

## WTO-TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMA ANLAŞMASI VE TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRMELER<sup>1</sup>

DOI NO: 10.5578/jeas.26363

Özge AYNAGÖZ ÇAKMAK<sup>2</sup>

### ÖZ

DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) üyeleri Aralık 2013'de Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması üzerine müzakerelerini tamamlamış ve Anlaşmanın, üyelerin üçte ikisinin onaylama süreçlerinin tamamlanmasının ardından yürürlüğe girmesi karara bağlanmıştır. Ticaretin kolaylaştırılması kavramına yönelik standart bir tanım bulunmamakla birlikte, en genel ifade ile kavram; gümrük işlemlerinin modernizasyonu, uyumlaştırması ve basitleştirmesi işlemlerini kapsamaktadır. Türkiye ticareti kolaylaştırma kavramı açısından Gümrük Birliği sürecinde gümrük idareleri uygulamalarında Avrupa Birliği'ne önemli ölçüde uyum sağlamış olsa da konunun uluslararası endeksler açısından değerlendirilmesi daha gerçekçi bir analizi mümkün kılmaktadır. Avantajlı lojistik hizmetleri, hava ve kara yolu altyapısı ve gümrük hizmetlerine sahip olan ülkemizi ticareti kolaylaştırma anlaşmasının fırsatlarından yararlanacak alanlar arasında; gümrük idarelerinin etkinliği, bilişim ve iletişim teknolojilerinin kullanımı ve güvenlik koşullarının iyileştirilmesi sayılabilir. Bu açıdan TFA ülkemizin olanak ve önceliklerini yeniden değerlendirmek için önemli bir fırsattır.

**Anahtar Kelimeler:** Ticareti Kolaylaştırma, DTÖ, Uluslararası Ticaret, Türkiye.

**Jel Sınıflandırması:** F13, F15, F40.

1

## WTO TRADE FACILITATION AGREEMENT AND IMPLICATIONS FOR TURKEY

### ABSTRACT

WTO (World Trade Organization) members concluded the negotiations on the Trade Facilitation Agreement (TFA) in December 2013 and herewith the TFA will enter into force after two-third of members completed ratification process. Although there is not any standart defination of trade facilitation, the trade facilitation includes simplification, harmonisation and modernisation of international trade in a general sense. Turkey, despite the positive development of trade facilitation in after the formation of Customs Union with European Union, evaluation of this issue in terms of international indices enable to make a more realistic analysis. As possessing favorable logistic services, air and road infrastructure and customs services, Turkey should exert more effort in certain areas such as efficiency and transparency of customs administration, use of information and communication technologies and improving the safety conditions. In this respect, TFA is an important opportunity in order to redefine Turkey's possibilities and priorities.

**Keywords:** Trade Facilitation, WTO, International Trade, Turkey.

**Jel Classification:** F13, F15, F40.

<sup>1</sup> Geliş Tarihi: 15.02.2016 - Kabul Tarihi: 13.05.2016

<sup>2</sup> Doç.Dr., Gazi Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, Beşevler/Ankara, aynagoz@gazi.edu.tr

## GİRİŞ

Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT-General Agreement on Tariffs and Trade)'nin en uzun ve en çetin geçen sekizinci çok taraflı ticaret müzakeresi olan Uruguay Tur (1986-1994) sonrasında, GATT'ın devamı niteliğinde olan DTÖ (World Trade Organization-Dünya Ticaret Örgütü) kurulmuştur. Dünya ticaretinin serbestleştirilmesi amacını, daha fazla mal ve ülke grubu bazında gerçekleştirme hedefi ile 1 Ocak 1995'de Marakeş anlaşması ile GATT'ın yerini alan DTÖ bünyesinde, kuruluşundan bugüne dokuz adet bakanlar konferansı gerçekleştirilmiştir. DTÖ'nün 4. Bakanlar konferansında (9-13 Kasım 2001) ilan edilen Doha Kalkınma Gündemi çerçevesinde, müzakerelerin başlatılması hedeflenen on iki<sup>‡</sup> alandan biri olan ticaretin kolaylaştırılması başlığı, aradan geçen on iki sene sonra, DTÖ'nün dokuzuncu Bakanlar Konferansının (Bali, 03-06.12.2013) üç ana müzakere konusundan biri olarak belirlenmiştir.

Tarım ve kalkınma müzakere başlıkları ile birlikte oluşturulan bu dar müzakere çerçevesinin ardında, elbette dünya ticaretinin serbestleştirilmesi amacı ile GATT bünyesinde (ve özelinde Uruguay Round sonrasında) elde edilen başarıların ardından gelen uzun bir nekahet dönemi belirleyici unsurdu. Esasen Doha Bakanlar Konferansında ulaşılan tatmin edici olmayan sonuçlar ve aradan geçen dört Bakanlar Konferansında da müzakerelerde bir ilerleme kaydedilememesi, DTÖ'ne ya da genel bir ifade ile çok taraflı ticaret görüşmelerine atfedilen önem ve inancın azalmasına neden olmaktadır.

Bölgesel ticaret bloklarının dünya üretim ve ticaretinde giderek artan önem ve yerinin yanı sıra, çok taraflı ticaret sistemine ve bu kapsamdaki gelişme(me)lere yönelik inancın giderek azalmasına cevaben, bir önceki Bakanlar Konferansında (Cenevre, 15-17 Aralık 2011) büyük bir kısmı olgunlaşan "Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması" (Trade Facilitation Agreement-TFA)'nın imzalanması, bir anlamda DTÖ'nün itibar tazeleme arayışına çözüm olarak görülmekteydi. Söz konusu anlaşma, 1995'de GATT'ın yerini alan DTÖ'nün kuruluşundan bu yana imza attığı ilk kapsamlı

<sup>‡</sup> Çevre, yatırım, rekabet, kamu alımları, sanayi ürünlerinde tarife indirimleri ve tarife dışı engellerin kaldırılması, ticaretin kolaylaştırılması, coğrafi işaretler, anti-dumping, sübvansiyonlar ve bölgesel ticaret anlaşmalarını içeren DTÖ kuralları ve Anlaşmazlıkların halli mekanizması.

ticaret reformu olma özelliğini taşımaktadır. Üye ülke bakanları tarafından Bali'de imzalanan bu anlaşmanın 31 Temmuz 2015 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörülmüş iken son olarak DTÖ'nün, 27 Kasım 2014 tarihli genel Konsey toplantısında bir tadil protokolü benimsenmiştir. Söz konusu Anlaşma'nın üye ülkelerde onaylanması ve uygulanmasına imkân sağlayan bu protokol ile TFA'nın yürürlüğe girme sürecini kolaylaştırmak amacıyla, DTÖ üyeleri için TFA'nın 31 Temmuz 2015'e kadar onaylanması zorunluluğu kaldırılarak, üye ülkeler için onay süreci süresiz olarak belirlenmiş ve Anlaşmanın, tüm üyelerin üçte ikisi yerel onaylama süreçlerini bitirince yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır.

Bu çalışma esas olarak ticareti kolaylaştırma kavramı ve bu kavram çerçevesinde WTO bünyesinde yakın zamanda yürürlüğe girecek olan Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması'nın Türkiye açısından önemini vurgulama ve ticareti kolaylaştırma kavramının yaratacağı refah etkilerinin teorik arka planı dahilinde Türkiye'nin Anlaşmadan olası kazançlarını değerlendirme amacını taşımaktadır.

Çalışmanın ilk bölümü ticareti kolaylaştırma kavramının tanımına ve içeriğine yönelik açıklamalarla birlikte bu konuda yapılmış çalışmaların değerlendirilmesine ayrılmıştır. İkinci bölüm, bu gün çok yanlı ticaret müzakerelerinde en önemli konu başlıklarından biri olan ticareti kolaylaştırma kavramı ile ilgili teorik arka planın inşasına ayrılmıştır. Firmalar bugün mallarının farklı parçalarını farklı ülkelerde üretmekte, üretim şekillerinde bir değişim süregelmektedir. Dışarıda üretim (outsourcing) olarak bahsedilen bu olgu, üretim sürecinin parçalanabildiği durumlarda farklı mekanlarda üretim yapılması ve parçaların bir başka yerde bir araya getirilmesi anlamına taşımaktadır. Bu şekliyle parçalanmış malların dış ticareti, ülkelerin rekabetçi konumlarını devam ettirebilmek için tarife dışı engelleri<sup>§</sup> azaltmak

<sup>§</sup> Ticareti kolaylaştırma kavramı, ticari prosedürlerin basitleştirilmesinden ticareti kolaylaştırıcı yeni teknolojilerin kullanımına kadar çok geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Ancak şunu ifade etmek çok önemlidir ki kavram, ne tarifeler ne de tarife dışı engeller gibi geleneksel engelleri dikkate almaz. İşlem maliyetleri, idari gecikmeler ve kurumsal aksaklıklar gibi pek çok boyutu içermektedir. Özetle ticareti kolaylaştırma kapsamındaki engeller, hükümet ve kurumlar arasında resmi bir çerçevede olarak sınıflandırılmadığı için, gayri resmi (non-official) engeller olarak adlandırılması daha uygun olacaktır (Zaki,2009,s.2). Bu çalışmada bahsedilen tarife dışı engellerin, söz konusu tanımlamayı ifade ettiği kabul edilmiş ve tarife dışı engeller kavramı bu amaçla kullanılmıştır.

konusunda gayrete itmektedir. Çalışma ticareti kolaylaştırma kavramı ve içeriğinin özellikle dışarıda üretim ve ekonomik büyüme kavramı çerçevesinde Türkiye açısından değerlendirilen ilk çalışma olması bakımından da önem arz etmektedir. Çalışmanın son ve üçüncü bölümü ise Türkiye için değerlendirmelere ayrılmıştır.

### 1. TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMA ANLAŞMASI: KAVRAM VE İLGİLİ ÇALIŞMALAR

Bilindiği gibi 1947 yılında yürürlüğe giren GATT Anlaşması çerçevesinde sanayi mallarına uygulanan tarife oranlarında önemli ve kalıcı düşüşler yaşanmıştır. Anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte ortalama %40'lar düzeyinde olan sanayi ürünleri tarife oranları bugün %3'ler seviyesindedir. Öte yandan tarife ve kota gibi geleneksel ticaret engellerindeki bu önemli azalış GATT-WTO çerçevesindeki çok yanlı görüşmelerin yanında bölgesel ve ikili çabaların da bir sonucudur. (Hammar, 2009: 6). Tarife ve kotalardaki bu önemli ve kalıcı reformlar ile kıyaslandığında çok daha önemli kazançlara sebep olacak ticareti kolaylaştırma reformlarının önemi tüm dünyada kabul edilmekte ve bu yönde yapılan çalışmalar özellikle gelişmekte olan ülkeler (GOÜ) için ticaret kazançları boyutunun dikkat çekici olduğunu göstermektedir.

Örneğin DTÖ'nün dokuzuncu Bakanlar Konferansı sonrasında Avrupa Birliği Komisyonu tarafından hazırlanan çalışmada, GOÜ'lerin çoğunda ticari işlemlerin toplam maliyeti içinde ticari prosedürlerin payının %4-5'in üstünde olduğu ve bu ülkeler için Anlaşmanın getireceği olası kazancın söz konusu ülkeler için yıllık yaklaşık 325 milyar Euro olacağını tahmin edildiği belirtilmektedir. Anlaşmanın uygulanması ticari akımları hızlandırarak hem ihracatçı hem de ithalatçı için daha yüksek gelir sağlayacak ve dahası bu yönde standartlaşan kurallar daha istikrarlı bir ortam yaratarak GOÜ'lere yönelik ticari akımları hızlandırarak, onları uluslararası ekonomiye entegre etmeye yardımcı olacaktır (European Commission, 2013:1).

TFA'nın yürürlüğe girmesi en genel ifade ile transit ticaret dahil olmak üzere malların hareketinin, tesliminin ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve hızlandırılmasını sağlayacak düzenlemeler içermektedir. Bu şekilde dünya ticaretine önemli katkı sağlaması beklenen Anlaşmanın, özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından etkilerinin

doğru bir şekilde analiz edilmesi şüphesiz konunun en önemli boyutlarından biridir.

DTÖ tarafından, uluslararası ticarete malların dolaşımı esnasında ortaya çıkan tüm faaliyet, uygulama ve formalitelerden oluşan ticari prosedürlerin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması olarak tanımlanan ticareti kolaylaştırma kavramı ile hedeflenen malların ulusal sınırlar arasında dolaşımı esnasında ortaya çıkan tüm süreç ve kontrollerin etkinliği artıracak ve maliyetleri düşürecek şekilde iyileştirilmesidir. Ticareti kolaylaştırma kavramı, en genel ifade ile gümrük işlemlerinin maliyetini ve işlem sürecini azaltacak her türlü yenilik, uyumlaştırma ve basitleştirme işlemlerini kapsamaktadır. Bu şekilde, ticaretin etkinliğini artıracak, maliyet ve işlem sürecini kısaltacak her türlü düzenlemeyi kapsayan ticareti kolaylaştırma kavramı, gümrük işlemlerinin ve idari süreçlerin modernizasyonu ve basitleştirilmesi, ileri teknoloji kullanımı, altyapının geliştirilmesi ve standartların uyumlaştırılması gibi ihracat ve ithalatın daha kolay, daha hızlı ve daha düşük maliyetli yapılabilmesini amaçlayan politikalar setidir denilebilir.

Kavram yeni olmasına rağmen ticareti kolaylaştırma içeriği bakımından GATT-1974'e dayanmaktadır. Anlaşmanın üç maddesi (Madde 5, 8 ve 10) GATT-1947'nin birer parçalarıdır ve bu gün anılan TFA'nın temellerini oluşturur. Yine World Customs Organization-Dünya Gümrük Örgütü bünyesinde 91 ülkenin taraf olduğu ve gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılmasını hedefleyen Kyoto Sözleşmesi 1974 yılında yürürlüğe girmiş ve 2006'da uluslararası ticaretin gereklerine ve hükümetlerin taleplerine göre revize edilmiştir. Bu alanda UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development-Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)'ın katkıları ise ilk Bakanlar Konferansının gerçekleştirildiği 1964 yılına kadar uzanmaktadır. UNCTAD'ın Ticareti kolaylaştırma özel programı yaklaşık 20 yıl eskiye dayanmaktadır. Bu kapsamda 1994 Ticaret Verimliliği hakkında Columbus Bakanlar Deklarasyonu, 1996 WTO Singapur Bakanlar Konferansındaki ticareti kolaylaştırma ajandasını ihtiva eden en temel araçtır (Saeed, 2014: 440).

DTÖ'nün konuyla ilgili çalışmaları, başta uluslararası kurum ve kuruluşlar olmak üzere ticaretin kolaylaştırılmasının dünya ticareti ve özellikle GOÜ'ler üzerine etkileri konusunda çalışmaları beraberinde getirmiştir. Ticareti

kolaylaştırma hakkında yapılan sayısal çalışmalar son yıllarda giderek artmaktadır. Kavramın dış ticaret üzerinde yaratacağı etkileri ölçmek amacıyla yapılan çalışmalar genellikle genel denge analizi yaklaşımı veya çekim modeli kullanılarak yapılan çalışmalardır. Söz konusu yöntemleri kullanarak yapılan çalışmaların sayısı son on yılda hızla artmıştır.

Örneğin, OECD-Organisation for Economic Co-operation and Development (Walkenhorst ve Yasui, 2004) tarafından yapılan çalışma, GOÜ'lerde hava ve deniz taşımacılığı maliyetlerinde %1'lik bir azalmanın, küresel GSYİH üzerinde 7 milyar dolarlık bir artış yaratacağı tahmin edilmektedir. Yine OECD (2005) tarafından gerçekleştirilen bir başka çalışmada, ticari işlem maliyetlerinde dünya ticaretinin yaklaşık %1'i kadar bir düşüşün yaratacağı toplam refah kazancının 40 milyar dolar olacağı tahmin edilmektedir (Allen, 2006: 7). Çekim modeli kullanılarak ticareti kolaylaştırmanın etkilerini tahmin etmeye çalışan çalışmalar arasında Wilson, Mann ve Otsuki (2003, 2004) APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) ülkeleri için, Soloaga, Wilson ve Mejía (2006) Meksika için bazı ticareti kolaylaştırma göstergeleri ile ortaya çıkacak etkiyi hesaplamışlardır. Ülkelere ve bölgelere yönelik oluşturulan modellerin yanı sıra, bağımsız bir araştırma kurumu olan Peterson Institute of International Economics tarafından 2013 yılında yapılan çalışmada olduğu gibi, dünya ekonomisine yönelik etkileri saptamaya çalışan hesaplamalar da mevcuttur. Peterson Institute of International Economics'in çalışmasında, TFA'nın yürürlüğe girmesi ile birlikte dünya ekonomisi açısından elde edilecek yıllık statik kazançlar arasında; 960 milyar dolar GSYİH artışı, yaklaşık 21 milyon istihdam artışı ve gelişmekte olan ülkelerin toplam mal ihracatında 1,137 trilyon, gelişmiş ülkelerde ise yaklaşık 1 trilyon ihracat artışına işaret edilmektedir. (Hufbauer ve Schott, 2003: 12)\*\*.

Ticareti kolaylaştırma faaliyetlerinin ticaret akımlarına etkisini değerlendiren diğer çalışmalar arasında ise ticareti kolaylaştırmanın ithalat fiyatı, ulaşım maliyeti

\*\* Farklı metodolojik yöntemler kullanarak ticareti kolaylaştırmanın ticaret üzerindeki etkilerini saptamaya çalışan diğer çalışmalar arasında Wilson ve diğerleri (2003, 2004), OECD (2003), Mann (2004), OECD (2005), Helble ve diğerleri (2007), Wilson ve Otsuki (2007), Allen ve Shepherd (2007), Iwanow ve Kirkpatrick (2007), Hoekman ve Nicita (2008), Zaki (2009), Shepherd ve Wilson (2009), Portugal-Perez ve Wilson (2010) verilebilir.

veya ulaşım sektörünün verimliliği gibi değişkenler ile proksi (temsil) edilmiş analizler de mevcuttur. 2.Fraser Enstitüsü tarafından yayınlanan Ticaret ve Özgürlük İndeksi (Freedom to Trade Internationally-FTI-)'ne ek olarak Dünya Bankası'nın Lojistik Performans İndeksi (Logistics Performance Index-LPI) ve Dünya Ekonomik Forumu'nun Ticaretin Kolaylaştırılması Endeksi (Enabling Trade Index-ETI) ticaretin kolaylaştırılması kavramının toplulaştırılmış ölçümleri için proksi olarak kullanılmaktadır. FTI ticaretle bağlantılı çeşitli engelleri içeren dokuz büyüklüğe dayanmaktadır. LPI<sup>††</sup>, lojistik etkinliğin altı temel boyutunun bir ortalaması iken ETI ise piyasaya giriş, sınır yönetimi, ulaşım ve iletişim altyapısı ve iş çevresi büyüklüklerini ölçmek için yaklaşık 54 değişkenin endekslenmesidir (Yadav, 2014: 292).

Söz konusu çalışmalar içinde OECD, Dünya Ekonomik Forumu ve Dünya Bankası gibi kuruluşların belirlediği ticareti kolaylaştırma göstergeleri ile yapılan değerlendirmeler dışında, Türkiye'nin mevcut göstergelere göre durumunu analiz eden ya da TFA Anlaşması sonrasında oluşacak olası kazançları değerlendiren bir çalışma bulunmamaktadır.

## 2. EKONOMİK BÜYÜME VE TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMA

2008 küresel krizi ile gelişmiş ülkelerde başlayıp tüm dünyaya yayılan dünya ekonomisindeki daralma, eş zamanlı olarak birçok ülke ekonomisinin de küçülmesine yol açmıştır. 2009 yılında %0,6 küçülen dünya üretimi her ne kadar 2010 yılında % 5 büyüme rakamına ulaşsa da gerek Euro bölgesinde yaşanan sorunlar gerekse de dünyanın diğer bölgelerinde yaşanan olumsuz gelişmelerin etkisiyle dünya ekonomisi 2011 yılında ancak

<sup>††</sup> Dünya bankası tarafından 2007 yılından itibaren yayınlanan Lojistik Performans İndeksi-LPI, anket yoluyla ülkelerden elde edilen verisetinin boyutunu bir istatistiksel yöntem olan Temel Bileşenler Analizi kullanılarak altı temel değişkene azaltan ve böylece yaklaşık 160 ülkenin performansını ölçmeyi amaçlayan bir endekstir. Etkin bir lojistiğin ticaret maliyetlerini düşürücü ve böylece firmaların/ülkelerin rekabetçi gücü ve ekonomik büyüme üzerine olumlu etkisini artıracığı gerçeğinden hareketle LPI;

1. Gümrüklerin ve gümrükleme sürecinin etkinliği
2. Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi
3. Rekabetçi sevkiyat fiyatlarını ayarlama kolaylığı
4. Lojistik hizmetlerinin kalitesi
5. Sevkiyatların izlenme ve takip kalitesi
6. Sevkiyatların zamanında alıcıya ulaşma sıklığı değişkenleri ile ülke performanslarını analiz etmektedir.

%3.8 büyümüştür. 2012-2014 döneminde daralmaya devam eden dünya üretimi bu dönemde ortalama %3.3 büyüebilmiştir.

Dünya ekonomisinde yaşanan bu daralmanın küresel ticarete yansımaları da şüphesiz olumsuz olmuştur. Dünya ticaret hacmi artış hızı 2010 yılında %12.6'dan sırasıyla 2011-2014 döneminde %5.8, 2.9, 3 ve 3.8'e düşmüştür. 2015 yılı itibarıyla dünya üretim ve ticaret hacminde yaşanan daralmaların devam edeceği beklentisi, ülkeleri ekonomik büyüme amaçları doğrultusunda uluslararası ticareti artırmaya ve bu gerçeklik ise ticaretin maliyetini azaltmayı amaçlayan politika ve önlemlere dikkat çekmektedir.

Bu çerçeve, ekonomik büyüme ile ticareti kolaylaştırma kavramları arasındaki ilişkinin ön plana çıkmasına sebep olmaktadır. Teoride dış ticaretin ekonomik büyüme üzerine etkisi A. Smith'e kadar dayanmaktadır. Dış ticareti verimlilik artışı ile ilişkilendirerek dış ticaretle büyüme arasında bağ kuran Smith'den günümüze, ülkelerin dış ticaret performansları ile büyüme arasındaki ilişkiyi, teknolojik yeniliklerin içsel olduğu varsayımı altında inceleyen İçsel Büyüme Teorileri'ne dek uzanan bu geniş literatürde ulaşılan teorik sonuçlar, dış ticaretin ekonomik büyüme üzerinde önemli bir itici güç olduğunu doğrulamaktadır. Büyümenin en önemli kaynaklarından biri olarak görülen beşeri sermaye gelişiminin ihtiyaç duyduğu gelir artışı, artan dış ticaret imkanlarına ve bu artış da ticareti kolaylaştırma çabalarındaki artışa bağlı olacaktır.

Büyüme amaçlarına ulaşmak isteyen ülkelerin, dış ticareti artırmak bunun içinse ticari maliyetleri düşürmek yolunda çaba sarf etmeleri gerekmektedir. Kalkınma çabaları yolunda GOÜ'ler için daha fazla önem kazanan ticareti kolaylaştırma kavramı, günümüz koşullarında küresel ve bölgesel çabalarla tarifelerin düşürülmesinin ötesinde bir anlam kazanmaktadır. Bu konuyu iyi yönetebilen ülkeler, daha düşük ticaret maliyetlerine ulaşarak ekonomik büyüme/kalkınma yolunda önemli bir katkı sağlayacaklardır. Bu, şüphesiz ülkemiz için de gerek iktisatçıların gerekse de politika yapımcıların temel ilgi alanlarından biri olma önemine haiz bir konudur. Bu nedenle dış ticarete altyapı yatırımlarından gümrük işlemlerinin modernizasyonuna ticaret maliyetlerini azaltacak çok çeşitli önlem ve uygulamaları içeren ticareti kolaylaştırma alanına yapılacak yatırımların, ülkemiz açısından öncelik gerektiren alanlara

yönlendirilmesi de ayrıca önem kazanmaktadır.

Öte yandan GATT'ın tarife ve kotalarda sağladığı başarının yanı sıra, iletişim ve ulaşım alanında yaşanan teknolojik devrimlerin yarattığı maliyet tasarrufları ve artan imkanlar, üretimin uluslararasılaşması sürecinin dış ticaret kuramına parçalanmış malların dış ticareti (outsourcing) kavramı ile eklemlenmesine yol açmıştır.

Dış ticaret teorileri, geleneksel dış ticaret teorisinin açıkladığı homojen malların endüstriler arası dış ticaretinden, farklılaştırılmış malların endüstri içi ticaretini açıklama imkânına özellikle AET (Avrupa Ekonomik Topluluğu)'nin kuruluşundan sonra genişleyen endüstri içi ticaret olgusunun kuramsallaştırılması çabaları ile ulaşmıştır. Böylece geleneksel teorinin tam rekabet piyasası ve homojen mal varsayımları ile açıklama şansının bulunmadığı endüstri içi ticaret kavramı, aksak rekabet piyasaları varsayımı altında farklılaştırılmış malların dış ticaretini inceleyen firma davranışları üzerine kurulmuştur. Dış ticaretin tüketiciye sağladığı fayda açısından ele alındığı bu kuramlar, ülkeler arasındaki yapısal benzerliğe rağmen ve benzer gelir grubundaki tüketicilerin tercihlerindeki çeşitlenmeye bağlı olarak yapılan endüstri içi ticareti açıklamaya çalışmışlardır. 1960'lı yıllarının ortalarında dış ticaret teorilerinde yaşanan bu kırılma, endüstri içi ticareti açıklamaya çalışan dış ticaret kuramlarının mal ve piyasa tipi varsayımları nedeniyle geleneksel teoriden tamamen farklı sonuçlara ulaşmasına neden olmuştur. Dış ticaret teorilerinde yaşanan bir diğer önemli gelişme ise, aynı malın farklı parçalarının farklı ülkelerde üretildiği dışarıda üretim faaliyetleridir. İletişimde yaşanan gelişmeler, ulaşım maliyetlerindeki tasarruflar ve dış ticarete yaşanan serbestleşme akımları ile bu gün aynı ürünün farklı parçalarının farklı ülkelerde üretildiği dışarıda üretim kavramı ile ürün için ticaret kavramı teoriye dahil olmuştur (Yılmaz ve Aynagöz-Çakmak, 2008, 34-36). Üretim aşamalarına ayrılabilen ve üretim faaliyetinin bu şekliyle farklı ülkelerde gerçekleşmesine olanak veren bu süreç, özellikle gelişmekte olan ülkelerin uluslararası ticarete entegre olmaları imkânını artırmaktadır.

Nihai mala dönüşmeden önce ara malları, uluslararası sınırlar arasında birden çok kez geçebilmekte bu ise ticareti kolaylaştırma kavramının parça ve öge ticaretinde nihai mal ticaretinden daha fazla önem kazanmasına

neden olmaktadır. (Yadav, 2014: 288). Bu nedenle dışarıda üretim kavramı ve gerçeği, ticareti kolaylaştırma kavramına yönelik ilginin bir diğer gerekçesi sayılabilir.

### 3. TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMA ANLAŞMASI VE ETKİLERİ

İhracat ve ithalat maliyetlerini azaltacak bir politikalar seti olarak tanımlayabileceğimiz ticareti kolaylaştırma süreci, gümrük tarifelerinin düşürülmesi ve kotaların kaldırılmasının aksine, ticaretle ilgili altyapının iyileştirilmesi ve gümrük idarelerinin modernleştirilmesi ile ilgili önemli kaynak maliyetlerini kapsamaktadır. Ticari maliyetlerde yaşanan düşüş, hem firma hem de ulusal ekonomi açısından önemli etkiler yaratacaktır. Örneğin ihracat maliyetlerinde yaşanan bir düşüşle birlikte daha az verimli firmaların ihracata başlamayı karlı bulmaları ve böylece KOBİ (Küçük ve Orta Ölçekli İşletme)'lerin ihracat piyasalarına girişini kolaylaştıracağıdır. Yine daha düşük ticari maliyetler daha az verimli firmalardan daha verimli firmalara kaynakların yeniden dağılımını destekleyecektir. Böylece ekonominin verimlilik düzeyinde ortaya çıkacak artış, ekonomik büyüme üzerinde önemli etkiler yaratacaktır (Shepherd ve Wilson, 2009: 2-4).

Ticareti kolaylaştırma anlaşmasının GOÜ'ler açısından çok önemli etkiler içerdiği, Anlaşmanın GOÜ'lerin ihracat performanslarını artıracak bir süreç olarak tanımlanabileceği düşünüldüğünde, bu konuda yapılan çalışmalar da önem kazanmaktadır.

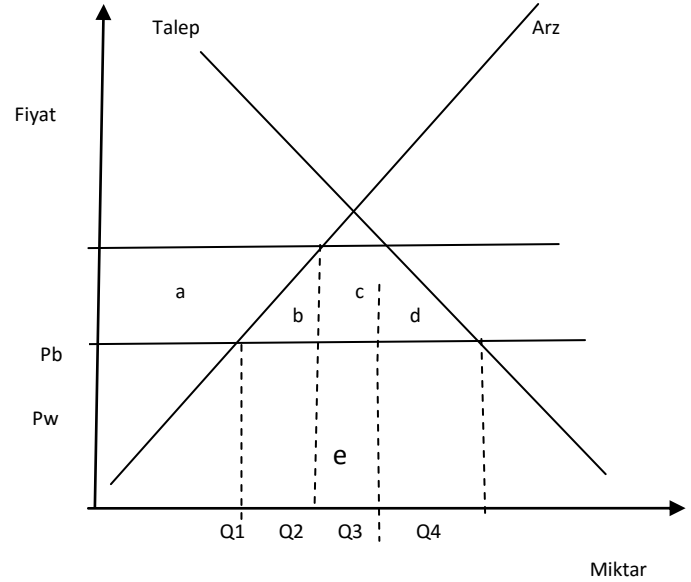
#### 3.1 Gelişmekte Olan Ülkeler ve Ticareti Kolaylaştırma

WTO'nun 9. Bakanlar Konferansının en önemli sonuçlarından biri olarak kabul edilen ticareti kolaylaştırma anlaşmasının etkilerini inceleyen pek çok çalışmada, GOÜ'lerdeki ticari işlem maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle bu ülkeler açısından ortaya çıkacak ticaret kazançlarının gelişmiş ülkelerin kazancını aşacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Ticareti kolaylaştırma önlemlerinin bir ekonomide yaratacağı kısa ve uzun dönem etkilerini inceleyen Emerson'a göre (1988, 35); ticari işlem maliyetlerinde yaşanan düşüş sonrası, Şekil 1'den görüleceği gibi, kısmi denge analizi çerçevesinde tarife dışı engellerin kaldırılması, işlem maliyetlerine bağlı olarak malın fiyatının düşmesine yol açacaktır. İlk denge fiyatı  $P_b$ , üretim miktarı  $Q_2$ , tüketim miktarı  $Q_3$  iken, ithalat,  $Q_3$  ve  $Q_2$  arasındaki miktara eşittir. Sonuçta yurtiçi fiyat,

dünya fiyatının üstünde iken ülke ticareti kolaylaştırıcı önlemler yürürlüğe koyarsa iç fiyat  $P_w$ 'ya düşecek ve yurtiçi üretim  $Q_4$ 'e çıkacaktır. Daha düşük fiyattan yerli üretim azalırken yurtiçi tüketim ise artacak ve yeni ithalat miktarı  $M_2$ 'ye eşit olacaktır. Refah etkileri açısından üretici rantındaki azalış a alanına eşit iken tüketici rantında  $a+b+c+d$  kadar bir artış yaşanacak ve net refah etkisi ise  $b+c+d$  alanına eşit olacaktır.

Burada önemli olan nokta, tarife dışı engellerdeki azalışın tarifelerdeki azalıştan daha fazla kazanç sağlamasıdır. Bunun temel sebebi ise bu durumda bir tarife geliri kaybı ortaya çıkmamasıdır. Tarifelerdeki bir azalışın yaratacağı net refah etkisi şekilde  $b+d$  alanına eşit olacakken, tarife dışı engellerde yaşanan bir azalış  $b+c+d$  alanlarına eşit bir net refah etkisi yaratacaktır (Hoekman ve Kostecki, 2001:495-497).



Şekil 1. Ticaret Engellerinin Kaldırılmasının Etkileri  
Kaynak: (Hoekman ve Kostecki, 2001: 494)

Ticareti kolaylaştırmanın uzun dönemli dinamik etkileri arasında ise (Hammar, 2009:11):

- Piyasanın serbestleşmesi sonucunda artan rekabetin yurtiçi firmaları piyasa paylarını korumak amacıyla daha etkin olmaya zorlar. Bu ise daha fazla fiyat düşüşlerine yol açar.
- Fiyatlardaki bu düşüş üreticilerin çoğunluğu tarafından, maliyet azalışları ve artan satışlarla telafi edilebilecektir. Oluşabilecek rant kaybının, üreticilerin etkinliğindeki artış ve dünya piyasalarından elde

edilen kazançlar ile dengelenebileceği varsayılır.

- Bu yeniden yapılanma süreci, yeni yerli firmaların ihracata başlamalarına yol açacak ve kısa dönemde pek çok firma zorlukla karşılaşırsa da uzun dönemde ülkenin yararına bir süreç işlemiş olacaktır.

Ticareti kolaylaştırma, süreç içindeki tüm birimlerin faydalanacağı pozitif toplamı bir oyun olarak görülmekte ancak bunun ötesinde KOBİ'ler ve GOÜ'ler için ek bir takım faydalar sunan bir gelişme olarak kabul edilmektedir. Örneğin; büyük firmalara kıyasla daha hantal ticari prosedürlere sahip KOBİ'ler için ticareti kolaylaştırma önlemlerinin yaratacağı olumlu etki daha büyük olacaktır. Ticari maliyetlerde yaşanan düşüş, KOBİ'lerin uluslararası ticarete dahil olma ve rekabet güçlerini artırma olasılığını artıracaktır. Özellikle GOÜ'lerde KOBİ'lerin istihdama katkısı düşünüldüğünde, bu süreç GOÜ'lerde yeni iş olanakları yaratılmasına neden olabilecektir. Benzer şekilde yavaş ve yüksek maliyetli ticari prosedürlere sahip olan ve yabancı doğrudan yatırımların ekonomide önemli bir rol oynadığı GOÜ'ler için ticaretin kolaylaştırılması önlemleri ekstra önem kazanmaktadır. (Hellqvist, 2003: 6)

Dışarıda üretim olgusunda mallarını farklı parçalarını farklı ülkelerde üreten firmalar açısından girdilerin zamanında dağıtımı daha önemli hale gelmektedir. Gümrük prosedürlerini modernize eden GOÜ'lerin ticaretin kolaylaştırılması süreci ile birlikte uluslararası tedarik zincirine dahil olmaları ve özellikle sinai parça ve öge imalatı gerçekleştiren firmalar açısından bu sürecin yaratacağı olumlu etki oldukça açıktır. Bu tür endüstrilerin GOÜ'lerin karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olma eğilimi taşıdıkları alanlar olduğu düşünüldüğünde konunun önemi artmaktadır (Engman, 2005: 5).

#### 4. TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRMELER

Türkiye'nin ticareti kolaylaştırma deneyimi içinde AB ile gerçekleştiren Gümrük Birliği (GB) süreci önemli bir etken olmuştur. 1995 yılında Dünya Bankası ile gümrük sisteminin modernizasyonu amacıyla, yine aynı yıl IMF ile aynı kapsamda teknik destek anlaşması imzalanmıştır. Bu kapsamda gümrük mevzuat ve idari yapısını AB standartları çizgisine taşımak maksadıyla gümrük reform ve modernizasyon faaliyet planı oluşturulmuştur. Söz konusu plan kapsamında, gümrük mevzuatının GB ihtiyaçlarına ve uluslararası

standartlara uygun hale getirmek, bilgisayar sistemini geliştirmek ve yaygınlaştırmak, gümrük kontrolü ile ticareti kolaylaştırma arasında bir denge yaratarak ve Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası anlaşmalara uyum sağlanarak gümrük idaresinin yeniden şekillenmesi hedeflenmiştir (Togan, 2011: 11). Her ne kadar Gümrük Birliği sürecinde Türkiye'nin gümrük idareleri uygulamalarında Avrupa Birliği'ne önemli ölçüde uyum sağlamış olduğu kabul edilsede TFA açısından orataya çıkacak kazanımların ve önceliklerin yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

Ticareti kolaylaştırma kavramı çerçevesinde Türkiye'de atılan adımların ve gelinen noktanın ötesinde, söz konusu alanda elde edilebilecek kazançların doğru saptanabilmesi ve önceliklerin belirlenebilmesi için diğer ülkelerle mukayeseli olarak değerlendirilme yapılması gerekmektedir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu çalışmaların ötesinde, ülkemiz için ticareti kolaylaştırma anlaşmasının olası kazançlarını hesaplayan ve analiz eden özel bir çalışma bulunmamaktadır.

Ülke veya bölge özelinde TFA'nın etkilerini araştıran çalışmalardan öteye uluslararası mukayeselere imkan veren endeksler, Türkiye'nin öncelikli alanları ve mevcut durumu hakkında fikir vermektedir. Örneğin Türkiye'nin ticareti kolaylaştırma performansı, OECD'nin ticareti kolaylaştırma göstergeleri'ne göre (OECD, 2014); başvuru prosedürleri alanında OECD ortalamasından daha iyi bir durumda bulunurken, ticaret camiasının katılımı, gümrük işlemlerinde özelge uygulaması, prosedürlerin kolaylaştırılması ve yönetim ve tarafsızlık alanlarında ise OECD ortalamasına eşit bir performansta iken, bilgi elde edebilme, otomasyon ve prosedürlerin kolaylaştırılması ve sınır kuruluşu işbirliği alanlarında ise OECD ortalamasının altındadır.

Raporda Türkiye'nin ticaret hacmi artışı ve ticaret maliyetlerinde tasarruf yaşayabilmesi için öncelik vermesi gereken alanlar arasında; gümrüklere geri besleme sağlayacak ve gümrük yetkililerine soru yöneltmesine imkân sağlayacak çevrim içi hizmetin sunulması, gümrükler web sitesinden belge ve formlar ile gümrük sınıflama örnekleri ve kararların yayınlanması, özelge<sup>##</sup> taleplerinin çevrim içi olarak alınabilmesine imkân tanınması, ihracat ve ithalat formalitesi

<sup>##</sup> Ülkelerin mükelleflere, özellikle gelecekte yapacakları işlemlerle ilgili belirlilik sağlamak amacıyla uyguladıkları sisteme, özelge (advance rulings) sistemini adı verilmektedir.

ihlalleri için ceza koşullarının yayınlanması, gümrükler web sitesinin kalitesinin artırılması olarak belirtilmiştir. Buna ilaveten tüm işlemlerin Tek Pencere’de (Single Window)<sup>§§</sup> yapılabilmesi çabalarının sürdürülmesi, tüm büyük gümrük büroları için sabit bir ortalama belge alma süresi ilan edilmesi, gümrük belgesi alma süresinin azaltılması ile zaman ve maliyetler açısından prosedürlerin basitleştirilmesine devam edilmesi, ticaret maliyetlerindeki tasarruf yaratacak önemli alanlar olarak belirtilmiştir.

**Tablo 1.** Üst Orta Gelir Grubuna Dâhil Ülkeler İçin Lojistik Performans Endeksi-LPI Değerleri

ÜLKE	2014 LPI		2012 LPI		2010 LPI	
	SIRA	DEĞER	SIRA	DEĞER	SIRA	DEĞER
Malezya	25	3.59	29	3.49	29	3.44
Çin	28	3.53	26	3.52	27	3.49
Türkiye	30	3.50	27	3.51	39	3.22
Macaristan	33	3.46	40	3.17	52	2.99
Güney Afrika	34	3.43	23	3.67	28	3.46
Tayland	35	3.43	38	3.18	35	3.29
Romanya	40	3.26	54	3.00	59	2.84
Panama	45	3.19	61	2.93	51	3.02
Bulgaristan	47	3.16	36	3.21	63	2.83
Meksika	50	3.13	47	3.06	50	3.05

**Kaynak:** (World Bank, 2014)

Daha önce açıklandığı gibi Dünya Bankası tarafından 6 farklı ticareti kolaylaştırma değişkeni açısından yapılan değerlendirmede ise Türkiye, yüksek orta gelir düzeyine dahil olan ülkeler arasında LPI endeksi sıralaması açısından 2010 yılında dördüncü, 2012’de ikinci, 2014 yılında ise üçüncü sırada yer almaktadır. 2014 yılında 160 ülke için yapılan

<sup>§§</sup> Ticari prosedür esnasında malların kabul edilebilirliğinin tanımlanabilmesi için gerekli bütün verilerin standart bir formatta ve tek bir portaldan gümrük idarelerine sunulmasına olanak sağlayan bir sistem olarak tanımlanabilir (Ünsal, 2007, 33).

LPI sıralamasında ise Türkiye 3.50 değeri ile 30. sırada yer almaktadır. Almanya’nın dünyanın en iyi lojistik performans endeksinde sahip ülke olarak birinci sırada yer aldığı 2014 Lojistik Performans Endeksi’ne göre, Türkiye’nin en iyi performans gösterdiği kriter “Sevkiyatların izlenme ve takip kalitesi” iken 48. sıra ile en düşük performansı “Rekabetçi sevkiyat fiyatlarını ayarlama kolaylığı” kriterinde sergilemektedir. LPI endeksinde göre ilk 10 ülke ile kıyaslandığında Türkiye’nin özellikle “Rekabetçi sevkiyat fiyatlarını ayarlama kolaylığı” ve “Sevkiyatların izlenme ve takip kalitesi” alt kriteri ile ilgili çalışmalara örneğin teknoloji kullanımına ağırlık vermesi gerektiği görülmektedir. Yine “gümrüklerin ve gümrükleme sürecinin etkinliği kriteri” itibarıyla 34. sırada bulunan ülkemiz için bu alanda ticareti kolaylaştırıcı yatırımlar önem kazanmaktadır.

Ticareti kolaylaştırma endeksi açısından uluslararası mukayeselere imkan veren bir başka gösterge Dünya Bankası tarafından yayınlanan Doing Business- İş Yapma Kolaylığı raporu, yurtiçi bir girişimci için mevcut düzenlemelerle küçük veya orta ölçekte bir işletme kurmanın zorluk ya da kolaylık derecesini belirlemeye çalışan bir rapordur. Mevcut düzenlemelerdeki değişimi 11 farklı alanda ölçen raporda “Trading across borders-sınır ötesi ticaret” bu göstergelerden biridir. 189 ülke için uluslararası ticarete aşırı belge gerekliliği, hantal gümrük süreçleri ve yetersiz altyapı gibi ticari maliyetleri artıracak konuları dikkate alarak ülkeleri sıralayan rapordaki bu kriter, standart bir mal konteynırının deniz taşımacılığı ile zaman ve maliyetini (tarifeler haricinde) ölçmeye çalışmakta ve bu maksatla 3 farklı değişkeni dikkate almaktadır; 1. ihracat ve ithalat için gerekli belgeler, 2. ihracat ve ithalat için harcanan zaman, 3. ihracat ve ithalat maliyeti.

**Tablo 2.** Sınır Ötesi Ticaretin Kolaylığı

Ülke	Sıralama	Değer
Gürcistan	33	84
Bulgaristan	57	78
Romanya	65	77
Türkiye	90	73
Hindistan	126	65
Bölge ortalaması (Avrupa &Orta Asya)	105	61

**Kaynak:** (World Bank, 2015)



2015 yılı iş yapma kolaylığı raporuna göre Türkiye için ihracatta ortalama 7 belge, 13 gün ve yaklaşık 990\$, ithalat içinse sırasıyla 8 belge, 14 gün ve 1235\$ harcanmaktadır. Sınırlar arası ticaretin kolaylığı kriterinin Türkiye açısından değerlendirmesini yapabilmek için Tablo 2'den yararlanılabilir.

Tablo 2'deki değerler için tanımlanan ölçü; ortalama olarak bir ekonominin 2005 yılından beri elde ettiği en iyi performansına olan uzaklıktır. Bu uzaklık ölçüsü 0 ile 100 arasında normalize edilmiş olup en yüksek değer en etkin sınır ötesi ticaret sistemi göstermektedir. Tablo 2'den görüldüğü gibi Türkiye dahil olduğu ülke grubu içinde 90.sıra ile nisbeten iyi bir performansa sahip olsa da, sınır ötesi ticaret kriterinin ilk sıralarında yer alan ülkelere göre ticareti kolaylaştırma kavramı açısından ülkemiz açısından yapılması gerekenlere dikkat çeken bir sonuç çıkmaktadır. Söz konusu kriterde ülkeleri üst sıralara taşıyan ortak özelliklerin gümrüklemeye elektronik başvuru ve işlem süreçleri ile varış öncesi beyan ve tek pencere gibi sistemlerin varlığı olduğu gerçeğinden hareketle bu alanlara yapılacak yatırımların ülkemiz açısından önemi anlaşılmaktadır (Atıl, 2013: 12).

Dünya ekonomik forumu tarafından 2008 yılından bu yana yayınlanan "enabling trade index- küresel ticareti kolaylaştırma endeksi - ETI" ise dört farklı alanda\*\*\* ticareti kolaylaştırmanın boyutlarını gösteren bir endekstir. Endeksin amacı, ülkelerin sınırlardan varış noktasına kadar, ticarete konu olan eşyanın serbest dolaşımını kolaylaştırmak için geliştirdiği kurumların, politikaların ve hizmetlerin derecesini ölçmektedir (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2012: 3). Bu endeksler kendi içlerinde alt endekslere ayrılarak ticareti kolaylaştırmanın önemli yönlerini ölçmeyi amaçlamaktadır. Türkiye 2014 yılı ETI endeksinde ankete katılan 138 ülke içinde 46. sırada yer almaktadır.

Bu sıra değeri özellikle yükselen piyasalar arasında tatmin edici bir sonuç olarak değerlendirilebilir. Yedi alt endeks+++ açısından değerlendirildiğinde 26.sıra ile Türkiye'nin ihracatçı ve ithalatçılar için yeterli ve kaliteli ulaşım altyapısına, 36.sıra ile gelişmiş lojistik

\*\*\* Pazara erişim, sınır yönetimi, ulaşım ve iletişim altyapısı, iş çevresi.

+++ İç pazara ulaşım, dış pazara ulaşım, gümrük idarelerinin etkinliği ve saydamlığı, ulaşım altyapısının kalitesi, ulaşım hizmetlerinin kalitesi, ICTs kullanımı, düzenleyici çevre.

hizmetlerine ve 34.sıra ile iç piyasaya kolay giriş özelliklerine sahip olduğu görülmektedir. Söz konusu alanlardaki güçlü performans ülkemizin büyük piyasalara yakınlık avantajından faydalanma kapasitesinin artmasına olanak sağlamaktadır (Hanouz vd., 2014: 21). Yabancı piyasalara ulaşım alt endeksinde 80.sıra ile ve ICTs (Information and Communication Technologies- Bilişim ve İletişim teknolojilerinin kullanımı) alt endeksinde 76.sıra ile yer alan ülkemiz açısından ETI endeksi de, ticareti kolaylaştırma kavramı açısından öne çıkan sorunların tesbitine imkan sağlamaktadır. "Yabancı piyasalara ulaşım alt endeksinin "hedef pazarlarda karşılaşılan tarife" alt göstergesinde Türkiye'nin oldukça gerilerde kaldığı izlenmektedir. İhracatçılar açısından hedef pazarlarda karşılaşılan tarife oranlarının etkilediği bu alt endeks, söz konusu olumsuz sonucun en önemli etmenidir. "Bilişim ve İletişim Teknolojilerinin Kullanımı" alt endeksinin "Firmadan Tüketicilere İşlemlerde Bilişim ve İletişim Kullanımı", "Firmadan Tüketicilere İşlemlerde İnternet Kullanımı ve Devlet Online Hizmet Endeksi" gibi alt başlıkları itibariyle incelendiğinde ortaya çıkan sonuç, bu alanda gerçekleştirilecek yatırımların önemine dikkat çekmektedir.

## SONUÇ

Bu çalışmada ticareti kolaylaştırma kavramı çerçevesinde atılan her bir adımın yaratacağı ticaret maliyetleri azalışının, ülkelerin kalkınma/büyüme amaçlarına sağlayacağı katkılar çerçevesinde ulaşılan sonuçlar göstermektedir ki; bu gün sınırlar arasındaki mal ticaretinin hızla artması, ticaretin kolaylaştırılması kavramının çok yanlı ticaret müzakerelerinde en önemli konu başlıklarından biri haline gelmesine neden olmuştur.

Firmaların ve ülkelerin büyüme yolunda en önemli amaçlarından biri rekabet güçlerini korumak ve artırmaktır. Ticareti kolaylaştırma süreci ile birlikte ülkelerin WTO-TFA'a taraf olmaları, artan ihracat ve ithalat imkânları ile oluşacak olumlu etkilerin ülkelerin ekonomik büyüme sürecine sağlayacağı katkılar çerçevesinde önemle değerlendirilmelidir. Bu süreçte öne çıkan husus, ticareti kolaylaştırma anlamında öncelikli alanların saptanması ve gerekli altyapının sağlanmasıdır. Ticareti kolaylaştırma anlaşması, yalnız büyüme amacına dönük olarak gelişmekte olan ülkeler için değil gelişmiş ülkeler için de önem taşımaktadır. Bu önem, 2008 finansal krizi sonrasında pek çok gelişmiş ülkenin artan

kamu açıkları ve dış borç yüklerini azaltmak için ihtiyaç duydukları ihracat artışını ifade etmektedir. Küreselleşme sürecinde artan rekabete karşı koyabilmenin ancak rekabetçi mal ve hizmet üretmekten ve pazarlamaktan geçtiği gerçeğinden hareketle, ticareti kolaylaştırma kavramının gerek gelişmiş gerekse de gelişmekte olan ülkeler ve elbette ülkemiz açısından önemi açıkça görülmektedir.

Türkiye, ticareti kolaylaştırma kavramı açısından, özellikle Gümrük Birliği sürecinde gümrük idareleri uygulamalarında Avrupa Birliği'ne önemli ölçüde sağladığı uyum göz önüne alındığında önemli ilerlemeler kaydetmiş durumda gözükse de konu, örneğin uluslararası endeksler açısından değerlendirildiğinde daha gerçekçi bir analiz mümkün olabilmektedir. Şöyle ki, Dünya Bankası tarafından yayınlanan "Trading across borders-sınır ötesi ticaret" endeksi sonuçlarında ihracat ve ithalat için gerekli belge kriterine göre Türkiye, AB üyesi ülkeler içinde en çok belge talep eden ülke konumundadır. Yine küresel ticareti kolaylaştırma endeksi (ETI - Enabling trade index)'ne göre 65 alt endeks bazında Türkiye'nin sadece 16 endeksde rekabet avantajına sahip olduğu görülmektedir. Ek Tablo 1'den görüleceği gibi Türkiye'nin ticarete kolaylaştırma alanında gerekli reformları tamamladığı sonucuna ulaşmak mümkün gözükmemektedir. Genel olarak avantajlı lojistik hizmetleri, hava ve kara yolu altyapısı, finansal hizmetler, gümrük hizmetleri ve çok taraflı ticaret kurallarına sahip olan ülkemizi ticareti kolaylaştırma anlaşmasının fırsatlarından yararlandıracak alanlar arasında; Gümrük idarelerinin etkinliği ve şeffaflığı, bilişim ve iletişim teknolojilerinin kullanımı ve güvenlik koşullarının iyileştirilmesi sayılabilir.

GATT'a 1953 yılında katılan ve gerek çok taraflı görüşmeler ve gerekse de Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği ve tam üyelik süreci yolunda ticaretin serbestleştirilmesi sürecinde çabalara taraf olan ülkemiz için, ticareti kolaylaştırma anlaşması bünyesinde söz konusu eksikliklerin yeniden değerlendirilmesi ve önceliklerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu açıdan TFA ülkemizin olanak ve önceliklerini yeniden değerlendirmek için önemli bir fırsattır.

**EK TABLO 1.** Ticareti Kolaylaştırma Endeksi-Türkiye (2014)\*

	Sıra/138	Değer	Rekabet avantajı (RA) Rekabet dezavantajı (RD)
Pillar 1.İç pazara erişim	34	5.1	RD
1.01 Tarife oranı	67	5.1	RD
1.02 Tarifelerin karmaşıklığı	99	4.7	RD
Tarife dağılımı	131	24.5	RD
Tarife pikleri	94	9.7	RD
Spesifik tarifeler	74	0.5	RD
Farklı tarifelerin sayısı	88	26.6	RD
<b>Gümrüksüz ithalatın payı</b>	<b>22</b>	<b>79.0</b>	<b>RA</b>
Pillar2. Dış pazara erişim	80	2.3	RD
2.01 Hedef pazarlarda karşılaşılan tarifeler	120	5.7	RD
2.02 Hedef pazarlarda tercih marjı	59	33.8	RD
Pillar3. Gümrük İdarelerinin Etkinliği ve şeffaflığı	44	4.9	RD
3.01 Gümrük hizmetleri endeksi	56	0.63	RD
<b>3.02 Takas sürecinin etkinliği</b>	<b>34</b>	<b>3.2</b>	<b>RA</b>
3.03 İthalatta geçen gün sayısı	47	14	RD
3.04 İthalatta gereken belge sayısı	82	8	RD
3.05 İthalatın maliyeti	61	1.235	RD
3.06 İhracatta geçen gün sayısı	48	13	RD
3.07 İhracatta gereken belge sayısı	85	7	RD
3.08 İhracatın maliyeti	49	990	RD
3.09 İhracat ve ithalatta usulsüz ödemeler	58	3.9	RD
3.10 İthalat prosedürlerinde zamanın öngörülebilirliği	47	4.3	RD
<b>Gümrük hizmetleri şeffaflık imdeksi</b>	<b>1</b>	<b>1.00</b>	<b>RA</b>
Pillar.2 Ulaşım altyapısının mevcudiyeti ve kalitesi	26	1.5	RD
<b>4.01 Mevcut uluslararası havayolu koltuk sayısı</b>	<b>19</b>	<b>1.597.9</b>	<b>RA</b>
<b>4.02 Havayolu ulaşımı altyapısının kalitesi</b>	<b>31</b>	<b>5.5</b>	<b>RA</b>
4.03 Demiryolu altyapısının kalitesi	50	3.1	RD
<b>4.04 Liner taşımacılık bağlantı endeksi</b>	<b>20</b>	<b>52.1</b>	<b>RA</b>
4.05 Liman altyapısının kalitesi	58	4.3	RD
<b>4.06 Asfalt yol</b>	<b>33</b>	<b>99.4</b>	<b>RA</b>
<b>4.07 Karayolları kalitesi</b>	<b>40</b>	<b>4.9</b>	<b>RA</b>
Pillar5. Ulaşım hizmetlerinin mevcudiyeti ve kalitesi	36	4.7	RD
5.01 Sevkiyat kolaylığı ve karşılanabilirliği	48	3.2	RD
<b>5.02 Lojistik rekabet</b>	<b>22</b>	<b>3.6</b>	<b>RA</b>
<b>5.03 İzleme ve takip edilebilirlik</b>	<b>13</b>	<b>3.8</b>	<b>RA</b>
<b>5.04 Sevkiyatların varış noktasına zamanında ulaşımı</b>	<b>41</b>	<b>3.7</b>	<b>RA</b>
5.05 Posta hizmetlerinin etkinliği	61	4.2	RD
5.06 Ulaşım modundaki değişikliklerin etkinliği	57	4.2	RD
Pillar 6. Bilişim ve iletişim hizmetlerinin mevcudiyeti ve kullanımı	75	3.8	RD
6.01 Cep telefonu aboneliği	97	91.5	RD
6.02 Bireysel internet kullanım	68	45.1	RD
6.03 Sabit geniş bant internet abneliği	53	10.6	RD
6.04 Aktif mobil geniş bant internet aboneliği	73	16.4	RD
6.05 Firmadan tüketiciye işlemlerde bilişim ve iletişim kullanımı	54	5.1	RD
6.06 Firmadan tüketiciye işlemlerde internet kullanım	47	4.9	RD
<b>Develet online hizmet endeksi</b>	<b>76</b>	<b>0.46</b>	<b>RA</b>
Pillar.7 İşletme çevresi	56	4.3	RD
7.01 Mülkiyet haklarının korunması endeksi	54	4.1	RD
7.02 Mülkiyet hakları	66	4.7	RD
7.03 Fikri mülkiyet hakları	69	3.6	RD
7.04 Kamu kuruluşlarının etkinliği ve geçerliliği endeksi	57	3.5	RD
7.05 Ticari itilafalarda yasal yapının etkinliği ve tarafsızlığı	63	2.0	RD
7.06 Kamu fonlarında sapma	53	3.6	RD
7.07Devlet düzenlemelerinde uyumun kolaylığı	67	3.5	RD
<b>7.08 Finasmana erişim endeksi</b>	<b>35</b>	<b>4.4</b>	<b>RA</b>
<b>7.09 Finansal servislerin karşılanabilirliği</b>	<b>27</b>	<b>5.1</b>	<b>RA</b>
<b>7.10 Finansal servislerin mevcudiyeti</b>	<b>27</b>	<b>5.4</b>	<b>RA</b>
7.11 Fonlara ulaşma kolaylığı	50	3.1	RD
7.12 İhracat finansmanı mevcudiyeti	50	4.0	RD
<b>7.13 Yabancı ortalağa açıklık endeksi</b>	<b>39</b>	<b>4.6</b>	<b>RA</b>
7.14 Yabancı işgücünün istihdam kolaylığı	91	3.8	RD
7.15 İş dünyasının yabancı doğrudan yatırım üstünde etkisi	48	4.8	RD
<b>7.16 Çok taraflı ticaret kurallarına açıklık</b>	<b>27</b>	<b>77.4</b>	<b>RA</b>
7.17 Fiziki güvenlik endeksi	100	4.7	RD
7.18 Emniyet hizmetlerinin güvenilirliği	74	4.0	RD
7.19 Suç ve şiddetin iş dünyasına maliyeti	71	4.6	RD
7.20 Terörün iş dünyasına maliyeti	119	4.1	RD
7.21 cinayet vakaları	67	3.3	RD
7.22 terör vakaları endeksi	129	3.8	RD

\* 1 en düşük performansı, 7 ise en iyi performansı ifade etmektedir.

Kaynak: (World Economic Forum, 2014)

## KAYNAKÇA

Allen, D. 2006. The Impact of Regional Trade Agreements and Trade Facilitation in the Middle East North Africa Region, *World Bank Policy Research Working Paper*, 3837.

Allen, D. ve Shepherd, Ben. 2007. Trade Costs, Barriers to Entry, and Export Diversification in Developing Countries, *World Bank Policy Research Working Paper*, 4368.

Atıl, A. 2013. Doing Business 2013 Raporu Genel Değerlendirme-İş Yapma Kolaylığı Raporu 2013, *Gümrük Müşavirliği Dergisi*, 43.

Emerson, M. 1988. *The Economics of 1992: The EC Commission's Assessment of The Economic Effects of Completing the Internal Market*, Oxford University Press.

Engman, M. 2005. The Economic Impact of Trade Facilitation, OECD Trade Policy Papers, No. 21, Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/861403066656>. (Erişim: 15.05.2009).

European Commission. 2013. *Ninth WTO Ministerial Conference*, Bali, Indonesia.

Hammar, T. 2009. Trade Facilitation in Vietnam-Recent Progress and Impact, *Department of Economics at the University of Lund, Minor Field Study Series*, 4 (190).

Hanouz, M., Geiger, T. ve Doherty, S. 2014. *The Global Enabling Trade Report*, World Economic Forum, Geneva.

Helble, M. Shepherd, B. ve Wilson, J. 2007. Transparency, Trade Costs, and Regional Integration in The Asia Pacific, *Policy Research Working Paper Series*, 440.

Hellqvist, M. 2003. *Trade Facilitation from A Developing Country Perspective*, SWEPRO/National Board of Trade, Sweden.

Hoekmen, B. ve Kostecki, M. 2001. *The Political Economy of the World Trading System: The WTO and Beyond*, Oxford University Press.

Hoekmen, B. ve Nicita, A. 2008. Trade Policy, Trade Costs and Developing Country Trade, *World Bank Policy Research Working Paper Series*, 4797.

Hufbauer, G. ve Schott, J. (y.y.) Payoff From the World Trade Agenda, *Peterson Institute For International Economics*, [http://www.iccwbo.org/errorpages/404.aspx?aspxerrorpath=/World-Trade-Agenda/P/~error-pages/404.aspx](http://www.iccwbo.org/errorpages/404.aspx?aspxerrorpath=/World-Trade-Agenda/P/~/error-pages/404.aspx). (Erişim: 04.04.2015).

Iwanow, T. v Kirkpatrick, C. 2007. Trade Facilitation, Regulatory Quality and Export Performance, *Journal of International Development*, 19 (6), 735-753.

Mann, C. L. 2004. A Methodology to Quantify and Benchmark Trade Facilitation Efforts, *Trade Facilitation and Trade Liberalization: From Shanghai to Bogor*, Asia-Pacific Economic Cooperation.

OECD. 2014. *Trade Facilitation Indicators – Turkey*, OECD Trade and Agriculture Directorate (TAD), <http://www.oecd.org/tad/facilitation/turkey-oecd-trade-facilitation-indicators-april-2014.pdf>. (Erişim: 01.05.2015).

Portugal-Perez, A. ve Wilson, J. 2010. Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure, *World Bank Policy Research Working Paper Series*, 5261.

Saeed, M. 2014. The WTO Trade Facilitation Agreement: Implications for Pakistan's Domestic Trade Policy Formulation, *The Lahore Journal of Economics*, 19, 439-460.

Shepherd, B. ve Wilson, J. 2009. Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities, *Journal of Asian Economics*, 20 (4), 367-383.

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Ekonomik Analiz ve Değerlendirme Dairesi. 2012. *Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması Raporu*, Ankara.

Togan, S. 2011. *On The Europeanunion- Turkey Customs Union*, Centre for Social and Economic Researchoon Behalf of CASE Network, Poland, 426.

Ünsal, S. 2007. *Ticaretin Kolaylaştırılması Bağlamında Tek Pencere Uygulaması*, Gümrük Müsteşarlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü Uzmanlık Tezi, Ankara.

- Walkenhorst, P. ve Tadashi, Y. 2004. Quantitative Assessment of The Benefits of Trade Facilitation, *OECD*, 0401008, EconWPA.
- Wilson, J. ve Otsuki, T. 2007. Regional Integration in South Asia: What Role For Trade Facilitation?, *World Bank Policy Research Working Paper Series*, 4423.
- Wilson, J., Mann, C. ve Otsuki, T. 2004. Assessing The Potential Benefit Of Trade Facilitation : A Global Perspective, *World Bank Policy Research Working Paper Series*, 3224.
- Wilson, J., Mann, C. ve Otsuki, T. 2003. Trade Facilitation and Economic Development : Measuring The Impact, *World Bank Policy Research Working Paper Series*, 2988.
- Wilson, J., Soloaga, I. ve Mejia, A. 2006. Moving Forward Faster: Trade Facilitation Reform and Mexican Competitiveness, *World Bank Policy Research Working Paper*, 3953.
- World Bank. 2014. *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators*, Washington, <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf>. (Erişim: 11.02.2015).
- World Bank. 2015. *Doing Business, Going Beyond Efficiency, Economy Profile-Turkey*, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/20483/DB15-Full-Report.pdf?sequence=1>. (Erişim: 08.02.2015).
- World Economic Forum. 2014. *The Global Enabling Trade Report*, <http://www.weforum.org/reports/global-enabling-trade-report-2014>. (Erişim: 17.03.2015).
- Yadav, N. 2014., Impact of Trade Facilitation on Parts and Components Trade, *The International Trade Journal*, 28 (4), 287-310.
- Yılmaz, Ş. ve Aynagöz-Çakmak, Ö. 2008. Dışarıda Üretim ve Türkiye'nin Dış Ticaretinin Dışarıda Üretim Açısından İncelenmesi, *Ekonomik Yaklaşım*, 19, 33-58.
- Zaki, C. 2009. Does Trade Facilitation Matter in Bilateral Trade?, *Working Papers 472, Economic Research Forum*.