



TAYSAD

# LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

2024  
II. Çeyrek  
Değerlendirmesi

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.

Sayı: 003/2024



## Lojistik ve Gümrük Raporu

### 3 Avrupa Vize Sorunu, Karayolu Şoförleri Vize Serbestisi ve Türk Otomotiv Sanayine Etkisi

Orhan Halisdemir  
*Paksan Makina- Lojistik Müdürü*

### 8 Kalıp İthalatı ve V Sayılı Liste

Erkin Aparı  
*PwC Kıdemli Müdür*

### 10 Otomotiv Satış Sonrası Pazarı İçin Lojistikte Maliyet Azaltma

Luc Van Ostaeyen  
*PwC Belçika Kıdemli Direktörü*



# Avrupa Vize Sorunu, Karayolu Şoförleri Vize Serbestisi ve Türk Otomotiv Sanayine Etkisi



**Alper Özel**

UND – İcra Kurulu Başkanı



**Sevim Savrum**

UND – İcra Kurulu Başkan Yardımcısı



**Bilgehan Engin**

UTIKAD – Yönetim Kurulu Başkanı

*“Kriz, insan zekasını test etmek için bir fırsattır. İşimiz, krizlerden öğrenmek ve daha dayanıklı, daha sürdürülebilir ve daha eşit bir dünya inşa etmek için çözümler üretmektir.”*

*Klaus Schwab, (Dünya Ekonomik Forumu'nun kurucusu ve yöneticisi)*

**A**vrupa ülkeleri ile yaşanan Schengen vize sorunları 2024 yılının ilk aylarında daha fazla artarak devam etmiştir. Birçok sanayici işadamı ve hizmet sektörü çalışanını mağdur eden bu uygulamaya bir yenisi daha eklenmiştir. Rekabet gücünde lokomotif olan karayolu taşıma araç şoförlerini mağdur eden bu sorun, çileli bir seviyeye ulaşmıştır. Karayolu şoförlerinin vize sorunları nedeni ile karayolu teslimat sürelerinde uzama ve rekabet edilebilir navlunlarda artışa yol açmıştır. TAYSAD üyelerini ve diğer büyük ihracat sanayi firmalarını ilgilendiren bu konuyu, tedarik zincirinde kırılmaya yol açabileceğini düşünerek İkinci Çeyrek Raporu'muza taşımaya karar verdik. Öncelikle konunun merkezinde olan UND ve Utikad'ın neler yaptığını, çözüm önerilerini, neler yapabileceğimizi konuştuk. Yaptığımız röportajı siz değerli üyelerin takdirine sunarız.

**Orhan Halisdemir**

Paksan Makina- Lojistik Müdürü

Pandemi ile başlayan paradigma değişimleri; politik, ticari ve insani savaşlar ile hız kesmeden devam ediyor. Son dört

**Bölgesel güç unsurlarının, jeopolitik konumda olan ülkemize, üstü örtülü yaptırımları hissedilir oranda artmaktadır. Yüksek enflasyon, döviz rezervlerinde azalış ve cari açıkta ortaya çıkan ekonomik sorunlara bir de Avrupa'daki vize sorunu eklenmiş durumda. Avrupa'da son bir yıl içinde vize reddi % 21 oran ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır.**

yılda insanlığın yaşadığı büyük yıkımlar, savaşlar, salgın, doğal afetler, sosyal ve siyasi çöküntü İsrail saldırıları ile had safhaya çıkmıştır. Dünya insan hakları konusunda belirgin şekilde elde edilen kazanımları Hamas-İsrail katliamları ile kaybetmiştir. Dünya güç dengeleri iklim anlaşmaları ve regülasyonları tartışırken diğer tarafta ülkeler Çin-Amerikan ticari savaşları arasında kalmıştır. Yeni bir soğuk savaş dengesi en doğu ile en batı arasında diğer tüm devletleri içine alarak yeni bir boyut kazanmıştır. Güçlü devletlerin gelişmekte olan ve daha güçsüz ülkelere bekledikleri ile tezat uygulamaları belirsiz bir yola girmiştir.

Bölgesel güç unsurlarının, jeopolitik konumda olan ülkemize, üstü örtülü yaptırımları hissedilir oranda artmaktadır. Yüksek enflasyon, döviz rezervlerinde azalış ve cari açıkta ortaya çıkan ekonomik sorunlara bir de Avrupa'daki vize sorunu eklenmiş durumda. Avrupa'da son bir yıl içinde vize reddi % 21 oran ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır.

Türkiye ve Avrupa birliği arasında ticareti etkileyen bu duruma bir de Karayolu araç şoförlerine uygulanan vize retleri eklenmiştir. Türk ihracatçısının en yüksek ihracat yaptığı Avrupa ülkelerine, en çok tercih edilen taşıma modeli olan karayolu araçları ile ihracat yapılmaktadır. Gümrük birliği anlaşmasından doğan eşyanın serbest dolaşımı hakkını korumanın başlıca unsuru "**Yük-Araç-Şoför**" bütününün korunmasında yattığını söylüyor UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği İcra Kurulu Başkanı **Alper Özel** ve Başkan Yardımcısı **Elif Savrum**.

Sohbet havasında geçen röportajımızda kendilerine çok önemli sorular sorduk ve aldığımız cevaplara göre oluşan çözüm önerilerimizi sizlerle paylaşmak istiyoruz. Yine konu ile ilgili diğer etkili bir dernek olan **UTİKAD** Yönetim Kurulu Başkanı **Bilgehan Engin**'in yaklaşımlarını sizlerle ikinci çeyrek raporumuzda yer veriyoruz.

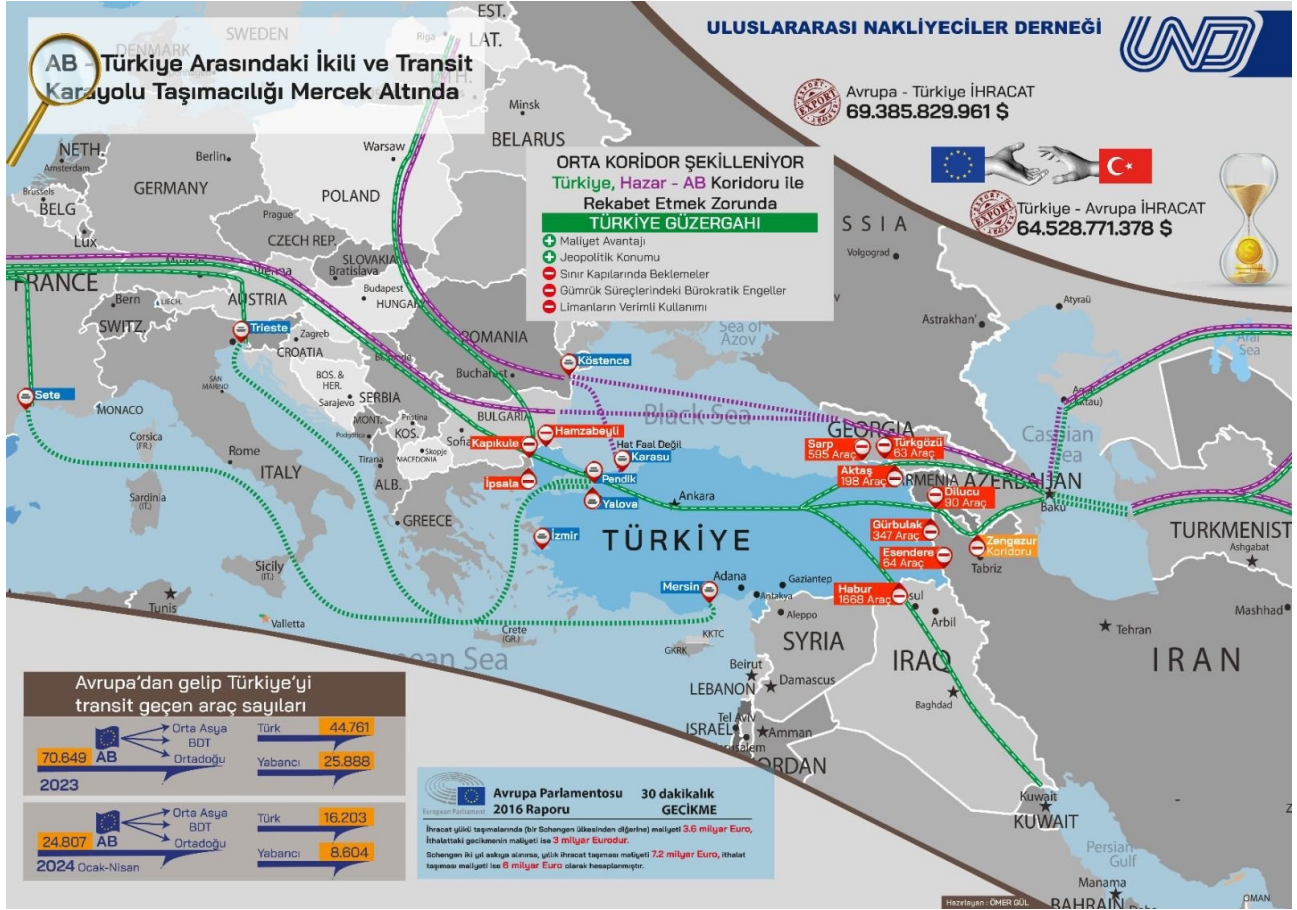
#### **UND İCRA KURULU BAŞKANI ALPER ÖZEL ve BAŞKAN YARDIMCISI ELİF SAVRUM'UN AVRUPA KARAYOLU ŞOFÖR VİZELERİ SORUNLARI HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİ**

Öncelikle TAYSAD tarafından vize sorunlarına yer verilmesi

bizim için çok önemli ve kayda değer bulunmuştur. İlk başta sadece karayolu taşımacı firmalarının sorunu gibi gözükse de dolaylı olarak Türk ihracat sanayisinin ivmesini düşüren ve rekabet gücünü elinden alan bir yola girmiştir. Birçok Avrupa firmasının stoksuz çalışma politikası, sevkiyet sürelerine ve zamanında teslimata bağlıdır. Türkiye firmalarına bu kolaylığı sağlayan güçlü bir karayolu alt yapımız var. Bunun yanında Avrupa'nın Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine en güvenli taşıma koridoru ve taşımacısı yine Türk karayolu firmalarıdır. Bu taşımanın %70 oranında yüksek bir rakamı Türk şoförlerine emanettir. Buna göre yaşadığımız şoför vize sorunu sadece bizi ilgilendiren hayati bir sorun değildir. Dolayısıyla vize sorunu hem Türk hem de AB ülkelerinin ekonomik bir sorunu haline dönüşmüştür. Yakın zamanda ben **Alper Özel** ve üyelerimizden **Onur Talay** ile Brüksel'de AB-Türk Dış İlişkiler Komisyonunda ilgili konu için girişimlerde bulduk. Sorunun topyekün çözümü için yapacaklarımızı konuştuk. Komisyon üyelerinden aldığımız geri bildirimler salt şoför vize sorunundan farklı olarak siyasi ilişkilere evrildiği için çözümün muhatabı olarak topyekün görüşülmesi gerektiği fikrine vardık. Ülke bürokrasisi, iş dünyası ve STK'ların toplu hareketi ile yol alınabileceğini düşünüyoruz. Bu bağlamda TAYSAD gibi güçlü ihracatçıların STK'ların daha fazla desteği ile sonuca ulaşacağımızı düşünüyoruz.

#### **Türk ve Avrupa ticaret birlikleri ve firmalar bu sorun için neler yapabilir?**

İhracat ve ithalata etkileri, gecikme maliyetleri, karbon ayak izi ve regülasyonlara etkisi için komisyonlar ve araştırma kurulları kurulabilir. Avrupa bir yandan Paris iklim anlaşmaları ve karbon ayak izi konusunda tasarruf ederken diğer yandan Orta Asya ve Ortadoğu ülkelerle olan transit taşıma koridorlarını baypas etmiş oluyor. Yüklerin %70 kadarını Türk şoförleri ve Türkiye koridoru kullanılarak yapılırken vize sorunu ile bu konuda daha fazla riskli ticaret kayıplarının oluşacağı gerçeğinin tartışılacağı bir zemin bulunmalıdır.



## UTİKAD BAŞKANI BİLGEHAN ENGİN'İN AVRUPA KARAYOLU ŞOFÖR VİZELERİ SORUNLARI HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİ

### Türk şoförlerin Avrupa vize sorunu için neler yapılabilir?

Devlet düzeyinde girişimlerde bulunmalıyız, DEİK, TOBB, İTO ve STK'lar karşılıklı çalıştaylar düzenleyebilir.

Uluslararası karayolu taşımacılığında TIR şoförlerinin vize alımında yaşadığı zorluklar lojistik sektörünü çıkmaza sürüklemeye devam ediyor. Uluslararası toplantı ve görüşmeler için vize talebinde bulunan iş insanları da vize temini süreçlerinde sorunlarla karşılaşılıyor. Schengen vizesi başvurularının kapalı olması ve uzun sürelere yayılan değerlendirme süreci lojistik sektörüne ek olarak dış ticaretimizi de tehdit eder boyuta geldi. İş görüşmelerine, fuarlara ve kongrelere katılmak isteyen firma yöneticileri ve şirket ortakları aylardır randevu alamıyor. Uluslararası arenada iş ilişkilerini ve pazarlarını büyütme isteyen girişimcileri vize sorunu engelliyor ve dış ticaretimiz de doğrudan olumsuz

etkileniyor. Schengen vizesi süreçlerinde yaşanan sorunlar Türk taşımacılık şirketlerinin uluslararası arenada rekabet gücünü düşürüyor ve pazar payını da azaltıyor. Kaldı ki bu sorun sadece Türkiye'nin Avrupa'ya yapacağı taşımalar için engel teşkil etmemekte aynı zamanda karayolu ağıyla erişilebilen coğrafyalar ile yapılan ticarete de zarar veriyor. Mal ticaretinin ve lojistik sektörünün temel unsuru olan karayolu taşımacılığında yaşanan vize sorununun bertaraf edilmesi için atılacak adımlar aciliyet arz ediyor. Bugüne kadar şoförlerin ve iş insanlarının vize sorunun çözülmesi noktasında yürütülen çalışmalar incelendiğinde öncelikli grupların belirlenmesi önemli bir adım olarak değerlendirilebilir. Öğrenciler, akademisyenler, iş insanları, sanatçılar ve gazetecilerin öncelikli gruplar olarak belirlenmesi sürecin hızlanmasına vesile oldu. Vize sorunu ile ilgili lojistik sektöründe de gıda ve ilaç gibi öncelikli alanların belirlenmesi de süreçte yaşanan gecikmelerin çözümü noktasında kritik olabilir. Karayolu taşımacılığının asli unsuru olan şoförlerin yaşadığı sorun doğrudan doğruya ihracatçıların rekabetçi gücünü de olumsuz etkiliyor. Malların serbest dolaşımını öngören Gümrük



**Tam zamanında teslimat, Türk ihracatının lokomotifi olan otomotiv sanayisinin rekabetçiliğine etki eden bir süreçtir. Karayolu taşımacılığında kabiliyeti yüksek firmaların vize sorunları ile tedarik sanayinin bu rekabet avantajı elinden alınmaktadır. Hızlı ve zamanında teslimat avantajı ile birçok Otomotiv ana sanayisinin tercihi olan firmalar, bir süre sonra fiyat ve teslimat avantajını yitirebilir.**

Birliği şoförlerin de serbest dolaşımını mümkün kılarak sorunun çözümü noktasında önemli bir adım atabilir. Bununla birlikte ani gelişmelere paralel olarak esneklik, koordinasyon ve iş birliği geliştirilmesi de vizelerdeki gecikmelerin çözümü konusunda ön plana çıkarılabilir.

#### **Türk hükümeti Avrupa birliği ile süreçleri kolaylaştırmak için neler yapabilir?**

Dijital portallar aracılığı ile Türk vatandaşlarının güvenlik seviyeleri, gelir durumları ve diğer bilgileri Avrupa birliği Schengen dijital portal veri alışverişleri sağlanarak süreç hızlandırılabilir.

Gümrük Birliği Anlaşması'nın güncellenmesinin gündemde olduğu göz önüne alındığında AB gümrük bölgesine bu eşyaların serbest dolaşımını mümkün kılacak araç sürücülerinin vize süreçlerinin kolaylaştırılması veya sürücülerin vize gerekliliğinden muaf tutulmasına yönelik düzenleme yapılmalıdır. Bu sebeple Gümrük Birliği Anlaşması'nın güncellenmesine yönelik çalışmalarda bu konunun ilgili kamu idaresi birimleri tarafından gündeme getirilmesi önem arz ediyor. Ancak bu meselenin nihai çözümü, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının uzun bir süredir hak etmiş olduğu Schengen bölgesine vizesiz seyahat statüsünü artık kazanmasıdır. Bilindiği gibi Türkiye'nin AB'ye tam üyelik başvurusu 1987 yılına dayanıyor.

#### **Türk ve Avrupa ticaret birlikleri ve firmalar bu sorun için neler yapabilir?**

Sürücü vizelerinde yaşanan sorun sadece Türkiye'deki dış ticaret erbabının ticaretini olumsuz etkilemiyor. Bilindiği gibi Türkiye Avrupa için önemli bir ticari partner. Bu sorundan birincil derecede etkilenen Türkiye'deki ve Avrupa'daki dış ticaret firmaları. Vize sorunu firmaların rekabet gücünü olumsuz etkiliyor ve siparişlerde gecikmeler yaşanabiliyor.

Ülkemizdeki ve yurtdışındaki ticaret birlikleri, dernekler ve odalar bu sorunu buldukları ülkenin kamu idaresi birimleri ile paylaşarak bir çözüm bulunması konusunda talepte bulunmalıdır.

#### **Türk firmaları ve şoförlerin vize başvurularında yaşadıkları olumsuz geri bildirimler nelerdir?**

Birçok Schengen ülkesinin vize başvuruları kapalı durumda. Başvurular açıldığında ise kısıtlı sayıdaki randevular kısa sürede doluyor. Vizeler kısa süreli veriliyor, bu durum da uluslararası araç sürücülerini ve firmaları zor durumda bırakıyor. Çok uzun süredir bu mesleği yapan sürücülerin de başvurularındaki ret oranları son dönemde artış gösterdi. Tüm bunlara ilave olarak, kısa süreli verilen vizelerin geçerliliği bittiğinde bütün süreç yeniden başlıyor. Bu da yeni başvuru maliyeti anlamına geliyor. Toplam olarak baktığınızda ülkemiz açısından senede ciddi bir döviz çıktısından bahsediyoruz. Bu da kaçınılmaz olarak ülkemiz bütçesine ek bir yük oluşturuyor.

#### **Dijital vize ilgili sorunları çözmek kısmen yeterli olur mu?**

Birçok avantajı içinde barındıran dijital vize kısmi bir çözüm sunabilir. Yoğun bürokrasi barındıran başvuru süreci iyileşebilir; ancak başvuruların değerlendirilmesi ve onaylanması sürecinde benzer süreçlerin ve olumsuzlukların dijital vize ile de yaşanması mümkün.

#### **Avrupa şoför vizeleri için eğitim ve bürokratik bilgi yeterli mi?**

Vize süreçleri firmalar ve profesyonel acenteler tarafından yürütülüyor. Vize süreçlerinin profesyoneller tarafından yürütülmesi başvuruların değerlendirilme süresini kolaylaştırırken aynı zamanda sonucun da olumlu olmasına katkı sağlıyor. Ancak yine de bireysel başvuru süreçlerinde de Tır şoförlerine öncelikle nitelikli eğitim verilmesi önemlidir. Baş-

vuru sürecinde gerekli hazırlıkların yapılması noktasında ise bürokratik bilgilerin gözden geçirilerek düzenlenmesi sorunun çözümü için faydalı olabilir.

### **Avrupa ile alternatif çift taraflı hangi anlaşmalar yapılabilir?**

Dışişleri Bakanlığı, AB ve üye ülkelerle sorunun çözümü için "vize kolaylığı" ve "vize serbestisi" başlıkları altında iki aşamalı çalışmalar yürütüyor. Hem Dışişleri Bakanlığı hem de Ticaret Bakanlığı sorunun çözümü noktasında görüşmeler gerçekleştiriyor biz de bu gelişmeleri ve görüşmeleri yakından takip ediyor çalışma gruplarımızda yapılan toplantılarda öneriler geliştirerek ilgili bakanlıklarla paylaşıyoruz.

### **Türk otomotiv tedarik sanayiine çok özel bir etkisi var mı?**

Avrupa otomotiv sektörü için ülkemiz önemli bir tedarikçi konumunda. Ülkemizden karayolu ile taşınan her ürün grubu bu olumsuzluktan etkileniyor.

Soruna kalıcı bir çözüm getirilene kadar otomotiv sanayiinin alternatif taşıma modellerini göz önüne alması, intermodal taşıma çözümlerini de değerlendirmesi yerinde olacaktır. Ayrıca vize süreçleri ve zaman zaman sınır kapılarındaki uzun bekleme sürelerinin de otomotiv sektöründeki tedarikçilerin göz önüne alması faydalı olur.

Kara taşımacılığı piyasasında ülkemizin bir **nearshoring** merkezine dönüşmesi süreci ile birlikte kapasite sıkışıklıkları yaşanıyor. Bu durum Uzak Doğu yerine Avrupa ve komşu ülkeler arasındaki taşımacılıkta talep artışına ve buna bağlı olarak fiyatlarda yükselmelere neden olabiliyor.

Tam zamanında teslimat, Türk ihracatının lokomotifini olan otomotiv sanayisinin rekabetçiliğine etki eden bir süreçtir. Karayolu taşımacılığında kabiliyeti yüksek firmaların vize sorunları ile tedarik sanayinin bu rekabet avantajı elinden alınmaktadır. Hızlı ve zamanında teslimat avantajı ile birçok Otomotiv ana sanayisinin tercihi olan firmalar, bir süre sonra fiyat ve teslimat avantajını yitirebilir.

Özellikle üretim ve ihracat ekonomisinin en önemli ayağı olan Otomotiv ana sanayi paydaşları ile kamuoyu yaratma ve lobi faaliyetlerinde bulunulmalıdır. Çin'den sonra Avrupalı sanayi ve üretim firmalarına etki edecek ve tedarik zincirinde ortaya çıkacak derin etkinin üst seviyede iletilmesi sağlanmalıdır.

Avrupa Schengen vizesi almakta yaşanan sorunlar bazı karmaşık politika ve vize düzenlemelerinden kaynaklanabilir.

Ancak, bu sorunu hafifletmek için birkaç yaklaşım düşünüyoruz:

**1. \*\*Diplomatik Girişimler:\*\*** Türkiye'nin ve Avrupa Birliği ülkelerinin diplomatik ilişkileri, vize politikalarının iyileştirilmesi için bir zemin sağlayabilir. Türk hükümeti, Avrupa Birliği'ndeki vize süreçlerinin kolaylaştırılması için diplomatik girişimlerde bulunabilir. Gümrük Birliği üyesi olma gücünü kullanarak ek bir kolaylaştırıcı karar almak üzere girişimlerde bulunulabilir.

**2. \*\*Ticaret Anlaşmaları:\*\*** Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki ticaret anlaşmaları, vize kolaylıklarını içerebilir. Bu anlaşmalar, Türk vatandaşlarının Avrupa ülkelerine seyahat etme konusunda daha fazla esneklik sağlayabilir.

**3. \*\*Teknolojik İlerlemeler:\*\*** Dijital vize başvuru sistemleri, başvuru sürecini hızlandırabilir ve kolaylaştırabilir. Türk hükümeti ve Avrupa Birliği, bu tür sistemlerin uygulanması için işbirliği yapabilir.

**4. \*\*Eğitim ve Bilgilendirme:\*\*** Şoförlerin vize başvuru süreci hakkında daha fazla bilgi sahibi olmaları ve gereksinimleri karşılamaları için eğitim ve bilgilendirme programları düzenlenebilir.

**5. \*\*Lobi Faaliyetleri:\*\*** Türk iş dünyası ve sivil toplum kuruluşları, Türk şoförlerin vize alımı konusundaki zorlukları gündeme getirmek ve çözüm aramak için lobi faaliyetlerinde bulunabilirler. Kamu ve özel Avrupa-Türkiye Ticaret ve Sanayi Oda Birlikleri konuyu ülke yönetimlerine taşıyabilir çözüm önerileri sunabilir.

**6. \*\*Çift Taraflı Anlaşmalar:\*\*** Türkiye, Avrupa Birliği üyesiyle çift taraflı vize kolaylığı anlaşmaları yapabilir. Bu anlaşmalar, Türk şoförlerin Avrupa ülkelerine seyahat etmelerini kolaylaştırabilir.

Bu tür adımlar, iş insanları vatandaşlar ve şoförlerin Avrupa vize sorunlarını çözmeye yardımcı olabilir.

Ancak, bu süreçlerin zaman alabileceğini ve çeşitli faktörlerin etkisi altında olabileceğini unutmamak önemlidir.

# Kalıp İthalatı ve V Sayılı Liste



**Erkin Aparı**  
PwC Kıdemli Müdür

**G**ünümüzde imalat sektöründe ürünlerin gelişimi ve üretiminde ihtiyaç duyulan temel malzemelerden biri de kalıptır. Kalıp sektörü otomotiv sanayii için oldukça önemli bir yere sahiptir. Türkiye’de üretimde kullanılan kalıpların çoğunlukla ithal edildiği bilinmektedir. Bu kalıpların ithalatında bazı firmalar geçici ithalatı tercih ederken bazı firmalar ithalat vergilerini ödeyerek ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutarak serbest dolaşıma giriş rejimini kullanmaktadır. Firmaların kalıplara olan ihtiyacı, kullanacağı yer ve süre gibi birçok sebebe bağlı olarak rejim tercihleri farklı olabilmektedir. Ancak peki bu kalıpları daha avantajlı bir yolla Türkiye’ye getirmek mümkün mü?

Söz konusu kalıplar, mülkiyeti Türkiye Gümrük Bölgesi dışında yerleşik bir kişiye ait olması ve kullanımı sonucunda elde edilen ürünün en az %75’inin Türkiye Gümrük Bölgesinden ihraç edilmesi koşuluyla, bu bölgede yerleşik kişiye imalat işleminde kullanılmak üzere 4458 Sayılı Gümrük Kanunu’nun Bazı Maddelerinin Uygulanması Hakkında Kararın (2009/15481) 34 üncü maddesi kapsamında tam muafiyetle geçici ithal edilebilir. Ancak, geçici ithalat süresinin 24 ay olması, söz konusu rejimin takibi, ek süre alınmasında yaşanan zorluklar firmaları mağdur edebilmektedir.



### Askıya Alma Nedir?

Bilindiği üzere, Avrupa Birliği, sanayicilerinin üretim maliyetini düşürmek amacıyla, "Askıya Alma Rejimi" çerçevesinde, gümrük bölgesinde üretilmeyen hammadde ve ara mamul niteliğindeki belirli ürünlerin üçüncü ülkelerden ithal edilmesi durumunda gümrük vergisi almamakta veya düşük oranda gümrük vergisi tahsil etmektedir. Avrupa Birliği'nin belirlediği bu ürünlerin listesi İthalat Rejimi Kararı V sayılı liste olarak mevzuatımızda yer almaktadır. Bu uygulama ile sanayicimiz hammadde erişimini kolaylaştırarak uluslararası piyasada daha fazla rekabet edebilmektedir.

İthalat Rejimi Kararı II sayılı listede bulunan eşyanın V sayılı listede de bulunması durumunda gümrük vergisi düşük olan oran uygulanmaktadır. Bitmiş ürünler ise askıya alma uygulaması kapsamında değildir. V sayılı listede yer alan madde ismi sütununda belirtilen eşya ile aynı ticari tanım ve tarife alt pozisyonuna sahip eşya için askıya alma rejimi uygulanmaktadır.

Örneğin 3926.90.97 tarife alt pozisyonunda bulunan "derinliği 5 mm veya daha fazla fakat 250 mm'den fazla olmayan ısıtılabilir (termoform) işlemi ile üretilmiş, polietilen köpükten mamul, karayolu taşıtlarının aynaları ve ayna parçaları için contalar" olarak belirtilen eşya ile aynı ticari tanımda, aynı özelliklerde ve aynı tarife alt pozisyonunda bir eşyanın ithal edilmesi durumunda bu eşya için gerekli muafiyet kodunun girilmesine müteakip ilgili eşyanın gümrük vergisi sıfır olarak uygulanacaktır.

V sayılı listede başında (\*) dipnotu bulunan eşya özelinde yukarıda bahsedildiği üzere eşyanın özellik ve tarife alt pozisyonunun aynı olduğu durumda ilgili muafiyet kodu girilerek indirimli veya sıfır vergi oranından faydalanılabilmekteyken liste kapsamı eşyanın (a) dipnotu olması durumunda ise indirimli veya sıfır vergi oranından faydalanılabilmesi için nihai kullanım amacıyla ithal edildiğine ilişkin izin alınması gerekmektedir. Örneğin 8414.90.00 tarife alt pozisyonunda bulunan "Alüminyum pistonlar: motorlu araçların klima cihazlarının kompresörlerine yerleştirilmeye mahsus" ticari tanımındaki eşyanın (a) dipnotu bulunması sebebiyle indirimli veya



sıfır vergi oranından faydalanılması için tek pencere sistemi üzerinden izin alınması gerekmektedir.

### İthalat Rejim Kararı V Sayılı Liste Kapsamında Kalıp İthalatı Yapılabilir mi?

Aslında sorunun cevabı çok kısa, "evet yapılabilir". Örneğin, üçüncü ülke menşeli 8207.30.10.00.00 tarifesinde 2,7 gümrük vergisi %25 ilave gümrük vergisi bulunmaktadır. Söz konusu eşyanın II sayılı liste hükümleri çerçevesinde serbest dolaşıma sokulması durumunda alınan vergiler firmalar üzerinde bir yük oluşturacaktır. Ancak, bahse konu eşya aynı zamanda V sayılı listede yer almakta olup bu eşyanın V sayılı liste kapsamında ithalatının yapılmak istenmesi durumunda gümrük vergisi ve ilave gümrük vergisi sıfır olarak ithal edilebilecektir.

Her ne kadar yazımızda genel olarak kalıp ithalatı üzerinde durmuş olsak da V sayılı listenin aslında hammadde ve ara mamul niteliğindeki belirli ürünler için olduğunu vurgulamak gerekir. Bu nedenle mevcut ithalatlarda ve planlanan ithalatlarda için söz konusu listenin mutlaka göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

**Avrupa Birliği, sanayicilerinin üretim maliyetini düşürmek amacıyla, "Askıya Alma Rejimi" çerçevesinde, gümrük bölgesinde üretilmeyen hammadde ve ara mamul niteliğindeki belirli ürünlerin üçüncü ülkelerden ithal edilmesi durumunda gümrük vergisi almamakta veya düşük oranda gümrük vergisi tahsil etmektedir. Avrupa Birliği'nin belirlediği bu ürünlerin listesi İthalat Rejimi Kararı V sayılı liste olarak mevzuatımızda yer almaktadır. Bu uygulama ile sanayicimiz hammadde erişimini kolaylaştırarak uluslararası piyasada daha fazla rekabet edebilmektedir.**

# Otomotiv Satış Sonrası Pazarı İçin Lojistikte Maliyet Azaltma



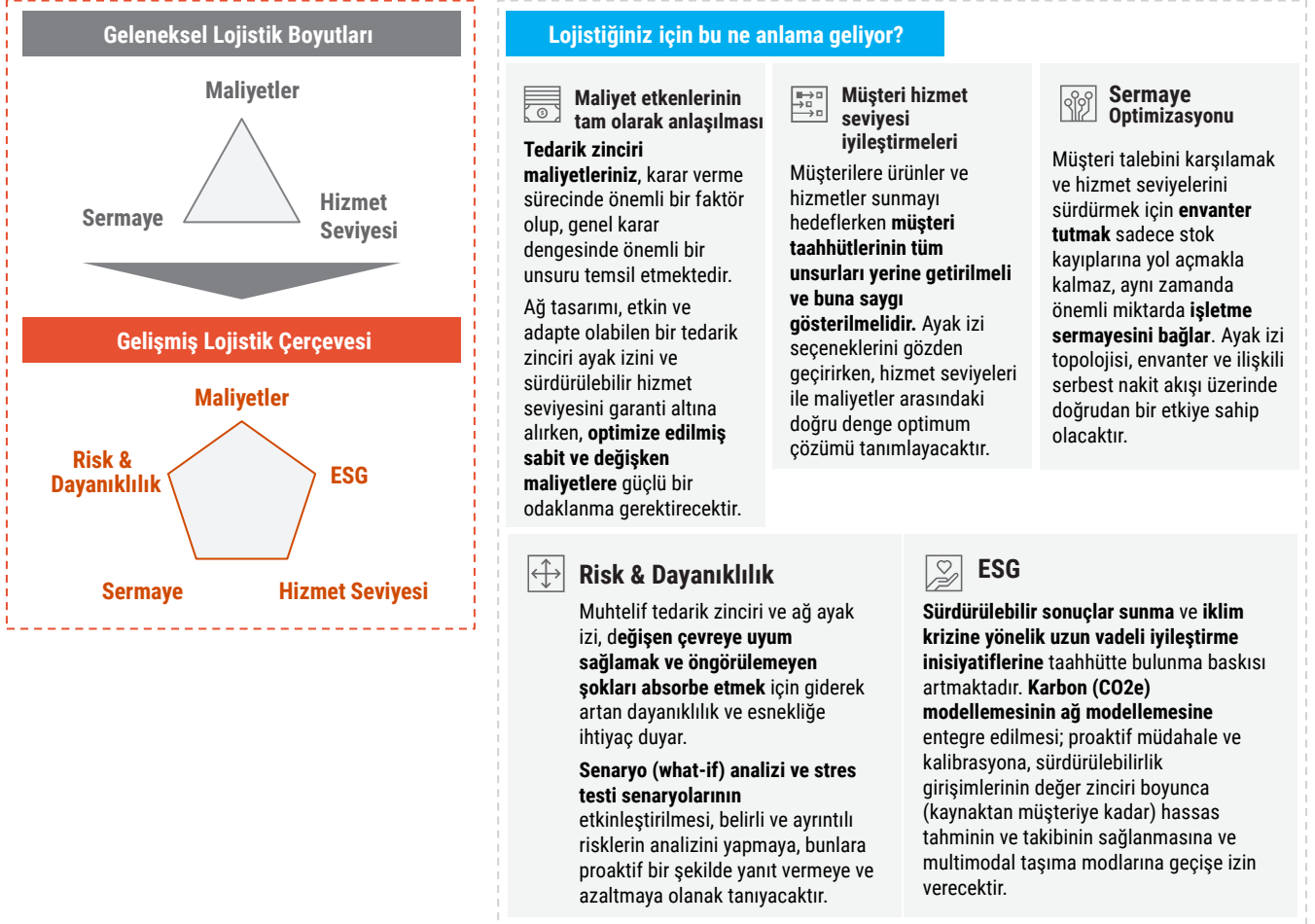
**Luc Van Ostaeyen**  
PwC Belçika Kıdemli  
Direktörü

## Makro eğilimler - ve son krizler - şirketleri küresel tedarik zincirlerini yeniden düşünmeye zorluyor

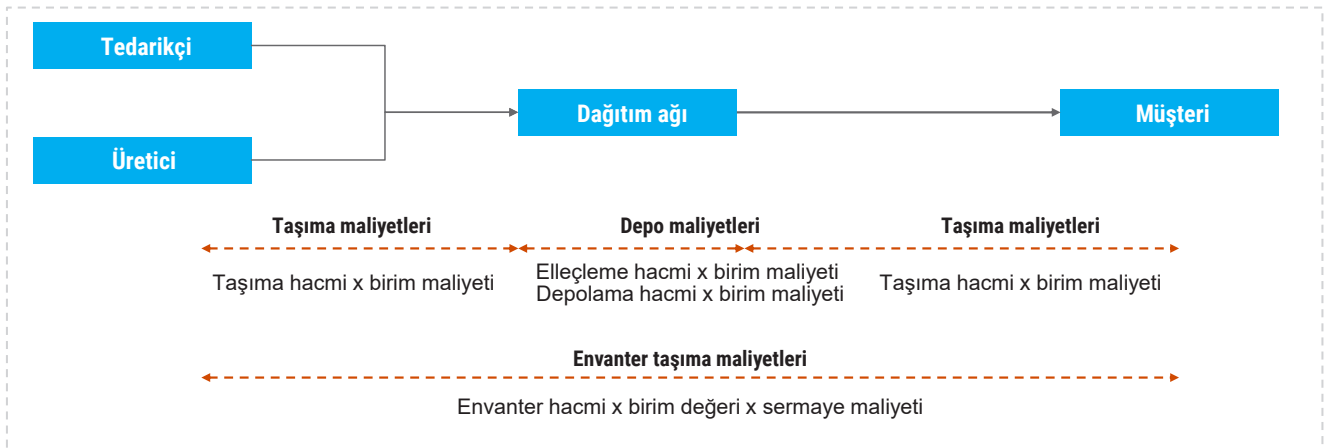
Neler oluyor...		Tedarik zinciri için ne anlama geliyor...	
Küresel ticaretin çeşitlendirilmesi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Savaşlar ve ticaret savaşları, sağlık ve iklim acil durumları, jeopolitik gerilimler, kapalı sınırlar</b></li> <li>• Emtia, malzeme, nakliye konteynerlerinde yaşanan <b>kıtlık</b></li> <li>• <b>Hem maliyetin hem de riskin</b> önemli faktörler olarak öne çıkması</li> </ul>	Dayanıklılık	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pazarla daha yakın ve daha bölgeselleştirilmiş (vergi açısından optimize edilmiş) üretim</li> <li>• Bir sonraki küresel gelgiti atlatabilmek için tedarik zincirini çeşitlendirme (Örn. "düşük maliyetli" kaynaklardan uzaklaşma)</li> </ul>
'Hedef müşteri' için tasarım	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hiper-segmentasyonun yükselişi, kişiselleştirme ve özelleştirme</b> baskısı</li> <li>• Giderek <b>karmaşıklaşan müşteri</b> beklentileri ve performans gereksinimleri</li> </ul>	Çeviklik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Farklılaştırılmış iş modelleri</li> <li>• Mühendislik/tasarıma kadar geri giden kapalı döngü ile fonksiyonlar arası entegrasyon</li> <li>• Talep üzerine imalat, 3D yazıcı</li> </ul>
Teknolojinin yükselişi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>İş gücü sınırlamalarına</b> (örneğin COVID), iş gücü yetersizliğine ve enflasyon baskısına maruz kalma</li> <li>• <b>Dijitalleşme, otomasyon ve yapay zeka</b> teknoloji yenilikleri</li> </ul>	Operasyonel Verimlilik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Üretim, paketleme, karşılama ve teslimat için otomatik/co- bot ekipmanlarının artan bir hızla benimsenmesi</li> <li>• Uzaktan kontrolün artan avantajları (Örn. kontrol kuleleri)</li> </ul>
ESG'ye yatırım yapma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>T1/T2/T... tedarikçi</b> görünürlüğünün teşviki</li> <li>• Tüketici beklentilerine yanıt olarak büyüyen <b>sürdürülebilirlik düzenlemeleri</b></li> </ul>	Kalite & Güven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satışların maliyetinden uçtan uca paydaş değeri yaratmaya geçiş</li> <li>• Uçtan uca tedarik zinciri görünürlüğü</li> </ul>



## Hedeflerde bir değişim gözlemliyoruz



## Lojistik maliyetleri = $\sum$ (birim maliyetler (p) x lojistik hacmi (q))



### Birim maliyetleri (P)

- Satınalma stratejisi
- Satınalma taktikleri

### Lojistik hacimleri & kompleksite (Q)

- Stratejik: ağ optimizasyonu
- Taktiksel: hizmet politikası
- Operasyonel: süreç verimliliği



## Lojistik maliyetler - dış kaynak

### Satınalma (P)

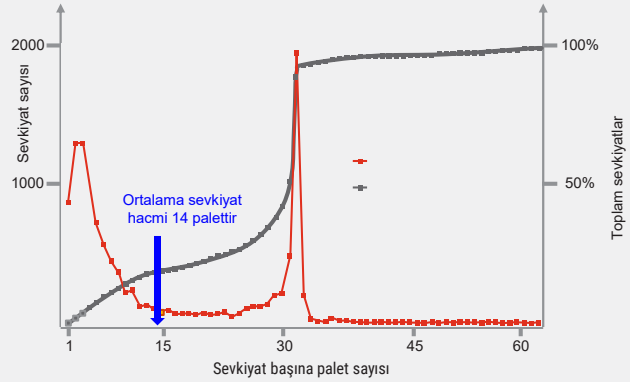
#### Satınalma stratejisi

- Merkezi vs. Yerinden yönetim (dağıtılmış)
- Seçici toplama vs. konsolidasyon
- 3PL vs 4PL
- **Tipik tasarruf potansiyeli: %5-10**



#### Satınalma taktikleri

- Sözleşme ile gerçekleşen durumun uyumluluğundan emin olmak için fatura kontrolü
- Lojistik profilleri ile uyumlu tarife yapısı



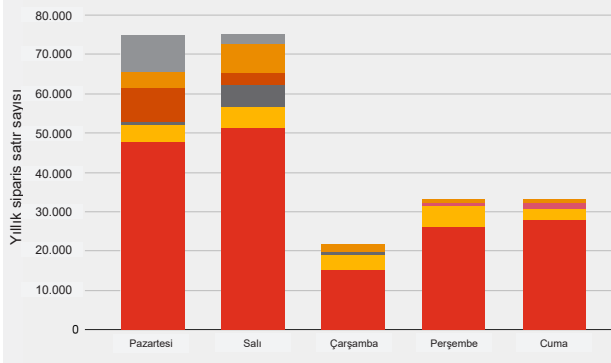
- **Tipik tasarruf potansiyeli: %5-10**

## Lojistik Maliyetleri

### Süreç verimliliği

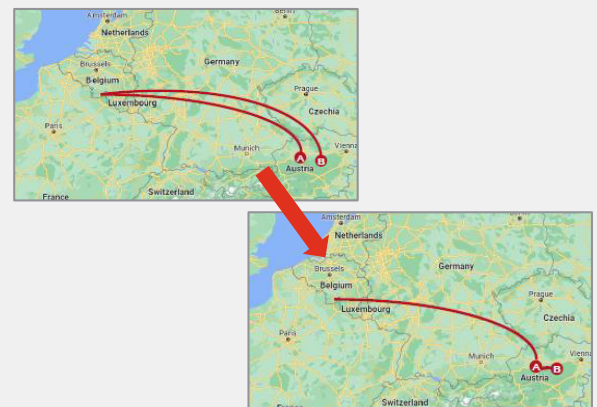
#### Depolamada verimlilik

- Toplama verimliliği, yürüme/sürüş mesafeleri
- Toplama metodolojisi
- Katma değeri olmayan aktivitelerden kaçınmak için otomasyon (Örn. AMR, AGV vb.)



#### Taşımada verimlilik

- Rotalama optimizasyonu: Parsiyel yüklerin (LTL) konsolidasyonu



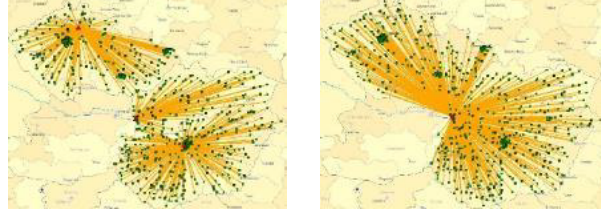


## Lojistik Maliyetleri

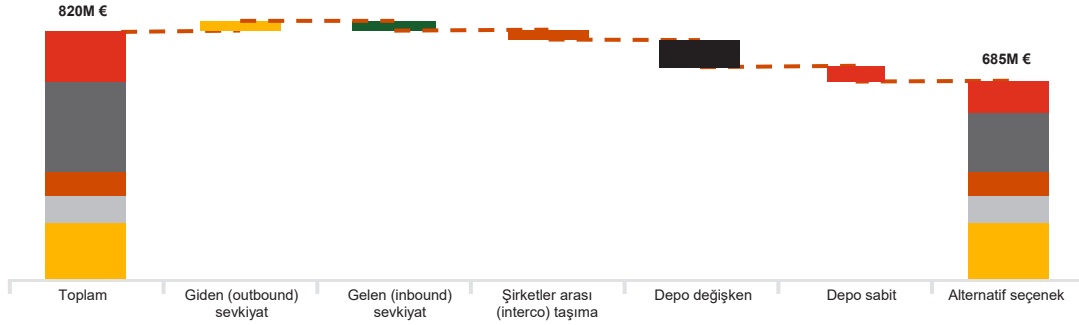
Hacim & kompleksite (Q): Stratejik kaldıraçlar

### Stratejik

- Taşıma maliyetleri, depo maliyetleri ve envanter taşıma maliyetlerinin toplamını azaltmak için ağ optimizasyonu
- **Tipik tasarruf potansiyeli: %5-1**



Örnek:  
Ağ Optimizasyonu

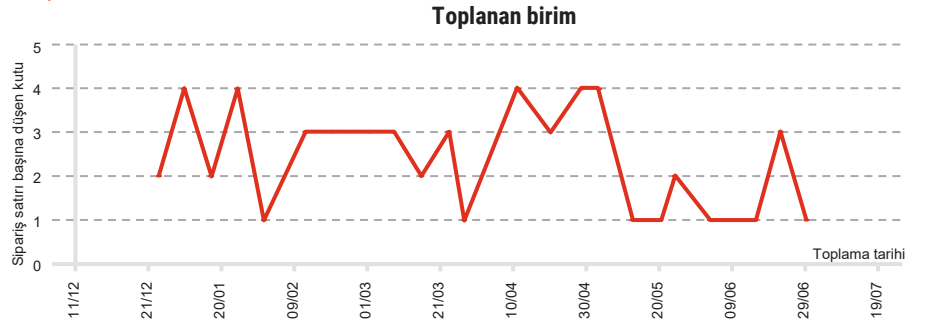


## Lojistik Maliyetleri

Hacim & kompleksite (Q): Taktiksel kaldıraçlar

### Taktiksel

- Minimum sipariş miktarı, teslim süreleri, katma değerli hizmetler (VAS) vb. kapsayan hizmet politikaları ile müşteri segmentasyonu
- Depolama, taşıma, sipariş yönetimi ve fatura işlemleri üzerindeki etkiler
- **Tipik tasarruf potansiyeli: %10-20**



Örnek: Toplama profili

### Mevcut durum

Sevkiyat No	Sevkiyat ağırlığı (kg)	Ağırlık grubu	Maliyet (EUR)	€/ton
2845642 (Hafta27)	127	0,1-0,2 ton	76	598,5
2844910 (Hafta27)	1.560	1,5-1,6 ton	457	293,0
2845306 (Hafta27)	2.673	2-3 ton	706	264,1
<b>Toplam</b>	<b>4.360</b>		<b>1.239</b>	<b>284,2</b>

### Konsolide durum

Sevkiyat ağırlığı (kg)	Ağırlık grubu	Maliyet (EUR)	€/ton	Tasarruflar (%)
4.360	4-5 ton	929	213,1	25%
<b>4.360</b>		<b>929</b>	<b>213,1</b>	<b>25%</b>

Örnek: Teslimat sıklığı

*İşbu raporda derlenen haberler, kamuya açık kaynaklardan alınmış olup raporda bu kaynaklara atıf yapılmıştır. Rapordaki yazılar ise yazarın görüş ve yorumlarını içermekle birlikte resmi görüş niteliğinde değildir. Haberdeki bilgilerin ve yazarın görüşlerinin doğruluğundan, zaman içerisindeki değişiminden, eksik, hatalı olmasından vb. durumlardan meydana gelen ve/veya gelecek olan zararlardan TAYSAD sorumlu değildir.*



TAYSAD

**Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği**

TOSB Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi  
1. Cadde No: 10 41420 Şekerpınar / Çayırova - Kocaeli/ TÜRKİYE  
Tel: + 90 262 658 98 18 • Faks: + 90 262 658 98 39  
www.taysad.org.tr • info@taysad.org.tr



/taysadturkey