

PAPER DETAILS

TITLE: AVRUPA BIRLIGI'NE ÜYELİK SÜRECİ KAPSAMINDA YENİ BILGISAYARLI TRANSIT
SISTEMI (NCTS) UYGULAMASININ TRANSIT TICARETE ETKILERI: IPSALA SINIR KAPISI
ÖRNEGI

AUTHORS: Ebru NERGİZ,Mehmet Ali KAÇMAZER

PAGES: 8-29

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/309395>

AVRUPA BİRLİĞİ'NE ÜYELİK SÜRECİ KAPSAMINDA YENİ BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS) UYGULAMASININ TRANSİT TİCARETE ETKİLERİ: İPSALA SINIR KAPISI ÖRNEĞİ¹

Ebru NERGİZ²

Mehmet Ali KAÇMAZER³

Özet:

Türkiye küreselleşme yolunda Dünya Ticaret Örgütü gibi kuruluşlara üye olup önemli adımlar atarken bir yandan da Avrupa Birliği gibi bölgeselleşme hareketlerine katılmaya çalışarak dünya ekonomisindeki yerini yukarılara taşımayı hedeflemektedir. Dünya ekonomisinde üst sıralara yükselmek dış ticarete rekabet edebilirlikle paralel ilerlemektedir. Bunu sağlayacak unsurlardan biri ise dış ticaretin kolaylaştırılmasıdır.

Bu çalışmanın amacı; Avrupa Birliği'ne üyelik süreci kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulamasının transit ticarete etkilerini İpsala Sınır Kapısı'nda yarı biçimsel mülakat yöntemi yardımıyla incelemektir.

Çalışmada öncelikle transit rejiminin tanımı ve kapsamına yer verilecektir, ardından Türkiye'de uygulanmakta olan transit rejimi ayrıntılarıyla ortaya konulacaktır. Avrupa Birliği'nin (AB) ortak ulaştırma politikası, NCTS kapsamında değerlendirilecektir. Çalışmanın son bölümünde ise İpsala Gümrük Kapısı'ndaki Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulamaları mülakatlar yoluyla incelenerek, uygulamanın faydaları ve zayıf yönlerine değinilecektir.

Anahtar Kelimeler:

Avrupa Birliği, Dış Ticaret, İpsala Sınır Kapısı, Transit Ticaret, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi

JEL Kodu: F1, F10

¹ Bu çalışma İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yrd. Doç. Dr. Ebru Nergiz danışmanlığında yürütülen, Mehmet Ali Kaçmazer'in 2015 yılında kabul edilmiş olan yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

² Yrd. Doç. Dr., İstanbul Gelişim Üniversitesi, S. Yazar, energiz@gelisim.edu.tr

³ Kamu Görevlisi, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, m.kacmazer@gtb.gov.tr

THE EFFECTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE NEW COMPUTERISED TRANSIT SYSTEM (NCTS) ON TRANSIT TRADE: IPSALA BORDER GATE CASE

Abstract:

On the road to globalization, Turkey aims to increase its position in the world's economy by becoming a member of organizations such as World Trade Organization and by attempting to join regional integrations European Union.

Climbing to high positions in the world's economy goes parallel with being competitive in foreign trade. One of the most important factors to enable this is to facilitate foreign trade.

The purpose of this study is to examine the effects of the implementation of New Computerised Transit System (NCTS) at İpsala Border Gate in the European Union accession process with semi structured interview process.

In the study firstly the definition and scope of the transit regime will be explained than the details of the transit regime that is being implemented in Turkey will be revealed. The European Union's (EU) common transport policy will be explained. In the last part of the study, interviews will be carried out on the implementation of NCTS at İpsala Border Gate. Finally the advantages and disadvantages of the implementation will be mentioned.

Keywords: European Union, Foreign Trade, Ipsala Border Gate, New Computerised Transit System, Transit Trade

1. Transit Ticaret

Transit sistemi; eşyanın ihracı yapılan ülkeye kadar geçtiği gümrük bölgelerinde herhangi bir vergi ve benzeri ek ödemeleri yapmadan herhangi bir ticaret politikası önlemine tabi tutulmadan geçişini sağlayan ve bu şekilde taşıma avantajı sağlayarak taşıma maliyetlerini düşüren bir sistemdir (Şedele, 2009:99). Diğer bir deyişle Reexport ticareti olarak da adlandırılır.

Transit ticaret; üç ülke ya da üç farklı alış ve satış düzeninde yönetilen bir dış ticaret işlemidir. Transit ticaret konusu eşya, Türkiye uğraklı sevk edileceği gibi, alım yapılan ülkeden direkt olarak satış yapılan ülkeye de teslim edilebilir. Transit ticaret konusu eşya Türkiye uğraklı teslim edilecek ise, Türkiye’de yerleşik firma tarafından transit rejimi kapsamında gümrük beyanları ve gümrük nezdinde her türlü yükleme, boşaltma işlemlerinin yapılması gerekmektedir (Keskin, 2011:46). Buna göre transit taşımacılık; yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye Gümrük Bölgesinden geçerek yine yabancı bir ülkede sona eren uluslararası taşımacılık türüdür. Transit taşımacılıkta taşıma işleminin başlangıç ve bitiş noktalarının her ikisi de yabancı ülkeler olup, Türkiye bu noktalar arasında geçişe zemin oluşturmaktadır. Yani uluslararası taşımacılığın transit taşımacılığa isabet eden kısmı, Türkiye Gümrük Bölgesi içinde, giriş ve çıkış gümrük idareleri arasında gerçekleşen mesafedir (utikad.org.tr/db/files/kdvuluslararasıitasimaclikistisnasi.pdf). Transit ticarete alış ve satış bedelleri arasında lehte fark olması esastır. Transit ticaret konusu mallarla ilgili olarak, ithalat ve ihracata ilişkin vergi, resim, harç ve fon tahsil edilmez. Gümrük idarelerince verilebilecek izne istinaden, malların gümrük sınırlarımız içine gelerek işçilik görmek üzere geçici depolama yeri veya antrepolara alınması ithalat olarak değer kazanmaz (06.06.2006 tarih ve 26190 sayılı 2006/6 nolu Dış Ticaret Müsteşarlığı Tebliği, <http://www.verginet.net/Sirkuler.aspx?ID=788>). Bu tanım dışında kalan transit ticaret talepleri Dış Ticaret Müsteşarlığı’na sunulur ve onay alınırsa işleme tabii tutulur.

Transit ticaret, bir ticaret şekli olup, ihracat ve ithalat rejimlerine tabi değildir. Bu yüzden herhangi bir şekilde gümrük beyannamesi düzenlenmez. Bu ticaret şekli vergi resim harç istisnasına tabidir. İthalat ve ihracatta uygulanan peşin ödeme, akreditifli ödeme, vesaik karşılığı ödeme gibi tüm ödeme şekilleri, transit ticarete de uygulanabilir.

1.1 Rejim Olarak Transit Ticaret

Transit Rejimi, 4458 sayılı Gümrük Kanununun 84 üncü maddesinde; İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş ve ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içindeki bir noktadan diğerine taşınmasına uygulanan bir gümrük rejimi olarak tanımlanmıştır. Bu açıklamanın sonucu olarak ithal eşyasının ve gümrük işlemlerinin tamamlanmış olan ihraç eşyası transit rejiminin konusunu teşkil etmektedir. Diğer taraftan transit rejimindeki ithal eşyası ticaret stratejisi tedbirlerine ve ithalat vergisine mevzu olmamaktadır (<http://www.tggumruk.com/tr/urun/825/transit-transit-ticaret>). Rastgele bir eşyada uluslararası

ticaret yapıldığında eşya diğerk ülkenin gümrük idaresi yetki bölgesine girdiği zaman gümrük idaresi tarafından eşya ile ilgili gümrük vergisi, öteki vergiler istek edilmektedir. Diğerk taraftan, eşyayla ilgili ticaret politikası olduğuunda tedbirleri uygulama işlemine koyulmaktadır. Sözü edilen eşyanın ihracatı olan ülkeye katılmasında önce eşyanın çoğu ülke sınırını geçişı ve bundan dolayı çoğu gümrük idaresinde yetki bölgesine girdiği sebebiyle tüm gümrük idaresinde eşyaya farklı biçimde bir işlem uygulandığı bir rejimin ticareti ne şekilde zorlaştıracakđı açıktır. Bu durum transit sisteminin modernleştirmesini gerekli kılmıştır.

Kısacası transit rejimi, eşyanın herhangi bir gümrük bölgesinden diğerk bir gümrük yerine taşınması şeklinde açıklanabilir. Eşyanın taşındığı yerden başlanıp eşyanın rastgele bir gümrük rejimine bağlı olana kadar geçen süre içinde, ihracat ve ithalatçının olduğu bölgelerde sonuçlanmasına fırsat veren ya da ülke geçişinde gümrük uygulamalarını basitleştiren ve böylece uygulama ücretlerini azaltan bir gümrük rejimidir.

Ticaret politikası ve ithalat vergisi tedbirlerine bağlı tutulmayan serbest dolaşıma girmeyen eşya ile ihracat ile alakalı gümrük işlemi tamamlanan eşyanın, gümrük koruması altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir bölgeden diğerk bölgeye taşınması transit rejimi hükümlerine tabidir.

Transit geçişı nedeniyle Transit olarak geçen taşıt ve serbest dolaşıma girmemiş eşya, gümrük vergisine bağımlı değildir. Ancak, transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili yapılan hizmet ve denetimlerin gerektirdiği masraflarla, yükleme, boşaltma, mühürleme, antrepo veya depolarda muhafaza gibi hizmetler karşılığında ücrete bağımlı olmaktadır.

1.3 Türkiye’de Transit Rejimi

İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş eşya ile ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerkine taşınması transit rejimi hükümlerine tabidir.

Transit olarak geçen taşıt ve serbest dolaşıma girmemiş eşya, transit geçişı nedeniyle bir gümrük vergisine tabi değildir. Fakat transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili yapılan hizmet ve denetimlerin gerektirdiği masraflarla, yükleme, boşaltma, mühürleme, antrepo veya depolarda muhafaza gibi hizmetler karşılığında ücrete tabi tutulmaktadır.

2. Avrupa Birliği'nin (AB) Ortak Ulaştırma Politikası

Avrupa Birliği (AB) taşımacılık faaliyetlerinde; üye ülkelerin ulusal mevzuatlarının üzerinde ortak politikalar oluşturulmakta ve AB düzeyinde düzenlemeler yapılmaktadır. Kaliteli bir taşımacılık hizmetinin; yaşam kalitesi, ekonomik büyüme ve küresel rekabet üzerinde çok önemli etkileri vardır. Genişleyen bir Avrupa'da artan ticaret, mal, hizmet ve insan hareketleri "ulaştırma" konusunu öne çıkarmıştır. Avrupa'da sınırların kalkması, taşımacılık hizmetlerinin gelişmesi ve ucuzlaması, Avrupalılara daha öncelerinde eşi benzeri görülmemiş seviyelerde kişisel hareketlilik sağlamıştır. Küreselleşme ve AB tek pazarı sonucunda Avrupa içindeki yük taşımacılığı piyasası genişlemiştir. Mallar hızlı ve etkin bir şekilde fabrikalardan farklı ülkelerdeki alıcılarına taşınabilmekte, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin ulusal pazarları rekabete açılmakta ve fiziksel ve teknik engeller kaldırılarak serbest dolaşıma katkıda bulunmaktadır. Artan rekabet, üretim birimlerinin belli yerlerde toplanmasına ve dağıtım ağlarının önem kazanmasına yol açmıştır. Malların, insanların, sermayenin ve hizmetlerin serbest dolaşımı ilkelerinin hayata geçirilebilmesinin önündeki engellerin kaldırılması ancak iyi bir ulaşım altyapısıyla hız kazanabilir. Mallar ve insanlar ancak entegre ve hızlı bir taşımacılık sistemi üzerinde hareketliliğini artırabilirler. Bu şekilde topluluk içinde ekonomik ve sosyal uyum da sağlanmış olur (Emekli, 2008:454).

Birlik ülkeleri arasındaki trafikte son 20 yılda ortalama olarak, mallar için yılda % 2,3 yolcular için ise yıllık % 3,1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir. Tek pazarın tamamlanması, özellikle sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar ortak bir ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu adımlar hedeflenen büyümenin devamı açısından ayrıca, tıkanıklık ve iç pazarın doyması gibi problemlerin çözülmesi bakımından da önem teşkil eder. Ortak ulaştırma politikasının temel kuralı hizmeti yapan işletme, kullanılan araç ya da taşınan yüke, ait olduğu ülke dolayısıyla farklı işlem yapılmasını önlemek ve üye devletlerde taşımacılık ile ilgili geçerli kuralları topluluk seviyesinde ortak ilkelere bağlamaktır. Bu politikalarla birliğin tamamında malların ve kişilerin serbest bir biçimde hareketliliğinin sağlanması, ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, üye ülkelerin yasalarındaki tıkanıklıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve yolcu güvenliği, çevrenin korunması, enerji tasarrufu, çalışma normlarına saygı ve ulaşımın giderek küresel nitelik kazanması hedeflenmektedir. Ulaştırma politikasının önemli amaçlarından bir diğeri de; ulaşımı sürdürülebilir kalkınmanın içine entegre edebilmektir

(<http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziiid=34>).

İnsanları ve malları hızlıca etkin bir şekilde ve ucuzca hareket ettirme kabiliyeti AB'nin dinamik ve güçlü bir ekonomi amacı için çok önemli bir ilkedir. Ulaştırma sektörü yıllık olarak yaklaşık bir trilyon Euro'ya eşit gayrisafi milli hasıla olarak ölçülen AB zenginliğinin % 10'unu üretmektedir. On milyondan fazla kişiye iş olanağı sağlamaktadır (Emekli, 2008:451-454).

AB dış ticaretinin % 90'ından fazlası ve iç ticaretinin % 43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük AB limanlarından yüklenmekte ve boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun yarıya yakınıni kontrol etmektedir. Deniz ulaşımı sektöründe gemi inşaat, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler de dahil olmak üzere yaklaşık 2,5 milyon kişi istihdam edilmektedir. Dahili su yolları ve kısa mesafe deniz taşımacılığı, demiryolları gibi karayolu taşımacılığına karşı çevre dostu, güvenli ve ekonomik bir alternatif sunmaktadır. AB'nin kuzeybatı bölgelerinde nehir sistemlerini birbirini bağlamış, altı üye devlet bulunmasına rağmen iç su yolları son yıllarda gelişme göstermiştir. 1970'den günümüze iç suyolları ile yük taşımacılığında % 16 artış kaydedilmiştir. Kısa mesafe deniz taşımacılığı ise payını etkili bir şekilde arttırmakta ve son dönemlerdeki büyüme hızı ile karayolu yük taşımacılığına yaklaşmaktadır. Kısa mesafe deniz taşımacılığı karayolu taşımacılığına gerçek bir rekabetçi alternatif oluşturmaktadır (<http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziiid=34>).

3. Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS)

NCTS, tek idari belge kullanılarak gerçekleştirilen topluluk iç ve dış transiti ile ortak transit rejimi için kullanılmaktadır. İlk başta demir, hava, deniz yolu veya boru hattı ile eşyanın taşındığı ve esasında taşımacının kendi belgesini kullandığı basitleştirilmiş rejimi kapsamaktadır.

Topluluk transiti topluluk gümrük kodu ve topluluk gümrük kurallarına dayanmaktadır. Topluluk dış transiti ithalat gümrük vergisi ve diğer yüklerin risk altında bulunduğu Topluluk dışı eşyanın hareketidir. Topluluk dış transiti için kullanılan belge T1'dir. Ancak, Topluluk eşyasının ortak transit rejimine tabi tutulması ve ihracatla bağlantılı özel Topluluk önlemlerine

tabi olması halinde, bunlara da Topluluk "dış rejimi T1" uygulanmaktadır. Topluluk iç transit AB'de hareket ve varış noktası arasında üçüncü bir ülkenin bölgesi üzerinden geçmek zorunda olan Topluluk eşyasının hareketidir. Eşyanın Topluluk iç transite tabi tutulması ile Topluluk statüsü belirtilir. Böylelikle eşya tekrar Topluluğa girdiğinde gümrük ve diğer yükler istenmez. Topluluk iç transit için kullanılan belge T2'dir.

Topluluk iç transit aynı zamanda Topluluk eşyasının vergi uyumlaştırılması dışında kalan AT gümrük bölgesi parçalarına (Kanal ve Kanarya Adaları gibi) veya bu parçalardan hareketine de uygulanır. Bunun için T2F belgesi kullanılır.

Proje AB ve EFTA ülkelerini kapsamaktadır. Gelecekte 3000 Avrupa gümrük idaresinin sisteme dahil olması beklenmektedir. Hem kağıt esaslı hem NCTS'nin kullanılacağı bir geçiş dönemi olacaktır. NCTS'nin başlatıldığı ülkeler; Almanya, Hollanda, İtalya, İspanya, Çek Cumhuriyeti, Norveç ve İsviçre'dir (<http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yazii d=34>).

3.1 NCTS' yi Gerekli Kılan Nedenler

Hedefleri transit rejimlerinin etkinliğini artırmak, kaçakçılığın hem önlenmesini hem de ortaya çıkartılmasını geliştirmek, transit rejimi kapsamında gerçekleştirilen işlemlerin sayısını ve güvenilirliğini artırmak olan NCTS, transit reformunun temelidir (<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozlugu/transit-ticaret-nedir/>). NCTS'yi gerekli kılan neden 1960'ların sonlarından itibaren kullanılmakta olan Topluluk ve ortak transit sistemleri 1990'ların başından itibaren aksaklıklar göstermeye başlamasıdır (<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozlugu/transit-ticaret-nedir/>).

Bu aksaklıklar;

- Kâğıt esaslı sistemin kaçakçılığı kanıtlamakta yetersiz kalması, rejimlerde açıklığın ve iki sistem arasındaki uygunluğun kaybolması, riskin daha fazla arttığı ve güvenliğin azaldığı özel durumlarla ilgilenmekte sistemin yetersiz kalması,
- İdari iletişim ve işbirliğindeki eksiklik nedeniyle idarecilerin yürürlükteki tüzüklere uymakta yetersiz kalmaları şeklinde başlıklar altında gruplandırılabilir. Bu aksaklıkların üzerinde duran;

- 1994 tarihli AB Sayıştay raporu,
- 1995 ve 1996 tarihli Avrupa Parlamentosunun Konseye ve Komisyona bildirimleri
- Avrupa Parlamentosu Geçici Soruşturma Komitesi Raporu (bilgisayarlaşmaya geçilmesi) NCTS'nin gerekliliğini doğrulamıştır.

TIR sistemi de benzer zorluklar yaşamıştır. 1990'ların başında yüksek oranlı gümrük vergisine tabi tütün ve alkol ile ilgili kaçakçılık önemli boyutlara ulaşmıştır. 50.000 \$ olan teminat miktarı bu eşyalar için 01.01.1994'ten itibaren 200.000 ABD Doları'na yükseltilmiştir. Bu yükseltmenin bir sonucu olarak 30.11.1994'ten itibaren sigortacılar merkez havuzu tütün ve alkol için teminatlarını iptale zorlanmıştır. Bu TIR kapsamında tütün ve alkol taşınmasının olanaksız hale gelmesi demektir. Ayrıca, 1.4.1996'dan itibaren Topluluk üye devletlerinin ulusal kuruluşları, sığır eti, süt, krema, tereyağı, peynir ve hububat gibi Topluluk transitinde kapsamlı teminat kullanılması yasak olan hassas eşyalar için TIR teminatını iptal etmiştir. Bunun sonucu ise Topluluğa veya Topluluk dışına söz konusu eşyaların TIR kapsamında taşınması mümkün olmamasıdır (<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozlugu/transit-ticaret-nedir/>).

3.2NCTS Sistemin İşleyişi ve İş Akışları

NCTS, ortak transit işlemlerinin bir iletişim aracı olarak hizmet vermektedir. NCTS' in en temel amaçları transit işlemlerinin etkinliğini ve verimliliğini arttırmak, yolsuzluğu önlemek, transit işlemlerinin hızlandırılmasını ve transit işlemlerinin güvenliğini sağlamak olarak sayılabilir.

NCTS sistemi tüm ülkelerde aynı anda uygulamaya girmemiştir. Ara dönemler öngörülerek hem kâğıt bazlı hem de elektronik sistem kullanılmıştır. Sistem 1999 yılında yedi pilot ülkede başlatılmış olup 2003'ün ortalarında o dönem Ortak Transit Sözleşmesine taraf olan tüm gümrük idarelerinde yaygınlaştırılmıştır.

NCTS uygulamasının temeli elektronik mesajların değişimine dayanmaktadır. Mesajların yapısı "IE" formatında belirlenmiştir. Elektronik mesaj alışverişi üç temel aktör arasında gerçekleşmektedir.

- Ticaret yapanlar ile gümrük idaresi arasında

- Ülke içindeki farklı gümrük idareleri arasında
- Ortak transit sözleşmesine taraf ülke gümrük idareleri arasında

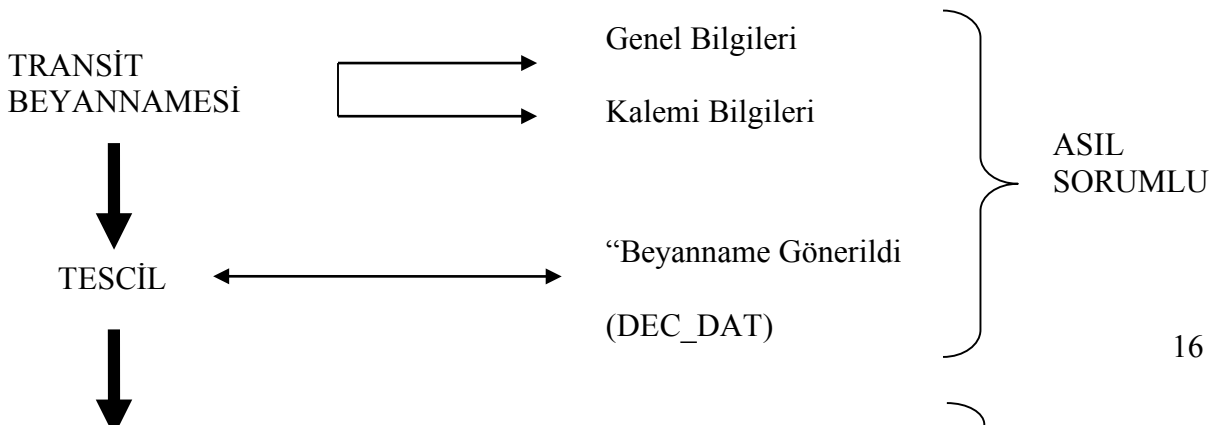
NCTS 'in merkezi domaini Brüksel'de bulunmakta olup her kullanıcı ülke bu domain aracılığı ile sisteme bağlanıp diğer kullanıcılar ile iletişim kurmaktadır. NCTS uygulamasına erişim ülkeden ülkeye farklılık gösterebilmekte iken birçok ülkenin sistemi web tabanlı olarak internet üzerinden hizmet vermektedir. Kullanıcılar kullanıcı adı ve şifre yolu ile sisteme erişmektedir. Beyanname doldurulmasında ya bir ara yüz üzerinde yer alan bilgilerin doldurulması ya da XML formatında mesajlar hazırlanması teknik olarak mümkündür.

Beyannamenin işlemleri hem yükümlüler hem de gümrük idareleri tarafından önceden belirlenmiş statüler ile takip edilmekte ve mesajlar yükümlü, transit ve varış gümrük idarelerine aynı anda iletilmektedir.

3.3 NCTS'in Gerçekleştirilmesi Aşamasında Gümrük İdaresinin Yükümlülükleri

NCTS'in uygulamaya geçirilebilmesi ve başarıyla uygulanabilmesi için gümrük idarelerinin yerine getirmek olduğu bazı yükümlülükler vardır.

- Gümrük idaresi NCTS'in ihtiyaçlarını karşılamak için genel bilgisayar ağına dahil edilmeyi kapsayacak şekilde gerekli bilgisayar altyapısını kurmak veya imkanlarını ayarlamak zorundadır.
- Sistemin işlemesi için yardım masası gibi bir organizasyon oluşturulmalıdır.
- NCTS'in mevcut uygulamalar ve kurulu organizasyonlarla entegrasyonunu sağlamak için gerekli önlemleri almalıdır.
- Gümrük personeli ve ticaret erbabının sistem hakkında eğitimi için uygun bir planlama yapmalıdır.



Şekil 1: NCTS Programı Transit Rejimi Hareket Gümrük İdaresinde Gerçekleştirilen İşlemler Şeması

3.4 NCTS'in Ticaret Yapanlara Sağladığı Yararlar

Bu sistem ticaret yapanlar açısından pek çok avantaj sağlamaktadır. Bunlar birkaç başlık altında ele alınabilir.

- Sunulan hizmetin kalitesinin iyileştirilmesi ekonomik aktörlerin gümrükte beklediğı süreyi azaltarak, zaman kazanmalarına yol açacaktır. Ayrıca gümrükte beyanda bulunma işlemlerinde de esneklik sağlamaktadır.
- Transit işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi kağıda dayalı sisteme göre maliyetlerin azalmasına neden olacaktır.
- Transit işlemlerinde kağıda dayalı sisteme kıyasla daha fazla şeffaflık ve belirginlik sağlanacaktır.

Bu sistem sadece ticaret yapanlar açısından değil, NCTS ile bağlantılı taşıyıcı açısından da yarar sağlayacak, kağıda dayalı sistemde olduğu gibi sayısız belge taşımak zorunda kalmayacaktır, sistem otomatik olarak beyanla ilgili bir referans numarası verecektir.

3.5 NCTS'in Gümrük İdarelerine Sağladığı Yararlar

NCTS'in uygulanması ticaret erbabı yanında gümrük idarelerine de önemli yararları sağlamaktadır. Bu yararları da şöyle sıralamak mümkündür:

- Oldukça uyumlu bir sistemin yaratılması veri işlemeyi arttıracak, aynı zamanda sistemi esnek hale getirecektir.
- Sistemin doğrudan gümrük tarafından işletilmesi transit işlemlerinin güvenliğini ve hızını arttırarak, güvenilir verilerin elde edilmesine imkan tanıyacaktır.
- NCTS'in uygulanmasıyla birlikte sevkiyatın elektronik olarak izlenebilirliği mümkün olacaktır.
- NCTS sayesinde gümrük idareleri arasındaki iletişim ve koordinasyon daha da gelişecektir.
- NCTS gümrük idarelerine zaman açısından tasarruf sağlayacak ve risk analizi çalışmalarına imkan tanıyacaktır.

4. İpsala Sınır Kapısında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) Uygulamaları ve Transit Ticarete Etkileri

Araştırma esnasında toplanan veriler yarı biçimsel mülakat yöntemiyle sağlanmıştır. İpsala Sınır Kapısında çalışan yetkililerle yapılan görüşme sonucunda Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulaması hakkında detaylı bilgilere ulaşılmıştır.

Çalışma için öncelikle objektif sonuçlar ortaya koyabilmek için İpsala Sınır Kapısında çalışan yetkililerle mülakat yapılmıştır. Daha sonra İpsala Sınır Kapısı Müdürlüğü'nde mülakat yapılmıştır. Bu görüşme esnasında dikkat çeken nokta, müdürlüğün Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) sürecindeki rolleri olmuştur.

İpsala Gümrük İdaresinde yarı biçimsel mülakat tekniğini uygulanarak, önceden hazırlamış olduğumuz sorular müdürlük personeline sorulmuştur ve mülakat esnasında gelişen yeni konulara da cevaplar bulunmuştur.

Yarı biçimsel mülakatta mülakatçı kaba hatlarıyla bir yol haritasına sahiptir ancak, cevaplayıcının ilgi ve bilgisine göre bu genel çerçeve içerisinde farklı sorular sorarak konunun

değişik boyutlarını ortaya çıkarmaya çalışır. Bazı soruların adı geçen organizasyon için sorulmasının uygun olmadığı veya anlamsız olduğu (ihracat yapmayan bir şirkete ihracat mevzuatını nasıl değerlendirdiğini sormanın anlamsız oluşu gibi) anlaşılırsa o sorulardan vazgeçilir. Bazen söyleşi kendiliğinden farklı yönlere kayar (Altunışık vd, 2007:84).

Yapılan bu mülakatlarla araştırma, bu zamana kadar yapılan çalışmalardan çok farklı bakış açılarıyla şekillendirerek sonlandırılmıştır. Yapılan mülakatlar yorum katılmadan sunulmuştur.

4.1 İpsala Gümrük İdaresi Tescil (Onay) İşlemleri

İpsala Gümrük İdaresi Tescil (Onay) Memurları ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

NCTS uygulaması 01.12.2012 tarihinden itibaren Gümrük Müdürlüğü'nde transit işlemlerinde kullanılmaya başlanılmıştır. Bu uygulamanın esas amacı elektronik veri değişimini kullanarak transit rejimini daha çağdaş, daha hızlı ve daha hesap verebilir bir konuma getirmektedir. Bu uygulamanın başlamasıyla işlem süreleri daha kısalmış, bürokrasi daha azalmış ve denetimler sistem üzerinden daha sağlıklı bir şekilde yapılır duruma gelmiştir.

Bu uygulamada örneğin, Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden gelen bir araç varış gümrüğünü Yunanistan'ın Kipi Sınır Kapısı olarak belirtmişse İpsala Gümrük Müdürlüğü'nde işlem yapmak için NCTS beyannamesi düzenlemek durumundadır. Bu durumda, mükellef (asıl sorumlu) araç içindeki eşyayı kapsayan MRN Belgesini Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın internet sitesi üzerinden sisteme kaydederek İpsala Gümrük Müdürlüğü'ne sistem üzerinden beyanda bulunur.

Sistem üzerinden İpsala Gümrük Müdürlüğüne gelen MRN Belgesi tescil (onay) memurunca önce sistem üzerinden incelenir, daha sonra mükellefince kağıt ortamında getirilen MRN Belgesi ve eki fatura, CMR, vs. belgeler kontrol edilir.

Bu kontrol işlemi bittikten sonra aracın MRN Belgesindeki kilosuna bakılarak kilo farkının bulunup bulunmadığına bakılır. MRN Belgesi ile eki belgelerin uyumlu olması ve de kilo farkının bulunmaması durumunda eşyanın transit ticaret kapsamında taşınabilen bir eşya kapsamında bulunup bulunmadığı ile ithali yasak veya ithali kısıntıya tabi ürünler kapsamında

olup olmadığına da bakıldıktan sonra sistem üzerinden MRN Belgesi çağrılarak tescil (onay) işlemi yapılır.

MRN Belgesi tescil (onay) işleminden sonra sistem üzerinden TR Belgesi konumuna gelir ve akabinde sistem tarafından sarı veya kırmızı hat muayene memuru belirlenir. Bu durumda İpsala Gümrük Müdürlüğü “Hareket Gümrük Müdürlüğü” olarak belirlenir.

Sistem üzerinden sarı hat (belge kontrolü) kriterine göre belirlenen bir TR Belgesi muhteviyatı araç eğer ihbar, şüphe, halat kopukluğu, gümrük mührü yokluğu veya bir hatadan kaynaklanan durumu mevcutsa, tescil (onay) memurunca TR Belgesi ile ilgili müzekkere verilerek kırmızı hat (fiziki muayene) kontrolüne tabi tutulması için müdür yardımcına hat değişikliği için gönderilir.

NCTS uygulamasının çıkış işlemlerinde ise yani, Türkiye içerisindeki bir iç gümrükten onaylanarak gelen bir TR Belgesi eğer varış gümrüğü olarak Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden biri olarak belirtilmişse bu durumda tescil (onay) memurunca sadece “Sınır Geçiş Bildirimi” yapılmaktadır.

Bu durumda Türkiye içindeki iç gümrük “Hareket Gümrük Müdürlüğü”, İpsala Gümrüğü “Sınır Geçiş Bildirimi Yapan” Müdürlük, Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden gideceği yer gümrüğü “Varış Gümrük Müdürlüğü” olarak belirlenir.

Bu işlemlerde TR Belgesi tescil (onay) memurunca sistem üzerinden onay işlemi yapıldığında hat kriteri sistem üzerinden belirlenmez. Sadece tescil (onay) memurunca yapılan evrak incelemesi sonucunda bir ihbar, şüphe, halat kopukluğu, gümrük mührü yokluğu veya bir hatadan kaynaklanan durumu mevcutsa, tescil (onay) memurunca manuel olarak müzekkere verilerek kırmızı hat (fiziki kontrol) kontrolüne tabi tutulmak üzere Müdür yardımcısına yönlendirilir. Bunlar mevcut değilse tescil (onay) memurunca evrak kontrolü yapılarak sistem üzerinden TR Belgesi onaylanarak “Sınır Geçiş Bildirimi” yapılarak aracın yurtdışı edilmesi sağlanır.

NCTS uygulamasının çıkış işlemlerinde eğer Türkiye içerisindeki bir iç gümrükten onaylanarak gelen bir TR Belgesinin varış gümrüğü olarak Avrupa Topluluğuna üye olmayan ülkelerden biri seçilmişse örneğin, hareket gümrük müdürlüğü olarak Malatya Gümrüğü’nden gelen bir TR Belgesinin varış gümrüğü olarak Gürbulak Gümrük Müdürlüğü belirtilmişse bu

durumda, Gürbulak Gümrüğü'nce TR Belgesinin tescil (onay) işlemleri yapılır ve bu TR Belgesi için sistem üzerinden hat kriteri belirtilerek işlemler sonuçlandırılır.

4.2 İpsala Gümrük İdaresi Muayene (Kontrol) İşlemleri

İpsala Gümrük İdaresi Muayene (Kontrol) Memurları ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden gelen bir araç eğer varış gümrüğünü Yunanistan'ın Kipi Sınır Kapısı olarak belirtilerek MRN Belgesi açıtsa, İpsala Gümrük Müdürlüğü'nde TR Belgesi düzenlemek durumundadır.

Bu durumda mükellef araç içindeki eşyayı belirtir şekilde MRN Belgesini sisteme kaydederek İpsala Gümrük Müdürlüğüne beyan eder. İpsala Gümrüğü MRN Belgesi ile eki fatura, CMR ve gerekli evrakları inceleyerek tescil (onay) memuru eliyle belge tescil (onay) işlemini sistem üzerinden yaparak belgeyi TR Belgesi konumuna getirir ve hat kriteri belirlenir. Bu durumda hareket gümrük idaresi İpsala Gümrük Müdürlüğü olur ve varış gümrük idaresine aracı sevk eder. Bu işlemler Transit Rejimi hükümlerine tabi olur.

Sistem tarafından belirlenen hat kriterine göre TR Belgesi Muayene (Kontrol) Memuruna sistem tarafından havale edilir. TR Belgesi sistem üzerinden Muayene (Kontrol) Memuruna sarı veya kırmızı hat olarak beyan edilir.

Sarı hatta belge kontrolü kırmızı hatta ise eşya fiziki olarak kontrole tabi tutulur. Muayene (Kontrol) Memuru gerekli kontrolleri yaptıktan sonra sistem üzerinden teminatı tescil eder. Bu işlemi yaparken eşyanın Gümrük Vergileri ile eşya için % 20 fazlasıyla alınan teminat sistem üzerine girilerek muayene onay işlemi yapılır. Ayrıca, sistemde Kapsamlı Teminat ile Global Teminat seçenekleri de mevcut bulunmaktadır.

Muayene onay işlemi yapıldıktan sonra araç gümrük mührü tatbik edilmek üzere Gözetim Memuruna tevdi edilir. Mühürleme işlemi yapıldıktan sonra her bir belge için Damga Vergisi yatırılır ve sisteme kaydedilir.

Son olarak sistemde Muayene (Kontrol) Memurunca sistemde “Serbest Bırak” işlemi onaylanarak aracın gideceğı gümrük idaresine Gümrük Yönetmeliğı'nce belirlenen yol süresi ile mühür numarası sisteme girilerek serbest bırakma işlemi gerçekleştirilir ve araç varış gümrük idaresine sevk edilir.

NCTS ithalat (giriş) işlemleri yurtdışından NCTS sistemine dahil olan bir ülke tarafından yapılırsa bu beyannameye T1 belgesi denir. Avrupa Topluluğundan gelen bir T1 belgesi için hareket gümrük idaresi Avrupa Topluluğuna dahil bir ülke olabilir ve varış gümrük idaresi Türkiye'deki herhangi bir gümrük idaresi olabilir. Bu gibi durumlarda İpsala Gümrük Müdürlüğü T1 belgesinde gerekli evrak kontrolünü yapar ve sınır geçiş bildiriminde bulunarak varış gümrük idaresine sevk eder. Bu durumlarda hat kriteri sistem üzerinden yapılmaktadır.

NCTS ihracat (çıkış) işlemleri yani Türkiye içindeki bir iç gümrükten onaylanarak gelen ihracat gümrük beyannamelerinin her bir araç için düzenlenen Transit Beyannameleri Avrupa Topluluğu ülkelerine gitmesi durumunda İpsala Gümrük Müdürlüğünden geçenler için tescil (onay) memuru eliyle sınır geçiş bildirimi yapılmaktadır. Bu işlemlere örnek vermek gerekirse; İstanbul'dan açılan bir TR Belgesinin İtalya'ya gideceği durumda Hareket Gümrük İdaresi İstanbul, Varış Gümrük İdaresi İtalya olarak belirtilir ve İpsala Gümrük Müdürlüğü'nde sadece Sınır Geçiş Bildirimi yapılır. Bu işlemlerde TR Belgesi sistem üzerinden kırmızı hatta havale edilmez. Evrak incelemesi sonucu bir hata veya eksiklik tespit edilirse tescil (onay) memurunun müzekkeresine istinaden idarece manuel olarak kırmızı hatta sevk işlemi yapılabilir. NCTS sisteme dahil olan ülkeler arasında kullanılan bir sistemdir. İhracat beyannamesi eğer sisteme dahil olmayan bir ülkeye açılırsa her bir araç için TR Belgesi varış gümrük idaresine sevk edilir. Bu gümrük idareleri genelde sınır kapıları olduğu için sınır kapılarında sonlanır. Örnek olarak, Konya Gümrük Müdürlüğü'nden açılan bir ihracat beyannamesine bağlı olarak düzenlenen TR Belgesi Habur Gümrük Müdürlüğü'ne sevk edilirse varış gümrük idaresi olan Habur Gümrük Müdürlüğü TR Belgesinin tescil (onay) işlemini yapar ve bu belge için sistem üzerinden hat kriteri bildirilerek işlemler sonuçlandırılır.

4.3 İpsala Gümrük İdaresi Transit/NCTS Servis İşlemleri

İpsala Gümrük İdaresi Transit/NCTS Servis Şefi ve Memurları ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

Türkiye'nin Ortak Transit Sözleşmesine taraf olduğu 01.12.2012 tarihinden itibaren müdürlükte de NCTS (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi) üzerinde transit işlemlerinin yapılmasına başlanılmıştır.

Müdürlüğün İpsala Gümrük Kapısındaki yerleşik konumu nedeniyle Müdürlükçe ithal amacıyla ambara eşya alınmamaktadır, dolayısıyla NCTS'ne bağlı olarak Teslim Alma-Özet

Beyan üretilmemekte olup, sadece yurtdışından gelen eşyaların iç ya da sınır gümrük idarelerine sevki yapılmaktadır.

Müdürlüğün konumu uygulamaya göre “Transit Gümrük İdaresi” ya da “Hareket Gümrük İdaresi” olarak değişebilmektedir. Şöyle ki; transit eşyasının Türkiye Gümrük Bölgesine İpsala Sınır Kapısından girişı olması durumunda Müdürlük “Transit Gümrük İdaresi” statüsünde olur. Şayet eşyanın T1 rejimi Yunanistan’dan sonlanarak Türkiye Gümrük Bölgesine girişı yapılmak üzere gelmiş ise Müdürlük “Hareket Gümrük İdaresi” statüsünde olur.

Ortak Transit rejiminin uygulamaya başladığı tarihten sonra UND, DAC ve DAC/R2 teminatları kullanılmamaktadır. Mevcut durumda Toplu Teminat (ulusal transitte), Bireysel ve Kapsamlı Teminat kullanılmaktadır.

NCTS uygulaması internet üzerinden çalışmakta olup, internet bağlantıları olan herhangi bir bilgisayardan MRN Belgesi tescil edilerek, iş takipçilerinin Müdürlüğe gelmeden ilgili belgenin internet üzerinden Müdürlüğe ulaşması mümkün bulunmaktadır.

Ortak Transit Rejimi ile ilgili işlemlerin kağıtsız ve elektronik ortamda yürütülmesi sebebiyle Türkiye Gümrük Bölgesindeki herhangi bir varış gümrüğüne teslim edilmek üzere Müdürlüğe gelen eşyanın T1 belgesi ile ilgili olarak “Sınır Geçiş Bildirimi” yapılmasına müteakip, kağıt ortamında belgeler alı konulmamaktadır. Bu sistemin ekonomik yönden başlıca amaçları ile avantajlarından bahsederken transit işleminin kağıtsız ortamda gerçekleştirildiğı belirtilmekte ise de NCTS uygulamasının tamamen kağıtsız bir uygulama olduğunu söylemek doğru değildir. Transit rejiminde beyannameye eklenmesi gereken tüm belgelerin NCTS uygulanmasında üretilen Transit Refakat Belgesine (TRB) konulması gerekmektedir. Nitekim, Müdürlükçe düzenlenen (TRB) rumuzlu Transit Refakat Belgelerinin Muayene (Kontrol) Memurunun onayından sonra birer örneğı ekleri ile birlikte dosyalanmaktadır.

Bu rejimin asıl amacı; kağıt esaslı ortamdan uzaklaşmak, daha modern ve etkin bir yönetim sağlamak olduğu bilinmektedir. Buna paralel olarak NCTS’de rejimin sonlandırılması ve ibrasına kadar belirli sürelerin aşılması halinde sistem tarafından çalıştırılan süre ölçer ile otomatik olarak transit işlemine ilişkin durum talebi gönderilmekte ve ekrana yansımakta, belli sürelerin aşılması halinde beyanname otomatik olarak “Harekette Araştırma ve Tahsilat” ekranında (“ENQ_REC” ARAŞTIR) konumuna düşmektedir. Varış gümrük idaresine araştırma talebine ilişkin mesaj gönderildiğı takdirde Transit Refakat Belgesinin (TRB) statüsü

(ENQ_REQ) olarak ekrana yansır. Eşya varış gümrüğüne hiç gitmemiş ve de varış gümrük idaresince olumsuz cevap verildiğinde beyannamenin statüsü (ENQ_NEG) olmaktadır.

4.4 İpsala Gümrük İdaresi İşlemleri

İpsala Gümrük İdaresi Yetkilileri ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

Ortak Transit Sözleşmesi hükümlerince Türkiye'nin de yer aldığı AB ve EFTA ülkeleri arasında uluslararası ticarete konu eşyaların taşınmasında Hareket Gümrük İdaresinden başlayıp Sınır Geçiş Gümrük İdarelerinin de yer aldığı Varış Gümrük İdaresinde sonlanan transit beyandır.

Veri değişiminin kullanılmasında etkili ve çağdaş bir yöntem olan beyan elektronik, transit rejiminin etkinliğini artırmak, etkin bir denetim, bürokrasinin azaltılması, gümrük idarelerinde işlem sürelerinin kısalması ile kağıt ortamından ziyade elektronik ortamda beyana dayalıdır. Hareket gümrük idaresince yapılan kontrol ve ayniyat önlemleri ile eşyaya ilişkin veriler ile bilgi ve belgeler esas alınarak aracın geçiş yaptığı gümrük idarelerinde yeniden veri girişi yapılmaksızın sisteme girişi yapılan verilerin onaylanması "Geçiş Bildirimi" yapılarak beyan kısa sürede alınmaktadır.

Sınır gümrük idarelerinde taraf ülkeler gümrük idarelerince araçta tatbikli güvenlik mühürlerinin beyannamelerinde kayıtlı mühür numaraları ile uyumlu olması halinde istisnai haller dışında eşya varış gümrük idaresine kadar kontrole (Fiziki Muayene) tabi tutulmamakta, sistem tarafından belge kontrolüne sevk edilmektedir. Bu da sınır gümrük idarelerinde yığılma ve zaman kaybı anlamında avantajlar sunmaktadır. Ancak, aracın tartımı sonucu ciddi kilo farklılıklarının oluşması, evrakları ile beyanda uyumsuzluklara rastlanması, taşınan eşyaların riskli sevkiyata konu eşyalardan olması, yol güzergahında aracın mühür, halat ve brandasında açılmalar olması vb. hallerde fiziki muayene yapılmaktadır. Bu da sevkiyatlar içerisinde cüz'i bir miktarı oluşturmaktadır.

Fiziki muayene ve/veya belge kontrolü neticesi tespit edilen beyan farklılıkları idari para cezası ve adli takip gerektirmeyen bir farklılık ise transit beyannamesinde yapılan tespite göre sistem üzerinde düzeltme yapılmak ve uyuşmazlık bildirimi gönderilerek aracın beklenmeksizin sevki yapılabilmekte, sevk gümrük idaresince uyuşmazlığın incelenerek sonlandırılması halinde beyan ibra konumuna gelmektedir. Keza varış gümrük idarelerinde

tespit edilen uyuşmazlıklar elektronik ortamda gönderilmekte yazışma, zaman ve gereksiz beklmeler daha minimize edilebilmektedir.

Eşyanın rejim altında iken bir gümrük yükümlülüğünün doğması halinde, tahakkukun oluşturulmasına esas tarife tespitleri ile serbest dolaşıma girişinde tahsili gereken gümrük vergi ve resimleri tahakkuku daha kısa zamanda yapılabilmekte, takibi ve tahsili daha etkin yapılabilmekte ve kamu zararı oluşmaksızın tahsili kullanılan teminat sistemi sayesinde daha kısa sürede sonlanmaktadır. Uygulanan teminat sistemleri ile asıl sorumlularının denetlenebilir ve ulaşılabilir kurumlardan oluşması takip ve tahsili daha etkin ve kolaylaştırmaktadır.

Taraf ülkelerin gümrük idarelerinden herhangi birinde bir usulsüzlüğe rastlanması halinde taşıyıcı ve asıl sorumluların işlem şifrelerine bloke konulmak suretiyle bir sonraki usulsüz işlemin daha kısa sürede ve etkinlikte önüne geçilebilmektedir.

Taşıyıcılar ve yükümlüler açısından gümrük beyan usulleri, sistemin işleyişi ile daha basit hale gelmiş olmanın yanında onaylanmış yükümlüler açısından daha da basit hale gelmiştir. Gün geçtikçe taşıyıcılar ve yükümlüler tarafından sistem daha iyi anlaşılmaya başlanmış ve kullanımı artış göstermiştir. Bu da beyan hataları ile taşıma maliyetleri üzerindeki mali yükleri azaltmakta bürokrasi ve zaman kaybını azaltmaktadır.

5. Sonuç

Dünyada hızla artan ticaret hacmi ülkeleri ve ülke gruplarını yeni sistemler geliştirmeye, bazen de eski uygulamaların modernleştirilmesine yöneltmektedir. Bu arayış, beraberinde bir taraftan eşya taşınmasının basitleştirilmesini diğer taraftan da bu basitleştirmenin kaçakçılığa açık kapı bırakması endişesini getirmektedir. Topluluk Transit Rejimi Sisteminin geliştirilmiş ve yaygınlaştırılmış hali olan Ortak Transit Rejimi Sistemi, bilgisayar ortamında işlemlerin gerçekleştirilmesi öngörmekle, bu kaygının nispeten giderilmesini sağlamaktadır.

Türkiye'nin, dış ticaretinin büyük kısmını AB ülkeleri ile yaptığı gerçeği göz önünde tutulursa, Ortak Transit Rejimine dahil olması uluslararası ticarete konu eşyaların taşınmasında bölgesel olarak isabetli bir karardır. Ayrıca, ilerde ülkemizin AB'ye tam üye olması halinde uymak zorunda olduğu müktesebatın bir parçasını teşkil ettiğinden Ortak Transit Rejimine ilişkin mevzuatın iç hukukumuza mal edilmesi gerekmektedir. Bu amaca yönelik Ortak Transit Yönetmeliği çıkartılmış olmakla beraber yönetmeliğin dayanmak zorunda olduğu iç hukuk

kurallarının tam anlamıyla AB müktesebatına uyumlaştırılmaması nedeniyle yönetmelik hükümleri ile sözleşme maddeleri arasında tam bir uyum bulunmamaktadır.

Aynı şekilde, yürütülen işlem faaliyetlerini elektronik ortamda tutması ve takip etmesi verimliliğinin ölçülmesinde, faaliyetlerinde kullandığı işlemler ve metotların analizinde dolayısıyla hataların bulunup düzeltilmesinde de avantaj sağlamaktadır.

Yeni teknolojilerin kullanılması ciddi bir araştırma ve geliştirme çalışması gerektirmektedir. Aynı şekilde klasik yöntemlerle ticaret yapmaya çalışan işletmeler elektronik ortama geçtiklerinde yeni pazarlama metotlarını incelemek zorundadırlar.

01.12.2012 tarihinde başlayan NCTS ulusal uygulaması 01/12/2012 tarihinde Ortak Transit Sözleşmesine taraf olunması nedeni ile uluslararası uygulanmaya başlanmıştır. Bu tarihten itibaren ulusal transit işlemleri “TR” rejiminde, uluslararası transit işlemleri ise “T1,T2,T2F,T-” rejiminde beyan edilmektedir. Bu işlemlerin, gereksiz iş yükü yaratılmadan ve zaman kaybına sebebiyet verilmeden, doğru ve güvenilir şekilde sonlandırılmasını amaçlamaktadır. Yapılan mülakat sonucunda NCTS ulusal uygulaması ticaretin kolaylaştırılması açısından ciddi bir değişim meydana getirdiği anlaşılmaktadır. NCTS’nin sağladığı en önemli faydalar:

- Doğru ve güvenilir bilgi akışının sağlanması,
- Gereksiz iş yükünün engellenmesi,
- Her taşımacılık türüne uygulanmasıdır.

Eşya taşınmasını ve gümrük işlemlerini kolaylaştırdığı için Ortak Transit Sistemi, Avrupa bütünleşmesinde büyük öneme sahiptir. Avrupa Birliği'ne tam üyelik yolunda Türkiye'nin de içinde bulunduğu aday ülkelerin katılım stratejilerinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu aşamada tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de sürekli bir değişim yaşanmaktadır.

NCTS uygulamasının getirdiği kolaylıkların yanında, risk analizi açısından uygulamaya yönelik bir takım sorunlar da mevcuttur. NCTS, transit işlemlerinin hızlandırılmasına dayalı bir sistem olması sebebiyle işlemlerin hızlı bir şekilde sonuçlandırılmasına odaklı bir kontrol imkânı sunmaktadır. Bu nedenle, eşyanın transit taşınması nedeniyle doğabilecek bütün riskler aynı olmakla birlikte, TIR Sistemi’nde giriş ve çıkışta hat yönlendirmesi bulunmasına rağmen

Sözleşmenin getirdiği kolaylığın bir sonucu olarak, ortak transit rejimi kapsamında taşınan eşya hakkında giriş ve çıkış gümrük idarelerinde sistem üzerinde hat yönlendirmesi yapılmamaktadır. Bu durum, risk analizi açısından önemli bir sorun oluşturmaktadır. Ortak transit rejimi kapsamında gerçekleştirilecek risk analizi çalışmalarının Sözleşme'nin öngördüğü alanlarda etkili bir şekilde uygulanması ile NCTS sistemindeki bu durumun kaçakçılığa yol açması engellenebilecektir.

Transit taşımacılık kapsamında taşınan eşyanın, ülkeye girmeden ve/veya ülkeden çıkmadan sınırda kontrolü risk analizi açısından önemli bir unsurdur. Nitekim TIR Karnesi ile yapılan taşımacılıkta eşyanın sınırda kontrol edilmesini teminen giriş ve çıkış gümrük idarelerinde hat yönlendirmesi bulunmaktadır. TIR Karnesi kapsamında taşınan eşya için ortaya çıkabilecek risk unsurları Ortak Transit Rejimi kapsamında taşınan eşya için de aynı şekilde geçerlidir. Hal böyle iken TIR Karnesi için gerçekleştirilen hat kontrolünün NCTS sisteminde öngörülmemesi bu kapsamda gerçekleştirilen işlemlerin TIR sistemine oranla daha yüksek risk teşkil etmesine yol açmaktadır. NCTS sistemindeki bu durumun meydana getirebileceği sorunları engellemenin en etkili yolu, eşyanın varışında ve hareketinde etkin bir risk analizi çalışması ile eşyanın denetlenmesidir.

NCTS sisteminin bir diğer eksikliği ise eşya kıymeti ve menşee ülke kodu alanlarının sisteme girilmemesidir. NCTS sisteminde bu bilgilerin yer almaması, risk analizi çalışması sonucunda bu alanlarda risk profillerinin oluşturulmasının önünde engel oluşturmaktadır. Bu itibarla, zorunlu alanlar üzerinde yoğunlaşarak sistemde yer alan bu eksikliğin yol açacağı usulsüzlüklerin önüne geçilmesi önem taşımaktadır.

Türkiye'de Ortak Transit Rejimine ilişkin bir yönetmelik çıkartılmış olmasına karşın bu rejim kapsamında verilmiş beyanname, deneme maksatlı verilmiş bir beyanname haricinde, bulunmamaktadır. Ancak, ilerde Türkiye'nin sözleşmeye davet edilmesi veya AB üyeliğine kabul edilmesi yoluyla Sözleşmeye taraf olması halinde bu rejim dahilinde gerçekleştirilen transit uygulamalarına ilişkin verilere, özellikle risk analizleri çalışmalarında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulacaktır. Bu bakımdan şimdiden bu bilgilerin ulaştırılması için gereken elektronik düzenlemelerin planlanması yararlı olacaktır.

Kaynakça

Kitaplar

Altunışık, Remzi; Coşkun, Recai; Bayraktaroğlu, Serkan ve Yıldırım, Engin (2007), **“Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı”**, Sakarya Üniversitesi, İİBF, 5.Baskı, Sakarya.

Emekli, Mehmet Ali (2008), **“Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı”**, Erdal, Murat (Ed.), **“Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği İçinde”**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul.

Keskin, Hakan (2011), **“Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri”**, Gazi Kitabevi, İstanbul.

Şedele, Umut (2009), **“Türkiye’deki Transit Rejimi, Karşılaşılan Sorunların Analizi ve Çözüm Önerileri”**, Gümrük Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, 99.

İnternet Kaynakları

utikad.org.tr/db/files/kdvuluslararasıitasimaclikistisnasi.pdf (Erişim Tarihi: 01.05.2015)

06.06.2006 tarih ve 26190 sayılı 2006/6 nolu Dış Ticaret Müsteşarlığı Tebliği, <http://www.verginet.net/Sirkuler.aspx?ID=788>, (Erişim Tarihi: 01.05.2015)

<http://www.tggumruk.com/tr/urun/825/transit-transit-ticaret> (Erişim Tarihi: 01.05.2015)

Özgöker, Uğur, **“AB Ortak Ulaştırma Politikası”**, <http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziid=34> (Erişim Tarihi: 15.05.2015)

“Avrupa için yeni gümrük transit sistemi”, (<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozlugu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015))

Extended Abstract:

Nowadays foreign trade is an important part of countries' economies and this is also the case for Turkey. Turkey has not remained outside the process of globalization. Especially after 1980 Turkey started to follow an economy oriented towards free trade.

In terms of globalization, Turkey has become a member of organizations such as World Trade Organization. Turkey is attempting to increase its position in the world's economy by joining European Union's regionalization movements.

Being competitive in international trade allows the country to become an important factor in world economy and develops the trade.

The purpose of this study, is to examine the effects and implementation of New Computerised Transit System (NCTS) at İpsala Border Gate in the European Union accession process with semi structured interviews.

In the study first the definition and scope of the transit regime have been explained, than the details of the transit regime that is being implemented in Turkey have been revealed. In the second part customs union and trade issues have been dealt with in accordance with the legislation. Thirdly, the European Union's (EU) common transport policy has been explained. In the last part of the study a series of interviews have been conducted regarding the NCTS implementation with customs officers from different departments. The advantages and disadvantages of the system have been discussed.