



## UND 13 MART'TA 3 ÖNEMLİ BULUŞMAYA EV SAHİPLİĞİ YAPTI



**Bir günde 3 etkinlik: UND Yönetim Kurulu Toplantısı yapılırken, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'ın katılımıyla UND Değerlendirme Toplantısı ve Geleneksel İftar Yemeği gerçekleştirildi.**

### EĞİTİM

UND Kadın Tır Sürücü Akademisi'nin ikinci dönemi, verilen eğitimlerin ardından başarıyla tamamlandı.

### TAŞIMA

UND ve UTİKAD sınır kapılarındaki yüksek akaryakıt fiyatlarına karşı ortak bir açıklama yaptı.

Lohr güvencesiyle,

**VALOHR**

**EASYSLIDER**

**EASYSLIDER**  
**5 KAPAKLI**  
**OPSIYONUyla**

## Galvanizli Gövdesiyle Uzun Yıllar Sizinle !

Lojistik operasyonlarınızın hızını ve verimliliğini artırmak üzere tasarlanan Easyslider, pratik kullanımı, üstün dayanıklılığı ve uzun ömürlü yapısıyla öne çıkıyor. **Kolay Kayar Perde** ve **Çatı Sistemi**, yükleme/boşaltma süreçlerinizi optimize ederken, Valohr'un temelini oluşturan sağlamlık size yıllarca hizmet eder.

Valohr Easyslider'in **Galvaniz Kaplaması** sadece yüzeysel bir kaplama değil çeliğin yapısına işleyen, korozyona karşı yıllarca süren benzersiz bir kalkandır. Paslanma nedeniyle oluşacak bakım masraflarını, operasyonel aksaklıkları ve değer kaybını unuttun ! Valohr ile yatırımınız ilk günkü sağlamlığını ve parlaklığını uzun yıllar korur. Bu sayede ikinci el değerini korur.



Web sitemiz: >



444 2154  
0533 391 1473  
valohrtreyler  
info@lohr.com.tr

SİZE ÖZEL FİLO ÇÖZÜMLERİMİZ ve DETAYLI TEKNİK BİLGİ İÇİN  
UZMAN EKİBİMİZLE İLETİŞİME GEÇİN !

LOHR İSTANBUL TAŞIT ARAÇLARI  
SAN. TİC. ANONİM ŞİRKETİ



# AKADEMİ

**İlklerin  
Adresi**



**Uzman  
Kadro**



**SEKTÖRÜN  
EĞİTİM  
MERKEZİ**

**Geniş  
Eğitim  
Yelpazesi**



**Mesleki  
Yeterlilik  
Belgesi**



**UND Akademi İSTANBUL**

📍 Büyükdere cad. Lati Lokum Sk. Mo:1 Elbir İş Merkezi Kat:4 Mecidiyeköy/İSTANBUL

☎ (0212) 217 57 41

**UND Akademi MERSİN**

📍 Camii Şerif Mah. İstiklal Cad. 5236 Sok. Çonar İş Merkezi Kat:3 No:11-13 / MERSİN

☎ (0324) 231 67 72

# içindekiler



# künye

UND Danışmanlık ve Tanıtım Hizmetleri A.Ş. Adına Sahibi Şerafettin Aras

Yayın Kurulu Başkanı Murat Baykara

Genel Yayın Yönetmeni Alper Özel

Sorumlu ve Yazı İşleri Müdürü Miraçhan Çakmak

Yazı Kurulu Elif Savrum, Alpdoğan Kahraman, Kadir Çirkin

Haber Merkezi Gunda Altınışık Karaca, Vildan Koçyiğit, Elif Nuhoglu, Şadiye Nuhoglu, Sena Çelikten, Lavin Arslan, Mücahit Tayyip Kartal

Reklamlar için; 0212 359 26 00 / 208

Yayına Hazırlık LOCA MEDYA ORG. VE REK. HİZ. LTD. ŞTİ

Genel Yönetmen Mutlu Doğan

Editör Hasan Karakurt

Grafik Tasarım Erhan Aydın

İletişim 0212 579 92 35

ctp baskı ve cilt ÖZGÜN BASIM TANITIM SAN. TİC. LTD. ŞTİ. Yeşilce Mah. Aytekin Sokak No: 21/1 Kağıthane-İSTANBUL

LOCAMEDYA

www.locamedya.net

Adres: Yeşilova Mah. 1. Site Sok. No. 5 D. 2 Küçükçekmece - İSTANBUL Tel: 0533 544 30 33 mutlu@transmedya.com Yerel ve Süreli Yayın



## KAPAK

**26** UND 13 MART'TA 3 ÖNEMLİ BULUŞMAYA EV SAHİPLİĞİ YAPTI

**20** UND KADIN TIR SÜRÜCÜ AKADEMİSİ'NİN İKİNCİ DÖNEMİ, VERİLEN EĞİTİMLERİN ARDINDAN BAŞARIYLA TAMAMLANDI

## UND'DEN

**8** BOLU BÖLGE ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

**10** UND, TIRSAN VE PROMETEON İŞ BİRLİĞİYLE MARDİN'DE İFTAR PROGRAMI DÜZENLENDİ

**12** UND BAŞKANI ŞERAFETTİN ARAS, FARK YARATANLAR AKADEMİSİ'NDE ÖĞRENCİLERLE BULUŞTU

**18** UND VE UTİKAD'DAN ORTAK AÇIKLAMA: SINIR KAPILARINDA FAHİŞ AKARYAKIT ARTIŞLARI VAR!

**44** SAVAŞ LOJİSTİĞİ VURDU, TİCARETİ YAVAŞLATTI

**49** TÜRKİYE, "MADE IN EUROPE" A DAHİL EDİLDİ

**50** AVRUPA SANAYİSİNİ GÜÇLENDİRME HAMLESİ, LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜ DOĞRUDAN ETKİLEYECEK

## BAŞYAZI



ŞERAFETTİN ARAS  
UND YÖNETİM KURULU BAŞKANI

“

UND olarak 13 Mart'ta gerçekleştirdiğimiz program, yalnızca bir etkinlikler zinciri değil; sektörümüzün gücünü, sorunlarını ve geleceğe dair ortak iradesini aynı anda ortaya koyan güçlü bir buluşma oldu. Aynı gün içerisinde düzenlediğimiz Yönetim Kurulu Toplantımız, 2025 yılı taşıma istatistiklerini açıkladığımız basın değerlendirme toplantımız ve Geleneksel İftar Buluşmamız; lojistik sektörünün kamu ile kurduğu güçlü diyalogun en somut göstergesi oldu.

## Değerli Dostlarım,

UND olarak 13 Mart'ta gerçekleştirdiğimiz program, yalnızca bir etkinlikler zinciri değil; sektörümüzün gücünü, sorunlarını ve geleceğe dair ortak iradesini aynı anda ortaya koyan güçlü bir buluşma oldu. Aynı gün içerisinde düzenlediğimiz Yönetim Kurulu Toplantımız, 2025 yılı taşıma istatistiklerini açıkladığımız basın değerlendirme toplantımız ve Geleneksel İftar Buluşmamız; lojistik sektörünün kamu ile kurduğu güçlü diyalogun en somut göstergesi oldu.

Bu buluşmanın en dikkat çekici yönlerinden biri, kamu otoritelerinin üst düzey katılımıydı. Ticaret Bakanımız Prof. Dr. Ömer Bolat başta olmak üzere, bakan yardımcılarımızın ve ilgili kamu kurumlarının temsilcilerinin programımıza katılım sağlaması, sektörümüzün ülke ekonomisindeki stratejik rolünün devlet nezdinde ne denli güçlü bir şekilde karşılık bulunduğunu bir kez daha ortaya koydu.

Bugün lojistik sektörü; üretimin sürekliliğini sağlayan, ihracatı mümkün kılan ve Türkiye'yi küresel ticaretin vazgeçilmez aktörlerinden biri haline getiren stratejik bir güçtür. Açıklanan veriler de bu gerçeği net biçimde teyit etti. Uluslararası karayolu taşıma sektörü yaptığı 2 milyonun üzerinde sefer, 100 milyar doların üzerinde ihracat taşıması ve 42,4 milyar dolarlık hizmet ihracatı ile sektörümüzün sadece taşıma değil, aynı zamanda ekonomik değer üretme kapasitesini de gösteriyor.

Ancak bu başarı tablosunun arkasında çözüm bekleyen önemli başlıklar da bulunuyor. Akaryakıt maliyetlerindeki artış, vize ve geçiş belgesi sorunları, sınır kapılarındaki yoğunluk ve küresel belirsizlikler sektörümüzün rekabet gücünü doğrudan etkiliyor. Bu nedenle kamu ile kurulan güçlü iletişim ve ortak çözüm iradesi her zamankinden daha büyük önem taşıyor.

İşte tam da bu noktada, 13 Mart'ta ortaya çıkan tablo son derece kıymetlidir. Aynı gün içerisinde hem sorunların açıkça dile getirildiği, verilerin şeffaf biçimde paylaşıldığı hem de sektörün tüm paydaşlarının aynı sofrada bulunduğu bir ortam oluşturuldu. Yaklaşık 1300 kişinin katıldığı iftar buluşması; kamu, özel sektör ve sivil toplumun aynı hedef doğrultusunda bir araya gelebileceğini güçlü bir şekilde gösterdi.

Bu birliktelik, yalnızca bir organizasyon başarısı değil; aynı zamanda sektörümüzün geleceğine dair önemli bir mesajdır. Çünkü lojistik, doğası gereği koordinasyon, hız ve güven üzerine kuruludur. Bu üç unsurun sağlanabilmesi ise ancak kamu ile sektörün aynı vizyon etrafında buluşmasıyla mümkündür.

UND olarak bizler; sorunları dile getiren değil, çözümün parçası olan; kamu ile karşı karşıya gelen değil, kamu ile birlikte yol yürüyen bir anlayışı benimsiyoruz. Çünkü biliyoruz ki, Türkiye'nin ihracat hedefleri ancak güçlü bir lojistik altyapı ve güçlü bir milli filo ile mümkün olacaktır.

*Saygı ve Saygılarımla...*

# DEĞİŞEN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GÜNCEL SİGORTACISI

Değişen lojistik sektörüne, güncel ürün ve çözümler ile yenilikçi hizmet sunuyor, birçok riske karşı teminat sağlıyoruz.

- CMR
- FFL
- Emtia Nakliyat
- Yeşilkart
- Seyahat
- Yangın
- Kasko & Filo Kasko
- Trafik



*Merhaba,*

**K**üresel ölçekte yaşanan her kriz, en hızlı ve en sert etkisini lojistik sektöründe gösterir. Çünkü lojistik; ticaretin görünmeyen ama en hayati damarlarından biridir. Bugün Orta Doğu merkezli savaşın ortaya çıkardığı tablo da bu gerçeği bir kez daha teyit ediyor.

Enerji fiyatlarındaki sert yükseliş, navlun maliyetlerindeki artış, tedarik zincirlerindeki kırılmalar ve ihracatta yaşanan daralma... Savaşın etkileri yalnızca cephede değil; limanlarda, sınır kapılarında, hava sahalarında ve ticaret rotalarında hissediliyor. Lojistik maliyetlerin hızla yükselmesi, teslim sürelerinin uzaması ve belirsizliğin artması, küresel ticaretin yavaşlamasına neden oluyor.

Bugün artık açıkça görüyoruz ki; lojistik sadece bir taşıma faaliyeti değil, aynı zamanda risk yönetimi, güvenlik ve süreklilik meselesidir. Savaşla birlikte gelen yeni dönemde maliyet şoku, rota değişimleri ve öngörülemezlik sektörün en temel gerçekleri haline gelmiş durumda.

Ancak bu tabloyu yalnızca bir kriz olarak okumak da yeterli değil. Küresel ticaret yollarının zorlandığı, geleneksel hatların kırıldığı bu süreçte; yeni koridorlar, alternatif güzergâhlar ve bölgesel merkezler öne çıkıyor. Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi projeler, bu yeni dönemde sadece bir seçenek değil, giderek zorunlu bir rota haline geliyor.

Elinizdeki dergide; savaşın lojistik sektörüne etkilerini tüm boyutlarıyla ele aldık. Enerji fiyatlarından taşımacılık maliyetlerine, ihracattaki daralmadan tedarik zincirlerindeki kırılmaya kadar sürecin detaylarını; sektör temsilcilerinin değerlendirmeleri ve çarpıcı verilerle kapsamlı şekilde inceleyebilirsiniz.

Çünkü bugün yaşananlar geçici bir dalgalanmanın ötesinde, küresel ticaretin yeniden şekillendiği bir dönemin işaretlerini taşıyor. Ve bu yeni dönemde kazananlar, yalnızca üretimi yönetenler değil; lojistiği doğru okuyup yönetenler olacak.

*Saygılarımla...*

## EDİTÖR'DEN



ALPER ÖZEL  
İCRA KURULU BAŞKANI

“

Küresel ölçekte yaşanan her kriz, en hızlı ve en sert etkisini lojistik sektöründe gösterir. Çünkü lojistik; ticaretin görünmeyen ama en hayati damarlarından biridir. Bugün Orta Doğu merkezli savaşın ortaya çıkardığı tablo da bu gerçeği bir kez daha teyit ediyor.

## Bolu Bölge Çalışma Grubu Toplantısı gerçekleştirildi

UND Bolu Çalışma Grubu'nun gerçekleştirdiği toplantıda, sektörde artan maliyetlerin taşımacılığa etkileri ele alınırken BAF (Yakıt Farkı) sistemi ve sınır kapılarındaki denetim uygulamaları kapsamlı şekilde değerlendirildi.

UND Bolu Çalışma Grubu toplantısı 12 Mart'ta Bolu TSO Toplantı salonunda gerçekleştirildi.

Gerçekleştirilen toplantıda, UND tarafından yürütülen çalışmalar ve faaliyetler hakkında bilgilendirme yapıldı. Toplantıda ayrıca son dönemlerde artan akaryakıt fiyatları ile operasyonel giderlerdeki yükselişin taşımacılık sektörüne olan etkileri değerlendirildi ve bu kapsamda BAF (Yakıt Farkı) sisteminin uygulanmasına ilişkin görüş alışverişinde bulunuldu.

Bunun yanı sıra Hamzabeyli Sınır Kapısı üzerinden gerçekleştirilen denetimler ele alınarak; özellikle yabancı plakalı araçların denetlenmesi, takograf kontrolleri ve ilgili diğer uygulamalar hakkında değerlendirmeler yapıldı.

Bölge Çalışma Grubu Toplantısına, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ömer Gülen (Bolu Beyi Nak.), İbrahim Çelikbaş (Koroğlu), Muhsin Yüzüak (Özay Nak.), Murat Akdoğan, Niyazi Güler (AKD Global), Neçip Çarıkçı, Saadet Tükel, Can Çarıkçı (Çarıkçı Trans), Sezen Tut (Kartal Loj.), Oğuz Saltan (Saltan Loj.), Burak Aydın (KGL Loj.), Selman Çapar, Hayrettin Çapar (CPR Log.), Murat Kayman



(Öz-Kaan), Burhan Özsoy (Tut Global), Fahri Arslan, Selim Yalçın (S.S.Kaynaşlı Koop.), Güngör Bulut (Semih Loj.), Sami Kılıçarslan (Bolkar Global), Cihan Aydemir (CRC Loj.), Cevat Erdoğan (DCM Loj.), Ayhan Kaya (Alibey Loj.), Yılmaz Bakırcı (Kökez Nak.), Necati Özmen (Keskin Kartal / Ulu Nak.), Uğur Çapar (Mavi Martı), Yaşar Çapar (Bolu Güneş) ve Nusret Özarlan (Doğu Marmara & Batı Karadeniz Bölge Koordinatörü) katıldı.

## Mersin Çalışma Grubu Toplantısı yapıldı

Mersin Çalışma Grubu Toplantısı 4 Mart'ta UND Mersin ofisinde gerçekleşti. Toplantıda UND'nin çalışmaları ve faaliyetleri hakkında bilgiler verildi. Kapıkule'de frigo araçlara verilen akaryakıt miktarı, Macaristan Transit Geçiş Belgesi, yabancı plakalı araçlar gündeme getirilerek sektörün güncel durumu hakkında görüşüldü.

Gerçekleşen toplantıya; UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Muhittin Ocak (Ocaktrans), Kerem İmrak (İmsan), Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Can Arslan (Özakar), Yüksek İstişare Konseyi Üyeleri Nejdet Kılıç (Kılıç Group), Muazzez Araç (Ajit Nak.), Denetleme Kurulu Üyesi Sıraç Dünder (Dünder Lojistik), Çalışma Grubu Üyeleri Şehmus Tekin (Nubahar), Mustafa Boran (Boran Temsilcilik), Salih Cihan (Cihansan) ve UND Mersin Bölge Temsilcisi Akın Gündüz katıldı.



## SİZLERLE SİZİN İÇİN GELİŞTİREN LİDER

1977'den bugüne; karada, denizde, trende, Türkiye'nin her yerinde, dünyanın 70'ten fazla ülkesinde, tüm yollarda, her yükte, her iklimde, her yükleme istasyonunda güvenli verimli, bereketli taşımalarınızda sizinle olmaktan gurur duyuyoruz. İhtiyaçlarınızı, zorluklarınızı, beğenilerinizi dinliyoruz, anlıyoruz, geliştiriyoruz.

Yeni devreye aldığımız Avrupa'nın ilk ve tek açık hava test pistimiz, Avrupa'nın zirvesindeki Ar-Ge ve Test yetkinlik ve kapasitemiz, 514 patent ve 10 uluslararası inovasyon ödülü sahibi uzman mühendislerimiz ile sizlerin en kıymetli geri bildirimlerinizi, en son teknolojik buluşlar ile birleştiriyor, treyler mühendisliğinin standartlarını belirlemeye, sektörümüze sizlerle yön vermeye devam ediyoruz.

**Tirsan ailesi olarak, her zaman ilk tercihi olduğumuz tüm paydaşlarımıza, güvenleri ve birliktelikleri için teşekkür ederiz.**





## UND, Tırsan ve Prometeon iş birliğiyle Mardin'de İftar Programı düzenlendi

**Ramazan ayı dolayısıyla UND, Tırsan ve Prometeon iş birliğiyle ve Ferhat Grup'un sponsorluğunda Mardin'de iftar programı gerçekleştirildi. Programa, UND üyelerinin yanı sıra lojistik sektörden çok sayıda davetli katıldı.**

İftar programında sektör temsilcileri, firma yöneticileri ve kamu kurumlarından yetkililer bir araya geldi. Organizasyonla, sektör içindeki dayanışmanın güçlendirilmesi, üyeler arasındaki iletişimin artırılması ve Ramazan ayının birlik ve beraberlik atmosferinin paylaşılması hedeflendi.

İftar Programında konuşan UND Yönetim Kurulu Üyesi Tahir Aydoğan, sektörün sorunları ve çözüm yollarıyla ilgili konulara değindi.

Prometeon ve Tırsan Ailesi'ne geleneksel iftar buluşması sponsorluğu ve işbirliği için teşekkür eden Aydoğan, "Mardin'de 700'e yakın tır firmamız bulunuyor. Mardin bir lojistik, bir nakliye şehridir. Bu şehrin ulaşım altyapısında ciddi anlamda sıkıntılar ve yetersizlikler mevcut. Ağır tonajlı araçların yükünü kaldıracak güçlü yollar yok, çevre yolu yok. Bizler UND olarak gerek siyasilerimizden gerekse de şehrimizin yöneticilerinde şehrin ulaşım sorunlarına çözüm için sık sık görüşüyor, sektör adına çözüm yolları ve talepleri ortaya koyuyoruz. Nakliye sektörünün bu denli güçlü olduğu şehrimizin en büyük ihtiyaçlarından bir diğeri de Mardin'in Lojistik Merkezine kavuşturulmasıdır. UND olarak Bunu her ortamda dile getiriyoruz, lojistik merkezi kurul-



duğunda Mardin başta olmak üzere çevre şehirlerimize de önemli katkıları olmuş olacak. Bizler girişimlerimizi sürdüreceğiz, taleplerimizi de sektör bileşenlerimiz adına sık sık dile getirmeyi sürdüreceğiz" dedi.

Programa; Mardin Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hatip Çelik, Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Mahmut Dünder, Kızıltepe Ticaret Borsası Başkanı Mehmet Şahin, Tırsan Türkiye Satış Koordinatörü Ertuğrul Erkoç, Prometeon Türkiye Satış Direktörü Uğur Aydın, UND Yönetim Kurulu Üyesi M. Tahir Aydoğan ile UND Habur Temsilcisi Halis Yürük katılım sağladı.



## UND, Mardin'de Cevdet Yılmaz'a bölge nakliyecilerinin yaşadığı sorunları anlattı

**UND Yönetim Kurulu Üyesi Tahir Aydoğan, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'a Mardin ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde lojistik ve taşımacılık sektörünü etkileyen sorunlara ilişkin kapsamlı bir rapor sundu. Raporun, Irak ile yaşanan gümrük uygulamalarına odaklandığı belirtildi.**

**M**ardin'e yapılan ziyarette gerçekleşen toplantıda konuşan Aydoğan, özellikle Irak'taki çifte gümrükleme uygulamalarının taşımacılık sektörünü ciddi şekilde olumsuz etkilediğini dile getirdi. Aydoğan, Musul ve İbrahim Karagümrük gümrük kapılarında yaşanan sorunlar nedeniyle uluslararası taşımacılığın neredeyse durma noktasına geldiğini ifade etti. Toplantıda Mardin Lojistik Merkezi projesine de değinen Aydoğan, daha önce tavsiye edilen 435 dönümlük arazinin bir an önce lojistik merkezine kazandırılması gerektiğini vurguladı. Projenin hayata geçmesiyle bölgenin lojistik kapasitesinin artacağını belirtti. Aydoğan ayrıca, Mardin çevre yolları ve Habur Gümrük Kapısı üzerinden yapılan ihracatta Bağdat tarafında uygulanan kısıtlamaların ihracatçıları zor durumda bıraktığını söyledi. Türkiye'nin diğer ülkelerle olan sınır kapılarında benzer bir uygulamanın bulunmadığını ifade eden Aydoğan, bu durumun fiili bir ambargo anlamına geldiğini ve hem ihracatı hem de taşımacılık sektörünü olumsuz etkilediğini dile getirdi. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ise konuyla ilgili olarak Bağdat'ta gerekli temaslara sürdüreceğini ve Irak'ta

kurulacak yeni hükümetle bu sorunun çözümü için girişimlerde bulunacaklarını söyledi. Yılmaz, söz konusu sorun hakkında bilgi sahibi olduğunu da ifade etti.



*Mardin Milletvekili Faruk Kılıç, Cevdet Yılmaz'ın toplantısından sonra tekrar bölgeye gelerek Mardin'de nakliyecilerle buluştu. Tahir Aydoğan ile bir araya gelen Kılıç, Irak'taki çifte vergi uygulamasının takipçisi olacağını ilettili.*



## UND Başkanı Şerafettin Aras, Fark Yaratanlar Akademisi'nde öğrencilerle buluştu

**UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Fark Yaratanlar Akademisi'nde üniversite öğrencileriyle bir araya gelerek lojistik sektörünün bugünü ve geleceğine dair deneyimlerini paylaştı.**

**U**luslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, İstanbul Aydın Üniversitesi bünyesinde faaliyet gösteren Fark Yaratanlar Akademisinin daveti üzerine öğrencilerle bir araya geldi.

Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörünün küresel ticaretteki stratejik rolü üzerine gerçekleştirilen buluşmada, sektörün mevcut durumu, gelecekteki dönüşüm alanları ve Türkiye'nin uluslararası ticarete üstlendiği kritik rol ele alındı. Program kapsamında öğrencilerle samimi bir sohbet gerçekleştiren Aras, uluslararası taşımacılığın gelişimi, lojistik sektöründeki yenilikçi yaklaşımlar ve Türkiye'nin bölgesel lojistik merkezi olma potansiyeline ilişkin değerlendirmelerde bulundu.

Öğrencilerin yoğun ilgi gösterdiği etkinlikte, sektör tecrübelerini paylaşan Aras, gençlerin lojistik ve taşımacılık alanındaki kariyer fırsatlarına dair sorularını da yanıtladı. Etkileşimli bir ortamda gerçekleşen buluşma, öğrencilerin sektör vizyonunu geliştirmesine katkı sağlayan verimli bir sohbet



olarak öne çıktı.

Program sonunda, deneyimlerini ve değerli görüşlerini öğrencilerle paylaşan UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras'a teşekkür edildi.

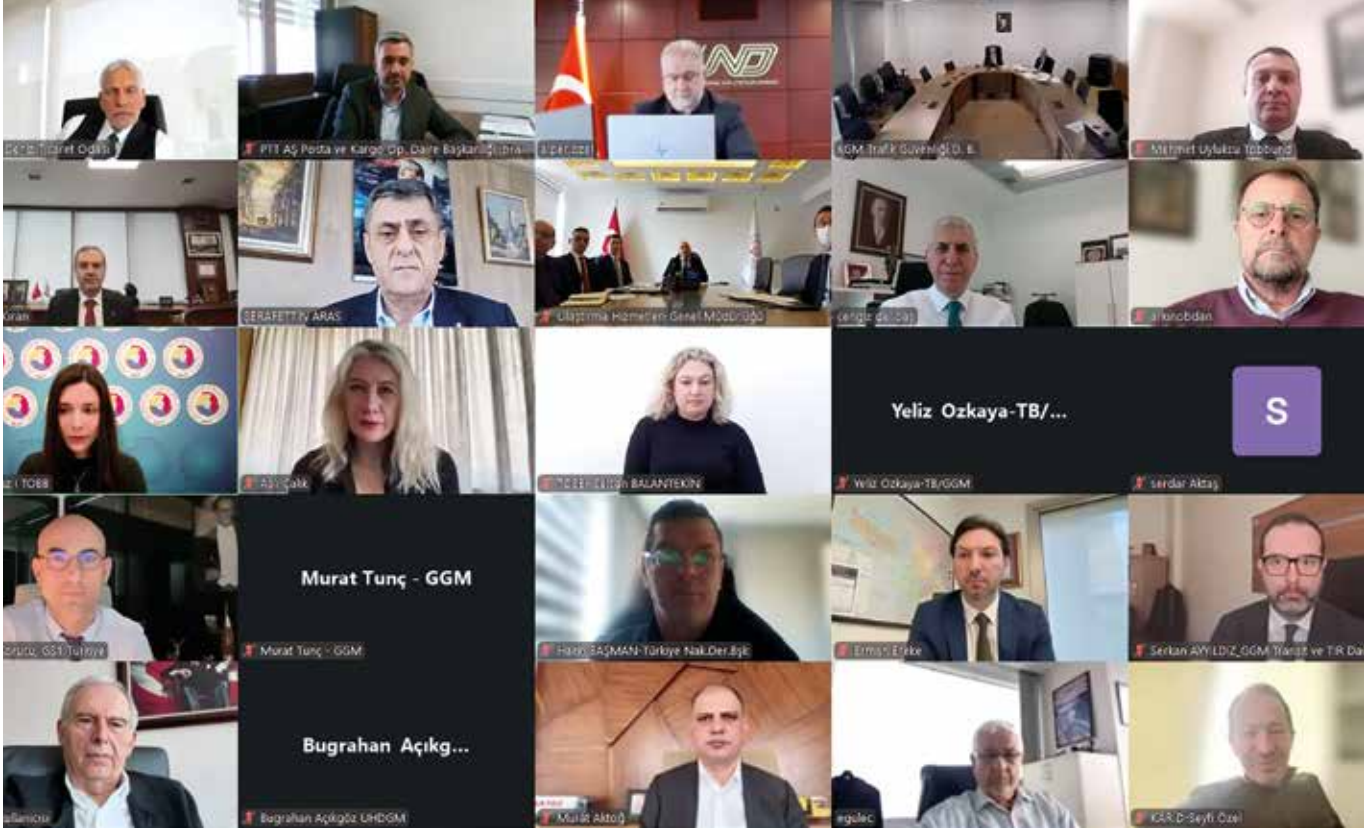


## Türkiye–Rusya KUKK toplantısında sektör sorunları kapsamlı şekilde değerlendirildi

**Türkiye ile Rusya arasındaki Karayolu Ulaştırma Karma Komisyonu (KUKK) Toplantısı, 25 Şubat'ta çevrimiçi olarak gerçekleştirildi. Görüşmelerde taşımacılık alanındaki güncel gelişmeler kapsamlı şekilde ele alınırken, mevcut iş birliğinin güçlendirilmesi ve sektörün karşılıklı beklentilerinin yapıcı bir diyalog ortamında değerlendirilmesi yönünde olumlu bir atmosfer oluştu.**

**T**oplantıda Rus taşımacıların karşılaştığı 550 litre yakıt uygulaması, otoyol ve HGS sistemlerinin yurt dışından takip edilememesi ile ödeme süreçlerinde yaşanan zorluklar gündeme getirildi. Türk tarafı ise başta Ro-Ro taşımacılığı olmak üzere, Tuapse Limanı'nda yaşanan süreçler, limanın tek seçenek olarak sunulması, yüksek gemi maliyetleri ve sürücülerin Rusya'daki kalış sürelerinin artırılması, Tuapse'de artık TIR Karnesinin kabulü gerekliliği gibi başlıkları istişare etti. Türk tarafı, Rus taşımacıların karşılaştığı sorunların çözümü için ilgili kurumlar nezdinde gerekli girişimlerin sürdürüldüğünü vurguladı. Toplantıya UND'yi temsilen UND Yönetim Kurulu Başkan

Yardımcısı ve Genel Sekreteri Cihan Sünel, İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Alpdoğan Kahraman, UND Kafkasya Çalışma Grubu Başkanı Yusuf Aba ile Uzman Gunda Karaca katıldı. UND heyeti, iki ülke arasındaki taşımacılık verilerinin bütüncül değerlendirilmesinin önemine dikkat çekerken; Türkiye–Rusya Ro-Ro Çalışma Grubu'nun yeniden toplanması, sürücü kalış sürelerine ilişkin girişim başlatılması ve tarafların daha sık bir araya gelmesi yönünde olumlu adımlar atılması kararlaştırıldı. Bir sonraki KUKK toplantısının Haziran ayında yapılması planlanırken, Rus tarafı Türk heyetini Saint Petersburg'da düzenlenecek Ulaştırma Forumu'na davet etti.



## TOBB Ulaştırma ve Lojistik Meclisi'nde sektörün güncel sorunları gündeme geldi

**Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi toplantısı, kamu ve sektör temsilcilerinin geniş katılımıyla TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclis Başkanı Şerafettin Aras başkanlığında gerçekleştirildi.**

**T**oplantıda söz alan sektör temsilcileri tarafından güncel sorunlar ve sahada yaşanan gelişmeler paylaşıldı. Bu kapsamda özellikle UND tarafından gündeme getirilen Bulgaristan'da uygulanan yüksek hamaliye maliyetleri, Suudi Arabistan vize süreçlerinde yaşanan aksaklıklar, trafik kanununa ilişkin yeni düzenlemeler ve akaryakıt fiyatlarındaki artışın sektöre etkileri ele alındı. Görüşmeler sırasında; gümrük süreçleri, ticaretin kolaylaştırılması ve günlük süreçlerin iyileştirilmesine yönelik çalışmalar kapsamında, Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu ve Lojistik Koordinasyon Kurulu bünyesinde çeşitli çalışmalar yürütüldüğü ve önemli kararlar alındığı ifade edilirken, bu kararların sahaya yansımada gecikmeler yaşandığı belirtildi. Toplantı sonunda, söz konusu sorunların yerinde ve somut

şekilde tespit edilebilmesi amacıyla kamu ve sektör temsilcilerinin birlikte yer alacağı bir çalışma grubu oluşturularak, bir TIR'ın gümrükte karşılaştığı tüm süreçlerin baştan sona sahada izlenmesine yönelik bir çalışma yapılması önerisi Meclis Başkanı tarafından dile getirildi.

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Başkanı Şerafettin Aras başkanlığında yapılan toplantıya; TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Cihat Lokmanoğlu, TOBB Genel Sekreter Yardımcısı Cengiz Delibaş, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, Genel Müdür Yardımcısı Giray Yüksel, Daire Başkanları Kerim Cicioğlu, Burhan Açıköz, Zafer Kögmen, Sinan Oğuz, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanı Aziz Bülent Yücel ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü Transit ve TIR Dairesi Daire Başkanı Serkan Ayyıldız katıldı.

# CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıyıcı Sorumlulukları Webinarı gerçekleştirildi

**Uluslararası karayolu taşımacılığı alanında taşıyıcıların hukuki sorumluluklarına ışık tutan önemli bir eğitim webinarı, 26 Mart tarihinde UND tarafından düzenlendi. Sektöre açık olarak planlanan eğitim faaliyetleri kapsamında gerçekleştirilen online program, "CMR Konvansiyonu Açısından Taşıyıcının Yapması Gerekenler ve Uluslararası Karayolu Taşıyıcısının Sorumluluğu" başlığıyla yoğun ilgi gördü.**

**W**ebinarın açılış ve genel değerlendirme konuşması, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Cihan Sünel tarafından yapıldı. Program kapsamında, uluslararası taşımacılık hukuku alanındaki çalışmalarıyla tanınan Av. Egemen Gürsel Ankaralı, katılımcılara kapsamlı bir eğitim sunumu gerçekleştirdi.

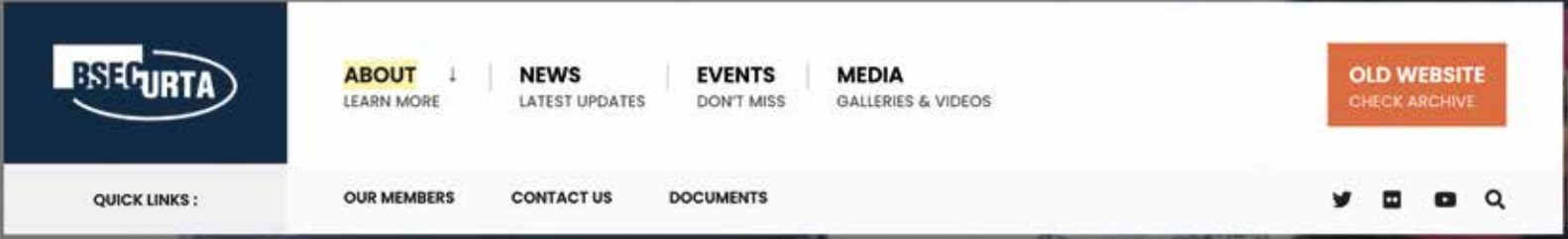
Eğitim süresince, uluslararası karayolu taşımacılığında taşıyıcının sorumlulukları çok yönlü olarak ele alındı. Özellikle eşyanın kaybı, hasarı ve gecikmesi hallerinde taşıyıcının hukuki sorumluluğunun kapsamı detaylandırılırken; uygulamada sıkça karşılaşılan "teslim anındaki çekince eksikliği" ve buna bağlı ispat yükü tartışmaları örnekler üzerinden değerlendirildi. Ayrıca, sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde kritik öneme sahip olan 8,33 SDR/Kg hesaplama yöntemi ile sınırlı sorumluluk hallerinin hangi durumlarda ortadan kalktığı kapsamlı biçimde aktarıldı.

Webinarıda bunun yanı sıra, taşıyıcının sorumluluğunun arttığı özel durumlar, zamanaşımı süreleri ve hak düşürücü sürelerin işleyişi gibi sektörel uygulamalara doğrudan etki eden başlıklar da ele alındı. Katılımcılara, günlük operasyonlarda karşılaşılabilecek hukuki risklerin nasıl yönetilebileceğine ilişkin önemli bilgiler sunuldu.

Program, katılımcıların yoğun ilgi gösterdiği soru-cevap bölümüyle sona erdi. Yöneltilen sorular Av. Egemen Gürsel Ankaralı tarafından detaylı şekilde yanıtlanırken, eğitim webinarı sektör temsilcilerinden tam not aldı.

UND tarafından başlatılan eğitim webinarlarının önümüzdeki dönemde de devam edeceği belirtilirken, programa katılım sağlayan tüm sektör temsilcilerine ve değerli katkılarından dolayı Av. Egemen Gürsel Ankaralı'ya teşekkür edildi.





## UND Kadın Tır Sürücü Akademisi, BSEC-URTA üyelerine örnek proje olarak tanıtıldı

**K**aradeniz Ekonomik İşbirliği Karayolu Taşıma Dernekleri Birliği (BSEC-URTA), bölgedeki sürücü açığını kapatmak ve lojistik sektöründe toplumsal cinsiyet eşitliğini artırmak amacıyla kritik bir toplantı gerçekleştirdi. 16 Mart 2026 tarihinde çevrim içi düzenlenen "Karayolu Taşımacılığında Kadının Rolü Çalışma Grubu" toplantısında, stratejik çözüm önerileri ve yeni projeler masaya yatırıldı.

### TÜRKİYE'NİN "UND KADIN SÜRÜCÜ AKADEMİSİ" BÖLGEYE MODEL OLUYOR

Toplantının en dikkat çeken bölümlerinden biri, UND AB ve Uluslararası İlişkiler Birim Yöneticisi Elif Nuhoglu tarafından sunulan Türkiye'nin başarı hikayesi oldu. 8 Aralık 2025'ten bu yana faaliyet gösteren "UND Kadın Sürücü Akademisi", bölge ülkeleri için "en iyi uygulama örneği" olarak kabul edildi.

Toplantı sırasında, UND tarafından hayata geçirilen,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Türkiye İş Kurumu (İŞKUR) işbirliğinde ve İstanbul Üniversitesi Sürekli Eğitim Uygulama ve Araştırma Merkezi (İÜSEM) onaylı UND Kadın Tır Sürücü Akademisi'nin örnek model 100 saatlik eğitim modülü, eğitimlerin içeriği, kamu-akademisyen-özel sektör işbirliğinde tasarlanan güçlü eğitmen kadrosu, mezunların uluslararası taşımacılık firmalarında doğrudan işe yerleştirilmesi ve istihdam sağlayan firmalara devlet teşviklerinin sunulması BSEC-URTA üyelerine anlatıldı. Toplantı sırasında, BSEC-URTA üyeleri inisiyatifinde bölgede benzer bir akademinin kurulması girişimleri doğrultusunda, UND'nin kurumsal birikiminin, üye derneklerin yanında olacağına altı çizildi.

UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, "UND Kadın Tır Sürücü Akademisi modelinin Karadeniz bölgesinde yaygınlaştırılması için atılacak adımlarda BSEC-URTA üyelerini teşvik ediyor ve Birliğe şükranlarını sunuyor" dedi.



# 8X2 NAKLİYE SEGMENTİNE EKSTRA KONFOR YÜKLENİYOR!

Mercedes-Benz Actros L 3251 Plus modelimize  
geniş ve konforlu 2,5 metre ProCab kabin yüklendi.



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust.



## UND ve UTİKAD'dan ortak açıklama: Sınır kapılarında fahiş akaryakıt artışları var!

**UND ve UTİKAD, İnan-İsrail-ABD gerilimi sonrası akaryakıt fiyatlarının artmaması için alınan Cumhurbaşkanlığı Kararı'nın uluslararası karayolu taşımacılığı sektörüne yansımadığını, sınır kapılarında fahiş fiyat artışlarının görüldüğünü belirten ortak bir açıklama yaptı.**

UND ve UTİKAD tarafından yapılan basın açıklaması şu şekilde:

**Sınır Kapılarında Akaryakıt Fiyatlarında Dikkat Çekici Artış: Uluslararası Taşımacılık Maliyet Baskısı Altında"**

28 Şubat 2026 tarihinde başlayan İnan-İsrail-ABD gerilimi sonrasında dünya petrol piyasalarında önemli dalgalanmalar

yaşanmıştır. Bu gelişmelerin ülke ekonomisine olası olumsuz etkilerini sınırlamak amacıyla 5 Mart 2026 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan 10995 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile gerekli düzenlemeler yapılmış ve iç piyasada akaryakıt fiyatlarındaki artışların sınırlı şekilde yansımaları sağlanmıştır. Ancak mevcut uygulamanın uluslararası karayolu taşımacılığı sektörüne aynı şekilde yansımadağı görülmektedir. Sınır kapılarında yapılan akaryakıt satış fiyatları incelendi-

ğinde dikkat çekici artışların ortaya çıktığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda yer alan veriler incelendiğinde, savaş başladıktan sonra sınır kapılarında akaryakıt fiyatlarının %36-%50 arasında artış gösterdiği görülmektedir.

Uluslararası taşımacılık yapan firmamızın önemli bir bölümü navlun sözleşmelerini önceden yapmakta ve bu tür ani maliyet artışlarını kısa sürede fiyatlara yansıtma imkânı bulamamaktadır. Bu nedenle oluşan maliyet farkları doğrudan taşımacılık firmaları tarafından karşılanmakta ve sektör üzerinde ciddi bir mali baskı oluşmaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığı sektörü, Türkiye ihracatının en önemli lojistik taşıyıcılarından biridir. Türkiye'nin başta Avrupa olmak üzere birçok pazara gerçekleştirdiği ihracatın önemli bir bölümü Türk nakliyecileri tarafından taşınmaktadır. Bu nedenle sektörde oluşan maliyet baskıları yalnızca taşımacılık firmalarını değil, aynı zamanda Türkiye'nin ihracatını, dış ticaretini ve uluslararası rekabet gücünü de doğrudan etkileme potansiyeline sahiptir. Sınır kapılarında uygulanan akaryakıt fiyatlandırmasının mevcut haliyle devam etmesi



durumunda, uluslararası taşımacılık sektöründe maliyet baskısının daha da artması ve bunun dolaylı olarak ihracat taşımalarına yansımaları kaçınılmaz olacaktır.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği olarak ilgili kamu kurumlarımızdan beklentimiz; uluslararası taşımacılık sektörünün karşı karşıya kaldığı bu maliyet dengesizliğinin değerlendirilmesi ve ihracat taşımalarını gerçekleştiren araçlar açısından oluşan fiyat farklarını giderecek düzenlemelerin ivedilikle ele alınmasıdır.

Türkiye'nin ihracat hedeflerine ulaşabilmesi ve lojistik rekabet gücünün korunabilmesi için uluslararası karayolu taşımacılığı sektörünün sürdürülebilirliği büyük önem taşımaktadır.

**Tablo: Sınır Kapılarında Akaryakıt Fiyat Değişimleri (27 Şubat – 9 Mart 2026)**

TARİH	İPSALA	DEĞİŞİM	KAPIKULE	DEĞİŞİM	HAMZABEYLİ	DEĞİŞİM	ÇEŞME	DEĞİŞİM
9.03.2026	46,75	50%	46,75	50%	46,75	50%	44,62	43%
8.03.2026	42,61	36%	46,75	50%	42,60	36%	44,62	43%
7.03.2026	42,61	36%	42,61	36%	42,60	36%	33,42	7%
6.03.2026	31,24	0%	42,61	36%	42,60	36%	33,42	7%
5.03.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,24	0%	33,42	7%
4.03.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,24	0%	33,42	7%
3.03.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,23	0%	33,42	7%
2.03.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,23	0%	33,42	7%
1.03.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,23	0%	33,42	7%
28.02.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,23	0%	33,42	7%
27.02.2026	31,24	0%	31,24	0%	31,23	0%	31,27	0%

TARİH	PENDİK	DEĞİŞİM	MERSİN	DEĞİŞİM	YALOVA	DEĞİŞİM	KARASU	DEĞİŞİM
9.03.2026	31,24	8%	43,16	36%	30,77	8%	29,05	0%
8.03.2026	31,24	8%	43,16	36%	30,77	8%	29,05	0%
7.03.2026	31,24	8%	43,16	36%	30,77	8%	29,05	0%
6.03.2026	31,24	8%	31,80	0%	30,77	8%	29,05	0%
5.03.2026	31,24	8%	31,80	0%	30,77	8%	29,05	0%
4.03.2026	31,24	8%	31,80	0%	30,77	8%	29,05	0%
3.03.2026	31,24	8%	31,80	0%	30,77	8%	29,05	0%
2.03.2026	29,05	0%	31,80	0%	28,43	0%	29,05	0%
1.03.2026	29,05	0%	31,80	0%	28,43	0%	29,05	0%
28.02.2026	29,05	0%	31,80	0%	28,43	0%	29,05	0%
27.02.2026	29,05	0%	31,80	0%	28,43	0%	29,05	0%



## UND Kadın Tır Sürücü Akademisi 2. dönem mezunlarını verdi

**UND tarafından başlatılan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve İŞKUR iş birliği ile İÜSEM onayıyla yürütülen UND Kadın Tır Sürücü Akademisi'nin ikinci dönemi, 2-26 Mart 2026 tarihleri arasında yapılan eğitimlerin ardından tamamlandı.**

**U**luslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından Aralık 2025'te hayata geçirilen, UND Kadın Tır Sürücü Akademisi; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Türkiye İş Kurumu (İŞKUR) iş birliğinde ve İstanbul Üniversitesi Sürekli Eğitim Uygulama

ve Araştırma Merkezi (İÜSEM) onaylı olarak sektöre nitelikli sürücüler kazandırmaya devam ediyor. UND Kadın Tır Sürücü Akademisi'nin ikinci dönemi tamamlandı. 2 Mart - 26 Mart tarihleri arasında kapsayan programı başarıyla tamamlayan sürücü adayları sektöre kazandırılmış oldu. Program, sürücü adaylarını yalnızca araç kullanma bece-



rileri açısından değil, uluslararası lojistik operasyonlarının hukuki, teknik ve operasyonel boyutlarına hâkim profesyoneller olarak yetiştirmeyi hedefleyen bir eğitim programı kapsamında mezunlar veriyor.

### **KADIN SÜRÜCÜ İSTİHDAMINA ÖNCÜLÜK**

Programın ilk döneminde yalnızca kadın adaylara yönelik olarak gerçekleştirilen eğitimler, ikinci dönemde UND'nin kapsayıcı ve eşitlikçi yaklaşımı doğrultusunda %70 kadın ve %30 erkek aday kontenjanı ile yapıldı. Bu yaklaşım ile hem sektördeki sürücü açığının kapatılması hem de kadınların lojistik sektöründeki istihdamının artırılması hedefleniyor.

### **TÜRKİYE'NİN DÖRT BİR YANINDAN KATILIM**

UND'nin mesleğin yaygınlaştırılması ve sektöre nitelikli insan kaynağı kazandırılması vizyonu doğrultusunda programın ikinci dönemine Türkiye'nin farklı illerinden adaylar seçildi. Programa Şanlıurfa, Çorum, Afyon, Zonguldak, İzmir, Bursa, İstanbul, Adana ve Mersin başta olmak üzere ülkemizin farklı bölgelerinden sürücü adayları katıldı.



### **KAPSAMLI VE ÇOK BOYUTLU EĞİTİM PROGRAMI**

Uluslararası tır-çekici sürücülüğü yalnızca araç kullanma becerisinden ibaret olmayıp, uluslararası taşımacılığın



hukuki, teknik ve operasyonel boyutlarını kapsayan çok yönlü bir meslek olarak öne çıkıyor. Bu doğrultuda hazırlanan eğitim programında adaylara hem teorik hem de uygulamalı kapsamlı bir müfredat sunuldu. Adaylar; Çalışma ve dinlenme süreleri, UBAK izin belgeleri ve geçiş belgeleri kullanım esasları, Uluslararası taşımacılıkta kullanılan evraklar ve sözleşmeler, CMR sözleşmesi ve sigorta mevzuatı, Gümrük, TIR ve kaçakçılıkla mücadele mevzuatı, şoförün, aracın ve yükün güvenliği, uykusuzluk ve yorgunlukla mücadele, sağlıklı beslenme ve kişisel bakım gibi 20 farklı başlıkta ders aldılar.

### ÖZEL SEKTÖRDEN DESTEK

Program kapsamında ayrıca sektör iş birlikleri ile sürüş güvenliğini artırmaya yönelik özel eğitimler de gerçekleştirildi. Bu çerçevede Prometeon Lastik firması tarafından adaylara "Temel Lastik Bilgisi ve Lastiklerin Sürüş Güvenliğine Etkileri" konulu özel bir eğitim verildi.

TOBBUND, Kolay Transit Merkezi prosedürleri ve işleyişi kapsamında Tır sürücüsü adaylarıyla bir araya gelerek, Kolay Transit Merkezleri süreçleri ile uluslararası taşımacılık operasyonlarında sürücülerin bilmesi gereken temel prosedürler, operasyonel akışlar ve uygulamaları içeren kapsamlı bir eğitim gerçekleştirdi.

Autodrom eğitim pistinde gerçekleşen saha eğitimleri için; Mutlular Transport, Logitrans Lojistik ve Hüner Trans çekici ve treyler tedariki sağladı. Uygulamalı sürüş, araç teknolojileri ve saha eğitimleri konularında Autodrom eğitmen kadrosu tarafından adaylara araç kullanımı, manevra teknikleri, güvenli sürüş, araç kontrolü ve saha uygulamaları özelinde kapsamlı eğitimler verildi.

### AKADEMİ - KAMU - ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİYLE EĞİTİM

Programın önemli özelliklerinden biri de eğitimlerin akademi, kamu kurumları ve sektör temsilcilerinden oluşan güçlü bir eğitmen kadrosu tarafından verilmesi oldu.

Teorik eğitimlerde; İstanbul Üniversitesi'nden Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği'ne, Ticaret Bakanlığı'ndan İstanbul Emniyet Genel Müdürlüğü'ne, Sağlık Bakanlığı'ndan Sektör temsilcilerine uzanan alanında uzman sektör profesyonelleri ders verdi.

### EĞİTİM SONRASI İSTİHDAM

Mezun olan sürücülerin UND üyesi firmalarda istihdam edilmesi programı daha da önemli hale getiriyor. Eğitim programını başarıyla tamamlayan adayların uluslararası



taşımacılık sektöründe görev almaları için UND üyesi firmalar önemli katkı sağlıyor.

### **UND BAŞKANI ARAS'TAN TEŞEKKÜR**

UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, uluslararası Tır Çekici sürülüşünün Türkiye'nin lojistik sektöründeki jeopolitik gücü ve stratejik konumu açısından kritik öneme sahip olduğunu vurgulayarak, bu alandaki mesleki eğitimlerin güçlendirilmesinin büyük önem taşıdığını ifade etti. Aras, UND Kadın Tır Sürücü Akademisi'ne sağladıkları destek ve teşvikler dolayısıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na ve İŞKUR Genel Müdürlüğü'ne teşekkürlerini sundu.

Aralık 2025 itibarıyla eğitimlerine başlayan UND Kadın Tır Sürücü Akademisi'nin bugüne kadar toplam 21 mezun verdiğini belirten Aras, mezunların önemli bir bölümünün UND üyesi firmalarda istihdam edilmeye başladığını ve özellikle uluslararası taşımacılığa adım atan kadın mezunların sektöre kattığı değer için gurur verici olduğunu dile getirdi.

### **Verilen eğitimler:**

- Ulaştırma ve trafik mevzuatı
- Çalışma ve dinlenme süreleri
- UBAK izin belgeleri ve geçiş belgeleri kullanım esasları
- Uluslararası taşımacılıkta kullanılan evraklar ve sözleşmeler
- CMR sözleşmesi ve sigorta mevzuatı
- Gümrük, TIR ve kaçakçılıkla mücadele mevzuatı
- Kaçak göçmen riskleri ve güvenli park uygulamaları
- Araç bilgisi ve araç teknolojileri
- Yük sabitleme ve yükün araç içindeki dağılımı
- Şoförün, aracın ve yükün güvenliği
- Defansif sürüş teknikleri
- Kapalı alan ve trafikte direksiyon eğitimleri
- Manevra ve araç kontrol eğitimleri
- Trafikte kısa, orta ve uzun mesafe uygulamalı sürüş eğitimleri
- İlk yardım
- Trafikte stres yönetimi
- Uykusuzluk ve yorgunlukla mücadele
- Sağlıklı beslenme ve kişisel bakım
- İletişim teknikleri ve müşteri ilişkileri
- Yabancı dil
- Kolay Transit Merkezi prosedürleri ve işleyişi



# ÖLÇMEK HERKESİN İŞİ. TASARRUF ETTİRMEK BİZİM İŞİMİZ!

Uluslararası lojistikte  
sezgiden değil, veriden  
beslenen yarınlar.

**FİRMANIZA VE FİLONUZA ÖZEL  
ÇÖZÜMLER İÇİN BİZE ULAŞIN.  
TEL. +90 212 912 45 44  
bilgi@gps-buddy.com**

- Sürüş ve dinlenme süreleri dâhil canlı takograf verileri
- Sürücü Davranışı Analizi ile %10'a varan yakıt tasarrufu
- RFID teknolojisi ile otomatik çekici-treyler eşleştirmesi
- Görev atamaları için planlama modülü

# AKILLI SEVKİYAT VERİLER IŞIĞINDA BAŞLAR

Takograftan sıcaklığa, treylerlerden kamyonlara: GPS Buddy tüm hareketli varlıklarınızı birbirine bağlar. Tüm veriler tek bir platformda.

## HER SEYAHATİ GERÇEK ZAMANLI OLARAK İZLEYİN:

- Kalan sürüş süresi: Sürücünün kaç saat daha çalışabileceğini anlık olarak görün.
- Sürücü davranışları: Daha güvenli sürüş, daha az yakıt tüketimi, daha az kaza.
- Tır-römork bağlantısı: Hangi römorkun hangi tıra bağlı olduğunu kesin olarak görün.
- Canlı römork bilgisi: Aks basıncı, ağırlık, kilometre sayacı ve lastik basıncı.
- Sıcaklık takibi: Ortam ve ürün çekirdek sıcaklığını gerçek zamanlı ölçün, geçmişe dönük verileri görüntüleyin.
- Sevkiyat planlaması: Maksimum verimlilik için yükleme boşaltma süreçlerini canlı takip edin.
- Takograf: Otomatik veri indirme, cezalardan kaçının.
- Bakım ve çalışma süresi: Veriler ışığında arızaları gerçekleşmeden önce tahmin edin.

*Dijital kayıt ve sürücü kartlarının uzaktan indirilmesi*

Veri saklama, yasal düzenlemelere uygun şekilde yapılır. Sürüş ve dinlenme sürelerine, hem sürücü hem de araç bazında tam erişim. Bilinmeyen sürücüleri geçmişe dönük olarak ekleyin.

*Tüm veriler Flowter'da bir araya gelir — filonuz için tasarlanmış bulut tabanlı akıllı yönetim platformumuz. Canlı araç verilerini, sürücü analizlerini ve sensör bilgilerini tek bir güçlü gösterge panelinde birleştirir. Daha fazla şeffaflık. Daha fazla verimlilik. Daha az kayıplar.*

Veriyi temel alan sürücü koçluğu ile yakıt tüketimini %10'a kadar azaltın. 📶

**flowter.**



**DAHA FAZLA BİLGİ**  
TEL. +90 212 912 45 44  
**bilgi@gps-buddy.com**  
**WWW.GPS-BUDDY.TR**

# UND'DEN 1 GÜNDE 3 ETKİNLİK



**UND'nin 13 Mart'ta gerçekleştirdiği c kritik buluşma; Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ile bakan yardımcılarının da katılımıyla sektörün gücünü rakamlarla ortaya koyarken, sahadaki sorunları da net biçimde gündeme taşıdı. Yönetim Kurulu toplantısından veri açıklamasına, rekor katılımlı iftar buluşmasına uzanan süreçte verilen ortak mesaj açıktı: Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin ihracat omurgası olmaya devam ediyor.**



**T**ürkiye lojistik sektörü, 13 Mart'ta yalnızca bir etkinlikler zincirine değil; sektörün bugünü ve geleceğini aynı anda yansıtan güçlü bir tabloya sahne oldu. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından aynı gün içerisinde gerçekleştirilen üç ayrı organizasyon; sektörün hem performansını hem de karşı karşıya olduğu temel sorunları bütüncül bir çerçevede ortaya koydu.

Günün ilk bölümünde gerçekleştirilen Yönetim Kurulu toplantısında, sektörün güncel gündemi tüm boyutlarıyla ele alındı. Özellikle akaryakıt fiyatlarında yaşanan hızlı artışın taşımacılık maliyetleri üzerindeki etkisi, toplantının en kritik başlıklarından biri olarak öne çıktı. Bununla birlikte rekabet hukuku çerçevesinde geliştirilebilecek çözümler, uluslararası gelişmelerin sektöre yansımaları ve taşımacılık faaliyetlerini doğrudan etkileyen yapısal sorunlar detaylı şekilde değerlendirildi.

Aynı gün gerçekleştirilen "2025 Yılı Taşıma İstatistiklerinin Değerlendirme Toplantısı" ise sektörün gücünü somut verilerle ortaya koydu. Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığında 2 milyonun üzerinde sefer gerçekleştirdiği ve yaklaşık 111 milyar dolarlık ihracat yükünü taşıdığı açıklandı. Lojistik hizmet ihracatının 42,4 milyar dolara ulaşması ise sektörün sadece taşımacılık değil, aynı zamanda güçlü bir hizmet ihracatı kalemi haline geldiğini bir kez daha gösterdi.

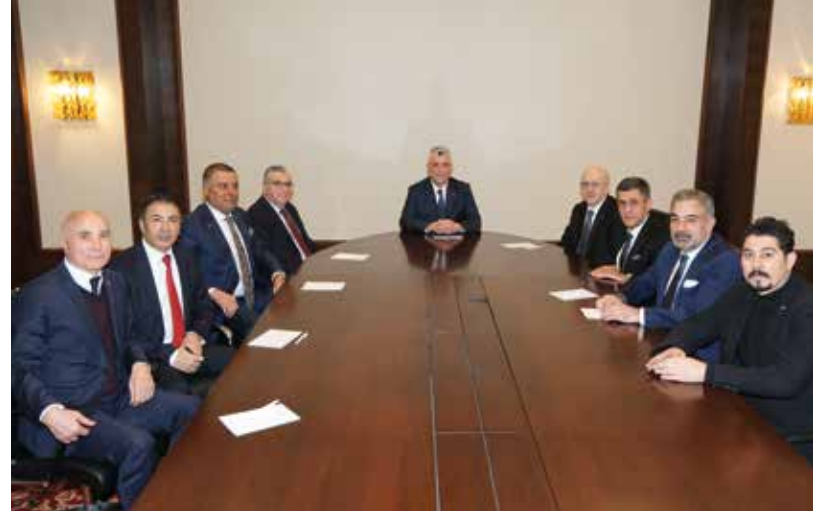
Açıklanan veriler, karayolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki kritik rolünü net biçimde ortaya koyarken; üretim noktası ile ihracat kapısı arasındaki en hızlı ve etkin bağlantının hâlâ karayolu ile sağlandığını teyit etti. Bu tablo, sektörün ekonomik büyüme ve ihracat hedefleri açısından vazgeçilmez konumunu bir kez daha gözler önüne serdi. Günün son bölümünde gerçekleştirilen UND Geleneksel İftar Buluşması ise sektörün birlik ve dayanışma gücünü ortaya koyan en güçlü karelere sahne oldu. Yaklaşık 1300 sektör temsilcisinin katıldığı organizasyonda; kamu, özel sektör ve sivil toplum temsilcileri aynı sofrada buluşarak ortak akıl ve iş birliği mesajı verdi.

İftar programında yapılan konuşmalarda, lojistik sektörünün Türkiye ekonomisi açısından stratejik rolü vurgulanırken; küresel ticarete yaşanan belirsizlikler, bölgesel krizler ve tedarik zincirindeki kırılmaların sektöre etkileri de gündeme taşındı. Tüm bu gelişmelere rağmen taşımacılığın üretim ve ticaretin sürdürülebilirliği açısından vazgeçilmez bir alan olduğu bir kez daha ifade edildi.

13 Mart'ta ortaya çıkan bu üçlü tablo; bir yanda büyüyen, rekorlara imza atan bir sektör, diğer yanda maliyet baskısı ve yapısal sorunlarla mücadele eden bir gerçeklik ve tüm bunların üzerinde güçlü bir dayanışma iradesini aynı çerçevede buluşturdu.

Sonuç olarak; lojistik sektörü yalnızca yük taşıyor, aynı zamanda Türkiye ekonomisinin sürekliliğini sağlayan stratejik bir rol üstleniyor. Karayolu taşımacılığı ise bu yapının en güçlü omurgası olmaya devam ediyor.







## UND, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'ın katılımıyla 2025 yılı taşıma rakamlarını açıkladı

**UND, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Bakan Yardımcısı Sezai Uçarmak ve Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'ın da katıldığı basın değerlendirme toplantısında Türkiye'nin 2025 yılı uluslararası karayolu taşımacılık rakamlarını açıkladı. Karayoluyla 2 milyonun üzerinde sefer gerçekleştirilirken yaklaşık 111 milyar dolarlık ihracat yükü taşındı.**

**U**ND, 2025 yılına ait uluslararası karayolu taşıma rakamlarını; Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Ticaret Bakan Yardımcısı Sezai Uçarmak, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'ın katıldığı "2025 Yılı Taşıma İstatistiklerinin Değerlendirme Toplantısı" ile açıkladı. 13 Mart'ta yapılan toplantıya; UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras,

UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, başkan yardımcıları ve yönetim kurulu üyeleri ile kamudan üst düzey katılım sağlandı.

### **BAKAN BOLAT: "LOJİSTİK İHRACATIMIZ 42,4 MİLYAR DOLARA ULAŞTI"**

Toplantıda konuşan Ticaret Bakanı Bolat, küresel lojistik sektörünün yaklaşık 11 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaştığını ve



dünya ekonomisinin yaklaşık yüzde 10'unu oluşturduğunu söyledi.

Türkiye'de lojistik sektörünün hızlı bir gelişim gösterdiğini belirten Bolat, "2025 yılında Türkiye'nin lojistik hizmet ihracatı 42 milyar 400 milyon dolar olarak gerçekleşti. Bu rakam toplam 122,5 milyar dolarlık hizmet ihracatımızın yüzde 35'ini oluşturuyor." dedi.

Bolat ayrıca Türkiye'de lojistik sektörünün toplam büyüklüğünün 100 milyar doların üzerine çıktığını ifade etti.

### **YENİ DESTEKLER DEVREDE**

Bolat, Ticaret Bakanlığı'nın lojistik sektörünün rekabet gücünü artırmak için dijitalleşme ve gümrük kolaylaştırma projelerini hayata geçirdiğini belirtti. Bu kapsamda: E-TIR sistemi, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS), Tek Pencere Sistemi gibi uygulamalarla taşımacılık süreçlerinin hızlandırıldığını ifade etti.

Ayrıca hizmet ihracatına yönelik desteklerin sadeleştirildiğini ve genişletildiğini belirten Bolat, lojistik firmalarının yurt dışındaki desteklenen birim sayısının 5'ten 25'e çıkarıldığını açıkladı.

### **YENİ KORİDORLAR TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK GÜCÜNÜ ARTIRACAK**

Bolat konuşmasında Türkiye'nin küresel ticaretteki konumunu güçlendirecek yeni ulaştırma koridorlarına da değindi. Bu kapsamda: Orta Koridor, Zengezur Koridoru ve Irak Kalkınma Yolu projelerinin Türkiye'yi Avrupa, Orta Asya ve Körfez arasında önemli bir lojistik merkez haline getireceğini söyledi.

### **VİZE GEÇİŞ PROBLEMLERİ İÇİN ÇALIŞMALAR SÜRÜYOR**

Türkiye ile Avrupa arasındaki taşımaların önündeki bazı yapısal sorunlara da değinen Bolat, özellikle vize ve geçiş belgesi kotalarının sektör için önemli bir sorun oluşturduğunu



söyledi. Bu sorunların çözümü için ilgili ülkelerle temaslara sürdüğünü belirten Bolat, yıl içinde geçiş belgelerinin yetersiz kaldığı durumlarda ek belge temin edilmesi için diplomatik girişimlerin sürdüğünü ifade etti.

Bolat, Avrupa Birliği ile vize süreçlerinin kolaylaştırılması ve çok girişli vizelerin artırılması konusunda temaslara sürdüğünü belirterek, bu konuda bazı iyileşmeler yaşandığını da dile getirdi.

### **YENİ KAPI MÜJDESİ**

Konuşmasının sonunda önemli bir gelişmeyi paylaşan Bolat, Türkiye ile Bulgaristan arasında yeni bir gümrük kapısının açılması için çalışmaların başladığını açıkladı. Bolat, "Bulgaristan Parlamentosu Türkiye ile Bulgaristan arasında yeni bir gümrük kapısının açılması için anlaşma taslağını bize gönderdi. Kapikule'nin hemen kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açacağız. Bu da Avrupa'ya yapılan ticari taşımalar için önemli bir yeni imkân sağlayacak. Kapikule, Hamzabeyli ve İpsala'da yaşanan yoğunluğu azaltacak" dedi.



## UND Başkanı Şerafettin Aras 2025 yılı taşıma rakamlarını değerlendirdi

**UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Türkiye'nin ihracat hedeflerinin sahada hayata geçmesinde lojistik sektörünün kritik rol oynadığını vurguladı. Aras, "Bu ülke üretiyorsa, ihraç ediyorsa ve büyüyorsa bunun yolu lojistikten geçer. Türkiye'nin ihracat hedeflerini sahada mümkün kılan ana unsur taşımacılıktır" dedi.**

**A**ras, taşımacılığın yalnızca ekonomik değil aynı zamanda stratejik bir alan olduğuna dikkat çekerek güçlü bir milli filonun ve güçlü bir lojistik altyapının Türkiye'nin dış ticaret güvenliği açısından da büyük önem taşıdığını ifade etti.

### **İHRACATIN YÜZDE 41'İ KARAYOLUYLA TAŞINDI**

Başkan Aras, Türkiye'nin 2025 yılında gerçekleştirdiği 273

milyar dolarlık mal ihracatının önemli bir bölümünün karayoluyla taşındığını, karayoluyla 2025 yılında 2 milyon 145 bin sefer gerçekleştirilirken, yaklaşık 111 milyar dolarlık ihracat yükü taşındığı bilgisini paylaştı.

Aras, tüm taşıma modlarının birbirini tamamladığını ancak üretim noktası ile ihracat kapısı arasındaki en hızlı bağlantıyı karayolunun sağladığını belirterek şunları söyledi: "Karayolu diğer modların alternatifi değildir; tamamlayıcıdır. Üretim



kapısına en yakın mod karayoludur. İhracatın sınır kapısına en yakın mod karayoludur.”

### **AVRUPA TAŞIMACILIĞIN MERKEZİ**

Aras, Türkiye'nin karayolu ihracat taşımalarının en büyük bölümünün Avrupa hattında gerçekleştiğini belirtti. 2025 yılında; Avrupa'ya 992 bin 546 sefer ile 72 milyar 298 milyon dolarlık ihracat malı taşındığını açıklayan Aras, Kafkasya ve Orta Asya'ya 271 bin sefer ile 16 milyar 960 milyon dolarlık ihracat malı taşındığı, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya ise 870 bin sefer ile 21 milyar 597 milyon dolarlık ihracat malı taşındığı bilgisini verdi.

Aras, Avrupa hattının Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık merkezi olduğunu belirterek Avrupa'ya yapılan ihracatın yaklaşık yarısının karayoluyla taşındığını ifade etti.

### **SURİYE HATTINDA DİKKAT ÇEKEN ARTIŞ**

Güney hattındaki rakamları da açıklayan Aras, özellikle Suriye hattında taşımaların önemli ölçüde arttığını söyledi. 2024 yılında 189 bin 862 olan taşıma sayısının 2025 yılında 276 bin 962'ye yükseldiğini kaydeden Aras, bu artışın yaklaşık %46'lık büyümeye işaret ettiğini belirtti.

Aras, Suriye hattının sadece bölgesel ticaret açısından değil, aynı zamanda Irak Kalkınma Yolu projesi gibi gelecekteki lojistik koridorlar açısından da stratejik bir konuma sahip olduğunu söyledi.

### **RO-RO TAŞIMACILIĞI STRATEJİK HALE GELDİ**

Aras artan Ro-Ro taşımacılığına da dikkat çekti ve "2025 yılında toplam 268 bin 376 Ro-Ro taşıması gerçekleştirildi. Bu



taşımaların 202 bin 48'i Batı Ro-Ro hatlarında gerçekleşti" dedi. Aras, Ro-Ro hatlarının sınır kapılarındaki yoğunluğu azaltan ve ihracatın sürekliliğini sağlayan stratejik bir altyapı unsuru haline geldiğini söyledi.

### **"KARAYOLU TÜRKİYE'NİN İHRACAT OMURGASIDIR"**

Toplantının sonunda UND Başkanı Aras, uluslararası karayolu taşımacılığının Türkiye için stratejik önemine dikkat çekerek sözlerini şöyle tamamladı: "Uluslararası karayolu taşımacılığı döviz kazandırır, istihdam üretir ve ülke içinde katma değer oluşturur. Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin ihracat omurgasıdır. Milli filo ise bu omurganın güvencesidir."



## Bakan Bolat'ın da katıldığı UND'nin Geleneksel İftar Buluşmasına rekor katılım



### 1.300'e yakın sektör temsilcisi aynı sofrada buluştu

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından her yıl düzenlenen Geleneksel İftar Yemeği, 13 Mart'ta sektörün geniş katılımıyla gerçekleştirildi. Renault Trucks ve Koçaslanlar'ın sponsorluğunda düzenlenen organizasyona yaklaşık 1300 davetli katıldı. Yoğun katılımın yaşandığı buluşma, lojistik ve taşımacılık camiasının en büyük sektör toplantılarından biri olarak dikkat çekti.**

**L**ojistik ve taşımacılık sektörünün en geniş katımlı buluşmalarından biri olan UND Geleneksel İftar Yemeği, bu yıl da sektörün tüm paydaşlarını aynı sofrada bir araya getirdi. Kamu, özel sektör ve sivil toplum temsilcilerinin yoğun katılım gösterdiği organizasyonda, küresel ticarete artan riskler, lojistiğin stratejik rolü ve sektörün önündeki fırsatlar masaya yatı-

rılırken; Türkiye'nin ihracat hedeflerinde taşımacılığın kritik önemi vurgulandı.

İftar programına; Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Ticaret Bakan Yardımcıları Sezai Uçarmak ve Volkan Açar, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, Gümrükler Genel



Müdürü Mustafa Gümüş, TİM Başkan Vekili ve İKMİB Başkanı Adil Pelister, TOFED Genel Başkanı Birol Özcan, Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel, Koçaslanlar Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Koçaslan, Yönetim Kurulu Üyesi Muhsin Koçaslan ile STK Başkanları, İstanbul Üniversitesi Lojistik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mehmet Adak, Akademisyenler, Ticaret Bakanlığı Bölge Gümrük Müdürleri ve kumandan üst düzey yöneticiler katıldı. UND'den Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, UND İkinci Başkanı Ergün Bilen, Başkan yardımcıları ve yönetim kurulu üyeleri ile UND Yönetim Kurulu Sayman ve HİB Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi Başkanı Murat Baykara, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve GAİD Yönetim Kurulu Başkanı Cavit Değirmenci katıldı.

### **BOLAT: "LOJİSTİK TÜRKİYE EKONOMİSİNİN STRATEJİK GÜCÜ"**

Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, lojistik sektörünün Türkiye ekonomisi, üretim gücü ve dış ticaret performansı açısından taşıdığı stratejik öneme dikkat çekti. UND'yi köklü geçmiş ve özellikle karayolu taşımacılığındaki uzmanlığıyla Türkiye'nin dış ticaretinde vazgeçilmez bir fonksiyon üstlenen bir kurum olarak tanımlayan Bolat, UND'nin marka bir kuruluş olduğunu söyledi.

Pandemi sürecinde lojistiğin hayati öneminin bir kez daha görüldüğünü belirten Bolat, şöyle konuştu: "Ne üretirseniz üretin, eğer onu ihtiyaç olan noktaya ulaştıramıyorsanız bu üretimin bir değeri olmaz. İşte lojistik sektörü, hem iç ticaret hem de dış ticaret için vazgeçilmezdir."

Türkiye'nin lojistik alanında dünyada ilk 10 ülke arasında yer aldığını vurgulayan Bolat, sektör büyüklüğünün 100 milyar doların üzerinde olduğunu söyledi. Türkiye'nin son yıllarda

ulaştırma altyapısına büyük yatırımlar yaptığını belirten Bolat, duble yollar, otoyollar, demiryolları, limanlar ve havaalanlarındaki gelişmelerin lojistik sektörünü güçlendirdiğini ifade etti.

Bolat ayrıca Türkiye'nin ihracat performansına da değinerek şunları söyledi: "Türkiye'nin mal ihracatı 36 milyar dolardan 273,5 milyar dolara yükseldi. Bu büyüme aynı zamanda lojistik sektörünün de büyümesi anlamına geliyor."

Ticaret Bakanlığı olarak sektörle "etle tırnak gibi" iç içe çalıştıklarını söyleyen Bolat, ihracat desteklerinden gümrük süreçlerinin hızlandırılmasına, sınır kapılarındaki modernizasyon çalışmalarından uluslararası müzakerelere kadar geniş bir alanda taşımacılık sektörünün yanında olduklarını belirtti. Sektörün sahada karşılaştığı kota, vize, geçiş belgesi ve sınır kapılarındaki gecikmeler gibi sorunları

yakından takip ettiklerini ifade eden Bolat, bu alanlarda ilgili ülkelerle yürütülen temaslara taşımacıların mağduriyet yaşamaması için yoğun çaba gösterdiklerini kaydetti. Konuşmasının sonunda lojistik sektörüne teşekkür eden Bolat, Ticaret Bakanlığı'nın sektörün yanında olmaya devam edeceğini belirterek, taşımacılığın Türkiye'nin büyüme yolculuğunda kritik rolünü sürdüreceğini söyledi.



#### **ARAS: "TAŞIMACILIK STRATEJİK BİR GÜÇTÜR"**

UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras ise konuşmasında dünyadaki jeopolitik gelişmelerin lojistik sektörünün stratejik önemini daha da artırdığını söyledi.

Küresel ticaretin krizlere rağmen devam ettiğini belirten Aras, "Savaşlar, enerji krizleri, tedarik zinciri şokları... Dünya artık alışılmış bir dünya değil. Ancak ticaret akacak, üretim sürecek, ihracat devam edecek. Bunu mümkün kılan ise taşımacılık sektörüdür" dedi.

Taşımacılığın yalnızca bir sektör değil, enerji, finansman ve güvenliğin kesiştiği stratejik bir alan olduğunu vurgulayan Aras, Türkiye'nin rekabet gücü için lojistiğin kritik rol oynadığını ifade etti.

UND olarak sektörün sorunlarını yalnızca dile getiren değil, çözüm üreten bir anlayışla hareket ettiklerini vurgulayan Aras, üyelerinin sadece şikâyet eden değil; sorumluluk alan, yatırım yapan, risk üstlenen ve milli menfaatte birleşen bir yapı olduğunu belirtti. Aras, "Sorunları sadece tespit etmiyoruz, sahipleniyoruz. Sadece konuşmuyoruz, takip ediyoruz. Sadece talep etmiyoruz, çözüm üretiyoruz" diyerek UND'nin yaklaşımını özetledi.

Aras ayrıca, uluslararası taşımacılığın can damarları arasında yer alan geçiş belgeleri, UBAK, sınır geçişleri, Ro-Ro hatlarındaki haksız fiyat uygulamaları, orantısız cezalar, izinler, vize süreçleri ve yurtdışı kotalar konularında kamu otoriteleriyle sürekli temas halinde olduklarını belirtti.

Kamu ile çatışan değil, kamu ile birlikte çözüm üreten bir anlayışı benimsediklerini söyleyen Aras, buna karşın sahadaki gerçekler dikkate alınmadan atılan her adımın iyi niyetli olsa bile sektörde yük oluşturabileceğini dile getirdi. Bu nok-

tada taleplerini açık ve net biçimde sıralayan Aras, "Kurallar net olsun, uygulama bir olsun, denetim adil olsun, süreçler hızlı olsun. Çünkü taşımacılık beklemeyi kaldırmaz, belirsizliği kaldırmaz, keyfiliği kaldırmaz" ifadelerini kullandı.

Konuşmasının sonunda sektör içi dayanışmaya da dikkat çeken Aras, UND'nin üyeleriyle birlikte yürüyen, üyelerinin her meselesinde yanında duran ve sektörün emeğini kamu aklıyla buluşturan bir yapı olduğunu vurguladı. Rekabetin doğal olduğunu ancak sektörün ortak meselelerinde birlik içinde hareket etmenin şart olduğunu belirten Aras, "Aynı sofrada buluşacağız, aynı sözde buluşacağız, aynı yolda buluşacağız" diyerek sektörün ortak irade ve dayanışma mesajını öne çıkardı.



#### **ÜNÜVAR: "23 YILDA ULAŞTIRMAYA 300 MİLYAR DOLAR YATIRIM YAPTIK"**

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar da konuşmasında Türkiye'nin ulaştırma altyapısına yapılan yatırımlara dikkat çekti.

UND'nin düzenlediği iftar programında sektör temsilcileriyle bir araya gelmekten memnuniyet duyduğunu ifade eden Ünüvar, ulaştırma sektörünün gelişmesi için Ticaret Bakanlığı başta olmak üzere tüm paydaşlarla koordineli çalışmalar yürüttüklerini söyledi. Taşımacıların uluslararası rekabette daha güçlü bir konuma ulaşabilmeleri için gerekli düzenlemelerin hayata geçirilmeye devam ettiğini belirten Ünüvar, sektörün karşılaştığı sorunların çözümü için kamu ve özel sektörün birlikte hareket etmesinin önemine dikkat çekti.

Son 23 yılda ulaştırma sektörüne 300 milyar doların üzerinde yatırım yapıldığını belirten Ünüvar, bu yatırımların hem Türkiye içindeki lojistiği hem de bölgesel ticaret koridorlarını güçlendirdiğini söyledi.

Sektörün gündemindeki önemli konulardan biri olan sürücü ihtiyacına da değinen Ünüvar, taşımacılık sektöründe yaşanan sürücü açığının giderilmesi için bazı düzenlemeler yaptıklarını ve daha önce geçici olarak uygulanan yaş düzenlemesini kalıcı hale getirdiklerini söyledi. Ayrıca UND Kadın Çalışma Grubu tarafından hayata geçirilen Kadın TIR Sürücü Akademisi projesinin sektöre önemli katkılar sağla-



yacağını belirten Ünüvar, bakanlık olarak bu tür girişimleri desteklediklerini ifade etti. Dijitalleşme çalışmalarına da değinen Ünüvar, elektronik geçiş belgeleri ve e-CMR projeleri ile taşımacılık süreçlerinin hızlandırılacağını ifade etti.



### **KOÇASLAN: "YARIM ASIRLIK BİRİKİMLE SEKTÖRE KATKI SUNUYORUZ"**

Programın sponsorlarından Koçaslanlar Yönetim Kurulu Üyesi Muhsin Koçaslan da yaptığı konuşmada şirketin yarım asırlık yolculuğuna değindi. 1977 yılında Bursa'da kurulan Koçaslanlar'ın bugün 8 şehirde 23 lokasyon ve 61 şube ile faaliyet gösterdiğini belirten Koçaslan, ticari ahlak ve güven anlayışının şirketin temel değerleri olduğunu söyledi.

### **ADIGÜZEL: SEKTÖRÜN İHTİYAÇLARINI YAKINDAN TAKİP EDİYORUZ**

Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel de yaptığı konuşmada, Renault Trucks olarak sektörün ihtiyaçlarını doğru analiz etmeye ve iş ortaklarına değer katmaya odaklandıklarını söyledi. Sektörün dönüşüm sürecinde firmalar arası iş birliğinin önemine değinen Adıgüzel, "Doğru çözümler geliştirmek için sektörün ihtiyaçlarını yakından takip ediyor, müşterilerimizin beklentilerini dikkatle analiz ediyoruz. Bu yaklaşım sadece şirketimizin büyümesine değil,



aynı zamanda sektörün sürdürülebilir gelişimine de katkı sağlıyor" dedi.

### **BAŞKAN ARAS'TAN HEDİYE TAKDİMİ**

İftar programının ardından UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, organizasyona verdikleri destek dolayısıyla Koçaslanlar Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Koçaslan ile Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel'e teşekkür ederek hediye takdiminde bulundu. Aras ayrıca programa katılım sağlayan Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'a da günün anısına bir hediye sundu.





## UND Başkanı Aras: Akaryakıt fiyatlarındaki artış taşımacılık maliyetlerini etkiliyor

**UND'nin Mart ayında gerçekleştirilen Yönetim Kurulu Toplantısı'nda konuşan Başkan Şerafettin Aras, özellikle 5 Mart'tan itibaren akaryakıt fiyatlarında ciddi bir yükseliş yaşandığını ifade ederek, "Bu durumun taşımacılık maliyetlerini doğrudan etkiliyor" dedi.**

**U**ND Yönetim Kurulu Toplantısı, 13 Mart'ta düzenlenen iftar programı öncesinde gerçekleştirildi. Toplantıda sektörün güncel sorunları, akaryakıt fiyatlarındaki artış ve rekabet hukuku çerçevesinde yapılabilecek çalışmalar ele alındı. UND Başkanı Şerafettin Aras, toplantının açılışında yaptığı konuşmada sektörün karşı karşıya olduğu zorluklara dikkat çekti.

### UND YÖNETİM KURULU İFTAR ÖNCESİNDE TOPLANDI

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu, 13 Mart'ta düzenlenen iftar programı öncesinde bir araya geldi. Toplantıda akaryakıt fiyatlarındaki hızlı artışın sektöre etkileri, rekabet hukuku çerçevesinde yapılabilecek düzenlemeler ve küresel gelişmelerin taşımacılık sektörü üzerindeki



olası sonuçları değerlendirildi. Aras, konuşmasında son dönemde sektörü yakından ilgilendiren akaryakıt maliyetlerindeki artışa dikkat çekti. Özellikle 5 Mart'tan itibaren akaryakıt fiyatlarında ciddi bir yükseliş yaşandığını ifade eden Aras, bu durumun taşımacılık maliyetlerini doğrudan etkilediğini söyledi. "Akaryakıt maliyetleri sektörümüz için en kritik kalemlerden biri. Avrupa'da denizcilik ve havayolu taşımacılığında olduğu gibi karayolunda da bir BAF (yakıt ayarlama faktörü) sistemi oluşturulmasını değerlendirdik. Ancak geçmişte Rekabet Kurulu tarafından alınan kararlar nedeniyle bu konuyu çok dikkatli ele almak zorundayız" diyen Aras, bu nedenle rekabet hukuku konusunda uzman hukukçularla görüşmeler yaptıklarını aktardı. Toplantıya katılan hukukçuların, rekabet hukuku açısından sektöre yol gösterecek bir değerlendirme sunacağını belirten Aras, UND olarak akaryakıt maliyetlerindeki artışın sektöre etkisini kamuoyuyla paylaşmaya devam edeceklerini söyledi. Aras, UND olarak yaptıkları açıklamaların sektör tarafından da yakından takip edildiğini belirterek, "Akaryakıt fiyatlarındaki artışla ilgili yaptığımız bilgilendirmeler sonrasında çok sayıda sektör temsilcisi bize geri dönüş yaptı. Bu açıklamala-

rın özellikle müşterilere maliyet artışlarını anlatma konusunda faydalı olduğunu söylediler" dedi.

### **KÜRESEL GELİŞMELER SEKTÖRÜ ETKİLİYOR**

Konuşmasında küresel gelişmelere de değinen Aras, son yıllarda dünya ekonomisinin arka arkaya yaşanan krizlerle





karşı karşıya kaldığını vurguladı. Pandemi, deprem, Rusya-Ukrayna savaşı, Gazze'deki çatışmalar ve son olarak Orta Doğu'daki gerilimlerin küresel ticareti doğrudan etkilediğini belirten Aras, bu gelişmelerin lojistik sektörüne de yansıdığını ifade etti.

"Dünya çok zor bir dönemden geçiyor. Pandemi, savaşlar ve bölgesel krizler üst üste geldi. Şimdi de Orta Doğu'da yaşanan gelişmelerin nereye varacağını hepimiz endişeyle takip ediyoruz. Sanayide üretim olmazsa taşımacılık da olmaz. Bu nedenle küresel barışın ve istikrarın sağlanması hepimiz için büyük önem taşıyor" diye konuştu.

### **"ÖNCE KENDİ İÇİMİZDE DÜZEN KURMALIYIZ"**

Sektörde yaşanan rekabet koşullarına da değinen Aras, taşımacılık sektöründe zaman zaman çok sert rekabetin yaşandığını söyledi. Bu durumun sektörün sürdürülebilirliği açısından dikkatle ele alınması gerektiğini vurgulayan Aras, sektör temsilcilerine birlik ve dayanışma çağrısında bulundu. "Bugün yaşadığımız birçok sorunun çözümü için önce kendi içimizde bir düzen kurmamız gerekiyor. Kota sorunumuz var, maliyet baskısı var, rekabet çok sert. Ama sektör olarak birlikte hareket edersek bu sorunların üstesinden gelebiliriz" dedi.

Aras'ın konuşmasının ardından toplantıda rekabet hukuku

konusunda değerlendirmelerde bulunmak üzere hukukçular söz aldı. Toplantı, gündem maddelerinin görüşülmesiyle devam etti.

Toplantıda çok sayıda sektörel başlık ele alındı. Yönetim Kurulu gündeminde özellikle sınır kapılarındaki akaryakıt fiyatlarının rekabet hukuku açısından değerlendirilmesi ve karayolu taşımacılığında yakıt maliyeti mekanizmaları (BAF) önemli bir yer tuttu. Bu başlık kapsamında rekabet hukuku açısından olası riskler ve sektörün nasıl bir yol izleyebileceği üzerine değerlendirmeler yapıldı.

### **Gündem maddeleri arasında;**

- Rusya'ya çalışan Ro-Ro firmalarının Rekabet Kurulu'na şikâyet edilmesi konusu,
- SRC3 yenileme eğitimleri,
- Karayolu Trafik Kanunu'nda planlanan değişiklikler,
- Belarus ve Rusya'da gerçekleştirilen taşımacılık toplantılarının sonuçları,
- Bölge çalışma gruplarından gelen gündemler,
- İcra Kurulu faaliyetleri ve önceki toplantı kararlarının gerçekleşme durumu gibi başlıklar yer aldı.



# AB'ye ihracatta yeni dönem: İhracatçıya vize, ürüne dijital pasaport lazım

**Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat kapsamında hayata geçirdiği Dijital Ürün Pasaportu uygulaması, Türk ihracatçısı için yeni bir zorunluluk ve rekabet avantajı kapısı açıyor; uzmanlar, sürece erken uyum sağlayan firmaların Avrupa pazarında öne çıkacağını vurguluyor.**

İnovakademi Başkanı Gökhan Erol, Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat hedefleri doğrultusunda hayata geçirdiği Dijital Ürün Pasaportu (DPP) uygulamasına ilişkin kritik açıklamalarda bulundu. Erol, Türkiye'nin en büyük ihracat pazarı olan Avrupa'da zorunlu hale gelmeye başlayan bu sistemin, Türk ihracatçısı için sadece bir teknik gereklilik değil, aynı zamanda küresel rekabette öne geçme fırsatı olduğunu vurguladı.

## **EROL: "AB'YE İHRACATTA YENİ DÖNEM: İHRACATÇIYA VİZE, ÜRÜNE DİJİTAL PASAPORT LAZIM"**

Gökhan Erol, DPP'yi bir ürünün üretim aşamasında kullanılan hammadde içeriğinden karbon ayak izine, tamir olanaklarından geri dönüşüm talimatlarına kadar tüm yaşam döngüsünü içeren dijital bir sicil kartı olarak tanımlıyor. Ürünlerin üzerine yerleştirilecek QR kod veya benzeri teknolojilerle erişilecek bu veriler, tüketicilere ve denetleyicilere şeffaf bir bilgi akışı sağlayacak.

## **AB'YE İHRACATTA TEHDİT Mİ YOKSA FIRSAT MI?**

İnovakademi olarak bu değişim sürecinde firmalara rehberlik etmeye hazır olduklarını belirten Gökhan Erol, bu yeni trendi nasıl katma değere dönüştürdüklerini şu başlıklarla özetledi:

• Uyum ve Strateji Hazırlığı: İşletmelerin mevcut üretim süreçlerini AB regülasyonlarına (Taksonomi, SKDM, Karbon ofsetleme vb.) uygun hale getirmek üzere rehberlik edilmesi.

- Veri Yönetimi ve İzlenebilirlik: Hammadde tedarik zincirinin şeffaflığını sağlayacak dijital altyapıların kurulması.
- Eğitim ve Sertifikasyon: Şirket personeline sürdürülebilirlik raporlaması ve dijital veri yönetimi konularında yetkinlik kazandırılması.

## **GELECEĞİN TİCARET DİLİ: SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK**

Gökhan Erol, Avrupa pazarında kalıcı olmak isteyen Türk firmaları için DPP'nin artık bir tercih değil, bir zorunluluk olduğunu hatırlattı. Bu süreci erkenden yönetmeye başlayan ihracatçıların, rakiplerinin önüne geçerek "yeşil ticaret" pastasından daha büyük pay alabileceğini belirtti.

## **Sektörlere göre uygulama takvimi**

Avrupa Birliği'nin geçiş sürecini kademeli olarak planladığını belirten Erol, ihracatçıların ve danışmanların aşağıdaki kritik tarihleri ajandalarına alması gerektiğini ifade etti:

Sektör	Uygulama Başlangıç Tarihi
Piller ve Bataryalar	2027 başı itibarıyla zorunlu
Tekstil ve Hazır Giyim	2027 - 2028 arası (Kademeli geçiş)
Demir-Çelik ve Alüminyum odaklı)	2028 - 2030 (Sürdürülebilirlik odaklı)
Elektronik ve Bilişim	2028 sonrası
Mobilya ve İnşaat Malzemeleri	2030 yılına kadar tam uyum



## Mutluhan Akan:

### “Orta Doğu’daki kriz lojistiği dönüştürüyor: Türkiye için Orta Koridor fırsatı”

**UND Yönetim Kurulu Üyesi Mutluhan Akan, küresel ölçekte artan savaş ve jeopolitik gerilimlerin lojistik sektörünü köklü biçimde değiştirdiğini belirterek, “Lojistik artık sadece bir taşıma faaliyeti değil, doğrudan risk ve güç yönetimi alanı haline geldi” dedi. Akan, krizin Türkiye açısından önemli fırsatları da beraberinde getirdiğine dikkat çekti. Orta Koridor’un bu dönemde stratejik bir alternatif haline geldiğini belirten Akan, “Orta Koridor’un Zengezur ve Kalkınma Yolu projeleriyle desteklenmesinin Türkiye’yi uzun vadede bir lojistik üs konumuna taşıyabileceğini vurguladı.”**

**U**ND Yönetim Kurulu Üyesi Mutluhan Akan Orta Doğu’daki savaşın lojistik sektörüne olan etkilerini değerlendirdi. Akan, “Küresel savaş dengeleri değişirken lojistik artık bir taşıma faaliyeti değil, doğrudan bir risk ve güç yönetimi alanı haline geliyor; Türkiye için fırsat ise hazırlık seviyesinde saklı” değerlendirmesinde bulundu. Pandemiyle başlayan küresel kırılma sürecinin Ukrayna-Rusya savaşıyla derinleştiğini hatırlatan Akan, ABD İsrail İran hattında tırmanan gerilimin ise dünya lojistik düzeninde yeni bir kırılma yarattığını vurguladı. Orta Doğu’daki gelişmelerin askeri ve diplomatik boyutun ötesine geçtiğini ifade eden

Akan, bu sürecin taşımacılık sektöründe doğrudan ve hızlı etkiler yarattığını söyledi.

#### **HÜRMÜZ BOĞAZI ALARM VERİYOR**

Küresel enerji ve ticaret akışının kilit noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı’ndaki risk artışının denizyolu taşımacılığını baskı altına aldığını belirten Akan, tanker gecikmeleri, rota değişiklikleri ve yükselen sigorta maliyetlerinin zincirleme etki yarattığını kaydetti. Denizyolu maliyetlerindeki artışın yük sahiplerini alternatif güzergâhlara yönelttiğini dile getiren Akan, bu noktada karayolu taşımacılığının zorunlu bir şekilde öne çıktığını söyledi.

## KARAYOLU ÖNE ÇIKIYOR

Denizyolu maliyetleri yükseldikçe, yük sahipleri alternatif arıyor. İşte bu noktada karayolu devreye giriyor. Ancak bu geçiş, "avantajlı bir büyüme" değil; zorunlu bir yön değişimi. Çünkü aynı savaş, karayolu taşımacılığını da maliyet ve risk açısından zorluyor.

Yakıt fiyatları artıyor, sınır geçişleri sıklaşıyor, güvenlik riskleri yükseliyor. Taşımacılar daha fazla iş alırken, daha düşük kâr marjıyla çalışmak zorunda kalıyor. Bu da sektörün en temel sorununu ortaya çıkarıyor: hacim artıyor, verim düşüyor.

Ancak bu yön değişiminin avantajlı bir büyüme anlamına gelmediğine dikkat çeken Akan, "Yakıt fiyatları yükseliyor, sınır geçişleri zorlaşıyor, güvenlik riskleri artıyor. Taşımacılar daha fazla iş alıyor ama daha düşük kâr marjıyla çalışmak zorunda kalıyor. Hacim artarken verim düşüyor" değerlendirmesinde bulundu.

## SEKTÖR ÜÇ TEMEL BASKI ALTINDA

Savaşın lojistik sektörü üzerinde üç ana baskı yarattığını ifade eden Akan, bunları maliyet şoku, belirsizlik ve rota kırılması olarak sıraladı. Akaryakıt ve sigorta maliyetlerindeki artışın fiyatlara her zaman yansıtılmadığını vurgulayan Akan, teslim sürelerinin uzaması ve sürekli değişen rota planlarının özellikle zaman hassas yüklerde ciddi riskler doğurduğunu söyledi. Geleneksel deniz hatlarının zayıflamasıyla kara ve demiryolunun daha fazla yük almaya başladığını da ekledi. Savaş uzarsa maliyetler kalıcı hale gelebilir. Gerilimin uzun sürmesi halinde sektörün "yüksek maliyet – düşük öngörülebilirlik" dönemine gireceğini belirten Akan, firmaların tek bir rotaya bağımlı kalmak istemeyeceğini, bu nedenle multimodal taşımacılığın yaygınlaşacağını ifade etti. Daha esnek ancak daha pahalı olan bu modelin, lojistik şirketlerini sadece taşıma değil, risk yönetimi hizmeti sunmaya da zorlayacağını dile getirdi.

Özellikle küçük ve orta ölçekli taşımacılar için sürecin daha zorlu olacağını kaydeden Akan, artan maliyetler ve finansman yükünün sektörde konsolidasyonu hızlandırabileceğine dikkat çekti.

## TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR: ORTA KORİDOR, ZENGEZUR VE KALKINMA YOLU

Akan'a göre yaşanan kriz, Türkiye açısından önemli fırsatları da beraberinde getiriyor. Kuzey ve güney lojistik hatlarının jeopolitik riskler nedeniyle zayıfladığını belirten Akan, Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Orta Koridor'un bu dönemde stratejik bir alternatif haline geldiğini söyledi. Orta Koridor'un Zengezur ve Kalkınma Yolu projeleriyle desteklenmesinin Türkiye'yi uzun vadede bir lojistik üs konumuna taşıyabileceğini vurguladı.

Denizyolundaki risklerin artmasıyla Ortadoğu taşımalarının karayoluyla Türkiye üzerinden yapılmasının da gündeme geleceğini ifade eden Akan, Irak ve Suriye üzerinden bölge-



## LOJİSTİK ARTIK JEOPOLİTİK BİR GÜÇ HALİNE GELDİ

Küresel lojistik sektörü uzun süredir kırılgan bir denge üzerinde ilerliyordu. Pandemi, ardından Ukrayna-Rusya savaşı ve şimdi ABD-İsrail-İran savaşı... Bu zincirin son halkası, taşımacılık sektörüne bir kez daha aynı gerçeği hatırlatıyor: Lojistik sadece bir maliyet kalemi değil, doğrudan jeopolitik bir güç alanıdır.

ye uzanan taşımaların Türk lojistik sektörü için "can suyu" niteliği taşıdığını söyledi.

## HAZIRLIK SEVİYESİ BELİRLEYİCİ OLACAK

Türkiye'nin transit taşımacılık hacminin artması, Türk lojistik firmalarının bölgedeki etkinliğinin güçlenmesi ve Ro Ro hatları ile sınır kapılarının stratejik önem kazanmasının mümkün olduğunu belirten Akan, bunun için kapasite, hız ve altyapının kritik olduğunu altını çizdi.

"Lojistikte yük, en hızlı ve en güvenilir yolu seçer" diyen Akan, sınır kapılarındaki beklemler ve yavaş gümrük süreçlerinin fırsatları hızla dezavantaja çevirebileceği uyarısında bulundu.

Akan, değerlendirmesini şu sözlerle tamamladı: "Bu savaşlar lojistik sektörünü kalıcı olarak değiştiriyor. Artık ucuzluk değil, güvenlik ve süreklilik öncelik haline geliyor. Türkiye güçlü bir konumda ancak kazanan coğrafya değil, hazırlık olacak."

## TÜRKİYE'NİN AVANTAJLARI

Kara, deniz, demir yoluyla Türkiye'ye gelen yüklerin Irak ve Suriye üzerinden tüm Orta doğuya taşınması genelde Türkiye, özelde ise bölge nakliyecisi için can suyu niteliğindedir.

Bu bağlamda Türkiye için şu avantajlar ortaya çıkacaktır:

- Transit taşımacılık hacminin artması
- Türk lojistik firmalarının bölgedeki etkinliğinin güçlenmesi
- Ro-Ro ve sınır kapılarının stratejik önem kazanması
- Türkiye'nin dağıtım merkezi (hub) rolünün güçlenmesi



## SAVAŞ LOJİSTİĞİ VURDU, TİCARETİ YAVAŞLATTI

### Orta Koridor ile Kalkınma Yolu Projesi'nin önemi arttı

**Orta Doğu'daki kriz; enerji fiyatlarından navluna, tedarik zincirlerinden ihracata kadar tüm dengeleri sarstı. Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Orta Koridor ile Kalkınma Yolu Projesi'nin önemi arttı.**

**O**rta Doğu'da patlak veren İran merkezli savaş, yalnızca bölgesel bir güvenlik krizi değil; aynı zamanda küresel lojistik ve ticaret sisteminin kalbini hedef alan çok boyutlu bir ekonomik kırılma olarak öne çıkıyor. Küresel enerji akışının ve ticaret yollarının kesişim noktasında yaşanan çatışmalar, taşımacılık maliyetlerini hızla yukarı çekerken, ihracat performansında sert düşümlere yol açtı.

Savaşın ilk haftalarından itibaren ortaya çıkan tablo, lojistik sektörünün küresel ekonomideki kritik rolünü bir kez daha gözler önüne sererken; tedarik zincirlerindeki kırılganlığın da ne kadar derin olduğunu ortaya koydu.

#### **ENERJİ KORİDORUNDA SAVAŞ: KÜRESEL ZİNCİR KIRILIYOR**

Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek, çatışmaların



dünyanın en kritik enerji ve ticaret koridorlarından birinde gerçekleştiğine dikkat çekerek, savaşın küresel etkilerinin kaçınılmaz olduğunu vurguladı. Petrol, doğal gaz ve jet yakıtı fiyatlarında yaşanan sert yükselişler, taşımacılık maliyetlerini doğrudan artırırken; bu durum küresel enflasyon baskısını da tetikliyor. Brent petrol fiyatlarının kısa sürede yüzde 40'tan fazla artması ve jet yakıtında artışın yüzde 100'e yaklaşması, lojistik maliyetlerin neden hızla yükseldiğini açıkça ortaya koyuyor. Aynı anda hem Hürmüz Boğazı hem de Kızıldeniz hattında yaşanan aksaklıklar, Asya-Avrupa taşımalarını uzatırken, transit sürelerin belirsizleşmesine neden oldu. Bu gelişmeler, "zamanında teslimat" modeline dayalı modern lojistik sistemini ciddi şekilde zorluyor.



### **LOJİSTİK MALİYETLERİ YÜZDE 25 ARTTI**

İstanbul Ticaret Odası Başkanı Şekib Avdagiç'in açıklamalarına göre savaşın en somut etkilerinden biri lojistik maliyetlerde yaşandı. Taşımacılık maliyetleri ortalama yüzde 25 arttı, deniz taşımalarında sigorta iptalleri başladı, taşıma süreleri uzadı ve kapasite daraldı. Özellikle petrol türevi ham maddelerde ton başına maliyet-

lerin yükselmesi, üretim ve ihracat zincirinde domino etkisi yaratıyor. Sigorta şirketlerinin bazı rotalarda poliçe iptaline gitmesi ise taşımacılıkta "risk primi" kavramını yeniden gündeme taşıdı.

### **HÜRMÜZ BOĞAZI: KÜRESEL TİCARETİN DARBOĞAZI**

Dünya ticaretinin en kritik geçiş noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'nda yaşanan aksaklıklar, küresel lojistik sistemini doğrudan etkiliyor. Günlük gemi geçişleri neredeyse durma noktasına geldi. Ulaşım ve sigorta maliyetleri hızla yükseldi, 40 binden fazla uçuş iptal edildi. Bu gelişmeler, sadece enerji ticaretini değil; gübre, tarım ürünleri ve gıda arzını da etkileyerek küresel ticarete zincirleme bir kriz riskini büyütüyor.



### **HAVAYOLU VE DENİZ TAŞIMACILIĞI ALARINDA**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verileri, savaşın taşımacılık modlarına etkisini net biçimde ortaya koyuyor: Türk Hava Yolları'nın 1000'den fazla seferi iptal edildi. Yaklaşık 112 bin yolcu etkilenirken, Ortadoğu hattında uçuşlar büyük ölçüde durduruldu

Deniz tarafında ise Basra Körfezi'nde bulunan Türk gemileri risk altında faaliyet gösterirken, mürettebat güvenliği ön plana çıktı. Bu tablo, çok modlu taşımacılık sisteminin tamamının aynı anda baskı altında olduğunu gösteriyor. İhracatta sert darbe: İlk 12 günde yüzde 39 kayıp Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı Mustafa Gültepe, savaşın ticarete etkisini çarpıcı rakamlarla ortaya koyuyor: Körfez ülkelerine ihracatta yüzde 39 düşüş yaşandı. Lojistik maliyetlerde hızlı artış yaşanırken ulaşım hatları kesintiye uğradı.

25-30 milyar dolarlık ihracat hacmine sahip Körfez bölgesinde yaşanan bu daralma, Türkiye'nin dış ticaret dengesi açısından kritik bir risk oluşturuyor.

Ancak Avrupa pazarında ciddi bir aksama yaşanmaması, Türkiye için kısmi bir denge unsuru olarak öne çıkıyor.



### **TEDARİK ZİNCİRİ KIRILIYOR: HAM MADDEYE ERİŞİM ZORLAŞIYOR**

Savaşın en kritik etkilerinden biri de tedarik zincirlerinde yaşanan kırılma oldu. Ham madde temininde ciddi aksaklıklar yaşanıyor. Uzak Doğu'dan gelen ürünlerde maliyetlerde önemli artışlar dikkat çekiyor bu da üretim süreçlerinde

gecikmelerin yaşanmasına sebebiyet veriyor. DIŞYÖNDER Başkanı Dr. Hakan Çınar'a göre, enerji ve lojistik maliyetlerindeki artış yalnızca taşımayı değil; üretim ve depolama süreçlerini de etkileyerek ihracatçının rekabet gücünü zayıflatıyor.

### **KÜRESEL TİCARET YAVAŞLIYOR**

Dünya Ticaret Örgütü verileri, savaşın küresel ölçekte yarattığı yavaşlamayı net biçimde ortaya koyuyor:

- 2025'te %4,6 büyüyen ticaretin
- 2026'da %1,9'a düşmesi bekleniyor.

Enerji fiyatlarının yüksek seyretmesi durumunda bu büyümenin daha da aşağı çekilmesi ve ticaret hacminin daralması ihtimali güçleniyor.

### **RİSKLER VE FIRSATLAR BİR ARADA**

Tüm bu gelişmeler, küresel ticaretin artık yalnızca üretim değil; lojistik ve enerji maliyetlerini yönetebilme becerisiyle şekillendiğini gösteriyor.

Savaşın uzaması halinde:

- Enflasyon ve stagflasyon riski artacak
- Tedarik zincirleri kalıcı olarak yeniden şekillenecek
- Alternatif ticaret koridorları önem kazanacak

Buna karşın Türkiye için yeni fırsatlar da söz konusu:

- Alternatif üretim merkezi olma potansiyeli
- Avrupa'ya yakınlık avantajı



- Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi projelerin stratejik değeri

### **LOJİSTİK ARTIK SAVAŞIN EN KRİTİK CEPHESİ**

Orta Doğu'daki çatışma, modern ekonominin en kırılgan noktasının lojistik olduğunu bir kez daha ortaya koydu. Enerji akışı, ticaret yolları ve taşıma sistemleri üzerindeki her türlü aksama; küresel ekonomiyi doğrudan etkiliyor.

Bugün yaşananlar, yalnızca geçici bir kriz değil; aynı zamanda küresel ticaretin yeniden şekillendiği bir dönemin başlangıcı olarak değerlendiriliyor.

Bu yeni dönemde kazananlar; yalnızca üretim yapanlar değil, lojistiği yönetenler olacak.

### **TÜRKİYE'NİN STRATEJİK KONUMU DAHA DA GÜÇLENİYOR**

Bölgesel çatışmaların derinleşmesi, Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Orta Koridor ile Kalkınma Yolu Projesi'nin önemini belirgin şekilde artırdı. ABD-İsrail-İran hattında yaşanan gerilim ve buna bağlı güvenlik riskleri, geleneksel ticaret yollarını zorlarken; Türkiye güzergâhını alternatif değil, zorunlu bir rota haline getiriyor.

Uzmanlara göre:

- Kuzeyde Rusya-Ukrayna savaşı
- Güneyde Orta Doğu'daki çatışmalar
- Deniz hatlarındaki güvenlik riskleri birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye'nin Avrupa-Asya-Orta Doğu bağlantısındaki merkezi rolü daha da kritik hale geliyor.

Bu süreçte özellikle:

- Orta Koridor'un kesintisiz kara ve demiryolu bağlantısı
- Kalkınma Yolu'nun Körfez-Türkiye-Avrupa hattını bağlayan yapısı küresel ticaretin yeniden yön değiştirmesinde belirleyici unsurlar olarak öne çıkıyor.

### **TÜRKİYE İÇİN YENİ FIRSAT PENCERESİ**

Savaşın yarattığı risklere rağmen

Türkiye için önemli fırsatlar da oluşuyor:

- Avrupa'ya yakınlık sayesinde "yakın tedarik merkezi" olma avantajı
  - Alternatif ticaret koridorlarında merkez ülke konumu
  - Lojistik altyapı ve filo gücü ile hızlı adaptasyon kabiliyeti
- Ancak uzmanlar, bu fırsatların kalıcı hale gelmesi için:
- Lojistik maliyetlerin kontrol altına alınması
  - Alternatif koridor yatırımlarının hızlandırılması
  - İhracatçıya rekabet gücü kazandıracak politikaların uygulanması gerektiğinin altını çiziyor.





## GSR II ile: Kazalar azalacak, hasar maliyetleri artacak!

**Türkiye’de motor sigortalarının geleceği, Genel Güvenlik Regülasyonu II (GSR II) ile birlikte köklü bir dönüşüm sürecine giriyor. Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosu tarafından düzenlenen “Geleceğin Motor Sigortaları: Genel Güvenlik Regülasyonu II’nin Etkileri” başlıklı panelde, yeni nesil araç teknolojilerinin sigorta sektörüne etkileri çok boyutlu olarak ele alındı.**

**P**anelin moderatörlüğünü Özgür Obalı üstlenirken; Hakan Doğu, Yavuz Ölken, Janne Jumppanen ve Dr. Ferhat Yıldırım sektörün karşı karşıya olduğu riskler ve fırsatlar hakkında değerlendirmelerde bulundu. Açılış konuşmasında Obalı, GSR II’nin yalnızca teknik bir regülasyon olmadığını, aynı zamanda insan hayatını korumayı hedefleyen ve sigorta sektörünün iş modelini dönüştüren yapısal bir değişim olduğunu vurguladı. Sürdürülebilir Mobilite İnisiyatifi Derneği Başkanı Hakan Doğu, otomotiv sektörünün tarihsel bir kırılma yaşadığını belirterek, elektrikli ve otonom araçlara geçişle birlikte 130 yıllık iş modellerinin sorgulandığını ifade etti. Araçların giderek “dört tekerlekli birer dijital platforma” dönüştüğünü söyleyen Doğu, GSR II kapsamındaki sistemlerin araç başına maliyetleri ciddi şekilde artırdığını ve gelecekte kazalar azalsa bile tekil hasarların çok daha pahalı olacağını dile getirdi. Ayrıca sektör için en kritik başlıklardan birinin, araçların ürettiği büyük verinin kim tarafından ve nasıl yönetileceği olduğunu vurguladı. AXA Türkiye CEO’su Yavuz Ölken ise GSR II sonrası dönemi “daha düşük kaza frekansı, daha yüksek hasar maliyeti” paradoksu olarak tanımladı. Şerit takip, otomatik frenleme ve akıllı hız destek sistemlerinin kazaları azaltacağını belirten

Ölken, buna karşın onarım süreçlerinin kökten değiştiğini söyledi. Geleneksel kaporta ve boya işlemlerinin yerini sensör, radar ve yazılım kalibrasyonlarının aldığı ifade eden Ölken, bu dönüşümün eksperlerden servis çalışanlarına kadar tüm ekosistemin yeniden eğitilmesini zorunlu kıldığını belirtti. Bu nedenle, kaza sayıları düşse bile önümüzdeki yıllarda motor sigortası primlerinde anlamlı bir gerileme beklenmemesi gerektiğini söyledi. Panelde ayrıca elektrikli ve bağlantılı araçların doğurduğu yeni riskler de gündeme geldi. Elektrikli araç kazalarında batarya güvenliği nedeniyle araçların belirli sürelerle karantinaya alınmasının operasyonel zorluklar yaratacağı, bağlantılı araçların ise siber saldırı risklerini beraberinde getirdiği ifade edildi. Bu çerçevede, siber risk teminatlarının gelecekte kasko sigortalarının ayrılmaz bir parçası haline gelebileceği değerlendirildi. Toplantının öne çıkan bir diğer başlığı ise hukuki sorumluluk tartışmaları oldu. Otonom sistemlerin yaygınlaşmasıyla birlikte, bir kazada sorumluluğun sürücü, üretici veya yazılım arasında nasıl paylaşılacağı sorusu sektörün en önemli regülasyon ihtiyacı olarak öne çıktı. Panel, dönüşüm sürecinin rekabetten önce iş birliği anlayışıyla yönetilmesi gerektiği mesajıyla sona erdi.



# Türkiye, “Made in Europe”a dahil edildi

**Türkiye’nin AB’nin “Made in Europe” yaklaşımına dahil edilmesi, Avrupa üretim ve tedarik zincirlerindeki stratejik konumumuzu güçlendirirken; sanayi, yatırım ve ihracat açısından yeni fırsatların önünü açacak.**

**A**vrupa Birliği’nin yeni sanayi stratejisi kapsamında geliştirilen “Made in Europe” yaklaşımına Türkiye’nin de dahil edilmesi, ülkemizin Avrupa üretim ve tedarik zincirlerindeki konumunu güçlendiren stratejik bir gelişme olarak değerlendiriliyor. Ticaret Bakanı Ömer Bolat, söz konusu adımın Türkiye’nin üretim kapasitesi ve sanayi altyapısının Avrupa sanayisi açısından taşıdığı önemi teyit ettiğini belirtti. Bakan Bolat, yaptığı açıklamada, Türkiye’nin “Made in Europe” çerçevesine dahil edilmesinin, yürütülen diplomatik temaların ve üst düzey siyasi diyalogların bir sonucu olduğunu ifade etti. Bu süreçte Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın Avrupa Birliği kurumları ve üye ülke liderleriyle gerçekleştirdiği temaların belirleyici rol oynadığına dikkat çekildi.

## **AVRUPA DEĞER ZİNCİRLERİNDE KRİTİK BİR AKTÖR**

Açıklamalarda, Türkiye’nin güçlü sanayi yapısı, gelişmiş üretim altyapısı ve 30 yılı aşkın Gümrük Birliği deneyimiyle

Avrupa değer zincirlerinin önemli halkalarından biri olduğu vurgulandı. Otomotiv, makine, beyaz eşya ve kimya gibi birçok stratejik sektörde Türkiye’nin Avrupa için güvenilir bir üretim ve tedarik üssü konumunda bulunduğu ifade edildi. Bu çerçevede, Avrupa Birliği’nin yıllık büyüklüğü 2,6 trilyon avroyu aşan kamu alımları pazarının, Türk sanayisi ve iş dünyası açısından yeni fırsatlar sunduğu belirtildi. Bakanlık, önümüzdeki dönemde Türk firmalarının Avrupa pazarına erişiminin güçlendirilmesi, üretim kapasitesinin daha etkin kullanılması ve Türkiye’nin Avrupa değer zincirlerindeki konumunun ileri taşınmasını hedefliyor.

## **SANAYİ VE İŞ DÜNYASI İÇİN YENİ BİR DÖNEM**

Sektör temsilcileri açısından bakıldığında, Türkiye’nin “Made in Europe” yaklaşımı kapsamında değerlendirilmesi; yatırım çekiciliği, tedarik güvenliği ve sürdürülebilir üretim başlıklarında yeni iş birliklerinin önünü açabilecek bir gelişme olarak öne çıkıyor. Özellikle AB ile ticari entegrasyonu yüksek olan sektörlerde, bu adımın orta ve uzun vadede rekabet gücünü desteklemesi bekleniyor.

# AB Sanayi Hızlandırma Yasası: Lojistikte Yeni Dönem



## Avrupa sanayisini güçlendirme hamlesi, lojistik sektörünü doğrudan etkileyecek

**Avrupa Birliği, küresel rekabetin sertleştiği, tedarik zincirlerinin kırılganlaştığı ve jeopolitik risklerin arttığı bir dönemde sanayi politikalarında yeni bir sayfa açtı. Avrupa Komisyonu tarafından 4 Mart 2026'da yayımlanan Sanayi Hızlandırma Yasası, yalnızca üretim sektörünü değil; bu üretimi taşıyan, yöneten ve optimize eden lojistik sektörünü de derinden etkileyecek bir dönüşümün kapısını aralıyor. Türkiye, "Made in EU" kapsamına dahil edilmezi ülkemiz için büyük bir avantaj getiriyor.**

**T**emel hedef; Avrupa'da üretimi yeniden güçlendirmek, stratejik sektörlerde dışa bağımlılığı azaltmak ve düşük karbonlu teknolojilerde küresel liderliği ele geçirmek. Ancak bu hedefler, doğal olarak yük akışlarının yönünü, taşımacılık rotalarını ve lojistik talepleri yeniden şekillendirecek.

### **TEDARİK ZİNCİRLERİ AVRUPA'YA YAKLAŞIYOR**

Sanayi Hızlandırma Yasası'nın en kritik başlıklarından biri, üretimin Avrupa içinde yoğunlaştırılması. "Made in EU" yaklaşımıyla desteklenen bu politika, özellikle otomotiv, enerji ekipmanları, batarya ve temiz teknoloji üretiminde Avrupa içi kapasitenin artırılmasını öngörüyor. Bu durum lojistik sektörü açısından iki temel sonucu beraberinde getiriyor:

- Uzun mesafeli tedarik zincirlerinden bölgesel taşımacılığa geçiş
  - Yakın coğrafyalarda (nearshoring) lojistik talebin artması
- Özellikle Çin ve Asya merkezli tedariklerin bir kısmının Avrupa içine veya yakın çevresine kaydırılması, Türkiye gibi ülkelerin lojistik avantajını daha da stratejik hale getiriyor.

### **TÜRKİYE: HEM FIRSAT HEM REKABET BASKISI**

Türkiye, "Made in EU" kapsamına dahil edilmezi ülkemiz için büyük bir avantaj getiriyor. Ancak bu avantaj, beraberinde ciddi bir rekabet baskısını da getiriyor. Otomotiv ve yan sanayi, Makine ve ekipman, Elektrikli cihazlar, Demir-çelik ve alüminyum gibi sektörler aynı zamanda Türkiye'nin AB'ye ihracatında en güçlü kalemler arasında yer alıyor. Örneğin yalnızca otomotiv sektörü 26,5 milyar dolarlık ihracatla ilk sırada bulunuyor. Bu tablo, Türkiye'nin Avrupa sanayi tedarik zincirine ne kadar entegre olduğunu gösterirken, yeni düzenlemelerin lojistik hacimleri doğrudan etkileyeceğini ortaya koyuyor.

### **YEŞİL DÖNÜŞÜM: LOJİSTİKTE YENİ STANDARTLAR**

Sanayi Hızlandırma Yasası'nın en güçlü bileşenlerinden biri de düşük karbonlu üretim ve sürdürülebilirlik hedefleri.

- 2035'e kadar imalatın AB GSYİH'sindeki payının %20'ye çıkarılması
- Enerji yoğun sektörlerde karbon emisyonlarının ciddi şekilde azaltılması
- 30,58 milyon tonluk emisyon düşüşü hedefi

Bu hedefler, lojistik sektörü açısından şu dönüşümleri zorunlu kılıyor: Düşük karbonlu taşımacılık, Yeşil lojistik zincirler, Dijitalleşme ve izlenebilirlik.

### **İZİN SÜREÇLERİ HIZLANIYOR, LOJİSTİK TALEP ARTIYOR**

Yasa kapsamında üretim yatırımlarının önündeki bürokratik

engellerin azaltılması ve izin süreçlerinin hızlandırılması hedefleniyor.

Bu kapsamda:

- İmalat sektöründe 240 milyon euroya kadar idari tasarruf sağlanması öngörülüyor
  - Yeni yatırımların daha hızlı devreye girmesi bekleniyor
- Bu gelişme, lojistik açısından yeni yük akışları ve artan taşıma talebi anlamına geliyor. Özellikle: İnşaat lojistiği, Ağır yük taşımacılığı ve Proje taşımacılığı alanlarında ciddi bir hareketlilik bekleniyor.

### **KAMU ALIMLARI VE "MADE IN EU" ETKİSİ**

AB'nin yeni yaklaşımı, yalnızca üretimi değil, aynı zamanda kamu alımlarını da stratejik bir araç olarak kullanıyor.

İhalelerde artık sadece fiyat değil;

- Üretim yeri
- Karbon ayak izi
- Tedarik güvenliği

gibi kriterler de belirleyici olacak.

Bu durum, lojistik firmaları açısından şu anlamlara geliyor:

- Avrupa içi taşımalar avantaj kazanabilir
- Türkiye'den yapılan taşımalar belirli sektörlerde rekabet baskısıyla karşılaşılabılır
- Ancak sürdürülebilir ve hızlı teslimat sağlayan firmalar avantaj elde edebilir

### **LOJİSTİKTE YENİ ROTA: ORTA KORIDOR VE BÖLGESEL AVANTAJ**

AB'nin tedarik zincirlerini çeşitlendirme ve yakınlaştırma politikası, Türkiye'nin stratejik konumunu güçlendiriyor. Özellikle:

- Orta Koridor
- Kalkınma Yolu
- Türkiye'nin Avrupa'ya yakınlığı

lojistik sektörü açısından kritik avantajlar sunuyor.

Bu yeni dönemde Türkiye,

- hızlı teslimat süresi
- coğrafi yakınlık
- esnek üretim altyapısı

sayesinde Avrupa'nın alternatif tedarik merkezi haline gelebilir.

### **RİSKLER VE STRATEJİK DÖNÜŞÜM İHTİYACI**

Sanayi Hızlandırma Yasası'nın Türkiye ve lojistik sektörü açısından öne çıkan riskleri ise şu şekilde sıralanıyor:

- Artan karbon maliyetleri
- Sürdürülebilirlik sertifikasyon zorunlulukları
- Avrupa içinde üretimi teşvik eden politikalar
- Kamu alımlarında yerli üretim önceliği

Bu riskler, özellikle karayolu taşımacılığı ve geleneksel lojistik operasyonlar için dönüşümü zorunlu kılıyor.

# Küreselleşme ve Ticaretin Uluslararasılaşması: Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme

**Özet:** Bu çalışma, Ortak Transit Rejimi çerçevesinde; küresel ticaret olgusunu, taraf ülkeler arası ticaret serbestiliğini, ticaretin kolaylaşmasına dair gerçekleştirilen uygulamaları ele alacaktır. Bu bağlamda çalışma, küreselleşme ve ticaretin uluslararasılaşması kapsamında ticaretin kolaylaştırılması ve Ortak Transit Rejimi arasındaki ilişkiyi ele almaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Ortak Transit Rejimi, küreselleşme, serbest ticaret, ticaretin kolaylaştırılması.

**Globalization and the Internationalization of Trade: Convention on a Common Transit Procedure.**

**Abstract:** This paper will examine the phenomenon of global trade, trade liberalization between contracting parties, and trade facilitation practices within the framework of the Common Transit Procedure. In this context, the study addresses the relationship between trade facilitation and the Common Transit Regime within the context of globalization and the internationalization of trade.

**Key Words:** Common Transit Regime, globalization, free trade, trade facilitation.

## Giriş

Küresel dönemde serbest ticaret politikaları, iktisadi kurallar ile uluslararasılaştırma arasındaki ilişki ile bağlantılıdır. Ticaret kurallarının küreselleşmesi, üretim ve kapitalizm döngüsünün küresel bir aşamaya geçmesi, serbest ticaret ilkesinin uygulayıcıları olan aktörler ve aktörlerin uyguladığı faktörler bu bağlantıyı açıklamaktadır. "Küreselleşme kavramı konusunda şüpheci olmak ile kavramın 1970lerden beri gördüğü yaygın kabulü ve geçirdiği gelişimi açıklamak ayrı şeylerdir." (Hirst & Thompson, 2009:28) Literatürde birçok yaklaşımda küreselleşmenin bütünleşik bir piyasa ekonomisi sağladığı birçok veri bulunmaktadır bunun aksini gösteren yaklaşımlar da mevcuttur. O halde; küresel dönemde, serbest ticaret ilkesinin nasıl uygulandığı sorusu önemlidir: "Küresel dönem, kapitalizmin yeni bir aşaması olarak hem kapitalizmin temel niteliklerinin devamlılığını taşımakta hem de var olan yeni sermaye birikiminin dinamikleri kapsamında belli farklılıklar içermektedir." (Akbulut, 2013:165) Bu dinamikler serbest ticareti gerçekleştirmek adına uygulanan pratiklerle ilişkilidir. Bu pratiklerin uygulanmasında rol oynayan uluslararası iktisadi aktörler, uluslararası ticari sistemin aktifliği açısından önemlidir. Bu bağlamda Ortak Transit Rejimi, küresel ticaret politikaları içinde etkin ve uygulayıcı bir aktör ya da dinamik olarak ele alınabilir.

## Serbest Ticaret ve Küreselleşme İlişkisi

Serbest ticaret, 1970li yıllar ile güncelliğini kazanan bir



kavram olup ticaret ilişkilerinin herkes için serbestleştirilmesi ile daha adil, eşit ve özgür bir uluslararası sistem öngörür. Dolayısıyla, küresel dönemde de etkinliğinin görüldüğü neoliberal ekonomik yaklaşımlar doğrultusunda serbest ticaret ilkesi uygulanmaktadır. Serbest ticaretle; tarıma dayalı kapitalizme (yani tarımsal üretime dayalı meta sistemine) ek, artık küreselleşme evresinde her türlü mal, hizmet ve paranın akışı sağlanmaktadır. Dolayısıyla küresel dönemde serbest ticaret ilkeleri ve pratikleri, ticaret ve uluslararasılaşma olgularının ilişkisini de temellendirir. Küresel düzenden bahsederken aslında bütünleşmiş bir sistemden değil birbirine ihtiyaç duyan ulus-devletlerin oluşturduğu devletler sisteminden bahsedilmektedir. Bu, birbirine ihtiyaç duyma durumu da aslında en başında bahsettiğimiz gibi piyasa bağlamında zorunlulukları ve dolayısıyla sermaye alanı olan pazarların aktifliğini sağlamaktadır. 1970'li yıllar karşılıklı bağımlılığın arttığı ve petrol fiyatlarının yüksekliğinin yarattığı bir kriz dönemi olarak baş göstermiş olup 1980'li yıllarda neoliberal politikaların uygulanması ve küreselleşmenin ortaya çıkması finans, para sistemi ve ticaret engellerinin kaldırılmasını beraberinde getirmiştir. Buraya kadar bahsedilen tüm ilişkide, özellikle Ticarete liberalleşme ve uluslararasılaşma ilişkisinde; uluslararasılaşmanın gerçekleşmesi için serbest ticaret ilkelerinin belli araçlara ihtiyacı bulunmaktadır. Bu araçların kullanılabilmesi için iktisadi kuralların uygulama zorunluluğu yayılmalıdır. Dolayısıyla, belli bir sözleşmeyle uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasında rol oynayan Ortak Transit Rejimi ticaretin uluslararasılaşmasını sağlayan bir araç

ve başta EFTA ülkeleri ile taraf olan ülkeler de bu pratiklerin uygulanmasında rol oynayan aktörler olarak yorumlanabilir. Bu yaklaşımdan yola çıkarak çalışma; uluslararası taşımacılığa dair gerçekleştirilen anlaşmalardan biri olan ve ticaretin önündeki engellerin kaldırılarak ticari faaliyetlerin kolaylaştırılması amacıyla oluşturulan Ortak Transit Rejimi'ni incelemeye gitmektedir.

### **Ortak Transit Rejimi ve Hukuki Dayanağı**

Ortak Transit Rejimi'nin (bundan sonra Rejim olarak adlandırılacaktır) hukuki temelini oluşturan Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme, uluslararası ticarete malların birden fazla gümrük bölgesinden geçişi sırasında uygulanacak ortak kuralları belirleyen çok taraflı bir uluslararası anlaşmadır. Ortak Transit Rejimi'nin hukuki altyapısını oluşturan 'Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme' (Convention on a Common Transit Procedure, bundan sonra Sözleşme olarak adlandırılacaktır), taraf ülkeler arasında eşyanın gümrük gözetimi altında, vergiler ve benzeri mali yükümlülükler askıda kalacak şekilde taşınmasına imkân veren uluslararası bir transit çerçevesi kurmaktadır." (Convention on a Common Transit Procedure, 1987, Art. 1) Sözleşme, ilk olarak Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkeleri arasında kabul edilmiş, zamanla coğrafi kapsamı genişletilerek Avrupa merkezli bir transit hukuk rejimi haline gelmiştir. Bu yönüyle sözleşme, klasik ikili transit anlaşmalarından farklı olarak, bölgesel entegrasyonu derinleştiren çok taraflı bir hukuki çerçeve sunmaktadır." (European Commission, 2022) Rejim birden fazla ülkenin taraf olduğu uluslararası bir gümrük transit sistemi olarak ele alınabilir. "Bu rejim kapsamında eşya, ithalat veya ihracat vergileri ile diğer mali yükümlülükler tahsil edilmeden, yalnızca tek bir transit beyannamesi ve tek bir teminat kullanılarak, hareket gümrük idaresinden varış gümrük idaresine kadar gümrük gözetimi altında taşınır." (European Commission, n.d.-a) Sözleşmenin temel amacı, transit işlemlerinde yeknesaklık sağlamak ve malların hareketini kolaylaştıracak ortak prosedürler tesis etmektir. Rejim, uluslararası eşya taşımalarında; standartlaşmış, elektronik, güvenli ve maliyet azaltıcı bir gümrük transit mekanizması olarak serbest ticaretin küreselleşmesi bağlamında uluslararasılaşmayı destekleyici bir aktör olarak yorumlanabilir. Rejim, hem AB ülkelerinin hem de AB dışı ülkelerin sözleşmeye katılımıyla oluşması bakımından 1987 tarihli Ortak Transit Sözleşmesi'nin güncel kapsamını yansıtmakta olup serbest ticaret ve küreselleşme olgularının bağlantısını göstermesi açısından önemlidir. Küreselleşme olgusunun özellikle 1970lerden sonra etkinliğini kazanması ve uluslararasılaşma ile sermaye hareketlerinin iktisadi kuralların zorunluluğu ile standartlaşması açısından Sözleşme önemli bir küreselleşme ve serbest ticaret aktörü olarak yorumlanabilir. "Rejime taraf olan ülkeler ile taraf olmayan ülkeler arasında özellikle ticaret hacmi, işlem maliyetleri ve tedarik zinciri entegrasyonu bakımından belirgin farklar

bulunmaktadır." (European Commission, n.d.-a) Rejim'e taraf olan ülkelerde, transit taşımalar tek beyanname ve tek teminat esasına dayandığı için sınır geçişlerinde tekrar eden gümrük işlemleri ortadan kalkmaktadır. Bu durum, taşıma sürelerinin kısalmasına ve lojistik maliyetlerin düşmesine katkı sağlamaktadır. "Dünya Bankası, gümrük süreçlerinin sadeleştirilmesinin ülkelerin ticaret performansını doğrudan artırdığını ve sınırda geçen süredeki her bir günlük azalmanın ticaret hacmini anlamlı ölçüde yükselttiğini ortaya koymaktadır." (World Bank, 2019) Buna karşılık, Rejim'e taraf olmayan ülkeler, transit işlemlerinde genellikle ülke bazlı gümrük prosedürlerine, farklı teminat sistemlerine ve tekrar eden kontrollere maruz kalmaktadır. Bu durum, özellikle çok uluslu kara taşımalarında belirsizliği artırmakta ve transit taşıma sürelerini uzatmaktadır. "Dünya Ticaret Örgütü, sınır prosedürlerindeki bu tür uyumsuzlukların, gelişmekte olan ülkelerde ticaret maliyetlerini yüzde 10 ila 15 oranında artırabildiğini belirtmektedir." (World Trade Organization [WTO], 2015) Rejim'e taraf ülkeler açısından bir diğer önemli avantaj, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) aracılığıyla sağlanan elektronik veri paylaşımıdır. Bu sistem, gümrük idareleri arasında anlık bilgi akışına imkân tanıyarak risk analizini güçlendirmekte ve öngörülebilirliği artırmaktadır. "Avrupa Komisyonu'na göre, ortak transit ve Birlik transiti kurallarının büyük ölçüde özdeş olması, taraf ülkelerin Avrupa tedarik zincirlerine daha kolay entegre olmasını sağlamaktadır." (European Commission, n.d.-b) İşbu noktada Rejim'e taraf olmayan ülkeler açısından dijitalleşme ve küresel uyum anlamında bir dışlanma, teknolojiye adil ulaşamama, sinai gelişmişlik ve kapasite bakımından bir eşitsizliğin var olduğu söylenebilir. Sonuç olarak, Rejim'e taraf olan ülkeler daha düşük işlem maliyetleri, daha hızlı sınır geçişleri ve daha yüksek lojistik güvenilirlik sayesinde uluslararası ticarete rekabet avantajı elde etmektedir. Taraf olmayan ülkeler ise parçalı ve öngörülemez transit uygulamaları nedeniyle ticaret kapasitelerini tam olarak kullanamamaktadır. Bu nedenle Rejim, yalnızca bir ticaretin kolaylaştırılması mekanizması olarak değil uluslararası ticaret serbestiliği ve küreselleşme aracı olarak da ele alınabilir.

### **Ortak Transit Rejimi ile Ticaretin Kolaylaştırılması**

Uluslararası ticaret kapsamında, transit rejimlerinin yalnızca teknik ve ticari gümrük düzenlemeleri olmadığı; aynı zamanda belirli coğrafyalarda ticaretin örgütlenme biçimini şekillendiren kurumsal yapılar olduğu görülmektedir. "Rejim bu bağlamda Avrupa merkezli bir entegrasyon çalışması olarak ortaya çıkmış ve zamanla taraf olan ülkeler ile taraf olmayanlar arasında belirgin ayrımlara yol açmıştır." (European Commission, n.d.-a) Bu belirgin farklılık, Wallerstein'in ortaya attığı Dünya Sistemleri Analizi'nde yer alan "merkez-çevre" ayrımını beraberinde getirmektedir. Rejim'e taraf ülkelerin büyük bölümü, Avrupa'nın ana ticaret koridorları



üzerinde konumlanmaktadır. “Bu durum, taraf ülkelerin transit akışlarda merkez konumunu pekiştirirken; taraf olmayan ülkeler çoğunlukla çevresel (peripheral) bir pozisyonda kalmaktadır.” (HM Government, 2020a) Sözleşme, yalnızca teknik bir gümrük metni değil; aynı zamanda ulus-devletlerin iktisadi yönetim pratiklerini yeniden şekillendiren normatif ve teknik bir araç olarak değerlendirilebilir. Rejim’in temel amacı, uluslararası ticarete sınır geçişlerini kolaylaştırmak, idari yükleri azaltmak ve lojistik maliyetleri düşürmektir. Bu yönüyle rejim, serbest ticarete dair ticaretin kolaylaştırılması adına pratik anlamdaki zorlukları azaltmaya ve ticaretin güvenli, hızlı ve akıcı bir şekilde küresel düzeyde gerçekleştirilmesini amaçlayan birtakım uygulamaları beraberinde getirir. Rejim’in bazı temel özellikleri bu uygulamaları nasıl sağladığının anlaşılmasında önemlidir. İlk olarak ‘Vergi ve Resimlerin Askıya Alınması’ uygulaması ile transit süresince gümrük vergileri, KDV, ÖTV ve benzeri mali yükümlülükler tahsil edilmez; bunlar varış yapılan ülkede doğacak şekilde askıya alınır. İkinci olarak ‘Tek Beyan – Tek Teminat’ uygulaması ile taşımada birden fazla ülke geçişle dahi, her ülke için ayrı beyanname veya teminat verilmesi gerekmekte olup tek bir işlem ile ticaretin hızlanması hedeflenmektedir. Üçüncü olarak, ‘Gümrük Gözetimi’ uygulaması ile taşınan eşya, hareket edilen ülkeden varış yapılan ülkeye kadar mühürleme, risk analizi ve elektronik izleme yöntemleriyle kontrol altında tutulur ve böylece ticaretin güvenli bir şekilde kolaylaştırılması ve bu güvenliğin hızlı bir şekilde sağlanması gerçekleştirilir. Son olarak ‘Elektronik Sistem’ olan ‘Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi NCTS’ ile “işlemler, dijital ve güvenli platform üzerinden yürütülerek gümrük idareleri arasında hızlı ve güvenli veri paylaşımı sağlanır.” (European Commission, n.d.-c) Ortak Transit Rejimi, her bir farklı ülke sınırında ayrı taşıma beyanı ve ayrı teminat zorunluluğunu ortadan kaldırarak, ticarete dair bürokratik maliyetleri azaltmakta ve küresel ticaretin daha etkin bir şekilde serbestlik ka-

zanasını mümkün kılmaktadır. Pratik uygulamalar açısından bakıldığında, Ortak Transit Rejimi’nin ticareti kolaylaştırıcı etkisi ölçülebilir göstergelerle ortaya konulabilmektedir. Rejimin uygulandığı ülkelerde sınır geçiş sürelerinin kıaldığı, belge sayısının azaldığı ve transit işlemlerine ilişkin idari gecikmelerin önemli ölçüde azaldığı gözlemlenmektedir. “Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) sayesinde transit işlemleri elektronik ortamda izlenebilmekte, gümrük idareleri arasında anlık veri paylaşımı sağlanmaktadır. Bu sistem, hem kamu idareleri için risk analizini güçlendirmekte hem de özel sektör açısından belirsizlikleri azaltmaktadır.” (European Commission, 2022) Ticaretin kolaylaştırılması söyleminin bu noktada farklı bir bakış açısı ile de ele alınması önem arz etmektedir. Ticarete dair kolaylaştırma; yüksek kurumsal kapasiteye, dijital altyapıya ve idari uyuma sahip ülkeler için transit rejimleri maliyetlerini düşüren ve rekabet avantajı sağlayan bir araç niteliği taşıyarak; bu kapasiteye yeterince sahip olmayan/olamayan ülkeler açısından yeni uyum maliyetleri ve bağımlılık ilişkileri meydana getirebilmektedir. Bu durumda, ticaretin serbestleşmesi ile kalkınma arasındaki ilişkiye dair bir sorgulamanın da varlığı göz ardı edilemeyecektir. Özellikle çevre ve/veya yarı-çevre konumda yer alan ülkeler için transit rejimlerine uyum, ticareti kolaylaştırmaktan çok, merkez konumdaki aktörlerin belirlediği kurallara uyma zorunluluğunu beraberinde getirebilmektedir. Merkez ülkeler, transit ağlarının ana noktalarında konumlanarak ve bu transit süreçlerine dair iktisadi kuralları belirleyerek başta lojistik, finans ve hizmet sektörlerinde olmak üzere katma değer üretirken; çevre ve/veya yarı-çevre ülkeler çoğunlukla geçiş alanları olarak bulunmakta ve değer zincirinin düşük getirilerinde yer almaktadır. Transit rejimlerinin süreçlerine ve işleyişine bakıldığında bu yapının teknik olarak adil bir düzenleme olarak sunulduğu görülmekle birlikte global küresel iktisadi ilişkilere dair yeniden üretme potansiyeline sahiptir.

### **Ortak Transit Rejimi ve Serbest Ticaretin Geleceği**

Ortak Transit Rejimi, teknik bir gümrük işlemleri kolaylaştırma mekanizması olarak görünmekte olsa da, politik-ekonomi kapsamında ele alındığında küresel ticaret ilişkilerini yansıtan kurumsal bir yapı olarak yorumlanabilir. Özellikle lojistik sektöründe zaman ve belirsizlik maliyetlerinin azaltılması, bölgesel ticaret ağlarının derinleşmesini sağlamış; bu durum, hem özel sektördeki aktörlere hem de ihracata dayalı büyüme stratejisi izleyen devletlere somut kazanımlar üretmiştir. Ortak beyan ve tek teminat sistemleri, sınır geçişlerini hızlandırarak metallerin dolaşımını kolaylaştırmış ve ticaretin operasyonel verimliliğini artırmıştır. “Bu bağlamda rejim, sermayenin mekânsal hareketliliğini güçlendiren bir altyapı unsuru olarak serbest ticaretin maddi temelini pekiştirmiştir.” (World Trade Organization [WTO], 2015) Avrupa Birliği regülasyonları ve Gümrük Birliği kapsamında ele alındığında Ortak Transit Rejimi, mal/hizmet ve işgücünün serbest dolaşımının önemli bir faktörüdür. Bu durum, çevre ülkelerin, en güçlü pazarlardan biri olan Avrupa

Birliği'ne ticari entegrasyonunun kolaylaştırılması açısından önemli bir faktördür. Rejim de uluslararasılaşmayı ve küresel iktisadi kuralların uygulanmasını hızlandırarak serbest ticareti gerçekleştiren bir aktör ya da bir mekanizma olarak düşünülürse bu aktörün nasıl konumlandırıldığı hususu önemlidir. Rejim, serbest ticaretin geleceğinde ya eşitsizlikleri pekiştiren bir araç ya da daha adil bir düzenin kurumsal zemini olabilecek ikili bir potansiyel taşımaktadır. Ekonomi politik çerçevesinde bir yaklaşımla Ortak Transit Rejimi, serbest ticareti yaygınlaştıran ve ticari aksiyonları gerçekten kolaylaştıran fakat bu kolaylaştırmanın henüz eşit bir kurumsal düzenleme seviyesinde olmadığı bir aktör olarak değerlendirilmelidir.

## Sonuç

Çalışma, serbest ticaret ilkelerinin uluslararası ekonomik aktörlerle ve bu aktörlerin uluslararası düzeyde kullandığı araçlarla pratik bağlamda yaygınlaşmasını ve bu yaygınlaşmanın ticaretin uluslararasılaşmasına olan etkisini açıklamak isteyerek Ortak Transit Rejimine ilişkin Sözleşme'yi uluslararası ticarete dair bir araç olarak yorumlamaktadır. Rejim, sermaye ve meta dolaşımını hızlandırarak ticareti somut biçimde kolaylaştırmakta; ancak aynı zamanda ulus-devletler arası ticarete ulaşma kapasitesine dair farkları yeniden üretmektedir. Ortak Transit Rejimi ve Rejim'in temelini oluşturan Ortak Transit Rejimi'ne ilişkin Sözleşme, ticaretin kolaylaştırılması söylemi altında uluslararasılaşmanın ve piyasa zorunluluğunun yaygınlaştırılmasına dair somut araçlardan biri olarak ele alınabilir. Rejim; serbest ticaretin gerektirdiği piyasa zorunluluklarını hukuki ve idari düzeyde kurumsallaştırırken aynı zamanda ulus-devletlerin iktisadi egemenliklerine dair bir dönüşümü beraberinde getirmektedir. Bu süreç; ticaretin hızlanması, maliyetlerin düşürülmesi ve çevre ülkelerin uluslararası ticari alana entegrasyonunun kolaylaşması gibi olumlu sonuçlar üretmekle birlikte, merkez-çevre teorisinde yer alan ayrıma dair bir derinlik oluşturmakta ve iktisadi kuralların uygulanıp piyasa zorunluluklarının yaygınlaştırılmasına dair görülen eşitsizlikleri yeniden üretme potansiyelini de bünyesinde barındırmaktadır. Sonuç olarak transit rejimlerinin değerlendirilmesi, yalnızca teknik etkinlik ve ticari verimlilik olgularıyla değil; tarihsel ve uzamsal bir ekonomi politik yaklaşımıyla ele alınmalıdır. Bu yaklaşım, uluslararasılaşmanın gerçekten bütünleşmiş küresel bir düzen mi yoksa ulus-devletler arasında var olan ayrımın ticaretin kolaylaştırılması konusunda dahi derinleştiği bir düzen mi sağladığına dair bir analiz sunmakta olup serbest ticaretin geleceği ve ticaretin kolaylaştırılması adına geliştirici ve iyileştirici adımların atılabilmesi için önemlidir.

## Kaynakça

Akbulut, Ö. Ö. (2013), "Küresel Kapitalizm ve Devlet", Toplum ve Hekim. Türk Tabipler Birliği Yayını.  
Brenner, R. (2015). Ekonomide Hızlı Büyüme ve Balon. çev. Bilge Akalın, İletişim Yayınları, Ankara.  
COMCEC Coordination Office. (2018). Improving customs transit

systems in the Islamic countries. COMCEC. ebook.comcec.org  
Convention on a Common Transit Procedure. (1987). Official Journal of the European Communities, L226.  
European Commission. (2019). Customs transit (Union and common transit, TIR, ATA) – Quick information. Directorate-General for Taxation and Customs Union. Taxation and Customs Union  
European Commission. (2022). Common transit: Digital systems and trade facilitation. European Union Publications.  
European Commission. (2022). Common transit: Legal framework and implementation. European Union Publications.  
European Commission. (n.d.-a). Common and union transit. Directorate-General for Taxation and Customs Union. <https://taxation-customs.ec.europa.eu>  
European Commission. (n.d.-a). Common and union transit. Directorate-General for Taxation and Customs Union. <https://taxation-customs.ec.europa.eu>  
European Commission. (n.d.-b). New Computerised Transit System (NCTS). Directorate-General for Taxation and Customs Union. <https://taxation-customs.ec.europa.eu>  
European Commission. (n.d.-b). Transit guarantees and simplifications. Directorate-General for Taxation and Customs Union. <https://taxation-customs.ec.europa.eu>  
European Commission. (n.d.-c). New Computerised Transit System (NCTS). Directorate-General for Taxation and Customs Union. <https://taxation-customs.ec.europa.eu>  
European Parliament. (2003). The Community transit system in the perspective of the enlargement and the new computerised transit system (NCTS). Avrupa Parlamentosu  
Hirst, F. & Thompson, G. (2009), Globalization in Question. Cambridge: Polity Press.  
HM Government. (2020a). Check if you can use transit to move goods to the EU and common transit countries. GOV.UK. GOV.UK  
HM Government. (2020b). Check the amount of guarantee you need for common and union transit. GOV.UK. GOV.UK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A21987A0813%2801%29>  
Republic of Türkiye Ministry of Trade. (n.d.). Common transit procedure (CTP). <https://www.trade.gov.tr>  
Republic of Türkiye Ministry of Trade. (n.d.). Common transit system. <https://www.trade.gov.tr/multinational-relations/common-transit-system>  
United Nations Conference on Trade and Development. (2001). Transit transport systems and landlocked developing countries. UNCTAD. UN Trade and Development (UNCTAD)  
United Nations Economic Commission for Europe. (2023). ECE-TRANS-WP30-2023-Inf06e. UNECE.  
Wallerstein, I. (2004). Dünya Sistemleri Analizi Bir Giriş. (çev. Ender Abadođlu) İstanbul: Aram Yayıncılık.  
Wood, E. M. (2006). Sermaye İmparatorluğu. (çev. Sami Oğuz), Ankara: Epos Yayınları.  
World Bank. (2019). Doing business 2019: Training for reform. World Bank Publications.  
World Trade Organization. (2015). World trade report 2015: Speeding up trade: Benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement. WTO Publications.

## Türkiye, DTÖ Zirvesinde yoğun ticaret diplomasisi yürüttü

Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, 25–26 Mart 2026 tarihlerinde Kamerun'un başkenti Yaoundé'de düzenlenen Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) 14. Bakanlar Konferansı kapsamında yoğun diplomasi trafiği gerçekleştirdi.

Türkiye, konferansta kural bazlı ve kapsayıcı küresel ticaret sistemine bağlılığını vurgularken, özellikle gelişmekte olan ülkelerin haklarını gözeten yaklaşımıyla dikkat çekti. Bolat, Somali, Gana, Singapur, Güney Kore, Hollanda, Birleşik Krallık, ABD ve Avrupa Birliği temsilcileriyle yaptığı görüşmelerde ticaret hacminin artırılması, yatırımların geliştirilmesi ve ekonomik iş birliklerinin güçlendirilmesi konularını ele aldı.

Konferansta yaptığı konuşmada küresel ticaret sisteminin güçlendirilmesi ve yatırımların kolaylaştırılması başlıklarına dikkat çeken Bolat, Türkiye'nin bu alandaki yapıcı rolünün uluslararası platformda geniş destek gördüğünü ifade etti. Program kapsamında ayrıca Afrika ile ticari ilişkilerin geliştirilmesi, DTÖ reform süreci ve sosyal sorumluluk projeleri de gündeme geldi.



## KPMG raporu: Otomotiv CEO'ları geleceğe diğer sektörlerden daha iyimser bakıyor



KPMG'nin "2025 Endüstriyel Üretim ve Otomotiv CEO Bakışı" raporu, otomotiv CEO'larının yüzde 87 oranla küresel büyümeye en iyimser bakan liderler olduğunu gösteriyor. CEO'ların yüzde 75'i kendi şirketlerinin büyüme potansiyeline güveniyor. Yapay zekâ, sektörde en kritik yatırım önceliği haline gelirken bu alana verilen önem bir yılda yüzde 63'ten yüzde 81'e yükseldi. Liderler, yapay zekâya bütçe ayırmayı ve bu yatırımların geri dönüşünü 1–3 yıl içinde almayı bekliyor.

KPMG Türkiye Denetim ve Güvence Hizmetleri Şirket Ortağı, Otomotiv Sektör Lideri Hakan Ölekli yaptığı değerlendirmede, "Küresel otomotiv sektörü, tarihinin en köklü dönüşümlerinden birini yaşıyor. Elektrifikasyon, otonom sürüş teknolojileri, yazılım tanımlı araçlar ve yapay zekâ destekli mobilite çözümleri; değer zincirinin tamamını yeniden şekillendiriyor. Jeopolitik gelişmeler, ticaret politikalarındaki belirsizlikler, hammadde ve enerji maliyetlerindeki artış ile birlikte tedarik zincirlerinde yaşanan kırılganlıklar da sektördeki stratejik kararları doğrudan etkiliyor. KPMG olarak biz de bu çok boyutlu dönüşüm ortamında otomotiv sektörünün karşı karşıya olduğu riskleri, fırsatları ve liderlerin önceliklerini ortaya koymak amacıyla bu raporumuzu hazırladık." dedi.

# Türk Otomotiv Sanayini Verimlilik Odağında Rekabetçiliği Geliştirerek İleriye Taşımamız!

## OSD EROLDU İLE DEVAM DEDI

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) 51'inci Olağan Genel Kurulu'nu gerçekleştirdi. Genel kurulda Cengiz Eroldu yeniden başkan seçildi. Eroldu, Türk otomotiv sanayisinin 2025'te üretim, ihracat ve yatırımlarda güçlü bir performans sergilediğini belirterek, önümüzdeki dönemde verimlilik odağında rekabet gücünü kalıcı biçimde artırmayı hedeflediklerini söyledi. Cengiz Eroldu, "Yeni dönemde de önceliğimiz, kamu başta olmak üzere tüm paydaşlarımız ile iş birliği içerisinde, sanayimizin güçlü yönlerini koruyarak değişen küresel koşullara uyumunu desteklemek ve rekabet gücünü kalıcı biçimde güçlendirmek olacak. Özellikle en önemli ihrac pazarımız olan Avrupa Birliği ile ticarî entegrasyonumuzun daha ileriye taşınması yönündeki çalışmaları odağımıza almaya devam edeceğiz. Verimlilik odağında rekabetçiliği geliştirecek şekilde otomotiv sanayini ileriye doğru taşımamız lazım. Dünya geliyor, biz de buna ayak uyduracağız" diye konuştu.



## TAYSAD: 'Made in EU' planı Türkiye otomotiv sanayisi için kritik bir gelişme



Avrupa Komisyonu'nun "Made in EU" planı kapsamında, Gümrük Birliği'ne dahil ülkelerde üretilen ürünlerin AB menşeli sayılmasının önü açılıyor. Bu düzenleme, Türkiye otomotiv tedarik sanayisi için kritik bir dönüm noktası olarak değerlendiriliyor. TAYSAD, Türkiye'nin uzun yıllardır Avrupa otomotiv değer zincirinin ayrılmaz bir parçası olduğunu vurgulayarak, kararın hem Türk tedarikçiler hem de Avrupalı üreticiler için kazan kazan niteliği taşıdığını belirtiyor. Düzenlemenin, Türkiye'nin Avrupa üretim ağlarındaki konumunu ve rekabet gücünü daha da güçlendirmesi bekleniyor. Birinci, "Biz, Avrupa değer zincirinin ayrılmaz bir parçasıyız. Üretim altyapımız, mühendislik kabiliyetimiz ve entegre tedarik yapımız sayesinde Avrupa'daki ana sanayi ile güçlü ve karşılıklı bağımlılığa dayalı bir üretim ekosistemi oluşturmuş durumdayız. Bu nedenle Gümrük Birliği çerçevesinde Türkiye'de üretilen ürünlerin de bu kapsamda değerlendirilmesi hem Avrupa sanayisinin rekabetçiliği hem de tedarik güvenliği açısından rasyonel bir yaklaşımdır" diye konuştu.

# AVRUPA YOLUNDA GÜMRÜK KAPISI

## AVRUPA YOLUNDA YENİ GÜMRÜK KAPISI

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, Kapıkule'nin hemen kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılacağını duyurdu. Yeni kapı, hem Türkiye'nin küresel lojistik ağındaki önemini arttıracak hem de yeni ticari anlaşmalara imkân sağlayacak.



### TİCARETİ GÜÇLENDİRECEK



**ÖZELTİ** deyimini alan Uludağ'un Nakliyeciler Derneği Başkanı Ömer Bolat, Türkiye'nin dünya çapında en önemli ticaret yollarından biri olan Avrupa ile arasındaki ticari ilişkileri güçlendirecek bir gümrük kapısının açılacağını duyurdu. Bolat, "Kapıkule'nin hemen kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılacaktır. Bu da Avrupa ile arasındaki ticari ilişkileri güçlendirecek ve hem Türkiye'nin küresel lojistik ağındaki önemini arttıracak hem de yeni ticari anlaşmalara imkân sağlayacaktır."

### ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ (UNED) Başkanı Ömer Bolat, Türkiye'nin dünya çapında en önemli ticaret yollarından biri olan Avrupa ile arasındaki ticari ilişkileri güçlendirecek bir gümrük kapısının açılacağını duyurdu.



Ömer Bolat

## Kapıkule'nin kuzeyine yeni gümrük kapısı geliyor

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, Türkiye ile Bulgaristan arasında Kapıkule'nin kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılmasını planladığını duyurdu. Yeni kapının Avrupa'ya ticarette önemli bir alternatif oluşturmasını ve Kapıkule-Hamzabeyli ile İpsala'daki yoğunluğu azaltmasını bekleniyor.



Ömer Bolat

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, Türkiye ile Bulgaristan arasında Kapıkule'nin kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılmasını planladığını duyurdu. Yeni kapının Avrupa'ya ticarette önemli bir alternatif oluşturmasını ve Kapıkule-Hamzabeyli ile İpsala'daki yoğunluğu azaltmasını bekleniyor.



## Kapıkule'nin kuzeyine yeni gümrük kapısı geliyor

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, Türkiye ile Bulgaristan arasında Kapıkule'nin kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılması için anlaşma taslağının Türkiye'ye gönderildiğini açıkladı. Yeni kapının Avrupa'ya taşımacılıkta önemli bir alternatif oluşturmasını ve Kapıkule, Hamzabeyli ile İpsala'daki yoğunluğu azaltmasını bekleniyor. ● 7'de

## TIR ŞOFÖRLERİ KAPIKULE'NİN KUZEYİNE AÇILACAK YENİ GÜMRÜK KAPISINDAN UMUTLU



Türkiye'den Avrupa'ya ihraç edilen ürünleri taşıyan tır şoförleri, Kapıkule Gümrük Kapısı'nın kuzeyinde açılacak planlanan yeni gümrük kapısının sınır geçişlerini hızlandıracağını ve uzun bekleyişleri azaltacağını duyuyor.

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, Türkiye ile Bulgaristan arasında Kapıkule'nin kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılması için anlaşma taslağının Türkiye'ye gönderildiğini açıkladı. Yeni kapının Avrupa'ya taşımacılıkta önemli bir alternatif oluşturmasını ve Kapıkule, Hamzabeyli ile İpsala'daki yoğunluğu azaltmasını bekleniyor.

Ömer Bolat, "Kapıkule'nin hemen kuzeyinde yeni bir gümrük kapısı açılacaktır. Bu da Avrupa ile arasındaki ticari ilişkileri güçlendirecek ve hem Türkiye'nin küresel lojistik ağındaki önemini arttıracak hem de yeni ticari anlaşmalara imkân sağlayacaktır."



Ömer Bolat

# medya

**TİCARETİ GÜÇLENDİRECEK**  
KONUYU da diren Ulusal Nakliyeciler Derneği (UNED) Başkanı Ömer Bolat, "Gelişmeyi arttıracak bir ticaret anlaşması için olumlu bir adım olarak değerlendirilmeye değer. Sürdürülebilir bir ekonomiye yönelik adımlere yönelik olarak Türkiye ve Rusya-Ukrayna savaşı Kuzey Koridoru'nu ciddi şekilde etkiledi. Gelişmeler, yeni güzergâhların önemini Türkiye'nin merkezine yer aldığı Ortadoğu, giderek daha stratejik bir hale geli-

**DİRECEK**  
nır kapısının açılması karayolu taşımacılığın hızlandırarak ve koridorun etkinliğini arttıracak. Bu gelişme Avrupa-tüccarlarla Kafkasya'da Orta Asya'daki alıcılardan da karşılanacağı açısından da karşılıklı fayda sağlayacak. Geçmiş yıllarda Türkiye'ye geçenler te-şekkür eden Özel, yeni gümrük kapısının modern ve dijital altyapısıyla güçlü şekilde işletilmesi gerektiğinin de altını çizdi. Özel, "Tek kapı tek kontrol sistemi uygulanmalı. Araçların ikili tarafta ayrı ayrı değil Türk ve Bulgar gümrük idarelerinin birlikte görev yaptığı noktada telefonla işlem görmeli" dedi.

# KOLAY TRANSİT MERKEZLERİMİZ

ÇATALCA VE MERSİN KTM  
HİZMETE AÇILDI!

İTALYA

EDİRNE

ÇATALCA

MERSİN

**ÇATALCA KTM:** AÇARLAR LOJİSTİK, AHMEDİYE,  
BÜYÜKÇEKMECE YOLU NO:294, 34537 BÜYÜKÇEKMECE/İSTANBUL

**MERSİN KTM:** UMAT TİCARET, ANADOLU MAHALLESİ ATATÜRK-12 BULVARI,  
82/A, 33010 AKDENİZ/MERSİN

**TOBBUND** BRIDGING  
BORDERS

# PASSango

AS 24 AVRUPA OTOYOLLARINDA !



14 ülkede geçerli tek cihaz  
Yeniden kişiselleştirilebilme imkanı



AS24.com

