



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

# **TÜRKİYE'DE TRANSİT TAŞIMACILIK: GELİŞİM ALANLARI**

UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu  
2020

1. Giriş	2
2. Transit Taşımacılık Nedir?	4
3. Türkiye’de Transit Taşımacılık	
a. Türkiye’de Transit Taşımacılık Mevzuatı	6
b. Türkiye ve Uluslararası Taşımacılık Koridorları	9
c. Türkiye’nin Taşımacılık Projeleri	11
d. Türkiye’de Transit Taşımacılıkta Geliştirilmesi Gereken Alanlar	12
4. Transit Taşımacılık Saha Ziyareti Bulguları	21
5. Sonuç	25



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

## Türkiye’de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları

### 1. Giriş

Türkiye’nin dış ticaret faaliyetlerinde denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu taşıma türlerinin tümünden ve kombine taşımacılıktan yararlanılmaktadır. Gelişmiş karayolu filosu, sivil havacılık sektörüne yapılan yatırımlar, son dönemde öne çıkan demiryolu yatırımları, dış yatırım çeken limancılık sektörü, Türkiye Lojistik Master Planı çalışmaları gibi unsurlar ve gelişmeler ülkemizin gelişmiş bir taşımacılık altyapısına sahip olmasını sağlamaktadır. Türkiye’nin coğrafi olarak kıtaların birbirine yaklaştığı ve tarihsel olarak da ticaret ve ulaşım yollarının kesiştiği bir yerde konumlanmış olması taşımacılık alanında avantajlar sunmaktadır.

Gerek Avrupa ülkelerine ve gerekse Ortadoğu ile Asya ülkelerine yakın konumuna ve bu ülkelere yönelik etkin taşımacılık ağına rağmen Türkiye’de transit taşımacılık henüz gerçek potansiyelini ortaya koymaktan uzaktır. UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu’nun ortaya koyduğu bu çalışmanın amacı transit taşımacılığın Türkiye’deki durumunu ortaya koymak, darboğaz yaratan noktaları tespit ederek bu darboğazların giderilmesine yönelik öneriler sunmaktır. Ayrıca transit taşımacılığın dünyadaki öncülerinden Dubai’ye yapılan saha gezisinden elde edilen veriler ve gözlemlere de çalışma çerçevesinde yer verilmiştir. Bu saha ziyareti işler haldeki bir iyi uygulama örneğinin yerinde incelenmiş olması ve Türkiye’de transit taşımacılık alanında atılacak adımlara yönelik bir vizyon sunması açısından oldukça önemlidir.

Bu çalışma kapsamına ülkemizdeki transit taşımacılığa yönelik sayısal verilerin de eklenmesi planlanmış olsa da tüm taşıma modlarındaki transit taşımacılık verilerine ulaşılması mümkün değildir. Gerek TÜİK ve gerekse ilgili kamu idaresi birimleri ile yapılan görüşmelerde transit taşımacılığa ilişkin verilerin mevcut olmadığı bilgisi edinilmiştir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayınlanan Denizcilik İstatistikleri kapsamında transit yüklere ilişkin veriler bulunsa da modlar arası karşılaştırma yapmayı mümkün kılan veriler mevcut değildir. “Tanımlanamayan hiçbir şey ölçülemez; ölçülemeyen hiçbir şey yönetilemez ve iyileştirilemez” deyiminden yola çıkarak temennimiz bu çalışmanın Türkiye’de transit taşımacılığın durumunu tanımlama adına bir adım olması, ilgili kamu idaresi birimlerine ve sektörün tüm paydaşlarına bu çalışmada yer alan öneriler çerçevesinde transit taşımacılığın geliştirilmesi için bir yol haritası sunması ve transit taşımacılığın ölçülmesindeki kriterlerin belirlenmesi ihtiyacını gözler önüne sermesidir.

Bu çalışma transit taşımacılığın tanımına yönelik bölümden sonra Türkiye’de transit taşımacılığa yönelik incelemeler ile devam etmektedir. Bu amaçla Türkiye’de transit taşımacılığı düzenleyen mevzuata yer verilmiştir. Yasal mevzuat altyapısının yanı sıra Türkiye’nin entegre olduğu taşımacılık koridorları ve Türkiye’yi transit taşımacılık alanında avantajlı kılabilecek altyapı yatırımları ve projelerine değinilmiştir. Türkiye’nin transit taşımacılıkta

daha rekabetçi koşullara sahip olmasının önündeki alanların tespit edildiği ve bu alanlara yönelik çözüm önerilerine yer verildiği bölümden sonra Dubai'ye yapılan saha ziyaretinde elde edilen veriler incelenmektedir.



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

## 2. Transit Taşımacılık Nedir?

Ticaretin küreselleşmesinde en önemli unsurlardan birisi olan uluslararası lojistik, özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerinin sektöre sunduğu avantajlar sonucunda büyük ve kapsamlı bir gelişim içerisinde. Değişen tüketici alışkanlıkları da uluslararası lojistik sektörünün gelişimine yön vermektedir. Çoklu satış kanalları aracılığı ile nüfuzunu artıran e-ticaret, tüketicilerin kendileri için özelleştirilmiş ürünleri güvenli, iyi ve fark yaratan müşteri deneyimi ile hızlı bir şekilde temin etmelerini vaat ederken lojistik sektörü de bu taleplerin yerine getirilmesinde anahtar rol üstleniyor. Lojistiğin kendisi, özellikle e-ticaret dünyasının sunduğu olanaklar sebebiyle son tüketicinin değişen alışkanlıklarına ayak uydurmaya çalışırken tüm dünyada kabul gören lojistiğin 7 doğrusu arasında yer alan “doğru zamanda” kriterinin ise belki de “en hızlı ve doğru zamanda” olarak esnetilmesi gerekiyor.

Uluslararası iktisatta devletlerin birbirleriyle niçin ticaret yaptıklarını açıklamada yeterli olup olmadığı tartışmalı olsa da ülkelerin birbirlerine kıyasla bir takım ürün ve hizmetlerde sahip oldukları “karşılaştırmalı üstünlükler teorisi” küresel ekonomide batıyı tüketim merkezi, doğuyu ise üretim merkezi olarak kabaca konumlandırmaya yönelik bir değerlendirme yapmayı olanaklı kılmaktadır. Çin’in doğal kaynaklarının ucuz ve bol iş gücü ile kombinasyonu ülkeyi küresel pazara üretim yapan bir fabrikaya dönüştürmüştür. Her ne kadar önemli bir hacme sahip olsa da küresel ticareti doğu-batı ekseninde açıklamaya çalışmak, genelleştirmeyi aşırıya götürmek anlamına gelebilecek ve ülkeler arası ticareti etkileyen dinamiklerin gözden kaçırılmasına sebep olabilecektir.

Ülkeler ithalat ile yabancı ülkelere mal ve hizmet alımı yaparak dış alım gerçekleştirmekte ve bu işlemin tam tersi olan ihracat ile kendi ülkelerinde serbest dolaşımda bulunan mal ve hizmetleri yabancı ülkelere satmaktadır. Bir ülkede üretilen hizmet ya da ürünlerin tüketiminin gerçekleştirileceği diğer ülkeye taşınmasında ve teslim edilmesinde taşımacılık faaliyetleri sahneye çıkmaktadır.

Taşımacılık, komşu iki ülke arasında gerçekleştirilebileceği gibi birbirleri ile sınırı olmayan ülkelerin kendi aralarında gerçekleştirdikleri ticari faaliyetler sonucunda daha uzak mesafeler için de yapılabilmektedir. Denizyolu ile büyük hacimli yükler uzak mesafelere düşük taşıma maliyetleri ile taşınabilmektedir. Gelişmiş karayolu ağları, karayolu taşımacılığında kullanılan araçların sunduğu esneklik sayesinde yakın ve uzak mesafelerde kapıdan kapıya teslimatlarda karayolu taşımacılığının tercih edilmesinde etkili olabilmektedir. Demiryolu ise uzun mesafelerde maliyet avantajı sunan bir taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Havayolu ile değerli, zaman duyarlılığı olan yükler kısa sürelerde uzun mesafeler arasında taşınabilmektedir. Birden fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşımalar kombine

taşımacılık olarak nitelendirilmekte olup denizyolu-karayolu, demiryolu-karayolu, karayolu-havayolu veya denizyolu-demiryolu vb. eşleşmeler ile taşımacılık yapılmaktadır.

Bir ülkeden başka bir ülkeye yapılan taşımalarda taşınan yükün nihai varış yeri olmayan ülkelerden geçmesi, bu ülkelerde taşıma kaplarının, taşıma araçlarının veya taşıma türünün değiştirilmesi gerekli olabilmektedir. Bu faaliyetler transit taşımacılık olarak adlandırılmaktadır. Transit taşımacılık, taşınan yükün göndericisi ya da tüketicisi olmayan üçüncü ülkeler üzerinden taşınması olarak tanımlanmaktadır<sup>1</sup>. Bu kapsamda taşımacılık işleminin başladığı ve bittiği ülkelerden farklı olarak en az bir farklı ülke üzerinden gerçekleştirilmesi gerekmektedir<sup>2</sup>.

Transit taşımacılık tek bir taşıma modu ile gerçekleştirilebileceği gibi birden fazla taşıma modunun kombinasyonu ile gerçekleştirilebilir. Örneğin, denizyolu ile bir ülkenin limanlarına getirilen yükler, karayolu ya da demiryolu araçları ile liman ülkesi harici diğer ülkelere taşınabilir veya karayolu ya da demiryolu ile bir ülkenin limanlarına getirilen yükler, bu limandan diğer ülkelere denizyolu ile taşınabilir.

Gümrük işlemleri bakımından incelendiğinde transit, transit geçilen ülke yönünde vergiye tabi olmayan bir geçiş türüdür<sup>3</sup>. Bir ülkeye yapılan ithalat ve bir ülkeden yapılan ihracat taşımaları çeşitli vergilere tabii olabilmekte iken transit taşımacılığa konu yükler için transit geçilen ülkelerde herhangi bir vergi uygulaması söz konusu olmamaktadır. Taşımacılık altyapısının kullanılması, geçiş ücretleri ve transit yüklere sunulan hizmetlere yönelik ücretlendirmeler vergi muafiyetinden farklı değerlendirilmelidir.

---

<sup>1</sup> (Bulis ve Skapars 2013), s. 58. (Bazaras ve Ramunas 2003), s. 250

<sup>2</sup> (Baral ve Gürsoy 2019), s. 227.

<sup>3</sup> (Erdoğan 1989), s. 225.

### **3. Türkiye’de Transit Taşımacılık**

#### **a) Türkiye’de Transit Taşımacılık Mevzuatı**

Türkiye’de transit taşımacılığa yönelik mevzuat hem ulusal mevzuat metinlerinde hem de TIR ve Ortak Transit Rejimi gibi Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların ulusal hukuka aktarılması ve bu anlaşmaların uygulanmasına yönelik mevzuatta düzenlenmektedir.

Türkiye’de transit taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen mevzuat büyük oranda Gümrük Kanunu’ndan kaynaklanmaktadır. 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 84 ila 92. maddelerinde transit rejimine ilişkin hükümler yer almaktadır. Gümrük Kanunu’nun 87. maddesinin 2. fıkrasına göre “Transit rejimine konu olan eşyanın, gümrük gözetimi altındaki antrepolarda veya gümrük idarelerince eşya konulmasına izin verilen yerlerde bir süre kalması veya bir taşıttan diğer bir taşıta aktarılması mümkündür.” Söz konusu madde gereği, Türkiye üzerinden transit olarak taşınacak eşyalar gümrük gözetimi altında tutulabilmekte ve ayrıca eşyanın ülke üzerinden taşınması sırasında kullanılacak araçlar da değiştirilebilmektedir. Transit eşyaların muayenesine ilişkin, Gümrük Kanunu’nun 88. maddesinin 2. fıkrasında “Antrepolardan veya gümrük idarelerince konulmasına izin verilen diğer yerlerden transit rejimi kapsamında taşınan eşya, gerek görülmesi halinde muayene edilir.” denmektedir. Nihai varış yeri Türkiye olmayan, Türkiye üzerinden transit taşımacılığı yapılan eşyalar gerek görülmesi halinde muayene işlemlerine tabi tutulabilmektedir.

Gümrük Yönetmeliği’nin Üçüncü Bölümü’nde transit rejimine tabii olan eşyalara ilişkin işlemlere yer verilmektedir. Gümrük Yönetmeliği’nin 212. maddesinin 1. fıkrasına göre transit rejimi “ulusal transit rejimi, 14/11/1975 tarihli TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi), 22/6/2012 tarihli ve 6333 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan 20/5/1987 tarihli Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme, 26/6/1990 tarihli Geçici İthalat Sözleşmesi ve 19/6/1951 tarihli Kuvvetlerin Statüsü Hakkında Kuzey Atlantik Anlaşmasına Taraf Devletler Arasındaki Sözleşme kapsamındaki transit işlemlerini kapsar.”

Gümrük Yönetmeliği’nde anılan Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme 1987 yılında imzalanmıştır. Bu sözleşmeye taraf olan AB ve EFTA ülkeleri arasında taşınan eşyaların gümrük vergileri askıya alınmıştır. Ortak Transit Rejim ile bir ülkede açılan transit beyannamesi sayesinde teminatlar ve basitleştirmeler sözleşmeye taraf diğer ülkelerde de geçerli olmakta, yani sözleşmeye taraf ülkelerde ayrıca bir transit beyanında bulunulmasına gerek kalmadan transit işleminin kesintisiz hale gelmesi sağlanmaktadır. Ortak Transit Rejimi ile transiti yapılacak eşyaya yönelik işlemlerin hızlandırılması ve bu süreçteki maliyetlerin azaltılması amaçlanır. Türkiye 1 Aralık 2012 tarihinde Ortak Transit Sözleşmesi’ne taraf ülkelere birisi olmuştur.

New Computerized Transit System (kısaca NCTS) ise ortak transit işlemlerinin dijital ortama taşınarak kağıt beyanname kullanılmadan yapıldığı, elektronik ortamda veri alışverişinin mümkün kılındığı ve transite yönelik işlemlerin dijital ortamda takip edilebildiği sistemdir. NCTS'de beyannamenin gümrük idaresine sunulurken ıslak imzalı sunulması esas olsa da asıl sorumlu tarafından beyannamenin elektronik imza ile imzalanması mümkün olup idare NCTS uygulamasında beyannamenin e-imza ile imzalandığını tespit edebildiğinden ıslak imza olmadan da beyanname sunulabilmektedir<sup>4</sup>. NCTS ile elektronik ortama taşınan transit işlemler taşıma maliyetlerinde ve gümrükte bekleme sürelerinde azalma sağlanırken transit işlemlerinin her aşaması hem gümrük idaresi hem de asıl sorumlu tarafından elektronik ortamda takip edilebilmektedir<sup>5</sup>. Kaçakçılığın ortaya çıkarılması ve önlenmesine yardımcı olması da NCTS'nin temel amaçlarından sayılmaktadır.

Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 4) ile basitleştirilmiş usuller kapsamında belirlenecek usul ve esaslar saklı kalmak üzere, eşyanın ortak transit rejimi ve ulusal transit rejimi çerçevesinde taşınmasında uygulanacak gümrük işlemlerine ilişkin usul ve esaslar düzenlenmektedir. Bu kapsamda ilgili tebliğ ile teminatlar, Ortak Transit Rejimi'ne tabi eşyanın gümrük statüsü ve transit beyanı, hareket gümrük idaresinde yapılacak işlemler, çıkış ve varış idaresi işlemleri ile teminat işlemleri konularında yükümlüler ve idare tarafından transit rejime ilişkin yapılacaklar detaylandırılmıştır.

Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 5) ile transit rejimi çerçevesinde eşyanın havayolu ile basitleştirilmiş usulde taşınmasına ilişkin olarak uygulanacak usul ve esaslar düzenlenmektedir. Söz konusu tebliğ ile eşyanın havayolu ile taşınmasına ilişkin basitleştirme izni başvuru koşulları, transit beyanında izin sahibi tarafından gümrük idaresine iletilecek bilgiler, hareket ve varış gümrük idaresinde yapılacak işlemler ile izin sahibinin yükümlülükleri gibi konular düzenlenmiştir.

Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 6) ile ortak transit ve ulusal transit rejimleri çerçevesinde eşyanın demiryolu ile basitleştirilmiş usulde taşınmasına ilişkin olarak uygulanacak usul ve esaslar düzenlenmektedir. Tebliğ ile başvuru koşulları, gümrük idaresi ve izin sahibi tarafından gerçekleştirilecek işlemler, etiketleme, hareket, sınır ve varış gümrük idaresi tarafından yapılacak işlemler ve izin sahibinin yükümlülüklerine yer verilmiştir.

Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 8) transit rejimi çerçevesinde eşyanın denizyolu ile basitleştirilmiş usulde taşınmasına ilişkin olarak uygulanacak usul ve esasları düzenlemektedir. Tebliğ ile başvuru koşulları, transit beyanı olarak gümrük idaresine iletilecek

---

<sup>4</sup> (Uylukçu ve Şedele), s. 11.

<sup>5</sup> (Uylukçu ve Şedele), s. 18.



bilgiler, hareket ve varış gümrük idarelerinde yapılacak işlemler ve izin sahibinin yükümlülükleri konuları düzenlenmiştir.

Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) (Seri No: 1) TIR karnesi himayesinde karayolu ile uluslararası eşya taşıyan yerli ve yabancı plakalı taşıtların gümrük işlemlerine ilişkin Türkiye Gümrük Bölgesi içerisinde tabi olacakları usul ve esaslar ile birlikte ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının hizmet, görev ve yetkilerini düzenlemektedir. İlgili tebliğ ile TIR güzergahları, TIR rejimi, taşıt onay belgeleri, TIR karneleri, giriş, hareket, varış ve çıkış gümrük idareleri tarafından yapılacak işlemler, TIR karnesi takip işlemleri gibi hususlarda düzenlemeler yapılmaktadır. Bu kapsamda TIR sisteminin de ele alınmasında fayda bulunmaktadır.

Uluslararası bir transit sistemi olan TIR (Transports Internationaux Routiers yani Uluslararası Karayolu Taşımacılığı) 1959 yılında Cenevre'de imzalanan TIR Sözleşmesi'ne taraf olan üye ülkeler arasında karayolu transit taşımacılığını kolaylaştıran bir sistemdir. TIR sistemi ile güzergah üzerindeki sözleşmeye taraf olan ülkelerde gümrük vergi ve resimleri garanti altına alınmış olmaktadır. Sözleşme ile araçlara bir TIR karnesi tahsis edilmekte ve sözleşmeye taraf ülkeler bu araçlarda teminat aramamaktadır. TIR Sistemi'nin kurallarının uygulanması amacıyla ülkelerde kefil kuruluşlar görevlidir; Türkiye'deki kefil kuruluş Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB)'dir.

TIR Sözleşmesi kapsamında yapılan bir taşımacılık operasyonunda güzergah üzerinde TIR Sözleşmesi'ne taraf ülkelerde giriş gümrük idareleri gümrük vergisi, KDV, teminat vb. maddi sorumlulukları uygulamazlar. Bu araçlar muayeneye tabi tutulmadıkları gibi ancak yolsuzluk şüphesi neticesinde araçlar muayene edilebilir. Bu kapsamda TIR, taşıyıcının daha az evrak ve bürokratik işlem yükü altına girmesini sağlar. Sınır geçişlerindeki gecikmeler azalır ve taşımacılık maliyetlerini düşürür.

Daha önce pilot uygulamalar ile gündemde olan e-TIR, yani TIR Sistemi'nin dijitalleşmesi, 2020 yılının başında Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilmiştir. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nda (BMAEK) sürdürülen çalışmalar neticesinde TIR Sözleşmesi'ne göre karar alma organı olan TIR İdari Komitesi'nin 5-6 Şubat 2020'de yapılan oturumunda TIR Sistemi'nin dijitalleşmesine yasal zemin hazırlayan Ek-11 kabul edildi. E-TIR ile kağıt evrak üzerinden sürdürülen süreçler dijital ortama taşınacak ve başta gümrük idareleri olmak üzere kefil kuruluşlar, kullanıcılar ve ilgili tüm diğer paydaşlar arasında TIR Sistemi'nin işleyişine ilişkin güvenli veri paylaşımı mümkün olacaktır. E-TIR ile güvenlik ve risk yönetimi imkanları artırılarak suiistimal riski azalmaktadır<sup>6</sup>. Evrak süreçlerinin azaltılması ile gümrük kontrolünün daha kolay ve daha kısa sürede yapılması, TIR Karnesi edinimi sürecinde harcanan zamanın

---

<sup>6</sup> (About eTIR)

ortadan kalkması, dijital ortamdaki karnenin daha kolay doldurulabilmesi ve bu süreçteki hataların giderilmesi gibi faydalar da e-TIR ile amaçlanan diğer faydalar arasındadır<sup>7</sup>. E-TIR Türkiye ve İran arasında 2015, Türkiye ve Gürcistan arasında 2018'den itibaren pilot proje olarak uygulanmaktadır.

Yukarıda yer verilen mevzuata ek olarak ATA Karnesi ile yapılan taşımlar da transit taşımacılık kapsamında değerlendirilebilecek taşıma türüdür. ATA (Fransızca "Admission Temporaire" ve İngilizce "Temporary Admission" kelimelerinin kısaltması) Sistemi kapsamında uluslararası teminat altında bulunan ATA Karnesi ile taşınması yapılan eşyada gümrük idaresi tarafından geçici ithalatta yapılacak işlemler kolaylaştırılmaktadır.

ATA Sistemi'ne ek olarak NATO Form 32 ile NATO SOFA Anlaşması'na taraf ülkeler arasındaki NATO kuvvetlerine ait eşyanın taşınması da transit taşıma türü olarak değerlendirilmektedir<sup>8</sup>.

#### **b) Türkiye ve Uluslararası Taşımacılık Koridorları**

Ülkeler arası dış ticaretin ve taşımacılık faaliyetlerinin kolaylaştırılması amacıyla ulaştırma koridorları oluşturulmaktadır. Türkiye'nin gerek üç kıtanın birbirine yakınlaşmış bir noktada konumlanmış olması gerekse dünyanın üretim alanları olarak öne çıkan doğu ülkeleri ile bu ülkelerde üretilen eşyaların temel pazarları konumunda yer alan batı ülkeleri arasında yer alması ülkemizin uluslararası taşımacılığa vermesi gereken önemi vurgular niteliktedir. Uluslararası ulaştırma koridorlarının geçeceği ülkeler, yani güzergah belirlenirken ticaret hacmi ve dengesi, geçiş süresi, geçiş maliyeti, çevresel etkiler, yük güvenliği ve iş emniyeti kriterleri göz önüne alınmaktadır<sup>9</sup>. Bu bağlamda ülkemizin dahil veya yakın olduğu ulaştırma koridorlarından taşınacak yüklerin ülkemiz üzerinden transit olarak taşınmasında gerekli fiziki ve mevzuat altyapısının hem geçiş süresinde hem de geçiş maliyetinde alternatif ülkelerden daha rekabetçi şartlar sunuyor olması gerekmektedir. Ulaştırma koridorları ile ülkemizin fiziki entegrasyonu sağlanırken transit geçiş ek olarak Türkiye'nin bölgesel bir lojistik üs olması da hedeflenmeli, Türkiye'nin transit geçiş için atacağı adımların aynı zamanda ülkenin bölgesinde lojistik üs olma hedefini destekleyeceği de göz önüne alınmalıdır.

Türkiye'de tüm taşıma modlarından yararlanılabiliyor olması transit taşımacılık faaliyetleri için avantajlar sunmaktadır. Demiryolu ve karayolu ile Asya ve Orta Doğu ülkelerinden getirilen yüklerin ülkemizin limanlarında elleçlenerek Akdeniz ile tüm dünyaya taşınması mümkündür.

<sup>7</sup> (eTIR Concept Document), s. 2.

<sup>8</sup> (Demirel 2014), s. 23.

<sup>9</sup> (Tanyaş 2019), s. 29.

Ülkemiz Avrupa ve Asya ülkeleri arasında hem karayolu hem de demiryolu ile yapılacak kesintisiz taşımacılık için doğal bir köprü konumundadır.

**Pan Avrupa Koridorları:** 1990 yılında Avrupa Birliği toplantılarında ortaya konan “Avrupa için Taşıma Politikaları” vizyonu çerçevesinde 1991 yılında yapılan Pan-Avrupa Taşıma Konferansı’nda Prag Deklarasyonu yayınlanmıştır. Pan-Avrupa, AB ile komşu ülkeleri birleştiren bir projedir. Türkiye 4. Koridorda (Berlin/Nüremberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul) yer almaktadır.

**TEM Ağı:** Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu’nun bir bölgesel iş birliği projesi olan TEM Ağı yaklaşık 25bin kilometreden oluşmakta olup bu ağın yaklaşık 7 bin kilometresi Türkiye’den geçmektedir. Ağ Türkiye’de Kapıkule’den başlayıp doğuda Sarp ve Gürbulak sınır kapılarına, güneyde ise Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına kadar uzanmaktadır. 1977’de oluşturulan TEM Ağı’nın üye ülkeleri Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Hırvatistan, İtalya, Gürcistan, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye’dir.

**TRACECA:** Avrupa ve Asya’yı Kafkasya üzerinden birbirine bağlayan TRACECA’nın temeli 1993 tarihinde Brüksel’de düzenlenen bir konferans’ta atılmış olup üyeleri Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Özbekistan ve Ukrayna’dır. TRACECA koridoru Doğu Avrupa Ülkeleri olan Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna’dan başlamakta olup Türkiye üzerinden Gürcistan’daki Poti ve Batum Limanları’na ulaşmakta, Hazar feribotları Orta Asya devletlerini demiryolu ağları ile koridora dahil etmektedir.

**TEN-T:** TEN-T ağı, 1993 yılında AB’nin Maastricht Anlaşması ile ortaya koyduğu bir ulaştırma ağıdır. Bu ağa karayolu, demiryolu, denizyolu, iç suyu, limanlar ve havalimanları dahil olup ağın amacı Avrupa ölçekli olarak taşımacılıkta karşılaşılan sorunları gidermektir. Türkiye’nin TEN-T ağının bir parçası olabilmesi için “Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (TINA) Projesi” gerçekleştirilmiş olup proje kapsamında, ülkemizin karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu olarak tüm ulaşım modları incelenmiş, her mod için çekirdek ağ tanımlaması yapılmış, projeler ve öncelik sıraları belirlenmiştir.

**Viking Treni:** Viking Treni ile Baltık Denizi ile Karadeniz’in birbirine bağlanması amaçlanmaktadır. Bir kombine taşımacılık projesi olan Viking Treni Klaipeda, Odessa ve İliçevski Limanlarını demiryolu ile bağlamaktadır. Proje ile Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerinden gelen yüklerin Türkiye üzerinden Avrupa ülkelerine taşınması mümkündür.

**Kuşak ve Yol Girişimi:** Çin tarafından ilk kez 2013 yılında duyurulan Kuşak ve Yol Girişimi Asya ve Avrupa arasında ulaştırma ve ticaret altyapısını kurmayı amaçlamaktadır. 65 ülkeyi ve

önümüzdeki 10 yıllık dönemde 2,5 trilyon ABD Doları tutarına ulaşması beklenen ticaret hacmini kapsayan girişimin iki önemli ticaret koridoru bulunuyor: İpekyolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpekyolu. Türkiye bu güzergahta Çin-Merkez ve Batı Asya Koridoru üzerinde konumlanmaktadır.

### c) Türkiye'nin Taşımacılık Projeleri

Türkiye'nin özellikle lojistik ve taşımacılık alanında gerçekleştirdiği projeleri ve geleceğe yönelik planları hem ulusal hem de uluslararası lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinin daha modern ve Türkiye'yi rekabetçi kılan koşullar altında gerçekleştirilmesini olanaklı kılmaktadır. Ulaştırma alanında Türkiye'nin çevre ekonomiler ve ulaştırma koridorları ile bağlantısını artıracak proje ve planlar ülkemizi transit taşımacılık alanında daha rekabetçi, daha az maliyetli ve daha hızlı hizmetlerin sunulduğu önemli bir lojistik merkeze çevirebilecektir.

**İstanbul Havalimanı:** Tüm Avrupa, Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerine beş saatlik bir uçuş mesafesinde yer alan Türkiye'nin konumu taşımacılık faaliyetleri için stratejik öneme sahiptir. İstanbul'u önemli bir aktarma merkezi haline getirmesi amaçlanan İstanbul Havalimanı tam kapasite ile hizmet vermeye başladığında dünyanın en büyük havalimanı olacaktır. 1,4 milyon m<sup>2</sup>'lik bir alana kurulan kargo şehrinin yıllık hava kargo tonaj kapasitesinin maksimum 5.5 milyon tona ulaşması planlanmakta olup kargo şehri 36 kargo uçağının aynı anda park edebilmesine imkan sağlamaktadır.

**Yavuz Sultan Selim Köprüsü:** 2016 yılının Ağustos ayında trafiğe açılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarını birbirine bağlayan üçüncü köprüdür. Köprü planlarında üzerinde çift hat demiryolu hattının yapılması da yer almaktadır.

**Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı:** 2017 yılında açılan ve kısaca BTK olarak anılan demiryolu hattı Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi demiryolu ile birbirine bağlamaktadır. Hattın toplam uzunluğu 838,6 kilometredir. Marmaray Tüp Geçiti ile birlikte BTK hattı Londra'dan Pekin'e kesintisiz demiryolu taşımacılığını mümkün kılmaktadır.

**Marmaray Tüp Geçiti:** İstanbul Boğazı'nı yer altından demiryolu ile birbirine bağlayan Marmaray Tüp Geçiti 2019 yılı itibarı ile yük taşımacılığı için kullanılmaya başlamıştır. İstanbul üzerinden yapılan demiryolu taşımacılığını kesintisiz hale getiren Marmaray ile taşınan yükler İstanbul'un Avrupa ve Anadolu yakasındaki limanlara getirilebilmektedir.

**Kanal İstanbul Projesi:** İstanbul'un Avrupa Yakası'nda hayata geçirilmesi planlanan Kanal İstanbul Projesi Karadeniz ile Marmara ve Ege Denizini İstanbul Boğazı'na alternatif bir denizyolu geçidi ile bağlayacaktır. Kanal İstanbul ile İstanbul Boğazı'nın tanker trafiğine kapatılması planlanmaktadır.

**Büyük İstanbul Tüneli Projesi:** 2015 yılında duyurulan proje İstanbul'un Asya ve Avrupa yakaları arasında demiryolu ve karayolu ulaşımı sağlayacaktır.

**Çanakkale 1915 Köprüsü:** Proje ile Marmara Denizi otoyol ile çevrelenmiş olacak, İstanbul Boğazı geçişine alternatif sağlanacaktır.

#### **d) Türkiye'de Transit Taşımacılıkta Geliştirilmesi Gereken Alanlar**

Ülkemizin, transit eşya sevklerinde sahip olduğu potansiyeli tam anlamıyla gerçekleştirebilmesi, uygulamadaki ve mevzuattaki bir takım gelişim alanlarına yönelik alınacak tedbirler ve yapılacak iyileştirmeler ile mümkün olacaktır. Bu bölümde Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımacılık faaliyetlerinin önündeki sorunlar detaylandırılmakta ve bu sorunların geride bırakılmasına yönelik önerileri getirilmektedir.

#### **1) Transit Eşyanın Bir Geçici Depolama Yerinden Aynı Gümrüğe Bağlı Farklı Bir Geçici Depolama Yerine Aktarılması**

**Açıklama:** UTİKAD'ın 2018 yılındaki talebi neticesinde 2019 yılı başında "Özet Beyan TC-Ambar Çıkış" modülünde kapı kâğıdı verilirken yeni bir "Transit Refakat Belgesi" düzenlenmesine gerek kalmadan tutanakla çıkış uygulaması yapılması mümkün hale getirilmiş olup değişen konteynerin numarasının manuel olarak memur tarafından eklenebildiği, muhafaza memurunun ekranında konteynerin çıkışı esnasında (düzenleme öncesi) ortaya çıkan hatanın ortadan kalktığı ve çıkış işleminin başarıyla gerçekleştiği test edilerek görülmüştür.

Söz konusu uygulamanın yürürlüğe alınması ile gümrük mevzuatına uygun bir şekilde bu işlemlerin sistemden takip edilmesi de sağlanmıştır. Sistemsel entegrasyonun sağlanması sayesinde konteyner ilgili limana aktarıldıktan sonra farklı bir gümrükten geliyormuş gibi ikinci işleme gerek kalmayacak şekilde işlemlerin daha hızlı ve kolay yapılabilmesi mümkün kılınmıştır.

Gümrükler Genel Müdürlüğü bu yeni ilave modül vasıtasıyla denizyolu ile gelen, parsiyel ambarına boşaltılan ve varış yeri farklı bir ülke olan transit parsiyel yüklerin yine denizyolu ile gönderileceği durumlarda, gümrük memurlarının iş yükünü azaltacak ve sistem üzerinde Gemi Çıkış Bildirimi'ne eklenebilen İhracat Özet Beyanın (EX özet beyan) kullanılması yoluyla işlem sürelerini de kısaltacaktır. İhracat Özet Beyanın (EX özet beyan) düzenlenmesiyle transit işlemlerinin tamamlanarak konteynere yüklenmesi suretiyle EK1 - EK2 form ile birlikte liman içi taşıma araçlarına (MAFİ) yüklenerek limana kıyısı olan bir geçici depolama yerine aktarılması da sistemsel olarak mümkündür.

Düzenleme öncesinde Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı üç adet yan yana limanda olduğu gibi, bir limandan diğerine eşya aktarılırken, bu eşyalar hem çıkış noktasında hem de giriş noktasında görevli bulunan iki ayrı muayene memuru tarafından fiziki muayeneye tabi tutulmaktaydı. Açık yüklerin parsiyel konteynerlerde birleştirilmesi gerektiğinde ise, söz konusu yükler aynı liman bölgesi içerisinde bir geçici depolama alanında (limana karayolu bağlantısı olduğu halde bile) birleştirilecekse üçüncü kez fiziki muayeneye bile tabi tutulmaktaydı. Yapılan kontroller, muayeneler ve gümrük prosedürleri transit işlemlerin tamamlanmasında gecikmelere sebebiyet vermekte, yükler rezervasyon yapılan gemilere yetişememekte ve bu yüzden ardiye ve demuraj gibi pek çok ek maliyet ortaya çıkmaktaydı.

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün modülde yapılan değişikliği bildiren yazılı talimatına rağmen Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'nde manuel işlem tesis edilmeye devam edilmekte, T1 Beyannamesi düzenlenmesinin talep edilmesinden dolayı daha fazla bürokratik işlem yapılması gerekmektedir. Mevcut işleyişte aktarılan konteynerler mühürlü olarak refakat memuruyla liman içi aktarma araçlarına yüklenip gümrük kontrolü altında diğer limana aktarılmaktadır.

**Çözüm Önerisi:** Denizyolu ile gelen transit eşya, parsiyel ambarına boşaltılan ve varış yeri farklı bir ülke olan transit parsiyel yüklerin yine denizyolu ile gönderileceği durumlarda İhracat Özet Beyanın (EX özet beyan) kullanılması ve Türkiye Gümrük Bölgesi'ne bağlı herhangi bir gümrükten ihracat amaçlı gelen mühürlü eşya için de işlemlerin Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün planladığı şekilde 2020 yılı başından itibaren tüm gümrük müdürlüklerinde özet beyan modülünde yapılan değişikliğe uygun ve gümrük sistemine entegre edilen yeni modül aracılığı ile yapılması gerekmektedir.

## 2) Risk Analizi Kriterleri

**Açıklama:** Ülkemizin hava ve deniz limanlarında yapılan transit işlemleri kısa prosedürlerle gerçekleştirilebilecek olmasına rağmen gümrük mevzuatına bağlı risk analizleri daha çok fiziki muayene şeklinde yapılmakta olduğundan Türkiye'de deniz ve hava limanlarına gelen konteynerlerin/eşyaların önemli bir kısmı diğer ülkelerde olduğundan daha yüksek bir oranda fiziki muayeneye tabi tutulmaktadır.

Hatta Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı üç adet yan yana liman terminalinde olduğu gibi, bir terminalden diğerine eşya aktarılırken, eşyalar hem çıkış noktasında hem de giriş noktasında görevli bulunan iki ayrı muayene memuru tarafından fiziki muayeneye tabi tutulmaktadır. Parsiyel yüklerin grupaj konteynerlerde birleştirilmesi gerektiği durumlarda ise, aynı liman bölgesi içerisindeki bir geçici depolama alanında (limana karayolu bağlantısı olduğu halde) bu yükler birleştirilecekse üçüncü kez fiziki muayeneye tabi tutulmaktadır. Bu uygulamalar limanlardaki işlemlerin tamamlanmasında gecikmelere sebebiyet verdiği için



yükleme yapılacak gemilerin tarihleri kaçırılmakta ve bu yüzden ihracatçıya ardiye ve demuraj gibi ek maliyetler ortaya çıkmakta, hatta bu gecikmelerden dolayı ülkemiz üzerinden transit işlemler yapılması tercih edilmemektedir.

**Çözüm Önerisi:** Transit eşya için %100 oranında sarı hattan işlem görülmesi gerekirken özellikle risk kriterleri kullanılarak ya kırmızı hattan işlem yapılmakta veya taşrada görevli muayene memurları ya da idare amirleri eliyle eşyalar sarı hattan kırmızı hatta çevrilerek işlem görmektedir. Bu durumun kesinlikle değiştirilmesi gerekmektedir. Çünkü her kırmızı hatta yönlendirilen transit eşya işlem sürelerinin uzamasına ve maliyetlerin artmasına sebep olmaktadır.

### 3) Transit Yüklerin Antrepolara Alınmaması

**Açıklama:** Taşıma işleri organizatörleri özet beyan verme yetki ve sorumluluğuna sahip olmasına karşın, geçici depolama yerlerinden temin edilemeyen çeşitli hizmetlere ihtiyaç duyulduğu için antrepoya boşaltılarak daha sonra transit edilmek istenen yüklerle ilgili olarak antrepo beyannamesi veremediğinden, alıcısı Türkiye’de olmayan yüklerin antrepolara alınarak, Türkiye üzerinden transit taşınması yapılamamaktadır.

**Çözüm Önerisi:** Bakanlığın 2013/5 sayılı Genelgesinde belirtilen geçici depolama statüsündeki transit eşyanın antrepoya alınabilmesi için, Türkiye’de yerleşik olmayan nihai alıcının vergi numarası yerine, konşimentonun “notify” alanında taşıma işleri organizatörü firma unvanının yazılı olması durumunda, ilgili antrepo beyannamesinin bu taşıma işleri organizatörü firma tarafından verilerek eşyanın antrepoya alınabilmesi sağlanmalıdır. Bu noktada göndericisi ve alıcısı Türkiye’de olmayan bir yükün transit rejim beyanında bulunulabilmesi için 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 5. maddesinin 2. fıkrasında açık hüküm vardır. “Transit taşımacılık yapan veya arızı olarak beyanda bulunan kişiler için Türkiye’de yerleşik olma zorunluluğu yoktur.” Ancak yükün antrepoya alınarak konsolide edilmek istenmesi halinde antrepo rejim beyanında bulunmak gerektiğinde sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu meselenin çözülmesinin yolu Gümrük Yönetmeliği’nin 330. maddesine yeni bir fıkra eklenerek yapılabilir. “Satıcısı/göndericisi ile alıcısı yurt dışında olan eşyaların 6 Temmuz 2018 tarihli ve 30470 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin hükümleri çerçevesinde yetki belgesi sahibi olan taşıma işleri organizatörleri tarafından ve bu taşıma işleri organizatörlerinin sorumluluğu altında genel antrepolara konulmasına izin verilir. Bu şekilde genel antrepoya konulacak eşyanın rejim beyanında bulunulabilmesi için taşıma işleri organizatörü bir gümrük müşavirine yetki vererek antrepo rejim beyanı yapılmasını sağlar. Bu tip yüklerin antrepolarda elleçlenmesi gerektiğinde taşıma işleri organizatörü firmanın ilgili antrepoda bulunan YGM ile sözleşme yaparak elleçleme işlemlerini tamamlamasına da izin verilir.”

Yukarıdaki açıklamalar ışığında yapılacak düzenlemeyle, taşıma işleri organizatörünün vergi numarası üzerinden işlem görülmesi sağlanarak potansiyel vergi numarası alınması için yurt dışında bulunan firmalarla yazışmalar yapılması, konsolosluk tasdikli vekaletnamelerin istenmesi gibi bürokratik süreçlerin de önüne geçilmiş olur ve Pire, Dubai, Rotterdam Limanlarındaki transit sürelerin yakalanması ve ülkemizin cazibe merkezi olması sağlanabilir.

#### 4) Transit Olarak Gemiye Yüklenecek ve Karayolu İle Limana Getirilen Eşyaların Yüklü Bulunduğu TIR'ların Limanlarda Bekletilmesi

**Açıklama:** Karayolu ile limanlarımıza getirilerek denizyolu ile ülkemizi terk edecek transit yüklerin çeşitli sebeplerle TIR'larda bekletilmesi ve bölge müdürlükleri ile yazışmalar yapılarak sonrasında yurtdışı edilmesi nedenleriyle katlanılan maliyetlerden ötürü ülkemiz bu tür ticari işleri kaybetmeye devam etmektedir. 9 Haziran 2016 tarihli ve 40216608-104 sayılı "Karayoluyla Gelen Eşyanın Limanlardaki GDY'ye Alınması" konulu T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün tüm gümrük ve ticaret bölge müdürlüklerine ilettiği yazıda hava ve deniz limanları çevresindeki trafik yoğunluğu, bu limanlardaki geçici depolama yerlerinin doluluk oranları ve ilgili gümrük idaresinin iş yoğunluğunun bölge müdürlüklerince değerlendirilerek ihtiyaç duyulması halinde karayolu ile gelen araçların muhteviyatı eşyanın liman içerisinde bulunan geçici depolama yerlerine alınarak gümrük işlemlerinin yapılması gerektiği bildirilmiştir. Ancak söz konusu yazı dahilindeki uygulama her TIR için yapılmaya başlandığından dolayı her TIR için bölge müdürlüğünün izni beklenmeye başlamıştır. Bu izin süresi de TIR'lar için ilave bekleme masraflarının oluşmasına sebep olmuştur.

Transit olarak gemiye yüklenecek ve karayolu ile limana getirilen eşyaların yüklü bulunduğu TIR'ların limanlarda bekletilmesinden kaynaklanan bir örnek olaydaki (Örnek olaydaki TIR'larla gelen mallar Belçika, İtalya ve Avusturya'dan gelmiş olup Dubai'ye gitmiştir.) masraflar aşağıda belirtilmiştir:

İLAVE MASRAFLAR	ÜCRET – KDV DAHİL	KUR	TOPLAM - TL
6 Araç İçin Bekleme Ücreti	6.608 Euro	7,75	51.212
TIR Garaj Ücreti			1.770
Teminat Süre Aşım Cezaları – 3 Araç İçin			235
Gemi Rezervasyonu İptali Dolayısıyla Yeni Gelecek Gemi İçin Depoda Bekleme Maliyeti	3.900 USD	6,87	26.793
			<b>80.010</b>



**Çözüm Önerisi:** Transit gemiye verilecek karayolu ile limana gelen yüklerin yüklü bulunduğu TIR'ların limanlarda bekletilmesinden kaynaklanan masrafların önüne geçmek için bölge müdürlükleriyle her TIR için yazışmaya gerek kalmadan TIR'ların limana geçişine izin verilip konteynerlere gerekli yüklemenin yapılarak eşyanın hızlıca yurt dışı edilmesi sağlanmalıdır.

#### **5) Havayolu Taşımacılığında Transit Eşyanın Bir Geçici Depolama Yerindeki Durumu**

**Açıklama:** İstanbul Havalimanı'nın açılışı ile birlikte ülkemizin havayolu taşımacılığındaki konumu güçlenmekte olup havalimanının ülkemizin ekonomisine olan katkısında transit yük ve yolcu taşımacılığının yüksek oranda payının olması beklenmektedir. Havacılıkta güvenlikten hemen sonra gelen en önemli konulardan bir tanesi yolcu ve yük planlamasıdır. Ancak Türkiye havalimanlarında muayene işlemlerinin ne zaman yapılacağı ve süresi öngörülemediğinden transit uçuş planlamasında sıkıntılar yaşanmaktadır. Zira bir uçuşun gerçekleşmesi için uçuş ekibinin uçuş öncesinde yapması gereken zorunlu planlamalar ve bildirimler bulunmaktadır. Örneğin uçuş süresi, uçuş slotları, gidilecek ilgili ülkelerin yer hizmetleri ve uçak park pozisyonlarının mutlaka önceden planlanması gerekmektedir. Tüm bu planlamalar ve ilgili bildirimler uçuş öncesi planlanabilmekte iken bahse konu süreçte uçağa transit olarak bir eşya yüklenecek olduğu durumlarda gümrük muayene işlemlerinin ne zaman biteceği öngörülemediğinden, tüm planlama olumsuz etkilenebilmekte ve buna bağlı olarak birçok transit uçuşta yükler alınmadığı için ülkemiz transit taşımacılıktan coğrafi avantajımıza kıyasla yeterince pay ve hak ettiği yeri alamamaktadır.

Ticaret Bakanlığımızın merkez teşkilatı bu durumun önemini bilerek çok yerinde ve doğru uygulamalar yapılması için gerekli adımları atmaya başlamıştır. Buna en güzel örneklerden bir tanesi 19.11.2018 tarihinde yayınlanmış olan "Transit Rejiminde Havayolu Basitleştirmesine İlişkin Uygulama Kılavuzu"dur. Fakat bu kılavuz yayınlanmış olmasına rağmen Atatürk Havalimanı'nda hala eski uygulamalara göre hareket edilmeye devam edildiğine yönelik üyelerimizden bilgiler gelmektedir.

Ayrıca 2013/54 sayılı Genelge'de de belirtildiği üzere bir geçici depolama yerine alınmış, aynı gümrük idaresi denetimindeki başka bir geçici depolama yerine aktarılacak, serbest dolaşımda olmayan, yurt dışı edilecek eşya için transit beyannamesi kullanılamayacağı belirtilmiş olup geçici depolama yerine alınmış eşyanın, havayolunda olduğu şekilde, BİLGE Sistemine özet beyan bağlantıları yoluyla entegre edilerek çıkış özet beyanına bağlanmasının ve beyanın aktarılan çıkış limanından tekrardan işleme gerek kalmadan sonlandırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Aktarılan konteynerler mühürlü olarak refakat memuruyla liman içi aktarma araçlarına yüklenip gümrük kontrolü altında limana aktarılmaktadır. Gümrük mevzuatının bu işlemlere entegre

edilmesi ile konteyner ilgili limana aktarıldıktan sonra farklı bir gümrükten geliyormuş gibi ikinci işleme gerek kalmayacak, işlemlerin daha hızlı ve kolay olması sağlanmış olacaktır.

**Çözüm Önerisi:** Bu işlemlerin sisteme entegre edilmesiyle iş akış sürelerinin kısaltılması sağlanabilecek; böylece yabancı bir ülkeden başka bir yabancı ülkeye gidecek ama Türk limanlarında indirilerek transit işlemi görecektir. Gönderilerin fiziksel muayene yerine evrak kontrolünün sağlanması yoluyla işlemlerinin tamamlanması hem deniz taşımacılığımıza hem de hava taşımacılığımıza çok önemli bir ek potansiyel kazandıracaktır. Bakanlığın transit yüklerin ülke ekonomisine getireceği katkının farkında olduğunun en önemli göstergelerinden biri de 2013 yılında 2013/54 Genelge'yi yayınlayarak daha sonraki yıllarda bu genelgeyi geliştirecek ilaveleri yapması hem ticaret erbabı tarafından hem de sektör paydaşları tarafından takdirle karşılanmaktadır. Fakat taşra gümrük idarelerindeki uygulamaların bu düzenlemeye uygun yapılması çok daha önemlidir. Bu nedenle transit taşımacılığın öneminin tüm gümrük teşkilatında iyi anlaşılması gerekmektedir.

#### 6) Özet Beyan Ambar Onayları

**Açıklama:** Özet beyanların ambar onayları için halen manuel ve fotokopi kağıt gerektiren işlem yapılmaktadır. Ambar memurlarının yoğun olmasından dolayı, onayların yapılması zaman almakta ve gecikmelere sebep olmaktadır.

**Çözüm Önerisi:** Varış bildirimlerinden sonra gemiden tahliye edilen konteynerler için BİLGE Sistemi üzerinden otomatik ambar onayı yapılabilmesi sağlandığında işlemler daha hızlı tamamlanabilecektir.

#### 7) Transit Beyannamelerde Damga Vergisi

**Açıklama:** Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 24.04.2018 tarihli yazısında transit beyannamelere ilişkin Gelir İdaresi Başkanlığı'nın 28.02.2018 tarih ve 26215 sayılı yazısında LRN ile başlayan tescil numarası alan transit beyannamelerin damga vergisine tabi tutulması bu beyannamelerin devamı niteliğinde olan MRN ile başlayan tescil numarası alan transit beyannamelerin ise ayrıca damga vergisine tabi tutulmaması gerektiği bildirilmiştir.

488 sayılı Damga Vergisi Kanunu'nun 1. maddesinde, bu Kanuna ekli (1) sayılı tabloda yazılı kâğıtların damga vergisine tabi olduğu; ek 2. maddesinde, döviz kazandırıcı faaliyetlere ilişkin işlemlerle ilgili olarak düzenlenen kâğıtların damga vergisinden müstesna olduğu, bu maddenin uygulanması bakımından döviz kazandırıcı faaliyetlerin neler olduğu ve bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esasların Maliye Bakanlığı ile Ekonomi Bakanlığı tarafından birlikte tespit edileceği hükme bağlanmıştır.

Söz konusu kanun hükmünün uygulanmasına ilişkin usul ve esasların belirlendiği Döviz Kazandırıcı Faaliyetlerde Damga Vergisi ve Harç İstisnası Uygulaması Hakkında (1) Seri No.lu Tebliğin "3.1.İhracat İşlemleri" başlıklı bölümünün (3.1.4) bendinde, transit ticarete konu malın satın alınması ve satılması ile ilgili işlemler ve bu işlemler sebebiyle düzenlenen kağıtlara (gümrük idarelerine verilen beyannameler dahil) ihracata ilişkin olduğunun tevsik edilmesi kaydıyla, işlem yapan kuruluşlarca re'sen damga vergisi ve harç istisnası tatbik edileceği belirtilmiştir.

Buna göre, Türkiye'de serbest dolaşımda bulunan bir malın doğrudan doğruya yurtdışına satışı ile bir malın yurtdışından, serbest bölgelerde mukim gerçek/tüzel kişilerden ya da antrepolardan satın alınarak Türkiye üzerinden transit olarak yurtdışına satılmasına ilişkin olarak düzenlenen kâğıtlara re'sen damga vergisi istisnası getirilmiştir.

488 sayılı Damga Vergisi Kanunu'nun Ek 2. maddesinin konuluş amacına uygun olarak ihracat işlemlerine yönelik olarak nakliye firmaları tarafından düzenlenen transit beyannamelerinin damga vergisinden istisna olarak mütalaa edilmesi gerektiği düşünülmektedir. Ayrıca lafzen de bu beyannamelerin de gümrük beyannamesi olduğu açıktır.

**Çözüm Önerisi:** Bu çerçevede konunun tekrar değerlendirilerek döviz kazandırıcı niteliği tartışmasız olan ve lafzen ve ruhen Damga Vergisi Kanunu'nun Ek 2. maddesine uygun olarak transit beyannamelerinin de damga vergisinden istisna tutulması gerekmektedir.

## 8) E-AWB Kullanımı

**Açıklama:** Deniz veya havalimanlarına Türkiye Gümrük Bölgesi dışından getirilerek, aynı deniz veya havalimanında bir başka taşıta aktarılarak, tekrar Türkiye Gümrük Bölgesi dışına gönderilecek eşya için gümrük idarelerince hareket ve varış idaresi aynı olan transit beyannamesi düzenlenerek yerine getirilen işlemlerde, 2013/54 sayılı Genelge uyarınca, 4 Mart 2014 tarihinden itibaren çıkış özet beyanı ile işlem yapmaya olanak sağlanmıştır.

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 165/A maddesinin birinci fıkrası "Türkiye Gümrük Bölgesinin kara suları veya hava sahasından gümrük bölgesi içinde durmaksızın geçen taşıt araçları ile taşınan eşya hariç olmak üzere, Türkiye Gümrük Bölgesinden çıkacak eşya için gümrük beyannamesi ya da gümrük beyannamesi verilmesinin gerekmediği durumda özet beyan verilir." ve 165/C maddesinin birinci fıkrası da "Türkiye Gümrük Bölgesini terk eden eşyanın gümrük beyannamesi verilmesini gerektirmeyen, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması halinde, eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesini terk etmesinden önce çıkış gümrük idaresine özet beyan verilir." hükümlerine amirdir.

Yurtdışından bir deniz veya havalimanına gelen ve geçici depolama yerine alınarak veya alınmaksızın başka bir deniz veya hava taşıtına aktarılacak serbest dolaşımda olmayan

eşyanın yurtdışı edilmesinde transit beyannamesi kullanılmayacağı, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 165/A, 165/C maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin 435. maddesi gereğince çıkış özet beyan ile işlem yapılacağı 2013/54 sayılı Deniz ve Havalimanlarında Aktarma İşlemleri konulu genelge ile belirlenmiştir. Bu genelge doğrultusunda söz konusu çıkış özet beyanı, giriş özet beyan kayıtları ile ilişkilendirilecek ve Türkiye Gümrük Bölgesini terk edecek taşıta ilişkin çıkış bildiriminde belirtilecektir. Diğer taraftan, Türkiye Gümrük Bölgesine havayolu ile getirilen ve Gümrük Yönetmeliği'nin 63. maddesi hükümlerine göre özet beyanı verilen eşya için aynı Yönetmeliğin 435. maddesinin 7. fıkrası uyarınca, varış yeri ile alıcısının değişmemesi koşuluyla, gümrüğe sunulduğu tarihten itibaren on dört gün içinde, boşaltıldığı havalimanından havayoluyla tekrar Türkiye Gümrük Bölgesi dışına çıkışında özet beyan aranmayacağı da belirtilmiştir.

Her ne kadar yukarıda bahse konu genelgeler yoluyla dış ticaret işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik düzenlemeler yapılmış olsa da farklı gümrük birimleri nezdinde uygulama farklılıkları gözlemlenmektedir.

Bu bağlamda aşağıda belirtilen konuda adım atılması durumunda, düzenlemeyle amaçlanan doğrultuda sonuç elde edilmesi ve yeknesak bir uygulama mümkün gözükmektedir.

Yukarıda anılan hükümlerde belirtilen çıkış bildirimine veya aktarma işlemine esas olacak tüm bilgiler BİLGE Sistemi'nde özet beyan oluşturulurken girilmektedir. E-AWB uygulamalarıyla da bu bilgiler elektronik ortamda BİLGE Sistemi'ne aktarılmaktadır. Aktarılacak yüke ilişkin bu bilgiler, sistemde kayıtlı olarak yer almasına rağmen, gümrük idaresi transit işlemlerine esas olmak üzere, bilgilerin doğruluğunu teyit amacıyla basılı evrak halinde özet beyan bilgilerini talep etmektedir. Aslında BİLGE Sistemi üzerinde mevcut olan bu bilgilerin statülerinin BİLGE Sistemi operatörleri olan gümrük memurlarınca değiştirilmesiyle aktarma işlemi tamamlanabilecektir. Ancak basılı evrak talebi ve ikinci işlem yapılması süreçleri yavaşlatmaktadır. Ayrıca sahada gerçekleşen bu uygulamalarla Türkiye'de kullanımı yaygınlaştırılmaya çalışılan e-AWB sürecinin de hızlı ilerlemesine engel olunmaktadır.

**Çözüm Önerisi:** Ticaretin kolaylaştırılması ilkeleri gereğince, e-AWB ve e-Gümrükte Tek Pencere Sistemi ile evraksız işlemlerin yürütülmesi hayata geçirilmelidir. Bu uygulamaların geliştirilmesi Türkiye'nin uluslararası rekabet gücüne de olumlu etki yapacaktır.

Yurtdışı uygulamalarında olduğu üzere, yüklemeden önce çıkış ihbarı verilmiş gönderilerin, risk analizinin, aktarılacağı hava veya deniz limanına gelmeden önce yapılması ve risk arz etmeyen yüklerin, bekletilmeksizin aktarma işlemine devam edilmesi bu şekilde mümkün olabilecektir.

Bu doğrultuda e-AWB kullanımının yaygınlaştırılması için BİLGE Sistemi'ne e-AWB olarak veya elektronik ortamda aktarılan özet beyan bilgilerinin statülerinin sistem üzerinde onaylanarak transit işlemlerin tamamlanması ve süreçlerin hızlandırılması süreçlerin verimliliğini artıracaktır.



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

#### 4. Transit Taşımacılık Saha Ziyareti Bulguları

UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Transit Taşımacılık Odak Grubu Başkanı Berna Akyıldız 20-21 Ekim 2019 tarihleri arasında Dubai’de transit taşımacılık operasyonlarının yerinde gözlemlenmesi ve incelenmesi amacıyla saha ziyaretlerinde bulunmuştur. Saha ziyareti kapsamında Cebel Ali Limanı, Dubai Gümrük İdaresi, NAFL (National Association of Freight and Logistics) ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaların yetkilileri ile bir araya gelinmiştir.

Saha ziyaretlerinde yapılan incelemelerde;

- Cebel Ali Limanı’nın BAE ve çevre ekonomiler için önemli bir hub konumunda olduğu,
- Limanın 3,5 milyarlık nüfusa ve 2,111 milyar ABD Doları büyüklüğünde GSYH’ye erişim sağladığı,
- Dubai’nin dünyanın en büyük üçüncü “yeniden ihraç merkezi” olduğu, Dubai’ye ithal edilen malların %75’inin yeniden ihraç edildiği,
- DP World’ün Dubai GSYH’sine %33,4 oranında katkı yaptığı,
- Cebel Ali Limanı’nın bölgede Ro-Ro hub’ı olarak öne çıktığı,
- Limanın ayrıca ithalat, ihracat ve transit yükler için dağıtım merkezi rolü üstlendiği,
- Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi ülkeleri (Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve BAE), İran, Irak, Doğu Afrika ve Hindistan destinasyonlu kargolar için limanın bir giriş kapısı rolüne sahip olduğu,
- Limanın toplam 260 destinasyonlu 2 havalimanına bağlantısı olduğu ve El Maktum Havalimanı ve liman arasında transit yüklerin hızlı aktarımı için gümrüklü saha olarak ayrılmış karayolu bağlantısı olduğu,
- Limanın BAE-Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi Yol Ağrı’na bağlantısı olduğu ve transit işlemin 2-3 gün içerisinde Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi ülkelerine yapılabildiği,
- Limanın demiryolu bağlantısının inşa aşamasında olduğu,

- “One-Stop-Shop” ilkesi ile yüke ve taşımacılığa ilişkin işlemlerin tek merkezden yapıldığı

bilgileri edinilmiştir.

Dubai'nin transit taşımacılık merkezine dönüşmesinde aşağıdaki hususların etkili olduğu görülmüştür.

- Ortadoğu, Afrika ve Güney Asya'ya yakınlığı sebebiyle konumu söz konusu bölgelerdeki ülkelere transit taşımacılık yapılmasına elverişlidir.
- Devlet tarafından iş insanlarına vize kolaylığı sağlanmakta, iş görüşmeleri ve anlaşmalarının yapılması kolaylaştırılmaktadır.
- BAE ve diğer Körfez ülkeleri arasında ticaret anlaşması mevcuttur.
- Gümrükte uygulamaya aldıkları “Single Window” sistemi ile çevrimiçi gümrükleme yapılabilmekte, gümrükleme işlemleri evraksız ve hızlı bir şekilde yerine getirilebilmektedir. Gümrükleme işlemine taraf olan tüm paydaşlar bu sisteme entegre edilmiştir.
- Dubai'ye gelen yüklerin %1-2'si gümrük muayenesine girmekte, hızlı gümrükleme sistemi sayesinde ortalama 24 saat içerisinde muayene işlemleri tamamlanmaktadır.
- Dubai'de 30'dan fazla serbest bölge bulunmaktadır. JAFZA ve Dubai South en önemli serbest bölgelerdendir. Çok sayıda serbest bölge bulunması tüccarlara alternatif bölgeler arasından kendilerine en uygun olanını seçme şansı vermektedir.
- Deniz limanı ve havalimanı arasında çok hızlı ulaşım sağlanmaktadır. Bu sebeple farklı yollarla gelen yükler de zaman kaybetmeden serbest bölgelerde birleştirilebilmektedir. JAFZA, Cebel Ali Limanı ile aynı bölgede bulunurken Dubai South JAFZA'nın hemen yanında konumlandırılmıştır ve içerisinde El Maktum Havalimanı bulunmaktadır. Şehrin diğer tarafında bulunan Dubai Havalimanı'na da kamyonlar bu bölgeden özel takip sistemiyle hızlı bir şekilde ve trafiğe girmeden gönderilmektedir.
- Dubai Gümrük İdaresi tarafından tüccarlar için sadakat programları başlatılarak mallarını Dubai'ye getirmeleri teşvik edilmektedir.



- Gümrükte çıkabilecek olası sorunlar için "Client Happiness Department" adını verdikleri Müşteri Memnuniyeti Departmanı bulunmaktadır. Bu departman ile iletişime geçerek tüccarlar yaşadıkları sorunlara hızlı dönüş ve çözüm alabilmektedirler.
- Dubai Ticaret Odası aktif bir şekilde daha fazla yatırımı Dubai'ye getirmek için çalışmalar yapmaktadır. Dünyanın farklı bölgelerinde ofisler kurarak potansiyel yatırımcılara ulaşmayı hedeflemektedirler. Ayrıca girişimcilere verilen teşvikler ve yatırımcı bulma sürecindeki destekleri sayesinde Dubai'yi girişimciler için de bir merkez haline getirmektedirler. Böylelikle hem yatırımcı hem de girişimcileri destekleyen bir model uygulamaktadırlar.
- Bir malın Dubai'ye geldikten sonra başka ülkeye yeniden ihraç edilmeden Dubai menşei alabilmesi için bitmemiş ürün olarak gelen mala Dubai'de yapılacak eklemenin malın değerinin en az %40'ını oluşturması gerekmektedir.
- Suudi Arabistan'da KDV oranı Dubai'deki gibi %5 olduğundan dolayı Dubai'ye gelen ve Suudi Arabistan'a transit gidecek bir malın KDV'si Dubai'de ödenebilmektedir. Suudi Arabistan'da tekrar KDV ödenmesi gerekmemektedir.
- Suudi Arabistan ve Dubai dışındaki diğer Körfez ülkelerinde KDV uygulaması olmadığı için Dubai'ye gelen ve Suudi Arabistan dışındaki bir Körfez ülkesine transit gidecek mal KDV'den muaf olmaktadır.

Transit taşımacılıkta dünyanın önde gelen merkezlerinden Dubai'ye yapılan saha ziyareti, görüşmeler ve gözlemler neticesinde aşağıdaki özellikler öne çıkmaktadır.

- Transit yüklerin gümrük muayenesine girme oranı çok düşük olup gümrük muayenesi kısa sürede tamamlanmaktadır.
- Gümrükleme işlemlerinin çevrimiçi ortamda evrak gerektirmeden tamamlanması hız ve maliyet avantajı sağlamaktadır.
- Taşıma modları arasındaki entegrasyon transit yüklerin zaman kaybedilmeden modlar arası aktarılmasına katkı sağlamaktadır.
- Bölgedeki ülkeler ile yapılan anlaşmalar (vergi ve yüke ilişkin diğer finansal gereklilikler gibi) ve bu ülkelere kısa sürede taşıma olanakları avantaj sağlamaktadır.



- Serbest bölgelerde transit yüklere ilişkin sunulan hizmetler ekonomik katkı sağlamaktadır.
- Gümrük idaresi sunduğu hizmetlerin kullanıcıları memnun etmesini amaçlamaktadır.



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

## 5. Sonuç

İncelediğiniz çalışma kapsamında yer verilen önerilerin uygulamaya alınması ile Türkiye'nin transit taşımacılıktan elde edeceği gelir daha geniş kapsamlı bir çalışmanın konusu olacaktır. Bu çalışmada amaç Türkiye'de transit taşımacılık operasyonlarında mevcut durumu ve iyileştirme alanlarını sunmak, transit taşımacılığın önemli bir merkezine yapılan saha ziyaretindeki bulguları transit taşımacılığı geliştirmek amacıyla atılacak adımlara vizyon sunması amacıyla paylaşmaktır.

Türkiye'de transit taşımacılık hacminin artması istihdamı ve devlet gelirlerini olumlu yönde etkileyecektir. Transit yüke hizmet sunan paketleme görevlisinden forklift operatörüne kadar lojistik sektöründe hizmet sağlayıcılar yük hacmi artışından olumlu etkilenecek, devletin vergi gelirleri artış gösterecektir. Serbest bölgelerde transit yüklere yönelik sunulan hizmetlerin çeşitlilik kazanması (malların işlenmesi, bir araya getirilmesi, gruplanması gibi) da yine istihdam ve ülkenin gelirlerine olumlu katkı sunacaktır. Limanlar, taşıyıcılar, depolama alanları, yükü elleçleyenler ve acenteler de artan iş hacminden faydalanacak, bu hacim devlete gelir olarak yansıyacaktır.

Bakü-Tiflis-Kars hattının devreye alınmış olması ile birlikte Akdeniz ve Karadeniz'de yer alan limanlar transit yük trafiğine hizmet verebilecektir. Özellikle Asya'dan Avrupa yönünde ve limanlar aracılığı ile Akdeniz'deki limanlara transit yük taşımacılığı yapılması ve ülkenin hedef pazarlarından olan Kuzey Afrika'ya daha hızlı ulaşılması mümkündür. Karayolu ağı hem demiryolu hem de denizyolu ile taşınması yapılan ürünlerin son destinasyonlarına taşınmasında etkili bir yöntemdir. Marmaray hattının Türkiye üzerinden kesintisiz yük taşımacılığı operasyonları için kullanımı da son dönemdeki önemli gelişmeler arasında yer almaktadır. İstanbul Havalimanı ise dünya çapında öneme sahip bir yatırımdır. Bu açıdan altyapı yatırımlarından en yüksek verimin alınabilmesi ancak mevzuatın ve mevzuatın sahadaki uygulamasının doğru kurgulanması ile mümkündür.

Transit taşımacılık Türkiye Lojistik Master Planı'nda da işlenen bir konu olup TLMP transit yükün Türkiye üzerinden geçmesini GSYİH'yi artıracak bir etken olarak görmektedir. TLMP kapsamında transit gelirin 2023 yılında 5 milyar ABD Doları, 2035 yılında 54 milyar ABD Doları ve 2053 yılında 214 Milyar ABD Doları'na ulaşmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Bu hedeflerin ulaşılmasında bu çalışma kapsamında yapılan önerilerin uygulamaya alınması mutlaka etkili olacaktır.

2020 yılına damgasını vuran ve etkisini uzun süre hissettireceği tahmin edilen COVID-19 salgını dış ticaret firmalarının tedarik zincirlerini tek kaynaktan beslemelerinin sakıncalarını ortaya koymuştur. Hammadde girişinin sağlanamadığı süreçte çoğu üretici üretime ara vermekte zorunda kalmıştır. Hemen her alanda "yeni normal" in konuşulduğu bir dönemde

Ülkemiz birçok firsatı değerlendirebilecek altyapıya sahiptir ve küresel tedarik zincirinde Türkiye'nin Uzakdoğu ülkelerine alternatif bir ülke konumuna gelmesi mümkündür. Bu sebeple transit taşımacılık önündeki engeller giderilmeli, Türkiye üzerinden yapılacak transit taşımacılar hız, verimlilik, güvenlik ve maliyet avantajı ile birlikte anılır hale getirilmelidir.



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet retenleri Derneği

## Kaynakça

*About eTIR.* <https://www.unece.org/trans/bcf/etir/background.html> (erişildi: Haziran 8, 2020).

Baral, Gökhan, ve Yaser Gürsoy. «Transit Ticaret ve Transit Taşımacılık Faaliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi ve Katma Değer Vergisi Açısından Değerlendirilmesi.» *İşletme Bilimi Dergisi, Cilt 7, Sayı 1*, 2019: 221-235.

Bazaras, Darius, ve Palsaitis Ramunas. «Multimodal Approach to the International Transport.» *Transport 18*, 2003: 248-254.

Bulis, Aldis, ve Roberts Skapars. «Development of International Freight Transit in Latvia.» *Procedia - Social and Behavioral Sciences 99*, 2013: 57-64.

Demirel, Barış. *150 Soruda Transit*. Ankara: Gümrük ve Ticaret Uzmanları Derneği İktisadi İşletmesi, 2014.

Erdoğan, Engin. «Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye.» *Eskişehir Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt VII, Sayı: 2*, 1989: 221-240.

«eTIR Concept Document.» *iru.org*. <https://www.iru.org/sites/default/files/2017-03/en-etir-concept-document.pdf> (erişildi: Haziran 8, 2020).

Tanyaş, Mehmet. «Türkiye'nin Ulaştırma Koridorları.» *Argemonia*, no. 14 (2019): 28-29.

Uylukçu, Mehmet, ve Umut Şedele. «Ortak Transit ve NCTS Cep Kitabı Sık Karşılaşılan Sorular ve Cevapları.» *Gümrükler Genel Müdürlüğü*. <http://ggm.gtb.gov.tr/data/51e93abf487c8e3dc0903f51/cepkitab%C4%B121022014.pdf> (erişildi: Haziran 1, 2020).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği