



LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

2025 IV. Çeyrek
Değerlendirmesi

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.

Lojistik ve Gümrük Raporu

3 Lojistiğin Geleceği & Trendler

Bülent Yazıcı

TAYSAD YK Üyesi ve Lojistik Çalışma Grubu Lideri
Ecoplas Genel Müdürü

6 Dahilde İşleme Rejimi Kapsamında Yurt İçi Alımlarda KDV Tecil-Terkin Uygulamasının Sona Ermesi: Önceki Durum, Değişiklik ve Firmalara Etkileri

Erkin Aparı

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi
PwC Kıdemli Müdürü

9 Posta ve Kargo Muafiyeti Düzenlemesinde Kapsamlı Değişim (6 Şubat 2026)

Selim Düzeltir

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi
Cevher Jant İcra Kurulu Üyesi
Satınalma ve Gümrük Operasyonları Müdürü

Lojistiğin Geleceği & Trendler



Bülent Yazıcı

TAYSAD Yönetim Kurulu Üyesi ve
TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Lideri
Ecoplas Genel Müdürü

Talep tahmini, rota optimizasyonu ve otonom taşıma teknolojileri lojistiğin geleceğini şekillendirmektedir. Bu teknolojik dönüşüm, lojistik şirketlerinin rekabet avantajı elde etmesine olanak tanırken, sürdürülebilir ve çevre dostu çözümler geliştirmelerine de imkân sunmaktadır.

Geleceğin Haritası Lojistikte Çiziliyor

Dünya ticareti adeta bir tahta geminin fırtınalı okyanusta ilerlemesi gibi, her an ciddi bir kaza geçirecek ya da alabora olacakmış gibi, sarsıntılı, batmayan ama tekinsiz zamanlardan geçiyor. Jeopolitik gerilimler, ekonomik yavaşlama, iklim krizleri, döviz dalgalanmaları ve yapay zekâ (YZ) devrimi... Hepsi bir arada, küresel ticareti ve aslında lojistiği yeniden şekillendiriyor.

Küreselleşme, e-ticaretin hızla büyümesi ve tedarik zincirlerinin giderek karmaşıklaşması, lojistik sektörünü dönüşüme zorlamaktadır.

Bu dönüşümde dijitalleşme ve yapay zeka (AI), lojistiğin verimliliğini artırmak, maliyetleri düşürmek ve sürdürülebilir çözümler üretmek için hayati rol oynar.

Özellikle pandemi sonrası artan dijital ihtiyaçlar, lojistikte teknolojik yeniliklerin hız kazanmasına yol açmıştır.

Lojistik sektöründe dijitalleşmenin önemi, yapay zekânın kullanımı, avantajları ve gelecekteki trendler konularında açık kaynaklardan derlediğim bilgileri paylaşmak istiyorum.

1. Lojistikte Dijitalleşme Nedir?

Dijitalleşme, lojistik operasyonlarının manuel süreçlerden dijital ve otomatik sistemlere geçişini ifade eder. Bu dönüşüm, verilerin toplanması, analiz edilmesi ve yorumlanmasıyla karar alma süreçlerinin hızlanmasını sağlar.

Dijitalleşmenin lojistikteki ana uygulamaları şunlardır:



- Nesnelerin interneti (IoT): Taşımacılık araçları ve depolar gibi lojistik altyapılarının sensörlerle donatılması.
- Bulut tabanlı çözümler: Lojistik verilerin anlık paylaşımı ve depolanması için kullanılır.
- Robotik ve Otomasyon: Depo ve lojistik merkezlerinde otomatik sistemlerin kullanımı.
- Büyük Veri Analitiği: Büyük miktarda lojistik verisinin işlenerek performans analizleri yapılması.

Dijitalleşme sayesinde lojistik süreçler daha hızlı, esnek ve hatasız hale gelirken, müşteri memnuniyeti artar.

2. Yapay Zekânın Lojistikteki Rolü: McKinsey verilerine göre YZ destekli lojistik çözümleri, tedarik zinciri maliyetlerini %15 azaltıyor, envanter seviyelerini %35, hizmet seviyelerini ise %65 artırıyor.

2.1. Talep Tahmini ve Optimizasyon

Yapay zekâ algoritmaları, geçmiş veriler ve güncel trendlere dayalı olarak talep tahmini yapabilir.

Bu sayede tedarik zinciri optimize edilerek stok maliyetleri ve sevkiyat süreleri düşürülür.

Bundan sonrasında Ajan Sistemler (Agentic Systems) dönemi başlıyor: sistemler artık hedefe göre kendi eylemini seçiyor. **Dijital ikizler (Digital Twins)**, tedarik zincirini adeta bir "canlı organizma"ya dönüştürüyor. WEF analizlerine göre **teknoloji, kesintileri yaklaşık**

%30 azaltıyor. Bu ekosistemi tamamlayan Gartner'ın Ambient Intelligence (Çevresel Zekâ: sensörleri, veri ve YZ'nin birleşerek fiziksel ortamları sezgisel hale getirmesi) yaklaşımı da lojistiği proaktif hale getirerek beklenmedik olaylara karşı **%10'a varan operasyonel verimlilik sağlıyor.**

2.2. Rota Optimizasyonu: 1990'larda deniz taşımacılığı yaklaşık 28 büyük taşıyıcıyla yürürken bugün sadece 10'a indi. En büyük **on şirket pazarın %90'ını kontrol ediyor.** Bu yoğunlaşma maliyeti düşürse de sistemi kırılanlaştırıyor. Kızıldeniz veya Süveyş Kanalı'ndaki tek bir aksama, küresel tedariki durdurabiliyor. O yüzden artık güç, tek merkezde değil, bağlantılarda. **Deloitte ve MHI 2025 raporuna** göre uçtan uca veri görünürlüğüne sahip şirketler, kriz anlarında daha hızlı toparlıyor – bazı durumlarda 4 kata varan avantaj sağlıyor.

AI destekli yazılımlar, trafik, hava durumu ve araç kapasitelerini analiz ederek en uygun güzergâhları belirler.

Bu, yakıt tüketimini azaltır ve teslimat sürelerini kısaltır.

Örnek: Amazon'un AI tabanlı lojistik sistemi, teslimat rotalarını optimize ederek milyonlarca dolarlık tasarruf sağlamaktadır.

2.3. Otonom Taşımacılık

Sürücüsüz kamyonlar ve drone'lar, lojistik sektörünün geleceği olarak görülmektedir.

Yapay zekâ sayesinde bu araçlar çevresel faktörleri analiz ederek güvenli bir şekilde hareket edebilir.



2.4. Depo Yönetim Sistemleri

Yapay zeka tabanlı sistemler, depolardaki stok takibini otomatik hale getirir ve envanter yönetimini optimize eder.

Ayrıca, robotlarla entegre çalışarak paketleme ve taşıma süreçlerini hızlandırır.

3. Dijitalleşme ve Yapay Zekânın Avantajları

Lojistikte dijitalleşme ve yapay zekânın sunduğu avantajlar şunlardır:

- **Verimlilik Artışı:** Manuel iş yükünü azaltarak daha hızlı ve verimli operasyonlar sağlanır.
- **Maliyet Azalımı:** Yakıt tüketimi, iş gücü ve operasyonel maliyetlerde tasarruf sağlar.
- **Hızlı Karar Alma:** Gerçek zamanlı veriler sayesinde anlık ve doğru kararlar alınır.
- **Müşteri Memnuniyeti:** Daha hızlı teslimat süreleri ve kesintisiz hizmet, müşteri deneyimini iyileştirir.
- **Çevresel Sürdürülebilirlik:** Yakıt tasarrufu ve optimizasyon sayesinde karbon emisyonları azalır.

4. Lojistikte Yapay Zekâ Kullanımına İlişkin Örnekler

DHL: DHL, yapay zekâ tabanlı sistemler kullanarak talep tahmininde %90'a varan doğruluk oranına ulaşmıştır.

UPS: Rota optimizasyonu için "ORION" sistemini kullanarak yılda 10 milyon galon yakıt tasarrufu sağlamıştır.

Amazon Robotics: Amazon, depolarında robotları kullanarak sipariş hazırlama süresini büyük ölçüde kısaltmıştır.

5. Gelecek Trendler

- **Otonom Araçlar ve Drone'lar:** Yapay zeka destekli otonom taşıma sistemlerinin yaygınlaşması.
- **Blockchain Teknolojisi:** Tedarik zincirinde şeffaflığı artırmak için blockchain kullanımı.
- **5G Teknolojisi:** Gerçek zamanlı veri akışı ve IoT cihazlarının entegrasyonu sayesinde daha hızlı operasyonlar.
- **Akıllı Lojistik Ağları:** Tüm lojistik süreçlerin dijital ağlar üzerinden entegre şekilde yönetilmesi.

Sonuç

Lojistik sektöründe dijitalleşme ve yapay zekâ, verimlilik, maliyet tasarrufu ve müşteri memnuniyeti gibi birçok fayda sağlamaktadır.

Özellikle talep tahmini, rota optimizasyonu ve otonom taşıma teknolojileri lojistiğin geleceğini şekillendirmektedir.

Bu teknolojik dönüşüm, lojistik şirketlerinin rekabet avantajı elde etmesine olanak tanırken, sürdürülebilir ve çevre dostu çözümler geliştirmelerine de imkân sunmaktadır.

Gelecekte yapay zeka ve dijital teknolojilerin daha fazla entegre edilmesiyle lojistik süreçlerinin tamamen otonom hale gelmesi beklenmektedir.

Lojistikte dijitalleşme ve yapay zeka yatırımlarını artırmak, sektörün global rekabet gücünü artırmak için kritik bir adımdır.

Dahilde İşleme Rejimi Kapsamında Yurt İçi Alımlarda KDV Tecil-Terkin Uygulamasının Sona Ermesi: **Önceki Durum, Değişiklik ve Firmalara Etkileri**



Erkin Aparı

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi
PwC Kıdemli Müdürü

Yerli tedarik zincirine dayalı üretim yapan firmaların, ithalat yoluyla temine yönelme eğilimi artabilecektir. Zira ithal girdiler açısından DİR kapsamındaki vergisel avantajlar devam ederken, yurt içi alımların KDV yüküne tabi hale gelmesi, yerli üretici aleyhine bir maliyet farkı yaratmaktadır. Bu durum, DİR'in temel amaçlarından biri olan yerli katma değer desteklenmesi hedefiyle de çelişmektedir.

Dahilde İşleme Rejimi (DİR), Türkiye'nin ihracat odaklı üretim yapısını destekleyen en önemli dış ticaret araçlarından biridir. Rejim kapsamında, ihraç edilecek ürünlerin üretiminde kullanılacak girdilerin vergisel yüklerden arındırılması amaçlanmakta ve hem ithalatta hem de yurt içi teminde çeşitli istisna ve muafiyet mekanizmaları uygulanmaktadır. Bu mekanizmalardan biri de Katma Değer Vergisi (KDV) açısından uzun yıllardır uygulanan tecil-terkin sistemidir.

Ancak, KDV Kanununun Geçici 17. maddesinde yer alan ve bu uygulamanın temelini oluşturan yetki hükmünün 31 Aralık 2025 itibarıyla sona ermesi, DİR kapsamında faaliyet gösteren firmalar açısından önemli sonuçlar doğurmuştur.

3065 sayılı KDV Kanununa 4369 sayılı Kanun ile eklenen Geçici 17. madde uyarınca, dahilde işleme ve geçici kabul rejimi kapsamında ihraç edilecek malların üretiminde kullanılacak maddelerin tesliminde, KDV Kanununun 11/1-c maddesi çerçevesinde tecil-terkin uygulanmasına izin verilmiştir. Söz konusu maddede, bu uygulamanın kapsamının belirlenmesi hususunda Cumhurbaşkanına yetki tanınmıştır.

Bu yetkiye dayanılarak yayımlanan 2001/2325 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, sektör veya mal grubu ayrımı yapılmaksızın, DiİB sahibi firmalara belge kapsamındaki ham madde ve yardımcı maddelerin yurt içinden KDV hesaplanmakla birlikte tahsil edilmeksizin teslim edilmesi mümkün hale gelmiştir. İhracatın belge şartlarına uygun olarak gerçekleştirilmesi halinde hesaplanan KDV terkin edilmekte; aksi durumda ise gecikme



faizi ve vergi ziyai cezası ile birlikte alıcıdan tahsil edilmektedir.

Bu sistem, DİR kapsamında ithal edilen girdilerin vergisiz temin edilmesi karşısında, yurt içi üreticilerin rekabet gücünü koruyan tamamlayıcı bir unsur olarak işlev görmüş; yerli tedarikten yapılan alımlarda KDV yükü nedeniyle oluşabilecek finansman dezavantajını ortadan kaldırmıştır.

Geçici 17. maddede yer alan bu yetki, bugüne kadar dört kez uzatılmış; son olarak 7256 sayılı Kanun ile 31 Aralık 2025 tarihine kadar geçerli olacak şekilde düzenlenmiştir. Ancak, 31 Aralık 2025 tarihi itibarıyla söz konusu sürenin uzatılmasına ilişkin herhangi bir kanuni düzenleme yapılmamıştır.

Bu çerçevede, 1 Ocak 2026 itibarıyla DiİB kapsamında ihraç edilecek ürünlerin üretiminde kullanılacak ham madde ve yardımcı maddelerin yurt içinden tecil-terkin kapsamında KDV'siz temini mümkün değildir. Bu tür alımlarda, satıcı tarafından KDV hesaplanacak ve alıcı tarafından ödenecektir. Buna karşılık, Dahilde İşleme Rejimi Kararında bir değişiklik yapılmadığı sürece, ithalat yoluyla temin edilen girdiler açısından vergi muafiyetleri uygulanmaya devam edecektir.

Söz konusu değişikliğin en temel etkisi, DiİB sahibi firmalar açısından nakit akışı ve finansman yükü üzerinde ortaya çıkacaktır. Yurt içinden temin edilen girdilerde KDV'nin peşin olarak ödenmesi gerekecek; bu KDV ancak genel usuller çerçevesinde indirim veya

iade yoluyla telafi edilebilecektir. Bu durum, özellikle yüksek hacimli ve düşük kâr marjı ile çalışan ihracatçı firmalar açısından ilave bir finansman maliyeti anlamına gelmektedir.

Geçici 17. madde kapsamında sağlanan yetkinin sona ermesi, yalnızca DiİB sahibi mükelleflerin yurt içi tedarikçilerden yaptıkları alımları değil, aynı zamanda bir DiİB sahibi mükelleften diğer bir DiİB sahibi mükellefe yapılan teslimleri de doğrudan etkilemiştir. Uygulamada "belgeden belgeye teslim" olarak adlandırılan bu işlemler, Geçici 17. maddeye dayanılarak yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı çerçevesinde, KDV Kanununun 11/1-c maddesi kapsamında tecil-terkin uygulanmak suretiyle KDV'siz gerçekleştirilebilmekteydi. Bu sayede, DiİB kapsamındaki yarı mamul veya ara malların, yine ihracata yönelik üretimde kullanılmak üzere başka bir DiİB sahibi firmaya tesliminde KDV kaynaklı bir finansman yükü oluşmamaktaydı. Ancak, Geçici 17. madde yer alan sürenin 31 Aralık 2025 itibarıyla sona ermesiyle birlikte, bu hukuki dayanak da ortadan kalkmıştır. Buna bağlı olarak, 2026 yılı itibarıyla DiİB'ten DiİB'e yapılan yurt içi teslimlerde de tecil-terkin uygulanması mümkün gözüküyor.

Bu finansman etkisi, yalnızca nihai ihracatçılarla sınırlı kalmamakta; özellikle aynı tedarik zinciri içinde faaliyet gösteren, yarı mamul veya ara ürün üreten bunları başka DiİB sahibi firmalara satan işletmeler açısından ilave finansman yükü ve süreç karmaşıklığı yaratmaktadır. Dolayısıyla, değişikliğin etkisi yalnızca nihai ihra-



catçı firmalarla sınırlı olmayıp, DiİB ekosistemi içinde yer alan tüm üretim ve tedarik halkalarını kapsamaktadır.

Yerli tedarik zincirine dayalı üretim yapan firmaların, ithalat yoluyla temine yönelme eğilimi artabilecektir. Zira ithal girdiler açısından DİR kapsamındaki vergisel avantajlar devam ederken, yurt içi alımların KDV yüküne tabi hale gelmesi, yerli üretici aleyhine bir maliyet farkı yaratmaktadır. Bu durum, DİR'in temel amaçlarından biri olan yerli katma değer desteklenmesi hedefiyle de çelişmektedir.

Son olarak, firmaların sözleşme yapıları, fiyatlandırma modelleri ve ihracat termin planlamalarının da bu yeni duruma göre gözden geçirilmesi gerekecektir. Uzun vadeli tedarik sözleşmelerinde KDV yükünün kim tarafından taşınacağı, iade süreçlerinin nasıl yönetileceği ve finansman maliyetlerinin fiyatlara nasıl yansıtılacağı, önümüzdeki dönemde daha fazla gündeme gelecektir.

KDV Kanununun Geçici 17. maddesi kapsamında sağlanan tecil-terkin uygulamasının sona ermesi, DİR sisteminde sessiz ancak etkisi yüksek bir değişikliktir. Her ne kadar rejimin ithalat boyutunda temel muafiyetler devam etse de, yurt içi tedarik ayağında oluşan bu kı-

rılma, ihracatçı firmalar açısından dikkatle yönetilmesi gereken yeni bir dönemi işaret etmektedir.

Bu çerçevede, uygulamanın yeniden uzatılması veya kalıcı hale getirilmesi yönünde bir kanuni düzenleme yapılmadığı sürece, firmaların mevcut süreçlerini ve maliyet yapılarını yeni hukuki çerçeveye uygun şekilde revize etmeleri kaçınılmaz görünmektedir. TAYSAD üyeleri başta olmak üzere, DİR kapsamında faaliyet gösteren tüm firmalar için bu değişikliğin etkilerinin yakından izlenmesi ve gerekli önlemlerin zamanında alınması büyük önem taşımaktadır.

Posta ve Kargo Muafiyeti Düzenlemesinde Kapsamlı Değişim (6 Şubat 2026)



Selim Düzeltir

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi
Cevher Jant İcra Kurulu Üyesi
Satınalma ve Gümrük Operasyonları Müdürü

Son yıllarda Türkiye Gümrük Mevzuatı, bireysel tüketicinin günlük alışkanlıklarını doğrudan etkileyen önemli bir dönüşüm sürecine girdi. Uzun bir süredir posta ve hızlı kargo eşyası için tedricen (150 €, 75 € ve 30 €) şeklinde azaltılan muafiyet limiti, 6 Şubat 2026'dan itibaren tamamen kaldırılarak sıfırlanıyor.

Bir gümrük ve dış ticaret profesyoneline en çok sorulan iki sorudan ilki, bireysel olarak yurt dışından nasıl otomobil getirileceği ise ikincisi, yurt dışından dönerken yolcunun yanında getirmeyi ya da satın alıp posta yoluyla getirtmeyi planladığı herhangi bir eşya için gümrük vergisi muafiyetleri ve/veya vergi uygulamaları nelerdir sorusudur.

Basında büyük yankı bulduğu üzere, **07 Ocak 2026 tarihli** Resmî Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararı ile posta ve hızlı kargo muafiyetleri açısından 6 Şubat 2026 tarihinden itibaren yeni bir dönem başlıyor. Üreticiler, tedarik sanayii ve KOBİ'ler nispeten mutlu, tüketiciler ise artan maliyetler ve 'kısıtlanan haklar' açısından kızgın. İki tarafın da haklı olduğu noktalar bulunsa da bu karar hem önemli hem de ülke ekonomisi için (yerli üreticiler/satıcılar tarafından suistimal edilmediği sürece) salih bir amaca hizmet ediyor.

Öncelikle bazı kavramları netleştirmekle başlamak gerek. Gümrük Kanunu'nun bazı maddelerinin uygulama esaslarını belirleyen **2009/15481 sayılı karar**, pek çok muafiyet türünü düzenlemektedir. Bu yazıda bunlardan 'Yolcu Beraberi Eşya Muafiyeti' ile 'Posta veya Hızlı Kargo Yoluyla İthalatta Muafiyet' üzerinde duracağız.

6 Şubat'ta yürürlüğe girecek uygulama, yolcu beraber eşyalarla ilgili bir kısıtlama getirmiyor aslında. Basitçe ifade etmek gerekirse, yolcu beraberinde iki tip eşya getirilebilir: Kişisel eşya veya hediyelik eşya. Yolcu beraberinde muafin getirilebilecek eşya listesi (kişisel ya da hediyelik fark etmez), yukarıda adı geçen kararın 9 no'lu ekinde yer almaktadır. Bu listede adı geçen eşyalar, herhangi bir kıymet limiti olmaksızın yolcu bera-



berinde getirilebilir. İlgili listede yer almayan eşya ise her bir yolcu için toplam 430 euroyu aşmamak kaydıyla muafien getirilmeye devam edilebilir. 430 euroyu aşan ancak 1500 euroyu aşmayan eşya için, AB ülkelerinden gelmesi halinde %30, diğer ülkelerden gelmesi halinde %60 gümrük vergisi ve eşya ÖTV kapsamındaysa %20 tek ve maktu vergiyle vergilendirilir. 1500 euroyu aşan eşya için ise ithalat rejimi hükümleri uygulanır.

Son yıllarda Türkiye Gümrük Mevzuatı, bireysel tüketicinin günlük alışkanlıklarını doğrudan etkileyen önemli bir dönüşüm sürecine girdi. Uzun bir süredir posta ve hızlı kargo eşyası için tedricen (150 €, 75 € ve 30 €) şeklinde azaltılan muafiyet limiti, 6 Şubat 2026'dan itibaren tamamen kaldırılarak sıfırlanıyor.

Bu değişiklikle birlikte, yurt dışından bireysel amaçla sipariş edilen "De Minimis" kavramını da anlatıyor olan 'en küçük değerdeki eşya' dahi artık gümrük denetimi, beyan ve vergilendirme sürecine tabi hâle geliyor. Böylece "gümrüksüz alışveriş" anlayışı pratikte ortadan kalkıyor.

Bu yaklaşımın arkasında üç temel politika hedefi bulunduğu söylenebilir:

1- Vergisel açıdan adil rekabet ortamının sağlanması: Yerli üretici/satıcılar KDV ve diğer mali yükümlülüklerle tabi iken, yurt dışı platformlardan vergisiz satın alınabilen ürünlerin yarattığı haksız rekabetin önüne geçilmesi amaçlanmaktadır.

2- Ürün güvenliği ve piyasa denetimi: Özellikle kozmetik ürünleri ve oyuncak gibi halk sağlığını tehdit edebilecek küçük paketlerle gelen ürünlerin denetim dışı kalması engellenmektedir.

3- Kayıt dışı ithalatın sınırlandırılması: Bir sevkiyat kapsamında olmasa da tekrar eden bireysel siparişlerin ticari boyuta ulaşması riskinin kontrol altına alınması hedeflenmektedir.

Yeni sistemde, ürün bedelinden bağımsız olarak tüm gönderiler vergiye ve risk analizine tabi tutuluyor. Yeni dönemin en kritik sonucu, bireysel gönderilerin önemli bir bölümünde **Tek Tip Gümrük Beyannamesi (TCGB)** zorunluluğunun ortaya çıkacak olmasıdır. Daha önce hızlı kargo firmaları tarafından basitleştirilmiş beyanla yürütülen işlemler, artık detaylı beyan gerektirecek. Her ne kadar mevzuat, bireysel kullanıcının kendi beyannamesini vermesine izin verse de teknik bilgi, dijital altyapı (BİLGE sistemi, e-imza) ve mevzuat hâkimiyeti gereksinimi bu süreci pratikte zorlaştıracak ve bu nedenle birçok kullanıcı, gümrük müşavirliği hizmeti almak zorunda kalacaktır. Ancak müşavirlik ücretleri ile ardiye, ordino ve diğer masraflar bir araya geldiğinde, düşük bedelli bir ürünün dahi toplam maliyeti ürün değerinin birkaç katına çıkabilecek, "sıfır muafiyet" uygulaması yurt dışından sipariş alışkanlıklarını caydırıcı bir rol oynayacaktır. Yeni dönemde bireysel kullanıcılar için temel gerçek şudur:



Her yurt dışı sipariş, bir gümrük dosyasıdır. Bundan böyle bireysel ya da kurumsal, eskiden “De Minimis” kapsamına giren her ithalat işleminin, bundan böyle yalnız vergiler yönünden değil; diğer kurum kontrolleri ve onayları gibi ticaret politikası önlemleri açısından da ciddiyle değerlendirilmesi gerekecektir.

Sonuç olarak, posta ve hızlı kargo muafiyetinin kaldırılması, Türkiye’nin e-ticaret ve dış ticaret politikasında kalıcı bir yön değişikliğini ifade etmektedir. Amaç, bireysel ithalatı sınırlayarak iç piyasayı ve yerli üretimi korumaktır. Ve bir yönüyle bu salih bir amaçtır. Ancak kritik konu, üreticilerin menfaatlerini koruyan sistemin, tüketicilerin aleyhine bir pazar oluşturmayacak bir yapıda kurgulanması ihtiyacıdır.

Bu kapsamda, özellikle internet alışverişine imkân tanıyan yerel dijital platformların komisyon oranlarını hem minimize hem de regüle eden bir düzenlemenin yapılması şart gibi gözüküyor. Zira yurt dışından alışveriş zorlaştıran sistemin, tüketiciyi yerel piyasanın büyük oyuncularının insafına bırakmaması gerekir. Yerli üretici desteklenmeli mi? Tabii ki evet. Ancak bunu yaparken, tüketicinin uygun fiyatlı ürüne erişim hakkının da eş zamanlı olarak korunması konusu ciddiyle ele alınmalıdır.

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



taysad

Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği

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



/taysadturkey