “Katılmıyorum” 6 kişi ise “Kesinlikle Katılmıyorum” cevabı vermiştir. Kararsızlık durumunun %31,3 ile yüksek olması ve %29,7 ile bu konuda olumsuz yargı belirten katılımcı olması maliyet konusunun çok net anlaşılamadığı sonucunu vermektedir.

Ticaretin kolaylaştırılmasının gümrükleme süreçlerinde yaratacağı etki ile alakalı olan on birinci soruda 20 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 40 kişi “Katılıyorum” işaretleyerek %93,8 oranında kolaylaştırma uygulamalarının gümrük işlemlerine olumlu yansıyacağı düşüncesini vermektedir.

On ikinci soruda sürenin maliyet unsuru olarak önem arz ettiği; 38 kişinin “Kesinlikle Katılıyorum” 26 kişinin “Katılıyorum” cevabıyla %100 olarak desteklenmektedir. Bu da altıncı soruda belirtilen gümrük işlemlerinin yürütülmesi için fazla zaman harcandığı yargısıyla örtüştüğünde, gümrük işlemlerinde zaman maliyetinin oldukça yüksek birime sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Gümrükleme sürecinde otomasyon sistemlerine geçilmesi ve sürecin daha az kağıtla yürütülmesi dış ticaret maliyetlerinde düşüş sağlamaktadır yargısını içeren on

üçüncü soruda 25 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 32 kişi “Katılıyorum” cevabını vermiştir. Bu sonuca göre dijital yeniliklerin gümrük işlem süreçlerinde verimliliği artırdığı ve verimsizliklere bağlı olan maliyet unsurlarını bertaraf ederek ticaret maliyetlerinde düşüş yaşandığı anlaşılmaktadır.

Lojistik operasyonlardaki paydaşlar arasındaki bilgi akışının verimliliğinin incelendiği on dördüncü soruda 23 kişi “Katılmıyorum” 9 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” işaretleyerek 64 katılımcının %50’ sinin bilgi paylaşımı konusunda sorun yaşanmadığını düşündüğünü göstermektedir. Kalan diğer yüzdelik dilimde bilgi akışında sorun olduğunu düşünen katılımcı oranı %32,9 ile toplam 21 kişidir. Kalan 11 kişi ise konu hakkında kararsız durumdadır.

On beşinci soruda dijitalleşme trendleriyle gelişen bilişim sistemlerinin, bilgi akışında verimliliği ve bilgi doğruluğunu artırdığına dair; 18 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 42 kişi “Katılıyorum” işaretleyerek, %93,7’lik oranla bilişim yatırımlarının bilgi paylaşımında verimliliği artırdığını desteklemiştir.

Zaman maliyeti ve süre unsuru ile ilgili olan on altıncı soruya ise 34 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 30 kişi “Katılıyorum” cevabı vermiştir. %100 katılımcı oranıyla gecikme ve bekleme sürelerinin maliyet unsuru olduğu anlaşılmaktadır.

Soru on yedide ise lojistik operasyonları için dış hizmet alımı yapmanın maliyet anlamında avantajlı olacağına dair 9 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 24 kişi “Katılıyorum” 19 kişi “Kararsızım” cevabını vermiştir. Kalan 12 kişi ise dış kaynak kullanımının avantajlı olmadığı yönünde kanaat getirmektedir. Neredeyse yarı yarıya bir oranda sonuç alınması ve kesinliğin düşük olması dış kaynak kullanımının avantaj yaratıp yaratmayacağı konusunda şüpheli veri vermektedir.

On sekizinci soruda gümrük operasyonlarının ülkemizde iyi yönetildiği yargısına 5 kişi “Hiç Katılmıyorum” 23 kişi “Katılmıyorum” işaretlemiştir. %43,7 iyi yönetilmediğini düşünmektedir. 2 kişi “Kesinlikle Katılıyorum” 13 kişi “Katılıyorum” işaretlemiştir. %23,4 ise operasyonların iyi yürütüldüğünü düşünmektedir. Kalan %32,8’ lik dilimde ise 21 kişi “Kararsızım” cevabını vermiştir. Gümrük operasyonlarının etkin işletildiği yargısına katılmayanların oranı yüksektir.

Gümrük operasyon sürecinde yaşanan sorunların geleneksel yönetim ve iş anlayışı kaynaklı olduğunu düşünen kişi sayısı 46' dır. 15 kişi "Kesinlikle Katılıyorum" 31 kişi "Katılıyorum" işaretlemiştir. Bu yargıya katılmayan kişi sayısı toplam 13' tür. Karasız olan katılımcı sayısı ise 5' tir.

Son soruda ise Gümrük operasyonlarının da lojistik sürece ait bir parça olduğunu 29 kişi "Kesinlikle Katılıyorum" 28 kişi "Katılıyorum" işaretleyerek %89,1 oranda çoğunlukla desteklemektedir. Toplam 3 kişi gümrük operasyonunun lojistik sürece dahil olmadığını düşünmektedir, 4 kişi ise kararsızdır.

3.1.5.Değerlendirme

Literatürden ve resmi kuruluşlardan edinilen bilgiler doğrultusunda, gümrük işlemleri ya da gümrük operasyonları sürdürülürken karşılaşılan en büyük verimsizliğin zaman unsuru üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. İşlemlerin tamamlanma süreleri, olası hata ya da düzeltmelerden kaynaklanacak olan gecikmeler, belge akışı ve iletişimde meydana gelen bilgi erozyonu gibi etmenler ve bunlardan etkilenen diğer bekleme süreleri; Türkiye'deki gümrük işlemlerinde yaşanan en önemli problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların yanı sıra gümrük mevzuatının oldukça derin olması ve sürekli değiştirilip yenilenen yapısı sebebiyle gümrük işlemlerinde oluşabilecek olan hata olasılıklarının çokluğu işleyişteki verimsizliği artırmaktadır.

Dünya Bankası tarafından yayınlanmakta olan Lojistik Performans Endeksi (LPI) incelendiğinde, gümrük operasyonlarının etkinliği için Türkiye'nin almış olduğu skor oldukça düşük, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerin skorlarına göre de geride kalmaktadır. 2007' de yayınlanan ilk raporda gümrük etkinliği için 2,94 skor alırken 2018 tarihli son raporda bu skorun 2,71 seviyesine gerilediği görülmektedir. Türkiye, Lojistik Performans Endeksine göre gümrük etkinliğinde en yüksek skoru 3,23 ile 2014 yılında almıştır.

Ticaret Bakanlığı 2022 yılı performans programı verilerinde ise ilk 8 saatte tamamlanan ithalat beyannamesi oranında hedefin ortalama %50 seviyesinde olduğu yer almaktadır. Bu bilgi doğrultusunda ithalat işlemlerinde toplam beyanname sayısının yarısının işleminin 8 saatten daha uzun süreceği anlaşılmaktadır.

Anket çalışması yapılarak, lojistik sektörü paydaşlarından alınan güncel verilere göre de lojistik faaliyetler içerisinde yer alan gümrük işlemlerinde karşılaşılan en büyük verimsizliğin işlem gerçekleşme süresinde yaşandığı vurgulanmaktadır. Hem literatürde yer alan bilgiler hem de anket sonucunda edinilen veriler birbiri ile uyuşmakta, gümrük operasyon sürecinde yer alan maliyet artırıcı unsurları ortaya koymaktadır. Hız unsurunun ön planda olması ve etkin bir lojistik süreç geliştirebilmek için bu verimsizliklere yenilikçi yaklaşımlarla çözüm üretilmesi esastır. Var olan dijital sistemlerin geliştirilmesi, yeni otomasyon alternatiflerinin üretilmesi, belge akışının ve fiziki evrak gerekliliğinin minimum seviyeye indirilmesi, dış ticaret mevzuatının kolaylaştırılıp, ticaret birlikleri ortaklığında ülkeler arası uyumlaştırılmasının artırılması amaçlanmalıdır.

Gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesinin yanı sıra bu sistemler ile entegre olarak çalışabilecek iş ortaklığı sürecinin yaratılması ve sistemleri etkin kullanabilecek personel yetiştirilmesi de önemli bir husustur. Bilgisayar sisteminin tek başına yeterli olmayacağı bunun yanı sıra iş akış şeklinin de yenilenen bu sistemler nezdinde yenileştirilmesi gerektiği unutulmamalıdır.

Otomasyon sistemlerine uyumlaştırılacak gümrük operasyon süreci ile ilgili bir SWOT Analizi yapmak gerekirse;

DIJITAL GÜMRÜK İŞLEMLERİ	
GÜÇLÜ YÖNLER	o Kayıp zaman ve işlem sürelerinden kaynaklanan maliyetleri engelleyebilmek o İşlemlerin tamamlanma sürelerini düşürmek o Bilgi kaybını ve güvensizliğini önlemek o Daha az kişi ile daha fazla iş yürütebilmek o İş akışında meydana gelen belirsizliklerin önüne geçmek
ZAYIF YÖNLER	o Bilişim sistemleri için yapılacak olan yatırım maliyetleri o Sistemlere uyumlu personel yetiştirilmesi ve istihdamı

	için katlanılması gereken maliyetler
FIRSATLAR	o Daha kısa işlem süresi sayesinde daha fazla kalem işi yapabilmek
TEHDİTLER	o Bilişim sistemlerinde ve internet altyapısında yaşanabilecek olan sorunlar o Siber saldırılar

Tablo 6. Dijital Gümrük İşlemleri İçin SWOT Analizi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

SONUÇ

Tedarik zinciri yönetiminde başarılı olabilmenin anahtarının hız olduğu sürekli olarak vurgulanmaktadır. Hızlı bir tedarik sürecinin yapılabilmesi de hızlı lojistik destek sağlamaktan geçmektedir. Bilginin ve eşya akışının olabilecek olan en yüksek seviye hızda ve olabilecek optimum maliyetlere katlanarak gerçekleştirilmesi ise lojistik yönetiminde farklı çözüm süreçleri geliştirilmesi, yenilikçi atılımların atılmasıyla mümkün olmaktadır.

Endüstri devriminde 4.0 hatta 5.0 metotlarından sıkça söz edilirken, lojistik için de dijital inovasyon çalışmaları yapılmakta, hızlı, güvenilir, sürdürülebilir lojistik anlayışı ön plana çıkmaktadır. Bu yenilenme süreci en çok da depolama ve taşımacılık faaliyetleri üzerine yapılmaktadır. Maliyet hacimleri bakımından diğer lojistik faaliyetler içerisinde daha büyük yer tutan taşımacılık ve depolama süreçlerinde bilişim sistemlerine tam entegre ve müşteri ihtiyaçlarına cevap veren uygulamalar geliştirilmektedir. Verimli depolama teknikleri ve stok takibi uygulamaları, insansız depolar, taşımacılıkta yeni geliştirilen rezervasyon (booking) sistemleri, rota optimizasyonu, ölçek ekonomisi katkısıyla nakliye süreçleri, araç takip sistemleri gibi operasyon süreçlerindeki verimliliği artırmak adına çalışmalar yürütülmektedir.

Tedarik zincirinin en bürokratik halkası olan gümrük işlemleri, lojistik faaliyetler içerisinde diğer faaliyetlerle en çok iş birliğinde olan operasyon sürecini

içermektedir. Bilgi ve belge akışının yoğun şekilde işlediği, paydaşlar arası iletişimin önem arz ettiği gümrük işlemleri, zincirdeki kamu tarafı ile de birebir olarak etkileşim halindedir. Bu karmaşık iş yapısı sebebiyle bilgi ve zaman kaybına bağlı maliyetlerin en çok yaşandığı lojistik faaliyet olma özelliği de bulunmaktadır. Farklı paydaşlardan gelen farklı bilgilerin işlenme sürecinin en verimli şekilde yönetilmesi gerekirken, yasal mevzuatlara uyum çerçevesinde de işlemlerin yürütülmesi zorunludur. Yapılan anket araştırmasında sektörden alınan veriler de akademik çalışmalarda yer verilen bilgilerle örtüşmektedir. Türkiye'deki durumun analiz edildiği gümrük işlem süreçlerinde, yaşanan en önemli sorun işlem süreleri ve bu sürelere bağlı olarak ortaya çıkan maliyet verimsizlikleridir. Operasyon boyunca işlemlerin tamamlanma sürelerinin uzaması, yanlış veya eksik bilgi aktarımı, olası hatalardan kaynaklanan aksaklıklar maliyetleri artırıcı özellik taşımaktadır. Gümrük işlemlerinde meydana gelen bu verimsizliklerin azaltılabilmesi ve tedarik zincirine uygun etkin bir operasyon akışı yaratılması için bilişim yeniliklerinin geliştirilmesi ve ticaret prosedürlerinde kolaylaştırmaların yapılması sektör paydaşı olarak çalışmakta olan katılımcıların ortak fikirleridir. Literatürde de yer verildiği üzere bu verimsizliklere çözüm olarak otomasyon sistemleri geliştirilmekte, uluslararası düzeyde dış ticaret ve gümrük işlemleriyle ilgili olarak yasal düzenlemeler yapılmaktadır. Ancak, Türkiye özelinde yapılan araştırma sonucunda bu geliştirmelerin henüz yeteri olgunluğa erişmediği ve efektif kullanılamadığı, Türkiye gümrük mevzuatının ise tamamıyla kolaylaştırma sürecine uyum sağlayamadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Lojistik performans endeksindeki gümrük etkinliği skoru da bu durumu desteklemektedir.

Türkiye'nin dış ticaret alanında uyum sağlamak için çalışmalar yürüttüğü Avrupa Birliği ülkeleri ve ticaret kümülasyonunda bulunduğu diğer ülkelerle rekabet edebilmesi için, gümrük işlemlerindeki prosedürlerin azaltılması önerilebilir. Özellikle kağıt ortamında işleyen ticaret akışı ve lojistiğin kamu tarafı olan gümrük idarelerindeki işlemlerin efektif şekilde yürütülememesi gümrükleme süreçlerinde verimliliği etkilemektedir. Uluslararası iş birlikleriyle yürütülen ticaretin kolaylaştırılması uygulamalarının yanı sıra, ülke içinde özel bir kolaylaştırma süreci işletilebilir ve gümrük işlem maliyetlerinde oluşan bu kayıp zaman sorunu bu sayede çözüme kavuşturulabilir. Bunun yanı sıra kurumsal işletmelerin dahi bilişim

sistemlerini yeterince etkin kullanamaması, lojistik operasyonların hatta tedarik zincirinin e-posta iletişim trafiği üzerinden yönetilmeye çalışılması zaman maliyeti ve bu maliyetin tetikleyeceği diğer kalemleri arttırmaktadır. Zaman maliyetiyle beraber e-posta iletişiminin tercih ediliyor olması lojistik süreçlerdeki bilgi akışında hatalara ve karışıklıklara da sebebiyet verebilmektedir. Özellikle bilginin çok önemli olduğu gümrük işlemlerinde bu hata olasılıklarını azaltmak için bilişim alanındaki uygulamalar gümrük operasyon sürecine tam uyumlu hale getirmeli ve süreci bilişim sistemleri üzerinden yürütebilecek nitelikli personel istihdamına ağırlık verilmelidir. Blokzincir tabanlı veri yönetim sistemleri de merkeziyetsiz yapısı dolayısıyla, gümrük işlemleri alanındaki verimsizliklere çözüm olabilir; bu sürece dahil olan tüm paydaşların ve bilgi, belge gizliliğinin güvenini sağlayabilir nitelikte olduğu düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Akçin, R., Yunar, M. (1994). *Avrupa Birliği Mevzuatında Gümrük Rejimleri ve Gümrük Rejimleri Beyanları.* İstanbul: Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı Gümrük Kontrolörleri Yayınları.

Akın, A. C. (2017). Gümrük İşlemlerinde Beyan Öncesi Eşyanın Muayene Edilmesini Gerektiren Nedenler ve Bu Hakkın Kullanılmasının Sağlayacağı Faydalar. *Gümrük ve Ticaret Dergisi.* Sayı 10: 90-93.

Akman, C. (2007). *Effects of Decrease in Logistics Costs to Izmir's Foreign Trade Volume: "A Dry Port Application".* (Thesis for the Master's Degree). İzmir: Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Alkış, G., Piritini, S., Ertemel, A. V. (2020). Lojistik Sektöründe Endüstri 4.0 Uygulamalarının Operasyonel Verimliliğe Etkisi. *Business & Management Studies: An International Journal.* Sayı 8.: 371-395.

Aslan, S., Karavaizoğlu, N. (2009). Maliyet Tabanlı Lojistik Yönetimi. *Öneri Dergisi.* Cilt 8. Sayı 32.: 61-71.

Atalay, O. (2017). *Gümrük Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar, Vergi Kayıpları ve Çözüm Önerileri.* (Yüksek Lisans Tezi). Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aydemir, S. (2015). *E- Gümrük Uygulamaları.* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aydın, Y., Bacak, S. (2018). Üretim İşletmelerindeki Lojistik Faaliyetlerin Finansal Performansa Etkisinin İşletme Yetkilileri Algısı: Sivas İlinde Bir Araştırma. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Cilt 15. Sayı 1.: 195-227.

Aylak, B. L., Kayıkçı, Y., Taş, M. A. (2020). Türkiye'de Lojistik Sektöründe Faaliyet Gösteren İşletmelerin Dijital Trendlerinin İncelenmesi. *Journal of Yasar University.* Cilt 13. Sayı 57.: 98-116.

Bahçeci, S. (2018). Dış Ticaretin Kolaylaştırılmasında Türkiye'nin Görünümü. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Girişimcilik Dergisi.* Sayı 3.: 75-88.

Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Sektör Araştırması.* Trabzon: Lega Kitabevi.

Barcik, R. (2020). Logistics 4.0 – The Current State and Future Challanges. *Scientific Papers of Silesian University of Technology.* S. 147.: 25-40.

Barlın, A. (2009). *Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı ve Maliyetlerin Kontrolü.* (Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Baykasoglu, A., Kaplanoğlu V. (2007). MARKATEK '2007- Kalite Maliyet Modeli ve Bir Lojistik İşletmesinin Analizi. *Marka, Kalite ve Teknoloji Yönetimi Sempozyumu* (ss. 367-373). Düzenleyen TMMOB Makine Mühendisleri Odası. Gaziantep. 18-19 Mayıs 2007.

Bayraktutan, Y., Özbilgin, M. (2015). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performans Ölçütleri. *Maliye Araştırmaları Dergisi.* Cilt 1. Sayı 2.: 95-112.

Baysal, M. A. (2007). *Gümrük Uygulamalarının Lojistik Maliyetler Üzerine Etkisi.* (Tezsiz Yüksek Lisans Projesi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bezirci, M., Dündar, A. O. (2011). Lojistik Köylerin İşletmelere Sağladığı Maliyet Avantajları. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Cilt 13. Sayı 1.: 292-307.

Bilgiç, E., Türkmenoğlu, M. A., Koçak, A. (2020). Dijitalleşmenin Lojistik Yönetimi Bağlamında İncelenmesi. *Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi.* Cilt 5. Sayı 1.: 56-69.

Bozkurt, R. (1999). *Kalite Maliyetleri.* Ankara: Milli Prodüktivite Yayınları.

Burger, F. (2003). *The Impact of Warehousing and Transportation Optimization on Supply Chain Effectiveness.* (Master of Thesis). Johannesburg: Rand Afrikaans University Faculty of Economics and Management Sciences.

Can, T. (1974). *Gümrüklerimizin Tarihsel Gelişimi.* Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.

Canıtez, M. (2008). *Uygulamalı Gümrük Mevzuatı.* Ankara: Gazi Kitabevi.

Ceran, Y., Alagöz, A. (2007). Lojistik Maliyet Yönetimi: Lojistik Maliyetler ve Lojistik Maliyet Muhasebesi. *Yönetim Bilimleri Dergisi.* Cilt 5. Sayı 2.: 137-156.

Christopher, M. (2011). *Logistics and Supply Chain Management.* United Kingdom: Publishing Financial Times.

Çakmak, Ö. A. (2016). WTO- Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması ve Türkiye İçin Değerlendirmmeler. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* Cilt 18. Sayı 1.: 1-13.

Çancı, M., Erdal, M. (2003). *Lojistik Yönetimi.* İstanbul: Utikad.

Daştan, Ü. (2021). E-Gümrük Kapsamında Türkiye'nin Kara Sınır Kapılarının Lojistik Aşamasında İncelenmesi. *Gümrük Ticaret Dergisi.* Sayı 24.: 55-65.

Daştan, Ü. (2021). *E-Gümrük Kullanımının Gümrük İdarelerinin Etkinliği ve Gümrük İşlemlerinin Etkililiği Üzerindeki Etkisi.* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Demir, V. (2008). *Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması.* İstanbul: Nobel Yayın.

Dereli, D. D. (2014). E-Gümrük Uygulamasının Türkiye ile Avrupa Birliği Arasındaki Ticarete Etkisi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi.* Cilt 12. Sayı 24.: 250-261.

Dura, C., Atik, H. (2014). *Avrupa Birliği, Gümrük Birliği ve Türkiye.* Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Durmuş, S., Öztürk, S. (2014). Havayolu Taşımacılığında Lojistik Maliyetler. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* Sayı 8.: 205-220.

Dünya Bankası. Lojistik Performans Endeksi ve İndikatörleri. https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/628a4f9d-7faa-54bf-97b0-f6080c6d46cd/content, (20.09.2022).

Dünya Bankası. Lojistik Performans Endeksi. https://lpi.worldbank.org/report, (20.09.2022).

Dünya Ticaret Örgütü. 2019 Dünya Ticaret Raporu. https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr19_e.htm, (06.01.2023).

Ekonomik Kalkınma İşbirliği Örgütü. Türkiye Verileri. https://www.oecd.org/turkiye/, (15.10.2022).

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü. Türkiye İstatiksel Profili. https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=58537, (15.10.2022).

Eksilmez, H. (2010). *İthalatta Gümrük Muafiyetlerinin Hukuki, İktisadi, Mali ve Sosyal Etkilerinin Analizi.* (Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Elgün, N. M. (2011). *Uluslararası Taşıma ve Ticarette Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi.* (Doktora Tezi). Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Emre, A. (2019). *Uluslararası Lojistik Faaliyetlerinde Gümrük İdarelerinin Rolü.* (Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ercan, C. (2018). Lojistik Maliyetler ve Muhasebeleştirilmesi. *Uluslararası Ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi.* Cilt 2. Sayı 2.: 86-95.

Erdoğan, O. (2016). İhracatta Yerinde Gümrükleme + İhtisas Uygulamaları = İç Lojistik Hareketlilik. *Gümrük ve Ticaret Dergisi.* Sayı 8.: 24-29.

Garrison, R. H. (1991). *Managerial Accounting.* Indiana: Irwin Professional Publishing.

Gökçelik, C. (2005). *Gümrük Bilgisi: Gümrük Rejimleri.* Ankara: Gündüz Yayınları.

Gümüş, S. (2013). Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma. *Uluslararası İşletme ve Yönetim Dergisi.* Cilt 1. Sayı 3.: 302-324.

Gümüş, Y. (2009). Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı ile Olan İlişkisi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi.* Sayı 41.: 97-114.

Gürsoy, Y. (2014). *Dış Ticaret İşlemleri Muhasebesi.* Bursa: Ekin Yayınevi.

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

Hergüllü, İ. (2009). *Lojistik Fonksiyonlarda Dış Kaynak Kullanımı- 3PL Lojistik.* (Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Hill, P. M. (2005). *Outsourcing Cost Effectiveness of The Trainin and Performance Improvement Function.* (PhD Thesis). Minneapolis, ABD: Capella University School of Business, Technology and Health Care Administration.

https://www.forrester.com/report/prepare-for-blockchain-in-your-supply-chain/RES144598, (02.02.2023).

İrak, G., Şen, H. (2021). Lojistik Maliyetler ve Lojistik Performansın, Firma ve İhracat Performansına Etkisinin Analizi. *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi.* Cilt 14. Sayı 3.: 1109-1131.

Kahveci, A. (2020). *Çağdaş Maliyet Yöntemlerinin Entegrasyonu ile Lojistik Maliyetlerde Etkinliğin Sağlanması: Bir İhracat Firmasında Uygulama.* (Doktora Tezi). Antalya: Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

Kahveci, A., Okutmuş, E. (2019). Sürece Dayalı Faaliyet Tabanlı Maliyetleme (Sdftm) ve Kısıtlar Teorisinin Entegrasyonu ile Lojistik Maliyetlerde Etkinliğin İncelenmesi. *Turkish Studies – Economics, Finance, Politics.* Cilt 4. Sayı 19.: 1309-1322.

Kahveci, A., Okutmuş, E. (2021). Hedef Maliyetleme, Değer Analizi, Kaizen Maliyetleme ve Kısıtlar Teorisinin Entegrasyonu ile Lojistik Maliyetlerde Etkinliğin Sağlanması. *Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Cilt 18. Sayı 2.: 1247-1279.

Kara, İ. E., Geyikçi, U. B. (2015). Analitik Ağ Süreci ile Lojistik Sektöründe Lojistik Maliyet Unsurları ve Ağırlıklarının Belirlenmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* Cilt 20. Sayı 1.: 101-113.

Kara, M., Tayfur, L., Basık, H. (2009). Küresel Ticarette Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* Cilt 6. Sayı 11.: 69-84.

Karaca, N. (2003). Gatt'dan Dünya Ticaret Örgütü'ne. *Maliye Dergisi*. Sayı 144.: 84-99.

Karagül, M., İlter, B. (2011). *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi.* Ankara: Nobel Yayınevi.

Kayalı, N., Necef Yerli, A., Onur, G. (2020). İşletme Yöneticilerinin Lojistik Maliyetlere Bakış Açılarının Değerlendirilmesine Yönelik Uygulama. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* Sayı 47.: 303-324.

Kıymetli Şen, İ. (2014). Lojistik Faaliyetlerin Yönetimi ve Maliyetleme Yaklaşımları. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.* Cilt 4. Sayı 1.: 83-106.

Koçak, R. D. (2020). Lojistiğin Tarihsel Gelişimi: Askeri Gereksinimden İşletme Lojistiğine ve Tedarik Zinciri Yönetimine Evrilme Süreci. *Journal of Yasar University.* Cilt 15. Sayı 58.: 246-258.

Köfteci, S., Gerçek, H. (2010). Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model. *Teknik Dergi.* Cilt 21. Sayı 103.: 5087-5112.

Kurtlar, M., Atış, C. (2020). Lojistik İşletmelerinde Ortaya Çıkan Maliyetlerin Stratejik Maliyet Yaklaşımları Açısından Karşılaştırılması. *Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi.* Cilt 1. Sayı 22.: 38-64.

Küçükaltan, B. (2012). *Uluslararası Ticaret Kapsamında Lojistik Şirketlerinin Gümrük Faaliyetleri: Kapıkule Örneği.* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Larson, P., Halldorsson, A. (2004). Logistics Versus Supply Chain Management: An International Survey. *International Journal of Logistics Research and Applications.* Sayı 1.: 17-31.

Lawrie, G., Bennett, M. (2019). *Prepare for Blockchain in Your Supply Chain*.

Liu, C. L., Lyons, A. (2011). An Analysis of Third-Party Logistics Performance and Service Provision. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review.* Cilt 47. Sayı 4.: 547-570.

Naktiyok, A., Yıldız, S., Albayrak, Ö.K., Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Arasındaki Farklar: Akademisyenler Üzerine Bir Araştırma. *I. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi* (ss. 717-732). Düzenleyen İstanbul Üniversitesi. İstanbul. 1-3 Ekim 2015.

Nebol, E. (2016). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi.* Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Nebol, E., Uslu, T., Uzel, E. (2014). *Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi.* İstanbul: Beta.

Özdoğan, S. (2014). Gümrüklerde Dolaylı Temsilden Doğrudan Temsile Geçiş. *Gümrük ve Ticaret Dergisi.* Sayı 4.: 104-108.

Özer, A. C. (2020). Türkiye'nin Gümrük Prosedür Uygulamaları ve Etkinliği Üzerine Bir Değerlendirme. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Cilt 9. Sayı 2.: 341-345.

Özkardeş, L. (2020). *Ticaretin Kolaylaştırılması Uygulamalarının Firmaların Rekabet Yapısına Etkisi: Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü Üzerine Bir Araştırma.* (Doktora Tezi). İzmir: Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Özkoç, M. (2021). *Türkiye'de Gümrük Mevzuatı Açısından "Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği" Uygulaması.* (Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Öztürk, S., Aslan Çetin, F., Cengiz, S. (2018). Lojistik Faaliyetlerin Maliyetlemesi. *IV. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress* (ss. 53-68). Düzenleyen Adnan Menderes Üniversitesi. Aydın. 7-8 Eylül 2018.

Phillips, J.J. (1999). *HRD Trends Worldwide: Shared Solutions to Compete in a Global Economy (Improving Human Performance).* Houston: Gulf Publishing.

Sain, H., Bozyiğit, S. (2020). Gümrük İdaresinden Hizmet Alan Firmaların Karşılaştığı Etik Dışı Davranışlar: Mersin İli Örneği. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Cilt 18. Sayı 2.: 1-20.

Saygılı, M. S. (2014). Intermodal Taşımacılığın Maliyet Avantajları: Karayolu-Denizyolu Entegrasyonu Üzerine Bir Araştırma. *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi.* Cilt 11. Sayı 41.: 203-214.

Schreibfeder, J. (1997). *Accurately Measuring Customer Service.* https://effectiveinventory.com/accurately-measuring-customer-service/, (18.10.2022).

Seicht, G. (1997). *Moderne Kosten- und Leistungsrechnung.* Viyana: Linde Verlag.

Selen, U. (2009). *Tüm Yönleriyle Gümrük İşlemleri.* Bursa: Ekin Basım Yayın.

Seydioğlu, H. (2002). *Ekonomik Terimler.* Ankara: Güzem Can Yayınları.

Shepherd, B. (2011). *Logistics Costs and Competitiveness: Measurement and Trade Policy Applications.*

https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/121bbfe8-e988-51c3-8b96-0e6126c9593d, (03.04.2022).

Shuije, Z., Shilu, Z. (2009). The Implication of Customs Modernization on Export Competitiveness in China. Impact of Trade Facilitation on Export Competitiveness: A Regional Perspective. (ss. 121-131). Thailand: United Nations Publication.

Sommar, R. (2006). *Intermodal Transport in Less-than-Truckload Networks.* (Thesis for the Degree of Licentiate). Göteborg: Chalmers University of Technology Departmant of Technology Management and Economics.

Subaşı, M. A. (2009). *Gümrük İşlemlerinin Lojistik Maliyetlere Etkisi.* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Süer, İ., Emre, A. (2019). Uluslarası Lojistik Faaliyetlerinde Gümrük İdarelerinin Rolü. *Toplum Bilimleri Dergisi.* Cilt 25.: 27-54.

Sürmen, Y., Aygün, D. (2006). Türkiye'de Lojistik Faaliyetler ve Muhasebe İşlemleri – I. *Muhasebe ve Finansman Dergisi.* Sayı 30.: 54-65.

Şahin, A. G., Berberoğlu, N. (2011). Lojistik Outsourcing Karar Süreci ve 3PL Firma Seçim Kriterleri. *AJIT-e: Academic Journal of Information Technology.* Cilt 2. Sayı 5.: 33-50.

Şekeroğlu, G. (2007). *Türk Gümrük Mevzuatı'nın Topluluk Mevzuatına Uyumu.* (Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu. https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.4458.pdf, (13.07.2022).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi. 474 Sayılı Gümrük Giriş Tarife Cetveli Hakkında Kanun. https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.474.pdf, (13.07.2022).

T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi. Gümrük Yönetmeliği. https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/yonetmelik/7.5.13472.htm, (13.07.2022).

T.C. Resmi Gazete. 5911 Sayılı Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/07/20090707-1.htm, (18.07.2022).

T.C. Resmi Gazete. Dünya Ticaret Örgütü Kuruluş Anlaşması. https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22213_1.pdf, (18.07.2022).

T.C. Ticaret Bakanlığı. Araştırma ve Raporlar. https://ticaret.gov.tr/istatistikler/arastirma-ve-raporlar, (04.01.2023).

T.C. Ticaret Bakanlığı. Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme. https://ticaret.gov.tr/data/5c35da9f13b8761de09541e3/5c5315fa06e7bd428e00a53847f4aeb3.pdf, (21.09.2022).

Tağraf, H. (2002). Küreselleşme Süreci ve Çokuluslu İşletmelerin Küreselleşmme Sürecine Etkisi. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi.* Cilt 3. Sayı 2.: 33-47.

Tanrıverdi, M., Uysal, M., Üstündağ, M. T. (2019). Blokzinciri Teknolojisi Nedir? Ne Değildir?: Alanyazın İncelemesi. *Bilişim Teknolojileri Dergisi.* Cilt 12. Sayı 3.: 203-217.

Taylor, J., Robıdeaux, D. R., Jackson, G. C. (2004). U.S. Canada Transportation and Logistics: Border Impacts and Costs, Causes and Possible Solutions. *Transportation*

Journal. Sayı 4.: 5-21.

Tekin, M., Etlioğlu, M., Tekin, E. (2017). İnovatif Lojistik. *The International New Issues in Social Sciences.* Sayı 5.: 81-104.

Tokay, S. H., Deran, A., Arslan, S. (2011). Lojistik Maliyet Yönetiminde İzlenebilecek Stratejiler ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.* Sayı 29.: 225-244.

Tuna, O. (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.* Cilt 3. Sayı 2.: 194-208.

Uluslararası Ticaret Merkezi. Türkiye İthalat Ticaret Haritası. https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry.aspx?nvpm=1%7c792%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c%7c2%7c1%7c1%7c1, (06.01.2023).

Ünsal, S.S. (2007). *Ticaretin Kolaylaştırılması Bağlamında Tek Pencere Uygulaması.* Ankara: Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü.

Varan, S., Çevik, V. (2015). İşlem Maliyeti Yaklaşımı Açısından Lojistik Faaliyetlerde Dış Kaynak Kullanımı: Türkiye'deki Mobilya Sektörünün Analizi. *Muhasebe ve Denetime Bakış.* Sayı 44.: 109-134.

Varol, N. B. (2009). *Dış Ticaret İşletmelerinde Lojistik Uygulamalar Açısından Depo ve Antrepo Yönetimi.* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Wassenhove, V. (2006). Humanitarian Aid Logistics: Supply Chain Management in High Gear. *Journal of Operational Research.* Sayı 57.: 475-489.

Wolff, R. A., Yıldız, D. (2018). Türkiye'de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı. *Social Sciences Research Journal.* Cilt 7. Sayı 3.: 187-198.

Yerci, C. (2001). Vergi Avantajı Getiren Bir Olanak: Gümrük Kontrolü Altında İşleme. *Vergi Sorunları Dergisi.* Sayı 120.: 34-36.

Yıldırım, A. (2009). *İşletmelerde Lojistik Yönetimine Dayalı Büyüme Stratejileri.* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yıldırım, M. (2006). *Gümrük İşlemlerine Özgü Muhasebe Denetim Modeli.* (Doktora Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yıldız, M. S., Bilgin, Y., Yazgan, H. İ. (2013). İşletmeleri Lojistik Faaliyetlerde Yatırıma Yönelten Faktörlerin İncelenmesi: Çınar Boru Profil Sanayi ve Ticaret A.Ş. Örneği. *Business and Economics Research Journal.* Sayı 4.: 131-145.

Yılmaz. İ. (2010). *Tam Zamanında Üretim Sistemlerinde Lojistik Operasyonların Optimizasyonu.* (Yüksek Lisans Tezi). Bursa: Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

EK

Ek s.1 Anket Formu

LOJİSTİK FAALİYETLER VE GÜMRÜK İŞLEM MALİYETLERİ: TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ

Sayın Katılımcı

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans Programı'nda Doç. Dr. Seçil SİGALI danışmanlığında yürütülmekte olan **"Lojistik Faaliyetler ve Gümrük İşlem Maliyetleri: Türkiye'deki Durumun Analizi"** başlıklı yüksek lisans tez çalışmasında kullanılmak üzere **"lojistik faaliyetler içerisinde gümrük işlem maliyetlerinin analiz edilmesi için bir çalışma yürütülmektedir".** Bu kapsamda lojistik sürecin paydaşları olan sizler tarafından anket formunda yer alan gümrük operasyonları ve gümrük operasyonlarının lojistik süreç içerisindeki durumunun analiz edilmesini sağlayacak olan soruların değerlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Anket formundaki soruların değerlendirilmesi yaklaşık 5-10 dakika almaktadır. Bu araştırmada vereceğiniz bilgiler tarafımızca yalnızca bilimsel amaç doğrultusunda kullanılacak ve kesinlikle bilgileriniz paylaşılmayacaktır. Araştırmanın anlamlı sonuçlara ulaşması yalnızca tüm sorunların yanıtlanması ile mümkündür.

Vermiş olduğunuz destek ve vakit ayırdığınız için teşekkürler,

Saygılarımla.

Anıl Can GÜLER
Yüksek Lisans Öğrencisi
Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lojistik Yönetimi Programı
Buca / İZMİR

Ek s.2

ANKET SORULARI

1. **Yaşınız**

   - 25 ve altı
   - 25-35
   - 35-45
   - 45-55
   - 55 ve üzeri

2. **Eğitim Durumunuz**

   - Lise
   - Ön Lisans
   - Lisans
   - Yüksek Lisans
   - Doktora

3. **Çalışmakta Olduğunuz Sektör**

   - Lojistik (Nakliye, Forwarder, Gümrük Müşavirliği, Depolama)
   - Üretim Endüstrisi
   - Hizmet Endüstrisi
   - Akademi
   - Diğer

4. **Çalıştığınız Departman**

   - Operasyon
   - Satış ve Pazarlama
   - Üretim
   - Lojistik (Nakliye, Depolama, Gümrükleme)
   - Tedarik Zinciri Yönetimi

5. **Gümrük İşlemlerinin Gerçekleşmesi Yüksek Maliyet İçermektedir**

   - Hiç Katılmıyorum
   - Katılmıyorum
   - Kararsızım
   - Katılıyorum
   - Kesinlikle Katılıyorum

Ek s.3

6. **Gümrük İşlemlerinin Gerçekleşmesi İçin Fazla Zaman Harcanmaktadır**

    - Hiç Katılmıyorum
    - Katılmıyorum
    - Kararsızım
    - Katılıyorum
    - Kesinlikle Katılıyorum

7. **Gümrükleme Operasyonundan Kaynaklı Olarak Diğer Lojistik Operasyonlarda Sıkça Aksaklık Yaşanmaktadır**

    - Hiç Katılmıyorum
    - Katılmıyorum
    - Kararsızım
    - Katılıyorum
    - Kesinlikle Katılıyorum

8. **Gümrük ve Dış Ticaret Mevzuatı Oldukça Karışık ve Anlaşılması Güçtür**

    - Hiç Katılmıyorum
    - Katılmıyorum
    - Kararsızım
    - Katılıyorum
    - Kesinlikle Katılıyorum

9. **İyi Bir Lojistik Yönetimi Rekabeti Destekler ve Pazar Payını Artırmada Yardımcı Olur**

    - Hiç Katılmıyorum
    - Katılmıyorum
    - Kararsızım
    - Katılıyorum
    - Kesinlikle Katılıyorum

10. **Lojistik Maliyetler Kolay Hesaplanabilir ve Yönetilebilir**

    - Hiç Katılmıyorum
    - Katılmıyorum
    - Kararsızım
    - Katılıyorum
    - Kesinlikle Katılıyorum

Ek s.4

11. Uluslararası Ticaretin Kolaylaştırılması Gümrükleme Süreçlerini Olumlu Etkiler

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

12. Süre Önemli Bir Maliyet Kalemidir

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

13. Gümrükleme Sürecinin Otomasyon Sistemlerine Entegre Edilmesi ve Kağıtsız Ticaret Maliyetlerde Düşüş Sağlamaktadır

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

14. Alıcı, Satıcı, Taşıyıcı, Depolama Şirketi, Gümrük Müşavirliği, Gümrük İdaresi Gibi Farklı Paydaşlar Arasındaki Bilgi Akışında Sorun Yoktur

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

15. Bilişim Sistemleri Bilgi Akışında Verimi ve Bilgi Doğruluğunu Artırmaktadır

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

Ek s.5

16. Lojistik Süreçlerdeki Bekleme Süreleri ve Gecikmeler de Maliyet Unsurudur

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

17. Lojistik Operasyonlarda Dış Kaynak Kullanımına Gitmek Maliyet Avantajı Yaratmaktadır

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

18. Türkiye'de Gümrük Operasyonları İyi Yönetilmektedir

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

19. Gümrük Operasyonunda Yaşanan Sorunlar Geleneksel Anlayıştan Kaynaklanmaktadır

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum

20. Gümrük Operasyonları da Lojistik Sürecin Bir Parçasıdır

- Hiç Katılmıyorum
- Katılmıyorum
- Kararsızım
- Katılıyorum
- Kesinlikle Katılıyorum