YÜK TAŞIMACILIĞI VE LOJİSTİK HİZMETLER SEKTÖRÜ

STRATEJİ ÇALIŞTAYI RAPORU

Çalıştay Moderatörü:

Raporu Hazırlayanlar:

Prof. Dr. Ebru DEMİRCİ

Arş. Grv. Bora Şan TURGUT

Ocak 2024

İSTANBUL

İçindekiler Tablosu

2023 YILI SEKTÖR ANALİZİ 4

YÜK TAŞIMACILIĞI VE LOJİSTİK HİZMETLER KOMİTESİ TARAFINDAN ÖNERİLEN HEDEFLER 6

A. TAŞIMACILIKTA REKABET AVANTAJI YARATMAK İÇİN TEŞVİK VE DESTEKLER 7
DURUM TESPİTİ – 1: 7
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1: 7
DURUM TESPİTİ – 2: 7
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2: 8
DURUM TESPİTİ – 3: 8
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3: 8
DURUM TESPİTİ – 4: 9
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4: 9
DURUM TESPİTİ – 5: 9
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5: 9
DURUM TESPİTİ – 6: 10
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 6: 10
DURUM TESPİTİ – 7: 10
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 7: 10
DURUM TESPİTİ – 8: 10
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 8: 11
DURUM TESPİTİ – 9: 11
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 9: 11
DURUM TESPİTİ – 10: 11
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 10: 11
DURUM TESPİTİ – 11: 13
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 11: 13
DURUM TESPİTİ – 12: 14
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 12: 14

B. TAŞIMACILIKTA GÜMRÜK SÜREÇLERİ VE SINIR GEÇİŞLERİ 14
DURUM TESPİTİ – 1: 14
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1: 14
DURUM TESPİTİ – 2: 15
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2: 15
DURUM TESPİTİ – 3: 15
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3: 16
DURUM TESPİTİ – 4: 16
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4: 16
DURUM TESPİTİ – 5: 16
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5: 17

C. İNSAN KAYNAĞI VE EĞİTİM 18
DURUM TESPİTİ – 1: 18
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1: 18
DURUM TESPİTİ – 2: 19
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2: 19
DURUM TESPİTİ – 3: 19
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3: 20

D. MEVZUAT DÜZENLEMELERİ 20
DURUM TESPİTİ – 1: 20
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1: 20

DURUM TESPİTİ – 2: 20
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2: 20
DURUM TESPİTİ – 3: 21
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3: 21
DURUM TESPİTİ – 4: 21
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4: 22
DURUM TESPİTİ – 5: 22
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5: 22
DURUM TESPİTİ – 6: 22
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 6: 22
DURUM TESPİTİ – 7: 23
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 7: 23
DURUM TESPİTİ – 8: 23
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 8: 24
DURUM TESPİTİ – 9: 24
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 9: 24
DURUM TESPİTİ – 10: 25
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 10: 25

E. TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ OPERASYONLARINDA VERİMLİLİĞİ ARTTIRMA 25
DURUM TESPİTİ – 1: 25
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1: 26
DURUM TESPİTİ – 2: 26
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2: 26
DURUM TESPİTİ – 3: 27
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3: 27
DURUM TESPİTİ – 4: 28
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4: 28
DURUM TESPİTİ – 5: 28
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5: 28
DURUM TESPİTİ – 6: 29
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 6: 29
DURUM TESPİTİ – 7: 29
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 7: 30
DURUM TESPİTİ – 8: 30
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 8: 30
DURUM TESPİTİ – 9: 31
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 9: 31
DURUM TESPİTİ – 10: 31
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 10: 31
DURUM TESPİTİ – 11: 32
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 11: 32
DURUM TESPİTİ – 12: 32
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 12: 32
DURUM TESPİTİ – 13: 32
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 13: 32
DURUM TESPİTİ – 14: 33
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 14: 33
DURUM TESPİTİ – 15: 33
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 15: 34
DURUM TESPİTİ – 16: 34
HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 16: 35
DURUM TESPİTİ – 17: 35

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 17:..... 36

2023 YILI SEKTÖR ANALİZİ

2023 yılı değerlendirildiğinde; yaşadığımız büyük deprem afetinin etkileri, Gazze-İsrail Çatışmaları, Yemen'deki Husi güçlerin ticari gemilere saldırıları, devam eden Rusya-Ukrayna Savaşı, Çin-Tayvan-ABD gerilimi, ülkemizdeki uzun genel seçim süreci, küresel ekonomide sıkılaşma ve yavaşlama gibi unsurlar öne çıkmaktadır.

Kahramanmaraş ve bölgesinde yaşadığımız depremlerin sebep olduğu servet kaybı ve acil barınma ihtiyacına ilave olarak üretim kapasitesinde meydana gelen kayıplardır. Depremin en çok etkilediği bölge, Türkiye'nin GSYH'sinin yaklaşık yüzde 7,5'ini üretmektedir. Türkiye'nin tarımsal üretiminin yaklaşık yüzde 15'i bu bölgede yapılmakta, çelik ve tekstil sektörleri de bölgenin diğer güçlü sektörleri arasında yer almaktadır. Nüfusun %16,4'ü, hane halkının %13,7'si, Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH)'nin %9,8'i, istihdam edilenlerin %12,3'ü ve nakdi kredilerin %9,3'ü afet bölgesindedir. İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından hazırlanan 'Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu (İSO 500)' araştırmasının 2021 yılı verileriyle hazırlanan son çalışmasına göre, deprem bölgesinde faaliyet gösteren 64 adet şirket bulunmaktadır. Söz konusu firmaların üretimden satışlarının büyüklüğü yaklaşık 224,7 milyar TL olup İSO 500 listesinde yer alan firmaların toplam üretimden satışları ise 2.048 trilyon TL düzeyindedir. Yine İSO tarafından, 2021 yılı verilerine göre hazırlanan İSO İkinci 500 listesinde, deprem bölgesinde yer alan 75 adet şirket bulunmakta olup bu firmaların üretimden satışlarının büyüklüğü yaklaşık 47,2 milyar TL'dir.

Dünya Bankası tarafından 20 Şubat 2023 tarihinde yayımlanan rapora göre Kahramanmaraş depremlerinin doğrudan maliyeti 34,2 milyar dolar (2021 yılı GSYH'nin %4'ü) olarak hesaplanmış olup, bu tutarın 18 milyar doları konut, 9,7 milyar doları konut dışı binalar ve kalan 6,4 milyar dolar ise altyapı hasarlarından oluşmaktadır. Kahramanmaraş depremlerinin maliyetinin 70 milyar dolar seviyesinde olacağı, söz konusu maliyetin önemli kısmının kamu tarafından karşılanmakta olduğu göz önünde bulundurulduğunda depremlerin makroekonomik göstergeler üzerinde negatif yönlü etkilerinin olmaya devam edeceği öngörülmektedir.

Uluslararası ticaretin önde gelen aktörleri "emisyon ticaret sistemi" teması ile bazı hedefler ve lojistik sektörünü etkileyecek uluslararası regülasyonları (Yeşil Mutabakat, Sınırda Karbon Düzenlemesi Mekanizması, Fit for 55 vb.) açıklamıştır. Bu hedef ve regülasyonlar ile sınırda karbon düzenlemesi, yenilenebilir enerji kullanımının artırılması, düşük emisyonlu ulaşım modları ve bunları destekleyecek altyapıların kullanıma sunulması ön plana çıkmaktadır.

Rusya-Ukrayna Savaşı sebebiyle başta AB ülkeleri olmak üzere NATO üyesi ülkeler ve bir kısım uluslararası kuruluşlar tarafından Rusya'ya yaptırımlar uygulanmış ve bu yaptırımlar tüm taşıma modlarını ve lojistik faaliyetlerini sarsacak şekilde küresel bir etkiye sahip olmuştur. Aynı şekilde, Çin-Tayvan-ABD gerilimi de tüm dünyayı olduğu kadar, küresel tedarik zincirlerini ve lojistik akışları tehdit etmiştir. Gazze-İsrail Çatışmaları sebebiyle bölgeye yapılan ihracatımız olumsuz etkilenmiş ve dolayısıyla ticaretin bir türev talebi olan yük taşımacılık arz ve talebi de azalmıştır. Yemen'deki Husi güçlerin ticari gemilere saldırıları ise Kızıldeniz üzerinden gerçekleşen ticareti güçleştirerek bölge ülkelerinin ticaret hacimlerini olumsuz yönde etkilemiştir.

2023 yılı ilk yarısında Türkiye ekonomisi yüzde 3,85 büyümüştür. Net ihracatın büyümeye katkısı ise ilk çeyrekte negatif 5,2 puan ve ikinci çeyrekte ise negatif 6,2 puan olmuştur. Yılın ilk yarısında net ihracat büyümeyi 5,7 puan aşağı çekmiştir. Emtia fiyatlarındaki enflasyonist artış, merkez bankalarının para politikası kararları ve enerji şokları 2023 yılında da küresel ticaret hacminin yönünü belirlemeye devam etmiştir. Dolayısıyla kısa ve orta vadede Rusya-

Ukrayna savaşı, lojistiğe ilişkin sorunlar, enerji fiyatlarındaki artış, arz sıkıntısı ve durgunluk gibi beklentiler nedeniyle küresel ticaretin geleceğine ilişkin belirsizlikler sürmektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF) Global Ekonomik Görünüm Raporu küresel büyümenin 2024'te yüzde 3'e çıkacağını, küresel enflasyonun ise 2024'te yüzde 4,9'a düşeceğini öngörmesine rağmen bu tahminlerin hala pandemi öncesi seviyelerin üzerinde olduğu gözlenmektedir. Hükümetin 2028 yılında 400 milyar dolar mal ihracatı hedefi için bugünkünün iki katı kredi ve sigorta teminat olanağına ihtiyaç olacaktır. Ancak kısa vadede Eximbank ve T.C. Merkez Bankası reeskont kredileri genişletilmelidir. Orta vadeli program da ihracatın yapısal sorunları için kalıcı çözümler getirmelidir. Başta birikmiş KDV alacaklarının ödenmesi gibi ihracatçıları rahatlatacak ve yapısal sorunları ortadan kaldıracak adımlar atılmalıdır.

Uluslararası eşya taşımacılığı sektörü; hizmet sektörleri arasında ön planda olan ve karayoluyla ulaşılabilen ülkelere yönelik ülkemiz ihracat hedeflerinin gerçekleştirilmesinde çok önemli görevler üstlenmektedir. Sektörün bahse konu görevlerini yerine getirebilmesi ise iş yapış modellerinde dijitalleşme süreçlerini hayata geçirebilmesi koşuluna bağlıdır. Gelişen teknolojik imkanların sunduğu yeni fırsatlar ve firmaların rekabet üstünlüğü çabaları sonucunda üretim ve lojistik sektörlerinde de dijitalleşme hız kazanmıştır. Git gide gelişen e-ticaret sektörü gelişmiş lojistik sistemlere olan ihtiyacı arttırmaktadır. Küresel e-ticaret lojistik pazar hacminin, on yılda 6 kattan fazla artarak 2024 yılı sonunda 781 milyar ABD dolarına ulaşması beklenmektedir. Türkiye'de 31.320 tanesi ETBİS'e kayıtlı olmak üzere e-ticaret sektöründe faaliyet gösteren işletme sayısı toplam 548.688 adettir. Yıllara göre e-ticaret hacmi incelendiğinde, 2021 yılında gerçekleşen toplam 381,5 milyar TL tutarındaki e-ticaret işlemlerinin 2022 yılında 800,7 milyar TL'ye yükseldiği görülmektedir. Sipariş sayıları ise 2021 yılındaki 3,347 milyar adetten 2022 yılında 4,787 milyar adede yükselmiştir. Ülkemizde havayolları üzerinden gerçekleşen e-ticaret hacmi bir önceki yıla göre %156 artarak 45,1 milyar TL'ye, seyahat, taşımacılık ve depolama sektörlerinde gerçekleşen e-ticaret hacmi ise bir önceki yıla göre %132 artarak 24 milyar TL'ye ulaşmıştır. E-ticaret hacminin %91,3 kadar büyük bir kısmının yurt içi harcamalardan oluştuğu göz önünde bulundurulduğunda ülkemizdeki firmaların e-ticaret vasıtasıyla gerçekleşen ihracat açısından geri kaldıkları anlaşılmaktadır. Bunun sebeplerinden biri de e-ticaretin omurgasını oluşturan lojistik hizmetlerin ülkemizde gelişmesi önündeki engellerdir. Lojistik sektörümüzün önü açıldıkça ihracatçılarımızın fiziksel ve çevrim içi pazarlardaki performansı da gelişecektir.

YÜK TAŞIMACILIĞI VE LOJİSTİK HİZMETLER KOMİTESİ TARAFINDAN ÖNERİLEN HEDEFLER

A. TAŞIMACILIKTA REKABET AVANTAJI YARATMAK İÇİN TEŞVİK VE DESTEKLER

DURUM TESPİTİ – 1:

Havayolunda Faaliyet Gösteren Genel Satış Acentelerinin Turquality Desteği Kapsamına Alınması

Genel Satış Acenteleri (GSA), havayolu şirketlerinin gerçekleştireceği tarifeli uçuşları taşıma işleri organizatörlerine ve dolaylı olarak da müşterilere satışını gerçekleştiren organizasyonlardır. Taşıma işleri organizatörleri müşteri adına operasyon yürütürken GSA'lar havayolu şirketi adına operasyonları yürütmektedir.

Turizm ve eğitim sektörlerinde olduğu gibi GSA'lar Türkiye'nin ve Türk havayolu şirketlerinin hava kargo alanında marka gücünün ve hizmet ihracatı miktarının artırılması için ekosistemin önemli bir elemanı olarak öne çıkmaktadır. GSA desteği satış acentesi komisyon desteğinin yanında B2B olarak operasyonların yürütüldüğü hava kargo sektöründe önemli bir reklam ve tanıtım desteği olarak da ele alınmaktadır.

GSA'lar ile yürütülen operasyonlar diğer desteklenen sektörlerde operasyon yürüten ve komisyon usulü çalışan satış acentelerine oldukça paralel bir organizasyonda faaliyetlerini yürütmektedirler. Benzer şekilde, ödenen komisyon miktarlarının ülke, operasyon ve GSA (acente) bazında ayrıştırılması olağan bir süreçtir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1:

Havayolunda Faaliyet Gösteren Genel Satış Acentelerinin Turquality Desteği Kapsamına Alınması

2564 sayılı Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Karar içerisinde bulunan acente komisyon desteklerinin havacılık sektörünü de içerecek şekilde genişletilmesi takdirinde Türk havayolu şirketlerinin markalarının hedef pazarlarda derinleşmesi ve yurt dışı pazarlardaki rakipleri ile rekabeti desteklenmiş olacak, yeni hedef pazarlara açılması kolaylaştırılacaktır. Türkiye'nin hizmet ihracatına ek olarak Türkiye markasıyla ihracatı gerçekleştirilen yerli ve milli ürünler için uluslararası lojistik süreçler de doğal olarak desteklenmiş olacaktır. Verilecek olan destekle birlikte, son yıllarda gerçekleştirilmiş olan havacılık alanındaki yatırımların katma değerinin artırılması ve Türkiye'nin uluslararası hava taşımacılığı trafiğindeki önemi desteklenmiş olacaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 2:

5448 Sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Kararın Sektör İhtiyaçlarına Göre Genişletilmesi

2022 yılı itibarıyla 250 milyar doları aşan mal ihracatımızın uluslararası pazarlardaki rekabet gücünü artırarak gelişimine destek veren yük taşımacılığı ve lojistik sektörü, 5448 sayılı karar

kapsamında sağlanan desteklerin de katkısıyla 20 milyar dolar değerinde bir hizmet ihracatı gerçekleştirmiştir.

Ülkemiz; dünya ticaretinden aldığı payı artırma noktasında sahip olduğu coğrafi konum ve avantajlarını lojistik gücüyle birleştirerek önemli kazanımlar sağlama potansiyelindedir ancak lojistik sektörünün her geçen gün artan maliyet unsurları dikkate alınarak 5448 Sayılı "Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Karar" kapsamında lojistik sektörüne sağlanan devlet desteklerinin mevcut kapsamı artan uluslararası rekabet ortamı ile başa çıkmakta yetersiz kalmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2:

Destek Kapsamına Alınması Önerilen Yeni Destek Kalemleri aşağıdaki gibidir:

a. Yurtdışı Pazar Araştırma/Raporlama Desteği
b. İstihdam Desteği
c. Merkez birimlerinde görevlendirilecek nitelikli bilgi işlem ve pazarlama personelinin istihdam giderlerinin desteklenmesi,
d. Yurt dışı birimlerde görevlendirilecek şoför, forklift operatörü vb. personelin istihdam giderlerinin desteklenmesi)
e. Dijital Dönüşüm Desteği
f. Yazılım, donanım, teknoloji /dijital dönüşüm yatırımları ile ilgili giderlerin desteklenmesi.
g. Eğitim ve Danışmanlık Desteği
h. Dijital dönüşüm danışmanlık hizmetlerinin ve istihdam edilmiş personelin, meslekî ve sektörel bazda aldığı eğitimlerin desteklenmesi.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 3:

Depremzede KOBİ'ler İçin Destek Talebi

6 Şubat 2023 tarihinde ülkemizin 11 ilini etkileyen deprem felaketinin afet bölgesinde sebep olduğu yıkımın yaraları ülkece sarılmaya devam etmektedir. Afet bölgesinin uzun vadeli kalkınması ve ekonomik hayatın normale dönmesi için her alanda sürdürülebilir destekler büyük önem arz etmektedir.

Afet yaralarının sarılması, bölgedeki yıkımın etkilerinin giderilmesi ve depremzede vatandaşların ihtiyaçlarının sağlanması amacıyla başta kamu idaresi birimleri olmak üzere sivil toplum kuruluşları ve özel sektör temsilcileri seferber olmuştur. Çeşitli ilave destekler ile afet bölgesinin kalkınması hızlandırılacaktır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3:

KOSGEB tarafından sağlanan "Acil Destek Kredisi Programı"nın kapsamına lojistik ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren depremzede KOBİ'lerin de dahil edilmesi veya lojistik ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların yararlanabilecekleri benzer nitelikte finansmana erişim programlarının hayata geçirilmesi,

* Ofisleri, depoları yıkılan veya kullanılamaz hale gelen firmalara hibe ve/veya uygun kredi imkanları ile işyerlerinin tekrar yapılmasının sağlanması,

* KDV iade taleplerinin hızlı şekilde karşılanarak mağduriyetlerin giderilmesi,

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 4:

Yatırım Kredi Olanaklarının Oluşturulması

Uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetinde bulunan firmalar, döviz kazandırıcı faaliyetlerini artırabilmesi amacıyla yatırım kredilerine erişimi önem arz etmektedir. Sektörün temel makine ve teçhizatının "Çekici ve treyler" olması sebebiyle söz konusu teçhizat alımlarının desteklenmesi gerekmektedir. Uygulamada kamu ve özel bankalardan 12 ay, Türk Eximbank'tan ise 24 ay vadeli kredi alınabilmektedir.

İhracata Yönelik Yatırım 2 yıl geri ödemesiz 10 yıl vadeli kredilerden geçmişte yararlanmakta olmamıza karşın, uygulamada bu krediler tahsis edilememektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4:

İhracata Yönelik Yatırım 2 yıl geri ödemesiz 10 yıl vadeli kredilerden tekrar yararlanılmasının sağlanmasına yönelik çalışmaların yapılması önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 5:

Türk Taşımacılarının Yurtdışında KDV'ye Konu Harcamalarının İadelerinin Ülkeler Bazında Temininin Sağlanması

Türk taşımacıları yapılan anlaşmalar çerçevesinde 17 ülkeden (Fransa, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, İngiltere, İrlanda, Danimarka, İsveç, Norveç, Finlandiya, Slovenya, Slovakya, Macaristan, Romanya, Sırbistan, İtalya, Hırvatistan) yaptıkları harcamaların KDV iadelerini temin edebilmektedir.

Bu ülkeler dışındaki güzergahları kullanarak dış ticaret yüklerini teslim etmek isteyen taşımacılar KDV iadelerini temin edemedikleri için alternatif güzergahları kullanamamaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5:

KDV İadeleri Konusunda Ülkemiz ile "Karşılıklı Teyitleşme" Olmayan Öncelikli Öneme Sahip Ülkeler ile (Bulgaristan, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Sırbistan (Anlaşma olmakla beraber kritik öneme sahip otoban ödemeleri kapsam dışında bırakılmıştır), Polonya, Portekiz, İspanya, İsviçre, Bosna-Hersek, Yunanistan, Ukrayna, Rusya) KDV iadelerinin temini anlaşmalarının/teyitleşmelerinin yapılması talep edilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 6:

Habur Sınır Kapısı, Haydarpaşa ve Filyos Limanlarında Vergisiz Akaryakıt Satışının Sağlanması

Habur Sınır Kapısında vergisiz akaryakıt satışı olmaması sebebiyle Irak'a taşıma yapan araçlarımızın tamamı akaryakıtlarını Irak'tan daha ucuz fiyata satın almakta ancak Euro motor normu yüksek araçlara zarar veren kalitesiz bir yakıtı alarak taşımalarını devam ettirmek zorunda kalmaktadırlar.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 6:

İlgili Sınır Kapılarında vergiden istisna akaryakıt satışının sağlanması

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 7:

Sektördeki Mükelleflerin Faaliyetlerini Devam Ettirmesi İçin En Temel İktisadi Kıymet Olan Çekici ve Treyler Alımlarında Vergi Yükünün Düzenlenmesi/Kaldırılması
Uluslararası taşımacılık sektörünün, temel makine ve teçhizatı olan Çekici alımlarında ÖTV Kanunu kapsamında bulunmakta olup, %4 oranında ÖTV alınmaktadır.

İhraç malı taşıyan çekicilerin KDV ve ÖTV'den muaf akaryakıt alma imkanı sağlanmışken, ihraç malı taşıyan aynı çekici ÖTV'den muaf olmaması.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 7:

Lojistik firmalarının filolarının yenilenmesi ve ek istihdam yaratabilmesi amacıyla çekicilerdeki ÖTV yükünün kaldırılması ve L2 yetki belgelerine haiz firmalara muafiyet tanınması önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 8:

Uzun Vadeli Yatırım Kredisi İmkanlarının Tekrar Sağlanması ve EXIMBANK Alacak Sigortasının banka teminatı olarak değerlendirilmesi

Kamu Bankaları, İGE ve Türk Eximbank tarafından sağlanan uzun vadeli yatırım kredilerinin özellikle çekici ve treyler alımlarına tahsis edilmesi ile yatırım imkanının artırılması ve Eximbank Alacak Sigortası ürününün banka teminatı olarak değerlendirilmesi;

Yatırım kredilerinin vadeleri yetersiz kaldığından sektör firmalarının finansman arayışları söz konusudur. Sağlanacak imkanla sektör firmalarının uluslararası rekabet gücünün artırılması ve filo büyümesi ile ciro artışı sağlanacak, ihracat artışının önü açılacaktır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 8:

Sektör firmalarının kredi başvuru/alım süreçlerinde gerekli paydaşlarla iyileştirmeler yapılması önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı, Türk Eximbank

DURUM TESPİTİ – 9:

Gümrük İşlemlerinin Basitleştirilmesi

Gümrük işlemleri dolayısıyla özellikle hızlı kargo taşımacılığı ve transit ticarette ülkemiz üs olma özelliğini yakalayamamaktadır. Ayrıca gümrük işlemleri için tüm birimlerin ortak hareket etmesi bunun için gerekli teknik ve fiziki altyapının sağlanması önem taşımaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 9:

Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması sayesinde süreçlerin hızlanacağı ve ülkemizin tercih edilebilir bir transit merkez olmasının sağlanacağı değerlendirilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 10:

Ülkemiz Üzerinden Geçen Transit Taşımacılığın Geliştirilmesi

Rusya-Ukrayna krizi öncesi Çin ve Avrupa arasındaki transit yükün %98'i Kuzey Koridordan taşınıyordu. Kuzey koridorda güvenliğin sağlanamaması sebebiyle Orta Koridor da bu hattaki transit yükler için tercih edilir oldu. Bu eğilimin sürmesi için bazı düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 10:

Türkiye'nin transit bir koridor olmasında fiziki altyapı eksikleri giderilmelidir:

- Limanların demiryolu bağlantıları yapılmalı,
- Doğu ve batı yönünde demiryolu ile kesintisiz yük taşımacılığı yapılabilmeli,
- Modlar arası aktarma işlemlerini hızlandıracak operasyonel gereklilikler yerine getirilmeli,
- Karayolu sınır kapılarındaki araç kuyruklarının giderilmesi için gerekli önemler alınmalı.

Türkiye'de transit taşımacılık faaliyetlerini destekleyici mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır.

İthalat işlemlerinde antrepo beyannamesi ve parsiyel eşyanın geçici depolanan eşya statüsünde iki iş günü antrepoya konulabilmesine yönelik istisnai uygulamanın yeniden yürürlüğe alınması gerekmektedir.

Gümrük Yönetmeliği'nin 332. maddesinin ikinci fıkrası "Geçici depolama yerine konulmadan gümrük antrepo rejimine tabi tutulacak eşya antrepo beyannamesinin tescilini müteakip antrepoya alınır. Antrepo beyannamesinin, taşıtın antrepoya gelişini takip eden iki iş günü içerisinde tescil edilmesi gerekir. Gümrük idaresi, sürenin bitiminden önce eşya sahibi ya da taşıyıcı tarafından yapılacak yazılı ve gerekçeli talebe istinaden bu süreyi bir gün uzatabilir. Süresi içerisinde antrepo beyannamesi verilmemesi halinde, antrepoda görevli gümrük memuru veya yetkilendirilmiş gümrük müşaviri tarafından gümrük idaresine bilgi verilir ve bu durumdaki eşya, ilgili gümrük idaresinin denetimindeki en yakın geçici depolama yerine veya geçici depolama yeri yoksa gümrük idaresince uygun görülen yere gönderilir." şeklindedir.

Burada bazı önemli hususlar bulunmaktadır:

1) Ulaşılamayan alıcı, eksik evrak ya da eksik bilgi vb. sebepler ile antrepo beyannameleri süresi içinde verilmeyebilmektedir. Müşteri odaklı ve talepli çalışılan bu sektörde yüklerini anlaşmalı antrepolarına boşaltmak isteyen ve anlaşmasını bu şekilde yapan firmalar da bulunmaktadır. Bu çok doğal bir konu olup firma kendi işletmesine yakın bir antrepo ile çalışmaktadır. Ancak bir araçta 8-10 parça yük bulunduğu ve müşterilerin yarısının antrepo zorunluluğu bildirdiği düşünülürse, bu kapsamda eşyanın taşınması sırasında geçen süreden fazla bir süre başka antrepo arayışları ve başka beyanname hazırlıkları ile geçmektedir. Bu noktada araçlarını boşaltıp tekrar ihracata dönmek isteyen ve aracın gelişine göre planlama yapan, zorlu günleri sefer sayısı ile atlatmaya çalışan karayolu taşımacıları planlanamaz ve öngörülemez sıkıntılar yaşamaktadır.

2) Gümrük Yönetmeliği'nin 332. maddesi kapsamındaki eşyaların belirlenen süre içinde antrepo rejimi altına alınamaması sebebi ile geçici depolama bölgesine aktarılması sonucu, Gümrük Müdürlüklerine bağlı geçici depolama bölgelerinin sınırlı olması ve çeşitli eşyalara hizmet verebilecek kabiliyette olamaması sebebiyle eşyaların gümrük işlemlerinin gecikmesine ilave olarak eşya sahibinin eşyasını tam ve hasarsız bir şekilde teslim alamamasına dahi sebep olabilmektedir.

3) Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne gönderilen 16.06.2020 tarih ve 55039470 sayılı yazı ile, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü bağlantısı gümrük idareleri ile sınırlı olmak üzere parsiyel eşyanın geçici depolanan eşya statüsünde 2 (iki) iş günü antrepoya konulabilmesine yönelik istisnai uygulamanın yürürlükten kaldırılması, operasyonel anlamda birinci maddede belirtilen olumsuz durumları daha fazla öngörülemez hale getirdiği gibi araç planlamalarındaki belirsizlikler, ihracat işlemlerini dahi (araçların zamanında boşalmaması sebebi ile ihracata yönlendirilememesi) etkiler hale gelmiştir.

4) 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 237. maddesi uyarınca yapılabilecek olan özet beyan noksanlık/fazlalık işlemleri taşıyıcı ile değil antrepo beyannamesi veren ile başlamakta ve farklılık var ise başladığı anda cezaya düşmektedir. (Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 31.10.2016/19781236 sayılı yazısında bu çerçevede, eşya ile ilgili olarak özet beyan aşamasında, özet beyan ile eşyanın taşıttan ilk olarak boşaltıldığı yer olan giriş gümrük idaresinde yukarıda belirtilen esaslar kapsamında düzenlenen boşaltma listesinin karşılaştırılması neticesinde tespit edilen farklılıklar için özet beyan takibatına gidilmesi, bir rejim beyanında bulunularak buna ilişkin gümrük beyannamesi verildikten sonraki aşamada tespit edilen miktar farklılıkları için ise ilgili rejim hükümlerine göre işlem yapılması gerekmektedir.) Havayolu ve denizyolu taşımacılığında ise boşaltma özet beyan ile

yapıldığından taşıyıcıya süre verilmektedir ve karayolu taşımacılığında daha önce yararlanılan bu haktan yararlanılamamaktadır.

5) Küşat hakkı sağlıklı bir şekilde kullanılmamaktadır. Özellikle birden fazla yük bulunduran araçlarda yükleme şekli sebebi ile miktar, ağırlık ve menşe problemleri doğmakta olup operasyonel süreçler, kanuni hakların kullanılmasını engeller duruma gelmiştir.

İthalat işlemlerinde antrepo beyannamesi süreçlerinin, Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne gönderilen 16.06.2020 tarih ve 55039470 sayılı yazıdan önceki hali ile tekemmül ettirilmesi, eşya ile ilgili noksanlık/fazlalık ve küşat işlemlerinde iyileştirmeler yapılması, zaman ve maliyet anlamında operasyon süreçlerine katkıda bulunacaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 11:

E-Ticaretin Geliştirilmesine Yönelik Çalışmalar

E-ticarete olan ilgi tüm dünyada artışını sürdürmektedir. Dijitalleşme günlük yaşamın içine de yerleşmiş, birçok perakende sektörü e-ticarete dahil olmuştur. Türkiye de dünyada olduğu gibi e-ticarette gelişme kaydetmektedir. Ancak Türkiye'nin e-ticaret ve e-ihracat potansiyelinin ortaya çıkarılması gerekmektedir. E-ticaretin Türkiye'nin sadece büyük şehirlerinde değil diğer tüm şehirlerinde de yaygınlaşmasının hedeflenmesi, Türkiye'nin jeopolitik konumunun avantajlarından yararlanılması e-ticaretin gelişimine katkı sağlayacaktır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 11:

E-Ticaretin Geliştirilmesi

- KOBİ'lerin e-ticaret ve e-ihracata girişinin kolaylaştırılması,
- Teknoloji yatırımlarının yapılması,
- Güvenli ödeme sistemlerinin sağlanması,
- E-ticaret lojistiğinde sipariş ile başlayan ve ürün iadelerini de kapsayan tüm operasyon aşamalarının doğru kurgulanması,
- Lojistik maliyetlerin doğru yönetilmesi,
- Gümrüklerde ETGB'li gönderiler için uzman personelin uzun süreli olarak istihdam edilmesi,
- Re-Commerce'ün Türkiye'de daha etkili hale getirilmesi,
- Omni Channel stratejisinin benimsenmesi,
- E-İhracat konsorsiyumlarının oluşturulması,
- Sundurma ticaretin kaldırılması,
- New shoring gibi niş pazarlara yönelinmesi,

- Çin'de uygulanan çoklu gönderim sisteminin ülkemizde de entegre edilmesi,
- E-ihracatı hızlandırmak ve yurt dışındaki gümrükleme sürecini kolaylaştırmak adına Türkiye'deki firmaların yaygın olarak kullandıkları gümrük programları ile yurt dışındaki firmaların yaygın olarak kullandıkları gümrük programlarının entegrasyonun sağlanması.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 12:

Yabancı Uyruklu Ülke Vatandaşlarının Yasal Olmayan Taşımacılık Faaliyeti Yapması

Bazı yabancı ülke vatandaşlarının yetki belgesi almaksızın ülkemizde taşımacılık, organizatörlük, acentelik ve komisyonculuk faaliyetlerinde bulunmaları sebebiyle vergi kayıpları oluşmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 12:

U-ETDS ve E-İrsaliye sisteminin entegrasyonu sayesinde CMR Belgesi ve Sevk İrsaliyesi'nin birleştirilip elektronik ortama taşınmasıyla; kayıt dışılığın önüne geçilmesi, yetki belgesiz taşımacılık faaliyetlerinin sonlandırılması, yük/alıcı/gönderici bilgilerinin eksiksiz olarak tespit edilebilmesi, yükleyici ile taşıyıcı arasındaki birçok ihtilafın ortadan kaldırılması ve yük akış koridorunun sürekli olarak izlenebilmesi hedeflerine ulaşılmasının sağlanması önerilmektedir.

B. TAŞIMACILIKTA GÜMRÜK SÜREÇLERİ VE SINIR GEÇİŞLERİ

DURUM TESPİTİ – 1:

Kota-Vize-Geçiş Ücreti Sorunları

Uluslararası taşımalarda kota kısıtlamaları, sefer sürelerini uzatan mod dayatmaları, maliyetleri yüksek olması (geçiş ücretleri ve vize sorunları),

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1:

İhracatımızın yoğun olduğu (Bulgaristan, Macaristan, Almanya, İtalya, Fransa, İran, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Rusya vb.) stratejik/kritik ülkeler öncelikli olmak üzere taşıma yapılan ve taşıma sırasında transit geçiş yapılan ülkelerdeki Büyükelçiliklerimiz bünyesinde; karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörünü yakından tanıyan, ilgili ülkenin karayolu mevzuatına vakıf, sektöre güncel bilgi akışı sağlayabilecek, taşımacıların ilgili ülke sınır kapılarında yaşayabilecekleri sorunların önlenmesi ve aşılabilmesi noktasında hızlı destek verecek Ulaştırma Müşavirliği birimlerinin kurulması ve yetkililerin atanması önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı.

DURUM TESPİTİ – 2:

Geçiş Belgesi Sayısına Yönelik Sorunlar

Uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmaları ve bu anlaşmalara bağlı olarak imzalanan protokoller kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca temin edilen ikili, transit, üçüncü ülke, dönüş yükü ve benzeri izin belgeleri ülkemiz taşımacılarına tahsis edilmekte olup yıl içerisinde birçok ülkeye ait sayıca yetersiz geçiş belgeleri tükenmektedir. Macaristan, Slovenya, İtalya gibi sık kullanılan güzergahlar için geçiş belgeleri bir günde tükenmektedir. Dağıtım esasları kriterleri ihtiyaçlarla örtüşmemektedir. Geçiş belgesi yetersizliği dolayısıyla araçlar sınır kapısında beklemek zorunda kalmaktadır ve transit sürenin uzaması söz konusu olmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2:

Ülke Bazlı İhtiyaç Analizi ve Ülke Politikalarının Belirlenmesi yanı sıra Karayolu Taşımacılığını Etkileyen Geçiş Belgesi Sorununun Çözümüne İlişkin Çalışmalar Yapılması

Ülkemiz ihracatının kesintisiz bir şekilde taşınmasını teminen özellikle ikili ve transit geçiş belgesi kotalarının serbestleştirilmesi veya yeterli miktarda kota artışının sağlanması ve Türkiye Cumhuriyeti politikaları çerçevesinde ilgili kurumlar eşgüdümü ile bu yönde ülke bazlı ihtiyaç analizleri yapılarak ülke politikalarının ve stratejilerinin belirlenmesi

Serbest dolaşım ve ticaret politikasının araçlara uygulanarak TIR'ların serbest dolaşıma girmesini sağlayacak kolaylıklar yapılmalıdır. Ülkelerin getirdiği sınırlamalardan sonra küresel ticaretin, lojistik akışların devamlılığının sağlanması adına süreçlerde denetimli serbest prosedür uygulamasına sektörün ihtiyacı vardır.

Ülkeler arası diplomatik ilişkiler ile geçiş belgeleri adetleri doğru tespit edilmeli, gerekiyorsa arttırma yoluna gidilmeli, geçiş belgesi olmamasından dolayı yapılamayan taşımaların önüne geçilmelidir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 3:

Dereköy-Malko Tarnova Sınır Kapısının Minivan Araç Geçişleri İçin Kullanıma Açılması

Kırklareli'nin Bulgaristan'a açılan Dereköy Sınır Kapısının, 1987'dan bu yana sadece binek araçlara açık olduğu bilinmektedir. Söz konusu sınır kapısının minivan araç geçişine açılmasıyla birlikte; Kapıkule ve Hamzabeyli sınır kapılarından çıkış yapan bahse konu araçlar Dereköy-Malko Tırnova sınır kapısına yönlendirilecek, Kapıkule ve Hamzabeyli sınır kapılarında yaşanan yoğunluk azalacak ve sınır kapılarında yaşanan bekleme sürelerinde azalma meydana gelecektir.

Türk tarafında Dereköy sınır kapısının modernizasyon çalışmalarının bir sene içerisinde tamamlanması beklenmektedir. Bulgar tarafında da iradenin oluşması için gerekli temasların yapılması ve minivan araçların geçişi için fiziki şartların sağlanması gerekmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3:

Karşılıklı olarak kapının minivan araç geçişine açılması için saha genişletme çalışması iki taraf içinde başlatılması önem arz etmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 4:

Kapıkule Sınır Kapısı'nda Yaşanan Uzun Bekleme Süreleri

Kapıkule Sınır Kapısı üzerinden gerçekleştirilen karayolu taşımacılığında görülen sorunlar hem nakliyecileri hem de ülkeler arasındaki iş birliği dinamiklerini etkilemekte olup uzun bekleme sürelerine bağlı olarak ihracatçıların yaşadıkları sorunlar ve cezai yükümlülükler ticari kapasitemizi de olumsuz etkilemektedir. Sınırda bekleme süreleri şoförlerin zor şartlar altında çalışmasına sebep olurken araç filosu kapasitelerinden üst seviyelerde yararlanılmasının önünde bir engel olarak ortaya çıkmaktadır. İhracat çıkışlı araçların Kapıkule Sınır Kapısı'nda ortalama bekleme sürelerinin 44-45 saat olduğu, kapıda yaşanan yoğunluğa göre bu sürenin değiştiği bildirilmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4:

Kapıkule Sınır Kapısı ve diğer gümrük çıkış kapılarında personel sayılarının arttırılması ve bekleme sürelerine yönelik sorunların iyileştirilmesi taşımacılık özelindeki birçok sorunun çözümüne öncülük edeceği gibi ülkemiz ekonomik kalkınmasına olumlu yansımaları olacak adımları da beraberinde getirecektir.

Karayolunda alternatif güzergahların belirlenmesi, geçişlerde uygulanan usul ve esaslarda bekleme sürelerini en aza indirecek düzenlemelerin yapılması çözüm önerileri arasında değerlendirilmektedir.

Avrupa-Asya-Ortadoğu arasında bir geçiş kapısı olarak düşünülmesi gereken Kapıkule Sınır Kapısı karayoluyla yapılan transit taşımalarda kapıda görülen uzun kuyrukların Türkiye ve Bulgaristan ile eşgüdümlü olarak çözüme ulaştırılması gerektiği görülmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 5:

Uluslararası TIR Sürücülerinin Schengen Vize Süreçlerinin İyileştirilmesi

Vize temininde yaşanan gecikmeler, sektörün verimini olumsuz yönde etkilerken; ülkemizin karayoluyla yapılan ihracatının sekteye uğramasını ve yüklerin teslim adreslerine zamanında ulaştırılmasını geciktirmektedir.

Sektörümüzün TIR sürücüleri için öncelikli vize başvurusu yaptığı Schengen ülkelerinde 2022 yılı Mayıs ayından itibaren randevu alma sorunu yaşanmakta, konsolosluklar randevu sistemlerini zaman zaman kapatmakta ve/veya çok ileri tarihlere randevu vermektedir.

TIR sürücüleri için Schengen ülke misyonlarından yapılan/yapılacak (Almanya, Hollanda, Polonya, Fransa, İtalya ve İsviçre) yapılacak vize başvurularının randevu süreçleri ile birlikte işleme alınan pasaportun sonuçlanma süresi 30 ila 50 gün aralığında değişmektedir. Diğer taraftan, bazı Schengen ülke misyonları randevularını zaman zaman kapatmakta ve böyle zamanlarda randevu alma imkansız hale gelmektedir.

Karayolu taşımacılığında AB üye ülkeleri başta olmak üzere toplam 43 ülke tarafından uygulanan geçiş belgesi kotası, sürücü vizesi, transit geçiş ücreti vb. tarife dışı kısıtlamalarla karşılaşılmaktadır. Kısıtlamalar nedeniyle maliyetleri artan Türk taşımacıları, rekabet gücünü yitirmektedir. Ortaya çıkan haksız rekabet sonucunda yabancı ülke plakalı taşıtların ülkemiz ihracatındaki payı hızla artmakta; buna karşılık Türkiye'de kayıtlı taşımacılık firmalarımız pazar kaybı yaşamaktadır. Sürücülere uygulanan vize kısıtlamalarının ve vize süreleri içindeki kalış kısıtlamalarının yarattığı ek maliyetler ve zaman kayıpları taşımacılık firmaları açısından önemli mağduriyetlere yol açmaktadır. Pandemi döneminde de vize ofislerinin kapalı olması ve hizmet verememesi sebebiyle firmaların yükü olsa dahi şoförlerin vizesi olmadığından taşıma işi gerçekleştirilememiştir.

Türkiye için özellikle de Kapıkule Sınır Kapısı'ndan Avrupa yönündeki taşımacılık operasyonları kapsamında şoförlerin vize başvurularının olumsuz sonuçlanmasından kaynaklanan sorunlar ortaya çıkmaktadır. Türk şoförlerinin vize başvurularının işlem sürelerinin uzun olması taşımacılık önündeki engellerden birini oluşturmaktadır.

Vize randevularına ilişkin yaşanan son gelişmelere göre yaklaşık 1-1,5 ay içerisinde geri dönüş alınmaktadır. Kapıkule Sınır Kapısı aracılığıyla ihracat hacmimizin yüksek olduğu ülkeler incelendiğinde;

Almanya, vize alımı en az 1 ay sonrasına gelmektedir.

Fransa'da vize alımı yaklaşık 3-4 hafta sürmektedir. Randevu tarihinden sonra vize işlemlerinin sonuçlanması 15-20 gün arasındadır.

İtalya'da vize alımı 3-15 gün arasında değişmektedir.

İsviçre ise 1,5 ay sonrasına randevu vermektedir. Vize işlemlerinin sonuçlanması 3-5 gün arasındadır.

Sürücülere uygulanan vize kısıtlamaları ek maliyetlerin oluşmasına, bekleme sürelerinin artmasına ve yoğunluk yaşanmasına neden olmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5:

1) TIR sürücülerinin, Avrupa ekonomisinin sürdürülebilirliği ve Avrupa-Avrasya bölgeleri arasında karayoluyla yapılan ticaretteki önemli rolleri ve Türkiye-AB ortak Gümrük Birliği sahası içerisinde hizmet sağlayıcısı konumları temelinde "acil, öncelikli" grup olarak değerlendirilmesi,

2) Türk TIR sürücülerinin vize italarında, Schengen sisteminin temel kuralları çerçevesinde kademeli artış sisteminin uygulanması,

3) Tüm Schengen ülke temsilciliklerine yapılan sürücü vize müracaatlarında talep edilen başvuru evrak sayısının azaltılması, tüm ülkelerde yeknesak hale getirilmesi ve en önemlisi bazı ülke temsilcilikleri tarafından talep edilmeye devam edilen "davetiye" şartının kaldırılması,

4) Profesyonel TIR sürücüleri için Schengen bölgesi ülkeleri adına tek bir vize merkezinin oluşturulması, başvuruların bu merkez üzerinden yapılması

5) Ülkemize taşımacılık faaliyetinde bulunan Schengen ülkesi TIR sürücülerinden Türkiye'ye giriş ve transit geçişleri için vize (mütekabiliyet) talep edilmesi

6)Sürücü vizelerinde yaşanan sorunlar çözümlenmeli, profesyonel sürücülerin vize alım süreçleri kolaylaştırılması ve iyileştirmeler yapılması

7)Sürücü şartlarının yeniden değerlendirilerek vize alımları ve Kapıkule Sınır Kapısı'ndan geçişlerinde yaşanılan sorunlara kolaylık sağlanması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı

C. İNSAN KAYNAĞI VE EĞİTİM

DURUM TESPİTİ – 1:

Uluslararası Tır Sürücülerinin Nitelikli Ara Eleman Kapsamına Alınması

Avrupa ülkelerinin birçoğunda ağır vasıta sürücüsü bulanamadığından tedarik zincirinde büyük sorunlar yaşanmaktadır. Karayoluyla yapılan ticaretinin gerçekleşmesinde en önemli aktörler olarak görev yapan uluslararası sürücülerin, ticaretin ve ortak tedarik zincirlerinin kesintiye uğramadan işleyişinin sağlanmasındaki kilit rolü, tüm dünya ülkelerinde net olarak anlaşılmaktadır.

Uluslararası sürücülük mesleği, özel nitelikler ve eğitimler gerektiren bir meslektir ve gerek ulusal mevzuatlar gerek ise ülkemizin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar doğrultusunda AB mevzuatının gerektirdiği nitelik ve eğitim şartlarını sağlayan sürücülerin, bu nitelikleri sebebiyle, nitelikli ara eleman statüsüne sahip olmak için gereken şartları fazlasıyla sağladıkları değerlendirilmektedir. Uluslararası sürücü yetiştirmenin stratejik bir önceliği bulunmakla birlikte, küresel bir konu haline gelen sürücü sorunun (ihtiyacının) artan ihracat rakamlarımız da dikkate alındığında ülkemiz için de bir soruna dönüşmemesi büyük önem taşımaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1:

Uluslararası ağır vasıta sürücülerinin nitelikli ara eleman yetiştirme projesine dahil edilmesi ile hem ülkemiz ihracat yüklerinin taşınmasında kilit rol üstlenen uluslararası sürücü ihtiyacının karşılanması sağlanacak hem de bu yolla genç nüfusun istihdamı desteklenecektir.

Bu amaçla, nitelikli ara elaman yetiştirilme projesi kapsamına "uluslararası sürücülerin" de alınması ve bu yönde sağlanacak desteklerden sektörümüzün de faydalandırılması önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK)

DURUM TESPİTİ – 2:

Donanımlı Sürücü Sayısının ve Niteliğinin Artırılmasına İlişkin Çalışmalar Yapılması

Profesyonel TIR sürücülüğü mesleğini seçen genç sayısı git gide azalmakta, seçenler de bu işi daha çok yurt içinde yapmayı tercih etmektedirler. Özveri isteyen bu meşakkatli ve tehlikeli mesleği hakkıyla ifa edebilmek ancak ciddi bir tecrübe birikimiyle mümkündür. Halbuki ülkemizde yılların tecrübesi sayesinde işini çok iyi yapar hale gelmiş sürücüler yaş haddinden dolayı istihdam edilememektedirler. Bu sebeplerden ötürü, diğer tüm ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de uluslararası şoför açığı yaşanmakta ve bu sorun her geçen gün daha da büyümektedir.

Şoför yaş sınırı uygulamaları ile ilgili gerek ülkemizin taraf olduğu AETR Sözleşmesinde gerek ise Avrupa Birliği'nin 2006/1267AT Sürücü belgeleri yönetmeliğinde; sürücü yaşları için üst sınır olmamakla birlikte sadece asgari yaş belirlenmiştir. Ülkemizde ise Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde profesyonel TIR sürücülerinin mesleklerini icra edebilmelerine 65 yaşını doldurduktan sonra izin verilmemekte olup, 31.12.2024 tarihine kadar tanınan bir istisnai düzenleme ile 68 yaşına kadar (69'dan gün almamak şartı ile) izin verilmiştir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2:

Donanımlı Sürücü Sayısının Artırılmasına İlişkin Çalışmalar Yapılması

Sektörde yaşanan şoför arz ve nitelik sorunlarının aşılması ve şoför kaynağının verimli kullanılabilmesi amacıyla; Karayolu Taşıma Yönetmeliğin 34 Maddesi (1)'nci fıkrası "c" bendinde belirtilen şoförlerin "66 yaşından gün almamış olmaları" şartının kaldırılması ve "70 yaşını dolduran şoförlerin 2 yılda bir şoförlük mesleğini icra etmesinde herhangi bir sakınca yoktur ibaresinin yer aldığı sağlık raporunu ibraz etmeleri" şartıyla mesleğin icrasına devam edebilmelerinin sağlanması yönünde mevzuat düzenlemesinin yapılması

Sektörü zorlayan profesyonel şoför eksikliğinin giderilmesi için yapıcı adımlar atılması

Şoför krizi konusunun dış ticaretin tüm paydaşlarıyla birlikte ele alınması

Gençlerin mesleğe teşvik edilmesinin sağlanmasının da faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Yeni nesil sürücüye olan ihtiyaç dolayısıyla sürücü eğitimleri için firmalara destek sağlanması

Kurumlar tarafından şoförlük mesleğine özel eğitimler düzenlenmesi

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK)

DURUM TESPİTİ – 3:

Ortak Terminolojinin Oluşturulması

Dış ticarette yer alan tüm paydaşların ortak dili konuşması önemlidir. Kamu idaresi, gümrük idaresi ve özel sektör temsilcilerinin aynı terminolojiyi kullanması birbirlerini daha iyi anlamalarını ve süreçlerin daha doğru bir şekilde ilerlemesini sağlayacaktır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3:

Dış Ticarette Ortak Terimlerin Kullanılması

Dış ticaret terminolojisine ilişkin bir çalışma yapılmasının faydalı olacağı, böylece anlam ve uygulama karışıklıklarının önüne geçileceği değerlendirilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK)

D. MEVZUAT DÜZENLEMELERİ

DURUM TESPİTİ – 1:

Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği Düzenlemesi

Dağınık haldeki lojistik mevzuatının bir parçası olan Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği güncel ihtiyaçları karşılayamamaktadır. Türk taşımacılık sektörünü rakipleri karşısında rekabet avantajı sağlayabilmek için güncel düzenlemelere gerek duyulmaktadır. Özellikle yabancı taşıyıcılar ile olan rekabette bazı düzenlemelerle haksız rekabetin engellenmesi sağlanabilir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1:

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin pazara giriş koşullarına ilişkin hükümlerinin de yeniden gözden geçirilmesi, Karayolu Taşıma Kanunu ve uygulamadaki diğer alt mevzuat düzenlemelerinin; normlar hiyerarşisine uygun olacak şekilde, ülkemizin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlara ve Türk Ticaret Kanunu'na uygun hale getirilmesi amacıyla etki analizi çalışmasının yapılması, Dağınık yapıdaki lojistik mevzuatının bütünleşik bir yapıya getirilmesi ve yalınlaştırılması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı.

DURUM TESPİTİ – 2:

Antrepo-Depo Bekleme Süresine Yönelik Düzenleme

Bakanlık Makamının 19.08.2010 tarihli 2010/08 sayılı Onayı, 01.09.2020 tarihinde kaldırılmıştır.

İstanbul gümrükleri için olan istisnai uygulamada Bakanlık Makamının 19.08.2010 tarihli 2010/08 sayılı Onayı ile parsiyel eşya taşıttan indirilerek 2 iş günü boyunca geçici depolanan eşya statüsünde antrepoda durmaktaydı. Bu hali ile eşyalar antrepolara boşaltılarak araçların daha etkin kullanılması (hızlı boşaltma ve yükleme fırsatı) sağlanmaktaydı. Bu onayın kaldırılmasıyla birlikte araçlar antrepoda beklemek zorunda kalmış ve maliyetler yükselmiştir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2:

Parsiyel Eşyanın Geçici Depolanan Eşya Statüsünde 2 İş Günü Antrepoya Konulabilmesi Uygulamasının Geri Getirilmesi önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 3:

L2 Yetki Belgesi Almanın ve Yenilemenin Özel Şartlarının Güncellenmesinin Sağlanması

14.01.2023 tarihinde yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile; ülkemizde karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı faaliyeti gerçekleştirilmek üzere temin edilen C2 yetki belgesi Yönetmelikten kaldırılmış ve C2 yetki belgesi olan firmaların belgeleri L2 yetki belgesi ile otomatik olarak değiştirilmiştir. Taşıt sayısı, buna bağlı olarak şoför istihdamı ve ton bazlı taşıma kapasitesi düşürülmüş ile beraber daha düşük maliyetler ve sorumluluklar ile taşımacılık sektörü faaliyeti yapılmasının önü açılmıştır. Yönetmelik Değişikliği öncesinde, karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapacak firmalar 8 araç ve 320 ton taşıma kapasitesini sağlayarak C2 yetki belgesi alma şartlarını yerine getirirken yeni düzenleme ile söz konusu belge alma şartları sadece 5 araç ve 200 ton taşıma kapasitesi şartlarına düşürülmüştür. Ayrıca, 630 gün eksik kapasite ile faaliyette bulunma hakkı devam etmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3:

L2 Yetki Belgesi Almanın ve Yenilemenin Özel Şartlarının Güncellenmesinin Sağlanması

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 14'üncü maddesi ile belirlenen yetki belgesi almanın ve yenilemenin özel şartları başlığı altında yer alan L2 yetki belgesi alma ve yenileme şartlarında aşağıdaki şekilde düzenleme yapılması önerilmektedir:

1) 8 adet özmal birim taşıt ve 320 tonluk asgari kapasiteye sahip olmaları,

2) 3 Milyon Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları,

3) 3 yıl geçerliliği devam eden ve halen geçerli bulunan C3, K1, K3, L1, M2, N2 veya P2 yetki belgelerinden herhangi birisine sahip olmaları, şarttır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği 'nin 14'üncü maddesinin 21 inci fıkrasında yer alan; "asgari kapasite şartının kaybedilmesi halinde yetki belgesi sahiplerine tanınan 630 gün eksik kapasite ile faaliyette bulunma hakkının" kaldırılmasının sağlanması ve söz konusu sürenin 90 gün ile sınırlanması yönünde düzenleme yapılması.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 4:

Yetki Belgesi Karmaşası

Karmaşık ve fazla sayıda yetki belgesi mevcudiyeti uzun bir süredir sektörde sorun olarak ifade edilmektedir. Farklı raporlamalarda da aynı sorun tekrar tekrar ele alınmıştır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4:

AB Mevzuatına uyum çerçevesinde yetki belgesi sayılarının azaltılması

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, Karayolu Taşıma mevzuatı kapsamında ülkemizde taşımacılık faaliyeti gerçekleştirecek firmalara verilen yetki belgelerinde sadeleşmenin sağlanması için karayoluyla yük taşımacılığı yapan firmaların 3 belge çerçevesinde yetkilendirilmesini sağlayacak kanun ve yönetmelik çalışmasının yapılması, buna göre;

1) Fiziki taşıyıcı (karayolu taşımacılığında araç sahibi olarak taşımacılık yapanlar)

2) Acenteler (fiziki taşıyıcıların farklı bölgelerde acentelik hizmetlerini yerine getirenler)

3) Organizatörler (Fiziki araç/depo sahibi olmadan TTK çerçevesinde taşıma ve lojistik hizmetlerini organize edenler) olarak sınıflandırılmalarının sağlanması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 5:

Kamyon Römork Araç Düzenlemesi

Kamyon Römork araçlar yetki belgesi kapasite şartında eşit seviyede değerlendirilmemektedir. Kamyon römork araçların istiap haddinin çekici cinsi taşıtlarla eşit seviyeye getirilerek 40 tona çıkartılması ülkemiz ihracatının taşınmasında önemli bir avantaj sağlamaktadır. Mevcut durumda L2 yetki belgesi almak için gereken 200 ton asgari kapasite şartı çekici-yarı römork kombinasyonu ile 5 araç ile sağlanırken; Kamyon-römork filoya sahip işletmeler için söz konusu tonaj şartı minimum 7 (kamyon römork araçlar 32 ton olarak hesaplanmaktadır) araç ile sağlanabilmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5:

Kamyon-Römork Araçların Tonaj Kapasite Hesaplarında Çekici Cinsi Araçlarla Eşit Seviyeye Getirilmesi

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 6:

Yabancı Plakalı Araçlarla İlgili Düzenleme

Yabancı plakalı araçlar ülkemiz sınırları içerisinde, iç taşıma (kabotaj) gerçekleştirmekte olup söz konusu taşımaları yapan araçlar herhangi bir denetim ve kontrole tabi tutulmamaktadır. Ayrıca, yabancı plakalı araçların kantar, tonaj aşımları, takograf ve benzeri ihlallerinde herhangi bir cezai yaptırım uygulanmamakta ve bu durum rekabet açısından ciddi mağduriyetler yaratmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 6:

Yurtiçinde ve Yurtdışında Haksız Rekabet Yaratan Uygulamaların Ortadan Kaldırılması Amacıyla Avrupa örneklerinde (Almanya BAG-Ulaştırma Polisi) olduğu gibi, ulaştırma sektörüne özel teknik bilgi ve yetkinlikle donatılmış şekilde faaliyet gösterecek BAG Modeli "Ulaştırma Polisi/Müfettişliği" "Ulaştırma Mobil Denetim Ekibi" Sisteminin Kurulması yanı sıra yabancı plakalı araçların ülkemizde gerçekleştirdikleri kabotaj taşımalarının denetim ve kontrolü başta olmak üzere; AETR Kontrolleri, Belge, Sigorta ve benzeri evrak kontrolleri de dahil denetimlerinin yapılabilmesi amacıyla Yol Kenarı Denetim İstasyonlarının yeniden Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü bünyesine alınmasının sağlanması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 7:

Finansal Kiralama (leasing) Yoluyla Temin Edilmiş olan Araçların Özmal Araç Statüsünde Değerlendirilmesi

Sektörün ana maliyet kalemini oluşturan araç yatırımları, günün ekonomik koşulları da göz önünde bulundurulduğunda taşımacıların ancak finans kaynaklarından faydalanmaları durumunda bu yatırımları yapabilmelerine neden olmaktadır. Ancak, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 25'inci maddesinin 4 numaralı alt bendindeki düzenleme çerçevesinde, finansal kiralama (leasing) yoluyla alınan araçlar yetki belgesine "sözleşmeli" araç olarak kaydedilebilmektedir. Günümüzde firmaların büyük çoğunluğu araçlarını finansal kiralama veya bankaların üzerinden kullandıkları krediler ile almaktadır ve kredi ile alınan araçlar özmal sayılırken finansal kiralama ile sahip olunan araçlar kiralık statüsünde değerlendirilmektedir. Söz konusu düzenleme, taşımacıların finans kaynaklarından faydalanmadan araç yatırımlarını peşin olarak yapmalarına işaret etmektedir ki bu durum günümüz şartlarında maalesef mümkün değildir. 2004-2009 yılları arasında Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde söz konusu araçların özmal statüsünde değerlendirilmesine imkan tanınmakta idi.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 7:

Yetki belgelerinde şart koşulan özmal araç mecburiyeti uygulamasının; "asgari kapasitelerini özmal araçları ile sağlamak şartı baki kalmak kaydıyla", yetki belgelerine kaydedilecek olan ve finansal kiralama (leasing) yoluyla temin edilmiş olan araçların özmal araç statüsünde değerlendirilmesi yönünde mevzuat düzenlemesinin yapılmasının sağlanması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 8:

"Güzergah Kullanım İzin Belgesi" Sorunu

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2022 yılı itibariyle İstanbul genelinde yük taşımacılığı yapan tüm firmalardan, daha önce talep edilmemiş olan, "Güzergah Kullanım İzin Belgesi" isimli bir belge talep etmekle birlikte söz konusu belgesi olmayan firmalara idari para cezası gibi cezai yaptırımlar uygulamaktadır. Güzergah Kullanım İzin Belgesi alma zorunluluğu ve cezai yaptırımları, sektörümüzün zaman kayıpları ile birlikte maliyet artışlarına neden olmakta; başta

İstanbul olmak üzere ülkemize taşımacılık faaliyetinde bulunan yabancı plakalı araçlardan bahse konu belgeler ve ücretler talep/tahsil edilmemekte ve bu nedenle de haksız rekabet oluşmakta ve dolayısıyla ülkemizin karayoluyla yapılan uluslararası ticareti olumsuz yönde etkilemektedir.

Ülkemizin ihracat ve ithalat yüklerini taşıyan ve karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı faaliyetinde bulunan taşımacı firmalarımız, söz konusu taşımaları; gerek ülkemizdeki mevzuat hükümleri gerek ise ülkemizin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar çerçevesinde gerçekleştirmektedir. Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren tüm araçlar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından kayıt altına alınmakta olup, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından karayoluyla uluslararası ve yurtiçi taşıma yapabilmek üzere yetki belgesi ve taşıt kartı alan, gümrük ve ulaştırma mevzuat hükümleri çerçevesinde tonaj kapasitesi de dahil olmak üzere tüm şartları sağlayan, gabari dışı yük taşımacılığı (özel yük) kapsamında Karayolları Genel Müdürlüğü'nden alınması gereken tüm izinleri ve karşılığı ödemelerini tamamlayan bir sektördür.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 8:

Karayolu Yük Taşımacılığı Güzergah Kullanım İzin Belgesinin Kaldırılması

Ülkemizin ihracat hedefleri göz önünde bulundurularak, karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firmalar için, Karayolu Yük Taşımacılığı Güzergah Kullanım İzin Belgesi alma zorunluluğunun kaldırılması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi

DURUM TESPİTİ – 9:

Gümrük Kanunu'nda vergi kaybına neden olan işlemlere uygulanacak cezalar başlığı altında düzenlenen 235. Maddenin 5 no'lu fıkrasının güncel uluslararası ticaret ve taşımacılık gereklilikleri doğrultusunda yeniden ele alınması

Kanun'un 235'inci maddesinin 5'inci fıkrası kapsamında "belirgin bir şekilde farklı cinste eşya" tanımı kapsamında kesilen ve "gümrüklenmiş değer" üzerinden kesilen yüksek miktarlı cezalar bulunmaktadır.

Hukukta daha önce tanımı olmayan ve halen de net olarak açıklanamayan "belirgin bir şekilde farklı cinste eşya" kavramı, nakliye sektörünün önünde ciddi bir tehdit olarak durmaktadır.

İthal edilen ürünün izne tabi olmaması durumunda cezada iyileştirilme yapılmış olup sadece gümrük vergilerinin 2 katı cezasına tabi tutulmaktadır. Ancak, ithal edilen ürünlerin büyük bir kısmının izne tabi olması nedeniyle halihazırda cezalar gümrüklenmiş değerinin 2 katı olarak uygulanmaktadır. Dolayısıyla bu iyileştirme ile beklenen hedefe ulaşılamamıştır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 9:

Türkiye Gümrük Bölgesine getirilerek, ulusal transit rejimi altında taşınan serbest dolaşımda olmayan eşyanın, varış gümrük idaresince yapılan muayenesi sonucunda beyana göre farklı çıkması halinde; varış gümrük idaresince, farklı çıkan eşya üzerinden hareket gümrük idaresine

uyuşmazlık bildirilmesine ve farklılığı mahrecin yanlış beyandan kaynaklandığının, uyuşmazlık bildiriminden itibaren 28 gün içerisinde rejim hak sahibince hareket gümrük idaresine ispat edilmesi imkan verilmesi önem arz etmektedir. Bu ispatın 28 gün içinde yapılamadığı durumlarda ise orantılı bir ceza olarak malın gümrük vergileri kadar ceza uygulanması güncel uluslararası ticaret gerekliliklerince uygun görülmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 10:

Yetersiz Geçici Antrepo Sayısı Nedeniyle Genel Antrepolara Geçici Antrepo Statüsü Verilmesi

Özellikle Rusya-Ukrayna krizinden sonra ülkemizin transit konumu artmış ve mallar ülkemize geldikten sonra diğer ülkelere farklı taşıma modları ve taşımacılarla gönderilerek adete ülkemiz bir depolama alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ancak transit taşımalarda malın sadece geçici depoya konulma statüsü bulunmaktadır. Geçici depolarda yetersiz sayıda kaldığı için bu ticareti fırsattan yeterince faydalanılamamaktadır.

Ülkemiz lojistik merkezi konumunda yer alması nedeniyle bu konumun ülkemiz menfaatlerince değerlendirilmesi için antrepo geçici depolama yeri işlemlerinde düzenlemeye ihtiyaç duyulmaktadır.

Özellikle ülkemizin dış ticaretinde en önemli konumda bulunan İstanbul'da yeterli sayıda geçici depolama bulunmaması ve geçici antrepo olarak da TASİŞ gibi iç gümrüklerinde yeterli altyapıya sahip olmaması nedeniyle bu ihtiyaç karşılanamamaktadır. Bu durumda hem transit işlem yapacak araçlar iç gümrüğe girememekte hem de ihracat için gümrük sahası kullanılamayarak uzun TIR kuyrukları meydana gelmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 10:

Özellikle ülkemizin dış ticaretinde en önemli konumda bulunan İstanbul'da yeterli sayıda geçici depolama bulunmaması ve geçici antrepo olarak da TASİŞ gibi iç gümrüklerinde yeterli altyapıya sahip olmaması nedeniyle bu ihtiyaç karşılanamamaktadır. Bu nedenle ülkemizin transit ticaretin merkezi olması açısından Antrepolara geçici depolama statüsü verilmesi hususunu büyük önem arz etmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

E. TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ OPERASYONLARINDA VERİMLİLİĞİ ARTTIRMA

DURUM TESPİTİ – 1:

Takoğraf Verilerine Yönelik Düzenleme

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 40'ıncı maddesinin 31'inci fıkrası "Yetki belgesi sahipleri, sayısal takograf kullanılması zorunlu olan ve yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı bulunan taşıtları için sayısal takograf ünitelerindeki verileri, taşıtların trafiğe çıktığı tarihten itibaren 3'er aylık dönemler halinde elektronik ortamda arşivlemek ve bu veriyi takip eden ay Bakanlıkça belirlenen kart verme otoritesine göndermek zorundadır. AETR'ye taraf olan hiçbir ülkede ve AB ülkelerinde taşımacılara ve/veya sürücülere böyle bir zorunluluk getirilmemektedir. Böyle bir uygulama ve on-line (çevrim içi) denetim, yürürlükteki takograf mevzuatında ve denetim mevzuatında olmadığı gibi, usul açısından denetim mevzuatına aykırılık teşkil etmektedir. Ancak ülkemizde, bildirim yapma zorunluluğuna uymayan yetki belgesi sahiplerine "her taşıt için 2 uyarma verilir" şeklinde madde yer almaktadır. Bahse konu maddeye uyma zorunluluğu 1/1/2024 tarihine kadar ertelenmiştir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 1:

Uluslararası taşımacılar için 01.01.2024 tarihinde başlatılması öngörülen, takograf verilerinin TOBB'un sistemine yüklenmesi zorunluluğunun kaldırılması ve normlar hiyerarşisine uygun olarak ülkemizin de taraf olduğu uluslararası anlaşma (AETR Konvansiyonu) hükümlerinin geçerliliğinin sağlanması

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 2:

İthalat Kontrol Sistemi 2 Aşama 3 (ICS2 Aşama 3)

İthalat Kontrol Sistemi'nin 1. sürümü 15 Mart 2021 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Posta Operatörleri, Hızlı Kargo Taşımacılığı ve Üçüncü Ülke Posta Operatörlerini kapsamaktadır. Sürüm 1'in yanı sıra Navlun Sevkiyatı ve Lojistik Hizmet Sağlayıcıları ile Havayolu Taşımacılığını da kapsayan Sürüm 2, 1 Temmuz 2023 tarihi itibarıyla uygulamaya alınmıştır.

Operatörler, hava taşımacılığındaki tüm mallar için ENS veri setini doldurmak zorundadır. Posta, ekspres ve genel kargo gönderilerinde havayoluyla taşınan tüm mallar, ön yükleme dosyalama gerekliliklerine ek olarak, varış öncesi ENS veri gerekliliklerini tamamlamaya tabi olacaktır.

Ekonomik operatörlerin zamanında hazır olmaması ve gerekli ICS2 verilerini sağlamaması durumunda, AB gümrük sınırlarında sevkiyat ve navlun durdurulacak ve söz konusu mallar gümrük makamları tarafından gümrükten geçirilmeyecektir. Ayrıca, yetersiz beyanlar ya reddedilecek ya da uygunsuzluk sebebiyle cezalar uygulanarak müdahaleye tabi tutulacaktır.

Sistem kullanımında GTİP bilgilerinin paylaşımı önem arz etmektedir. GTİP sağlanamaması durumunda iş kaybı yaşanacak ve No Show sebebiyle cezalarla karşılaşılabilecektir.

Sürüm 3 ise 1 Mart 2024 tarihinde denizyolu, demiryolu ve karayolu taşımacılığı için uygulanmaya başlayacaktır. Bu modlar için de süreçlerin takip edilmesi önem arz etmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 2:

Sisteme adapte olunabilmesi, sistemin gerekliliklerinin öğrenilmesi, yazılım açısından firmaların hazır olması ve firmaların personellerini eğitebilmeleri için kamu kurum ve

kuruluşları tarafından sektör temsilcilerinin bilgilendirilmesi talep edilmektedir. İhracatçıların da sistem kapsamında gerekli bilgileri sektör paydaşlarına zamanında sağlamaları gerekmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 3:

Taşımacılık Sektörünün Sigorta Maliyetleri Kaynaklı Sorunlar

Ülkemiz dış ticaretini taşıyan ve karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren araçların sigorta maliyetleri yabancı rakipleri ile karşılaştırıldığında çok yüksek olup haksız rekabete sebep olmaktadır. Sektör ayrıca, yüksek maliyetler nedeniyle birçok sigorta branşını da (kasko vb.) yaptırmaktan vazgeçmek zorunda kalmaktadır.

Sektörde faaliyet gösteren araçlar, yurt içinde bulunmadığı günler için Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) ve yurtdışında bulunmadığı günler için de Yeşil Kart Sigortası (her iki poliçe için 365 gün risk varsayımı ile prim) ödemektedir. Avrupa ülkelerinde ise yeşil kart poliçesi trafik poliçesine ek teminat şeklinde verilmekte olup, yabancı araçların sadece yurtdışında geçirdiği günleri kapsamaktadır.

Bu durum ise gerek ülke menfaatlerini gerekse ülkemize yapılacak yatırım kararlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Araçlar İçin Zorunlu Trafik ve Yeşil Kart Sigortalarında "365 Gün Risk" Varsayımı İle Primlendirme Yapılması ve yılın büyük bir bölümünü yurtdışında geçiren çekici cinsi araçların riskli sigortalılar havuzunda bulunması

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 3:

a) Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Araçlar İçin Zorunlu Trafik ve Yeşil Kart Sigortalarında "365 Gün Risk" Varsayımı İle Primlendirme Yapılmasının Önüne Geçilmesi amacıyla;

• Uluslararası taşımacılık yapan her TIR aracı için gerek Yurtiçi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının gerekse yurtdışı taşımalar için Yeşilkart Sigortasının; araçların yurtiçinde/yurtdışında bulunduğu (risk barındıran) süreleri kapsayacak şekilde ve AB örneklerinde olduğu gibi tek teminat ve tek poliçe ile yapılması veya

• Yılsonlarında, sektörün yurt dışında kaldığı süreler dikkate alınarak, poliçe yenileme dönemlerinde yurtdışında kaldığı gün sayısının yeni poliçeye ilave edilmesi sağlanmalıdır. b) 11.07.2017 tarihinde yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Eki "Riskli Sigortalılar Havuzu Çalışma Esasları"ndan (yurtiçinde faaliyet gösteren ve hasar frekansı çok yüksek olan damper, çekici, beton mikseri vb. araç türlerinin yer aldığı); Türkiye'de uluslararası taşımacılık yetki belgesine sahip firmalarda çalışan "çekici" cinsi araçların çıkarılması sağlanmalıdır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 4:

İzinli Gönderici Kapsamında Kapılardan Öncelikli Geçiş Uygulamasının İptali

01.06.2019 tarihi itibarıyla Kapıkule Gümrük Müdürlüğü'nde; İzinli Gönderici Yetkisine sahip firmaların, kendi tesislerinden veya ihracatta yerinde gümrükleme sahibi firmaların tesislerinden yapacakları taşımalar için öncelikli sınır geçişi uygulaması başlatılmıştır.

Avrupa'da benzer hiçbir örneği bulunmayan öncelikli geçiş uygulaması nedeniyle, ülkemizde bekleme sürelerinde ortaya çıkan yüksek fark firmalar arasında haksız rekabete neden olmaktadır. İzinli Gönderici Yetkisi nedeniyle Uluslararası taşımacılık faaliyeti gerçekleştiren firmalar arasında meydana gelen rekabet şartlarında eşitsizliğin yarattığı sorun sektörün önemli kayıplar yaşamasına ve müşterilerine karşı sorumluluklarını yerine getirememesine neden olmaktadır. Ülkemiz ihracat yüklemelerinde yaşanan bu gecikmelerden dolayı da zaman zaman alıcılar ürünleri kabul etmeyerek başka pazarlara yönelmektedir.

Öte yandan hâlihazırda Schengen vize temininde yaşanan sıkıntılara ek olarak genelde 6 ay süre ile kısıtlı olan sürücü vizelerinin süresinin bu şekilde verimli kullanılmaması nedeniyle ilave sorunlar da meydana getirmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 4:

Sınır kapısında yaşanan gecikmeler ve sorunlar göz önünde bulunduğunda İzinli Gönderici yetkisi kapsamında sınır kapısından öncelikli geçiş uygulamasının iptal edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 5:

İzinli Alıcı Uygulamasının Yaygınlaştırılması

İzinli gönderici uygulamasında olduğu gibi izinli alıcı uygulamasının da yaygın bir şekilde kullanılması iç gümrük idarelerinde yaşanan yoğunluğu önleyecektir.

Başta Muratbey ve Erenköy gümrük müdürlüğünde yaşanan yoğunluk nedeniyle araçlar 3 güne varan beklemeler ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum ihracat araçlarının gümrüğe girişinin engellemesinin yanı sıra ithalat araçlarının da boşaltma yapmasını engellemektedir. Boşaltma yapamayan ithalat araçları ihracat için hazır hale gelememekte ve ihracat yüklerine yeterince araç tahsisi gerçekleştirilememektedir.

Hali hazırda izinli alıcı uygulamasında, izinli gönderici uygulamasının aksine ithalatçının da YYS-1 yetkisi koşulu aranmaktadır. Aşağıda YYS- 1 uygulamasının detaylarında görüldüğü üzere, ağır şartlar getirilmiştir. Bu nedenle kısıtlı sayıda firma yetkiyi alabilmiştir. Bu yetkiyi alan firmaların "yerinde gümrükleme" yetkisi olduğu için de YYS-1 yetkisini kullanmaya ihtiyaçları bulunmamaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 5:

İzinli alıcı uygulamasının da izinli gönderici uygulamasında olduğu gibi ithalatçı firma aranmaksızın sadece taşımacının sahip olması durumunda da kullanılmasına imkan verilmesi hususu önem arz etme ve önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 6:

Parsiyel Eşyanın Geçici Depolanan Eşya Statüsünde 2 İş Günü Antrepoya Konulabilmesi Uygulamasının Geri Getirilmesi

Ticaret Bakanlığı'nın, 19.08.2010 tarihli 2010/08 sayılı onayı ile parsiyel yük taşıyan TIR kamyonlarının gümrük antrepolarına boşalttıkları eşya için 2 gün süre ile geçici depolama statüsü tanınmakta; bu suretle onlarca eşya sahibi veya kanuni temsilcileri eş zamanlı antrepo beyannamesi tescil edemediği için kamyonların boşaltılmadan antrepo sahalarında günlerce bekletilmesi önlenmiş bulunuyordu.

"Antrepolara geçici depolama statüsünde eşya boşaltılması" uygulamasının yürürlükten kaldırılmasından dolayı son üç yılda uluslararası nakliye firmalarının uğradığı mağduriyetler sadece zaman kayıpları ile değil, finansal boyutlarıyla da işletme zararına yol açacak boyutlara ulaşmıştır.

Alınan bu karar nedeniyle parsiyel yüklemelerde birden fazla ithalatçı olması nedeni ile aracın boşaltılabilmesi için tüm eşyaya ilişkin antrepo beyannamelerinin onaylanması zorunluluğunun getirilmesi, TIR kamyonlarının boşaltılma süresini 2 ila 4 gün arasına çıkarmıştır. Bunun sonucu olarak, ithalat yükünün boşaltılmasında kaybedilen zaman aynı aracın ihracat yüklemesi için tahsisini de geciktirmekte, dolayısıyla ihracatta araç sıkıntısı yaşanmasına neden olunmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 6:

Tekrar İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü bağlantılarıyla sınırlı olmak koşuluyla 48 saat süreyle "antrepolara geçici depolama statüsünde eşya boşaltılması" uygulamasına geri dönülmesi hususu büyük önem arz etme ve önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 7:

Erenköy Gümrük İdaresinde Eşyanın Yanlışlıkla Mahrecinden Fazla Olarak Yüklenmiş Olduğu Gümrük İdaresince Belirlenecek Süre İçinde Mahreçten Yazı Getirilerek Yükün Serbest Bırakılmasına İmkan Verilmesi

Türkiye Gümrük Bölgesine giriş yapan taşıt içerisinde özet beyan verilmeksizin eşya getirildiğinin gümrük idaresince belirlendiği veya eşyanın boşaltılmasına izin verilmesinden sonra gümrük idaresine bildirildiği ve bu eşyanın verilmiş olan özet beyanlardan biri ile ilişkili olmadığının anlaşıldığı hallerde, söz konusu eşya için özet beyan vermekle yükümlü olan kişinin tespit edilmesi halinde bu kişi, tespit edilememesi halinde ise eşyayı Türkiye Gümrük

Bölgesine getiren kişi tarafından, eşyanın yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak yüklenmiş olduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, söz konusu eşyaya el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir ve 177 ila 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulur. Ayrıca eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası verilir.

2023/269 no'lu Erenköy Müdürlük Emrince, eşyanın yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak yüklenmiş olduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanması beklenmeden, beyan edilmeyen veya belirgin cinste farklı olan eşyalar için herhangi bir tatbikata başlanmaksızın Gümrük Kanun'un 235. maddesinin beşinci (d) bendi uyarınca gümrük cezası uygulanmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 7:

Eşyanın yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak getirilmesi durumunda Gümrük Kanunun 237/6 maddesi uyarınca mahreçten yazı getirilerek malın serbest bırakılmasına imkan verilmesi önerilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 8:

Mühür Tatbikinin Güzergah Üzerinde Talep Edilen İç Gümrükte Yapılmasına İmkan Verilmesi

Nihai çıkış (mühürleme) noktasının bir iç gümrük idaresi olması şartıyla ülkemizin her noktasından açılan ihracat beyannameleri kapsamı eşya, herhangi bir transit beyanı yahut mühür tatbiki gerekmeksizin firma tesisinden doğrudan nihai herhangi bir iç gümrük müdürlüğünde gerekli işlemler gerçekleştirilerek mühür tatbiki yapılması sonrası yurtdışına sevk edilebilmesine imkan verilmesi

İzinli Gönderici Yetkisine sahip firmalar nihai çıkış noktasının bir izinli gönderici tesisi olması kaydıyla ülkemizin her noktasından gümrük idaresine gelmeksizin açılan ihracat beyannameleri kapsamı eşya, herhangi bir transit beyanı yahut mühür tatbiki gerekmeksizin firma tesisinden herhangi bir araçla gümrük idaresine uğramaksızın doğrudan farklı bir gümrük müdürlüğüne bağlı izinli gönderici tesisine gönderilebilmektedir.

Ancak bu yetkiye sahip olmayan firmalar genellikle ihracat beyannamelerinde ihracatımızın en yoğun olduğu başta Muratbey ve Erenköy gümrük idareleri olarak belirlendiği için bu iç gümrüklere uğramak zorunda kalmaktadır. Bu durum gümrüklerin tıkanmasına neden olmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 8:

Avrupa'da olduğu gibi yükleme işlemi yapan her firma istediği iç gümrüğe uğrayarak Transit Beyan T1 işlemi yaparak mühür tatbiki yapılmasına imkan verilmesi Erenköy ve Muratbey gibi iç gümrüklerde oluşan yoğunluğu ortadan kaldıracaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 9:

Muratbey İç Gümrük İdarelerinde Yaşanan Sorunlar

Muratbey Gümrük müdürlüğünün araç kapasitesi 750 araçtır. Bu kapasitenin yetersiz olması nedeniyle uzun tır kuyrukları ve bekleme süreleri meydana gelmektedir.

Mevcut durumda Muratbey'de ithalat ve ihracat işlemi yapmak için özellikle hafta sonları uzun bekleme sıraları oluşmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 9:

Muratbey gümrüğünde bulunan toprak sahanın veya Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenecek bir alanın gümrüklü saha haline getirilerek; ihracat çıkışlarında mavi ve sarı hatta işlem gören araçların gümrük sahasına girmeden bu sahaya kantar ve kolluk memuru tahsis edilmesi ile işlemlerin tamamlanması önem arz etmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 10:

Erenköy Gümrük İdaresinin Fiziki Altyapısının İyileştirilmesi

Erenköy Gümrük Müdürlüğü ülkemiz ihracat işlemlerinin en fazla yapılan iç gümrük idarelerinden biri konumundadır. Ancak, Erenköy Gümrük Müdürlüğünün atıl bir yapıya kavuşmuş olması ve gerek gümrük binası gerek ise tır parkına giriş yapan şahısların kontrolünün yapılamaması nedeniyle ülkemiz ihracat yüklerinin güvenliği tehlikeye girmiş ve istenmeyen vakalar meydana gelmiştir.

Ayrıca, gümrük sahasına kontrollü bir giriş olmaması nedeniyle, sürekli olarak kaçak göçmen vakaları meydana gelmekte ve TIR'ların gümrük halatları ve brandaları kesilerek kaçak göçmenler araçlara girmektedir. Bu durum yüklerin ve araçların güvenliğini tehlikeye girmesine neden olmasının yanı sıra yurtdışında araçlarda yakalanan kaçak göçmenler nedeniyle sürücüler hapis cezalarına çarptırılmakta, ihracat yüklü araçlar ise bağlanmaktadır.

Bu duruma çözüm bulmak amacıyla Erenköy Gümrüğünün şehir dışına taşınması yönünde işlemler başlanmış olmasına karşın henüz bir aşama kaydedilememiştir.

Mevcut durumda Erenköy Gümrük sahasında araçlara kaçak göçmenler binmekte ve gümrük sahasının içerisindeki yaya trafiği kontrol edilememektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 10:

Erenköy gümrük sahası taşınıncaya kadar sahanın güvenliğinin sağlanması ve yaya trafiğinin kontrol altına alınması önem arz etmektedir.

Ayrıca, talep edilmesi durumunda akşam saat 21:00'a kadar mesaili hem TASİŞ hem Erenköy Gümrük Müdürlüğünde mesaili işlem yapılması ülkemizin ihracatının en fazla yapıldığı bölgedeki gümrük süreçlerini hızlandıracaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 11:

Sarp Sınır Kapısı Geçişlerinin Hızlandırılması

Rusya-Ukrayna arasında yaşanan gelişmeler sebebiyle, Sarp Sınır Kapısı Asya'ya açılan en önemli sınır kapısı konumuna gelmiş olup başta yabancı plakalı taşıtlar olmak üzere bu güzergâhı kullanmak isteyen araçların talebi önemli oranda artmıştır.

Mevcut durumda Sarp sınır kapısından çıkış yapmak için ortalama 2-3 gün bekleme sıraları meydana gelmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 11:

Dolu araçların Hopa limanına sevk edilerek gümrük işlemlerinin Hopa'da gerçekleşmesine imkan verilmesi Sarp sınır kapısındaki ithalat yönündeki beklemeleri azaltacaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 12:

Kapıkule Sınır Kapısı'nda Laboratuvar Eksikliği

Kapıkule Sınır Kapısı'nda laboratuvar bulunmadığından sınırdan geçecek ürünler analiz için farklı şehirlere gönderilmektedir. Ürün çeşidine göre farklı şehirlerdeki laboratuvarlara gönderilen ürünlerin analiz işlemlerinin tamamlanıp yeniden Kapıkule Sınır Kapısı'ndan geçiş yapması zaman almaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 12:

Kapıkule Sınır Kapısı'nda analiz işlemleri için laboratuvar yatırımı yapılması gerektiği böylece zaman kaybının önüne geçileceği değerlendirilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 13:

Kapıkule Sınır Kapısı'nda Çalışma Şartlarının Düzenlenmesi

Kapıkule Sınır Kapısı'nda çalışma şartlarının zor olması, özellikle kaçak göçmenlerin şoförlerin hayatlarını ve mesleki kariyerlerini riske atması, mola yerlerinin temiz olmayışı, park yerlerinin yeterli olmayışı gibi sebepler şoförlerin insani yaşam şartlarını olumsuz etkilemektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 13:

Kapıkule Sınır Kapısı'nda İnsani Şartların İyileştirilmesi

Çalışma şartları iyileştirilmeli, dinlenme ve konaklama tesislerinin durumu iyileştirilmelidir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 14:

Gümrük Beyannamelerine Yönelik Düzeltme (Redrese) İşlemlerinde Düzenleme Yapılması

Gümrük idarelerinde ihracat işlemlerine yönelik olarak, gümrük beyannamelerinde ihracatçıların yaptığı işlemler (yanlış kesilen fatura, çeki listesinin yanlış kesilmesi) veya ticaretin akışına uygun yapılan değişimler (kg, mod değişimi gibi) sebebiyle yapılması gereken düzeltmeler olabilmektedir. Beyannamelerde yapılan her türlü düzeltmede eşyanın araçtan indirilmek suretiyle fiziki tespiti yapılmaktadır.

Bu işlem sebebiyle,

- Hem ihracatçılar hem de nakliyeciler açısından zaman kaybı yaşanmakta,
- İhracatçı eşyasını sözleşmeye uygun zamanda gönderememekte,
- Nakliyeci sahip olduğu aracı verimli kullanamamakta,
- Parsiyel araç olduğu düşünüldüğünde bir ihracat için yapılan düzeltme sebebi ile araçtaki diğer tüm ihracat yükleri bekletilmektedir.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 14:

Muayene memuru üzerindeki iş yükünün azaltılması, zaman, insan gücü ve araçların daha verimli kullanılması adına söz konusu düzeltme (redrese) işleminde hem fiziki tespit yapılmaması hem de düzeltme (redrese) işleminin ihracatçı veya temsilcisi tarafından yapılmasına yönelik düzenleme yapılabilir. Bu düzenleme için tescilli beyannamenin muayene memuru tarafından düzenlemeye açılması, beyannamedeki düzenlemelerin yükümlü (ihracatçı/ithalatçı) tarafından yapılması ve ardından beyannamenin muayene memuru onayıyla işleme alınmasının sağlanabileceği değerlendirilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 15:

Havayolu Kargo Taşımacılığında Transit Gümrük Süreçlerinin Kolaylaştırılması ve Hızlandırılması

Türkiye havalimanlarında muayene işlemlerinin ne zaman yapılacağı ve süresi öngörülemediğinden transit uçuş planlamasında sıkıntılar yaşanmaktadır. Bir uçuşun gerçekleşmesi için uçuş öncesinde yapması gereken zorunlu planlamalar bulunmaktadır. Bu 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 alınamadığı için ülkemiz transit taşımacılıktan yeterince pay ve hak ettiği yeri alamamaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 15:

Transit gümrük süreçlerinin kolaylaştırılması ve hızlandırılması iş akış süreçlerinin kısaltılmasını, yabancı bir ülkeden başka bir yabancı ülkeye gidecek ama Türk limanlarında indirilerek transit işlemi görecek gönderilerin fiziksel muayene yerine evrak kontrolünün sağlanması yoluyla işlemlerin tamamlanmasını sağlayacaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 16:

Konteyner Hatlarının Yeni Uygulamalarının ve Bu Uygulamaların Sektöre Olumsuz Etkilerinin Düzeltilmesi

Özellikle hatların taşıma işleri organizatörü firmalara karşı rekabeti engelleyici haksız uygulamalar olarak algılanan rezervasyon ve ekipman tedariki için hatlar sundukları ilave hizmetlerin (nakliye, sigorta, gümrükleme, depolama, yükleme garantisi vb.) kullanımını ön şart gibi pazarlamaktadır.

Konteyner hatları, son aylarda giderek yoğunlaşan oranda, konteyner taşımasını ifa etmek için, taşıma işleri organizatörlerine bazı ek hizmetleri de satma ısrarında bulunmaktadır. Navlun anlaşmasının yapılmasını takiben ek hizmet satın almayan taşıma işleri organizatörünün yüklemesinin, ekipman veya yer bulunamaması gerekçesiyle reddedildiği ifade edilmektedir.

Bazı hatlar, dijital platformlar üzerinden teklif edilen navlunlarda, gerçek yükleyici ve taşıma işleri organizatörü arasında ayrım yaparak, navlun rekabetinde taşıma işleri organizatörünün geri bırakılması, hatta bazı hatlara ait dijital platformlarda taşıma işleri organizatörlerine kapalı, gerçek yükleyicilere açık olarak navlun teklif ederek, rekabet kurallarına aykırılık teşkil edecek şekilde çalışmalarına devam etmiştir.

Demuraj uygulamalarında tek taraflı ve fahiş tarifelerin esas alındığı uygulamalar sektörde mevcuttur. Ancak pandemi dönemi ile birlikte bu uygulamanın pandeminin zorlayıcı şartları dikkate alınarak esnetilmediği, daha da katı bir uygulamaya büründüğü gözlemlenmiştir. Taşıma işleri organizatörlerinden bir konteyner için konteyner bedelinin 10-20 katına varan tutarda demuraj tahsilatı yapılmak istendiği yönünde örnekler mevcuttur. Haksız rekabete sebep veren bu uygulamaların önüne geçilmelidir.

Konteyner hatları 2000 yılından bu yana, şirket birleşmeleri ve büyük satın almalar yoluyla sayıca azalmış, otuz değişik oyuncunun bulunduğu küresel hizmet yarışı son yıllarda onlu sayılara gerilemiştir. Daha önce kendi adıyla bağımsız hizmet sunan, nispeten küçük ölçekli hatların, büyük alyanslara katılmasından sonra, taşıma işleri organizatörü firmalara hizmet vermeyecekleri şifahen duyurulmaktadır. Bu durum, zaten azalan tedarikçi sayısı ile rekabet açısından gerileyen küresel pazarda, taşıma işleri organizatörü için hizmet çeşitliliği yaratmanın iyiden iyiye imkansız hale gelmesi anlamına gelmektedir.

Birçok yüklemede "taşıyıcı" sıfatıyla hareket eden taşıma işleri organizatörlerinin, operasyon sürecinde karşılaştıkları sorunların yönetilmesinde konteyner hatlarından yükselen isteksizlik veya yardımcı olmama eğilimi dikkat çekici boyutlardadır. Telefon, e-posta ve çevrimiçi toplantı ortamları gibi iletişim kanalları, evden çalışma ve iş yoğunluğu gibi sebeplerle giderek

daha az kullanılır hale gelmektedir. Bazı konteyner hatlarına telefonla ulaşma imkanı neredeyse kalmamıştır. Bununla beraber, gemi kalkışından önce yapılan konşimento taslak düzeltmeleri için de ücretler alınmaya başlanmıştır. Ekonomi ve çalışma şartlarını dikkate aldığımızda bunu gerçek yükleyicilere anlatmak ve faturalamak sorunlu hale gelmiştir.

Name account (NAC) navlun anlaşması olarak bilinen, taşıma işleri organizatörünün yüklemesini organize ettiği birçok hesap için özel navlun sağlanması durma noktasına gelmiştir. Taşıma işleri organizatörleri, giderek artan oranda spot/gemi başı navlun tekliflerine yönlendirilmektedir. Bu durum öngörülemeyen birçok gizli masrafın doğmasına, taşıma işleri organizatörlerinin hizmet verdiği düzenli yükleyicilerin işlerinin aksamasına ve hatta durmasına yol açmaktadır.

Avrupa Komisyonu, Konsorsiyum Grup Muafiyeti Uygulaması'nın (CBER) 25 Nisan 2024 tarihinde sona ermesine karar vermiştir. 2009 yılında başlayan ve armatörlerin gemi ile kapasite paylaşım anlaşmalarına imkan tanıyan CBER anlaşması 2014 ve 2020 yıllarında uzatılmıştı. AB'nin antitröst uygulamalarından muaf tutulan CBER anlaşmasının artık amacına hizmet etmediği ve rekabeti teşvik etmediği gerekçeleriyle sonlandırılmasına karar verilmiştir. CBER anlaşmalarından amaçlanan hizmet verimliliği ve maliyet tasarrufundan taşıma işleri organizatörleri faydalanamamıştır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 16:

Hatların operasyon süreçlerinin yavaşlamasına sebep olan söz konusu uygulamalarının iyileştirilmesi ve yeniden düzenlenmesi sağlanmalıdır. Ayrıca özel navlun teklifleri yeniden devreye alınmalıdır. Küresel konteyner hatlarının rekabeti bozucu uygulamaları, mevcut alyans yapılarına ve kendi özel hukuklarında kullandıkları "Merchant" tanımının alabildiğine geniş bir anlam taşımasından dolayı demuraj gibi ek ücretleri tüm ilgili partilere yönlendirebilme imkanlarının olmasına dayanmaktadır. Armatörlerin tekel haline gelmesinin serbest rekabet ortamını bozması sebebiyle ihracatçılar yüksek navlunlarla karşı karşıya kalmaktadır ve uluslararası alanda rekabetçilikleri azalmaktadır. Bu doğrultuda Türk Rekabet Kurumu'nun çalışmalarına veri oluşturulması gerektiği değerlendirilmektedir.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

DURUM TESPİTİ – 17:

İntermodal Taşımacılığın Geliştirilmesi

İntermodal taşımacılık ekonomik, çevre dostu ve güvenli taşıma imkanları sunmaktadır. Özellikle pandemi döneminde lojistik faaliyetlere yönelik kısıtlamalar sebebiyle demiryolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine kıyasla en az etkilenmesi ülkemizin dış ticaret faaliyetlerinde demiryolu taşımacılığının öneminin daha iyi anlaşılmasını sağlamıştır. Ülkemizin dış ticaretinde ağırlık ve değer bazında yüzde birin altında pay alan demiryolu taşımacılığına yönelik yapılacak iyileştirmeler dış ticaret faaliyetlerinin kesintisiz sürdürülebilmesine katkı sunacaktır. Demiryolu ile ulusal ve uluslararası yük taşımacılığının geliştirilmesine yönelik atılacak adımlar Türkiye'nin iç pazarda ve uluslararası arenada rekabetçi gücünü artıracaktır.

Ayrıca karayollarında seyreden araçların ağırlık limitleri, 18 Temmuz 1997 tarihli "Karayolları Trafik Yönetmeliği" ve 8 Kasım 2012 tarihli "Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik" maddeleri ile belirlenmektedir. Bahse konu yönetmelik maddelerine göre 40 ft. boyutunda ISO Konteyner taşıyan iki veya üç dingilli yarı-römorka sahip üç dingilli motorlu araçların 44 ton taşıma izni bulunmaktadır. Ancak gerek ülkemizde ve dünyada konteyner taşımacılığında 3 dingilli motorlu araç yerine uzun yıllardır 2 dingilli motorlu araçlar kullanılması gerekse ülkemizdeki intermodal ve demiryolu taşımacılığının payını artırmak amacıyla 20', 30', 40' ve 45'PWHC (Pallet Wide High Cube) gibi çeşitli ebat ve türlerde konteynerler kullanılması ve bu konteynerlerin taşıma modları arasında geçiş yapması sebebiyle yönetmelik maddelerinde değişikliğe ihtiyaç duyulmaktadır.

HEDEF VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ – 17:

İntermodal Taşımacılığın Geliştirilmesi için aşağıdaki maddelere yönelik çalışmaların arttırılması önerilmektedir:

- Demiryolunun taşımacılıktaki payının artırılması,
- Limanların demiryolu bağlantısının yapılması,
- Doğu-Batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi,
- OSB'lerin demiryolu ile limanlara bağlanması,
- Orta Koridor ile ilgili olan teknik sorunların giderilmesi ve işlerlik kazandırılması,
- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaştırma türleri arasında entegrasyonun sağlanması,
- Teknolojik yatırımlara ve dijital altyapıya önem verilmesi,
- İntermodal taşımacılık için intermodal taşımanın hem operasyon hem müşteri tarafında olan firmalara olacak şekilde teşvik mekanizmalarının devreye alınması gerekmektedir.

Ayrıca ülkemizin demiryolu ile yük taşımacılığında en yoğun uluslararası trafiğe sahip olan terminallerinin dünya standartlarında terminaller haline dönüşebilmesi için aşağıda yer alan gelişimleri sağlanmalıdır.

- Terminallerin ışıklandırma, zemin bozukluğu gibi altyapı sorunları giderilmeli,
- Terminallerde güvenlik unsurları artırılmalı, etkin giriş-çıkış kontrolleri yapılmalı,
- Terminallerde mesai saatleri vardiyalı sistemde 24 saat olarak ayarlanmalı,
- Gümrük işlemleri tamamlanmış yükler terminallerde bekletilmemeli, muhafaza memuru eşliğinde çıkarılmalı,
- Terminallerdeki elleçleme hizmetlerinin kalitesi iyileştirilmeli ve yüksek elleçleme ücretleri düşürülmelidir.

İntermodal taşımacılığı geliştirecek 44 ton taşıma kapasitesinin artırılması hususunda ise yapılacak yönetmelik değişikliği ile kombine taşımacılıkta elde edilecek 2 tonluk fark çevreye duyarlı bu taşıma türünü diğer taşıma modlarına göre maliyet avantajlı hale gelecektir. Ayrıca

2 tonluk kapasite artışı ihracatçılarımıza lojistik giderlerine %5'lik maliyet düşüşü olarak yansıyacak ve küresel rekabet güçlerini arttıracaktır.

İLGİLİ KURUMLAR: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı