

AKARYAKIT İTHALATI GERÇEKLEŞTİREN FİRMALARIN FİYAT HESAPLAMA YÖNTEMLERİ ile SEBEP OLDUKLARI HAZİNE KAYIPLARI

TREASURY LOSSES CAUSED BY PRICE CALCULATION METHODS OF COMPANIES IMPORTING FUEL OIL



Emre ÇELİK*



Lütfi UYANIK**

ÖZ

Bu çalışmamızda akaryakıt sektöründe faaliyet gösteren firmalarda yapılan denetimler neticesinde, fiyat hesaplama yöntemleri bağlamında proforma faturada beyan edilen kıymet ile gerçekleşen kıymet arasında oluşan matrah farklarının sebepleri tespit edilmiş, bu sebeple oluşabilecek hazine kayıpları örneklendirilmiş ve hazine kayıplarını önlemeye yönelik önerilerimiz sıralanmıştır. Bahse konu tespitlerin daha net anlaşılması amacıyla öncelikle akaryakıt sektöründeki temel kavramlar, dünya piyasasında fiyat oluşum süreçleri ve fiyatları etkileyen parametreler açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Varil, Platts, Brent, Yoğunluk

JEL Sınıflandırma Kodları: K34, H20.

ABSTRACT

As a result of the audits carried out by the companies operating in the fuel sector, the reasons for the difference in the basis between the asset declared in the pro forma invoice and the realized asset were determined in the context of price calculation methods. In this study, treasury losses that may occur due to the mentioned reason are exemplified and our suggestions for preventing treasury losses are listed. In order to understand the aforementioned determinations more clearly, first of all the basic concepts in the fuel sector, the price formation processes in the world market and the parameters affecting the prices are explained.

Keywords: Barrel, Platts, Brent, Density

JEL Classification Codes: K34, H20.

* Ticaret Müfettişi, Ticaret Bakanlığı, emre2545du@gmail.com, ORC-ID: 0000-0001-6785-2628.

** Ticaret Başmüfettişi, Ticaret Bakanlığı, L.Uyanik@ticaret.gov.tr, ORC-ID: 0000-0003-0261-0796.

Çelik, E., Uyanık, L. (Şubat 2021). Akaryakıt İthalatı Gerçekleştiren Firmaların Fiyat Hesaplama Yöntemleri ile Sebep Oldukları Hazine Kayıpları, *Vergi Raporu*, 257, (105-113).

Makale Türü: Derleme Makalesi

M.G.T.: 24.12.2020 / M.K.T.: 26.01.2021

GİRİŞ

Akaryakıt ithalatı sırasında firmaların, gümrük idaresine akaryakıt kıymetini beyan etmek amacıyla proforma bir fatura verdiği ancak akaryakıtın gerçek kıymetinin burada beyan edilen kıymet olmadığı, eşyanın esas kıymetinin aşağıda açıklanacak plats fiyat ortalamaları ile teslim tarihi dikkate alınarak hesaplandığı, sonuç olarak proforma faturadaki metric ton fiyatı ile gerçekleşen metric ton fiyatı arasındaki farkın yurtdışındaki satıcı firma tarafından Türkiye’de bulunan ithalatçı firmalara fatura edilerek bu farkın ithalat beyannamesi tarihinden sonraki süreçte tahsil edildiği, ancak bu ilave kıymetin gümrük kıymetine dahil edilmediği görülmektedir.

Fiyat oluşum sürecindeki bu aksaklığı açıklamadan önce konunun daha iyi anlaşılması amacıyla konuya petrol piyasasına ilişkin terimleri açıklayarak ve piyasanın işleyişine ilişkin genel bilgileri vermekle başlayalım.

1- HAM PETROL NEDİR?

Ham petrol akaryakıtın karışım halini ifade etmektedir. Bu ham petrol koyu renkli, yapışkan ve yanıcı bir sıvıdır. Petrollerin yoğunluğu hesaplanırken Gravite kavramı kullanılmaktadır bu kavram, petrolün kalite ölçümünde kullanılan bir değer olup, piyasalarda uluslararası anlaşmalara uygun olarak Amerikan Petrol Endüstrisi (API) gravitesi kullanılmaktadır. Bütün petrollerin bir gravitesi vardır. Bu bağlamda metan, etan, propan, bütan gibi çeşitli hidrokarbonların bileşiminden oluşan petrolün yoğunluğu; kimyasal bileşimine ve yapışkanlığına (viskosite) göre değişmektedir. Çoğunlukla hafif petroller (yüksek graviteli) açık kahve, sarı veya yeşil renkli iken ağır (düşük graviteli) petroller ise koyu kahve veya siyah renkli-

dir. Görüldüğü gibi petroller API “gravite”sine göre ağır ya da hafif petrol olarak adlandırılır. Kıymet açısından bakıldığında hafif petrollerin fiyatlarının daha yüksek olduğu görülmektedir, bu durumun sebebi ise içerisinde katma değeri daha yüksek beyaz ürünler bulundurmasıdır. Örnekleme gerekirse Türkiye’de Batman’da çıkarılan petrol ağır petrol sınıfına girmektedir ve fiyatı hafif petrollere göre ucuzdur. Bu iki tür petrolün kullanım alanları incelendiğinde ise; yüksek graviteli petrolün rafinajından çoğunlukla jet yakıtı, benzin, gaz yağı ve motorin gibi hafif ve beyaz ürünler, düşük graviteli petrolün rafinajından ise daha çok fuel-oil, kalorifer yakıtı ve asfalt gibi ağır ve siyah ürünler elde edilmektedir.

2- VARİL NEDİR?

Uluslararası ticaret geliştikçe, ham petrolün dünya ticaretini kolaylaştırmak amacıyla uluslararası antlaşmaya göre standart ölçü birimi olarak dünyanın en büyük akaryakıt şirketlerinden biri olan Amerikan Standard Oil Company’ e ait blue barrel versiyonu seçilmiş (Türkçe: mavi varil) ve b(lue) ‘b (arre)l olarak kısaltılmıştır.¹ Gelecekte olarak “bl” farklı hacimlere sahip olmakla birlikte, standart bbl’in hacmi daima 42 U.S. galonudur veya 1 galon = 4,54609 litreye tekabül ettiğinden metrik hesap üzerinden bir varil 158.987 litredir. Piyasa işleyişinde ise standart net varil ölçüsü 159 litre olarak kabul edilir.

Petrolün yoğunluğu kavramı ise ürünün 15 °C sıcaklıkta göstermiş olduğu metreküp başına ton miktarını ifade etmektedir. Bir fiziki terim olan yoğunluk kavramı bütün ürünler için ortalama değerleri belirlidir. Örneklendirmek gerekirse fiyat hesaplamasındaki yoğunluk değerleri; kurşunsuz benzin 95 oktan için 0,775 ton/m³, motorin ve kırsal motorin için de 0,845 ton/m³dür.²

¹ İbrahim BİLİCİ. “Nafta” (<http://web.hitit.edu.tr/dosyalar/materyaller/ibrahimbilici@hititedutr080420162L9W1G2I.pdf>). Erişim tarihi: 10 Aralık 2020.

² Mustafa AKDAĞLI. “Akaryakıt Fiyatları Nasıl Belirlenir”. (<https://www.demiryoluhaber.com/20/07/2017/sektorel-haberler/petrol-piyasasi/akaryakit-fiyatları-nasil-belirlenir/>). Erişim tarihi: 5 Aralık 2020.

3- PETROL TAŞIYAN TANKER GEMİLERDE YÜK MİKTARININ HESAPLANMASI

Akaryakıt yükü hesaplamalarında draft survey denilen yöntemi kullanma ihtiyacı bulunmaktadır. Bunun sebebi taşınan yükün akışkan olması ve belli bir basınç ve sıcaklıkta o sıcaklığa ve basınca göre bir hacmi kaplamasıdır. Bu bağlamda bu yükün hacmini hesaplamak mümkün olduğu gibi $d=m / V$ (yoğunluk =kütle / hacim) mantığı ile yoğunluğu bilinen bir akışkanın kütlesi de bulunabilmektedir.

Akaryakıt ve kimyasal yüklerin miktarının hesaplanması en temel fizik kuralı yoğunluk=kütle/hacim prensibine dayanmaktadır. Kütlenin Korunumu Yasası(bir reaksiyona giren maddelerin kütleleri toplamı reaksiyon sonucu oluşan maddelerin kütleleri toplamına eşittir) bağlamında sıcaklıktaki değişimler yoğunluk tarafından dengelenir ve standart sıcaklıktaki yoğunluk kullanılarak ölçülen hacim aynı sıcaklığa kalibre edilerek hesaplama yapılmaktadır.

Tankerlerde akaryakıt yükünün hesabında ASTM (American Society for Testing and Materials- Amerikan Test ve Materyalleri Topluluğu) tabloları kullanılır. Bahse konu tablolar yükün genleşme katsayıları farklılıklarına bağlı olarak çeşitlidir. Bu nedenle yükün türüne göre doğru ASTM tablosu seçilmelidir. Hesaplamalarda yükün 15 santigrattaki yoğunluğu esas alınır ancak yükün sıcaklığı farklı olabileceği için bu da yoğunluğun değişmesine sebep olacağı için, net sonuca ulaşmak amacıyla VCF-Volume Correction Factor-(düzeltme faktörü) bulunur ve bu düzeltme faktörü değeri standart yük miktarının bulunmasını sağlar.

Bu konuda kimyasal maddelerle, petrol ürünleri arasında ısıdıkça genleşme miktarı ve yoğunluk arasında farklılıklar vardır. Kimyasal maddelerde genleşme her bir derece için simetrik olduğundan

ölçümün yapıldığı sıradaki sıcaklık ile standart sıcaklık farkı düzeltme faktörü ile çarpılarak duruma göre yoğunluğa ekleme veya çıkarma yapılır.

Petrol ürünlerinde ise genleşme asimetriktrir bu sebeple fark yukarıda bahsedilen ASTM tabloları kullanılarak elde edilen katsayı ile tespit edilir. Bahse konu bu tabloda;

54A; ham petrol

54B; petrol ürünleri

54D; yağlama yağlarına ilişkin hesaplamalar için kullanılır.

ASTM 54 tablo serisinin kullanılmasının sebebi Türk gemilerinin tablolarının metreküp bazında hazırlanmasıdır.

Bu aşamada akaryakıtlarla ilgili yük hesaplamasına geçmeden önce konunun anlaşılması için hesaplamalarda kullanılacak tanımların kavranması gerekmektedir;

Total Observed Volume (TOV): Gözlem yapılan sıcaklıktaki yük, tortu, önceki tahliyeden kalan miktar (remain on board) ve su dahil toplam hacmini,

Gross Observed Volume (GOV): Gözlem yapılan sıcaklıktaki su hariç, toplam yük ve tortu hacmini,

Gross Standart Volume (GSV): Gözlemlenen sıcaklıktaki su hariç; yük, tortu ve önceki tahliyeden kalan miktar (remain on board) toplam hacminin "hacim düzeltme faktörü" (volume correction factor) uygulanmış halini,

Net Standart Volume (NSV): yükün, hacim düzeltme faktörü uygulanmış toplam hacmini,

Trim: Gemilerin baş ve kıç draftları arasındaki farkı yani baş-kıç eksenindeki dengesini,

Meyil: Gemi üzerinde ki yükün dengeli dağıtılmaması durumunda yatması eğimini ifade etmektedir.

Ullage (Aleç): Kapalı bir tankta bulunan sıvı seviyesi ile tankın üst seviyesi arasında kalan mesafeyi ifade eder.³ Ullage yüksekliği UTI denen

³ Petrol Tankerlerinin Çift Cidar Veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları Ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik

mekanik aletle ölçülür. UTI cihazı ile tankın üst seviyesi ile sıvı seviyesi arasındaki farkı, akaryakıtın sıcaklığını ve bulunması halinde tank içindeki su seviyesini ölçebiliriz.

Bahse konu kavramlar çerçevesinde gemilerde taşınan akaryakıt miktarının hesaplanması şu şekilde yapılmaktadır. Akaryakıt yük hesaplaması yapılırken öncelikle tanklardan tank radar veya UTI denilen cihaz ile aleç (ullage) değerleri bulunur. Bu değerler gemideki sounding (sondaj) tablolarına mevcut trim değeri de girilerek tank içerisindeki hacim(TOV değeri) bulunur. UTI ile yapılan ölçüm sonucu yük içerisindeki yükün su yüksekliği bulunur ve aynı şekilde sounding tablolarından suyun hacmi bulunur ve TOV değerinden çıkarılarak GOV değeri bulunur. ASTM tablosundan sıcaklık nedeniyle oluşan fark için VCF(düzeltilme faktörü) değeri bulunur. GOV değeri ile VCF değeri çarpılarak GSV değeri denilen standart bir değer bulunur. Buradaki amaç yüke bir standart getirmektir. Bu değerlendirme yapıldığında ve hesaplama GOV değeri üzerinden yapıldığında değişen sıcaklık ile tanktaki yük miktarı yükleme limanı ile tahliye limanında farklı sonuçlar vermektedir.

Son olarak elde edilen GSV değerinden RO-B(gemide önceden kalan yük) değeri çıkartılarak NSV değeri yani alınan yükün hacmi bulunur. Bu değeri de 15° C deki in vacuum(havasız ortam) için verilen yoğunluk ile çarparsak in vacuum'daki yükün kütlesi bulunur. Eğer in air(atmosferdeki) yükün kütlesi bulunmak istenirse yoğunluktan 0.0011 çıkartılarak atmosferdeki yoğunluğu bulunup NSV değeri ile çarpmamız gerekecektir.⁴

Bir tankta yer alan akaryakıt miktarının ölçümü Milli Savunma Bakanlığı Akaryakıt İkmal Ve Nato Pol Tesisleri İşletme Başkanlığı Akaryakıt Ölçü Ve Stok İşlemleri Yönetmeliğinde ise şu şe-

kilde açıklanmıştır; “Ölçüm Sonrası Yapılacak İşlemler: Tanklarda yapılan tespitlerden sonra, yakıt miktarını kilogram olarak belirleyebilmek için aşağıdaki işlemler yapılır.

1) +15 C Kesafetin(yoğunluk) Bulunması: Isı ile kesafet arasında ters orantı vardır. Isı yükseldikçe kesafet düşer, ısı düştükçe kesafet yükselir. Ancak, hacimdeki değişikliğe mukabil ağırlıkta (kg) herhangi bir değişiklik olmaz.

+15 C Kesafet, ebrüvet (Mezür) ısı ve kesafetinden hareketle ASTM kitabının 53 B no.lu tablosundan yararlanarak belirlenir.

2) Hacim Faktörünün Bulunması: Ölçü kitabının 53 B no.lu tablosundan yararlanarak ve EK-F’de belirtilen örneğe uygun olarak belirlenir. Okunan +15 C kesafet, tablo 54 B’nin üst satırından aranarak işaretlenir. Bilahare tank içi ısısının değeri yine tablo 54 B’nin yan sütunundan aranarak işaretlenir. Her iki değer kesiştiği nokta hacim faktörü olarak bulunmuş olur.

Isı ile hacim arasında doğru orantı vardır. Isı yükseldikçe hacim de yükselir. Isı düştükçe hacim de düşer. Ancak, ağırlıkta (kg) herhangi bir değişiklik olmaz.

3) Ağırlık Dönüşüm Faktörünün Bulunması: Tablo 53 B’de bulunan değerden 0,0011 rakamı düşüldüğü takdirde tablo 56 (in air = Ağırlık Dönüşüm faktörü) değeri bulunur. (ağırlık hesaplamasında tablo 56’daki yoğunluğun kullanılması gerekmektedir. Tablo 56, tablo 53 B’deki yoğunluklardan sabit 0.0011 değeri çıkartılarak hazırlanmıştır. Bu nedenle ağırlık hesaplamalarındaki yoğunluk 53 B’deki değerden 0,0011 çıkartılarak kullanılacaktır.)

4) Net Ağırlığın Hesaplanması: Ölçüsü alınan tanka ait kalibrasyon cetvelinden yakıt ve varsa su seviye karşılığı miktarları okunur. Toplam brüt hacminden suyun tekabül ettiği hacim düşülerek

⁴ Denizcinin günlüğü.com. “Tanker Gemilerinde Yük Hesabı Nasıl Yapılır?” (<http://www.denizcigunlugu.com/2016/07/tanker-gemilerinde-yuk-hesabi-nasil-yapilir.html>). Erişim tarihi: 12 Aralık 2020.

litre cinsinden tanktaki yakıt miktarı belirlenir. Litre cinsinden yakıt miktarı Tablo 54 B'den bulunan hacim faktörüyle çarpılır. 15 C'deki yakıt hacmi bulunur. Daha sonra tablo 53 B'den bulunan 15 C'deki değerden 0.0011 çıkartılarak, elde edilen yoğunluk değeri 15 C'deki yakıt hacmi ile çarpılarak kg cinsinden net yakıt miktarı hesaplanmış olur.

5) Satış Kesafeti: Isı kompensatörlü sayaçla dolum yapılan ünitelerde tablo 56 değeri satış

kesafeti olarak bilgisayara girilir. Isı kompensatörü monte edilmemiş sayaçlarla dolum yapılan ünitelerde tablo 54 B ile tablo 56 da bulunan değerlerin çarpımı satış kesafeti olarak bilgisayara girilir.

6) Ortalama Kesafet: Ortalama kesafet; yoğunluğu belli olmayan yakıtların kilogram ve litre fiyatlarına dönüştürülmesinde aşağıdaki ortalama kesafetler kullanılır.

F-57, 83/91 (N.Benzin)	: 0,735
Süper Benzin	: 0,745
Fuel-Oil	: 0,970
Motorin (Sivil)	: 0,845
F-54 (Askeri Motorin)	: 0,820
F-18, 100/130 (Avgas)	: 0,720
F-46 (Mogas)	: 0,745
Kurşunsuz Benzin	: 0,775

Kal.Yakıtı	: 0,930
Gaz yağı	: 0,800
JP-4 (F-40)	: 0,760
Jet A-1	: 0,800
F-34 (JP-8)	: 0,795
F-76	: 0,835
F-77	: 0,930

Ancak; işletme, tank çiftlikleri ve meydanlarda yapılan teslimatlarda, teslimat anındaki gerçek kesafetler uygulanır.”

3- BAŞLICA PETROL TÜRLERİ ve FİYAT OLUŞUMU

Ham petrol çıkarıldığı ülkeye bağlı olarak, farklı kalite ve fiyattan piyasaya sürülmektedir. Her petrol türü farklı ürünlere yönelik olduğundan fiyatları da değişkenlik göstermektedir. Petrol çeşitlerini üç ana grup olarak ele almak mümkündür.

- WTI (West Texas Intermediate) Petrol; ABD'nin Texas ve Oklahoma eyaletlerinde çıkarılan petrole verilen isimdir.
- Brent Petrol; Kuzey Denizi'nden çıkarılan farklı petrolerin karışımına verilen isimdir. (Kuzey Denizi; Büyük Britanya (İngiltere ve İskoçya), Danimarka, Norveç, Almanya, Hollanda, Belçika ve Fransa arasında bulunan bir Atlantik Okyanusu denizidir.)
- OPEC Petrolü; İsmi Petrol ihraç eden ülkeler ve kısaltması OPEC olan ve üye ülkeler

Cezayir, Libya, Nijerya, Endonezya, İran, Irak, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Venezuela tarafından fiyatı ve miktarı belirlenen ve bu ülkelerde elde edilen petroldür.

Bahse konu petrolerin fiyatlar genel seyri incelendiğinde; WTI petrolünün fiyatının daha kaliteli olduğu için ortalama Brent petrol fiyatının birkaç dolar üzerinde seyrettiği, OPEC petrolünün fiyatının ise genellikle Brent petrol fiyatlarının biraz altında kaldığı görülmektedir. Görüldüğü gibi ham petrol piyasasındaki fiyat oluşumunda ABD ve İngiltere oyun kurucu ve piyasa yapıcı konumdadır.

4- AKARYAKIT FİYATLARININ RAPORLANDIĞI PLATTS

Platts, dünya çapında fiyat belirleme yetkisi olan ve dünyadaki fiziki petrol ticaretinin büyük kısmında referans fiyat olarak fiyatları kullanılan bir şirkettir. Bu şirketin günlük yayınladığı raporlarda her petrol ürünü ve her referans liman için fiyat verilir. Petrol ve petrolden üretilen ürünle-

rin, fiziksel piyasalarda gerçekleştirilen işlemleri Londra'daki bu "Platts" adlı şirket tarafından raporlanmaktadır. Platts petrol fiyatlarını günlük geçen bir ajans niteliğindedir. Dünyada bu alanda fiyat oluşturma görevini de Platts üstlenmiş durumdadır⁵. Platts, her günün sonunda hem bölgesel bazda hem de ham petroller ve ürünler bazında bir "uzlaşma" fiyatı açıklamaktadır. Açıklanan bu fiyatlar, petrol endüstrisinde fiziksel alımlarda "endeks" fiyatı oluşturur. Ülkeler ya da kurumlar arasındaki alışverişlerde de fiyatlama "Platts artı (veya eksi)" olarak belirlenir. Platts; başta Kuzey Batı Avrupa, Akdeniz, Kuzey Amerika, Dubai ve Singapur olmak üzere tüm önemli petrol bölgelerindeki neredeyse tüm ham petrol ve petrol ürünleri için ayrı ayrı fiyatlarını gün sonunda açıklar durumdadır. Türkiye'de TÜPRAŞ da; Platts'ın ilan ettiği Akdeniz bölgesi fiyatlarını 1 hafta boyunca izleyerek petrol ürünlerini sabit tutar, zamlandırır veya düşürür.

5- TÜRKİYE'DE AKARYAKIT FİYATLARININ BELİRLENMESİ

Türkiye'deki akaryakıt fiyatlarının oluşum süreci incelendiğinde ise; ülkemiz için en yakın ve en büyük pazar Avrupa'nın Akdeniz Pazar girişi olduğu için fiyatların temelinde İtalya'nın Genova/Lavera Limanı'ndaki Platts European CIF MED fiyatı esas alınır. CIF kavramı "cost-insurance-freight, Maliyet-Sigorta-Navlun" u ifade ederken, MED tanımı ise Akdeniz'in İngilizcesi olan "Mediterranean" kelimesinin kısaltmasını ifade etmektedir. Akdeniz için referans liman İtalya'daki Genova/Lavera limanı olduğu için EPDK fiyatları belirleme aşamasında İtalya'nın Genova/Lavera limanındaki Platts European CIF fiyatlarını kendisine baz almaktadır.

Dünya çapında fiyat belirleme yetkisi olan ve fiziki petrol ticaretinin büyük bir kısmında refe-

rans fiyat olarak fiyatları kullanılan Platts'ın günlük yayınladığı raporlarda her petrol ürünü ve her referans liman için fiyat verilmektedir. Bu şirket ayrıca taşıma fiyatları ve ham petrol fiyatları için de bültenler yayınlamaktadır.

EPDK'nın baz fiyat olarak aldığı her bir petrol ürünü için İtalya Genova/Lavera limanındaki Platts European CIF fiyatları, belirli bir formül ile iç piyasada satış formülü olarak belirlenmektedir.

Dünya petrol piyasasında fiyatların oluşumuna bakıldığında ise; Brent petrolün fiyatının Londra'daki Uluslararası Petrol Ticareti (International Petroleum Exchange=IPE) tarafından, WTI petrolünün fiyatı ise New York Emtia Borsası tarafından belirlenmektedir. Piyasada yer alan petrol çeşitlerinin fiyatları, genelde Brent petrol temel alınarak belirlenmektedir. Türkiye de petrol ticaretinde fiyatlamalar Brent petrole göre gerçekleştirilmektedir. Ancak Türkiye, ülkeden ülkeye, uzun vadeli sözleşmeler yoluyla ithalatını karşıladığı için, Brent'in günlük dalgalanmalarından kendini korumaktadır. Bu bağlamda firmaların genellikle 3 aylık ortalama Brent fiyatı dikkate alınarak; toptan alıcı olma avantajından da yararlanarak, günlük fiyatların 5 ile 10 dolara kadar altında da ithalat gerçekleştirebildiği görülmektedir.

6- FİRMA BAZLI ÖRNEKLER BAĞLAMINDA FİYAT HESAPLAMASINDA YAPILAN HATALAR ve OLUŞAN HAZİNE KAYBI

Örnek 1: XYZ A.Ş. Firması adına tescilli 14.04.2014 tarihli 1071 sayılı ithalat beyannamesi incelendiğinde; 2710.19 43 00 11 Gtip'inde brüt/net 32.839.581 kg motorin beyan edildiği, beyanname ekinde yer alan 06.05.2014 tarihli 1234 sayılı faturada ise motorinin metrik ton (vac) fiyatının 939,6 \$ ve toplam fatura tutarının 30.954.017

⁵ Cahit UYANIK. "Dünya Petrol Piyasası Nedir Ve Nasıl İşliyor". (<https://cahituyanik.blogspot.com/2015/06/dunya-petrol-piyasasi-nedir-ve-nasil.html>). Erişim tarihi: 15 Aralık 2020

\$ olduğu görülmüştür. Ancak firmadan temin edilen 05.05.2014 tarihli 1923 sayılı final faturada ise motorinin metrik ton fiyatının (vac) 943,15 \$ ve toplam fatura tutarının da 31.070.967 \$ olduğu dolayısıyla 116.950 \$ tutarındaki kıymetin eksik beyan edildiği görülmüştür. Firmanın nihai satış fiyatını, fatura tarihinin içerdiği ay içindeki yüksek platsların toplamından iskonto oranını düşükten sonra tespit edilen birim metrik ton fiyatı ile çarparak nihai fatura kıymetini bulduğunu ve bir final faturanın düzenlendiği anlaşılmıştır. Belirtilen bu durum karşısında eksik hesaplanan 116.950 \$ tutarındaki gümrük vergisi matrahı oluştuğu ve bu matraha tekabül eden vergiler ölçüsünde hazine kaybının oluştuğu tespit edilmiştir.

Örnek 2: KLM A.Ş. firmasının 2014-2015 yıllarında ABC firmasından yapmış olduğu motorin ithalatlarına ilişkin önce bir provizyon fatura düzenlendiği, bu fatura ile akaryakıtın ithalinin gerçekleştirildiği, ancak alıcı ve satıcı arasındaki gerçek satış rakamının bu provizyon faturada yer alan tutar olmadığı anlaşılmıştır. İki firma arasındaki gerçek fiyatın ise şu şekilde bulunduğu görülmektedir;

Aylık PLATTS bülteninde yayınlanan, İthalat beyannamesinin ekinde yer alan fatura tarihinden önceki son üç günün CİF MED (GENOVA/LAVERA) başlığı altında yer alan 10 PPM ULTRA LIGHT SULFUR DİSEL'e ilişkin fiyat ortalama-sına, anlaşmaya göre 12,5\$ eklenip motorinin standart ağırlığı (0,845 gr) ile çarpılıp ardından ithal edilecek motorinin gerçek kesafeti(yoğunluğu) ile bölünüp ardından 1.1 ile çarpılarak gerçek satış fiyatı bulunmaktadır. Örneğin, ithalat beyannamesinde motorinin metrik ton fiyatı 910\$ beyan edilsin, fatura tarihinden önceki son üç güne ilişkin ortalama plats fiyatı 900\$ olsun, ithal edilecek akaryakıtın gerçek kesafetinin de(-yoğunluk) 0,829 olsun; bu durumda;

Motorinin metrik ton fiyatı=
 $(900\$ + 12,5\$) \times 0,845 / 0,829 = 930,11\$$ olmaktadır.

Görüldüğü üzere motorinin metrik tonunun gerçek fiyatının 930,11\$ olduğu, ithalat beyannamesi eki faturada beyan edildiği gibi 910\$ olmadığı anlaşılmaktadır.

Belirtilen tüm bu açıklamalar ve hesaplamalar çerçevesinde;

Genel olarak firmaların akaryakıt ithalatlarında istisnai kıymet bildiriminde bulunmayarak proforma/provizyon vb. faturalar ile kıymet bildiriminde bulunduğu veya firma istisnai kıymet bildiriminde bulunsu bile yukarıda detaylı bir şekilde anlatılan motorin/benzin hesaplama yöntemine ilişkin sözleşme ve formüllerin gümrük idaresi tarafından iyi bilinmemesi ve firmaların da bu konuda açık davranmaması sebebiyle, ciddi miktarda hazine kayıplarına sebebiyet verildiği tespit edilmiştir.

Petrol piyasasında fiyatın anlık olarak ya da sözleşmeye göre belirlendiği, firmaların fiyat artışlarından korunmak ve yurtiçinde sürdürülebilir fiyat politikası izlemek amacıyla genellikle sözleşme kapsamında akaryakıt ithalatı yaptığı anlaşılmıştır.

7- FİYAT HESAPLAMALARINDA YAPILAN HATALAR SONUCU OLUŞAN HAZİNE KAYIPLARINI ENGELLEMELİK İÇİN ÖNERİLER

Akaryakıt ithalatı sırasında firmaların, gümrük idaresine akaryakıtın kıymetini beyan etmek amacıyla proforma bir fatura verildiği, ancak esas fiyatın yukarıda detaylı şekilde anlatılan plats fiyat ortalamları ile teslim tarihi dikkate alınarak hesaplandığı, proforma faturadaki metrik ton fiyatı ile gerçekleşen metrik ton fiyatı arasındaki farkın yurtdışındaki satıcı firma tarafından Türkiye'de bulunan ithalatçı firmaya fatura edilerek, bu farkın ithalat beyannamesi tarihinden sonraki süreçte tahsil edildiği ancak bu ilave kıymetin gümrük kıymetine dahil edilmediği farklı firmalarda tespit edilmiştir.

Akaryakıtla ilgili gümrük idarelerince yapılacak işlemlerde;

- a) Aşağıdaki formüle belirtildiği üzere, faturada yer alan motorinin metric ton

fiyatının, motorinin standart yoğunluk miktarı olan 0,845 ile çarpıldıktan sonra ithalatı yapılan motorinin gerçek yoğunluğu ile bölünmesi ile oluşmaktadır.

Motorinin metric ton fiyatı =	Faturadaki birim fiyat X 0,845 (standart ağırlık)	=	Motorinin gerçek metric ton fiyatı
	İthalat esnasındaki motorinin bulunan yoğunluğu		

**benzin ve diğer akaryakıt türevlerinde +15 derecedeki standart yoğunluk oranları farklıdır.*

**faturadaki birim fiyat, firmalardan temin edilecek sözleşmedeki hükümlere göre belirlenecektir.*

Hesaplama bu formüle göre yapılmakta olup, faturada birim kıymetin "in air"/ "in vacuum" ibarelerine dikkat edilmesi, akaryakıt ithalatçısı firmalardan, ithalat yaptıkları her bir tedarikçi firma için için ayrı ayrı olmak üzere aralarında yapılan sözleşmenin örneklerinin istenerek, bu sözleşmedeki fiyat belirleme yöntemi (formülün) göz önüne alınarak, firmaların gümrük beyannamesinde beyan ettikleri kıymetlerinin kontrolünün sağlanması,

- b) Akaryakıt ithalatçısı firmaların yapacakları ithalat esnasında, ithalat yaptıkları yurtdışındaki firmalar ile arasındaki akaryakıtın metric ton fiyatının belirlenmesine ilişkin yöntemin anlaşılır bir şekilde formüle edilerek ithalat beyannamesi ekine eklenmesi, *örneğin*; firmanın nihai satış fiyatını, fatura tarihinin içerdiği ay içindeki yüksek platsların toplamından iskonto oranını düşükten sonra tespit edilen birim metrik ton fiyatı veya ithalat beyannamesinin ekinde yer alan fatura tarihinden önceki son üç günün CİF MED (GENOVA/LAVERA) başlığı altında yer alan 10 PPM ULTRA LIGHT SULFUR D/ESEL'e ilişkin fiyat ortalamasına anlaşılmaya göre 12,5\$ eklenip motorinin standart ağırlığı (0,845 gr) ile çarpılıp ardından ithal edilecek motorinin gerçek kesafeti ile bölünüp ardından 1.1 ile çarpılarak elde edilen metrik ton fiyatı gibi net ifadeler halinde formüle dönüştürülmesi,

- c) Akaryakıt firmalarının gümrük idarelerine belli periyotlarla bilgi vermesi ve fiyat belirleme yöntemlerindeki değişiklikleri güncellemesi ve idareye sunması,

- d) Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüklerinin akaryakıt ithalatı gerçekleşen firmalara ait beyannameleri fiyat belirleme yöntemleri konusunda bilgili uzmanları ile sürekli kontrol etmesi ve kontroller sonucunda tespit edilen eksiklikleri tüm gümrük idarelerine ve ithalatçı firmalara ilan etmesi gerekmektedir.

SONUÇ

Akaryakıt ithalatı gerçekleştiren firmaların kullandıkları fiyat hesaplama yöntemleri sebebiyle gümrük idarelerine beyan ettikleri kıymetlerin nihai faturada gerçek değerini bulan eşya kıymetinden düşük olduğu ve sonuç olarak hazine kayıpların ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Burada yapılması gereken firmaların nihai faturalarda ortaya çıkan farkları istisnai kıymetle beyan yöntemini kullanarak gümrük idaresine beyan etmeleri ayrıca fiyat oluşturma yöntemlerini en anlaşılır şekilde formüle ederek gümrük idarelerine sunmaları, daha sonra gümrük idarelerinde bu yöntemler çerçevesinde beyan edilen kıymetlerin kontrolünü gerçekleştirmesi ve bu bağlamda oluşabilecek hazine kayıplarının engellenmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Sermaye Piyasası Kurulu Araştırma Dairesi, Feyzullah Yeğin, SPK Araştırma Raporu, Petrol Fiyatlarını Etkileyen Faktörler, Temmuz 2010.
- TC. Milli Eğitim Bakanlığı (2017). Denizcilik, Tanker Temel Eğitimleri Uygulamaları, Ankara.
- Petrol Tankerlerinin Çift Cidar Veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları Ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik
- Berna Köse, Tankerlerde Yükleme Hesapları. (<https://slideplayer.biz.tr/slide/12519874/>). Erişim Tarihi: 10 Aralık 2020.
- Tornistan Blog, Tankerlerde Yük Hesabı (<http://tornistan.blogspot.com/2013/02/tankerlerde-yuk-hesab.html>). Erişim Tarihi: 15 Aralık 2020.
- Denizciningünlüğü.com. "Tanker Gemilerinde Yük Hesabı Nasıl Yapılır?" (<http://www.denizcigunlugu.com/2016/07/tanker-gemilerinde-yuk-hesabi-nasil-yapilir.html>). Erişim tarihi: 12 Aralık 2020.
- Denizcilik Bilgileri Sitesi, Petrol Tankerlerinde Yük Hesabı. (<https://www.denizcilik-bilgileri.com/petrol-tankerlerinde-yuk-hesabi/>). Erişim Tarihi 16 Aralık 2020.
- KARAKAŞ, F. Petrol Nedir? Ham Petrol Nedir. (<https://www.enerjiportali.com/petrol-nedir-ham-petrol-nedir/>). Erişim Tarihi 20 Aralık 2020.
- UYANIK, C. "Dünya Petrol Piyasası Nedir Ve Nasıl İşliyor". (<https://cahituyanik.blogspot.com/2015/06/dunya-petrol-piyasasi-nedir-ve-nasil.html>). Erişim tarihi: 15 Aralık 2020
- Birikim Özgür, Benzin fiyatları nasıl belirleniyor, <https://haberkibris.com/benzin-fiyatları-nasil-belirleniyor-2013-12-20.html>, Erişim Tarihi: 15. Aralık. 2020
- 27.10.1999 tarihli 4458 sayılı Gümrük Kanunu
- 07.10.2009 tarihli 27369 sayılı Gümrük Yönetmeliği.
- İbrahim BİLİCİ. "Nafta" (<http://web.hitit.edu.tr/dosyalar/materyaller/ibrahimbilici@hititedutr080420162L9W1G2I.pdf>): Erişim tarihi: 10. Aralık. 2020
- Mustafa AKDAĞLI. "Akaryakıt Fiyatları Nasıl Belirlenir". (<https://www.demiryolu-haber.com/20/07/2017/sektorel-haberler/petrol-piyasasi/akaryakit-fiyatları-nasil-belirlenir/>) Erişim tarihi: 5 Aralık 2020.