

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

ÜLKEMİZİN 2023 HEDEFLERİNE ULAŞMASI VE DIŞ TİCARETTE İHRACAT ODAKLI BÜYÜME HEDEFİ GÖZÖNÜNE ALINARAK YAPISAL DEĞİŞİKLİKLER ÜZERİNE GÖRÜŞ VE ÖNERİLER

Ülkemizde 2012 yılında açıklanan 2023 Hedefleri ilk anda büyük heyecan yarattı ve gerçekten de iyi oldu. Zira 2023 Türkiye'nin 100. yılına denk geliyor. İlerleme için hedeflerimizin de olması önem arz ediyor. Hedeflerin ilk ortaya konulduğu 2012 yılından itibaren Ülkemizde gayri milli odaklar tarafından yaşatılan süreçlerin 17/25 Aralık- 15 Temmuz Hain Darbe Girişimi ve sonrasında asimetrik düzende Uluslararası krizlerin ve gündemlerin gerçek hedefinin Ülkemizi 2023 hedeflerimizden uzaklaştırmak olduğunu ve maalesef kısmen de bunun 2012-2016 rakamlarını incelediğimizde başarılı olduğunu üzülenek müşahade etmekteyiz. Keza 2023 hedefleri açısından çok kıymetli ilk 4 yıl da maalesef sabote edildi. Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. Yılına denk gelen 2023 hedeflerimize baktığımız zaman 100 yıl öncesinde; Güzide Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1923 yılında çizdiği çerçeve, doktrin ve söylemlerini yeniden irdeleyelim ve bir asır sonrasına ışık tutan vizyonu, bugün yaşadıklarımızın iz düşümü açısından irdelememiz gerekmektedir. Peki Atatürk 1923 de neler demiştir:

“Tam Bağımsızlık, ancak ekonomik bağımsızlıkla mümkündür. Ekonomik kalkınma, Türkiye'nin özgür, bağımsız, her zaman daha güçlü, her zaman daha zengin Türkiye idealinin bel kemiğidir. Hangi bağımsızlık vardır ki yabancıların öğütleriyle, yabancıların planları ile yükselsin? Ne denli zengin ve rahat olursa olsun, bağımsızlıktan yoksun bir ulus, medeni insanlık karşısında uşak olmak mevkiinden daha yüksek bir muameleye layık olamaz. Tam Bağımsızlık denildiği zaman; gerçekten siyasi, mali, ekonomik, adli ve askeri ila, her sahada tam bağımsızlık ve tam serbestlik demektir. Bu saydıklarımın herhangi birinde bağımsızlıktan yoksunluk, millet ve memleketin gerçek manada bütün bağımsızlığından yoksunluğu demektir. Bir devlet ki: halkına koyduğu bir vergiyi yabancından almaz, gümrük vergilerini ülke ve ulusal isteklere göre düzenlemesi yasaklanmıştır; bir devlet ki: yabancılar üzerinde yargı yetkisinden yoksundur, böyle bir devlete elbette “Bağımsızdır” denemez. Türk ulusu asırlardan beri özgür ve müstakil yaşamış ve bağımsızlığı yaşamak için koşul saymış bir ulusun evlatlarıdır. Bu ulus bağımsızlıktan yoksun yaşamamıştır, yaşayamaz ve yaşamayacaktır. Bilirsiniz ki dünyada her kavmin, varlığı kıymeti, hürriyet ve bağımsızlık hakkı, sahip olduğu ve yapacağı medenî eserlerle orantılıdır. Medenî eser vücuda getirmek kabiliyetinden mahrum olan kavimler hürriyet ve bağımsızlıklarından soyunmaya mahkûmdurlar. Medeniyet yolunda yürümek ve muvaffak olmak hayatın şartıdır.. Biz Türkler bütün tarihi hayatımızda hürriyet ve istiklale örnek olmuş bir milletiz. İstedığımız dışarıda bağımsızlık, içeride kayıtsız ve koşulsuz ulusal egemenliği korumaktan ibarettir.”

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

2023 yılı hedeflerimizin aslında ‘Tam bağımsızlık ekonomik bağımsızlıkla mümkündür’ vizyon çerçevesinde araştırdığımızda; işte 2023 yılında 100 yaşındaki güzide Cumhuriyeti’imizin 100 hedefi;

1. Dünyanın ilk 10 büyük ekonomisi arasına girmek.
2. Yıllık GSYH’ yı 2 trilyon dolara çıkarmak.
3. Kişi başına düşen milli geliri 20 bin doların üzerine çıkarmak.
4. 500 milyar dolarlık ihracat yapmak.
5. İhracatta ileri ve yüksek teknoloji ürünlerin payını yüzde 20’lere çıkarmak.
6. İnşaat malzemeleri ve müteahhitlik hizmetleri ihracatında 100 milyar dolarla dünyada ilk üç arasına girmek.
7. Orta ve yüksek teknoloji ürünlerde Avrasya’nın üretim üssü olmak.
8. 46 milyon turist ağırlamak ve 50 milyar dolar gelir elde etmek.
9. AB’ye tam üyelik kabul edilirse 63 milyon turist ve 86 milyar dolar gelir elde etmek
10. Dünya çapında turizm kentleri oluşturmak.
11. İç turizm pazarından 20 milyon kişinin yararlanmasını sağlamak.
12. Ekonomik sıkıntılardan tamamen uzaklaşmak.
13. Gelir dağılımını daha adil bir hale getirmek.
14. Demokrasi ve hukuk ilkelerini tam işler hale getirmek.
15. Büyüme oranlarını sürdürülebilir olarak ortalama yüzde 7’ler seviyesine yükseltmek.
16. Cari açığı kapatarak cari fazla vermek.
17. İşsizliği çok düşük mertebelere çekmek.
18. Yoksulluk sınırının altındaki nüfusu azaltmak.
19. Çok yüksek insani gelişme kategorisine çıkmak.
20. Avrupa Birliği’ne tam üye olmak.
21. Ortadoğu’da lider ülke olmak.
22. İstanbul’u dünyanın önemli finans şehirlerinden biri yapmak.
23. Orman varlığını, ülke toplam alanının yüzde 30’una çıkarmak.
24. Mevcut ormanları geliştirmek, verimliliğini artırmak ve alanlarını genişletmek.
25. Meteoroloji alanında bölgesel merkez olmak.
26. Tüm özel çevre koruma bölgelerinde 2023’e kadar karasal ve denizsel alanlarda biyolojik çeşitlilik tespit çalışmalarını bitirmek.
27. Tüm nesli tehdit ve tehlike altında olan endemik, gösterge türlerin korunmasını sağlamak.
28. Yenilenebilir enerji kaynaklarını en az yüzde 30 seviyesine çıkarmak.
29. Rüzgar enerjisinde 10 bin MW (megavat) kurulu kapasiteye ulaşmak.
30. Jeotermal kaynakların tamamını kullanmak.
31. 5 bin MW küçük hidroelektrik santrali kurulu kapasitesini sağlamak.
32. 60 milyon kapasiteli 1, 30 milyon kapasiteli 2, 15 milyon kapasiteli 3 havalimanı yapmak.
33. Türkiye’yi havacılık üssü yapmak.
34. Olimpiyat, Dünya Futbol Şampiyonası ya da Avrupa Futbol Şampiyonası gibi bir büyük organizasyona ev sahipliği yapmak.
35. EXPO fuarına ev sahipliği yapmak.
36. Bölünmüş yolları 32 bin kilometreye çıkarmak.

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

37. Kuzey-güney karayolu koridorlarını iyileştirmek.
38. Yerleşim merkezlerine çevre yolu yapmak.
39. Kuzey Marmara Otoyolu, Tekirdağ-Çanakkale- Balıkesir Otoyolu, Ankara-Delice Otoyolu, Ankara, İzmir Otoyolu, Sivrihisar-Bursa Otoyolu, Afyon- Antalya Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu, Şanlıurfa- Habur Otoyolu, Aydın-Denizli-Antalya Otoyolu, İstanbul-Ankara-Kafkasya ve İran Otoyolu, Şanlıurfa-Diyarbakır Otoyolu'nu yapmak.
40. 24 yeni karayolu yapmak.
41. Karayolu Akademisi kurmak.
42. Tüm liman ve OSB'lerin bölünmüş yollarla bağlantılarını oluşturmak.
43. Rize-Mardin Otoyolu'nu inşa etmek.
44. Türk Otomotiv Kurumu'nu kurmak.
45. Liman ve deniz tesislerini ulusal ulaşım ve trans Avrupa ağlarına entegre etmek.
46. Yeni liman projeleriyle transit ülke olmak
47. Elleçleme kapasitesini 32 milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırmak.
48. Yurtiçi taşımacılıkta denizyolunun payını yüzde 15'e (ton/km), konteynırlaşma oranını yüzde 15'e (TEU) yükseltmek.
49. Gemi inşa sanayisinde 10 milyar dolar inşa geliri ve yeni istihdam alanları oluşturmak.
50. Katma değeri yüksek, ileri teknoloji gemiler inşa etmek.
51. Marmara Denizi'nde kuzey-güney, doğu-batı ulaşimleri için modern, fonksiyonel ve inter modal taşımacılığa uygun 2 veya 3 katlı araç yükleme boşaltma imkânları olan Ro-Ro terminalleri inşa etmek.
52. Kısa mesafe deniz taşımacılığına yönelik, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro- Pax filosu kapasitesini artırarak hatları çeşitlendirmek.
53. Tersanelerin yoğunlaştığı yerlerde organize yan sanayi bölgeleri oluşturmak.
54. 200 adet balıkçı barınağının 55'ini kademeli olarak yat limanına dönüştürmek.
55. Deniz ticaret filosunu modernize edip, dünyanın en büyük 10 limanından en az birini inşa etmek.
56. Denizcilik ekonomisinde Ar-Ge'nin payını, ulusal hedefe paralel yüzde 2 seviyesine çıkarmak.
57. Türkiye'nin kıyılarını dünyanın en temiz kıyıları arasına taşıyacak etkin bir çevre yönetim sistemi kurmak.
58. Birbirine yakın iskeleleri ihtisas limanlarına dönüştürmek.
59. Gemi inşa sanayisinde yüzde 80 yerli katkı payını yakalamak.
60. Kent içi ulaşım sistemlerini AB standartlarına uyumlu hale getirmek.
61. Engelliler ve fiziksel hareket kısıtlılığı olanlar için ulaşımında planlama ve tasarım standardı oluşturmak.
62. Raylı sistemlerde yerli sanayiye teşvik etmek.
63. Kent içi trafikte enerji dostu, çevreye duyarlı doğalgaz-hibrit araç kullanmak, deniz-iç su yolu ulaşımını toplu taşımayla entegre edip iyileştirmek.
64. Kentlere özgün otopark yönetim sistemi kurmak.
65. 22 Eylül'ü "otomobilsiz" gün ilan etmek.

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

66. 6 bin 792 kilometre yeni yüksek hızlı tren ağı inşa etmek.
67. 4 bin 707 kilometre konvansiyonel yeni hat inşa etmek.
68. Başkent-ray projesini inşa etmek
69. Ege-ray projesini tamamlamak, demiryolu araç filosunu yenilemek
70. Demiryolu Araştırma Enstitüsü kurmak.
71. Demiryolu payını yolcuda yüzde 10, yükte yüzde 20 artırmak.
72. Uçak-dolmuş-taksi işletmeleri kurmak.
73. Deniz, göl gibi yerlere yakın turizm yerleşim merkezlerine hitap edecek deniz hava araçlarını kullanmak, bu alanda gelişim sağlamak.
74. Türkiye'nin uluslararası uydu projelerinde yer alması için gerekli çalışmalar yapmak.
75. Hava kargo taşımacılığına uygun havaalanlarını serbest bölge ilan etmek.
76. Yerli imalat olarak en az 2 tip uluslararası bilinirliği olan tek-çift motor pervaneli ve çift motorlu hafif jet uçağı üretmek.
77. 100 geniş gövde, 450 dar gövde ve 200 bölgesel uçak olacak şekilde 750 uçaklık bir yapıya ulaşmak.
78. Kendi uydusunu uzaya yerleştirecek teknolojiye sahip olmak.
79. Yaylaları, turbo-prob uçuşlarına imkan veren havaalanlarıyla entegre etmek.
80. Posta Düzenleme Kurumu kurmak.
81. Bilişimin hacmini 160 milyar dolara çıkarmak.
82. Geniş bant internet abone sayısını 30 milyona ulaştırmak.
83. Uluslararası bilişim şirketlerinin Ar- Ge merkezlerinin Türkiye'de kurulmasının sağlanması amacıyla "Bilişim Vadisi OSB projesini gerçekleştirmek.
84. Avrupa'nın çağrı merkezi üssü olmak.
85. Küresel bilişim teknolojileri pazarında söz sahibi en az bir ulusal şirkete, en az bir ulusal markaya, tasarım ve standardıyla bize ait en az bir ulusal ürüne sahip olmak.
86. Türkiye'nin ilk savaş uçağını tamamlamak.
87. Otomotiv sektörünün 5 milyon araç üretmesini ve 125 milyar dolarlık ihracat yapmasını sağlamak.
88. Yaklaşık 10 milyar dolarlık yaş sebze ve meyve ihracatı yapmak. Tarım ürünlerini işleyerek katma değeri yüksek işlenmiş tarım ürünleri olarak ihraç etmek.
89. Hazır giyim sektöründe 60 milyar dolarlık ihracat yapmak.
90. İçme, kullanma ve sanayi için 38.5 milyar metreküplük su kapasitesi yaratmak; su sıkıntısını ortadan kaldırmak.
91. Tüm sulanabilir arazilerin sulanmasını sağlamak.
92. İstanbul'da TEM Otoyolu üzerinde Silivri, Selimpaşa, Bahçeşehir, Avcılar, Kavacık, Ataşehir ve Kurtköy'de cep otogarları yapmak.
93. Avrupa yakasında Silivri-Büyükçekmece Gölü aksında ve TEM Otoyolu arasında kalan bölgeyi; Silivri'nin batısında Değirmenköy, Çanta ve Hadımköy ile Kayabaşı ve Ispartakule'yi; Anadolu yakasında ise Maltepe, Orhanlı, Şile ve Ağva'yı gelişmiş alanlar haline getirmek.
94. Enerji köprüsü haline gelmek.
95. Petrol ve doğalgaz aramalarını artırıp enerjide dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak.

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

96. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda işlem gören şirket sayısını 1.000'e ulaştırmak, nüfusun yüzde 10'una yakın yatırımcı olmasını sağlamak.
97. Okullaşma oranlarını ilköğretim ve ortaöğretimde yüzde 100, yükseköğretimde ise yüzde 50 seviyesine çıkarmak.
98. Teknoparkların etkinliğini artırmak için bölgelerde sağlanan destek, teşvik ve istisnaları 2023'e kadar uzatmak.
99. Ülke nüfusunun yaklaşık 5'te birinin yaşadığı İstanbul, 2023'te 16 milyonu aşacak.
100. Başkent Ankara'nın nüfusu 5.5 milyona, İzmir'inki 4.5 milyona, Bursa'nınki ise 3.4 milyona ulaşacak.

Yukarıdakilere ek olarak şunlar da düşünülmelidir.

- ✓ Ülkede demokratik olgunluğu geliştirmek
- ✓ İnsan hakları temelinde adalet sistemini geliştirmek
- ✓ Çalışma yaşamında insan/birey odaklı sistemlere geçmek
- ✓ İstanbul'a 4. "metro geçişli bir köprü" daha yapmak
- ✓ Eğitim sistemimizi bilimsel, analitik, kişisel gelişime önem veren inovasyon ağırlıklı ve istikrarlı ön görülebilir bir yapıya kavuşturmak
- ✓ Üniversitelerimizi Akademik Bilinç ve AR-GE ile Sanayicimiz ve İhracatçımız ile bütünleştirerek daha fazla katkı vermesini sağlamak.
- ✓ Yerli Türk Otomobili yapmak
- ✓ Yerli Türk Uçağı yapmak
- ✓ Yerli Füzeler, roketler, silahlar (Savunma Sistemini ilerletmek) yapmak
- ✓ Yerli Uçak Gemisine sahip olmak
- ✓ Roket fırlatma tesisine sahip olmak
- ✓ Yeni büyük bir demir çelik fabrikası kurmak
- ✓ Yeni madenleri ve türevlerini işleyecek fabrikalar (mesela Bor gibi) kurmak. Ham maden ihracatı yerine katma değeri yüksek işlenmiş maden ve metal üretimi yaparak işlenmiş metal külçe ve türevleri ile işlenmiş sanayi ürünleri ihracatına yönelmek.
- ✓ Gemi, Lokomotif, Uçak Motoru, Araba Motoru, HES Trübünü yapacak tesisler yapmak
- ✓ Her şehre metro ve şehirleri birbirine bağlayan hızlı tren ağları kurmak
- ✓ Şehirleri kentsel dönüşüm ile yeniden yapılandırmak ve çevreye de önem vermek
- ✓ Şehirlerin altyapısının planlı yapılmasını (içme suyu, kanalizasyon yağmur suyu, elektrik, doğal gaz, telefon, internet) sağlamak
- ✓ Güneş ve Rüzgar Enerjisinden daha çok yararlanmak, off shore dahil yeni santraller kurma
- ✓ Bölgelere farklı sanayi tesisleri kurmak
- ✓ İthalatı azaltmak
- ✓ Ekolojik turizm gibi doğayla uyumlu yerel kalkınmayı destekleyen yeni turizm alanları açmak
- ✓ Dünya çapında müzeler yapmak
- ✓ Dünya çapında ilginç mimari eserler ortaya çıkartmak
- ✓ Tarımı ve hayvancılığı desteklemek, yeniden kendine yeten bir ülke olmak

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

- ✓ Sanayide maliyetleri düşürecek ARGE çalışmalarına destek olmak
- ✓ Eğitime büyük önem vermek, alt yapıları sürekli finans olarak da desteklemek
- ✓ Devasa şehir hastaneleri veya Bölge Hastaneleri kurmak
- ✓ Tabii bunlar çoğaltılabilir ama ülkenin imkan ve kabiliyetlerini daha da artıracak, ülkeyi daha da güçlendirecek atılımlar yapmak gerekir.

Merhum Cumhurbaşkanımız Turgut ÖZAL 'ın 80'li yıllarda başlattığı ve model ülke olarak Japonya baz alınarak İhracata Dayalı Büyüme Modeli Ülkemizce benimsenmiştir. Bu kapsamda KOBİ'leri ihracatçı durumuna getirmek için Dış Ticaret Sermaye Şirketleri, Sektörel Dış Ticaret Şirketleri modeli Japonya'dan alınarak ülkemizde uygulamaya konulmuştur. Ancak süreçleri hatırladığımızda bir çok

Sektörel Dış Ticaret ve Dış Ticaret Sermaye Şirketleri'nin ilk yıllarında müthiş ivme kazandığını ancak 90'lı yıllarda bu kabil firmalarımızın finansal olumsuzluklar yaşanmasının ardından yeniden ihracatta doğru konumlandırılmış Sektörel Dış Ticaret ve Dış Ticaret Sermaye Şirketleri v. b. ekonomik aktörlerin bugünlerde daha sağlıklı olarak ihracata katkı verdiğini ve 2023 hedeflerimizde daha etkin bir şekilde rol almaları açısından daha korunaklı bir hale getirilmeleri gerektiği gözlemlenmektedir. Ayrıca İhracata Dayalı Büyüme Modeli'nde yarınlarda Katma Değer Üreten sektörler (Savunma Sanayi, Otomotiv, İşlenmiş Tarım Ürünleri, İşlenmiş Maden ve Metal, Kendi markalarımız ile Tekstil, Deri, Hazır Giyim) ve Hizmet İhracatı (Müteahhitlik, Turizm, Bilişim v. b.) üzerinde yoğunlaşmamız ve stratejik yaklaşımlar benimsememiz gerekmektedir.

Keza 2002 yılından itibaren gözlemlenen %13'lük artışın genel olarak İstanbul'a 2 saatlik uçuş mesafesinde olan pazarlara yönelik ihracat temelli olduğunu ve 2002 yılında 36 Milyar Dolar 'dan 2012 yılında 140 Milyar Dolar'a geldiğini gözlemlemekteyiz. Ancak bu seviyeden daha ileri gidebilmek Dünyanın en fazla tüketen ekonomisi olan ABD başta olmak üzere Kuzey Amerika Ülkeleri'ne ve Çin'de gelişen lüks tüketim pazarına hitap edebilmekle doğru orantılıdır. Peki İstanbul'a uçuş mesafesi 2 saatin ötesinde olan deniz aşırı ülkelerde-pazarlarda neden kalıcı ve istikrarlı bir ihracat potansiyelimiz bulunmadığı gibi neden gelişmemektedir. AB ve Afrika'ya yönelik ihracatlarımızda avantaj teşkil eden kısa termin sürelerimiz ve tedarik devamlılığı ile AB-Afrika pazarlarındaki tüketici alışkanlıklarının ihracatçılarımız tarafından özümsemesi empati kurulabilmesi ihracatta güçlü yanlarımız olarak ortaya çıkarken deniz aşırı ülkelerde tüketici alışkanlıkları-ambalajlama teknikleri- navlun süreleri-tedarik devamsızlığı v. b. hususlar zayıf yönlerimizi teşkil etmektedir. Örneğin ABD'ye yönelik ihracatlarımızda Gaziantep Halı Sektörü Makine Halısı imalatında Belçika'ya makine halısında uygulanan indirimli vergi oranları nedeniyle ABD'de ve Meksika'da Belçika ile rekabette El Halılarında ise Pakistan Hükümeti'nin uyguladığı El Halılarına uçak ile navlun muafiyeti nedeni ile Pakistan El Halı Sektörü ile rekabette zorlanmaktadır. Aynı durum Denizli Ev Tekstili Sektörü için de geçerlidir. Keza ABD'ye ihracatta AB'ye yönelik katma değeri düşük fason ihracat politikamız (Marka mümessili- Marka Sahibi ithalatçı-AVM Mağaza Satış tedarik zincirine yapılan) tam tersine yükselen değer E-Ticaret ile İnternet Siteleri yoluyla ABD'li tüketici' ye doğrudan satış yöntemleri benimsenmelidir. Örnek vermek gerekirse E-Ticarette sadece AMAZON.COM internet sitesinin ilk çeyrek (3 aylık) satış cirosu 36 Milyar Dolar 'dır. Hindistan'da yerleşik 20.000 KOBİ AMAZON. COM'un tedarikçisi konumundadır. Hindistan Ekonomi

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

Bakanlığı'nın bu sayıyı 100.000 'e çıkarma hedef ve vizyonu deklere edilmiştir. ABD'ye yönelik ihracatlarda zannedilenin aksine ABD'ye ithalat yapmak , parasını tahsil etmek için ABD'de yerleşik şirket olma zorunluluğu bulunmamaktadır. Hindistan KOBİ'leri ABD'de şirket kurmadan ABD'de mukim ekonomik operatörler ile anlaşarak ithalatlarını kendi adlarına yapılmasını sağlayarak doğrudan tüketiciden tahsilatlarını gerçekleştirmektedir. Keza ABD'ye yapılan ithalatlarda KDV (VAT) ithalat esnasında değil son tüketiciye satış esnasında tahsil edilmektedir. Bu da sistemi oldukça cazip bir hale getirmektedir. Örneğin Ülkemizde son Tebliğ ile 30 EURO seviyesine çekilen Hızlı Kargo muafiyeti ABD'de 800 USD' dir. Bu dahi mikro ihracatın önünün açılmasına imkan teşkil etmektedir ki Hindistan firmaları bu boşluğu hızla doldurmaktadır. Ülkemizde EDGB kapsamında düzenlenen Mikro İhracat' ı destekleme ve arttırma faaliyetleri deniz aşırı ülkelerde navlun engeline takılmaktadır. Bu bağlamda Hindistan ve Pakistan navlun sorununu Milli Havayolları ile taşıma ile ABD'ye ve diğer ülkelere (Meksika-Kanada) mikro ihracatlarını desteklemektedir. Bu husus özellikle yerli ve milli Uluslararası güvenilirliğe ve kabiliyete haiz Hızlı Kargo Şirketleri ile desteklenmelidir. Ülkemizde bu bağlamda PTT başta olmak üzere enternasyonal kabiliyete haiz Yerli ve Milli Hızlı Kargo Şirketleri'nin özellikle deniz aşırı ülkelerde yetkinliğinin ve yerel partnerler ile güçlü işbirlikleriyle dağıtım kabiliyetlerinin arttırılması gerekmektedir. Yerli ve Milli Hızlı Kargo şirketlerinin ihdası ve yurtdışında desteklenmesi Yerli Uçak , Yerli Otomobil üretimi ile aynı önem ve öncelikte tutulmalıdır.

2023 hedeflerine ulaşabilmemiz açısından Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın modernizasyonu ve altyapı yatırımlarına takdire şayan şekilde gösterilen ilgi ve ihtimamın insan kaynaklarına da eşdeğerde gösterilmesi elzemdir. Keza Sanayicilerimizin zamana karşı yarıştığı bir çok fabrika- sanayi tesisimizin 3 vardiya non - stop çalıştığı göz önünde bulundurulduğunda imalatçı ihracatçılarımızın zaman ve süreç içerisinde Gümrük İdareleri'nden hammadde-ara mamul ve makine-makine parçası stratejik ithalatları ile ihracat terminlerinde özellikle vardiya sistemine geçilmesi yönünde beklentilerinin arttığı gözlemlenmektedir. Gümrük personelinin fazla mesai ücretlerine hanel getirmeyecek, Yetki-Ücret-Sorumluluk dengesi gözetilerek ihracatçıların artan şekilde vardiya sistemine geçilmesi ve gümrüklerde diğer Kurumlara nazaran inanılmaz hız kazanan iş-işlem süreçlerinin daha da hızlandırılabilmesi açısından bu kapsamda;

- ✓ Gümrüklerde hızlanan iş-işlem süreçlerinin daha da hızlanabilmesi ve kesintiye uğramadan hizmet verilebilmesi için tüm işlemlerin tek personel (Gümrük Muayene Uzmanı veya Gümrük Muayene Denetmeni ünvanı görev ve sorumluluğu ile yetkilendirilmiş (muayene memuru) üzerinden başlatılıp bitirilmesi,
- ✓ Kat'i İthalatta tarife dışı önlem gibi düşünülerek (dahilde işleme, hariçte işleme, geçici ithalat ve yatırım teşvik işlemleri hariç) CIF İstatistik Kıymet üzerinden %1 (yüzde bir) oranında TASİŞ Döner Sermaye marifetiyle pay ayrılarak doğrudan gümrük saymanlığa vergilerle beraber yatırılması; yatırılan bu meblağların %20 sinin Gümrük Müşavirlik mesleğinin gelişimi açısından değerlendirilmek üzere kurulması elzem hal alan Gümrük Müşavirleri Odası'na ve/veya Gümrük Müşavir Derneklerine geri kalanın merkez-taşra teşkilatı Gümrük personeline performans-yetki-sorumluluk esaslı üzerinden dağıtılması, (Bu meblağ hesaplandığında halı hazırda gümrüklerde toplanan fazla mesai ücretinden çok daha yüksek yekun teşkil edeceği göz önünde bulundurulmalıdır)

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

- ✓ İthalatta ayrılan TASİŞ Döner Sermaye payı ile Gümrük Müsteşarlığı merkez ve taşra personelinin mali sorumluluk (vergi tahakkuku sorumluluğu)-görev-hizmet esasları kapsamında dağıtılarak bu suretle görev-yetki-sorumluluk arasındaki adalet sağlanması,
- ✓ Kat'ı ithalatta (DİİB- hariçte işleme, geçici ithalat ve yatırım teşvik işlemleri hariç) konulacak TASİŞ Döner Sermaye Payı ile Gümrük personeli MALİ YÖNDEN feraha kavuşturulmasına müteakip Ekonomik Çekim Merkezlerinde belli başlı Gümrük İdarelerinde ihracatta vardiya ile çalışma esasına geçilerek sadece ihracatta fazla mesai ücret yükünün kaldırılarak ihracatçılarımızın maliyet-zaman yükünün azaltılması, aynı zamanda Sanayicilerin, İmalatçı- İhracatçıların kapasite raporlarına mütenasip hammadde, ara girdi ve makine, makine parçası, üretim için elzem aksesuar, sipariş numunesi v. b. stratejik ithalatlarında da vardiya sistemi ile çalışılan gümrük idarelerinde ithalata izin verilmesi,
- ✓ Muayene Memurlarının vergi tahakkuku sorumluluğu taşıdığı göz önüne alınarak eğitim seviyelerine uygun (tamamı 4 yıllık Üniversite mezunudur) görev yetki- sorumluluk kapsamında GÜMRÜK MUAYENE UZMANI veya GÜMRÜK MUAYENE DENETMENİ ünvanları ile teçhiz edilerek Gümrük Müdürü emrinde Muayene Kurullarında çalıştırılması,
- ✓ Gümrük Muhafaza Personeli' nin 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele ADLİ KOLLUK görevleri kapsamında aynı görevi yapan Emniyet Teşkilatı Adli Kolluk Özlük Haklarına kavuşturulması, aynı zamanda GÜMRÜK MUHAFAZA UZMANI kadroları ihdas edilerek Üniversite Mezunu (4 yıllık) Personelin bu kadrolarda değerlendirilmesinin sağlanması,
- ✓ Gümrük İdareleri'nde taşrada görevli personelin (Muayene ve Muhafaza kadroları dışındaki İdari personelin) 4 yıllık Üniversite Mezunu olanların GÜMRÜK GELİR UZMANI statüsünde uzmanlaşmasının sağlanması ve Özlük Haklarının buna uygun düzenlenmesi,
- ✓ Taşra Teşkilatı'nda görevde yükselmelerin Gümrük Muayene Uzmanı, Gümrük Muhafaza Uzmanı, Gümrük Gelir Uzmanı kadrolarından liyakat, performans, bilgi ve yetenek ile çözüm odaklı yaklaşım kriterleri üzerinden belirlenerek sağlanması, Ayrıca İdareci kadrolara Uzman Kadrolardan liyakat esaslı atama ile geçişlere de müsaade edilmesi, Uzman kadrolar arasında da sınav-liyakat ile geçişlerin sağlanması,
- ✓ Tüm Kadroların Çalışma Yönetmeliklerinin ayrı ayrı hazırlanarak görev-yetki-sorumluluk çerçevelerinin belirlenerek yaşanan görev-yetki çatışma ve karmaşalarına son verilerek Gümrük Teşkilatı'nda artan rehberlik ve çözüm odaklı yaklaşımların daha da artırılması,
- ✓ Gümrük Taşra Teşkilatı' na uzman yetiştirmek üzere gümrük-dış ticaret iş ve işlemleri ile Kamu Vergi Gelirlerinin Önemli bir kısmına yön veren ekonomik çekim merkezlerinden birinde veya bir kaçında Gümrük Akademisi' nin kurularak Liselerden çıkış puanı ve sınav ile öğrenci alınarak 4 yıllık eğitime tabi tutulması, Uzmanlaşmanın henüz Akademi seviyesinde başlatılarak Bakanlığımızın Eğitim Daire Başkanlığı nezdinde hizmet içi eğitim süreçlerinin GÜMRÜK AKADEMİSİ tarafından yürütülmesi, Akademik Eğitim süresince mutlak surette ilk 2 yıl özel sektörde sonraki 2 yıl Kamu' da 3'er aylık zorunlu staja tabi tutulduktan sonra Özel Sektör-Kamu farkındalığı ve empatisi de kazandırılarak göreve başlatılması, aynı zamanda yabancı dil eğitimine de Akademi de ağırlık verilmesi,

GÜMRÜK, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA KOMİTESİ

- ✓ Farklı Üniversitelerden mezunlardan da Gümrük Teşkilatı'na sınavla personel alımı halinde de GÜMRÜK AKADEMİSİ'nde 2 yıl eğitim aldıktan sonra kadroya ve göreve atanmasının sağlanması (2 yıllık eğitimde 1 yıl özel sektörde 1 yıl Kamu'da 3 er aylık mecburi staja tabi tutulması)
- ✓ Özellikle GÜMRÜK AKADEMİSİ'nde Yabancı Dil Eğitimine de ağırlık verilerek mevcut personelin dahi talep üzerine özendirilerek yabancı dil ara eğitimlerine tabi tutulması,
- ✓ Rotasyon uygulamalarının taşra personelinin aile birliği ve gönüllülük esas çerçevesinde tekrar gözden geçirilerek, Milli Eğitim ve Emniyet Teşkilatı'na benzer Kapı-doğu-şark mecburi hizmetlerinin haricinde ikametlerinin, çocuklarının eğitimi ve mutlu oldukları şehirlerde rotasyonlarının ve istihdamının sağlanması,
- ✓ Gümrük Müşavirlerinin meslek statüleri gereği yaptıkları iş ve işlemlerin niteliği itibarıyla Gümrük Müşavirleri Odası hakkı verilerek Oda çatısı altında toparlanması
- ✓ Gümrük İdareleri'nde ithalat- ihracatçıların doğrudan temsil yoluyla iş takibi yapabildikleri de göz önünde bulundurularak Asgari Ücret Tarifesi'ne her yıl iş çevrelerinden yapılan maliyet düşürücü baskıların Bakanlık tarafından göğüslenmesi ve adil bir fiyat artışı politikası gösterilmesi ya da Asgari Fiyat Tarifesi v.b. hususların kademeli olarak Gümrük Müşavir Odaları 'na yetki devrinin yapılması,
- ✓ Mükelleflerin Mali Müşavirlerinden beklemediği vergilerini ödeyin baskısının Gümrük Müşavirlerinin üzerinden Yasa Koyucu tarafından kısıt getirilerek kaldırılması ve bu yolla uygulanan haksız rekabete son verilmesi, (Keza lojistik şirketleri çatısı altında faaliyet gösterilen gümrük müşavirlik şirketlerinin ithalatçıların adına peşin yatırdıkları ithalat vergileri ve masraflarını vadelerden ayrıca kar ve komisyon şeklinde ancak esasında faiz yansıtılması haksız rekabete yol açtığı gibi Bankacılık Kanunu'na da aykırılık teşkil etmektedir)

Hususları önem arz etmektedir.

Süleyman E.SANLI

TABA- Am-Cham

Türk Amerikan İşadamları Derneği

Başkan Yardımcısı

Gümrük , Lojistik ve Ulaştırma Komite Başkanı

Gümrük Müşavir Y.