



TAYSAD

# LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

## 2024 III. Çeyrek Değerlendirmesi

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.



## Lojistik ve Gümrük Raporu

### 3 Dahilde İşleme Rejimi (DİR): Türkiye'nin Dış Ticaret Politikalarında Stratejik Bir Araç

Erkin Aparı  
PwC, Kıdemli Müdür

Barış Singin  
PwC, Danışman

### 6 Gerçek Zamanlı Uçtan Uca Görünürlük Otomotiv Tedarik Zincirindeki Zorlukların Üstesinden Gelmeye Nasıl Yardımcı Olabilir?

Abdullah Cansu  
Nuvolog, Kurucu

### 9 HIT-30 Programı Çerçevesinde E-Mobilite Sektörüne Yönelik Bir Değerlendirme

Lale Eray  
PwC, Direktör

# Dahilde İşleme Rejimi (DİR): Türkiye'nin Dış Ticaret Politikalarında Stratejik Bir Araç



**Erkin Aparı**  
PwC  
Kıdemli Müdür



**Barış Singin**  
PwC  
Danışman

Dahilde işleme rejimi (DİR), Türkiye'nin dış ticaret politikalarında stratejik bir araç olarak önemli bir rol üstlenmekte ve yerli üreticilerin uluslararası pazarlarda rekabet edebilme kapasitesini artırarak, Türkiye'nin ihracat odaklı büyüme stratejisine önemli katkılarda bulunmaktadır.

**D**ahilde İşleme Rejimi (DİR), Türkiye'nin dış ticaret politikaları arasında önemli bir yere sahip olan, ihracatı teşvik etmeye yönelik stratejik bir araçtır. DİR, yerel üreticilerin hammadde, yarı mamul veya girdi niteliğindeki malları gümrük vergisi ve diğer ticaret politikası önlemlerinden muaf olarak ithal etmesini ve bu malların işlenerek ihraç edilmesini mümkün kılmaktadır. Bu sayede rejimden yararlanan ihracatçıların maliyetlerinin düşürülerek rekabet gücünün artırılması amaçlanır. Bu rejim, ihracat odaklı büyüme stratejisini desteklemek ve uluslararası pazarlarda rekabet gücünü artırmak için kullanılmaktadır.

Ticaret Bakanlığının yayınlamış olduğu 2023 yılı Faaliyet Raporu verilerine göre, **Türkiye'nin toplam ihracatının yaklaşık %44.27'si DİR kapsamında gerçekleşmiştir.** Türkiye'de Dahilde İşleme Rejimi en çok tekstil, gıda ve ana metal sektörlerinde kullanılmıştır. (Bknz:Tablo) Ayrıca bu kapsamda, **2023 yılında 6.893 adet Dâhilde İşleme İzin Belgesi (D1), 212 adet Yurt İçi Satış ve Teslim Belgesi (D3) düzenlenmiştir.**

## Firmalar İçin Dahilde İşleme Ne Anlama Gelir?

DİR, artan maliyetleri düşürmek ve rekabet avantajı elde etmek için firmalar açısından önemli bir rejimdir. Bu nedenle rejimin tüm avantajlarının bilinmesi, firmaların varsa kullandıkları Dahilde İşleme Rejim yapılarının gözden geçirilmesi önemlidir. DİR'den en iyi şekilde faydalanmak için doğru bir ön analiz süreci kritik öneme sahiptir. İşte bu süreçte dikkat edilmesi gereken bazı adımlar aşağıdaki gibidir:

### 1. Ürün ve Pazar Analizi

#### a. Ürün Analizi

İşletmenin ithal ettiği ham maddeleri ve işledikten sonra ihraç etmeyi planladığı nihai ürünleri değerlendirme sürecidir.

## Alt Program Hedef ve Göstergeleriyle İlgili Gerçekleşme Sonuçları ve Değerlendirmeler

Yıl		2023										
Program Adı		TİCARETİN DÜZENLENMESİ, GELİŞTİRİLMESİ VE KOLAYLAŞTIRILMASI										
Alt Program Adı		İHRACATIN DESTEKLENMESİ										
Alt Program Hedefi		İhracatın kalkınma planları ve yıllık programlarındaki ilke, hedef ve politikalar yönünde ülke ekonomisi yararına düzenlenmesini, desteklenmesini ve geliştirilmesini sağlamak										
Sıra	Gösterge Adı	Ölçü Birimi	Hedeflenen Gösterge Değeri	Yılısonu Gerçekleşme Tahmini	Gerçekleşme							Gerçekleşme Durumu
					I. Üç Aylık	II. Üç Aylık	III. Üç Aylık	IV. Üç Aylık	Yıl Sonu Değeri	Gerçekleşme Oranı		
1	Dahili işleme rejimi kapsamında yapılan ihracatın toplam ihracattaki payı	Yüzde	41,50	42	41.70	44,56	43,52	44,27	44,27	93,74	Kısmen Ulaşıldı	
2	Destek kapsamında alınan tasarım ve ürün geliştirme proje sayısı (kümülatif)	Adet	1.448	900	836	850	864	880	880	60,77	Ulaşılmadı	
3	Destek kapsamına alınan uluslararası rekabetçiliğin geliştirilmesi proje sayısı	Adet	614	570	568	576	601	610	610	99,35	Kısmen Ulaşıldı	
4	Hizmet ihracatına yönelik destek programları kapsamında olumlu sonuçlandırılan başvuru sayısı	Adet	3.750	3.500	1.769	2.874	3.200	4.317	12.160	324,24	Aşıldı	
5	Hizmet ihracatına yönelik desteklenen ticaret ve alım heyetleri sayısı	Adet	25	10	5	5	2	4	16	64	Ulaşılmadı	

(Görsel Ticaret Bakanlığı 2023 yılı Faaliyet Raporundan alınmıştır.\*)

Bu analiz sırasında şu sorular cevaplanmaya çalışılır:

- Hangi ham maddeler ithal edilecek?
- İşleme sonrası hangi ürünler elde edilecek?
- Ürünlerin kalite standartları nelerdir?
- Ürünlerin üretim maliyetleri ve kâr marjları nedir?

Bu analiz, dahilde işleme kapsamındaki malzemelerin en verimli şekilde kullanılmasını ve nihai ürünlerin uluslararası pazarda rekabetçi olmasını sağlar.

### b.Pazar Analizi

Pazar analizi, işlenen ürünlerin hedef pazarlarda rekabet gücünü ve satış potansiyelini inceleyen bir süreçtir. Şu sorulara yanıt aranır:

- Hangi ülkeler ve bölgeler hedef pazar olarak seçilecek?
- Hedef pazarlardaki tüketici ihtiyaçları ve beklentileri nelerdir?
- Rakip ürünler ve pazar payları nasıl dağılım göstermektedir?
- Gümrük vergileri, ticaret engelleri ve diğer lojistik detaylar nelerdir?

Pazar analizi, işletmenin ihraç edeceği ürünlerin doğru pazarlara yönlendirilmesi ve uluslararası rekabet koşullarında başarılı olmasına katkı sağlar.Sonuç olarak, dahilde işleme ürün ve pazar analizi, işletmenin hem üretim süreçlerini optimize etmesine hem de ihraç edeceği ürünleri uygun pazarlara sunmasına yardımcı olur.

## 2.Maliyet Hesaplaması

Dahilde işleme maliyet hesaplaması, işletmelerin üretim ve ihracat süreçlerini daha verimli hale getirerek, rekabetçi fiyatlarla uluslararası pazarlara açılmalarını sağlar.

Maliyet Hesaplamasında Dikkate Alınan Unsurlar

### a. Ham Madde İthalat Maliyeti

İthal edilen ham maddelerin fiyatı, taşıma, sigorta ve gümrük işlemleri gibi masraflar dahil edilir. Dahilde işleme rejimi kapsamında ithal edilen ham maddeler gümrük vergisi ve KDV'den muaf olabilir, bu da maliyeti düşürür.

### b. İşleme ve Üretim Maliyeti

İthal edilen ham maddelerin işlenmesi sırasında üretim maliyetleri hesaplanır. Bu maliyetler şunları içerir:

- İşçilik maliyetleri
- Enerji maliyetleri (elektrik, su, doğalgaz)
- Makine ve ekipman kullanımı, bakım masrafları
- Üretim sırasında kullanılan diğer yardımcı malzemeler (ambalaj, kimyasallar vb.)

### c. Lojistik ve Taşıma Maliyetleri

Üretilen ürünlerin ihracat için taşınması sırasında oluşan lojistik maliyetler de göz önünde bulundurulur. Nakliye, depolama ve sigorta gibi masraflar bu aşamada dikkate alınır.

### d. Vergi ve Harçlar

Dahilde işleme rejimi kapsamında belirli vergi ve harçlardan

muafiyet sağlansa da, rejimin ihlal edilmesi veya ürünlerin iç piyasaya satılması durumunda vergi yükümlülükleri oluşabilir. Bu potansiyel maliyetleri de hesaplamada göz önünde bulundurulur.

#### e. İhracat Maliyeti

Ürünlerin hedef pazarlara ulaşmasında gümrükleme, taşıma ve diğer lojistik maliyetler ile gümrük vergileri dikkate alınır.

### 3. Tedarik Zinciri Yönetimi

Dahilde işleme izninde tedarik zinciri yönetimi, ham maddelerin ithalatından nihai ürünlerin ihracatına kadar tüm süreçlerin verimli ve kesintisiz işlenmesini sağladığı için kritik öneme sahiptir. Doğru tedarikçilerden zamanında malzeme temini, üretim süreçlerinin optimize edilmesi, stok ve lojistik maliyetlerinin kontrol edilmesi, işletmelere maliyet avantajı ve rekabet gücü kazandırır. Ayrıca, izleme ve raporlama süreçlerinin etkin yönetilmesi, rejim kurallarına uyum sağlanarak vergi muafiyetlerinden yararlanılmasını ve ihracat hedeflerinin zamanında gerçekleştirilmesini güvence altına alır.

Bu analizler, firmaların DİR'den maksimum avantaj sağlama- ları için stratejik kararlar almalarına yardımcı olur.

Rejimin sağladığı temel bilgiler dışında rejimin sağladığı diğer olanakları göz önüne almak ve buna bağlı firmamızın işlemlerini gözden geçirmek faydalı olabilir.

**Dahilde İşleme İzin Belgesinden - Dahilde İşleme İzin Belgesine Teslim:** Belgeden belgeye teslim şekli Dahilde İşleme İzin Belgesi'nden (DİİB) bir diğer izin belgesine devredilmesini ifade eder. Örneğin, bir firmanın dahilde işleme izin

“Yukarıda bahsi geçen izin belgesinden - izin belgesine teslim şekli arasında prosedür olarak bir fark yokken en belirgin iki fark; Dahilde İşleme İzin Belgesi Ticaret Bakanlığından, Dahilde İşleme İznine ise gümrük idaresinden alınmaktadır, Dahilde İşleme İznine (Dİİ), belirli bir malın ithalatında vergi muafiyeti sağlayan kısa vadeli bir izin iken, Dahilde İşleme Belgesi (DİB), sürekli ihracat yapan firmalara uzun vadeli ve daha geniş kapsamlı ithalat ve işleme avantajları sunan bir belgedir.”

belgesi varsa Dahilde İşleme Rejimi (DİR) kapsamında ithal ettiği ve işleme faaliyeti sonucu elde ettiği ürünleri, başka bir firmanın da Dahilde İşleme İzin Belgesi kapsamında girdi olarak kullanmak üzere devretmesi anlamına gelir. Bu işlem, devreden ve devralan firmaların her ikisinin de kendi Dahilde İşleme İzin Belgeleri kapsamında yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için belirli şartlara uygun olarak gerçekleştirilir.

#### Dahilde İşleme İzninden – Dahilde İşleme İzin Belgesine Teslim:

Dahilde İşleme İznine kapsamında ithal edilen malların, izin belgesi sahibi bir firmaya işlenmiş veya yarı işlenmiş halde teslim edilmesi sürecini ifade eder. Yukarıda bahsi geçen izin belgesinden - izin belgesine teslim şekli arasında prosedür olarak bir fark yokken en belirgin iki fark; Dahilde İşleme İzin Belgesi Ticaret Bakanlığından, Dahilde İşleme İznine ise gümrük idaresinden alınmaktadır, Dahilde İşleme İznine (Dİİ), belirli bir malın ithalatında vergi muafiyeti sağlayan kısa vadeli bir izin iken, Dahilde İşleme Belgesi (DİB), sürekli ihracat yapan firmalara uzun vadeli ve daha geniş kapsamlı ithalat ve işleme avantajları sunan bir belgedir.

#### Dahilde İşleme Rejimi (DİR) Kapsamında Yurt İçinden

**Ürün Alma:** Türkiye'deki tedarikçilerden alınan ürünler için KDV istisnası gibi avantajlardan yararlanılabilir, maliyetlerini düşürerek uluslararası pazarlarda rekabet gücü arttırılabilir. Yurt içinde DİR kullanarak, ithalat yapmadan önce yerel tedarikçilerden temin edilen hammaddeler veya ara mallar, işlendikten sonra nihai ürün haline getirilerek ihraç edilebilir. Bu durumda, firmalar yerli üretimi teşvik ederken vergi avantajlarından da yararlanabilirler.

#### Sonuç ve Değerlendirme

Dahilde işleme rejimi (DİR), Türkiye'nin dış ticaret politikalarında stratejik bir araç olarak önemli bir rol üstlenmekte ve yerli üreticilerin uluslararası pazarlarda rekabet edebilme kapasitesini artırarak, Türkiye'nin ihracat odaklı büyüme stratejisine önemli katkılarda bulunmaktadır. DİR, firmaların çeşitli vergilerden muaf tutulmasını sağlayarak üretim maliyetlerini düşürmekte ve yerli sanayinin gelişimini desteklemektedir. DİR'in sunduğu avantajların en iyi şekilde değerlendirilmesi ve bu sistemin daha geniş bir şekilde benimsenmesi, Türkiye'nin küresel pazarlardaki rekabet gücünü arttırmaya yardımcı olacaktır. Bu nedenle, firmaların DİR'in avantajlarından daha iyi yararlanabilmesi ve maksimum fayda sağlayabilmesi için süreçlerini gözden geçirmeleri önemlidir. Halihazırda belge kullanan firmalar, belgenin etkinliğini kontrol etmeli ve gerekli düzenlemeleri yapmalıdır. Belgeye sahip olmayan firmalar ise, bu avantajdan yararlanabilme potansiyellerini değerlendirerek gerekli adımları atmalıdır.

# Gerçek Zamanlı Uçtan Uca Görünürlük Otomotiv Tedarik Zincirindeki Zorlukların Üstesinden Gelmeye Nasıl Yardımcı Olabilir?



**Abdullah Cansu**

Nuvolog  
Kurucu

Dışarıdan çok karmaşık görünsede, herhangi bir otomotiv tedarik zinciri uzmanı, otomotiv endüstrisinde tedarik zinciriyle ilgili neredeyse her sorunu görünürlük eksikliğine rağmen nasıl takip edeceğini bilir.

**G** elir açısından dünyanın en büyük sektörlerinden biri olan küresel otomotiv endüstrisi, her gün değişen trendlerin yaşandığı, sürekli değişken bir yapıya sahip. Oldukça değişken ve dinamik olan pazar, artan küreselleşme nedeniyle daha fazla tedarik zinciri zorluğuyla karşı karşıya kalırken, uçtan uca görünürlüğün önemi artmakta.

Teknolojik dönüşüme adaptasyon hızıyla öne çıkan otomotiv sektörü kadar teknolojik gelişime benzer ivmede ayak uyduran başka bir endüstri bulmak bir hayli zor. Bu durum, yıllar içinde otomotiv tedarik zincirinin dijitalleşme hızında belirgin bir şekilde görülmektedir.

Böylesine büyük bir sektörde rekabetçi kalabilmek için uzun vadeli dijital dönüşümü taahhüt etmeniz gerekir ki bu da ancak hatasız bir görünürlük sistemi ile sağlanabilir.

## **Otomotiv Sektörü Tedarik Zincirinde Görünürlüğünde Temel Zorluklar**

Otomotiv sektöründe tedarik zincirinin nasıl işlediğini biliyorsanız bir ürünün son kullanıcıya ulaşana kadar ki serüveninde çok ayaklı, karmaşık bir yapıdan geçtiğini bilirsiniz. Böyle bir düzende uçtan uca görünürlük eksikliği verimsizliğe ve ek maliyetlere yol açar. Sonuç olarak sektör; görünürlük ve kontrol eksikliğinden kaynaklanan verimsizlik nedeniyle tedarik zinciri yönetiminde milyarlarca dolar kaybetmektedir.

Şimdi otomotiv tedarik zinciri yönetimi profesyonellerinin karşılaştığı başlıca zorluklara ve çözüm önerilerine bakalım.



### Zorluk 1:

#### Yeniden Kullanılabilir Varlıkların/Ambalajların Yönetimi

Yeniden kullanılabilir varlıkların takip edilebilirliği görüldüğünden daha büyük bir sorundur. Paletler, kutular, plastik kasalar gibi yeniden kullanılabilir varlıkların optimum şekilde kullanılmaması ekstra maliyet artışına yol açar. Ambalajlama, otomobil parçalarının güvenli bir şekilde taşınması için kritik önem taşıyor ve bu nedenle otomotiv tedarik zincirinin verimli işlemesi için göz önünde bulundurulması ve yönetilmesi gereken bir konudur.

Otomotiv sektörü üreticileri ambalajlama için yapılan sermaye harcamalarını azaltmanın yollarını arıyor. Yeniden kullanılabilir varlıkların yönetimi konusunda varlıkların nerede olduğu sorusunun cevabına, bakımına ve tersine lojistik süreçlerine hala önemli miktarda yatırım yapılmaktadır.

Yeniden kullanılabilir varlıkların envanterine ilişkin görünürlük eksikleri genellikle operasyonel verimsizlikten kaynaklanan yüksek lojistik maliyetlerine yol açar. Ayrıca ambalajların gecikmesi veya kaybolması zincirin diğer halkalarını olumsuz etkiler.

#### Çözüm: Akıllı Yeniden Kullanılabilir Varlık Takip Sistemi

Gerekli olan, işletmeniz için uçtan uca bir yeniden kullanılabilir varlık takip sistemi kurmak.

Bu sistemi Nesnelerin İnterneti (IoT) tabanlı ambalajlara

monte edilebilecek cihazlarla veya yazılım tabanlı olarak her sevkiyatınızda hangi ambalajın nereye gittiğini veya nereden geldiğini takip ederek kurgulayabilirsiniz.

Bu çözüm, hem tedarik zincirinizdeki kesintisiz görünürlüğüne katkı sağlayacak hem de kurgulanacak erken uyarı sistemleri ile ambalajların gecikmelerinden kaynaklanan riski azaltmanıza yardımcı olacak ve oluşabilecek ekstra maliyetlerden tasarruf sağlayacaktır.

### Zorluk 2:

#### Bitmiş Ürün Lojistik Görünürlüğü

Otomotiv endüstrisinin karşılaştığı zorluklardan biri nihai ürün için lojistik süreci görünürlüğüdür.

Gerçek zamanlı görünürlük eksikliği ürünlerin zamanında teslim edilip edilmeyeceğinin bilinmemesi anlamına gelir. Çoğu üretici nihai ürün lojistik süreçlerinde 3.parti lojistik (3PL) hizmet sağlayıcılarına güvenmek zorundadır. Bu durumda yapabileceğiniz dış kaynaklardan gelecek bilgilere güvenmektir. Herhangi bir aksaklıkta zamanında haberdar olunmazsa süreç cezai yaptırımlara veya müşteri kaybına kadar gidebilir.

#### Çözüm: Gerçek Zamanlı Takip ve Daha İyi Bir Risk Yönetimi

RTTV Platformları terimini hiç duydunuz mu? Real-Time Transportation Visibility Platforms.



İş modelinize ve operasyonlarınıza göre kurgulanmış bir RTTV size ürünlerinizin taşımacılık süreçleri ile ilgili gerçek zamanlı görünürlük, doğru ETA'lar ve doğru kişiye zamanında uyarılar gönderilmesini sağlar.

7x24 taşımalarınızı takip etmek olası bir aksaklığı ön görebilmenizi sağlar. Bir problemi gerçekleştikten sonra değil gerçekleşmeden önce ön görebilmeniz için kurgulanan bu platformlar riskinizi daha iyi yönetmeye olanak sağlarlar.

### Zorluk 3:

#### Maliyetler

Hasar, kayıplar, envanter yönetimi sorunları, verimsiz veya ölçümlenemeyen süreçler, otomotiv endüstrisindeki tedarik zinciri maliyetlerine çok fazla etki eder. Bu maliyetler sadece görünür olanlar değil. Aynı zamanda üretim gecikmeleri, iş kaybı, memnuniyetsiz müşteriler, pazardaki itibarınız ve diğer etkilenen gizli maliyetlerdir.

#### **Çözüm: Uygun Maliyetli Bir Görünürlük Çözümü ve Daha İyi Tedarik Zinciri Kontrolü**

İhtiyacınız olan şey, daha bilinçli karar vermek için uçtan uca görünürlük sağlayan, verilerinizi bir araya getiren ve yorumlayan gerçek zamanlı analitik raporlama araçlarıdır.

Gerçek zamanlı görünürlük verileri olmadan, gelecekte başarılı bir büyüme planı uygulamak mümkün değildir.

### Özet:

Dışarıdan çok karmaşık görünse de, herhangi bir otomotiv tedarik zinciri uzmanı, otomotiv endüstrisinde tedarik zinciriyle ilgili neredeyse her sorunu görünürlük eksikliğine rağmen nasıl takip edeceğini bilir.

Otomotiv tedarik zincirinizin sadece takip cihazlarına değil, bir iş geliştirme çözümüne ihtiyacı var.

Hem maliyetlerle hem de tedarik zinciri üzerindeki kontrol eksikliğiyle başa çıkmak için eksiksiz ve kesintisiz bir görünürlüğe sahip olmanız gerekir.

Elbette, görünürlük verilerinizi nakliyecinizden veya 3PL'lerden alabilirsiniz, ancak tüm veriler faydalı ve kullanılabilir veriler olmayacaktır. Kusursuz bir otomotiv tedarik zincirinin gerektirdiği şey, eyleme geçirilebilir verilerdir.

Kısacası, sürdürülebilir bir tedarik zinciri için bilinçli kararlar alabileceğiniz doğru, gerçek zamanlı ve kullanılabilir veriler sağlayan uçtan uca görünürlük çözümümüzü aramak için kolları sıvamanın zamanı geldi.



# HIT-30 PROGRAMI

## Çerçevesinde E-Mobilite Sektörüne Yönelik Bir Değerlendirme



**Lale Eray**

PwC  
Direktör

Otomotiv sektöründe güçlü üretim altyapısı, yüksek rekabet gücü, yetişmiş ve nitelikli insan kaynağı ve lojistik gibi avantajlara sahip Türkiye, yakın dönemde elektrikli araç pazarındaki dönüşümü fırsata çevirecek üretim, vergi ve ticaret politikalarını arka arkaya uygulamaya koydu.

**S**on yıllarda gerek küresel pazarda gerekse Türkiye pazarında yaşanan hızlı teknolojik gelişmeler neticesinde e-mobilite ekosistemi ve dönüşümü kavramının üretici ve tüketicilerin ajandalarına ilk sıralardan girdiğini söyleyebiliriz. Bu durumun bir sonucu olarak, ekosistemin en trend bileşeni olan elektrikli araç sektörüne yönelik hükümetlerce uygulamaya konulan düzenleyici, teşvik edici ve korumacı politikalar ise pazara olan önemli etkileri nedeniyle dikkatle izlenir hale geldi.

Hızlı bir dönüşümün gerçekleştiği elektrikli araç sektöründe, 2024 yılında globalde satılan her beş araçtan birinin, Türkiye’de ise satılan her on araçtan birinin elektrikli olması bekleniyor. Önümüzdeki yıllarda büyüme hızında yavaşlama öngörülse de çevre politikaları ve enerji maliyetleri nedeniyle sektörün istikrarlı bir şekilde büyüyeceği de çok açık.

Bu öngörüler doğrultusunda, başta ABD, Çin ve AB olmak üzere birçok ülke e-mobilite ekosistemine yönelik olarak bir yandan üretim ve tüketim yönlü teşvik politikalarını uygulamaya koyuyor diğer yandan da ABD ve AB, Çinli markaların yıkıcı rekabeti sonucu ithalat politikalarını gözden geçirerek yüksek koruma önlemleri açıklıyor.

Dünyada bu gelişmeler yaşanırken, otomotiv sektöründe güçlü üretim altyapısı, yüksek rekabet gücü, yetişmiş ve nitelikli insan kaynağı ve lojistik gibi avantajlara sahip Türkiye, yakın dönemde elektrikli araç pazarındaki dönüşümü fırsata çevirecek üretim, vergi ve ticaret politikalarını arka arkaya uygulamaya koydu.



Bu kapsamda, **Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı** tarafından Çinli otomotiv devi BYD'nin Türkiye'de planlanan elektrikli araç yatırımının ilan edilmesi ve yine Çinli diğer otomotiv üreticileri ile görüşüldüğü haberleri otomotiv ekosistemini heyecanlandırmakla birlikte söz konusu yatırımların ülkemize çekilmesi amacıyla sunulan yatırım teşvik mekanizmalarını da gündeme getirdi.

Özellikle, BYD'nin yatırım açıklaması ile eşanlı olarak bakanlıkça lanse edilen ve 2030 yılında yeni teknoloji alanlarında küresel bir üretim merkezi olma hedefini içeren **"HIT-30 Programı"** kapsamında birçok teknoloji alanının yanında elektrikli araç ekosistemine yönelik yatırım konuları ve destek paketleri de açıklandı.

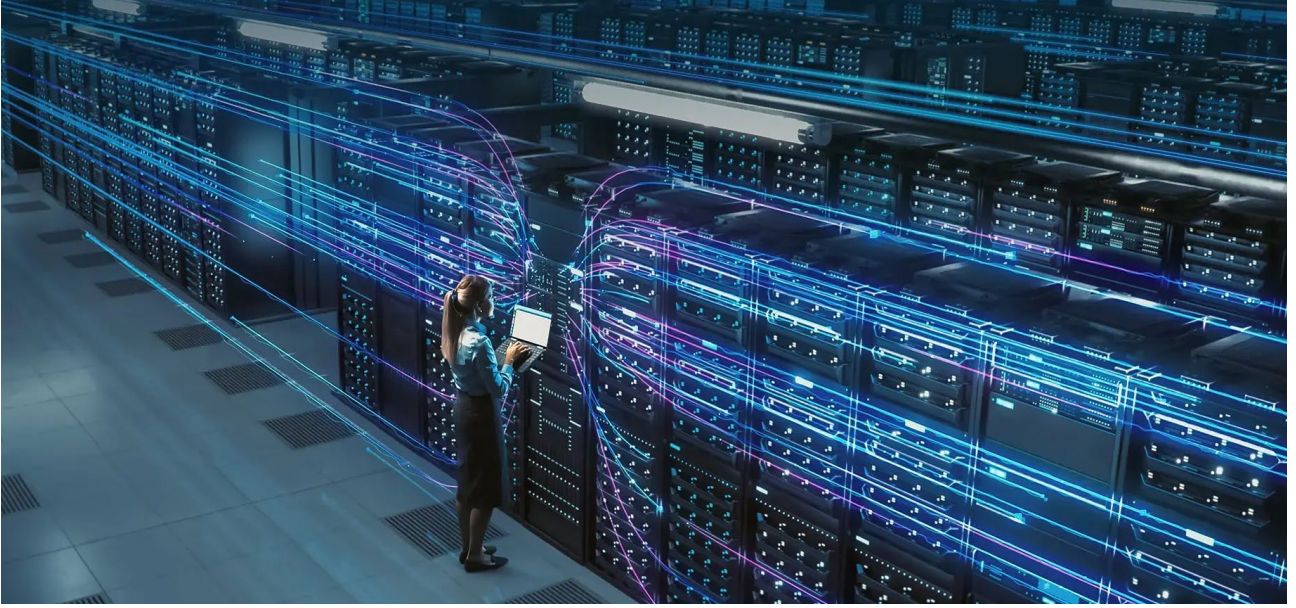
Yazımızda öncelikle, geçtiğimiz Temmuz ayında ilan edilen HIT-30 Programının yasal dayanağına ve sistematığına bakıp sonrasında e-mobilite sektörüne yönelik çağrılar hakkında bilgi vereceğiz. Bu şekilde, söz konusu Program'ın amacını daha açık bir şekilde ortaya koyabiliriz.

HIT-30 Programı ve Program kapsamı destekler, **6745 sayılı** "Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair 2 Kanun"un 80 inci maddesi ve **2016/9495 sayılı** "Yatırımlara Proje Bazlı Devlet Yardımı Verilmesine İlişkin Karar" hükümlerine dayanmaktadır. 2017 yılından bu yana davet usulü ile uygulanan ve kamuoyunda **"Proje Bazlı Teş-**

**vik"** veya **"Süper Teşvik"** olarak bilinen bu sistem "HIT-30 Programı" ile, öncelik verilen yatırım konuları, bu yatırımlara sağlanabilecek destekler ve toplam destek bütçesinin resmi olarak ilan edilmesiyle somut bir çerçeveye dönüştürüldü ve çağrı mekanizması uygulamaya alındı. Ayrıca, Bakanlık açıklamasına göre Program'dan 31 Aralık 2025 tarihinden önce yatırıma başlayan yatırımların yararlanabileceğini ve 2030 yılına kadar da bu yatırımların tamamlanmasının hedeflendiğini de belirtelim.

Burada, ilan edilen çağrılarla, kamunun reel sektör yatırımlarına yönelik yol gösterici ve dönüştürücü bir rol üstlendiğini ve yüksek teknolojiye yönelik yatırımlar için açık bir destek beyanında bulunduğunu söyleyebiliriz. Bu çağrılarla birlikte toplanacak yatırım talepleri bakanlıkça mevzuatta belirlenen usullere göre değerlendirilecek ve HIT-30 Programı kapsamında desteklenen yatırım projelerine sağlanan destekler ve detayları ise her bir proje için düzenlenen Cumhurbaşkanlığı Kararı ile kamuoyuna açıklanacak.

Ayrıca, şunu da belirtmek gerekir ki, söz konusu yatırım projeleri değerlendirilirken çağrıda belirtilen kriterlerin yanında yatırımın ölçeği, rekabet gücü ve sürdürülebilirliği, küresel iş birliği ve teknoloji transferi potansiyeli, katma değeri, mali gücü ve nakit yaratma kapasitesi, yerli girdi kullanımı, döviz tasarrufu, doğrudan ve dolaylı istihdam etkisi gibi mikro ve makro ekonomik unsurlar detaylıca ele alınıyor.



HIT-30 Programı altında mobilite sektörüne yönelik destek çerçevesine gelecek olursak, sektörün elektrikli dönüşümünün bütüncül bir yaklaşımla ele alındığı ve desteklere konu yatırım alanlarının üç ana başlık ve tamamlayıcı yatırımlar temelinde belirlendiği dikkatimizi çekiyor.

Bu kapsamda program ile; asgari **150 bin kapasiteli elektrikli (BEV) ve şarj edilebilir hibrit araç (PHEV)** ana sanayi yatırımları (**5 Milyar \$** bütçe); asgari **5 GWh** kapasiteli hücre dahil batarya ve batarya bileşenleri (**4,5** milyar \$ bütçe) ve asgari **65 nm/daha ileri** seviye çip üretimine yönelik ileri teknoloji yatırımları (**5 milyar \$** bütçe); asgari **250 Ar-Ge personeli** istihdamı sağlayan küresel ölçekli Ar-Ge merkezi yatırımları (**1 milyar \$** bütçe) ile ayrıca bu ekosistemi besleyecek değer zincirini oluşturan tedarikçi yatırımlarının desteklenmesi hedefleniyor.

Söz konusu yatırımlara yönelik açıklanan destekler açısından en dikkat çekici unsur ise son dönemde sınırlı uygulanan hibe, nitelikli personel ve enerji desteği gibi nakit destekler için yatırımın **%25**'ine ve Ar-Ge yatırımlarında **personel giderinin %50**'sine varan destek oranlarının ilan edilmesi ve bu destek tutarının bazı yatırım konuları için kapasiteye endekslenerek ölçek ekonomisinin özendirilmesi. Bu şekilde; **vergi, sigorta primi ve bedelsiz yatırım yeri** destekleriyle birlikte **nakit olarak sağlanan yatırım dönemi desteklerinin** güçlendirildiğini ve yatırımın hayata geçişini hızlandıracak cazip destek paketlerinin sunulduğunu görüyoruz.

Söz konusu destekler ve bu desteklere konu yatırımın niteliklerinin her bir proje için alınan Cumhurbaşkanlığı Kararı ile düzenlendiğini daha önce belirtmiştik. Projeye özgü bu kararlar kapsamında ayrıca, yatırıma özgü spesifik destekler ve yü-

kümlülükler ile pazara girişi zorlayan mevzuat kapsamında sağlanabilecek kolaylıklar da düzenlenebiliyor.

Elektrikli araç sektörü açısından düşünüldüğünde; **gümrük vergisi ve ek mali yükümlülük** tahsil edilmeden ithal edilebilecek araç sayısı ve bu avantajdan yararlanmak için yatırımcı tarafından yerine getirilmesi gereken koşullar ile pazara girişi engellenen **elektrikli/şarj edilebilir hibrit ithal araçlara** ilişkin üretim karşılığı sağlanacak kolaylaştırıcı düzenlemeler de yine kararda yer alabilecektir.

Bu çerçevede, HIT-30 Programının e-mobilite sektörüne yönelik sistematik bir bakış açısı ile oluşturulduğunu ve önemli destekler içerdiğini söyleyebiliriz. Söz konusu programa yapılacak başvurular için kapsamlı bir hazırlık süreci gerekmekte olup, başvuruda bulunacak yatırım projelerinin doğru proje değerlendirme yöntemiyle hazırlanması, yatırım projesinin teknik, mali ve ekonomik açıdan gerçekleştirilebilir olması, karşı karşıya kalınacak yatırım ve işletme maliyetlerinin net bir şekilde belirlenmesi ve yatırım özelinde destek unsurlarının optimize edilmesi önem arz ediyor.

Sonuç olarak, yukarıda bahsi geçen bilgiler ışığında; e-mobilite sektöründe faaliyet gösteren veya sektöre girecek olan işletmeler, bir yandan sektöre yönelik teşvik edici ve korumacı politikalarından kaynaklanan fırsatları en verimli şekilde değerlendirerek yaratılacak değer zincirinin önemli bir halkası olabilecek; bir yandan da e-mobilite ekosisteminin gelişerek büyümesinde etkin bir rol oynayarak ülkemizin yüksek teknoloji üretim ve ihracat yolcuğuna önemli katkılarda bulunabilecekler.

*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