



taysad

LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

2023 IV. Çeyrek Değerlendirmesi

Sayı: 001/2024

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.

İçindekiler

Lojistik Gündemi	2
Lojistikte Odak: Kızıldeniz	2
Gümrük Mevzuatı.....	5
Gümrük Uygulamaları Özelinde 2024 Yılında Bizi Neler Bekliyor?	5
İthalatta Gözetim ve Korunma Önlemi Kapsamında Hesaplanan Katma Değer Vergisinin İndirim Hakkının Kaldırılması:	5
Gümrük Müşavirlik Hizmetleri Asgari Ücret Tarifesinde Yapılan Değişiklikler:	5
Gecikme Zammının KDV Matrahına Dahil Edilmesi.....	6
TAREKS Süreçlerine İlişkin 2024 Yılı Yenilikleri	7
Kapsam Dışı Beyanı İçin YGM Raporu	8
İthalatta TSE Denetimine Tabi Ürünler Listelerine Eklenen GTİP'ler (Tareks'e Tabi Olacak Yeni GTİP'ler)	8
Trendler	9
2024 Lojistik Trendleri	9
Dijitalleşme ve Otomasyon.....	9
Siber Güvenlik.....	10
Sürdürülebilirlik	10
Endeksler	11
Endeks Tanımları	11
Lojistik Performans Endeksi & Alt Skorlar	12
Global SC Pressure Index.....	15
Agility Emerging Markets Logistics Index.....	16
Drewry World Container Index	16
Freightos Baltic Index.....	16
Shanghai Cont. Fre. Index.....	17
Freightos Baltic Index.....	17
AB & Türkiye LPI Karşılaştırması	18

LOJİSTİK GÜNDEMİ

Lojistik'te Odak: Kızıldeniz

Selim Düzeltir

Cevher Jant, Satınalma ve Gümrük Operasyonları Müdürü

On yıllardır asillerin değil vekillerin savaşına tanıklık ettiğimiz Ortadoğu ve Arap Yarımadası'nda, bu defa, dünya ticaretini, özellikle de Türkiye ve AB ülkelerinin tedarik zinciri planlarını derinden etkileyen ve son haftalarda lojistik sektörünün, tedarik zinciri profesyonellerinin gündeminin en önemli maddelerinden biri haline gelen büyük bir sorun yaşanıyor.



Çin başta olmak üzere, Uzakdoğu ülkelerinin Akdeniz'e ihracatlarının vazgeçilmez rotasında yer alan **Kızıldeniz** aynı zamanda dünya ticaretinin yaklaşık %15'inin rotasında. Bölgenin güney girişindeki Babülmendep Körfezinde, Yemen Denizi kıyılarında ve Aden Körfezi girişinde, 2014 yılından bu yana Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi bölgenin önemli ülkelerince desteklenen Yemen hükümetine karşı bir iç savaş yürüten, İran destekli olduğu bilinen *Husiler* söz konusu rotayı kullanan konteyner gemilerine, İsrail-Filistin olaylarının başladığı **7 Ekim 2023** tarihinden bu yana saldırıyorlar. Bu saldırılar nedeniyle Kızıldeniz'den geçen gemi yoğunluğu geçtiğimiz yılın aynı dönemlerine göre azalmış durumda. Öyle ki, olaylar nedeniyle Kızıldeniz'in neredeyse "*kullanılamaz*" hale geldiğini söylememiz yanlış olmaz.

Londra merkezli global deniz taşımacılığı ve danışmanlığı şirketlerinden biri olan Clarksons, Ocak ayının ilk haftasında yönünü Kızıldeniz'den Ümit Burnu'na çeviren gemi sayısının aralık ayının ikinci yarısına oranla *2 katından fazla* arttığını raporluyor. Ocak 2023 ile 2024'ün ilk haftalarında Kızıldeniz'den geçen gemi sayıları karşılaştırıldığında; %90'a varan bir azalış olması durumun vahametini anlatmaya yetiyor aslında.

Avrupa varışlı gemiler için Kızıldeniz'in tek alternatifi ise, Afrika'nın güney ucundan tüm Afrika kıtasını dolaşarak Cebelitarık Boğazı üzerinden çizilen rota. Bu rotanın transit süresi *-hareket ve varış limanlarına göre değişmekle birlikte-* 4 haftayı bulan gecikmelere yol açıyor. Zaten pek çok detaydan etkilenen uluslararası taşımacılığın operasyonu ve navlun fiyatları, son aylarda hem hızla tırmandı hem de bu sonuçların çok ötesinde başka handikaplar yaratıyor.

Şimdiden, **Shanghai Containerized Freight Index'e** (SCFI) göre Avrupa varışlı konteyner navlunları 2 katından fazla artış gösteren duruma geldi. Deniz taşımacılığında en önemli maliyet kalemlerinden biri olan sigorta maliyetleri de aynı şekilde artmış durumda. **Hatta, artış bir kenara, Kızıldeniz rotasına sigorta yapmak istemeyen sigorta şirketleri dahi var.** Üstelik uzayan transit süre, hammadde temini açısından özellikle Körfez ülkeleri ve Uzakdoğu'ya *'bağımlı'* sektörler için yönetilmesi çok güç bir sorun olmaya başladı. Zira, 3-4 haftalık gecikmeler, düzenli seferlerle Kızıldeniz rotasından taşınan hammadde gruplarını kullanan şirketlerce, bu hammaddelerin başka bölgelerden tedarik edilemiyor ya da tedarikinin güç olması ve 3-4 haftalık emniyet stoğuyla çalışmanın rasyonel olmaması gibi sebeplerle tahmin edildiğinden daha büyük problem haline geldi, geliyor. Uzakdoğu ve Körfez ülkelerinin *'önemli tedarikçi'* oldukları hammadde gruplarında spot fiyatlar bu dönemde hızla arttı. Özellikle **bakır, alüminyum ve nikel** fiyatlarında borsa fiyatlarına henüz yansımamış olsa da spot piyasalarda dramatik artışlar yaşanıyor. İlaveten, Rusya-Ukrayna savaşı sebebiyle Rusya yerine Körfez ülkelerine kayan enerji ithalatı talebi, BP'nin de tankerlerin geçişi için Kızıldeniz'i kullanmayacağını ilan etmesiyle brent petrol fiyatına da hızlıca yansımış durumda.

Efektif olmamakla birlikte alternatif bir çözüm olarak Ümit Burnu üzerinden Afrika'yı dolaşmak ise düzenli gemi servislerinde ring yaparak sürekli çalışan sınırlı sayıda geminin hem gidişte hem dönüşte Afrika'yı dolaşmaları sebebiyle, toplamda 7-8 haftayı bulan zaman kayıpları yaşanmasına yol açıyor.

Yük sahipleri, armatör veya forwarderlardan ilgili hatlar için overbooking, blank sailing ve omit cevapları almaya başladılar bile. Ayrıca mevcut durum, uzayan transit süreler ve armatörlerce omit edilen konteynerlerin boşa çıkış süresi uzadığından yeni bir boş konteyner temini krizine zemin de hazırlıyor.

Kızıldeniz rotasından henüz çıktığını açıklamayan bazı armatörlerin ise force majeure clause'una dayanarak, "War Risk Surcharge", "Red Sead Charge" veya "Contingency Charge" gibi adlar altında (ki pek çoğu bu gibi isimler altında ilave maliyetler üretme konusunda oldukça başarılılar.) ilave maliyetler talep etmeye başladılar. Henüz bu kalemleri fiyatlarına yansıtılmamış armatörler de çok geçmeden bu yönde bir aksiyon alacaklardır.

Bu noktada, lojistik ve tedarik zinciri profesyonelleri için en önemli konu malzeme tedarikini güvence altına almak üzere, gemi yüklemelerini sıkı takip etmek, armatör/forwarder şirketlerle anbean iletişimde kalmak ve bilgi almaya çalışmak, alternatif tedarik planları oluşturup işletmek, satış ve üretim birimleriyle sıkı bir iç iletişim kurgulamak olarak sıralanabilir. Hatta, genellikle alınan forwarder hizmetinin kalitesi de böyle zamanlarda ortaya çıkar. Forwarderinizin sizin sorununuzu benimsediğinden, verdiği hizmeti “*navlun komisyonculuğunun*” ötesinde ele alma gayretinden, proaktif olarak siz sormadan sizin için gerekli araştırmaları yapıp tedarik zinciri güvenliğinize katkı sağlamaya çalıştığından emin olmakta fayda var.

Sorunun ne kadar uzayacağı ve büyüyeceğini kestirmek güç olmakla birlikte, uluslararası basın dahil, bölgenin bir süre daha yakından takip edilmesi, Kızıldeniz rotasını kullanan gemiler ve bu gemilerin ETD ve ETA'larının, uğrak limanlarda değişiklik olup olmadığının sıkı sıkıya kontrol edilmesi gerekiyor.

Armatörlerin sistemlerinde gözüken veya telefon/e-posta aracılığıyla alınan ETD ve ETA başta olmak üzere **tüm bilgilerin bağlayıcı değil bilgilendirici olduğu akıllardan çıkarılmamalıdır.** Son olarak, bu yollarla elde edilen bilgilere göre tedarik planı oluşturulmaması gerektiğini de belirterek bu sorun çözülene dek tüm lojistik ve tedarik zinciri profesyonellerine sabır ve şans diliyoruz.

GÜMRÜK MEVZUATI

Gümrük Uygulamaları Özelinde 2024 Yılında Bizi Neler Bekliyor?

*Bumin Kaan Köktürk, Kıdemli Konu Uzmanı
Erkin Aparı, Kıdemli Müdür
Hande Türkyılmaz, Dolaylı Vergiler Direktörü
PwC Yeminli Mali Müşavirlik A.S. a member of PwC*

İthalatta Gözetim ve Korunma Önlemi Kapsamında Hesaplanan Katma Değer Vergisinin İndirim Hakkının Kaldırılması:

Gözetim uygulamasına (kayıt belgesi uygulaması dahil) tabi tutulan mallara ilişkin gümrük beyannamelerinde beyan olunan ve tevsik edilemeyen tutarlar ile bu tutarlar nedeniyle doğan ve KDV matrahına dahil olan her türlü vergi, resim, harç ve paylar dolayısıyla ödenen KDV'nin indirim hakkı yayınlanan **7846 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı** ile 24/11/2023 tarihi itibarıyla kaldırılmıştır.

Korunma önlemi olarak uygulanan gümrük vergisi ve/veya ek mali mükellefiyetlere, ithalatta haksız rekabetin önlenmesi hakkında ilgili mevzuat kapsamında uygulanan dampinge karşı vergi ve telafi edici vergiler üzerinden ödenen katma değer vergisinin indirim hakkı da aynı şekilde 24/11/2023 tarihi itibarıyla kaldırılmıştır.

24/11/2023 tarihten itibaren yapılacak gözetim veya korunma önlemi olarak uygulanan gümrük vergisi ve/veya ek mali mükellefiyetlere, ithalatta haksız rekabetin önlenmesi hakkında ilgili mevzuat kapsamında uygulanan dampinge karşı vergi ve sübvansiyona karşı telafi edici vergiye tabi malların ithalatında, bu önlemler nedeniyle ödenmek zorunda kalınan katma değer vergisi indirim konusu yapılamayacak; ancak söz konusu tutarlar ithal edilen malın maliyetine dahil edilebilecektir.

Söz konusu Karar'dan sonra yapılan düzenleme ile **24/11/2023** tarihinden önce ithalat bedelinin bankacılık sistemi üzerinden ödendiği tevsik edilen malların en geç **1/4/2024** tarihine kadar ithal edilmesi halinde KDV indirim kısıtlaması uygulanmayacaktır.

Gümrük Müşavirlik Hizmetleri Asgari Ücret Tarifesinde Yapılan Değişiklikler:

Firmaların dış ticaret maliyetlerini etkin bir şekilde yönetmeleri rekabet avantajı elde etmeleri ve küresel pazarlarda başarılı olabilmeleri açısından kritik bir öneme sahiptir. Gümrük müşavirliği hizmetleri, uluslararası ticarete farklı mallara ilişkin farklı belgelendirmelerin gerekliliği, gümrük prosedürlerinin karmaşıklığı nedeniyle, gümrükte firmalar adına süreçlerin takibinin yapılabilmesi için birçok firma tarafından tercih edilmektedir. Asgari gümrük müşavirlik ücret tarifesi maliyetler açısından bu uluslararası ticaret yapan firmalara bir çerçeve sunar ve şirketler, dış ticaret faaliyetlerini yürütürken planlamalarını bu ücretleri göz önünde bulundurarak yapabilirler.

Söz konusu ücret tarifelerinde her yıl değişiklik olmakta ve bu değişiklikler Ticaret Bakanlığı tarafından yayınlanmaktadır. Bu sene, asgari ücret tarifesi yeniden değerlendirilerek dikkate alınarak **31.12.2023 tarihli Resmî Gazete'nin 5. Mükerrer eki** ile yayınlanmış olup, gümrük müşavirlerinin yapacakları iş ve işlemlere ilişkin ücretlerde %50 oranında artış meydana gelmiştir.

Geçtiğimiz yıllara göre yapılan önemli değişikliklerden birisi, 10 kalemden fazla olan beyannamelerde, ilave kalem ücreti alınması olup gümrük müşavirleri çok kalemlilik beyannamelerde daha fazla zaman harcadıkları sebebiyle ek ücret alacaklardır.

Buna ek olarak, geçtiğimiz yıllarda OKSB sahibi firmalara tanınan özel indirim hakları kaldırılmış olup, söz konusu indirimler YYS sahibi firmalar için devam etmektedir. Bu değişiklikte birlikte hali hazırda müşavirlik ücretlerinde OKSB sahibi olmanın avantajlarını kullanan firmaların, gündemlerinde YYS belgesi alınması var ise bu sürece hız vermeleri, gerekli süreç ve tesislerin fiziki şartlarına ilişkin analizlerini yaparak YYS belgesi alımına odaklanmaları müşavirlik hizmet ücretlerini daha etkin yönetmek adına faydalı olacaktır. **Ek olarak hatırlatmak isteriz ki OKSB sahibi olsun olmasın tüm firmaların belli sayıya aşan beyannamelerde indirim alma hakkı ise devam etmektedir.**

Yine bir diğer önemli konu ise, *Gümrük Müşavirliği Asgari Ücret Tarifesine* ilişkin tebliğe eklenen yeni bir madde ile tarifelerin resmî kurumların mesai saatleri içindeki işlemler için uygulanabileceği yönündeki düzenlemedir. Bir diğer ifade ile, mesai saatleri dışında kalan işlemler için farklı bir ücretlendirme yapılmasının önü açılmış olup, bu açıdan da firmaların maliyet yönetimlerini etkin yapabilmek adına gümrük müşavirleri ile olan iş akışlarını gözden geçirerek bu süreçleri bir prosedüre bağlaması ve mesai saatleri sonrasında yapılacak işlemlerin ve oluşacak maliyetlerin ne şekilde yönetileceğini belirlemeleri de faydalı olacaktır.

Gecikme Zammının KDV Matrahına Dahil Edilmesi:

Yapılan bir inceleme neticesinde düzenlenen inceleme raporunda, gümrük müfettişleri tarafından, dahilde işleme rejimi veya geçici ithalat rejimi kapsamında getirilen ve gümrük vergileri teminata bağlanan eşyaların kati ithalata çevrilmesi durumunda ortaya çıkan gecikme zammının KDV matrahına eklenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Ticaret Bakanlığı, uygulamanın durumun açıklık kazanmasını sağlamak ve yanlış uygulamaların önünü almak amacıyla, konuyla ilgili Gelir İdaresi Başkanlığı'nın görüşüne başvurmuştur. *Bunun üzerine Gelir İdaresi Başkanlığının, Ticaret Bakanlığına muhatap 08.02.2023 tarihli yazısında, Gümrük Kanunu'nun 207. maddesi uyarınca tahsil edilen gecikme zammının KDV Kanununun 21/c maddesi uyarınca ithalatta KDV matrahına dahil edilmesi gerektiği açıkça belirtilmiştir.*

Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü, tüm Bölge Müdürlüklerine gönderdiği 03.11.2023 tarihli yazısında, yukarıda bahsedilen Gelir İdaresi Başkanlığı'nın görüşüne yer vererek, **Gümrük Kanunu'nun 207. Maddesi** uyarınca hesaplanan gecikme zammının, KDV Kanununun 21/c maddesinde düzenlenen ithalatta KDV matrahına dahil edilmesi, gecikme zammının KDV matrahına eklenmediğinin tespiti halinde **Gümrük Kanunu'nun 234. maddesi** uyarınca işlem yapılmasını talimatlandırılmıştır.

KDV Kanununun 21.maddesinde, *"İthalatta, verginin matrahı aşağıda gösterilen unsurların toplamıdır"* dendiğinden sonra, "c" fıkrasında, *"gümrük beyannamesinin tescil tarihine kadar yapılan diğer giderler ve ödemelerden vergilendirilmeyenler ile mal bedeli üzerinden hesaplanan fiyat farkı, kur farkı gibi ödemelerin KDV'nin matrahına ilave edileceği"* düzenlenmiştir.

TAREKS Süreçlerine İlişkin 2024 Yılı Yenilikleri:

TSE'nin ithalatta Ticaret Bakanlığı adına yaptığı denetimlerin platformu olan **Dış Ticarete Risk Esaslı Kontrol Sistemi'nin** (TAREKS) 2024 yılında tamamen değiştirileceği daha önce Ticaret Bakanlığı Ürün Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürlüğü tarafından duyurulmuş ve bu konuda çalışmalara başlanmıştı. Bununla birlikte, 31 Aralık 2023 tarihinde yayımlanan **2024 yılı Ürün Güvenliği ve Denetimi (ÜGD)** Tebliğlerinde TAREKS işlemleriyle ilgili önemli düzenlemeler yapıldı. Buna göre; sisteme fatura yüklenmeden başvuru yapılamayacak, **AB Uygunluk Beyanı veya Tip Onayı Belgesi 20 günde yüklenmez ise** başvuru olumsuz sonuçlanacak ve bazı ürünler için sisteme ürün fotoğrafı yüklenmesi gerekecek.

Fatura Yüklenmeden Başvuru Yapılamayacak:

Ürün Güvenliği Tebliğlerinin "*İthalatçının Başvurusu*" başlıklı maddesinde bu sene yapılan düzenlemeyle, TAREKS başvurusunu tamamlamak için fatura ve taşıma belgesi/antrepo beyanının sisteme yüklenmesi mecburiyeti getirildi. Daha önce bu belgelerin tarih ve sayısını yazmak yeterliydi. Belgeler, sadece başvurunun fiili denetime yönlendirilmesi halinde yükleniyor; risk analizi veya muafiyet sonucu doğrudan referans numarası alması halinde belge yüklenmiyordu. Artık fatura ve taşıma belgesi antrepoda bulunan ürünler için *antrepo beyannamesi* yüklenmez ise sistem başvurunun imzalanmasına izin vermeyecek.

Tip Onayı Belgesi veya AB Uygunluk Beyanı Yüklenmeyen Başvuru Reddedilecek:

TAREKS tarafından denetime yönlendirilen başvurularda 2 iş günü (sistem üzerinden 10 iş günü ek süre alınabiliyordu) içerisinde ilgili belge (*CE İşaretili ürünlerde AB Uygunluk Beyanı; Araç Parçalarında Tip Onayı Belgesi*) yüklenmemesi halinde başvuru "**İPTAL: BELGE EKSİKLİĞİ SONUCU**" olarak sonuçlanıyordu. Bu durumda, aynı eşya için aynı fatura ile yeniden başvuru yapılabiliyordu.

1 Ocak 2024 tarihinden itibaren bu uygulamaya son verilmiştir. Belge yükleme süresi 20 iş gününe çıkartılmıştır, ancak **20 gün içerisinde** belge yüklenmemesi halinde başvuru olumsuz olarak sonuçlandırılacaktır. **Olumsuz sonuçlanan başvurular kapsamındaki ürünler için aynı fatura ile yeniden başvuru yapılamaz. Bu ürünler için belge veya gümrük değiştirerek başvuru yapılması teşebbüsü ise Gümrük Kanununun 235. maddesi kapsamında değerlendirilir.**

Ayrıca bu durum ithalatçının ve ürünün risk değerlendirmesini de olumsuz etkilemektedir. RET alan ürün müteakip ithalatlarda denetime yönlendirilir, ithalatçının diğer ürünleri de denetime daha sık düşebilir.

Bazı Ürünlerde Fotoğraf Yükleme Mecburiyeti:

Daha önce sadece 12 Sayılı ÜGD Tebliğinde olan fotoğraf yükleme mecburiyeti; 9, 16 ve 18 Sayılı ÜGD Tebliğleri için de getirilmiştir. Bu tebliğler kapsamındaki ürünler için yapılan TAREKS başvurusunun fiili denetime yönlendirilmesi halinde, uygunluk beyanı ve test raporuna ek olarak, ürün fotoğrafının da sisteme yüklenmesi gerekmektedir.

Kapsam Dışı Beyanı İçin YGM Raporu:

Tarım Bakanlığının Kontrolüne Tabi Ürünlerin İthalat Denetimi Tebliğinde (ÜGD:2024/5) yapılan değişiklikle, gıda sanayiinde kullanılmayacağı için sabit referans **numarası ile “Kapsam Dışı”** olarak beyan edilen eşyanın fatura tutarının 500 Bin ₺’den yüksek olması halinde, beyana uygunluğun Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri raporu ile tespiti gerekecektir. Söz konusu tebliğ; gıda, yem, veteriner ve zirai ilaç sanayilerinde kullanılan ürünleri kapsamakta ve bu amaçla kullanılacak ürünlerin ithalinde Tarım ve Orman Bakanlığından “Uygunluk Yazısı” alınmasını düzenlemektedir. Bu kapsamda, gıda ile temas eden plastik, metal, cam, boya gibi ürünlerin de “Uygunluk yazısı” alması gerekmekte olup, bu ürün gruplarına ait GTİP’ler tebliğ eki listelerde yer almaktadır. Bununla birlikte, GTİP olarak listede yer alan ürünlerin, gıda ile temas etmeyecek ürünlerde kullanılmak üzere ithal edilmesi halinde, gümrük idaresine elektronik ortamda **Kapsam Dışı Beyanında** bulunmak yeterlidir.

Tebliğe bu sene eklenen bir hüküm ile, kapsam dışı olarak *beyan edilerek ithal edilen ve 500.000 TL toplam fatura tutarını aşan ürünlerin, yapılan beyana uygun kullanımının veya tesliminin gerçekleştirildiğinin tespiti Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri (YGM) Raporu ile yapılması* uygulaması getirilmektedir.

Bu durumda, otomotiv sanayinde de kullanılan plastik, metal, karton gibi ürünlerin fatura tutarlarının belirtilen değeri aşması halinde, ithalattan sonra bu ürünlerin gıda sanayine verilmediğine dair YGM raporu düzenlenmesi gerekecektir. Bu kapsamında yapılacak iş ve işlemlere ilişkin usul ve esaslar Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından belirlenecektir.

İthalatta TSE Denetimine Tabi Ürünler Listelerine Eklenen GTİP’ler (Tareks’e Tabi Olacak Yeni GTİP’ler)

İthalatta Ticaret Bakanlığı (Ürün Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürlüğü) adına TSE tarafından yapılan denetimleri düzenleyen ÜGD Tebliğleri kapsamına 1 Mart 2024 tarihinden geçerli olmak üzere 170’e yakın GTİP eklenmiştir.

CE İşareti Taşınması Gereken Bazı Ürünlerin İthalat Denetimi Tebliği (ÜGD:2024/9) eki listeye 120 ürün (GTİP) eklenmiştir. Bu ürünler arasında otomotiv yan sanayicilerinin kullandığı makineler de yer almaktadır. Söz konusu makineler “Makine Emniyeti Yönetmeliğine” uygunluk açısından denetlenecektir. Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında ithal edilen makineler için bir denetim muafiyeti yoktur.

İthalatta Standartlara Uygunluk Denetimi Tebliği (ÜGD:2024/1) eki denetime tabi ürünler listesine ise 47 GTİP eklenmiştir. Bu GTİP’ler takım çelikleriyle ilgilidir. Her iki tebliğe eklenen GTİP’ler ekli listelerde görülebilir.

TRENDLER

2024 Lojistik Trendleri

Samet Taşlı
İleri Grup, Fabrika Müdürü

Dijitalleşme & Otomasyon

Hızlı bir tempoda çalışan lojistik sektöründe manuel işlemlerin sayısının fazlalığı birçok görünür ve saklı maliyetleri şirketlerin gündemine taşımaktadır. Pandemi sonrası şirket stratejilerinde en üst basamaklarda yer alan “**çevik tedarik zinciri**” oluşturmak için birçok prosesin dijitalleşmesi, otomasyona yatırım kaçınılmazdır. Nitelikli iş gücüne ulaşımın tüm dünyada zorlaştığı bir yıl olması beklenen 2024’te, çalışanların katma değeri düşük olan işlemler yerine daha verimli ve katma değeri yüksek işlere yönlendirilmesi amaçlanmaktadır. Teknolojinin gelişmesine paralel olarak insana yatırımın daha da artması gerekmektedir.

Stokların manuel kontrollerinde yaşanabilecek sayım hataları, malzeme girişlerinin hatalı yapılması gerçek stok ile sistemsel stok arasında fark yaratabilir ve tedarik zincirinin bozulmasına ya da ek maliyetlerin doğmasına sebep olabilir. Siparişlerin sisteme manuel girişlerinde yaşanabilecek gecikmeler veya kod bazında hatalar şirketlerdeki MRP’lerin yanlış çalışmasına neden olabilir ve yine tedarik zincirinde bir kriz meydana getirebilir. Termin sürelerinin uzaması ve kalitesel risklerin artması ile mutsuz müşteri portföyü oluşabilir. Bu tarz manuel işlemlerin önüne geçebilmek için lojistik endüstrisinde birçok dijitalleşme ve otomasyon araçları 2024’te daha sık kullanılmaya başlanacaktır.

Bazı örnekler;

- **RPA (Robotik Process Automation);** kısaca bir yazılım robotunun kendisine tanımlanan işlemleri hızlı bir şekilde yapmasını sağlayan bir otomasyon aracıdır. Günlük yapılan müşteri portal kontrolleri, sipariş girişleri gibi manuel işlemlerin kısa sürede yapılmasını sağlayıp, çalışanların daha çok ihtiyaç duyulan nitelikli karar verme mekanizmalarına zaman ayırmasını sağlamaktadır. Günümüzde birçok şirket RPA teknolojisi ile tanışmış ve verimsiz noktalarını bu yöntem sayesinde gidermeye başlamıştır.
- **Giyilebilir cihazlar;** bulut teknolojisinin hızlı gelişimi sayesinde lojistik sektöründe giyilebilir cihaz teknolojisinin daha sık kullanılmaya başlandığını görüyoruz. Bu tür cihazlar sayesinde özellikle depolama süreçlerinde verimlilik artışı elde edilmektedir.
- **EDI & API entegrasyonu;** tedarik zincirinin önemli bir parçası olan lojistikten müşterilerin beklediği gerçek zamanlı görünürlüktür. Bu nedenle EDI ve API sistemlerinin entegrasyonu şirketlere rekabet avantajı getirecektir. API tabanlı çözümlerin popülerleşme sebeplerinden biri de veriyi gerçek zamanlı işleyebilmesidir. Yapay zekanın gelişimi ile tüm bu dijital süreçler yapılan işlem sürelerinin kısalmasına ve nitelikli karar almada yöneticilerin elini kolaylaştırmaktadır.

Gelişmiş otomasyon çözümlerinin uygulanması ile lojistik entegre sistemlerin daha sorunsuz ve kesintiye uğramadan çalışması amaçlanmaktadır.

Otomasyon projelerinin maliyetleri azalttığını, verimliliği artırdığını biliyoruz. İnsan gücünün daha üretken faaliyetlere yönlendirildiği bir gerçek. Tüm bu dijitalleşme ve otomasyon süreçleri sonrası elde edilen büyük veri grubunun da derinlemesine analiz edilmesi ve terminleri ile bir aksiyon planı oluşturup sonuca ulaşması, fayda yaratması için de veriyi doğru yorumlayabilecek bir insan gücüne sahip olmamız gerekmektedir.

Siber Güvenlik

İş dünyasındaki tüm sektörlerde olduğu gibi lojistik endüstrisi de dijitalleşme yolculuğuna hızla devam etmektedir. Bu yolculuğun hızı ve çeşitliliği beraberinde birçok siber güvenlik endişesi olan noktayı daha görünür kılmaktadır. Pandemi sonrası siber tehditlerin arttığı tüm sektörlerde kabul edilmektedir. Bu nedenle 2024 yılında siber güvenliğe yapılan yatırımların daha da artması ve bu sayede; buluta taşınan kritik verileri korunması, ürünlerin kaybolma vb. durumların önüne geçilmesi amaçlanmaktadır.

Sürdürülebilirlik

Tüm dünyada karbon salınımının azaltılması, sınırda karbon vergisi çalışmalarının yapılması ve küresel ısınmanın hızlanması konuları şirket ajandalarının ilk sıralarında yer almaktadır. Birçok küresel şirket 2050'ye kadar sıfır karbon hedeflerini tüm paydaşlarına açıklamış durumda. Sürdürülebilirlik konusunda lojistik proseslerinde de yapılacak birçok çalışma imkânı bulunmaktadır. Son yapılan çalışmalarda lojistik sektöründe sera gazı emisyon dağılımının %90 taşımacılık, %10 depolama proseslerinden oluştuğu belirtilmiştir. Bu sebeple lojistik proseslerinde karbon salınımının azaltılması için enerji verimliliği ve çevreye duyarlılığının maksimum seviyeye çıkarılması gerekmektedir. Yeşil lojistik, tersine lojistik, yalın lojistik uygulamaları bu doğrultuda yapılan çalışmalara örnektir.

Bu çalışmaların 2024 yılında hızlanmasını bekliyoruz. Çünkü karbon emisyonunun azaltılması artık bir tercihten yana zorunluluk haline gelmiştir. **AB Sınırda Karbon Düzenleme Kurulu, AB'nin Avrupa İklim yasası doğrultusunda yüksek karbon ayak izine sahip parçalar için AB ülkelerine girişlerde ek vergi uygulamasına geçeceğini açıklamıştır.** Şirketler için mali yükümlülüklerin 2026 yılında başlaması ve 2032 yılına kadar da kademeli olarak artırılması planlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki tüm işletmelerde karbon ayak izi hesaplama ve azaltma çalışmaları için ekipler kurulmaktadır. Müşterilerin RFQ dönemlerinde tedarikçilerinden sürdürülebilirlik yol haritalarını, karbon ayak izlerini talep ettikleri bilinmektedir.

Avrupa Yeşil Mutabakatının ilk hedeflerinden birisi 2050 yılına kadar Avrupa kıtasını sera gazı emisyonlarının denkleştirildiği ilk kıta yapmaktır. 10 Ekim 2023'te yürürlüğe giren sınırda karbon düzenleme mekanizmasına göre 6 sektöre ait ürünler kapsamda olacaktır; **demir & çelik, çimento, alüminyum, gübre, elektrik, hidrojen.** TSE'nin TS EN ISO 14064-1:2019 standardı sera gazı yönetim sistemi için ilke ve şartları paylaşmaktadır.

Sonuç olarak, 2024 yılında lojistik trendlerinin küresel ekonominin gidişatı ve dijitalleşme yolculuğunun devam etmesi ile hızlı gelişim sürecine devam etmesi beklenmektedir. Şirketler rekabet avantajlarını ellerinde tutmak ve nitelikli iş gücü kısıtından korunmak için otomasyon projelerine hız verecektir. Tedarik zincirinde kesilmelerin olmaması için alternatif tedarikçiler arayacak ve tüm lojistik süreçlerinin şeffaf ve ulaşılabilir olması şirketleri müşterilerinin gözünde ön plana çıkaracaktır.

ENDEKSLER

Onur Gültekin
PwC, Kıdemli Müdür

Logistics Performance Index (LPI)

- LPI, ülkelerin ticaret lojistiği performanslarında yaşadığı zorlukları ve önüne çıkan fırsatları tanımlamalarına yardımcı olmak amacıyla oluşturulmuş bir araçtır.
- Lojistik performanslarını iyileştirmeye yardımcı olur.
- Uluslararası lojistik profesyonellerinin algılarına ve tedarik zinciri verilerine dayanır.
- Ülkenin nitelik bazında genel değerlendirmesi ülke dışında çalışan profesyonellerin 6 farklı alanda değerlendirmesine dayanır.
- Tedarik zinciri verisi ise konteyner, konteyner gemileri, hava kargoları ve posta gönderilerinin fiili hareketlerine ilişkin ayrıntılı bilgilerden elde edilir.

Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)

- Küresel tedarik zinciri baskılarını ölçmek için kullanılan bir endekstir. Negatif değer sınırlı baskı ve iyi olma, pozitif değer ise baskı altında olma durumunu gösterir.
- Endeks, küresel tedarik zinciri koşullarının ölçülebilmesini sağlamak için nakliye maliyetlerini ve üretim göstergelerini bir araya getirir.
- Potansiyel tedarik zinciri kesintilerinin kapsamlı bir özeti sağlamak amacıyla yaygın olarak kullanılan ölçümleri entegre eder.
- Küresel nakliye maliyetleri, Baltic Dry Index, HARPEX Index ve S. Bureau of Labor Statistics'den alınan maliyet endeksleri kullanılarak ölçülür.

Agility Emerging Markets Logistics Index (EMLI)

- EMLI, ülkeleri lojistik güçlerine, iş ortamlarına ve dijital durumlarına dayalı olarak genel rekabet gücüne göre sıralar.
- 50 gelişmekte olan piyasayı değerlendirmek ve sıralamak için üç farklı ölçüm başlığından yararlanır.
- Bu üç ölçüm, sırası ile pazar büyüklüğü ve büyümenin cazibesi (%50), pazar uyumluluğu (%25) ve pazar bağlantısıdır (%25).
- Küresel lojistik trendlerini ve gelişmelerini anlamaya yardımcı olur.
- Gelişmekte olan ülkelerin lojistik sektörleri hakkında kapsamlı bilgi ve analiz sunar.

Drewry World Container Index (DWCI)

- ABD, Avrupa ve Asya'ya giden/gelen 8 ana rotadaki konteyner navlun oranlarının bileşik bir endeksidir.
- Denizcilik araştırma ve danışmanlık şirketi Drewry tarafından geliştirilmiştir. En önemli ticaret yollarındaki konteyner navlun oranlarının anlık görüntüsünü sağlamak üzere tasarlanmıştır.
- Haftalık olarak güncellenmektedir.
- Hesaplama yöntemi; rotalarda taşınan konteynerlerin hacmine göre rotanın ağırlıklandırılmasına dayanır.
- Çok çeşitli ticaret yollarını ve taşıyıcıları kapsadığı için kapsamlı bir endeks olarak öne çıkar.

Freightos Baltic Index (FBX)

- FBX, 12 ana deniz hattındaki 40 feet'lik konteynerlerin fiyat hareketlerini ölçer.
- 40 feet'lik konteyner başına ortalama fiyat olarak ifade edilir.
- Belirli bir ticaret hattındaki konteyner taşımacılığı talebini daha iyi anlamak için FBX kullanılır.
- Singapur Borsası ve Chicago Ticaret Borsası'nda işlem görmektedir.

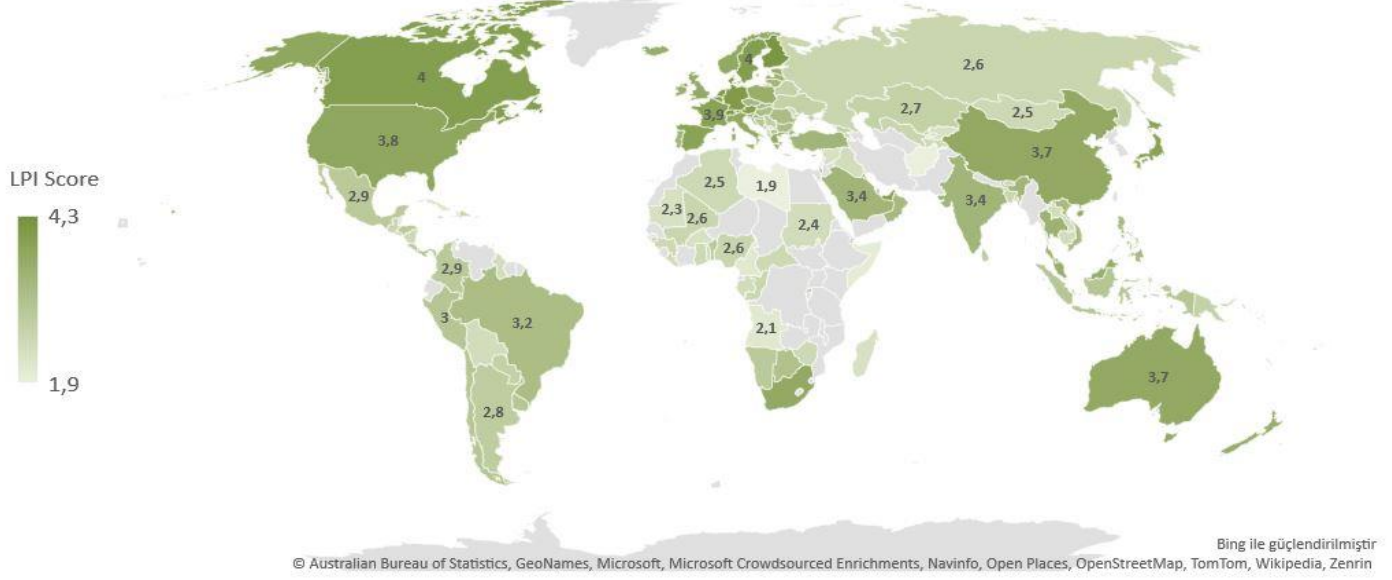
Shanghai Cont. Fre. Index (SCFI)

- Dünya çapında Çin ithalatına yönelik konteyner navlun oranları için en yaygın kullanılan endekstir.
- Haftalık olarak hesaplanmaktadır.
- Şangay dahil Çin'in ana limanlarından konteyner taşımacılığına yönelik en güncel navlun fiyatlarını göstermektedir.

Baltic Dry Index (BDI)

- BDI, kuru yük malzemelerin 20'den fazla güzergahta taşınması için ödenen ortalama fiyatların bir endeksidir.
- Endeksteeki değişiklikler imalatta kullanılan önemli malzemelere yönelik arz ve talebi yansıttığından ekonomik aktivitenin öncü göstergesi olarak görülür.
- Baltık Kuru Yük Endeksi'ndeki bir değişiklik, yatırımcılara küresel arz ve talep eğilimleri hakkında fikir verebilir.

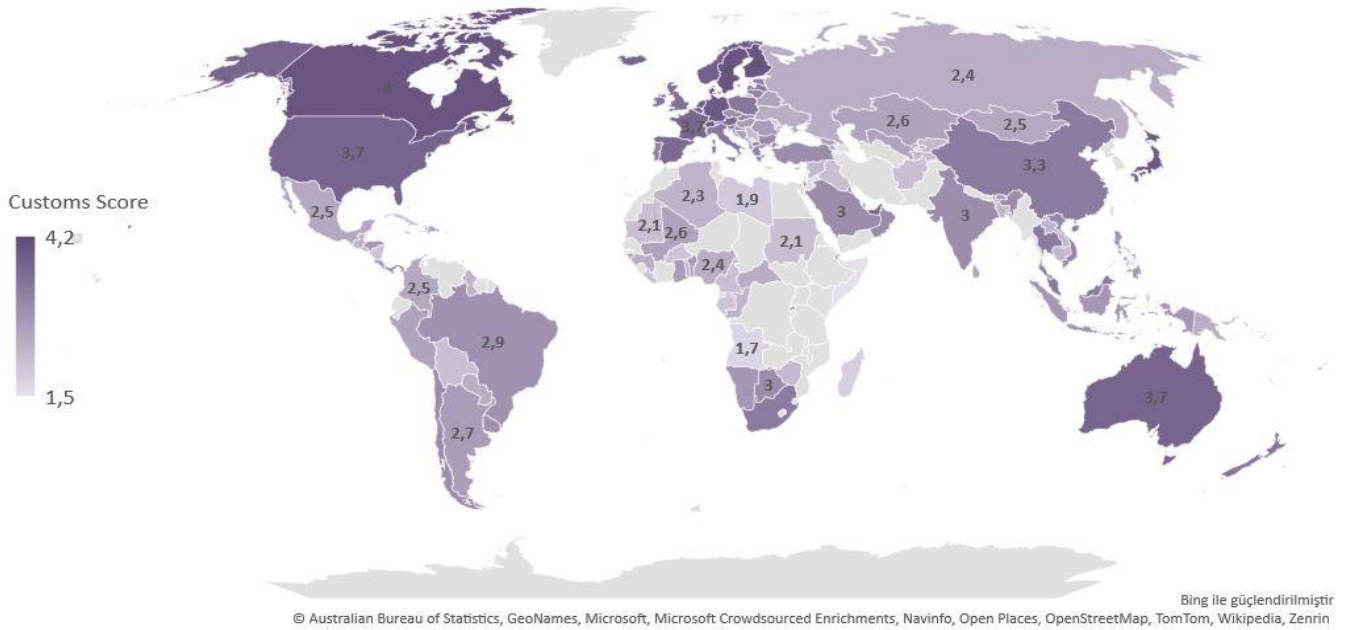
Logistics Performance Index



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

Lojistik Performans Endeksi dünya sıralamasında 4,3 puanla 1. Singapur iken; Türkiye 3,4 puanla 38.'liği Hindistan, Litvanya, Portekiz ve Suudi Arabistan ülkeleriyle paylaşmıştır.

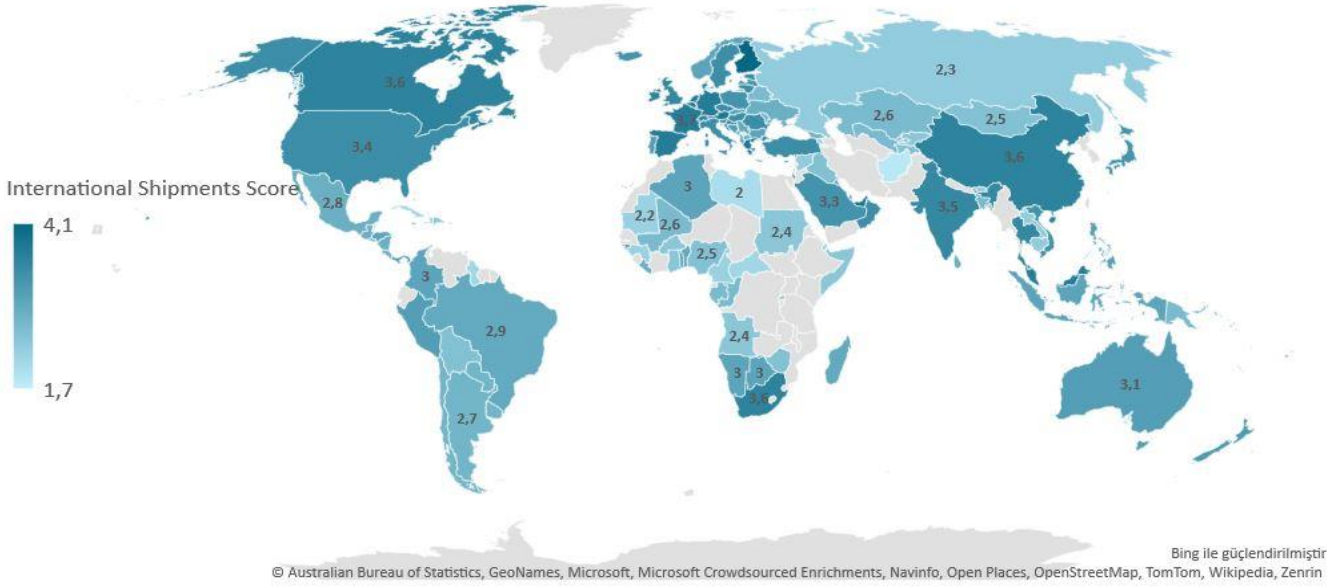
Customs Score



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

4,2 puanla Singapur, **Gümrük Skoru** sıralamasında 1. iken; Türkiye 3,0 puanla 47.'liği Hindistan, Suudi Arabistan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Umman, Botswana, Panama, Şili ülkeleriyle paylaşmıştır.

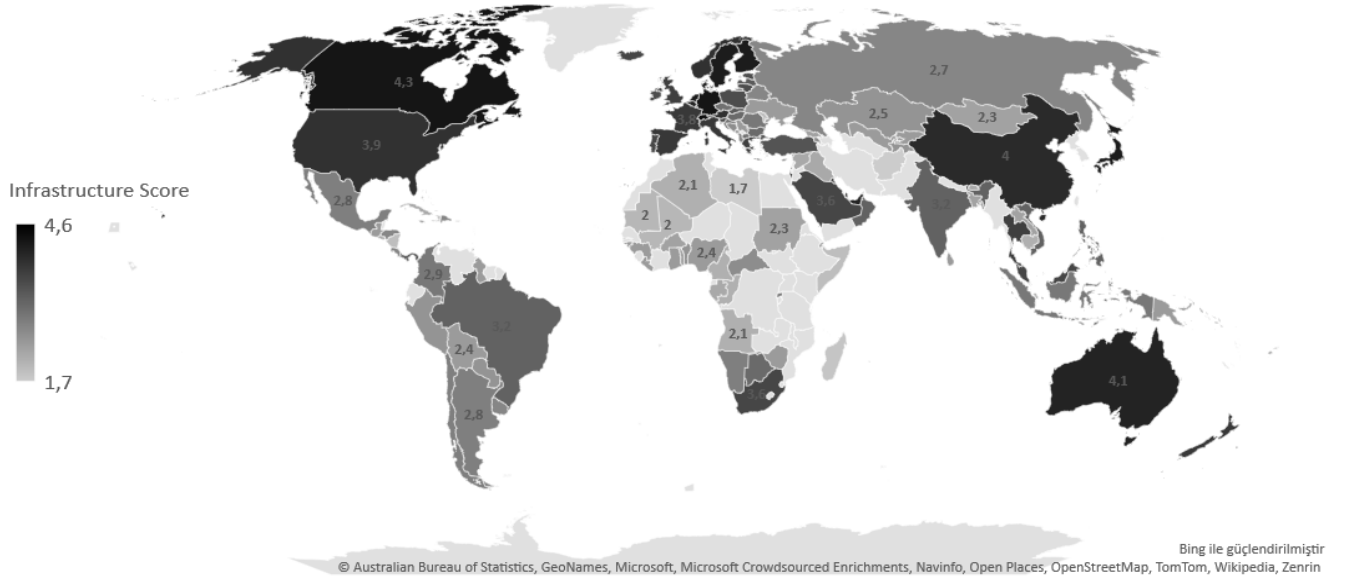
International Shipment Score



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

4,1 puanla Finlandiya **Uluslararası Sevkiyat Skoru** dünya sıralamasında 1. iken; Türkiye 3,4 puanla 26.'lığı İsveç, Kore, Amerika Birleşik Devletleri, İtalya, Estonya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti, Umman, Slovenya, Macaristan, Romanya ülkeleriyle paylaşmıştır.

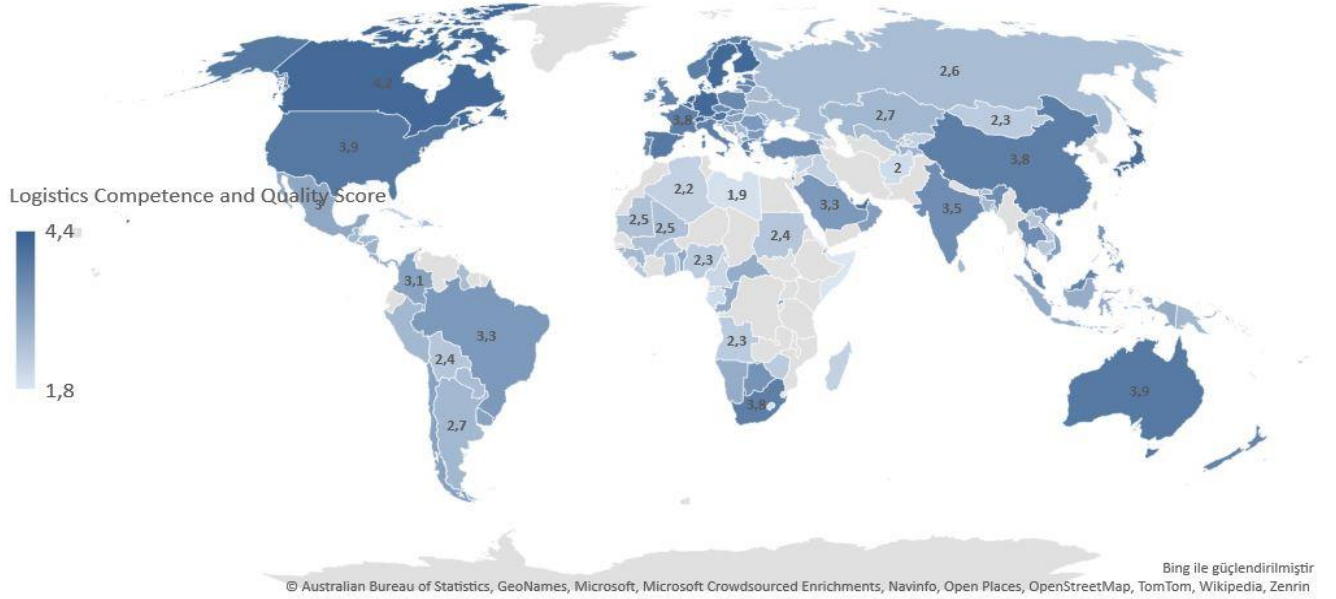
Infrastructure Score



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

4,6 puanla Singapur, **Altyapı Skoru** dünya sıralamasında 1. iken; Türkiye 3,4 puanla 43. olmuştur.

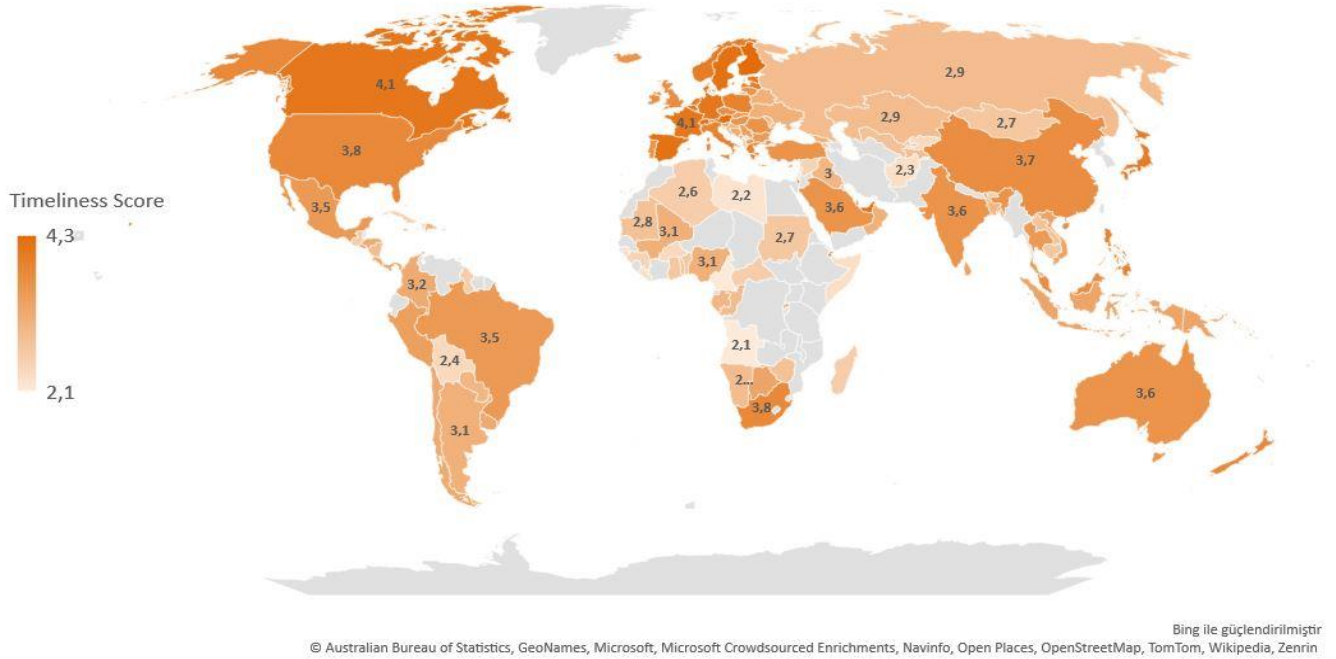
Logistics Competence & Quality Score



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

4,4 puanla Singapur, **Lojistik Yeterlilik ve Kalite Skoru** dünya sıralamasında 1. iken; Türkiye 3,5 puanla 38.'liği Tayland, İzlanda ve Hindistan ülkeleriyle paylaşmıştır.

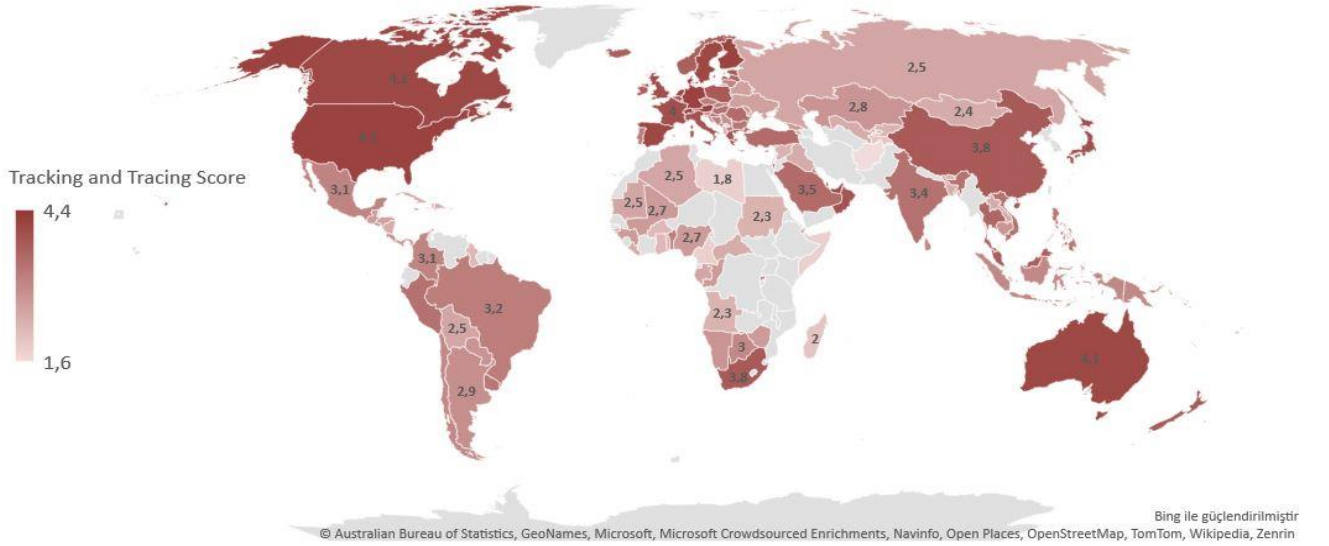
Timeliness Score



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

4,3 puanla Finlandiya ve Singapur, **Zamanlılık Skoru** dünya sıralamasında 1. iken; Türkiye 3,6 puanla 37.'liği Avustralya, İzlanda, Hindistan, Litvanya, Portekiz, Suudi Arabistan, Macaristan, Romanya, Mısır, Arap Cum, Cibuti ülkeleriyle paylaşmıştır.

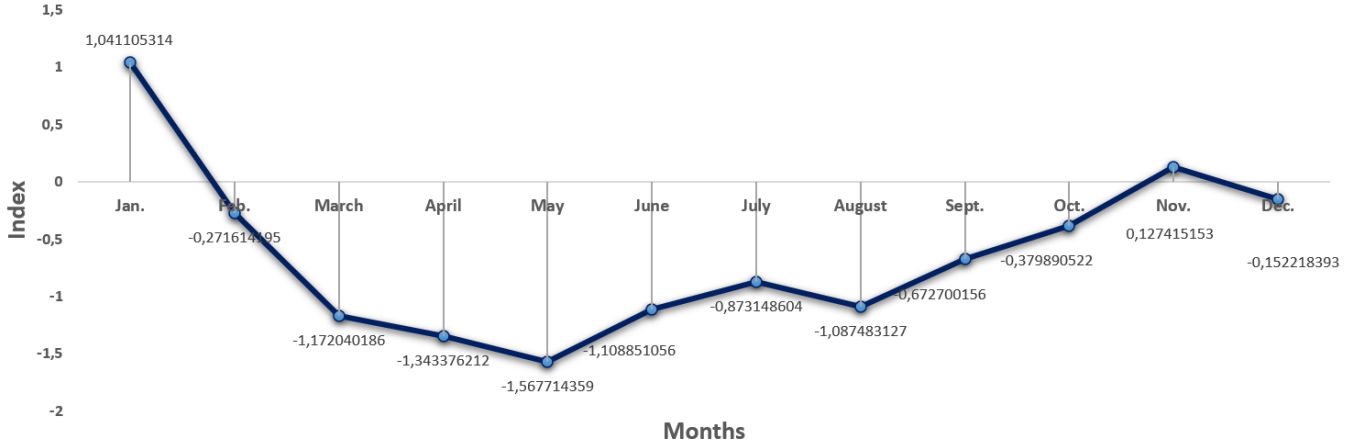
Tracking & Tracing Score



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

4,4 puanla Singapur, **Takip ve İzleme Skoru** dünya sıralamasında 1. iken; Türkiye 3,5 puanla 37.'liği Lüksemburg, Suudi Arabistan ve Romanya ülkeleriyle paylaşmıştır.

Global SC Pressure Index



Federal Reserve Bank of New York, Global Supply Chain Pressure Index, <https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/interactive>

Aralık 2021 döneminde 4,33 puan ile 25 yılın açık ara en yüksek baskı değerine ulaşan **GSCPI**, en son Nisan 2020 (pandemi) döneminde 3,21 baskı puanı ile rekor kırmıştı. Mayıs 2023 tarihine dek düzenli bir düşüş gösteren GSCPI, -1,57 puana inerek baskının tedarik zincirlerinin üzerinden kalktığını işaret etmişti. Kasım 2023 döneminde değer tekrar negatiften pozitifte geçse de Aralık 2023 itibari ile -0,15 olarak ölçüldü. Bu da tedarik zincirleri üzerinde Aralık 2023 itibariyle daha sınırlı bir baskı olduğunu gösteriyordu. Ancak küresel tedarik zincirini derinden etkileyen Kızıldeniz'deki gelişmeler, 2024 Ocak ayı değerinin baskı oluşturacak seviyede çıkması yönünde beklentileri de beraberinde getirmektedir.

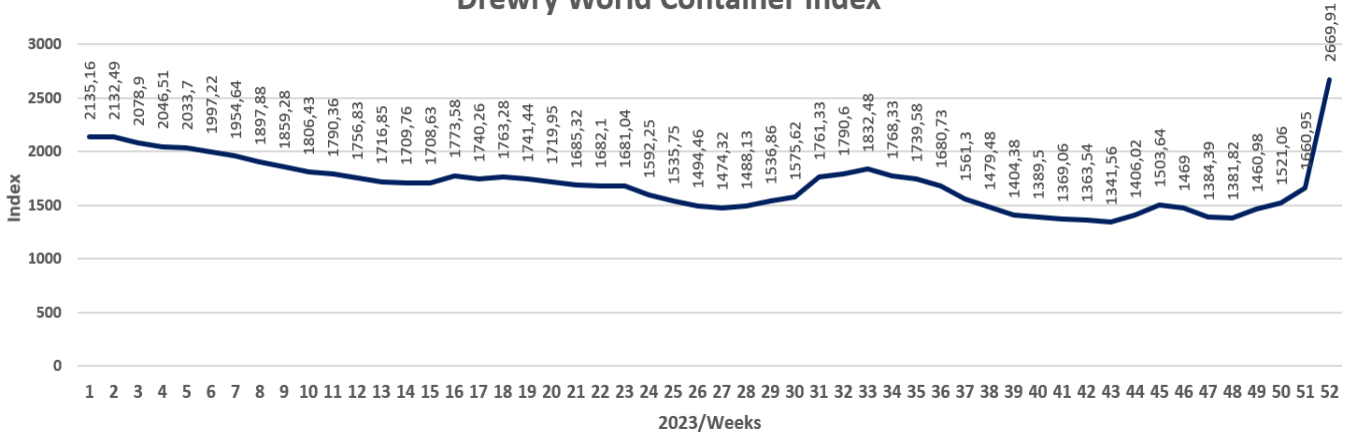
Agility Emerging Markets Logistics Index (EMLI)

Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Çin	8,31	11	Türkiye	5,49	21	Mısır	5,06	31	Arjantin	4,66	41	Cezayir	4,45
2	Hindistan	7,43	12	Umman	5,46	22	Kazakistan	4,99	32	Tunus	4,60	42	Ukrayna	4,40
3	BAE	6,59	13	Şili	5,43	23	Uruguay	4,98	33	Lübnan	4,58	43	Uganda	4,29
4	Malezya	6,16	14	Bahreyn	5,31	24	Afrika	4,94	34	Nijerya	4,55	44	Bolivya	4,14
5	Endonezya	6,08	15	Kuveyt	5,25	25	Kenya	4,86	35	Bangladeş	4,53	45	Etiyopya	4,07
6	S. Arabistan	6,07	16	Ürdün	5,19	26	Pakistan	4,81	36	İran	4,50	46	Mozambik	3,76
7	Katar	6,02	17	Rusya	5,18	27	Peru	4,78	37	Tanzanya	4,47	47	Venezuela	3,75
8	Tayland	5,67	18	Filipinler	5,18	28	Kolombiya	4,75	38	Kamboçya	4,46	48	Angola	3,71
9	Meksika	5,55	19	Brezilya	5,17	29	Gana	4,72	39	Ekvador	4,46	49	Myanmar	3,68
10	Vietnam	5,52	20	Fas	5,08	30	Sri Lanka	4,66	40	Paraguay	4,46	50	Libya	3,35

Agility Emerging Markets Index - EMLI, <https://www.agility.com/en/emerging-markets-logistics-index/rankings/>

2023 yılında 50 gelişmekte olan piyasa arasından Çin ve Hindistan'ın ön plana çıktığı görülmektedir. Çin 8,31 puan ile ilk sırada yer alırken, Hindistan 7,43 puan ile Çin'i takip etmiştir. **Gelişmekte olan piyasaların listelendiği bu endekste**, Türkiye 5,49 puan ile Vietnam'ın ardında 11. sırada yer almıştır. Lojistik güç anlamında ülke bazında bir rekabet kıyaslaması sunan EMLI; lojistik olarak Çin, Hindistan ve BAE'ni cazip ülkeler sınıfında ilk üç sırada göstermektedir.

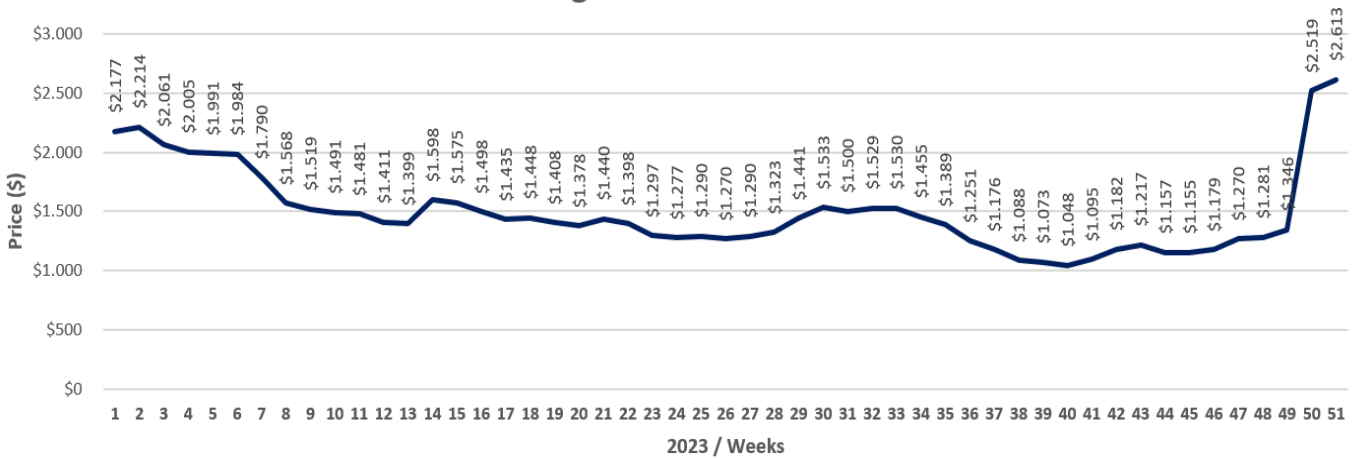
Drewry World Container Index



Drewry, <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

Drewry Konteyner Endeksi de maliyetlerin Kızıldeniz'deki gerginliklerden olumsuz etkilendiğini göstermektedir. 8 ana rota için 40 feet konteyner fiyatlarını ölçen DWCI, 21 Aralık 2023 tarihinde \$1.661 iken, 4 Ocak 2024 tarihinde \$2.570, 11 Ocak 2024 tarihinde ise \$3.072 olarak gerçekleşmiştir.

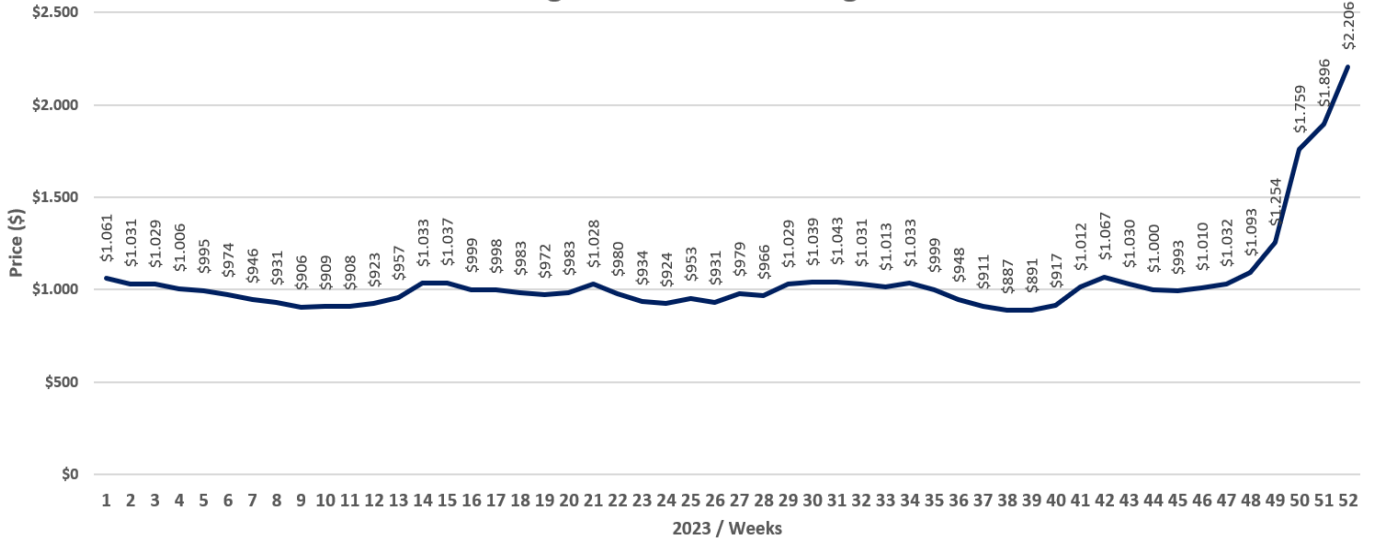
Freightos Baltic Index



Freightos Terminal - FBX, <https://app.terminal.freightos.com/fbx?ticker=%5B%22FBX%22%5D&frequency=%22weekly%22>

2023 yılının ocak ayında \$2.171 olarak göze çarpan ortalama 40 feet konteyner fiyatları, Ekim ayında \$1.000 dolar seviyelerine kadar gerilemişti. Bu döneme kadar \$1.400-\$1.500 aralığında seyreden ortalama konteyner fiyatları, 2024 yılı başlangıcı ile Kızıldeniz'de yaşanan gelişmelerden dolayı tekrardan \$3.000 seviyelerine çıkmıştır. Mevcut konjonktür devam ettiği sürece grafiğin yukarı yönlü ivmesini koruması öngörülmektedir.

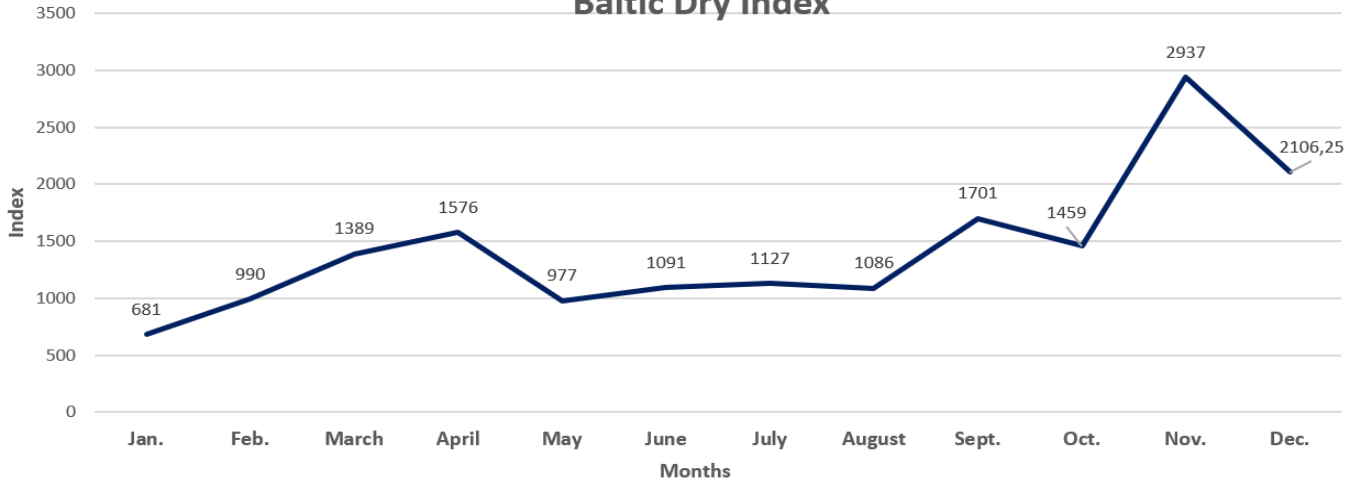
Shangai Containerized Freight



Shanghai Shipping Exchange - SCFI, <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

2023 yılı başında \$1200 seviyesinde olan SCFI, 2024 Ocak döneminde \$2.200 seviyelerine çıkmıştır. Çin ithalatında 20 feet konteyner fiyatlarındaki bu artış en çok 15 Aralık 2023 (\$1.093) ile 12 Ocak 2024 (\$2.206) tarihleri arasında yaşandı.

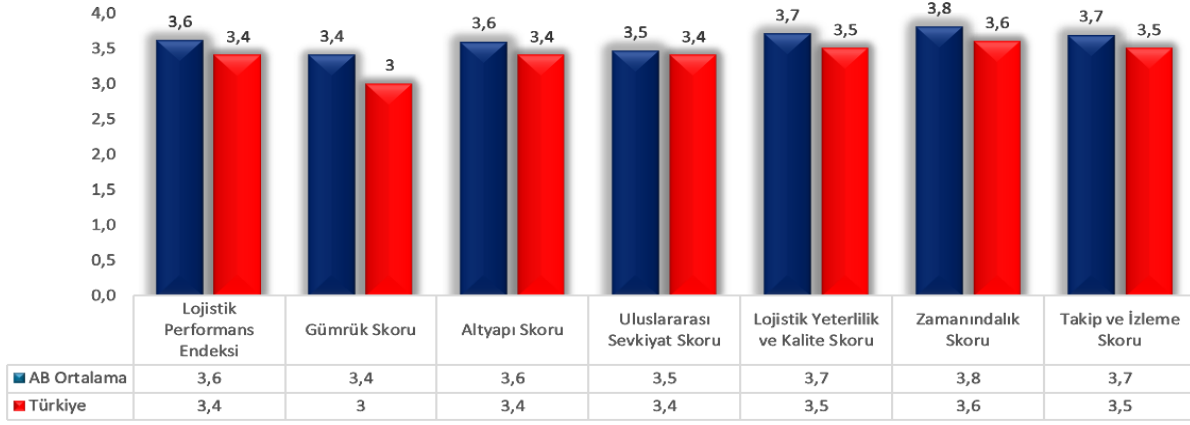
Baltic Dry Index



Baltic Dry Index, <https://tr.investing.com/indices/baltic-dry>

Aralık 2023 döneminde 3.300–3.400 puan bandı seviyelerini gören BDI, Ocak 2024 döneminde 1.400–1.500 puan bandı ile küresel ticaretin önceki aya göre önemli ölçüde azaldığını göstermektedir. 2023 yılının aynı dönemlerine bakıldığında ise bu değer 700–800 puan bandında olduğu görülmektedir. Küresel arz ve talep geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre artmış olsa da, Aralık 2023 sonrasında büyük bir düşüş göstermiştir.

AB & Türkiye LPI Karşılaştırması



Worldbank LPI - LPI, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

■ AB Ortalama ■ Türkiye

Ülkemizin LPI skorunun AB ülkelerinin LPI skorları ortalamasıyla karşılaştırılmasının aslında pek çok açıdan oldukça handikaplı olduğu gerçeğini aklımızda tutarak başlamak gerekiyor. Zira, AB ülkelerinin LPI puanının yüksekliğinin belki de **en önemli sebebi**, kökeni 2. Dünya Savaşı sonrasında yapılan Schuman Deklarasyonuna ve sonrasında oluşturulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'na dayanan, temel felsefesini eşyanın, işgücünün ve sermayenin serbest dolaşımı ilkelerinin oluşturduğu, güçlü ve 70 yıldan uzun bir maziye sahip bir örgütlenme olarak kurumsallaşma adına çok yol katetmiş olan Avrupa Birliği ve bu birliğin regülasyonları.

Böyle bir örgütlenme içerisinde, gerek gümrük ve dış ticaret mevzuatının gerekse de eşya taşımacılığı özelindeki lojistik faaliyetlerinin pek çok açıdan kolaylaştırılmış ve regüle edilmiş durumda olduğu yadsınamaz bir gerçek. Örneğin, günümüzde, iki AB üyesi ülke arasında yapılan ticarete ve dolayısıyla lojistik faaliyetlerinde, çoğunlukla gümrük beyannamesine bile ihtiyaç duyulmadan, gelişmiş denizyolu, havayolu, karayolu ve demiryolu bağlantılı rotalar üzerinden, şoförlerin vize problemi yaşamadıkları, nakliyecilerin ülke geçiş belgesi temin etmek gibi büyük bir sorunla mücadele etmek zorunda kalmadıkları bir operasyonel işleyiş mevcut. Dolayısıyla pek tabii, AB üye ülkelerinin LPI ortalamaları, LPI'ı oluşturan altyapı ve gümrük skoru başta olmak üzere, neredeyse tüm alt skorlar açısından pek çok ülkeye veya ülke grubuna göre daha iyi durumda. **Bu avantajların temel sebebiyse, yukarıda da vurgulamaya çalıştığımız üzere, AB'nin kurumsallaşma sürecini tamamlamış bir yapılanma olarak, gerekli tüm alanlarda işlerliği şüphe götürmez yasal düzenlemelerini uzun zaman önce hayata geçirilebilmiş olması.**

AB'nin tüm bu avantajlarına rağmen, ülke hedeflerimizi göz önüne alındığımızda, hizalanmamız ve karşılaştırılmamız gereken ülke grubunun da yine AB ülkeleri olması gerekiyor. Hal böyle olunca, tüm bu avantajlarla, böyle bir ülke grubunun lojistik alanındaki gelişmişliğinin ve skorunun da ülkemizin önünde olması şaşırtıcı bir durum değil. Aksine, ülkemiz skorunun belki de yukarıdaki grafikte görebileceğiniz bazı alt skorlarda AB ortalamasına oldukça yakınsamış olmasını bir başarı olarak bile kabul etmek gerekiyor olabilir.

Örneğin, Almanya'nın ya da Fransa'nın hudut kapıları açısından komşuları ve komşularının gelişmişliği ile ülkemizin sınır komşuları karşılaştırıldığında, en önemli handikabımızın, bölgesel ticari ve siyasi sorunlar başta olmak üzere, komşu ülkelerdeki iç karışıklıklar ve siyasal istikrarsızlıklar olduğunu; yine komşu ülkelerde bitmeyen iç karışıklıkların ve nispeten sınırlı ticari potansiyellerinin türlü çeşit usulsüzlük ve kaçakçılık yöntemlerine tevessül edilmesi sonucunu doğurduğunu söylemek yanlış olmaz. Dolayısıyla, tam da bu noktada, gümrük idaresi yasal ticareti kolaylaştırma misyonuna harcaması gereken enerjinin bir kısmını, zaruretten, yasa dışı ticaretin engellenmesine harcamak zorunda kalıyor. **Artan risk, artan idari kontrolleri gerektiriyor ve ne yazık ki artan kontroller ticaretini mevzuata uygun gerçekleştirmeye gayret eden ticaret erbabını da negatif yönde etkileyebiliyor. Gümrükte işlem süreleri uzuyor, beklemler artıyor, denetim frekansı yükseliyor.**

Ancak unutmamak gerekir ki, ülke olarak Ortadoğu ve komşu ülkeler için Avrupa ile ticaretin, en azından geçiş güzergahı olmak açısından, aracısı konumunda olmamız ve Gümrük Birliği sebebiyle bölgemizle AB arasında yapılan her türlü dış ticaret ve lojistik faaliyetinin ilk denetleyici ülkesi olmamız bize fazladan sorumluluk yüklüyor. **Dolayısıyla, Türkiye'nin LPI skorunu bölgemizden kaynaklanan olumsuz şartlarla birlikte değerlendirmeden yorumlamak; hatalı, en azından eksik bir yorumlama olacaktır.**

Dahası, tüm bu handikaplı koşullar içerisinde dahi ülkemizin LPI Endeksinin AB üyesi ülkeler ortalamasından yalnızca %5 civarında sapsmiş olması; alt skorlar değerlendirildiğinde ise en büyük farkın olduğu gümrük skoru açısından bile skor farkının %13 civarlarında gerçekleşmiş olması, eleştirmek bir tarafa, içinde bulunduğumuz koşullar değerlendirildiğinde tüm paydaşların ne denli gayretli olduklarının bir göstergesi niteliğinde. Üstelik hala gelişime açık alanlarımız olduğu gibi, bu gelişimi gerçekleştirebilecek insan kaynağına da sahibiz.

Selim Düzeltir,
Cevher Jant, Satınalma ve Gümrük Operasyonları Müdürü



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.



taysadturkey

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