



LİMAN İŞLETMECİLİĞİ VE YER HİZMETLERİ İHRACATI

STRATEJİ ÇALIŞTAYI

SONUÇ RAPORU

14 ARALIK, 2023

İSTANBUL

ETKİNLİK ADI	HİB LİMAN İŞLETMECİLİĞİ VE YER HİZMETLERİ ÇALIŞTAYI
ETKİNLİK TARİHİ/ YER	14.12.2023 / İstanbul Airport Hotel
KATILIMCILAR	SN. TURGAY YAMAN (İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş) SN. FATİH ÖZER SN. ÜZEYİR IŞIK SN. HAYRİ GÜNTEL (Çelebi Havacılık Holding A.Ş) SN. SIRRI METE ERNA (Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş) SN. ENES OĞUZHAN AĞCA (Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. Tic. A.Ş) SN. İRFAN BİLGİN (TÜRKLİM Genel Sekreteri) SN. ŞAZİYE ÇEVİK (TAV Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş) SN. TUĞRUL ÖZTAŞ (TGS Yer Hizmetleri A.Ş) SN. MUSTAFA SEDAT KADI (TGS Yer Hizmetleri A.Ş)

HİB Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri Çalıştayı, Birliğimiz Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri Komite Başkanı Sayın Turgay YAMAN, Genel Sekreter Sayın Dr. Fatih ÖZER, Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri komite üyelerimiz ve sektöründe faaliyet gösteren üye firmalarımızın katılımlarıyla, **14 Aralık 2023** Perşembe günü İstanbul Airport Hotel’de gerçekleştirilmiştir.

Çalıştay, Sayın Dr. Fatih Özer’in açılış konuşmasıyla başlamıştır. Sayın ÖZER 2023 yılını 100 milyar dolar hizmet ihracatı ile kapatmayı hedefleyen Sektörlerimizin güçlü motivasyonu ile 2028 yılında 200 milyar dolar ihracat seviyesine ulaşmayı ve küresel pazarda marka haline gelmeyi hedeflediklerini ifade etmiştir. Avrupa'nın en iyi havalimanının Türkiye’de olması, dünyanın en iyileri arasında üç Türk havalimanımızın bulunmasının yanı sıra en çok ülkeye uçuş yapan Star Alliance üyesi hava yolumuzun olması, Avrupa-Uzak Doğu arasında transit

bağlantı noktası olmaya uygun konumumuz gibi büyük avantajlarımızın varlığı, yüksek kapasiteli havalimanlarını yönetebilme kabiliyetimiz ile birlikte sizin de bildiğiniz üzere liman ve yer hizmetlerinde küresel bir oyuncu olduğumuzu vurgulamıştır.

Hemen ardından Sayın YAMAN Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri sektöründe ülkemizin güncel durumu ile potansiyelini değerlendirerek; Liman işletmeciliği ve yer hizmetleri sektörü ile dünyanın en büyük 20 ekonomisinden ve en çok ziyaret edilen 10 ülkesinden biri olan Türkiye’de, yolcu ve yük taşımacılığı ile beraber turizm ve seyahat hizmetleri için önemli bir katma değer ürettiklerini, yaklaşık 180 liman tesisinde, 550 milyon tona yakın yükün elleçlendiği ülkemizde, 200 milyonun üzerinde yolcuya da yer hizmeti sunduklarını dile getirmiştir. Mal ve hizmet ihracatına yönelik hem bu yılki hem de önümüzdeki dönemdeki hedeflere ulaşılması adına Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarında faaliyet göstererek Türkiye ekonomisine katkı sunmayı amaçladıklarını ifade etmiş ve sektördeki büyüme ve gelişim hedeflerine ulaşmak adına uluslararası standartlarda hizmet sunan limanlarımızı modernize etmek, teknolojik altyapımızı güçlendirmek ve sürekli eğitimle nitelikli iş gücü oluşturmak gibi stratejik adımlar atıldığını belirtmiştir. Konuşmasını bitiren Sayın YAMAN toplantı gündemini genel nitelikleriyle açıklayıp sözü değerlendirme yapmaları adına sektör paydaşlarına bırakmıştır.

Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri Gündem Başlıkları

- 2023 Yılı Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri Değerlendirmesi
- 2024 Yılı Vizyon ve Hedefleri
- Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri yönelik sinerji ve iş birliği fırsatlarının değerlendirilmesi
- Liman İşletmeciliği ve Yer Hizmetleri ihracatına ilişkin sorun ve çözüm önerileri

2023 Yılı Değerlendirmesi

TÜRKLİM Genel Sekreteri Sayın İrfan BİLGİN, liman işletmeciliği bağlamında değerlendirmelerde bulundu:

Deniz limanları olarak Türkiye’de faaliyet gösteren limanlar baz alındığında son 12 yıldaki yük gelişimine istinaden kuru yükteki artış oranı tonaj olarak dünyada % 2.3 iken Türkiye’de ise % 3.8, konteynerda ise küreselde %3.7 iken Türkiye’de %6.6 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye’deki elleçleme dünya ortalaması üzerinde seyretmektedir.

2008’de yapılan Vizyon 2023 çalışmasında sene sonu öngörüsü % -6,5 farkla tutmuştur. Vizyon 2050 çalışmasında konteyner elleçlemenin 27 milyon TEU’ya ulaşacağı tahminiyle beraber, toplam yükte ise 1 milyar ton elleçlemeye ulaşılacağı düşünülmektedir.

Kapı çıkış kapasitesi arttırılmadığı sürece elleçleme kapasitesi düşmekte ve kapasite elleçlenen tonaj ile ifade edilmek zorunda kalınmaktadır.

Her limanda kapasite belli ölçüde devam ederken Rusya kriziyle transit konteyner 3 kat artmış, özellikle Mart - Nisan aylarında Türkiye’de konteyner koyacak yer kalmamıştır. Bu sebeple çevre ülkelere yönlendirilmek zorunda kalınmıştır. Bugün hemen hemen sorunlar çözülmüş ve kısmen atıl kapasite oluşmuştur. Fakat politik yeni bir kriz bu atıl kapasiteyi yine tüketecektir.

Hayri GÜNTEL – (Çelebi Havacılık Holding A.Ş): Yolcu taşıma tarafında Rusya savaşıyla birlikte ne kadar etkilensek de toparlanma aşamasındayız. Döviz kurunun artışı pazarın Afrika ve Çin’e kaymasına sebebiyet vermesiyle kargo kısmında diğer yıllara göre daha düşük bir sezon geçirdik. Yılın son çeyreğinde ise Trendyol firmasının Bakü ve Arabistan’da açtığı depolarla beraber ihracat anlamında sektöre fayda sağladı. 4-6 arasında büyüyen bir trend beklenmekle beraber tonaj anlamında daha yüksek olsa da, uçuş sayısı bakımından Asya, Çin, Ortadoğu pazarının pandemi sonrasındaki dönüşümü hissediliyor. Oldukça regüle bir markette faaliyet gösteriyoruz. Bağlı çalışılan otoritelerde mevzuat çok hızlı değişebiliyor. Burada önemli olan şey sürdürülebilirliği sağlamak ve korumaktır.

Sırrı Mete ERNA – (Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş): Rusya savaşı gibi bir olumsuzlukla karşı karşıyayken Türkiye’deki toplam uçuş grafiği %13’ü işaret etmektedir. Bu rakam nezdinde seneyi pandemi döneminin üstünde tamamlayacağız. Havacılık bu sene pandemi açığını fazlasıyla kapatacak olsa da lojistik tarafında özellikle transit kargo süreçlerinin hızlandırılması önem arz etmektedir. En büyük problem bir yerden bir yere giden kargonun muayeneye düşmesidir. Türkiye olarak bu alanda dünyanın gerisindeyiz. Deniz limanlarında da aynı sorun yaşandığını düşünürsek transit kargo taşımacılığının hızlandırılması gerekmektedir. Çin’den Rusya’ya geçen transit mala muayene ücreti yansıtılmakta, bu da firmalarla sorun yaşanmasına neden olmaktadır. 3 gün bekleme süresiyle birlikte havayolu kullanımının

anlamsız ve yüksek maliyetli olmasına sebep olmaktadır. Transit kargoya da transit yolcu uygulaması yapılmalı. Beyanname ihtiyacının kaldırılması ya da hızlandırılması gerekmektedir.

TGS Tuğrul ÖZTAŞ - (TGS Yer Hizmetleri): Ciddi tonajlara sahip havayolunun Türkiye'ye bağlantı vermeyeceği bir aşamaya gelinmektedir. Kargo buraya geldiğinde olduğundan fazla beklemektedir. Gelen kargo THY ile taşınacaktır ancak bağlantılı uçakları sürecin uzunluğu sebebiyle 2 - 3 gün kaçırmaktadır. Hem süre uzamakta hem de farklı maliyetler ortaya çıkmaktadır. Bu durumda da dezavantajlı duruma düşmekteyiz. Bizdeki transit ve gümrük işleri dünyanın en zor uygulamalarından biri. Hava kargonun en önemli özelliği hızlı olmasıdır.

Sektörel Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Bu kapsamda, söz konusu toplantıda ele alınan sorunlar ve çözüm önerileri aşağıdaki gibidir:

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 1: Liman Hizmetlerinin Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyet Olarak Tanınması

Mevzuatta "Kıyı Tesisleri" sayılan liman işletmelerimiz ülkeye döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetlerde bulunan ihracatçı firmalara yardımcı şahıs ve ifa yardımcısı niteliğinde hizmet vermekte ve bu hizmetler karşılığı döviz geliri elde etmektedir.

Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar Madde 2(v) bendinde göre" Döviz geliri: İlgili mevzuat ile belirlenen ihracat, transit ticaret, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetlerden elde edilen gelirleri "olarak belirlenmiştir.

Merkez Bankası, Sermaye Hareketleri Genelgesinin 15 (1). Maddesine göre; "32 sayılı Kararın 2. maddesinin (y) bendi uyarınca ihracat, transit ticaret, ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetlerden elde edilen gelirler firmanın döviz gelirleri olarak kabul edilmektedir."

Aynı Genelgenin 15 (2). Maddesi şöyledir: "Bu Genelge kapsamında döviz geliri olarak kabul edilen ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyet gelirleri; 2017/4 sayılı Tebliğin 6. maddesinin üçüncü fıkrasında sayılan işlemlerden elde edilen gelirler ile yurt dışı yerleşiklerden tahsil edildiğinin tevsiki kaydıyla Bakanlıkça uygun görülen diğer ticari faaliyetlerden elde edilen gelirlerdir."

İhracat, Transit Ticaret, İhracat Sayılan Satış ve Teslimler ile Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetlerde Vergi, Resim ve Harç İstisnası Hakkında 2017/4 sayılı Tebliğ Madde 6 (3) (f)

bendinde; "İhracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler; Uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında döviz olarak kazanılan bedellerinin yurda getirilmesi kaydıyla kara, deniz veya hava ulaştırma hizmet ve faaliyetleri" denilmek suretiyle kıyı tesislerinin verdiği deniz ulaştırma hizmet faaliyetleri ihracat sayılan satış ve teslimler ile döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler kapsamında sayılmaktadır.

Yukarıda arz edilen nedenlerle ve ayrıca ihracatçının ifa yardımcısı sıfatıyla faaliyette bulunan limanların deniz ulaştırma faaliyetleri kapsamında yüke hizmet verirken Türkiye'de kurulu olmayan yabancı şirketlere ve/veya kişilere kestiği faturalar ile yabancı bayraklı gemilere verilen hizmetlerden elde ettikleri gelirlerin "Döviz Kazandırıcı Hizmet ve Faaliyetler" olarak tanınması talep edilmektedir.

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 2: Transit Kargo Taşımacılığı

Ülkemize geldiğinde sadece gümrüklü saha içerisinde kalan ve gümrüklü saha içerisinde hiç çıkmayan transit kargolar için gümrük beyannamelerinin yalınlaştırılması ve firmalar lehine kolaylaştırılarak mümkünse beyanname zorunluluğundan muaf tutularak, kargo manifestosuyla süreç hızlandırılabilir. (Turgay YAMAN – İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş)

Kargo süreçlerine değinmek gerekirse; transit kargo süreçlerinin hızlandırılması gerekmektedir. En büyük problem bir yerden bir yere giden kargonun muayeneye düşmesidir. Mümkünse beyanname talebinin kaldırılması ve kolaylaştırılmasını talep edilmektedir. (Sırrı Mete ERNA – Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş)

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 3: Liman Elleçleme Kapasitesi

Türkiye'deki limanların elleçleme kapasitesinin artırılabilmesi; iskele boyutlarının uzatılması, daha büyük makinelerin alınması, daha derin iskelelerin yapılmasıyla mümkün olabilecektir. (İrfan BİLGİN – TÜRKLİM Genel Sekreteri)

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 4: Gümrük Mesai Uygulamaları

Limanda fazla mesai ücretleri nedeniyle, mükellef ekstra mesai ödememek için mesai saatlerinde gümrüğü kullanmak istemektedir. Gümrük çalışanlarına 7/24 mesai uygulamasında aynı ücret uygulamasının başlaması yoğunluğun homojenliğini sağlayacaktır. (İrfan BİLGİN – TÜRKLİM Genel Sekreteri)

Hava kargo operasyonlarının 7/24 çalışmasını sağlamakla ilgili çok büyük çaba gösterilmiş ve olumlu sonuçlar elde edilmiştir. Gümrük personeline de yine aynı şekilde 7/24 mesai sistemi uygulaması getirilmesini sağlamak operasyona sağlıklı bir işleyiş mekanizması kazandıracaktır.

Günlük mesai saatleri dışında kalan akşam ve hafta sonu çalışmaları fazla mesai ödemelerini gerektirmektedir. Mükellef ekstra para ödememek için malını mesai saatleri içinde çekmek istemekte dolayısıyla mesai saatleri içinde kapılarda yığılma olmakta ve akşam 8'den sabaha kadar liman içindeki düzenlemeler yapılmaktadır. Halbuki limanlar 7/24 çalışmaktadır.

Eskiden devlet limanları 08.00-17.00 saatleri arasında çalıştığı için bu saatler dışında işlem yapılabilmesi için memur getirilmesi gerekmekteymiş. Bu ek iş için de ek mesai ödemesi yapılmaktaymış. Şimdi 24 saat vardiyalı sistem olsa da fazla mesai sistemi devam etmektedir. Yolcu ve liman 7/24 saat çalışırken kargo bölümü sakin geçmektedir.

Muhafaza memurları 7-24 çalışmakta ancak kargo gümrük müdürlüğüne bağlı çalışan memur mesai saati dışında fazla mesai ücreti almaktadır. T.C. ihracat kapasitesini artırmak için memurların zaman kısıtı yeniden değerlendirilmelidir.

Limanlar 7/24 çalışan kuruluşlar olmalarına rağmen mesai saatleri dışında yapılan işlemler ilave gümrük ücretlerine, fazla mesai ücretine tabidir. Özellikle yük sahipleri bu fazla mesai ücretlerini ödememek için işlerini mesai saatleri içinde yaptırmak istemeleri nedeniyle limanların efektif çalışması etkilenmektedir. Bu ilave ücretlendirmeden kaçınmak isteyen liman kullanıcıları tarafından işlemler günün belirli saatlerine yoğunlaştırılmakta ve bu da gün içerisinde bazı periyotlarda (özellikle mesai saatlerinde) liman içerisinde ve limanlara yaklaşma yollarında ciddi iş ve trafik yoğunluklarına sebep olmaktadır. Ayrıca halihazırda yüksek kapasite oranları ile çalışan limanlarımızda, özellikle iskelelerde yükleme ve tahliye hizmetlerinin yoğun olduğu periyotlar da göz önüne alınarak liman kaynaklarının (personel ve ekipman) dağılımını etkilemekte ve kaynakların verimli kullanımını engellemektedir. Kapı giriş ve çıkış hizmetlerinin gece 24:00 sonrası tam olarak verilememesinin de getirdiği çekinceler dolayısı ile liman kullanıcıları gün içerisinde işlem yapmaya yönelmektedirler.

Ayrıca; bu fazla mesai ücretleri standart bir tarife üzerinden belirlenmeyip farklı gümrük müdürlüklerinde farklı tarifeler uygulanmaktadır. Aynı gemi ve aynı yük işlemleri için acenteden, liman tesislerinden ve yük sahiplerinden fazla mesai ücreti alınmaktadır. Limanlarda Global Mesai adı altında aylık ödenen ve sonra mahsup edilen mesai uygulaması vardır. Mesai tahakkukları net, anlaşılabilir ve herkes tarafından hesaplanabilir değildir.

Çözüm olarak, gümrük işlemi tamamlanmış yüklerin limanlara giriş ve çıkışlarının günün her saatinde makul ve uygulanabilir ilave ücret ve personel istihdamı ile sağlanması halinde bu yoğunluğun giderilebileceği düşünülmektedir.

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 5: Gümrük tasfiye süreçlerinin hızlandırılması hususunda kolaylık sağlanması

Antrepolarda tasfiye süreçleri çok uzun. Gümrük tasfiye süreçlerinin hızlandırılması için gerekli işlemlerin tahsis edilmesi gerekmektedir. (Hayri GÜNTEL – Çelebi Havacılık Holding A.Ş) Gümrük sistemleriyle ilgili alt yapı (bilgi sistemi) ile ilgili bir iyileştirmeye ihtiyaç duyulmaktadır. Gümrük sistemi fizibilitesi, değerlendirilerek gümrük IT alt yapısının geliştirilmesi, kontrol edilebilirliğin sağlanması anlık bilgi ve veri paylaşımının sağlanması gerekmektedir. (Tuğrul Öztaş – TGS Yer Hizmetleri A.Ş)

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 6: İhtisas Gümrükleri

İhtisas gümrüklerinin belli bazı bölgelerde mesafe sebebiyle hizmet verme bakımından limanlara uzak kalması sorununun çözümü

İhtisas gümrüklerinin hizmet verme bakımından limanlara uzak kalması süreçlerde aksamaya neden olmaktadır. Örnek vermek gerekirse; İzmir Aliaga limanında yapılan bir işlemle ilgili Alsancak gümrük ihtisas müdürlüğüne müracaat edilmesi gerekirken, Gemlik'teki bir firmanın ise Bursa'ya gitmesi gerekmektedir. (İrfan BİLGİN – TÜRKLİM Genel Sekreteri)

Liman İşletmelerinin işlem çeşitliliğine göre dış ticareti etkileyen İhtisas Gümrük uygulamalarının tekrar gözden geçirilmesi gerekli görülmektedir. Ülkemizde 1993 yılından bu yana uygulanan ihtisas gümrüğü politikası, belirli sektörlere özel olarak belirlenmiş gümrük idarelerinde, belirli eşyanın gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesini sağlayan bir gümrük politikasıdır. Bu uygulama, otomotiv, tekstil, petrokimya, ham petrol, akaryakıt, LPG, doğalgaz, elektrik, gübre, atık, metal hurda, telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanları, pil, akümülatör, çakmak, porselen ve seramikten sofralar ve mutfak eşyası, düz cam, halı, deri ve deriden mamul eşya, ayakkabı, mobilya, küçük ev aletleri, alkollü içki ve çay gibi birçok sektörde uygulanmaktadır. İhtisas gümrüğü olarak yetkilendirilen gümrük müdürlükleri, ilgili sektörün ve üretimin yoğunlaştığı bölgelerden seçilmektedir. İhtisas gümrüğü olarak yetkilendirilen gümrük müdürlüklerinin ilgili sektörün ve üretimin yoğunlaştığı bölgelerde yer alması, lojistik süreçlerin kolaylaştırılması ve maliyetin düşürülmesi bakımından çok avantaj sağlamaktadır.

30 yıllık bir süreçte, Türk limancılığı önemli bir gelişme kaydetmiş, tesis sayıları ciddi şekilde artmış bunların sonucu olarak da yük hareketlerinde ve hacimlerinde önemli değişimler meydana gelmiştir. Bu bağlamda belirlenmiş olan ihtisas gümrüklerinde değişen yük hareketliliği bağlamında yeni düzenlemeler yapılması zorunluluğu hasıl olmuştur. Değişim gerektiren bazı liman bölgeleri aşağıda sunulmuştur:

a- İzmir Alsancak ve Aliğa Bölgesi:

Aliğa bölgesindeki özel limanların faaliyete geçmesi, gemi hatlarını Aliğa limanlarını tercih etmeye yönlendirmiştir. Bu değişiklik ile Aliğa limanlarının toplam hacmi 2009 yılından itibaren sürekli olarak artış kaydetmiştir. 2016 yılı aralık ayında bölgedeki 3. konteyner limanının devreye girmesiyle birlikte bu artış hız kazanmış ve 2022 sonu itibarıyla 2017 yılında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner sayısı İzmir Alsancak limanında elleçlenen konteyner sayısının yaklaşık 4 (dört) katına ulaşmıştır.

Yük dağılımının 14 yıl içinde şehir içerisinde yer alan İzmir Alsancak limanından Aliğa bölgesine kaymasına rağmen belirlenmiş olan ihtisas gümrüklerinde buna paralel bir değişim maalesef yaşanmamıştır. T.C. Ticaret Bakanlığı'nca yürütülen ihtisas uygulamaları ve İhtisas Gümrüklerine ilişkin tablo Ek-1'de, T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı ile T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından müştereken yürütülen İhtisas Gümrüğü Uygulamaları ise Ek-2'te yer almaktadır. Ege bölgesinde elleçlenmekte olan toplam konteynerin yaklaşık %80'i Aliğa limanlarında elleçlenirken, Ek-1 ve Ek-2 olarak sunulan tablolarda belirtildiği gibi halihazırda yetkilendirilmiş ihtisas gümrüklerinden ötürü söz konusu eşyaların gümrük işlemlerinin Aliğa Gümrük Müdürlüğü'nden yapılması mümkün olamamaktadır. İhtisas gümrüğü olmaması nedeni ile bu ürünlerin Aliğa limanlarından, İzmir'e gidişi "transit rejimine" tabii olup, müşteriler için uluslararası taşıma yetkisi olan C karneli tırlarla taşımak zorunda kalma, transit rejimi gerekli gümrük işlemlerini tamamlama gibi ek maliyet ve sorumluluk gerektirmektedir ki bu da toplam lojistik süreçlerinde ek külfetleri beraberinde getirmektedir. Bu nedenle Aliğa Gümrük Müdürlüğü 'de ilgili ürünlere dönük olarak ihtisas gümrüğü olarak yetkilendirilmelidir.

Aliağa Gümrük Müdürlüğü ile İzmir Gümrük Müdürlüğü arası mesafe yaklaşık 58 km'dir. Her iki gümrük müdürlüğü de hemen hemen aynı bölgeye hizmet vermektedir. Her iki gümrük müdürlüğü de aynı bölgeye ve aynı sektörlere hizmet vermektedir.

b- Bursa ve Gemlik Bölgesi:

Bursa bölgesi tekstil yönünden gelişmiş ve ağırlıklı işlem kapasitesine sahip olmasına rağmen ihtisas gümrüğü uygulamasında yapılan değişiklik ile tekstil ürünlerinin ithalatları İstanbul'da geldiği limanların gümrük idarelerinde yapılabilmektedir. Bu durum bölge limanlarında ciddi bir iş kaybına neden olmakta ve yoğunluğun azalmasından dolayı Gemlik limanlarına direkt olarak konteyner hatları gelmemektedir. Bu uygulama bölgede iş kaybına neden olurken zaten yoğun olan İstanbul Gümrüklerinin iş yükünü de arttırmaktadır.

Bölge özelinde limanların gümrük işlemlerinin büyük bir bölümü Gemlik Gümrük Müdürlüğünden yapılmakta olup dolayısı ile laboratuvar tahlil yoğunluğunun %80'in üzerinde bir bölümü de Gemlik Gümrük Müdürlüğü'nden gitmektedir. Yoğunluk Gemlik merkezli olmasına rağmen laboratuvar Bursa Bölge Müdürlüğü yerleşkesinde yer almakta ve bu durum ithalat işlemlerinin ekstra gecikmesine neden olmaktadır. Laboratuvar müdürlüğünün Gemlik bölgesine taşınması sorunun çözümüne ve ithalat işlemlerinin hızlanmasına büyük katkı verecektir.

c- İskenderun ve İsdemir Gümrük Bölgesi:

İskenderun Körfezi içinde faaliyette olan limanların işlemleri İskenderun ve İsdemir olarak iki farklı gümrük müdürlüğü kapsamında bulunurken Adana sınırları içinde yer alan, fakat Mersin'deki Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olup Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi için kurulan serbest bölge gümrüğü de bu bölgede yeni faaliyete geçen limanların işlemlerine bakmaktadır. Özellikle faaliyete geçmeleri farklı tarihlerde olan limanların bağlı oldukları gümrük müdürlükleri farklı olabilirken, bitişik iki limanın farklı gümrük müdürlüğüne bağlı olduğu da görülmektedir. Diğer taraftan örnek vermek gerekirse bitişik iki limandan İskenderun gümrüğüne bağlı olanda ilgili gümrük idaresinin tahıl ve hububatta ihtisas gümrüğü olmasından dolayı bu tip ürünler elleçlenirken, yanında İsdemir gümrüğüne bağlı olan liman tesisi ise İsdemir gümrüğünün ihtisas limanı olmaması nedeniyle tahıl ve hububat elleçleyemediği görülmektedir. Yine benzer sorunlar körfezin Adana il sınırları tarafında da yaşanmaktadır. Bu

bölgede faaliyet gösteren limanların bir kısmı İskenderun gümrüğüne bağlı iken son yıllarda faaliyete geçen limanlar ise Serbest bölge gümrüğüne bağlanmıştır. Yine bu limanlarımızın geri sahalarındaki OSB veya sanayi alanlarında faaliyet gösteren üretici veya depolama hizmeti veren şirketlerin kendi açtıkları antrepolar da farklı gümrük müdürlüklerine bağlanmakta olduğundan bitişik konumda olan iki liman açısından farklı gümrük idarelerine bağlı olmaktan dolayı da sorunlar yaşanmaktadır. Örnek olarak vermek gerekirse limanı kullanan müşteri için serbest bölge gümrüğüne bağlı bir limanda ilgili ürün için uygun bir antrepo alanı bulunmaz, uygun antrepo alanı müşterinin bağlı olmadığı farklı bir gümrük idaresine bağlı limanda bulunmasına rağmen bu liman tek pencere uygulaması nedeniyle ilgili ürüne hizmet edememektedir. Kısaca ilgili müşteriye aynı mesafede olan iki farklı limanın iki farklı gümrük müdürlüğüne bağlı olması bölgelerde sorunlar yaratmakta, ortaya gereğinde transit aktarma beyannameyle daha yüksek lojistik ve gümrükleme masrafları da ortaya çıkarmaktadır.

Yukarıdaki a, b ve c paragraflarında örneklendirilen konulara baktığımızda; özellikle limanların toplu bulunduğu İskenderun, Aliğa, Gemlik, Kocaeli vb. gibi körfezlerde birden fazla gümrük idareleri yerine mevcut gümrük idarelerinin birleştirilerek limanlar ve müşteriler için tek bir gümrük idaresi çatısı altında hizmet verilmesinin yaratacağı faydalar ortadadır. Ayrıca ilgili liman bölgelerinde dış ticarete konu olup elleçlenen tüm ürünlerin işlemlerini kolaylaştıracak şekilde ihtisas gümrükleriyle yetkilendirilmeleri dış ticaretteki maliyetlerin düşmesine, hızın artmasına ve sonuçta hem ülke hem limanlar ve hem de tüm müşteriler için önemli bir ekonomik fayda yaratacaktır.

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 7: Gümrük İdaresinin 2019-8 Nolu Genelge ile Belirlediği “Limanlarda Gümrük İş ve İşlemleriyle İlgili Hizmetlerden Alınacak Azami Ücret Tarifesinin” Güncellenmesi

Son yıllarda limanlarda gemilere ve yüklere verilen hizmet tarifelerine müdahalelerin sıklığı, tarifelerin enflasyon, maliyet ve tarifeyi belirleyen diğer gerçekler dikkate alınmadan düşürüldüğü, küresel liman piyasasındaki tarifelerden farklı olarak Türk limanlarının çok daha ucuz hale getirildiği Türkiye limanlarının son derece düşük tarifelere zorlandığı görülmektedir.

Bilindiği üzere geçici depolama yerlerinde gümrük iş ve işlemleriyle ilgili masraflar için bakanlık tarafından yayımlanan ilgili genelge ile belirlenen azami bedellere uyulma

yükümlülüğü bulunmaktadır. Ancak uygulanan azami bedeller, işlemin yapılması esnasında gerçekleşen masrafların maliyetini bile karşılamamaktadır. Örneğin 40'lık konteynere tam tespit işleminde konteynerin boşaltılıp tekrar yüklenmesi için; tahsis edilen depo, paketli eşya için 5 işçi, forklift kullanımı gerekmekte bu işlemin tamamlanması 7-8 saat zaman almakta, bu işlem için azami belirlenen ücret, yapılan masrafın kat ve kat altında kalmaktadır. Ayrıca, özellikle konteyner limanlarında gümrük kontrolüne tabi tutulan eşya sayısı her yıl artış göstermekte olup dolayısı ile işletme bu ve buna benzer işlemler için zarara uğramaktadır.

Limanlarımızda Gümrük İş ve İşlemleriyle İlgili Hizmetlerden Alınacak Azami Ücret Tarifesi çerçevesinde yıllar bazında belirlenen fiyatlar aşağıda sunulmuştur.

Hizmetler	2019/8 Sayılı Genelge Kapsamı									
	2019		2020		2021		2022		2023	
			22,58%		9,11%		36,22%		122,40%	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Tam Tespit	₺200,00	₺280,00	₺245,16	₺343,22	₺267,49	₺374,49	₺364,38	₺510,13	₺810,38	₺1.134,53
Muayene	₺170,00	₺240,00	₺208,39	₺294,19	₺227,37	₺320,99	₺309,72	₺437,26	₺688,82	₺972,46
Xray	₺170,00	₺170,00	₺208,39	₺208,39	₺227,37	₺227,37	₺309,72	₺309,72	₺688,82	₺688,82
Numune Alma	₺170,00	₺170,00	₺208,39	₺208,39	₺227,37	₺227,37	₺309,72	₺309,72	₺688,82	₺688,82
Tartı	₺140,00	₺140,00	₺171,61	₺171,61	₺187,25	₺187,25	₺255,07	₺255,07	₺567,27	₺567,27

Bir diğer konuda 5607 sayılı kanun kapsamında el konulan veya alıkonulan araçların muhafazası için uygulama yönetmeliğine bağlı olarak Tasfiye İşletme Müdürlüklerince işletmelere ödenen binek oto ve diğer vasıtalar için ardiye ücreti yıllarca liman ambarında bekleyen binek oto için günlük yalnızca 2 (iki) TL'dir. Hala 2013 yılında yayınlanan yönetmelikte belirlenen tarife üzerinden hesaplama yapılmaktadır.

Limanlar kendi hizmet tarifeleri uyarınca hizmet vermektedirler. Ancak hizmet kalemlerinin Kamu Kurumlarınca azami bedel olarak belirlenmesi serbest piyasa koşullarına uymamaktadır. Tarife uygulamalarında "özelleştirme şartlarının göz önünde bulundurulacağına ilişkin düzenleme" olsa da yeterli açıklayıcılığa haiz olmadığından uygulama/denetim esnasında hangi kriterin uygulanacağı, yapılan tarife uygulamasının denetim ile azami sınır ile ilişkisi soyut kalmaktadır.

Limanlarda gemilere ve yüklere verilen tüm hizmetlerin tarifeleri ile ilgili mevcut düzenlemeler kaldırılmalı, tarifeler bizzat limanlar tarafından 11.12.2020 tarihli, 31331 sayılı Resmî Gazete’ de yayınlanan “Kıyı Tesislerinde Gemilere Verilen Hizmetlere İlişkin Tebliğ’e” benzer şekilde düzenlenerek tarifelerin bizzat limanlar tarafından belirlenip web sitelerinde yayınlanması sağlanmalıdır. İdarenin yapacağı en önemli denetim ise web sitelerinde açıklanan tarifeler ile bizzat limanlar tarafından müşterilerine uygulanan tarifelerin denetimi de olacağından liman piyasasının serbest piyasa koşulları içerisinde çalışmasının yasal zemini de sağlanmalıdır.

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 8: Konteyner ve Liman Takip Sistemi

Halen uygulama yapılan limanlardaki mevcut sistem hem dijital hem de manuel olarak yürütülmektedir. Bu husus uygulamada beklenen faydayı sağlamamaktadır. Ofis saatleri dışında meydana gelen arıza ve sorunlarda ulaşılabilecek sistem sorumlusu yoktur. 7/24 çalışan limanlara yönelik olarak gümrüğün sistemden sorumlu personeli de limanların mesaisine uygun çalışmalıdır. Ayrıca Limanlarda görevli Gümrük Muhafaza Kısım Amirlerine sistem üzerinde düzeltme / silme yetkisi verilmesi, giriş ve çıkış kapılarındaki beklemelerin ve yoğunluğun azalmasına fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Sistemde yedekleme yoktur, yedek bir hat bulunmamaktadır. Kurulum yapılan sistem tek data hattı ile beslendiği için burada meydana gelen herhangi bir arızada sistem çökmektedir. Örneğin Türkiye’deki tüm konteynerin %43’ünü elleçleyen Ambarlı bölgesinde telefon hatlarındaki onarım sırasında yanlış kablo kesilmesi yüzünden Ambarlı limanında maalesef 2 gün herhangi bir gümrük işlemi yapılamamıştır. Sistemin uygulanması esnasında ağ bağlantılarında ya da veri akışlarında yaşanan sorunlarda limanların tüm giriş çıkış işlemleri durmakta, operasyonlar aksamaktadır.

Aynı Liman işletmesine tarafından işletilen Geçici Depolama Yerleri arasındaki aktarmalarında, aktarılacak konteynerlere ait özet beyanların Gümrük Bilge Sistemine giriş ve çıkışının işlem sayısı çok fazla olduğu için, aktarmalar ciddi zaman kaybına ve kapılarda yoğunluğa sebebiyet vermektedir. Aktarılan konteynerlerin ambar girişlerinin direkt, aynı Liman İşletmesi tarafından işletilen Geçici Depolama Yerlerine yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 9: Ambar Çıkış İşlemleri

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 01.06.2023 tarih ve 85907695 sayılı yazısı ile eşyanın tesliminin işletmelerin sorumluluğunda olduğu hususu göz önüne alınarak, BİLGE sisteminde eşya teslimine ilişkin yapılan düzenleme çerçevesinde eşyanın teslim edildiği kişi bilgisinin sisteme kaydedilmesi ile Yükümlü Kayıt Takip Sistemi üzerinden gümrük müşavir yardımcısı ve diğer profilinde kayıt yapılması uygulamalarına 05.06.2023 tarihi itibarıyla son verildiği bildirilmiştir.

Bahse konu uygulama değişikliği ile eşyaların teslim sorumluluğunun eksiksiz yerine getirilebilmesi için, liman işletmeleri tarafından eşyanın teslim edildiği kişilere ait vekaletname talep edilerek detaylı olarak kontrol edilmesi elzem hale gelmiştir. Liman işletmelerinde, BİLGE Sistemi ve YKTS kayıtlarına alternatif herhangi bir uygulama bulunmadığından maalesef kontrol mekanizması sağlıklı işleyememekte, bu işle ilgili ilave personel ve zaman ihtiyacı ortaya çıkmakta, liman işletmeleri tarafından kontrollerin eksiksiz yapılması gereğinden dolayı işlemler ve süreç uzamakta, gecikmeler meydana gelmekte ve sonuçta da ortaya çıkan bu durum liman işletmelerimizle alıcılar arasında ciddi sorunlara yol açabilmektedir.

Konuyla ilgili olarak Sayın İdarenizle yaptığımız ön görüşmede de önerdiğimiz üzere Limanlarla Müdürlüğünüz arasında entegre olarak kullanılmakta olan Konteyner Liman Takip Programı (KLTS) üzerinden, Yükümlü Kayıt Takip Sisteminin (YKTS) işletmelerin kullanımına açılması, yükün gerçek alıcısına teslim edilmesini engellemeye yönelik suistimallerin önüne geçilmesi için vekaletname tanımlamalarının bu sistem üzerinden yapılması, böylelikle devletimizin ve liman işletmelerimiz yaşayabileceği gelir, vergi kaybı, kaçakçılık gibi cezai sorumluluk doğuracak durumların önüne geçilebilecektir.

SORUN VE ÇÖZÜM ÖNERİSİ 10: Tasfiyelik Hale Gelen Eşyalar

Geçici depolama yerlerindeki eşyalar 45 günlük bekleme süresini doldurarak tasfiyelik hale geldikten sonra tüm işlemler bitmiş olmasına rağmen TASIŞ tarafından geç alınmaktadır. Hâlihazırda mevcut tasfiye usul ve şekillerinin revize edilerek limanlarda ciddi bir alan, hacim kaybına ve maliyete sebep olan tasfiyelik mallara ilişkin usullerin yeniden düzenlenmesi gerekli görülmektedir.

Mevcut durumda;

a-İlave TASİŞ'e ait depoların kurulması;

b-Eşyanın gümrük muayene memuru tarafından tespiti esnasında TASİŞ personelinin de bulunması (veya Tespit ve Tahakkuk işlemlerinin TASİŞ tarafından görevlendirilen Muayene Memurları tarafından yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.) ve eşya ile ilgili sorunun kaynağında çözüme kavuşturulması;

c-Tasfiyelik mallar limanlarda ciddi bir alan, hacim kaybına ve maliyete sebep olmaktadır. Tasfiyelik mallara ve bozulmuş mallara ilişkin mevcut tasfiye usul ve şekillerinin günümüz şartlarına uydurulması gerekmektedir. Bu nedenle bir çalışma gurubu kurularak yapılan işlemlerin daha hızlı sonuçlandırılabilmesi ya da bu yüklere limanlarca verilen hizmetlerin karşılığının tam olarak tahsiline yönelik yapılabilecek değişikliklerin tespiti ve bilahare uygulamaya konması uygun mütalaa edilmektedir. Bunun için tasfiye işlerinin özelleştirilmesi veya satışın limanlar tarafından yapılması gibi değişikliklere ihtiyaç duyulmaktadır.

Ayrıca, Tasfiye Yönetmeliği 63. maddenin 10. fıkrası gereğince; “İmha giderlerinin eşya sahibince karşılanmadığı durumlarda eşyayı muhafaza eden işletmenin eşya sahibine rücu etme hakkı saklı kalmak kaydı ile giderler işletmecisi tarafından karşılanır” denilmektedir. Ancak eşya sahibi, İşletme tarafından tespit edilememektedir. Bu nedenle İmha sürecine, taşıyıcıların da dahil edilmesi gerekli görülmektedir.