



UND Yönetim Kurulu,
Hatay'da Cilvegözü
Gümrük Kapısı ve
Cilvegözü TIR Parkı'nda
incelemelerde bulundu.

CİLVEGÖZÜ İÇİN UYARI: ÜÇ YIL BEKLEYECEK VAKTİMİZ YOK!



LOJİSTİK

Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'tan
Suudi Arabistan Vizesi Müjdesi

TAŞIMA

Türkiye, Körfez ve Avrupa Arasında
Lojistik Üs Oluyor

SİZLERLE SİZİN İÇİN GELİŞTİREN LİDER

1977'den bugüne; karada, denizde, havada, Türkiye'nin her yerinde, dünyanın 70'ten fazla ülkesinde, tüm yollarda, her yönde, her iklimde, her yüklemeye koşuyorsunuz. Güçlü bir lider, bereketli faydalanımla sizlerle olmaktan gurur duyuyoruz. İhtiyaçlarınızı, ortaklarımız, tedarikçilerimiz, müşterilerimiz, çalışanlarımız, aklınıza, gelmiyor mu?

Yeni devreye aldığımız Avrupa'nın ilk ve tek açık hava test platformu, Avrupa'nın en gelişmiş Ar-Ge ve Test yetkinliği ve kapasitesi, 534 patent ve 20 uluslararası inovasyon ödülü, sahada uzman mühendislerimiz ile sizlere en kaliteli, en gelişmiş, en son teknoloji buluşları ile buluşturuyor, meydan mühendisliğinin standartlarını belirlemeyi, sektörümüzün bilene yön veremeye devam ediyoruz.

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





AKADEMİ

**İlklerin
Adresi**

**Uzman
Kadro**

**SEKTÖRÜN
EĞİTİM
MERKEZİ**

**Geniş
Eğitim
Yelpazesi**

**Mesleki
Yeterlilik
Belgesi**



UND Akademi İSTANBUL

📍 Büyükdere cad. Latı Lokum Sk. No: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



KAPAK

30 BAŞKAN ARAS'TAN CILVEGÖZÜ İÇİN UYARI: ÜÇ YIL BEKLEYECEK VAKTİMİZ YOK!

54 BAKAN ÖMER BOLAT'TAN SUUDİ VİZESİ MÜJDESİ

UND'DEN

8 UND BOLU HEYETİ BOLU ŞOFÖRLER VE OTOMOBİLCİLER ODASI'NI ZİYARET ETTİ

10 UND'DEN MÜSİAD PANELİNDE ÖNEMLİ DEĞERLENDİRMELER

12 BM DAIMİ TEMSİLCİLİĞİ'NDE SÜRÜCÜ VİZE KURALI MASAYA YATIRILDI

13 UND, KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA BAF'I FIATA GÜNDEMİNE TAŞIDI

20 UND BAŞKANI ARAS, MTSO BAŞKANI ÇAKIR İLE GÖRÜŞTÜ

26 KRİZ ZAMANLARINDA LOJİSTİK AKIL: TÜRKİYE, ORTA KORİDOR VE YENİ DÖNEMİN STRATEJİK SORUMLULUĞU

42 KAYSERİ'DE GÜNDEM LOJİSTİK MERKEZ

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 Altınışik Karaca,
Vildan Koçyiğit,
Elif Nuhuğlu, Şadiye Nuhuğlu,
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

BAŞYAZI



ŞERAFETTİN ARAS
UND YÖNETİM KURULU BAŞKANI

“

Lojistik sektörü artık yalnızca bir taşımacılık faaliyeti değil; ülkelerin rekabet gücünü, krizlere dayanıklılığını ve ekonomik sürekliliğini belirleyen stratejik bir alan haline gelmiştir. Bizler de bu bilinçle hareket ediyor, attığımız her adımı Türkiye'nin küresel ticaretteki konumunu güçlendirecek bir vizyonla şekillendiriyoruz.

Değerli Dostlarım,

UND Yönetim Kurulu olarak son toplantımızı Hatay'da yaptık. Yeni TIR parkını gezerken Cilvegözü Sınır Kapısı'na giderek süreçleri yerinde inceledik ve bilgiler aldık. Akşam da bölge nakliyecilerimizin katıldığı akşam yemeğimizde bir araya geldik. Bu ziyaret, sahadaki gerçekleri birinci elden görmek, sorunları doğrudan dinlemek ve çözüm üretme irademizi pekiştirmek açısından son derece kıymetliydi.

Lojistik sektörü artık yalnızca bir taşımacılık faaliyeti değil; ülkelerin rekabet gücünü, krizlere dayanıklılığını ve ekonomik sürekliliğini belirleyen stratejik bir alan haline gelmiştir. Bizler de bu bilinçle hareket ediyor, attığımız her adımı Türkiye'nin küresel ticaretteki konumunu güçlendirecek bir vizyonla şekillendiriyoruz.

Bugün geldiğimiz noktada sahada olmanın, mücadeleyi yerinde vermenin ne kadar kritik olduğunu bir kez daha görüyoruz. Sadece masa başında değil; sınır kapılarında, uluslararası platformlarda ve kriz bölgelerinde aktif bir şekilde yer alıyoruz. Çünkü sorunları uzaktan izleyerek değil, doğrudan müdahil olarak çözebileceğimize inanıyoruz. Bu anlayışla hareket ederken Hatay'ın bizim için taşıdığı anlam da çok daha özel bir noktaya oturuyor. Hatay, yalnızca bir şehir değil; bir üretim gücü, bir ihracat damarı ve Türkiye'nin Orta Doğu'ya açılan en stratejik kapılarından biridir.

Son dönemde Suriye hattının yeniden devreye alınması, Irak üzerinden Körfez ülkelerine erişimin güçlenmesi ve bölgedeki ticaret akışının hızlanması, bu coğrafyanın önemini daha da artırmıştır.

Sektörümüzün uzun yıllardır gündeminde olan sınır beklemleri, vize sorunları ve transit kotalar artık bizim için yalnızca konuşulan başlıklar değil, çözüm üretilen alanlardır. Bu konulara yaklaşımımızı bir sorun listesi olmaktan çıkarıp doğrudan bir çözüm gündemine dönüştürdük. Macaristan geçiş belgelerinden Avrupa hatlarındaki uygulamalara, Orta Asya transitlerinden sınır kapılarındaki işleyişe kadar her alanda aktif bir mücadele yürütüyoruz. Aynı şekilde yabancı plakalı araçların denetimi ve haksız rekabetin önlenmesi de sektörümüzün sürdürülebilirliği açısından kritik başlıklar arasında yer almaktadır.

Öte yandan sektörün içinde bulunduğu ekonomik tabloyu da dikkatle takip ediyoruz. Ağır vasıta satışlarında yaşanan daralma, taşımacının yatırım iştahındaki düşüşü ve finansal sıkışmayı açıkça ortaya koymaktadır. Bu durumu yalnızca bir istatistik olarak değil, geleceğe dair önemli bir uyarı olarak değerlendiriyoruz. Çünkü güçlü bir lojistik altyapı ve yenilenen bir filo olmadan sürdürülebilir büyüme mümkün değildir.

Bu nedenle hedefimiz nettir: Güçlü bir filo, güçlü bir sektör ve güçlü bir Türkiye. Bu hedef doğrultusunda yalnızca bugünü değil, yarını da inşa etmek zorundayız. Bizler günü kurtarmaya çalışan değil, geleceği planlayan bir anlayışla hareket ediyoruz. Her krizden yeni bir yol, her engelden yeni bir fırsat üretmeye devam edeceğiz. Çünkü inanıyoruz ki bir TIR'ın önündeki engel kalktığında yalnızca bir araç değil, bir ülke ilerler.

Bu bilinçle, sektörümüzün gücünü büyütme ve Türkiye'nin lojistikteki stratejik konumunu daha da ileri taşımak için kararlılıkla çalışmayı sürdüreceğiz.

Saygı ve Sevgilerimle...

DEĞİŞEN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GÜNCEL SİGORTACISI

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

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



Merhaba,

UND olarak yoğun çalışmalarımız devam ediyor. Hatay'da gerçekleştirilen etkinliklerle sektörün sorunlarını yerinde görmek, sahada incelemek ve çözüm yollarını doğrudan paydaşlarla birlikte değerlendirmek amacıyla kapsamlı temaslarda bulunduk. Bu çerçevede Cilvegözü Sınır Kapısı'nda yapılan incelemelerin yanı sıra, Cilvegözü Gümrük Müdürü Yücel Tanç, Cilvegözü Mülki İdare Amiri Alp Eren Yılmaz ve bölgedeki sektör temsilcileriyle bir araya gelerek süreçleri yerinde değerlendirme fırsatı bulduk.

Lojistikte dengeler değişiyor. Küresel ticaretin yönü, yaşanan krizler, bölgesel gelişmeler ve yeni koridor arayışları, taşımacılık sektörünü her zamankinden daha stratejik bir konuma taşıyor. Türkiye ise bu değişimin tam merkezinde yer alıyor. İşte tam da bu noktada Hatay, yalnızca bir sınır kenti değil; yeni dönemin en kritik lojistik eşiklerinden biri olarak öne çıkıyor.

Cilvegözü Sınır Kapısı'nda yapılan incelemeler, sahadaki dönüşümü tüm açıklığıyla ortaya koyuyor. Artan araç trafiği, yeniden canlanan ticaret ve bölgenin hızla büyüyen potansiyeli, Türkiye'nin Orta Doğu ile olan bağlarının güçlendiğini gösteriyor. Günlük geçişlerin birkaç yüz seviyesinden binli rakamlara ulaşması, yeni bir ticaret akışının habercisi olurken; mevcut altyapının bu yoğunluğu karşılamakta zorlandığı da açıkça görülüyor. Bugün Cilvegözü için yapılan "Kapıkule kadar stratejik" tanımı, aslında yeni dönemin en net özetlerinden biri. Avrupa hattında yıllardır alışık olduğumuz yapı, artık Orta Doğu hattında da kendini göstermeye başlıyor. Bu durum, yeni yatırımları, güçlü altyapıyı ve daha etkin bir koordinasyonu zorunlu hale getiriyor.

Avrupa'da artan korumacılık, vize ve kota sorunları Türk taşımacılığını zorlamaya devam ederken; Orta Doğu ve Körfez hattı yeni bir fırsat alanı olarak öne çıkıyor. Türkiye'nin bu süreçte lojistik üs olma potansiyeli her geçen gün daha da güçleniyor.

Elinizdeki bu sayıda, Hatay'da gerçekleştirilen tüm temaları detaylarıyla ele alıyoruz. Cilvegözü Sınır Kapısı'ndaki incelemelerden TIR parkının sahadaki etkilerine, yönetim kurulu toplantısında öne çıkan mesajlardan bölge nakliyecileriyle yapılan buluşmalara kadar pek çok başlığı sayfamızda kapsamlı şekilde bulacaksınız. Hatay'ın yükselen stratejik rolünü, sahadaki dönüşümü ve çözüm bekleyen konuları bu sayımızda ayrıntıyla okuyacaksınız.

Bugün lojistik, klasik bir sektör tanımının çok ötesine geçmiş durumda. Krizlere karşı direnç, tedarik zinciri güvenliği ve ekonomik sürdürülebilirlik açısından belirleyici bir rol üstleniyor. Bu nedenle atılan her adım, yalnızca sektörü değil, Türkiye'nin geleceğini de doğrudan etkiliyor.

Saygılarımla...

EDİTÖR'DEN



ALPER ÖZEL
İCRA KURULU BAŞKANI

“

Lojistikte dengeler değişiyor. Küresel ticaretin yönü, yaşanan krizler, bölgesel gelişmeler ve yeni koridor arayışları, taşımacılık sektörünü her zamankinden daha stratejik bir konuma taşıyor. Türkiye ise bu değişimin tam merkezinde yer alıyor. İşte tam da bu noktada Hatay, yalnızca bir sınır kenti değil; yeni dönemin en kritik lojistik eşiklerinden biri olarak öne çıkıyor.

UND Bolu Heyeti Bolu Şoförler ve Otomobilciler Odası'nı ziyaret etti

UND Bolu heyeti tarafından Bolu Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığına seçilen İsmail Öztürk ve Yönetim Kurulu'na hayırlı olsun ziyareti gerçekleştirildi.

Gerçekleşen ziyarette, Başkan Öztürk'e yeni görevinde başarı dilekleri iletilirken, taşımacılık sektörü ve esnafın mevcut durumu üzerine görüş alışverişinde bulunuldu. Samimi bir ortamda geçen görüşmede, birlik ve dayanışma mesajları verildi.

Ziyaretten duyduğu memnuniyeti dile getiren Öztürk, nazik ziyaretleri için teşekkür ederek, oda olarak esnafın haklarını korumak ve sektörü geliştirmek adına çalışmalarına kararlılıkla devam edeceklerini ifade etti.

Ziyarete, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ömer Gülen, Kökez Nakliyat'tan Yılmaz Bakırcı, Keskin Kartal / Ulu Nakliyat'tan Necati Özmen, DCM Nakliyat'tan Cevat Erdoğan ve UND Doğu Marmara & Batı Karadeniz Bölge Koordinatörü Nusret Özarslan katıldı.



UND Gaziantep Heyeti, Gaziantep Ticaret Odası'nı ziyaret etti

UND Gaziantep Çalışma Grubu, Gaziantep Ticaret Odası Başkanı Mehmet Tuncay Yıldırım'ı makamında ziyaret ederek bölgesel lojistik konularını değerlendirdi. Ziyarete, Gaziantep bölgesindeki lojistik faaliyetlerin genel durumu, dış ticaret süreçlerindeki güncel gelişmeler ve sektörün karşılaştığı konular ele alındı. UND yetkilileri, ziyaretin lojistik ve taşımacılık sektöründe iş birliğini güçlendirme, Gaziantep'in dış ticaret potansiyelini daha etkin kullanma ve bölgesel ticaretin gelişimine katkı sağlama hedeflerinin bir parçası

olduğunu vurguladı. Sektör adına, gösterdikleri destek için GTO Başkanı Mehmet Tuncay Yıldırım'a teşekkür edildi.

Gerçekleştirilen ziyarete, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ahmet Şahade, Yüksek İstişare Kurulu Üyesi Yusuf Erol, Yüksek Haysiyet Divanı Yedek Üyesi Yunus Başkara, Çalışma Grubu Başkanı İ.Gökhan Aydınçüler, Çalışma Grubu Başkan Yardımcısı Yardımcısı Cuma Taş, Ömer Toplar, M.Ali Erdoğan, Y. Emre Güneş, Tuncay Toplar, Sinan Şahade ve UND Gaziantep Bölge Temsilcisi Erdinç Aykılıç katıldı.

UND, Ticaret Bakanlığı ile Irak ve Suriye taşımalarını görüştü

UND Yönetim Kurulu Üyesi Tahir Aydoğan ve UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Alpdoğan Kahraman, Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü heyeti ile bir araya geldi.

Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Hakan Akgün'ün başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda; Suriye üzerinden Irak taşımaları, doğrudan Irak taşımaları ve Körfez İşbirliği ülkelerine yönelik taşımalar kapsamlı şekilde ele alındı. Toplantıda UND heyeti tarafından sektörün güncel durumu, sahadan gelen tespitler ve talepler detaylı şekilde paylaşıldı; özellikle Irak taşımaları, sınır kapılarındaki durum ve operasyonel süreçler Ticaret Bakanlığı yetkilileri ile istişare edildi.

Görüşmelerde ayrıca; Türkiye, Irak, Suriye ve Körfez İşbirliği ülkeleri arasında giderek önem kazanan transit koridorların geliştirilmesi üzerine önemli değerlendirmelerde bulunuldu.



Toplantı kapsamında, UND ve çalışma grupları tarafından elde edilen verilerin ve sektör analizlerinin düzenli olarak istişare edilmesi hususunda mutabakata varıldı.

UND, akaryakıt maliyetlerindeki artışı TİM Başkanı Gültepe'ye taşıdı

UND, taşımacılık sektörünün en önemli gündem başlıklarından biri haline gelen akaryakıt maliyetlerindeki artışı, TİM Başkanı Mustafa Gültepe ile TİM Lojistik Kurulu toplantısında gündeme taşıdı.

Toplantıya UND adına Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve HİB Yönetim Kurulu Üyesi Murat Baykara ile UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kadir Çirkin katıldı. Görüşmede, akaryakıt giderlerinin uluslararası taşımacılıkta toplam maliyetler içindeki belirleyici payına dikkat çekilerek, ihracatçıların da bu maliyet baskısını doğru ve tam biçimde görmesinin önem taşıdığı vurgulandı.

Toplantıda ayrıca Hürmüz Boğazı'nda yaşanan mevcut kriz ve bunun Türk taşımacılığı ile ihracat üzerindeki olası etkileri detaylı şekilde ele alındı. Bölgedeki gelişmelerin enerji fiyatları ve lojistik maliyetler üzerinden ihracat zincirine doğrudan yansdığı ifade edildi.

UND ayrıca, Bulgaristan sınır kapılarında uygulanan hammaliye işlemleri ile sınır geçişlerinde yaşanan sorunları da gündeme taşıdı. Sınır geçişlerinin hızlandırılması, operasyonel akışın iyileştirilmesi ve taşımacıların karşı karşıya kaldığı maliyet artırıci uygulamaların çözülmesi gerektiği vurgulandı.

Toplantıda, TIR sürücülerinin yaşadığı vize sorunları da ele alınarak, sürücü hareketliliğini doğrudan etkileyen bu sorunun dış ticaret ve taşıma operasyonları bakımından kritik bir başlık olduğu belirtildi.



UND tarafından ayrıca, Dereköy-Malko Tarnovo sınır kapısının minivan araçların geçişine açılmasının sağlayacağı rahatlatıcı etki de gündeme getirildi. Bu adımın, mevcut sınır kapılarındaki yoğunluğun azaltılmasına ve geçişlerin daha verimli hale gelmesine katkı sunacağı ifade edildi.

Görüşmede son olarak, Türkiye-Rusya Ro-Ro hattı taşımacılığında navlun yapısına ilişkin başlıklar da değerlendirilerek, bu hattın taşımacılar açısından daha sürdürülebilir ve öngörülebilir bir yapıya kavuşturulmasının önemi dile getirildi.

TİM Başkanı Mustafa Gültepe, UND tarafından aktarılan tüm başlıkları dikkatle değerlendirdiklerini belirterek, sektörün gündeminde yer alan bu konularda destek vermeye hazır olduklarını ifade etti.



UND'den MÜSİAD Panelinde önemli değerlendirmeler

UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, 26 Mart'ta MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu tarafından düzenlenen "Türkiye'de Gümrük Uygulamaları ve Dış Ticarete Yeni Dönem: Riskler, Fırsatlar ve Çözüm Önerileri" başlıklı panele konuşmacı olarak katıldı. Etkinlik, MÜSİAD Tekirdağ Şubesi ev sahipliğinde Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası'nda gerçekleştirildi.

Moderatörlüğünü Dr. Zekeriya Savran'ın üstlendiği panelde; Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Mehmet

Yapıcı, DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Fatih Şener, Cey Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı ve UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ahmet Arkin Obdan da panelist olarak yer aldı. Panel kapsamında, gümrük uygulamalarındaki güncel gelişmeler ile dış ticarete yeni dönemin sunduğu riskler, fırsatlar ve çözüm önerileri ele alınırken; geçiş belgeleri, vize süreçleri ve son dönemde yaşanan gelişmeler çerçevesinde sektörün karşılaştığı sorunlar ve beklentiler de paylaşıldı.

Hatay TSO'da uluslararası karayolu taşımacılıkta çalışma hayatına yönelik eğitim

UND tarafından uluslararası karayolu taşımacılığı sektörüne yönelik olarak hazırlanan eğitim programı, UND üyeleri ile Hatay Ticaret ve Sanayi Odası Taşımacılık Komitesi üyelerinin de katılımıyla, Hatay Ticaret ve Sanayi Odası'nın ev sahipliğinde gerçekleştirildi.

10 Nisan'daki programa UND yönetimi, UND üyeleri ile Ticaret Odası Meslek Komitesi üyeleri katılım sağladı. Eğitim, uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların insan kaynakları, muhasebe, operasyon ve üst yönetim kadrolarına yönelik olarak hazırlandı.

Eğitim kapsamında; TIR şoförleri ile işverenler arasındaki iş ilişkilerinin yönetimi, fazla çalışma, genel tatil ve hafta tatili ücretleri, sefer primlerinin SGK'ya bildirim, işveren ve şoför fesih hakları, maddi zarar tazminleri ve yıllık izin kullanımı gibi kritik başlıklar detaylı şekilde ele alındı. Katılımcılara sahada karşılaşılan sorunlara yönelik pratik çözüm önerileri sunulması, programın önemli hedefleri arasında yer aldı. Söz konusu eğitim, yalnızca mevzuat bilgisi aktarımıyla sınırlı kalmayıp, sektörde yaşanabilecek olası uyumsuzlukların ön-



lenmesi ve kurumsal uyum süreçlerinin güçlendirilmesine de katkı sağlamayı amaçladı. Bu sayede firmaların hem operasyonel hem de hukuki süreçlerde doğru uygulama standartlarını hayata geçirmesi desteklenmiş oldu.

UND Kadın Çalışma Grubu gelecek dönem faaliyetlerini değerlendirdi

UND Kadın Çalışma Grubu, sektörün geleceğine yön verecek önemli başlıkların ele alındığı kapsamlı bir toplantı gerçekleştirdi. 8 Nisan'da UND Merkez ve çevrim içi platform üzerinden hibrit olarak gerçekleştirilen toplantıda, kadın istihdamı, üniversite iş birlikleri ve sektörel dönüşüm konuları ele alındı. Toplantıda üniversitelerle hayata geçirilecek iş birlikleri ve ortak projeler detaylı şekilde değerlendirildi. Öğrenciler ile sektör arasında güçlü bir bağ kurulması amacıyla iletişim havuzu oluşturulması fikri gündeme alındı. Bu sayede gençlerin lojistik sektörüne yönlendirilmesi ve kariyer fırsatlarının artırılması hedefleniyor.

Kadın Çalışma Grubu, Anadolu'daki kadın öğrencilerin lojistik sektörüne teşvik edilmesine yönelik çalışmalar üzerinde de durdu. Bu kapsamda farkındalık faaliyetleri, eğitim programları ve rol model buluşmaları planlandı.

Toplantı, Kadın Çalışma Grubu Başkanı Gizem Gündüz Bora ve Başkan Yardımcısı Dr. Sabire Yazıcı liderliğinde gerçekleştirildi. Sektör ve akademi dünyasından geniş katılımın sağlandığı toplantıda, UND Eğitim Birimi de yer aldı.

Yakın dönemde planlanan üniversite ziyaretleri ve lojistik zirveleri de toplantının gündeminde yer aldı. Bu kapsamında



akademi-sektör iş birliğinin güçlendirilmesi hedefleniyor. UND Kadın Çalışma Grubu, gerçekleştirdiği toplantı ile kadın istihdamını artırmaya yönelik çalışmalarını sürdürürken, lojistik sektöründe sürdürülebilir ve kapsayıcı dönüşüme katkı sağlama devam ediyor.

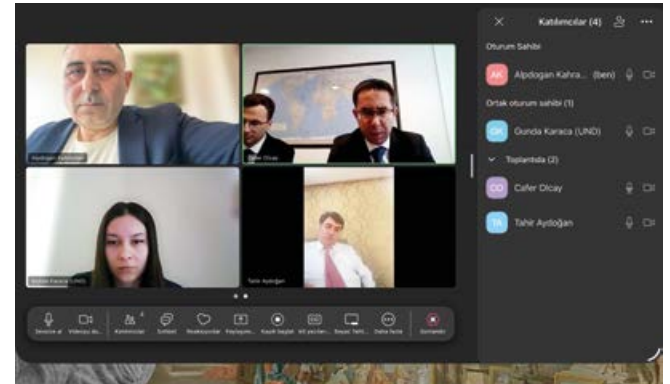
UND, Kalkınma Koridoru ve Suriye Transit Güzergâhlarını Dışişleri ile görüştü

UND heyeti, Irak taşımacılığı odağında düzenlenen çevrimiçi toplantıda Kalkınma Koridoru ve Suriye transit güzergâhlarına ilişkin güncel gelişmeleri Dışişleri Bakanlığı yetkilileriyle değerlendirdi. tüğü istişareler kapsamında Dışişleri Bakanlığı ile bir çevrimiçi görüşme gerçekleştirdi. Görüşme, daha önce Ticaret Bakanlığı ile yapılan sektör taşıma güzergâhları toplantılarının devamı niteliğinde oldu.

Toplantıya Dışişleri Bakanlığı Irak Şube Müdürü Olcay Karakaş ve Bakanlık ekibi katılırken, UND'yi Yönetim Kurulu Üyesi Tahir Aydoğan ile İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Alpdoğan Kahraman temsil etti. Irak taşımacılığı başta olmak üzere sektöre ilişkin son gelişmeler karşılıklı görüş alışverişiyle ele alındı.

Toplantının açılışında UND İstatistik Uzmanı Gunda Esra Altınışık, Türkiye–Irak ticareti ile taşıma modlarına ilişkin verileri içeren kapsamlı bir sunum yaptı.

İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Alpdoğan Kahraman, Irak'ın kritik transit konumunun Körfez ülkelerine erişimde deniz yoluna güçlü ve hızlı bir alternatif sunduğunu vurguladı. Irak üzerinden geliştirilecek koridorların taşıma sürelerini azaltarak bölgesel



ticarete ülkelerin rolünü güçlendirebileceğini ifade etti. Toplantının son bölümünde Yönetim Kurulu Üyesi Tahir Aydoğan, Irak hattındaki taşımacılığın mevcut durumu ile geliştirilmesi gereken alanlara dair değerlendirmelerde bulundu. UND, sektöre sağlanan katkılar nedeniyle Dışişleri Bakanlığı'na ve toplantıya katılan yetkililere teşekkür etti.

BM Daimi Temsilciliği'nde sürücü vize kuralı masaya yatırıldı

UND, Türkiye'nin Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi ve geçmiş dönem Bakan Yardımcısı Büyükelçi Burak Akçapar'a Avrupa Birliği'nde devreye alınacak EES (Giriş/Çıkış Sistemi) ve 90/180 gün uygulamasının doğuracağı sonuçları anlattı. UND girişimleri kapsamında, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kadir Çirkin, Türkiye'nin Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi geçmiş dönem Bakan Yardımcısı Büyükelçi Burak Akçapar ile yaptığı görüşmede, Türk uluslararası eşya taşımacılığı sektörünün en kritik sorunlarından biri olan sürücü vizeleri ile Avrupa Birliği'nde devreye alınacak EES (Giriş/Çıkış Sistemi) ve 90/180 gün uygulamasının doğuracağı sonuçları aktardı. Görüşmede, Türk sürücülerinin karşı karşıya kaldığı vize engellerinin artık yalnızca Türkiye'nin taşımacılık sektörünü ilgilendiren bir mesele olmadığı; Avrupa'nın üretim, tedarik ve lojistik güvenliğini de doğrudan ilgilendiren ortak bir sorun haline geldiği vurgulandı. UND tarafından yapılan değerlendirmede, Türk sürücülerinin Avrupa'ya yalnızca yük taşımadığı; aynı zamanda Avrupa sanayisinin hammadde akışını, üretim sürekliliğini, rafların doluluğunu ve ticaretin zamanında işlenmesini sağlayan kritik lojistik zincirin taşıyıcısı olduğu ifade edildi. Bu nedenle Türk sürücülerine yönelik vize kısıtlarının, yalnızca Türk taşımacısını değil, AB ekonomisinin işleyişini ve Avrupa şirketlerinin tedarik sürekliliğini de olumsuz etkilediği belirtildi. Toplantıda ayrıca, sürücülere verilen kısa süreli vizeler, uzun randevu bekleme süreleri, ret oranları ve operasyonel belirsizliklerin uluslararası taşımaları sekteye uğrattığı; bunun sonucunda teslimat sürelerinin uzadığı, maliyetlerin arttığı ve ticaret akışının zarar gördüğü kaydedildi. Öte yandan, Avrupa Birliği tarafından uygulanacak EES ve 90/180 gün kuralının, uluslararası



taşımacılık yapan profesyonel sürücüler açısından mevcut sorunu daha da ağırlaştırabileceği dile getirildi. Sürekli sınır aşan ve hareket halinde olan profesyonel sürücülerin, standart yolcu hareketliliği mantığıyla değerlendirilmesinin sahada çok ciddi darboğazlar doğurabileceği ifade edildi.

Görüşmede öne çıkan temel mesajlardan biri de şu oldu: "Türk sürücülerinin yaşadığı vize sorunu, sadece Türkiye'nin değil, Avrupa'nın da sorunudur. Çünkü Türk taşımacıları, Türkiye ile Avrupa arasındaki ticaretin en güçlü taşıyıcı unsurlarından biri olmayı sürdürmekte; Avrupa'nın malları, üretim girdileri ve ticari akışı da büyük ölçüde bu operasyonel kapasite sayesinde taşınmaktadır." Büyükelçi Burak Akçapar ile yapılan değerlendirmede, profesyonel sürücülere yönelik vize süreçlerinin kolaylaştırılması, sektöre özgü pratik çözümler geliştirilmesi ve EES/90-180 gün uygulamalarında taşımacılık sektörünün özel yapısının mutlaka dikkate alınması gerektiği vurgulandı.

AİBÜ Dış Paydaş Toplantı UND katılımıyla yapıldı



Abant İzzet Baysal Üniversitesi (AİBÜ) Yeniçağa Yaşar Çelik Meslek Yüksekokulu, her dönem düzenli olarak gerçekleştirdiği Dış Paydaş Toplantısı'nı 7 Nisan'da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı XIII. Bölge Müdürlüğü toplantı salonunda düzenledi. Toplantıya, kamu, üniversite, sanayi ve sivil toplum kuruluşlarını bir araya getiren işbirliği çerçevesinde önemli temsilciler katılım sağladı. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı XIII. Bölge Müdürü Dr. Yavuz Yegin, Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Uğur Soykan, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ömer Gülen, Lojider Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Kayıhan Özdemir Turan, UND Doğu Marmara ve Batı Karadeniz Bölge Koordinatörü Nusret Özarslan, DCM Lojistik Ltd. Şti. Cevat Erdoğan, Meslek Yüksekokulu Müdür Yardımcısı Öğr. Gör. G. Hande Yılmaz, Lojistik Bölüm Başkanı Doç. Dr. Erol Geçici, Öğr. Gör. Sibel Tekmen ve İngilizce Öğr. Gör. Dr. Veli Başaranol katıldı.



UND, karayolu taşımacılığında BAF'ı FIATA gündemine taşıdı

UND, FIATA toplantısında karayolu taşımacılığında akaryakıt maliyetlerinin payının giderek arttığını belirterek BAF'ın hayata geçirilmesi gerektiğini gündeme taşıdı.

UND, son dönemde akaryakıt fiyatlarında yaşanan sert dalgalanmaların karayolu taşımacılığı üzerindeki etkilerini uluslararası platforma taşıyarak, karayolu taşımacılığına özel bir BAF (Yakıt Ayarlama Faktörü) mekanizmasının hayata geçirilmesi konusunu FIATA gündemine taşıdı.

UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kadir Çirkin tarafından gerçekleştirilen temaslarda UND, özellikle küresel gelişmelerin etkisiyle akaryakıt maliyetlerinde ortaya çıkan ani ve öngörülemez artışların, uluslararası karayolu taşımacılığı sektöründe ciddi maliyet baskısı oluşturduğunu vurguladı. Deniz ve hava taşımacılığında uzun süredir farklı örnekleri uygulanan yakıt ayarlama mekanizmalarına benzer şekilde, karayolu taşımacılığında da şeffaf, ölçülebilir ve kamuya açık verilere dayalı bir referans sistemine ihtiyaç duyulduğu ifade edildi.

UND tarafından FIATA nezdinde yapılan girişimde, karayolu taşımacılığı sektörünün yakıt maliyetlerindeki olağanüstü değişimlerden doğrudan etkilendiği, bu durumun taşımacıların mali sürdürülebilirliğini zorladığı ve ticaret zincirinde öngörülebilirliği azalttığı dile getirildi. Bu çerçevede, FIATA çatısı altında uluslararası ölçekte referans alınabilecek bir yakıt ayarlama çalışmasının oluşturulması talep edildi.

UND, önerilen sistemin herhangi bir fiyat belirleme amacı taşımadığını; yalnızca kamuya açık ve doğrulanabilir veriler üzerinden, sektöre yol gösterici nitelikte, objektif bir referans oluşturmayı hedeflediğini vurguladı. Böylece taşımacılık sektöründe maliyet hareketlerinin daha sağlıklı analiz edilmesi ve ticari ilişkilerde daha öngörülebilir bir zeminin oluşması amaçlanıyor.



Uluslararası karayolu taşımacılığında akaryakıt giderlerinin toplam maliyetler içerisindeki yüksek payına dikkat çeken UND, sektörün sürdürülebilirliği açısından bu başlığın yalnızca taşıma şirketlerini değil, dış ticaret zincirinin tamamını yakından ilgilendirdiğini belirtti.

UND'nin FIATA nezdinde gündeme taşıdığı bu girişim, karayolu taşımacılığında maliyet yönetimi ve uluslararası rekabet gücünün korunması açısından önemli bir adım olarak değerlendirilirken, konunun FIATA bünyesinde daha kapsamlı şekilde ele alınması yönünde irade ortaya konuldu.

FIATA Kongresinde ülkemiz heyetinde; FIATA Onursal Üyesi Kosta Sandalcı, UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin ve Yönetim Kurulu Üyeleri İbrahim Nalçacı, Cenker Ural, İbrahim Kaan Aydın, Enes Akça, Mehmet Özkan, UTİKAD Genel Müdürü Alperen Güler ve Sektörel İlişkiler Müdürü Ezgi Demir yer aldı.



UND ÇÖMÜ'nün "Üniversite-Sektör Perspektifi Zirvesi"nde yer aldı

UND ve Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Uluslararası Lojistik Bölümü tarafından 21-22 Nisan tarihlerinde "Üniversite-Sektör Perspektifi Zirvesi" gerçekleştirildi. Zirvede güncel konular değerlendirilirken insan kaynağına erişim konusu ele alındı.

Üniversite-Sektör Perspektifi Zirvesi üniversite öğrencileri ile lojistik sektörünün önde gelen isimlerini buluşturdu. Sektördeki güncel gelişmelerin değerlendirildiği zirvede, insan kaynağı ihtiyacı, eğitim ile sektör arasındaki uyum çok boyutlu şekilde tartışıldı. Aynı zamanda öğrencilere kariyer fırsatları konusunda güçlü bir farkındalık kazandı. Zirveye; Biga Belediye Başkanı Ahmet Elbi, Gümüşçay Belediye Başkanı Hasan Kırım, Biga Kaymakamı Ercan Kayabaşı, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Başkanı Prof.Dr. Yener Pazarıcı, Okul Dekanı Prof.Dr. Özgür Topkaya, Kulüp Danışmanı Mehmet Karadağ katılarak açılış konuşmaları gerçekleştirdiler. İlk oturumda düzenlenen "Lojistik Sektöründe İnsan Kaynağı ve Eğitim Uyumu: Mevcut Sorunlar ve Gelecek Perspektif" panelinde, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Haşmet Karasu, UND perspektifinden sektörün mevcut durumu ve beklentilerine ilişkin değerli paylaşımlarda bulunarak öğrencilerin sorularını yanıtladı. Saat 14.30'da başlayan ikinci oturumda ise üniversiteler arası etkileşimi artırmak ve öğrencilerin analitik düşünme becerilerini geliştirmek amacıyla üniversite nezdinde bir ilk yaşandı; I. Vaka Analizi ve Münazara etkinliği gerçekleştirildi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi öğrencilerinin yanı sıra Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi ve İstanbul Üniversitesi öğrencilerinin katılımıyla gerçekleştirilen oturumda, öğrenci-



ler hazırladıkları senaryoları başarıyla sundular. UND Kadın Çalışma Grubu üyelerinin jüri olarak yer aldığı münazarada; Dr. Sabire Yazıcı, İrem Demir ve Zarife Atik tarafından değerlendirmeler; durum analizi, stratejik karar alma, operasyonel uygulanabilirlik ve sunum/ikna gücü kriterleri çerçevesinde titizlikle gerçekleştirildi. Öğrencilerin ortaya koyduğu çözüm önerileri, sektörün dinamiklerine hâkim olma gayretleri ve analitik yaklaşımları büyük takdir topladı. UND Eğitim Merkezi Müdürü F. Seda Gültekin koordinasyonunda gerçekleşen etkinlikte UND standı da yer aldı. Uzman Yrd. Zeynep Salgın tarafından UND faaliyetleri öğrencilere aktarıldı.



BM Ulaştırma Birimi'nde Türk taşımacılık sektörünün gündemi ele alındı

Sınır geçişlerindeki darboğazlar, Bulgaristan'daki hammaliye uygulamaları, Ro-Ro taşımalarında yaşanan sorunlar, taşıma kotaları, Polonya'daki tek taraflı RMPD uygulamaları gibi dayatmalar, Irak ve Suriye hatlarının stratejik önemi ile Suudi Arabistan sürücü vizesi sorunu ve akaryakıt fiyatlarındaki artışın taşımacılık sektörüne etkileri Birleşmiş Milletler nezdinde gündeme taşındı.

UND, Birleşmiş Milletler Ulaştırma Birimi ile gerçekleştirdiği görüşmede, Türk uluslararası karayolu taşımacılık sektörünün sahada karşı karşıya kaldığı temel sorunları kapsamlı şekilde ele aldı.

Görüşmelere, UNECE TIR Sekreteri ve Taşımacılığın Kolaylaştırılması ve Ekonomi Bölüm Şefi Konstantinos Alexopoulos, TIR Sekreteryası / Sürdürülebilir Ulaştırma Birimi İdari Asistanı Luigi Castorina, ile Sürdürülebilir Ulaştırma Birimi Taşımacılığın Kolaylaştırılması Ekonomi Bölümü Ekonomik İşler Yetkilisi Ariadne Abel ve UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kadir Çirkin katıldı.

UND tarafından görüşmede, uluslararası ticaretin sürdürülebilirliği açısından taşımacılık faaliyetlerinin önündeki yapıy engellerin yalnızca taşımacıları değil; tedarik zincirlerini, üretimi, ihracatı ve ülkeler arasındaki ekonomik entegrasyonu da doğrudan olumsuz etkilediği vurgulandı.

Sınır geçişlerinde yaşanan sorunların taşıma sürelerini uzattığı, maliyetleri artırdığı ve teslimat güvenilirliğini zedelediği ifade edilirken; Bulgaristan tarafında taşımacılara yüklenen

hammaliye uygulamalarının da öngörülebilirlik ve maliyet yönetimi açısından sektörde ciddi rahatsızlık oluşturduğu belirtildi. Ro-Ro taşımalarında yaşanan haksız rekabetin alternatif taşıma modellerinin etkinliğini azalttığına dikkat çekilirken, kota uygulamalarının serbest ve adil ticaret ilkeleriyle bağdaşmadığı da vurgulandı. Polonya'da taşımacılara yönelik hayata geçirilen RMPDS uygulamaların ise uluslararası taşımacılık faaliyetleri üzerinde ek baskı yarattığı ifade edildi.

UND, görüşmede uluslararası taşımacılığın önündeki bu engellerin kaldırılmasının; yalnızca Türk taşımacılarının değil, Avrupa ile Asya arasındaki ticaret akışının daha sağlıklı, hızlı ve öngörülebilir şekilde işlemesi açısından da kritik önemde olduğunu vurguladı.

Birleşmiş Milletler Ulaştırma Birimi ile gerçekleştirilen temaslarda, sektörün yaşadığı sorunların uluslararası platformlarda daha görünür hale getirilmesi, çözüm odaklı diyalog mekanizmalarının güçlendirilmesi ve taşımacılığın önündeki idari ve operasyonel engellerin azaltılmasına yönelik iş birliği imkanları da değerlendirildi.



UND'den Hatay vurgusu: Sınır geçişlerinde hız ve bölgeye lojistik merkez çağrısı!

UND heyeti, Doğu Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmede Hatay'ın stratejik rolüne dikkat çekerek Suriye sınır geçişlerinde hız ve güvenliğin artırılması ile bölgeye modern bir lojistik merkez kazandırılması ihtiyacını vurguladı.

Başkan Şerafettin Aras ve Yönetim Kurulu, Doğu Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Hüseyin Topçuoğlu ile gerçekleştirdikleri görüşmede, bölge taşımacılığının güncel gündem başlıklarını, gümrük süreçlerini ve uluslararası taşımacılığın önünü açacak yapısal ihtiyaçları ele aldı.

Gerçekleştirilen görüşmeye UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, Başkan Yardımcıları Kemal Gül, Muhittin Ocak ve Ramiz Kılınc ile Yönetim Kurulu Üyeleri Mehmet Cingi ve Mehmet Kayabölen de katıldı.

Görüşmede özellikle Hatay'ın, Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığı açısından stratejik önemi bir kez daha vurgulandı. Sadece bölge ekonomisi açısından değil, Türkiye'nin ihracat akışının sürekliliği bakımından da kritik bir merkez konumunda bulunan Hatay'ın; Ortadoğu hattına açılan kapısı, güçlü taşımacı yapısı ve sahadaki tecrübesiyle sektör için vazgeçilmez bir noktada bulunduğu ifade edildi. Toplantıda, Suriye geçişlerinin hızlı, düzenli ve güvenli şekilde işleminin hem bölge taşımacılığı hem de Türkiye'nin dış ticaret hedefleri açısından büyük önem taşıdığı değerlendirildi. Sınır geçişlerinde sağlanacak hız ve güvenliğin,

ihracatın sürekliliğine doğrudan katkı sunacağı, taşımacının üzerindeki zaman ve maliyet baskısını azaltacağı ve bölgedeki ticari hareketliliği daha güçlü hale getireceği belirtildi. Görüşmede ayrıca, Hatay ve çevresinde uzun süredir ihtiyaç duyulan bir lojistik merkez konusunun da altı çizildi. Bölgenin taşıma kapasitesine, artan dış ticaret potansiyeline ve sınır hattındaki yoğunluğa cevap verecek modern bir lojistik merkezin; operasyonel verimliliği artıracığı, şehir içi yük baskısını azaltacağı ve taşımacılık faaliyetlerini daha planlı, daha güçlü bir yapıya kavuşturacağı ifade edildi. Başkan Şerafettin Aras, değerlendirmesinde, uluslararası taşımacılığın sadece bir sektör meselesi değil, aynı zamanda Türkiye'nin üretim, ihracat ve rekabet gücüyle doğrudan bağlantılı stratejik bir alan olduğunu vurguladı. Aras, Hatay başta olmak üzere sınır hattındaki taşımacılık akışının güçlendirilmesi, Suriye geçişlerinin daha etkin hale getirilmesi ve bölgeye değer katacak lojistik yatırımların hayata geçirilmesinin sektör adına büyük önem taşıdığını belirtti. Gerçekleştirilen görüşmenin, hem bölgenin mevcut ihtiyaçlarının ilgili mercilere aktarılması hem de çözüm odaklı iş birliğinin güçlendirilmesi açısından verimli geçtiği ifade edildi.



MOVE
EXPERT

Daha Az Evrak, Daha Çok Yol!

Neden Biz?

Çünkü bize göre, nakliyeciler olarak evrak işleriyle değil, işinizle ilgilenmelisiniz.

Biz, Avrupa genelinde sürücü görevlendirme işlemlerinden **KDV ve ÖTV** iadesine, feribot rezervasyonuna kadar tüm süreçlerde nakliyecilere tam destek veriyoruz.

Gücümüz ne?

Hızlı, güvenilir ve merkezi bir hizmet sunuyoruz. Böylece hem zaman kazanırsınız hem de maliyetlerinizi düşürürsünüz.

Siz yolda olun, **biz gerisini halledelim.**

Hemen bizimle iletişime geçin

P: 0 532 632 36 60

M: salesturkey@move-expert.com

S: www.move-expert.com



KDV & ÖTV İadesi

Taşımacılık firmalarına yurtdışında ödedikleri KDV ve ÖTV'yi zamanında ve eksiksiz şekilde geri **alabilmeleri için yardımcı oluyoruz.**



Feribot Rezervasyon Hizmeti

Araçlarınız için feribot geçişlerini bizimle kolayca planlayın, işinizi aksatmadan yolunuza devam edin.



Sürücü Görevlendirme (Posting) Hizmeti

Yasalara uygun olmayan görevlendirmeler çok ciddi cezalara yol açabilir. Biz, sürücülerinizin Avrupa içindeki görevlendirmelerini yasalara uygun şekilde yönetiyor ve sizi bu tür **risklerden koruyoruz.**



Başkan Aras'tan Türkiye – Suriye İş ve Yatırım Forumu'nda önemli çağrı!

DEİK ev sahipliğinde düzenlenen Türkiye–Suriye İş ve Yatırım Forumu'nda konuşan UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Suriye'nin bölgesel lojistik ve ticaret koridorlarındaki kritik konumuna dikkat çekerek sınır kapılarının modernizasyonu ve operasyonel verimliliğin artırılması çağrısında bulundu.

DEİK'in ev sahipliğinde, T.C. Ticaret Bakanı Ömer Bolat ve Suriye Ekonomi ve Sanayi Bakanı Sayın Muhammed Nidal eş-Şaar'ın katılımıyla gerçekleştirilen Türkiye – Suriye İş ve Yatırım Forumu, üst düzey bürokratlar ve iş dünyası temsilcilerinin geniş katılımıyla düzenlendi. Ticaret ve taşımacılık alanında bölgenin mevcut ve gelecekte artacak önemine dikkat çekilen forumda, Suriye'nin stratejik rolü kapsamlı şekilde ele alındı. Panelin lojistik oturumunda konuşmacı olarak yer alan UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Suriye'nin yalnızca ikili ticaret açısından değil, bölgesel ve küresel lojistik zincirleri açısından da kritik bir konumda bulunduğunu vurguladı. Sınır kapılarındaki mevcut darboğazlara da değinen Aras, özellikle Cilvegözü Sınır Kapısı'nda yaşanan yoğunluğu önlemek için, sınır kapılarının modernize edilmesi, yük ve yolcu trafiğinin ayrıştırılması ve operasyonel verimliliğin artırılması gerektiğinin altını çizdi. Suriye'nin istikrarla birlikte sınırlarını açmasının yalnızca iki

ülke için değil, dünya tedarik zinciri açısından da büyük önem taşıdığını belirten Aras, Türkiye ve Suriye'nin birbirini tamamlayan yapılarıyla üçüncü ülkelere açılan ticari bağlantıların kurulmasında kritik rol oynadığını ifade etti. Konuşmasında UND'nin Suriye'nin yeniden yapılanma sürecinde aktif rol almaya hazır olduğunu vurgulayan Aras, Suriyeli taşımacılık sektörü ile iş birliğini geliştirmeye ve know-how paylaşımına hazır olduklarını ifade etti. Toplantı kapsamında UND Başkanı Şerafettin Aras, halihazırda Suudi Arabistan sürücü vizeleri sorunu nedeniyle mağduriyet yaşayan üyelerimizin görüş ve taleplerini içeren bilgi notunu Ticaret Bakanı Ömer Bolat'a ilettili. Ömer Bolat ise yaptığı değerlendirmede, Suriye transit güzergâhının önümüzdeki dönemde hayata geçirileceğini, Suudi Arabistan sürücü vizesi sorununa ilişkin çözüm sürecinde önemli adımlar atıldığını ve Körfez İş Birliği Konseyi ülkelerine yönelik uluslararası karayolu taşımacılığının yeniden başlaması için yoğun çalışmaların sürdüğünü ifade etti.



UND, Türk Devletleri Teşkilatı Programı kapsamında Kapıkule'de

UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, Türk Devletleri Teşkilatı kapsamında düzenlenen Kapıkule Sınır Kapısı ziyaret programına katıldı.

Türk Devletleri Teşkilatı'na üye ülkelerden gelen gümrük yetkililerinin yer aldığı programda, Kapıkule Sınır Kapısı'nın işleyişi detaylı şekilde anlatıldı. Ziyaret kapsamında Türk Gümrük Sistemi hakkında kapsamlı bilgiler paylaşılırken, kapının operasyonel süreçleri ve istatistik verileri de katılımcılara aktarıldı. Yabancı heyet, Türk gümrük uygulamalarına ve Kapıkule'nin işleyişine ilişkin sorularını yetkililere yöneltme fırsatı bulurken, program saha ziyareti ile devam etti. Söz konusu toplantıya, Türk Devletleri Teşkilatı Karayolu Taşıma Birliği ve UND adına davet edilen UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel de katılım sağlayarak sektörü temsilen görüş alışverişinde bulundu.



UND Başkanı Aras, MTSO Başkanı Çakır ile görüştü

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Hatay programı sonrasında Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hakan Sefa Çakır ile bir araya geldi. Görüşmede Türkiye'nin küresel lojistikte artan rolü, ulaştırma koridorları ve Mersin'in stratejik konumu masaya yatırıldı.

Türkiye'nin küresel ticarete artan rolü ve değişen jeopolitik dengeler, Mersin'i lojistikte stratejik bir merkez haline getiriyor. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras ile Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hakan Sefa Çakır arasında gerçekleştirilen görüşmede; Mersin Limanı'nın kapasitesi, Ro-Ro hatlarının önemi ve kentte hayata geçirilmesi planlanan lojistik merkez projeleri ön plana çıktı. Görüşme, Mersin'in Doğu Akdeniz'de "güvenli liman" kimliğiyle Türkiye'nin lojistik vizyonunda üstleneceği kritik rolü bir kez daha gözler önüne serdi.

Toplantıya UND Başkanı Şerafettin Aras, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hakan Sefa Çakır, Meclis Üyeleri'nin yanı sıra; UND İkinci Başkanı Ergün Bilen, Başkan Yardımcısı Kerem İmrak, Yönetim Kurulu Üyeleri Mehmet Cingi, Muazzez Araç, Necat Kaya katıldı.



"MERSİN, TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ŞEHİRLERİNDEN BİRİ"

UND Başkanı Şerafettin Aras, Türkiye'nin küresel ticarete giderek daha kritik bir aktör haline geldiğini belirterek, ulaştırma

tırma koridorlarının bu yükselişte belirleyici olduğunu vurguladı. Mersin'in güçlü karayolu bağlantıları, liman altyapısı ve çok modlu taşımacılık kabiliyetiyle Türkiye'nin en önemli lojistik merkezlerinden biri olduğunu ifade eden Aras, kentin özellikle Orta Doğu ve Körfez hatlarında kilit rol üstlendiğini söyledi.

BÖLGESEL LOJİSTİK KONULARI GÜNDEMDEYDİ

Görüşmede yalnızca genel çerçeve değil, sahadaki güncel başlıklar da ele alındı. Mersin Limanı'nın kapasitesi ve bölge ticaretindeki rolü, Mersin'de planlanan ve geliştirilen lojistik merkez projeleri, Türkiye'nin Avrupa ve Akdeniz hattındaki taşımalarını destekleyen Ro-Ro hatları toplantının öne çıkan başlıkları arasında yer aldı. Özellikle Ro-Ro taşımacılığının, kara yolu üzerindeki kısıtları aşmada ve ihracatın sürekliliğini sağlamada kritik rol oynadığı vurgulandı.

MERSİN LOJİSTİKTE DAHA KRİTİK HALE GELİYOR

Korumacı politikalar, vize ve kota sorunlarının Türk taşımacılığını zorladığını belirten Aras, Türkiye'nin güçlü filosu ve operasyon kabiliyeti sayesinde bu zorluklara rağmen rekabet gücünü koruduğunu söyledi. Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve Ortadoğu hatlarının Türkiye'yi küresel ticaretin merkezlerinden biri haline getirdiğini belirten Aras, Mersin'in bu ağın en kritik düğüm noktalarından biri olduğuna dikkat çekti.

“MERSİN, DOĞU AKDENİZ'İN GÜVENLİ LİMANI”

Hakan Sefa Çakır ise konuşmasında bölgedeki jeopolitik



gelişmelere rağmen Mersin'in uluslararası ticarete “güvenli liman” olarak öne çıktığını vurguladı. Kentin kara, deniz, demir ve hava yolu olmak üzere dört taşıma modunu bir arada barındırdığını belirten Çakır, Mersin'in Doğu Akdeniz'in en güçlü lojistik üslerinden biri olduğunu ifade etti.

“BÜYÜK LOJİSTİK MERKEZ VİZYONU HAYATA GEÇİYOR”

Mersin'de uzun süredir gündemde olan “Büyük Lojistik Merkez” hedefinin somut adımlarla ilerlediğini belirten Çakır, hayata geçirilen yatırımların bu vizyonun önemli bir başlangıcı olduğunu kaydetti. İç nakliyenin daha modern ve organize bir yapıya kavuşmasının dış ticaret operasyonlarına doğrudan katkı sağlayacağını vurgulayan Çakır, lojistik altyapısının güçlendirilmesinin rekabet gücünü artıracığını ifade etti.



UND Heyeti Mersin Valisi Toros'la lojistik gündemi değerlendirdi



Aras: "Mersin'in gücünü büyütmek, Türkiye'nin lojistik gücünü büyütmektir"

UND heyeti, Mersin'de liman, gümrük ve ulaşım bağlantılarını hızlandırmaya dönük başlıkları Vali Atilla Toros'la masaya yatırdı.

UND Başkanı Şerafettin Aras ile yönetim kurulu üyelerinden oluşan heyet, Mersin Valisi Atilla Toros'u ziyaret etti. Görüşmede Mersin'in lojistik kapasitesinin daha verimli kullanılması, liman ve gümrük süreçlerinin hızlandırılması, ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ile sahadaki operasyonel sorunlara yönelik çözüm önerileri ele alındı. Heyet, kentte taşımacılık ve dış ticaretin işleyişinde karşılaşılan başlıca sorunları ve çözüm bekleyen konuları Vali Toros'a ilettiler.

ARAS: "MERSİN, TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARET DAMARLARINDAN BİRİ"

Aras, Mersin'in limanı, serbest bölgesi, üretim gücü ve transit bağlantılarıyla çok modlu taşımacılık açısından kritik konumda olduğunu belirtti. 2026'nın ilk çeyreğine ilişkin verilere göre Mersin Limanı'nda 10 milyon 180 bin 949 ton yük elleçlendi; bu rakam geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 1,3 artışa işaret ederken, limanın Türkiye toplam yük hareketindeki payı yaklaşık yüzde 7,4 oldu.

Aras, bu verilerin Mersin'deki büyümenin ihracata ve lojistik

kabiliyete doğrudan yansıdığını vurgulayarak, "Mersin'in gündemi yalnızca yerel değil; ülkenin ticaret ve taşımacılık gündemidir" ifadelerini kullandı.

Görüşmede liman bağlantılarının güçlendirilmesi, karayolu erişiminin rahatlatılması, gümrük ve liman işlemlerinin hızlandırılması ile lojistik alan ihtiyacının karşılanması gibi başlıklar değerlendirildi. UND heyeti ayrıca Mersin merkezli taşıma operasyonlarının daha rekabetçi hale gelmesi için koordinasyonun artırılmasının önemine dikkat çekti.

Aras, yüksek hacimli ticaret üreten şehirlerde hız, verimlilik ve öngörülebilirliğin kritik olduğunu söyledi.

ULAŞTIRMA YATIRIMLARI GÜNDEMDE

Aras, ulaştırma yatırımlarının yalnızca altyapı değil; limandaki yükün daha hızlı çıkması, sanayici ve ihracatçının pazara daha çabuk erişmesi ve taşımacının zaman kaybının azalması anlamına geldiğini belirtti. Doğu Akdeniz hattında üretim ve ihracat sürekliliği için bağlantıların güçlü işleminin hayati olduğunu dile getirdi.

Aras, ihracat odaklı şehirlerde saatler düzeyindeki gecikmelerin dahi maliyetleri artırdığını ve rekabeti zayıflattığını söyledi. "Mersin'de işlem süreçleri ne kadar hızlanırsa, Türkiye'nin rekabet gücü de o kadar artar" dedi.

Frigo taşımacılıkta Mersin vurgusu

Mersin'in tarım ile yaş meyve-sebze ihracatında da önemli bir merkez olduğunu belirten Aras, Anadolu Ajansı'nın Akdeniz İhracatçı Birlikleri verilerine dayandığı habere göre 2026'nın ilk çeyreğinde Türkiye'nin yaş meyve-sebze ihracatının yüzde 50,3'ünün Mersin, Hatay ve Adana'dan

yapıldığını aktardı. Bu dönemde yalnızca Mersin'den 394 milyon 131 bin 491 dolarlık ihracat gerçekleştirildi.

Aras, frigo taşımacılıkta soğuk zincirin kesintisiz işlemesi için analiz süreçlerinin hızlanması, liman ve gümrük operasyonlarının uyum içinde yürütülmesi ile karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi gerektiğini ifade etti. Mersin'in "entegre bir lojistik merkez" olarak ele alınması çağrısında bulundu.

YATIRIMLAR VE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ ÖNE ÇIKTI

Aras, liman, organize sanayi, serbest bölge ve ulaşım ağının birlikte değerlendirildiğinde başarı için güçlü kamu koordinasyonu ve sektörle sürekli işbirliğinin şart olduğunu söyledi. UND'nin Mersin'i Türkiye'nin lojistik stratejisinin temel merkezlerinden biri olarak gördüğünü kaydetti.

Aras, sahadaki aksaklıkların giderilmesi ve darboğazların açılmasının yalnızca Mersinli taşımacının değil, ülke ekonomisinin tamamının lehine olacağını belirtti.

"MERSİN'İN POTANSİYELİNİ HEP BİRLİKTE AÇIĞA ÇIKARACAĞIZ"

Aras, ziyaret kapsamında Mersin'in sorunlarını dinleyen ve kurumlar arası koordinasyonu önceleyen yaklaşımı nedeniyle Vali Toros'a teşekkür etti. UND heyeti, kentin lojistik ve ticari potansiyelinin kamu iradesi ve sektör iş birliğiyle daha da ileri taşınabileceğini vurguladı.

Toplantıya; UND Başkanı Şerafettin Aras, İkinci Başkan Ergun Bilen, Başkan Yardımcıları Muhittin Ocak, Rıdvan Arıç, Kerem İmraç ve Mersin Temsilcisi Akın Gündüz katıldı.





Bolu Bölge Çalışma Grubu Toplantısı

UND Bolu Çalışma Grubu toplantısı 9 Nisan'da Bolu TSO Toplantı Salonunda gerçekleştirildi.

Toplantıda; UND'nin yürüttüğü çalışmalar ve faaliyetler ile birlikte Dijital UBAK Sistemi, yabancı plakalı araçlara ilişkin uygulamalar, vize başvuruları, sürücü yaş sınırı, Schengen bölgesine giriş-çıkışların kayıt altına alındığı EES sistemi, Karayolu Trafik Kanunu kapsamında uygulanan idari para cezaları, Bulgaristan sınırında uygulanan yüksek hamaliye ücretleri, motorin fiyatları ve operasyonel giderlerdeki artış, sınır kapılarındaki yoğunluk, konteynerlerin Ro-Ro gemilerine yüklenmesi, kamu ziyaretleri ve sektörü yakından ilgilendiren diğer güncel konular ele alınarak değerlendirildi.

Bölge Çalışma Grubu Toplantısına, Ömer Gülen (UND YKBY), Turgut Türk (Trans 14), Muhsin Yüzüak (Özay Nak.), İbrahim Türker (Bolu Abant Loj.), Cevat Erdoğan (DCM Loj.), İbrahim Çelikbaş (Koroğlu), Cihan Aydemir, Rıdvan Aydemir (CRC Loj.), Zekeriya Özsoy (Pay Nak.), Sezen Tut Eren (Kartal Loj.), Şenol Yüksel (Yüksel Group), Cemalettin Aydemir (Derebey Loj.) ve Nusret Özarslan (Doğu Marmara & Batı Karadeniz Bölge Koordinatörü) katıldı.

Bursa Bölge Çalışma Grubu Toplantısı



UND Bursa Çalışma Grubu toplantısı 8 Nisan'da Bursa TSO Toplantı Salonunda gerçekleştirildi. Toplantıda; UND'nin yürüttüğü çalışmalar ve faaliyetler ile birlikte Dijital UBAK Sistemi, yabancı plakalı araçlara ilişkin uygulamalar, vize başvuruları, sürücü yaş sınırı, Schengen bölgesine giriş-çıkışların kayıt altına alındığı EES sistemi, Karayolu Trafik Kanunu kapsamında uygulanan idari para cezaları, gabari dışı taşımlar, ÖTV'siz akaryakıt uygulamasının kaldırılması, Bulgaristan sınırında uygulanan yüksek hamaliye ücretleri, motorin fiyatları ve operasyonel giderlerdeki artış, sınır kapılarındaki yoğunluk, konteynerlerin Ro-Ro gemilerine yüklenmesi, kamu ziyaretleri ve sektörü yakından ilgilendiren diğer güncel konular ele alınarak değerlendirildi.

Bölge Çalışma Grubu Toplantısına, Ersan Keleş (UND YKÜ), Nuri Keneş (ÇG Başkanı), Mahmut Kasap (Akas Loj.), Gündüz Oğuz (Oğuz Transport), Fatih Gören (ARC Log.), Vasvi Çavuşoğlu (Beşar Nak.), Mehmet Erdem, Cengiz Ertürk (Ozanca Nak.), Taha Berke Tavan, Hasibe Şenozan (Gemlik Aktaş-1 Loj.), Nesrin İldeş, İlky Kuş (YGL Loj.), Selahattin Kanlıoğlu (Reis Loj.), Bahadır Aydın, Yakup Özen (Trans Efe Loj.) ve Nusret Özarslan (Doğu Marmara & Batı Karadeniz Bölge Koordinatörü) katıldı.

Mersin Çalışma Grubu Toplantısı

Mersin Çalışma Grubu Toplantısı 9 Nisan'da UND Mersin ofisinde yapıldı. Toplantıda UND'nin çalışmaları ve faaliyetleri hakkında bilgiler verildi. Kıbrıs taşımalarında yaşanan sorunlar, Türkmenistan'da akaryakıt alımında yaşanan sorunlar, Azerbaycan'da şoförlerin yaşadığı oturma izni sorunu, Vali sahasında yaşanan güvenlik sorunu, artan akaryakıt maliyetleri, vize problemleri gündeme getirildi. Gerçekleşen toplantıya; UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kerem İmrak (İmsan), Yönetim Kurulu Üyeleri Yaşar Özkaya (Öz Özkayalar), Burhan Özcan (Özcanlar), Mehmet Can Arslan (Özakar), Necat Kaya (Rastkaya), Çalışma Grubu Üyeleri Şehmus Tekin (Nubahar), Mustafa Boran (Boran Temsilcilik), Salih Cihan (Cihansan), Mehmet Can Dönüş (Çağrı Lojistik), Sedat Saçı (Ram-Ser Lojistik) ve UND Mersin Bölge Temsilcisi Akın Gündüz katıldı.



Gaziantep Bölge Çalışma Grubu Toplantısı

UND Gaziantep Çalışma Grubu toplantısı 7 Nisan'da Gaziantep Ticaret Odası'nda gerçekleştirildi. Toplantıda, akaryakıt fiyatlarındaki artışın oluşturduğu maliyet baskısı ve çözüm ihtiyacı ile takograf ve uygulanan cezaların kısa süreli gecikmelerde dahi firmalar üzerinde yarattığı ağır etkiler değerlendirildi.

Bunun yanı sıra, Polonya (PUESC) sisteminde yaşanan aksaklıklar ve özellikle sistemin devre dışı kaldığı dönemlerde uygulanan yüksek cezalar, Türkmenistan'daki akaryakıt fiyatlarının yüksekliği ve Bulgaristan sınırında uygulanan hamaliye gibi ek ücretler de toplantının önemli gündem maddeleri arasında yer aldı.

Ayrıca bölge ve sektörün güncel durumu hakkında istişarelerde bulunulmuş, bir sonraki toplantının gündemi ve tarihi belirlendi.

Gerçekleştirilen toplantıya, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ahmet Şahade (Şahade Nak.) Çalışma Grubu Başkanı İdris Gökhan Aydingüler (VBN Nak.), Çalışma Grubu Başkan Yardımcısı Cuma Taş (CTlog), Yüksek İstişare Kurulu Üyesi



Yusuf Erol (Eko Erol), Yüksek Haysiyet Divanı Yed. Üyesi Yunus Başkara (Vector Global), Rusya ve Kafkasya ÇG Başkanı Yusuf Aba (Talha Tur), Ömer Toplar (Hacıköprü Nak.), M.Ali Erdoğan (Erdoğan Trans), Y. Emre Güneş (ABS Transport), Seyfettin Tırıklı (Tufan Lojistik), Cahit Yalçın (Yalçın Sped), Tuncay Toplar (Toplar Taş.), Sinan Şahade (Şahade Nak.) ve UND Gaziantep Bölge Temsilcisi Erdinç Aykılıç katıldı.



UND Konya Çalışma Grubu Toplantısı

UND Konya Çalışma Grubu toplantısı 13 Nisan'da gerçekleştirildi. Bölgesel ve sektörel sorunların görüşüldüğü toplantıda, UND çalışmalarını ve faaliyetleri, Schengen vize sorunu, Yabancı plakalı araçların denetimlerinin artırılması, Bulgaristan sınır kapısındaki Hangar uygulaması, Konteynerlerin Ro-ro gemisine binmesinin engellenmesi, Yeşil sigorta fiyatlarındaki ciddi artış, Akaryakıt fiyatlarındaki artışın maliyetleri çok ciddi anlamda artırdığı gibi sektörü yakından ilgilendiren konular görüşüldü. Sektörün mevcut sürücü açığını gidermek için bölge firmaları tarafından kurulan "Sürücü Yetiştirme Programı" mevcut

durumu ve işleyişi hakkında detaylı bilgilendirme yapıldı. Bölge Çalışma Grubu Toplantısına, YKÜ Fatih Öcal, Çalışma Grubu Başkanı İbrahim Şeflek (İbrahim Şeflek Nak.), Çalışma Grubu Üyeleri; Cevdet Bertan Gümüş (Gümüş Nak.), Ramazan Sertdal (CRS Loj.), Mahsun Gümüş (Gölpak Nak.), Suat Sertdal (Osman Sertdal Nak.), Burhan Türk (Şirin Trans), Ercan Şeker (Şekercan Loj.), Mustafa Tekelioğlu (Tekelioğlu Loj.), İhsan Sertdal (Karadağ Nak.), Ali Bey Yüksel (Yükseller Loj.), Uğur Öcal (Ornak Nak.), Mehmet Şirin (Şirin Trans), Altuğ Bakır (UND Kayseri/Konya Bölge Temsilcisi) katıldı.

Kriz Zamanlarında Lojistik Akıl: Türkiye, Orta Koridor ve Yeni Dönemin Stratejik Sorumluluğu

Bugün dünya, yalnızca bir güvenlik krizine değil; aynı zamanda yeni bir ticaret, tedarik ve lojistik düzeni arayışına da tanıklık etmektedir. 28 Şubat 2026'dan bu yana tırmanan ABD-İsrail-İran eksenli çatışma, Hürmüz Boğazı çevresindeki ticareti ve enerji akışını ciddi biçimde sarsmış; denizyolu taşımacılığında risk, maliyet ve belirsizlik hızla büyümüştür. Hürmüz üzerinden normal şartlarda dünya petrol arzının yaklaşık beşte biri taşınırken, bugün bu hattaki aksama yalnızca enerji piyasalarını değil; navlunları, sigorta maliyetlerini, teslim sürelerini ve küresel tedarik planlamasını da doğrudan etkilemektedir.

Böylesi dönemlerde ülkeler için iki seçenek vardır: Ya krizin yükünü taşırlar ya da krizi ortak akıl, hızlı reform ve bölgesel iş birliğiyle stratejik avantaja dönüştürürler. Türkiye'nin önünde duran asıl mesele de budur. Çünkü bugün yaşanan gelişmeler, Türkiye'nin sadece bir transit ülke değil, Avrupa ile Asya arasında güvenilir, hızlı ve esnek bir lojistik merkez olma iddiasını güçlendirebilecek niteliktedir. Bunun yolu ise sadece coğrafyadan değil; cesur karar, sadeleşmiş süreç ve bölgesel koordinasyondan geçmektedir.

Denizyolunda risk arttıkça, yük doğal olarak daha güvenli ve daha öngörülebilir alternatiflere yönelir. İşte burada Türkiye-Orta Koridor hattı, özellikle Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden şekillenen güzergâh, yeni dönemin ana damarlarından biri haline gelebilir. Zaten mevcut çalışmalar, Orta Koridor'un Süveyş ya da kuzey hatlarına göre daha kısa ve daha hızlı bir alternatif sunabildiğini ortaya koymaktadır. Azerbaycan'ın resmi verilerine göre bu hat, bazı sevkiyatlarda transit süreyi 13-21 güne kadar indirebilmektedir; Türkiye'nin resmi dış politika anlatımında da Orta Koridor'un kuzey güzergâhına göre yaklaşık 2.000 kilometre daha kısa ve Avrupa-Asya taşımalarında zaman avantajı sağlayan bir eksen olduğu vurgulanmaktadır. Dünya Bankası da bu koridorun doğru işletilmesi halinde yük hacminde kayda değer artış ve sürelerde önemli iyileşme potansiyeline işaret etmektedir.

Ancak burada dürüstçe söylemek gerekir ki, fırsatın kendisi tek başına yetmez. Fırsatı taşıyacak sistem yoksa, yük akışı başka ülkelere ve başka koridorlara kayar. O nedenle artık mesele "Türkiye avantajlı mı?" sorusu değildir. Asıl soru şudur: Türkiye, Bulgaristan, Azerbaycan ve Gürcistan gibi bu koridorun geçiş ülkeleri bu avantajı yönetecek kararları yeterince hızlı alabilecek mi?

Bu noktada ilk yapılması gereken, Bulgaristan-Türkiye-Azer-



Şerafettin Aras
UND Yönetim Kurulu Başkanı

baycan-Gürcistan hattını gerçek anlamda bir hız koridoruna dönüştürmektir. Bunun için ülkeler arasında sınır geçişlerini yalnızca fiziki değil, aynı zamanda idari ve dijital olarak da yeniden tasarlamak gerekir. Dünya Bankası ve OECD çalışmalarında koridor performansının önündeki en büyük engellerden birinin sınır kapılarındaki bekleme, parçalı prosedürler ve uyumsuz veri akışı olduğu açıkça görülmektedir. OECD'nin son değerlendirmeleri de Trans-Hazar/Orta Koridor'da dijital lojistik, gümrük otomasyonu ve gerçek zamanlı veri entegrasyonunun artık bir tercih değil, zorunluk olduğunu ortaya koymaktadır.

Burada somut hedef bellidir: ortak sınır kapıları, ortak kontrol noktaları, önceden veri paylaşımı, tek pencere sistemi, tek durakta işlem, risk bazlı denetim ve güvenilir taşıyıcıya hızlı geçiş modeli. Dünya Ticaret Örgütü Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması, tek pencere sistemini ithalat, ihracat ve transit işlemlerinin tek giriş noktasından yürütülmesi için temel araç olarak tanımlamaktadır. UNECE ve WCO belgeleri ise koordineli sınır yönetimi ile ortak sınır kapısı modelinin tekrar eden kontrolleri azaltarak geçişleri hızlandırdığını açıkça ortaya koymaktadır. UNCTAD'ın ASYCUDA örneklerinde de dijitalleşme ve kurumlar arası koordinasyonun



gümrükleme sürelerini dramatik biçimde düşürebildiği görülmektedir.

Tabanovce–Preševo Sınır Kapısı, Kuzey Makedonya ile Sırbistan arasında ortak ve koordineli kontrol uygulamasına örnek teşkil eden önemli bir geçiş noktasıdır. Bu noktada iki ülkenin kontrolleri tek durakta birleştirilerek geçiş süreleri kısaltılmaktadır. Ayrıca Albița (Romanya) – Leușeni (Moldova) hattı da, bir AB ülkesi ile AB üyesi olmayan bir ülke arasında “one-stop shop” modeli tam anlamıyla uygulanmasa da, iki ülke gümrük idarelerinin sürekli sahada koordinasyon içinde çalıştığı ve etkin bilgi akışı sağladığı başarılı örneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Dünya Bankası ve ilgili kurumların değerlendirmeleri, ortak sınır kapısı mantığının tekrar eden işlemleri azaltarak transit sürelerini düşürdüğünü ve koridor verimliliğini yükselttiğini göstermektedir. Bu modelin özü çok nettir: İki ülke ayrı ayrı ve art arda işlem yapmaz; aynı sahada, ortak iş akışıyla hareket eder. Türkiye’nin Gürcistan ve Azerbaycan ile kuracağı ileri düzey lojistik koordinasyonun mantığı da tam olarak bu olmalıdır.

Bugün artık açıkça şunu söylemek gerekir: Denizyolunda risk arttıkça, karayoluna yönelim kaçınılmazdır.

Ama karayoluna yönelen yükü çekebilmek için sadece yol yetmez; karar gerekir, koordinasyon gerekir, cesaret gerekir.

Avrupa Komisyonu’nun pandemi döneminde uyguladığı “Green Lanes” yaklaşımı, yük araçları için sınır geçişlerinde kontrollerin 15 dakikayı aşmaması ilkesini benimseyerek tedarik zincirlerini ayakta tutmuştur. Aynı şekilde Ukrayna için oluşturulan “Solidarity Lanes” modeli de savaş koşullarında alternatif lojistik koridorların nasıl devreye alınabileceğini göstermiştir. Bu örnekler bize şunu anlatıyor: Kriz döneminde yükü kısıtlayan değil, yükü kolaylaştıran sistemler kazandırır.

İkinci kritik başlık, karayoluna kayacak yükü gerçekten taşıyabilecek bir Avrupa erişim rejimi kurmaktır. Bugün denizyolundaki riskler arttığında yükün karaya dönmesi teorik olarak mümkündür; fakat pratikte sürücü vizeleri, geçiş belgeleri, kota kısıtları ve bazı sınır kapılarındaki darboğazlar bu geçişi sınırlamaktadır. Bu yüzden Türkiye’nin lojistik fırsatı değerlendirmesi için sadece doğu hattını değil, batı kapılarını da açması gerekir.



Özellikle sürücü vizesi meselesi, artık yalnızca bir insan hareketliliği sorunu değil; doğrudan doğruya tedarik zinciri güvenliği sorunudur. Avrupa Komisyonu'nun 2025'te Türk vatandaşları için getirdiği daha olumlu Schengen düzenlemesinde bile kamyon sürücülerinin kapsam dışında bırakılmış olması, sorunun ne kadar kritik olduğunu göstermektedir. Aynı dönemde Avrupa'da ağır vasıta sürücüsü açığı yapısal hale gelmiş; AB ve ilgili kurumlar üçüncü ülke sürücülerine ilişkin çözüm arayışlarını daha görünür biçimde gündeme taşımıştır.

2026 başında Batı Balkan sürücülerine yönelik Schengen kalışı kurallarına ilişkin protestolar ve Komisyon nezdindeki "profesyonel sürücü turist değildir" yaklaşımı da bu gerçeği teyit etmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin talebi açık ve meşru olmalıdır:

Uluslararası yük taşıyan profesyonel sürücüler için özel, hızlı, çok girişli ve uzun süreli bir lojistik vize rejimi oluşturulmalıdır. Sürücü, turistik seyahat eden kişi değildir; Avrupa tedarik

zincirinin çalışan unsurudur. Avrupa ekonomisi sürücü açığı yaşarken, taşımayı yapan sürücünün vize ve giriş-çıkış engeline takılması, ekonomik akıl ile bağdaşmamaktadır. Bu konuda Türkiye, AB kurumları ve ilgili ülke ulaştırma otoriteleriyle sistematik ve veriye dayalı bir diplomasi yürütmesi gerekir.

Üçüncü başlık, geçiş belgeleri ve kotaların kaldırılması ya da en azından kriz dönemleri için askıya alınmasıdır. Kriz zamanlarında kapasiteyi sınırlayan kota rejimleri, aslında sadece taşımacıyı değil; sanayiciyi, ihracatçıyı ve tüketiciyi de cezalandırır. Avrupa Birliği'nin COVID döneminde uyguladığı Green Lanes yaklaşımı bu bakımdan son derece öğreticidir. Komisyon, sınır geçişlerinde yük araçlarının toplam bekleme süresinin 15 dakikayı aşmaması gerektiğini ilan etmiş, sınırların kapandığı bir dönemde bile yük akışını korumayı birincil öncelik saymıştır. Yine Rusya-Ukrayna savaşında geliştirilen Solidarity Lanes, savaş nedeniyle kapanan güzergâhların yerine alternatif lojistik damarlar oluşturmuş



ve 2022'den bu yana 200 milyon tonu aşan mal hareketine imkân sağlamıştır. Demek ki kriz zamanlarında doğru refleks; kısıtlama değil, taşımayı kolaylaştıran geçici ama etkili rejimler kurmaktır.

Türkiye de aynı yaklaşımı savunmalıdır. Avrupa'ya şu net mesaj verilmelidir: Eğer denizyolunda risk artıyor ve yük daha güvenli karasal koridorlara kayacaksa, o halde karayolu taşımacılığının önündeki yapay engeller azaltılmalıdır. Kota, uzun bekleme, dağınık belge kontrolü, randevu belirsizliği ve vize darboğazı devam ederken "alternatif koridor" söylemi inandırıcı olamaz.

Dördüncü başlık, gümrük süreçlerinin sadeleştirilmesi ve dijitalleştirilmesidir. Artık hiçbir ülke yalnızca asfalt ve kapı inşa ederek rekabetçi koridor kuramaz. Rekabet; verinin ne kadar hızlı aktığı, belgenin kaç kez istendiği, risk analiziyle fiziki kontrol oranının ne kadar optimize edildiği ve taşıyıcının sınırda ne kadar öngörülebilir süreyle karşılaştığı ile ölçülmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin ve bölge ülkelerinin

ortak veri paylaşımı, e-belge kabulü, e-izin, e-CMR, ön beyan, karşılıklı veri tanıma ve transit akış için ortak dijital platformlar konusunda hızlanması şarttır. Azerbaycan'ın 2025'te başlayan Türkiye ile 15 bin adetlik bir e-permit uygulaması, doğru yönde atılmış somut bir adımdır; bu tür uygulamalar

yaygınlaştırılmalı ve kalıcı hale getirilmelidir.

Burada devletler arası iş birliği kadar, kurumlar arası iş birliği de belirleyicidir. Türkiye, Bulgaristan, Azerbaycan ve Gürcistan arasında sadece iyi niyet açıklamaları değil; ölçülebilir hedefleri olan bir Koridor İcra Mekanizması kurulmalıdır. Örneğin dört ülke, belirli kapılarda maksimum geçiş süresi taahhüdü verebilir; ortak veri paneli kurulabilir; haftalık darboğaz raporları yayınlayabilir; taşıyıcıdan gelen operasyonel şikâyeti 24 saat içinde çözecek ortak masa oluşturabilir. OECD ve Dünya Bankası'nın koridor performansı çalışmalarında da vurgulandığı üzere, modern koridorlar yalnızca altyapıyla değil; yönetim kapasitesiyle büyür.

Bugün denizyolunda riskin büyümesi, ilk bakışta olumsuz bir gelişme gibi görünse de Türkiye açısından doğru yönetildiğinde bu dönem; Orta Koridor'u büyütme, Avrupa ile Asya arasında taşımayı yeniden konumlandırmak ve yıllardır çözülemeyen yapısal sorunları nihayet çözmek için tarihi bir fırsat olabilir. Çünkü krizler, normal zamanlarda ertelenen reformları zorunlu hale getirir. COVID döneminde Avrupa bunu yaptı; savaş döneminde Ukrayna için yeni lojistik hatlar kuruldu; Afrika'da ortak sınır kapısı modelleri ticareti hızlandırdı. Şimdi benzer bir iradeyi Türkiye ve bölge ülkeleri de gösterebilmelidir.

Bizim yaklaşımımız;

Bugün ihtiyaç duyulan şey, krizden yakınmak değil; krizi yönetecek lojistik akli komşu ülkelerle lojistik alanda kurumsallaştırmaktır.

Eğer bunu yapabilirsek, bugün Orta Doğu'daki yangının gölgesinde ortaya çıkan riskler, yarının Türkiye merkezli lojistik düzeninin başlangıcı olabilir.

Çünkü artık mesele sadece yük taşımak değildir.

Mesele, ticaretin yeni yönünü belirlemektir.





Başkan Aras'tan Cilvegözü için uyarı: Üç yıl bekleyecek vaktimiz yok!

UND Yönetim Kurulu, Hatay'da Cilvegözü Gümrük Kapısı ve Cilvegözü TIR Parkı'nda incelemelerde bulundu. Artan trafik ve bölgenin yükselen stratejik önemi karşısında kapasitenin yetersiz kaldığına dikkat çeken Aras yeni bir kapının şart olduğunu söyledi. Aras, "Eğer yeni kapı için üç yıl beklersek çok geç kalırız. Bu kapı, stratejik açıdan Kapıkule kadar hayatidir!"



Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Türkiye'nin ihracat hedefleri doğrultusunda lojistik koridorlardaki engelleri yerinde tespit etmeye devam ediyor. UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras liderliğindeki heyet, Hatay temasları kapsamında Cilvegözü Sınır Kapısı ve yeni hizmete giren TIR parkında incelemelerde bulundu. Sektör paydaşlarıyla bir araya gelen heyet, bölgenin yükselen potansiyelini ve acil çözüm bekleyen altyapı ihtiyaçlarını yerinde inceledi. Artan trafik ve bölgenin yükselen stratejik önemi karşısında kapasitenin yetersiz kaldığına dikkat çekilirken, yeni bir sınır kapısı ve karşılıklı altyapı yatırımlarının aciliyeti vurgulandı.

SÜRÜCÜ DOSTU YATIRIM: MODERN TIR PARKI

Heyetin ilk durağı, Reyhanlı Ticaret Odası Başkanı Necmeddin Zaroğlu eşliğinde ziyaret edilen ve GTİ tarafından işletilen Cilvegözü TIR Parkı oldu. 7/24 esasıyla hizmet veren tesis; restoranından sosyal donatılarına, temizlik alanlarından

güvenli park imkanına kadar sürücülerin tüm ihtiyaçlarına cevap veriyor.

Tesis incelemesinde konuşan Başkan Aras, insani çalışma koşullarının verimliliği artırdığını belirterek şu önemli şerhi düştü: "Şoförlerimiz için bu tür kaliteli alanların oluşturulması son derece değerli. Ancak asıl mesele, bu tesislerin amacına uygun korunmasıdır. Buranın ileride farklı bir yapıya dönüştürülmesine müsaade etmeyecek, sürecin takipçisi olacağız."

8 SAATLİK KAYIP REKABETİ VURUYOR

Cilvegözü Gümrük Müdürü Yücel Tanç ile yapılan görüşmeler ve tampon bölgedeki saha gözlemleri, operasyonel süreçlerdeki darboğazı gözler önüne serdi. Paylaşılan verilere göre, bir aracın Türkiye tarafındaki işlemleri 3-4 saati bulurken, Suriye tarafında da benzer bir bekleme süresi yaşanıyor. Toplamda 8 saati bulan zaman kaybı, Orta Doğu hattında hız bekleyen ihracatçı ve nakliyeciler için ciddi bir maliyet ve rekabet kaybı anlamına geliyor. UND heyeti,



Cilvegözü TIR Parkı

bu sürenin minimize edilmesi için altyapı sorunlarının çözülmesinin süreçlerin iyileştirilmesinin önemine vurgu yaptı.

CİLVEGÖZÜ'NDE TRAFİK 5 KATINA ÇIKTI

UND heyeti tampon bölgede incelemelerde bulunduktan sonra Cilvegözü Mülki İdare Amiri Alp Eren Yılmaz ile bir görüşme gerçekleştirdi. Bölgede güvenliğin tesis edilmesiyle birlikte ticaret hacminin katlandığını belirten Yılmaz, "Nakliyecilerin alıştığı bir düzen var, bu da yeni sisteme geçişte

zorluk yaratıyor. Ancak sektör temsilcilerinden ciddi destek alıyoruz. Savaş döneminde oluşan yapı artık değişiyor. Güvenliği sağlamış bir otorite var. Günlük 300-400 seviyesindeki çıkışlar bugün 1.500'lere ulaştı. Bu çok önemli bir artış" dedi.

Yılmaz ayrıca hem Türkiye tarafında hem de karşı tarafta altyapı çalışmalarının sürdüğünü belirterek, şu bilgileri paylaştı. Yılmaz, Yap-İşlet-Devret modeliyle hayata geçirilmesi planlanan serbest bölge, gümrük ve lojistik merkez projeleri için mutabakat sağlandığını müjdeledi.



Cilvegözü Mülki İdare Amiri Alp Eren Yılmaz





ARAS: “BU KAPI KAPIKULE KADAR STRATEJİK”

UND Başkanı Şerafettin Aras ise yaptığı açıklamada, lojistik sektörünün Türkiye ekonomisindeki kritik rolüne dikkat çekerek, Cılgözü'nün artık stratejik bir eşik noktası haline geldiğini vurguladı.

“Biz bütün sektörlerin can damarıyız. Lojistik olmadan üretim olmaz, ticaret olmaz. Türkiye dış ticarete geri kalmamalı. Transit ticaret açısından bu kapı hayati önemde” diyen Aras, yeni sınır kapısı ihtiyacını net bir dille ortaya koydu. Aras, şu uyarıyı yaptı: “Eğer bu kapı 3 yıl sonra yapılacaksa çok geç kalırız. Derhal harekete geçmeliyiz. Tüm imkanlarımızı seferber ederek yeni bir kapıyı hayata geçirmek zorundayız.” Cılgözü'nün önemini Kapıkule ile eşdeğer gördüklerini belirten Aras, sözlerini şöyle tamamladı: “Kapıkule neyse Cılgözü de odur. Avrupa'ya ihracatımızın yarısını karayoluyla yapıyoruz. Aynı şekilde Orta Doğu'ya yapılacak ihracat için de karayolu en güçlü mod. Biz sektör olarak hazırız. Kamunun da bu büyümeye uygun altyapıyı acilen hazırlaması gerekiyor.”

CILVEGÖZÜ TIR PARKI

Cılgözü Tır Parkı İşletme Müdürü Özgür Karaarslan, 8 Nisan 2026 tarihinde açılan Tır parkı hakkında bilgiler verdi. Toplam 186 dönüm (180 bin metrekare) alan üzerine kurulan ve 1000 araç kapasitesine sahip olan tesis; sınır kapısında yaşanan yoğunluğu azaltmak, bekleme sürelerini kısaltmak ve sürücülere daha güvenli ile konforlu bir ortam sunmak amacıyla hizmete başladı.

Karaarslan, tır parkına giriş yapan araçların sürücü bilgilerinin sistem üzerinden kayıt altına alındığını ve sürücülere





saha giriş kartı verildiğini ifade etti. Kayıt işleminin ardından sürücülerin cep telefonlarına bilgilendirme mesajları gönderildiğini, kiosk cihazları üzerinden kartlarını okutan sürücülerin çıkış sırasına dahil edildiğini aktardı. Sırası gelen araçların yine sistem üzerinden bilgilendirilerek kontrollü şekilde sahadan çıkış yaptığını vurguladı.

Tesis genelinde güvenlik önlemlerinin üst seviyede tutulduğunu belirten Karaarslan, 86 sabit ve 6 hareketli olmak üzere toplam 92 kamera ile alanın 7 gün 24 saat izlendiğini, ayrıca 19 güvenlik personeli ile kesintisiz hizmet sağlandığını kaydetti.

Sürücülerin bekleme sürelerini daha konforlu geçirebilme-

leri için dinlenme alanları, banyo, kadın ve erkek mescitleri ile lavabo ve duş hizmetlerinin sunulduğunu ifade eden Karaarslan, giriş ve çıkış noktalarında yer alan ticari alanların yanı sıra tesis içerisinde 7/24 hizmet veren market, restoran ve berber gibi sosyal alanların da bulunduğunu belirtti. Hijyen ve temizlik çalışmalarına da değinen Karaarslan, 20 kişilik temizlik ekibiyle tesis genelinde düzenli bakım ve temizlik faaliyetlerinin sürdürüldüğünü dile getirdi. Cilvegözü Tır Parkı'nın aktif şekilde kullanılmasıyla birlikte bölgedeki trafik yoğunluğunun azaltılması, sınır geçiş süreçlerinin daha düzenli hale getirilmesi ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin daha etkin yürütülmesinin hedeflendiği bildirildi.

UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kemal Gül:

Cilvegözü Sınır Kapısı, Türkiye'nin Orta Doğu ticaretinde adeta ana arterlerinden biri konumunda. Günlük 1.500'e yaklaşan araç giriş-çıkışıyla bu kapı, özellikle Suriye başta olmak üzere bölge ülkelerine yapılan taşımaların merkezinde yer alıyor. Körfez ülkelerine yönelik ticaretin yeniden canlanmasıyla birlikte bu hattın önemi daha da arttı. Suriye üzerinden transit geçişlerin başlamasıyla birlikte ise kapı üzerindeki yük ciddi şekilde yükseldi.

Böylesine yoğun bir trafiğin sağlıklı yönetilebilmesi için altyapı yatırımları büyük önem taşıyor. Bu noktada Cilvegözü TIR Parkı, hem operasyonel akışı düzenleyen hem de sahadaki yoğunluğu kontrol altına alan kritik bir rol üstleniyor. İlk giren ilk çıkar uygulamasıyla birlikte geçmişte yaşanan düzensizliklerin önüne geçildi; araçların yol kenarlarında beklediği, güvenlik risklerinin ve hırsızlık olaylarının gündeme geldiği süreçler büyük ölçüde ortadan kaldırıldı. Bugün ise daha planlı, öngörülebilir ve güvenli bir sistem kurulmuş durumda. Bu sayede hem araç güvenliği hem de operasyonel süreçlerin güvenilirliği önemli ölçüde arttı.

Bu tür yatırımlar, sadece bugünü değil, bölgenin gelecekteki ticaret hacmini de taşıyacak kapasitenin oluşturulması açısından büyük önem taşıyor."





UND Genişletilmiş Yönetim Kurulu Toplantısı Hatay'da gerçekleşti

UND Başkanı Şerafettin Aras: "Hatay, Türkiye'nin Orta Doğu'ya açılan en stratejik lojistik kapılarından biri. Bu potansiyeli doğru yatırımlarla desteklersek, bölgeyi uluslararası taşımacılığın ana merkezlerinden biri haline getirebiliriz."

UND Genişletilmiş Yönetim Kurulu Toplantısı, 15 Nisan'da Hatay'da sektörün yoğun katılımıyla gerçekleştirildi. Toplantıya UND Başkanı Şerafettin Aras, İkinci Başkan Ergün Bilen, Başkan Yardımcıları Kemal Gül, Mehmet Ramiz Kılıç, Muhittin Ocak, Ridvan Arıç, Kerem İmraç, Haşmet Karasu, Fırat Başbilen ile yönetim kurulu üyeleri ile bölge nakliyecileri katıldı.

Toplantı öncesinde konuşan UND Başkanı Şerafettin Aras, hem sektörün mevcut sorunlarına hem de bölgenin taşıdığı stratejik potansiyele dikkat çekerek önemli mesajlar verdi.

"HATAY'DA YARALAR SARILIYOR AMA SÜREÇ DEVAM EDİYOR"

Konuşmasına Hatay'da gördüğü misafirperverlik için te-

şekkür ederek başlayan Aras, deprem sonrası bölgedeki toparlanma sürecine değindi. Hatay'da önemli ilerlemeler kaydedildiğini ancak sorunların henüz tamamen sona ermediğini belirten Aras, "O günkü tabloya göre çok daha iyi bir noktadayız. Herkes elinden gelenin fazlasını yapıyor" dedi.

KORUMACILIK, VİZE VE KOTA SORUNLARI SEKTÖRÜ ZORLUYOR

Avrupa başta olmak üzere küresel ölçekte artan korumacı politikaların Türk taşımacılığını zorladığını belirten Aras, özellikle vize ve geçiş belgesi (kota) sorunlarının ihracatı doğrudan etkilediğini söyledi. Aras, "Avrupa'ya ihracatımızın yaklaşık yarısını karayoluyla yapıyoruz. Ancak verilen kotalar ve vize sorunları bu akışı ciddi şekilde kısıtlıyor" dedi.



ORTADOĞU VE KÖRFEZ İÇİN YENİ FIRSAT PENCERESİ

Konuşmasında bölgesel gelişmelere de değinen Aras, özellikle İran, Suriye ve Körfez hattında yeni ticaret fırsatlarının doğduğunu belirtti. Türkiye'nin bu süreçte lojistik üs olma potansiyeline dikkat çeken Aras, bölgenin Avrupa kadar güçlü bir ihracat pazarı haline gelebileceğini ifade etti.

HATAY'A "LOJİSTİK MERKEZ" ÇAĞRISI

Aras'ın konuşmasının en dikkat çeken bölümlerinden biri ise Hatay'da kurulması planlanan lojistik merkez önerisi oldu. Sektör temsilcilerine birlik çağrısı yapan Aras, farklı ilçelerin ayrı ayrı taleplerle ilerlemesinin süreci zayıflattığını belirtti. Ortak hareket edilmesi gerektiğini vurgulayan Aras, sektö-

rün kendi içinde bir ekip oluşturarak bu projeyi yönetmesi gerektiğini ve kendilerinin de buna tam destek olacaklarını söyledi. Ankara'daki lojistik üs modelini örnek gösteren Aras, kamu desteğiyle Hatay'da da benzer bir yapının kolaylıkla kurulabileceğini söyledi. Sektördeki en büyük sorunun dağınıklık ve iletişim eksikliği olduğunu dile getiren Aras, kişisel çıkarların bir kenara bırakılması gerektiğini vurgulayarak, "Bu bölgede para da var, potansiyel de var" dedi.

"BU SEKTÖR ALIN TERİYLE AYAKTA DURUYOR"

Konuşmasını birlik ve dayanışma mesajıyla tamamlayan Aras, lojistik sektörünün emeğe dayalı yapısına vurgu yaptı: "Biz yükü sırtlanır, teslim eder, alın terimizle kazanırız. Bu sektör helal kazancın sektörüdür."





UND üyesi olan firmalara katılım belgeleri UND Yönetim Kurulu tarafından takdim edildi.



Çamlar Lojistik Ltd. Şti



Cihat Diker Taşımacılık İth.İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti.



Amay Ulus. Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti.



HMF Ulus. Nakliyat İth. İhr. Tic. ve San. Ltd. Şti.



UND Hatay'da bölge nakliyecileriyle buluştu

UND, Hatay'da düzenlediği akşam yemeğinde bölge nakliyecileriyle bir araya geldi. UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras'ın ev sahipliğinde gerçekleşen programa çok sayıda nakliyecisi katılırken, organizasyona yoğun ilgi gösterildi. Iveco Üstün-İş sponsorluğunda düzenlenen yemek programı, sektör temsilcilerini aynı sofrada buluşturdu.

Hatay'da lojistik altyapının güçlendirilmesi ve bölge taşımacılığının daha organize bir yapıya kavuşması hedefiyle düzenlenen UND buluşmasında, lojistik merkez projesi öne çıktı. Sektör temsilcilerinin yoğun katılım gösterdiği toplantıda, Hatay'ın sadece bir sınır kapısı değil, Türkiye'nin Orta Doğu'ya açılan en kritik lojistik üslerinden biri olduğu vurgulandı. Toplantıda konuşan UND Başkanı Şerafettin Aras, Hatay'ın uluslararası karayolu taşımacılığı açısından kritik bir merkez olduğuna dikkat çekerek, bölgenin sadece büyük firmalar





için değil, küçük ve orta ölçekli taşımacılar için de hayati bir rol üstlendiğini vurguladı.

HATAY TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜSSÜDÜR

Aras, Hatay'ın aynı zamanda Türkiye'nin yaş sebze ve meyve ihracatında dünyaya açılan kapısı olduğunu belirterek, "Bu bölgeyi sadece bir sınır hattı olarak değil, Türkiye'nin önünü açacak en önemli lojistik ve ticaret üslerinden biri olarak görüyoruz" mesajını verdi.

Suriye hattının yeniden aktif hale gelmesi için yoğun çaba harcadıklarını ifade eden Aras, bugün Suriye üzerinden Ürdün ve Lübnan'a taşımaların yeniden başladığını, Irak transit hattında da önemli ilerleme kaydedildiğini söyledi.

Lojistiğin stratejik önemine vurgu yapan Aras, "Lojistik bir milli güvenlik meselesidir. Lojistik durursa hayat durur" diyerek Türk taşımacılık filosunun güçlü tutulmasının gerekliliğine dikkat çekti.

Konuşmasında sektörel sorunlara da değinen Aras, sınır beklemeleri, vize engelleri ve transit geçiş kotalarının çözüm gündemlerinin merkezinde yer aldığını ifade etti. UND'nin yalnızca sorunları dile getiren değil, çözüm için sahada aktif rol alan bir yapı olduğunu belirten Aras, Avrupa'dan Orta Doğu'ya kadar birçok hatta somut kazanımlar elde edildiğini aktardı.

BU SEKTÖR KENDİ LOJİSTİK MERKEZİNİ YAPACAK GÜCE SAHİP

Program kapsamında Hatay'a kazandırılması planlanan lojistik köy projesine de değinen Aras, bu yatırımın bölgedeki TIR trafiğini düzenleyecek ve nakliyecilere modern bir çalışma alanı sağlayacak önemli bir adım olacağını belirtti. Bu noktada sektör temsilcilerine çağrıda bulunan Aras, "Bu işin hızlanması için kendi aranızdan 3 kişi belirleyin. İçlerinden biri lider olsun ve projeyi yürütsün. UND olarak biz de her türlü desteği veririz. Ankara Lojistik Üssü gibi bir lojistik merkezi bu sektör yapar" ifadelerini kullandı.



Yoğun katılımın olduğu buluşmada, sektör temsilcileri UND yönetimiyle birebir görüşme fırsatı bulurken, akşam yemeğine gösterilen büyük ilgi organizasyonun önemini bir kez daha ortaya koydu. Iveco Üstün-İş sponsorluğunda gerçekleştirilen program, Hatay'daki nakliyecilerin birlik ve dayanışma mesajıyla sona erdi.

IVECO'DAN SEKTÖRE GÜÇLÜ DESTEK

Iveco Genel Müdürü Hakkı Işınak ise konuşmasında UND ile aynı büyük ailenin parçası olduklarını vurgulayarak, "Sizlerle birlikte olmaktan büyük gurur duyuyoruz. Nakliyeciler dostlarımızın görüş ve taleplerini her zaman dikkate alıyoruz. Hatay'ın lojistik açıdan stratejik önemini farkındayız ve bu doğrultuda yatırım kararımızı sizlerin katkılarıyla hayata geçirdik. Iveco olarak yenileniyor ve geliyoruz, sektörün ihtiyaç duyduğu her noktada destek vermeye hazırız" dedi.

IVECO'YA TEŞEKKÜR!

Program kapsamında programın sponsoru olan Iveco'ya teşekkür amacıyla hediye takdimi gerçekleştirildi. UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Iveco Genel Müdürü Hakkı Işınak'a üzerinde dünyayı taşıyan Bir TIR hediye ederek sektöre verdikleri katkı ve desteklerden dolayı teşekkür etti.





Iveco Hatay'daki yeni bayisini UND'nin katılımıyla açtı

Hatay'da ağır ticari araç sektörüne ivme kazandıracak önemli bir yatırım daha devreye alındı. Iveco'nun Hatay'daki yeni satış ve servis noktası, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu ve Başkan Şerafettin Aras ve yönetim kurulu üyelerinin katılımıyla düzenlenen törenle hizmete açıldı.

Ağır ticari araç sektörünün önemli markalarından Iveco'nun Hatay'daki yeni satış ve servis noktası, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu ve Başkan Şerafettin Aras'ın katılımıyla düzenlenen törenle kapılarını açtı. Bölgenin taşımacılık kapasitesini artırması beklenen yatırım, Hatay'ın uluslararası lojistikteki stratejik rolünü bir kez daha ortaya koydu.

LOJİSTİK ALTYAPIYA STRATEJİK YATIRIM

Yoğun katılımıyla gerçekleşen açılış töreninde, yeni tesisin bölge lojistiğine sağlayacağı katkılar öne çıktı. Modern altyapısı, güçlü teknik donanımı ve satış sonrası hizmet kapasitesiyle dikkat çeken tesisin; taşımacılık faaliyetlerini hızlandırması, hizmet kalitesini artırması ve bölge ekonomisine canlılık kazandırması bekleniyor.

Yetkililer, yatırımın sadece bir bayi açılışı olmadığını; aynı zamanda Hatay'ın lojistik gücünü destekleyen stratejik bir hamle olduğunu vurguladı.





ARAS: “HATAY LOJİSTİĞİN KİLİT NOKTALARINDAN BİRİ”

Törende konuşan UND Başkanı Şerafettin Aras, Hatay'ın Türkiye'nin dış ticaret ve lojistik ağındaki kritik rolüne dikkat çekti. Özellikle Suriye sınırına yakınlığı ve Orta Doğu pazarına açılan konumu sayesinde ilin stratejik önem taşıdığını belirten Aras, şu başlıklara vurgu yaptı:

- Hatay'ın Akdeniz'de öne çıkan lojistik merkezlerden biri olduğu
- Sınır kapılarında kapasite ve altyapı yatırımlarının artırılması gerektiği
- Cilvegözü başta olmak üzere geçiş noktalarının güçlendirilmesinin şart olduğu
- Bölgede bir lojistik merkez kurulmasının artık kaçınılmaz hale geldiği

Aras ayrıca, sektörün gelişimi için kamu ve özel sektörün birlikte hareket etmesinin kritik olduğunu ifade etti.

HAYDAROĞLU: “DAHA GÜÇLÜ VE TEKNOLOJİK HİZMET DÖNEMİ”

Iveco S.A.M Otomotiv Hatay Yönetim Kurulu Başkanı Habip Haydaroğlu, 2022 yılında başlayan Iveco iş birliğinin yeni yatırımıyla daha ileri taşındığını belirterek, “Daha büyük, daha modern ve daha teknolojik bir tesisle müşterilerimize hizmet vermekten gurur duyuyoruz. Bu yatırımın hem bölgemize hem de müşterilerimize değer katacağına inanıyoruz” dedi.

SEKTÖRDEN TAM DESTEK

Hatay Şoförler Odası Başkanı Aziz Fatih Yılmaz ise tesisin bölge taşımacılığı açısından önemli bir kazanım olduğunu vurgulayarak, modern altyapı ve güçlü teknik kapasiteyle hizmet verecek merkezin sektöre ciddi katkı sağlayacağını ifade etti.



Üstün-İş Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Zengin de 15 yılı aşkın süredir devam eden hizmetlerini yeni yatırımla daha ileri seviyeye taşıyacaklarını belirtti.

İŞINAK: “DOĞRU LOKASYON, DOĞRU YATIRIM”

Iveco Türkiye Genel Müdürü Hakkı Işınak ise Hatay'ın lojistik açıdan stratejik konumuna dikkat çekerek, yatırım kararlarının lojistik koridorlar dikkate alınarak alındığını söyledi. Işınak, “Hatay'a yatırım kararı almak kolay, asıl önemli olan bunu hayata geçirmek. Bu noktada emeği geçen tüm paydaşlara teşekkür ediyoruz” ifadelerini kullandı. Program kapsamında sektöre katkı sağlayan firma temsilcilerine plaket takdim edilirken, açılış kurdele kesimiyle sona erdi.



Lojistik ve Taşımacılık Sektörüne Yeni Hizmet İhracatı Destekleri

Ticaret Bakanlığı'nın hizmet ihracatına yönelik destek mekanizması, 26 Şubat 2026 tarihli ve 10962 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile yeniden düzenlenerek yürürlüğe girdi. Yeni sistem; program bazlı ve performans odaklı yapısıyla lojistik sektöründe yurt dışı açılımları hızlandırmayı hedefliyor.

Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülen hizmet ihracatı destekleri, yeni bir yapıya kavuştu. Daha önce 5448 sayılı Karar kapsamında uygulanan sistem, 26 Şubat 2026 tarihli ve 10962 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile güncellenerek yürürlüğe alındı. Yeni düzenlemenin, Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB) Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi'nin sektör talepleri doğrultusunda Bakanlık ile yürüttüğü çalışmalar sonucu şekillendiği ifade edildi.

Yeni modelle birlikte destek mekanizması; dağınık yapıdan çıkarılarak daha bütüncül, ölçülebilir ve performans odaklı bir sisteme dönüştürüldü. Özellikle lojistik ve taşımacılık firmalarının yurt dışı pazarlarda kalıcı varlık oluşturması ve hizmet ihracatını artırması hedefleniyor.

DESTEK KAPSAMI GENİŞLETİLDİ

Yeni düzenleme kapsamında firmalara sunulan destekler şu başlıklar altında toplandı:

- Yurt içi ve yurt dışında görev alan personel için istihdam desteği,

- Uluslararası fuar katılım destekleri,
- Yurt dışı birim (ofis, depo vb.) açılış ve işletme destekleri,
- Karar kapsamında tanımlanan diğer teşvik kalemleri.

“FİRMALAR PLANLARINI GÜNCELLEMELİ”

HİB Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi yaptığı açıklama ile; yeni destek sisteminin sunduğu fırsatlara dikkat çekerek firmalara çağrıda bulundu. Buna göre, lojistik ve taşımacılık şirketlerinin mevcut ve planlanan yurt dışı faaliyetlerini gözden geçirmesi, yeni destek modeline uygun stratejiler geliştirmesi ve başvuru süreçlerine hazırlanması gerektiği vurgulandı. Ayrıca, yeni düzenleme kapsamındaki başvuru süreçleri ve destek kalemlerine ilişkin bilgilendirme çalışmalarının sürdürüleceği bildirildi.

TEŞEKKÜR MESAJI

Açıklamada, düzenlemenin hayata geçirilmesinde emeği geçen Cumhurbaşkanlığı Recep Tayyip Erdoğan'a, Ticaret Bakanı Ömer Bolat'a, Bakanlık bürokratlarına ve Hizmet İhracatçıları Birliği'ne teşekkür edildi.

10962 (MÜLGA 5448) HİZMET SEKTÖRLERİ ATILIM PROGRAMI LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ DESTEKLERİ

DESTEK UNSURLARI	FAYDALANAN	DESTEK ORANI	HEDEF ÜLKE (+20 PUAN)	DESTEK LİMİTİ	LİMİT	ÖN ONAY
Acente komisyon desteği	Yararlanıcı	%50		6.000.000 TL / Yıl	5 Yıl	
Belgelendirme desteği	Yararlanıcı	%50		4.000.000 TL / Yıl		
Belgelendirme desteği – Yenileme gideri	Yararlanıcı	%50		2.000.000 TL / Yıl		
Birim desteği	Yararlanıcı	%50	✓	6.000.000 TL / Birim / Yıl	En Fazla 25 Birim / Ülke Başına 5 Yıl	
Reklam, tanıtım ve pazarlama desteği	Yararlanıcı	%50	✓	25.000.000 TL / Yıl	5 Yıl	*Özel tanıtım etkinlikleri için
Tescil ve koruma desteği	Yararlanıcı	%50		2.500.000 TL / Yıl		
İş gücü geliştirme desteği – Yurt içi (İstihdam)	Yararlanıcı	%50		90.000 TL / Aylık / Personel	5 Yıl / 5 Kişi	
İş gücü geliştirme desteği – Yurt dışı (İstihdam)	Yararlanıcı	%50		250.000 TL / Aylık / Personel	5 Yıl / 5 Kişi	
Rapor ve veri tabanı üyeliği desteği – Rapor	Yararlanıcı	%50		2.500.000 TL / Yıl	5 Yıl	Var
Rapor ve veri tabanı üyeliği desteği – Veri tabanı	Yararlanıcı	%50		2.500.000 TL / Yıl	5 Yıl	
Uluslararası kuruluşlara üyelik desteği	Yararlanıcı	%50		2.500.000 TL / Yıl		
Yurt dışı etkinlik katılım desteği	Yararlanıcı / İşbirliği Kuruluşu	%50	✓	1.500.000 TL / Etkinlik		*İşbirliği kuruluşu
Yurt dışı etkinlik katılım desteği – Prestij	Yararlanıcı / İşbirliği Kuruluşu	%50	✓	3.000.000 TL / Etkinlik		*İşbirliği kuruluşu
Yurt içi etkinlik katılım desteği	Yararlanıcı / İşbirliği Kuruluşu	%50		600.000 TL / Etkinlik		*İşbirliği kuruluşu
Yurt içi etkinlik katılım desteği – Prestij	Yararlanıcı / İşbirliği Kuruluşu	%50		1.200.000 TL / Etkinlik		*İşbirliği kuruluşu
Heyet desteği	İşbirliği Kuruluşu	%50	✓	6.000.000 TL / Heyet		Var
Hizmet Sektörü Rekabet Gücünün Artırılması Projesi desteği	İşbirliği Kuruluşu	%75		43.000.000 TL / Proje		Var
Hizmet Sektörü Rekabet Gücünün Artırılması Projesi desteği – İstihdam	İşbirliği Kuruluşu	%75		135.000 TL / Personel / Ay	2 Kişi	Var
Hizmet Sektörü Rekabet Gücünün Artırılması Projesi desteği – Yurt dışı pazarlama faaliyeti	İşbirliği Kuruluşu	%75		6.000.000 TL / Faaliyet	5 Adet / Proje	Var

Taşımacılık ve Lojistik Sektörünün Faydalanabileceği Destekler:
-Hizmet ihracatına yönelik Ticaret Bakanlığı destekler (10962 Sayılı Karar) faydalanabilirsiniz.
-İhracatçıya Hususi Damgalı (Yeşil) Pasaport ile onlarca ülkeye vizesiz seyahat.
-İhracatı Geliştirme Anonim Şirketi (İGE A.Ş) üzerinden sağlanan kefalet ile finansman.
-Döviz alım işlemlerinde kambiyo vergisi istisnası ile önemli bir vergi avantajı.
-Birlik bünyesinde gerçekleşecek yurtdışı ve yurtiçi fuar organizasyonları, sektörel ticaret ve alım heyetleri, eğitim, seminer ve benzeri etkinliklere katılmak.
-Hizmet sektörlerine ilişkin güncel mevzuat ve uygulama değişikliklerinden haberdar olmak.

2026 Yılı Güncel Verileridir.



Destek kalemleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için



Ulaşımında Yeni Dönem: Türkiye, Körfez ve Avrupa arasında lojistik üs oluyor

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Dış İlişkiler Genel Müdürü Hasan Boz, küresel ve bölgesel krizlerin gölgesinde Türkiye'nin ulaşım stratejilerini açıkladı. "Ulaşım yoksa ticaret de hayat da yoktur" diyen Boz; Irak, Suriye ve Orta Asya üzerinden geliştirilen yeni koridorların Türkiye'yi küresel bir can damarı haline getirdiğini vurguladı.

Küresel tedarik zincirleri pandemi ve savaşlarla sarsılırken Türkiye, Orta Koridor'dan Kalkınma Yolu'na uzanan projelerle bölgesel geçiş noktası olmaktan çıkıp Avrupa ile Körfez arasında stratejik bir lojistik merkeze dönüşmeyi hedefliyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Dış İlişkiler Genel Müdürü

Hasan Boz, dijital izin sistemleri ve yeni transit hatlarla taşımada sürelerin günlere indiğini, Türkiye'nin kriz dönemlerinde güvenilir bir alternatif sunduğunu söyledi.

ORTA KORİDOR VE DİJİTALLEŞME HAMLESİ
Pandemi dönemi ve Rusya-Ukrayna kriziyle birlik-



te geleneksel rotaların aksadığını belirten Hasan Boz, Türkiye'nin öncülük ettiği "Orta Koridor"un öneminin %60 oranında arttığını ifade etti. Fiziksel belgelerin yarattığı haftalar süren beklemleri bitirmek amacıyla başlatılan "E-İzin" (E-permit) projesinin; Azerbaycan, Özbekistan ve Kazakistan'dan sonra tüm bölgeye yayılması hedefleniyor.

"KALKINMA YOLU" İLE KÖRFEZ'E KESİNTİSİZ ERİŞİM

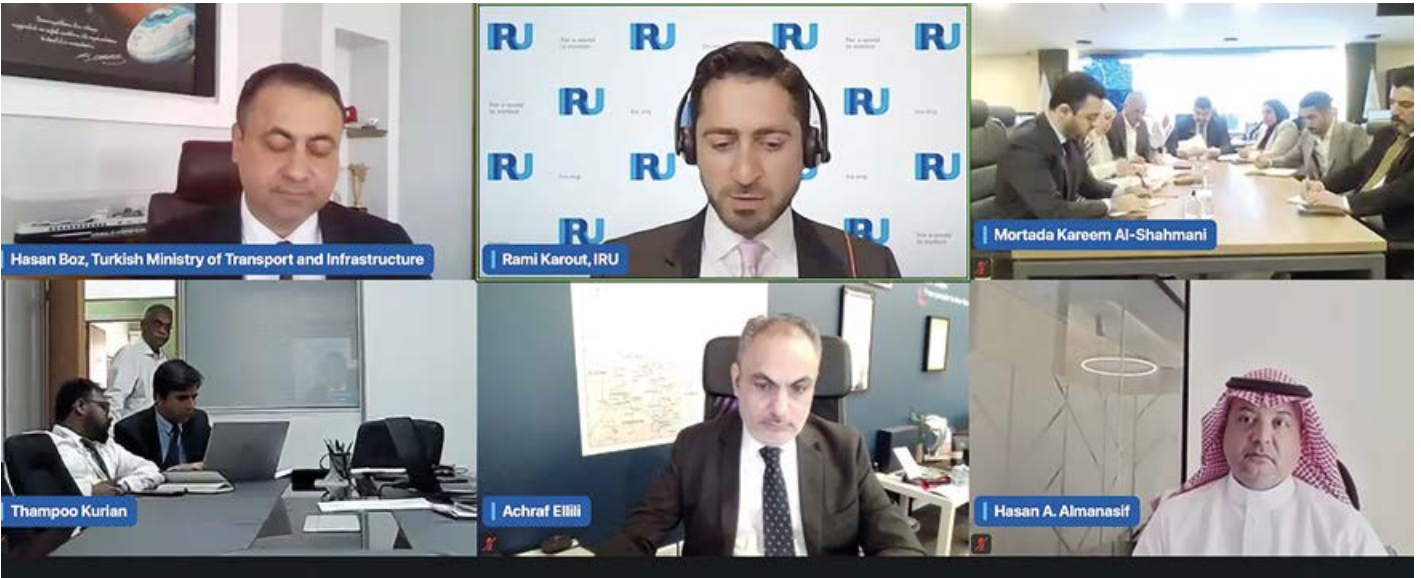
Irak ile yürütülen projelerin ulaşımdaki en güçlü alternatif olduğunu söyleyen Boz, şu noktaların altını çizdi: Irak Transit Geçişi: Irak'ın TIR sistemine dahil olmasıyla birlikte Türkiye'den çıkan bir operatör; Ürdün, Kuveyt ve Birleşik Arap Emirlikleri'ne çok daha kısa sürede ulaşabiliyor. Kalkınma Yolu Projesi: Faw Limanı'ndan Türkiye sınırına kadar uzanan 1200 kilometrelik demiryolu ve otoyol projesi, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan en kritik hat olacak.

SURİYE KORİDORU YENİDEN AÇILDI

2025 yılı Kasım ayında yapılan başarılı test sürüşlerinin ardından Suriye transit koridorunun operasyonel hale geldiği açıklandı. Güvenlik önlemleri kapsamında konvoy sistemiyle işleyen bu rota sayesinde, Türkiye üzerinden Ürdün ve Lübnan gibi ülkelere doğrudan geçiş yapılabilir. Suriye varışlı yüklerde ise sınır kapılarında aktarma (transshipment) yöntemi uygulanmaya devam ediyor.

HÜRMÜZ BOĞAZI KRİZİ VE KARAYOLUNUN ÖNEMİ

2026 yılı başında Hürmüz Boğazı'nda yaşanan askeri hareketlilik ve deniz trafiğinin aksaması, küresel petrol fiyatlarını %30 artırırken karayolu taşımacılığına olan talebi



zirveye taşıdı. Boz, deniz yoluyla 24 günü bulan sevkiyatların, Türkiye-İrak hattı üzerinden 10 güne kadar düştüğünü belirterek Türkiye'nin kriz anlarında "güvenli liman" olduğunu kanıtladığını ifade etti.

AVRUPA İLE GÜÇLÜ BAĞLANTI

Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısı Kapıkule'nin dünyanın en büyük ikinci sınır kapısı olduğunu hatırlatan Boz, karayoluna ek olarak İstanbul, İzmir ve Mersin'den İtalya'ya uzanan Ro-Ro hatları ile Avrupa bağlantısının 72 saatte sağlandığını belirtti.

KRİZ SORUNLARIN ÇÖZÜMÜNÜ HIZLANDIRDI

Suudi Arabistan merkezli Flow Progressive Logistics'in CEO'su Achraf Ellili daha sonra özel sektör perspektifini sundu.

Konuşmasına, yük taşımacılığı maliyetlerinin birçok durumda dört katına çıktığı yönündeki düşündürücü gözlemlerle başladı. Achraf Ellili ayrıca savaşın ulaşım güzergahları ve lojistik zincirleri üzerinde kalıcı bir etkiye sahip olacağını, ancak bunun mutlaka olumsuz bir şekilde olmayacağını belirtti. Kriz, alternatif güzergahların ve seçeneklerin zorlu testlerden geçirilmesini ve doğrulanmasını zorunlu kıldı.

"Geçmişte gerçekleşmesinin çok uzun süreceğini düşündüğümüz şeyler son 47 günde gerçekleşti ve lojistiğin güzelliği de burada, tüm oyuncuların bir araya gelmesinin güzelliği de burada."

KARAYOLU TAŞIMACILARI İÇİN FIRSAT!

IRU üyesi Suudi Otomobil ve Turizm Birliği'nin Yönetim Direktörü Hasan A. Almanasif, Suudi Arabistan'dan daha geniş bir bakış açısı sunarak, çatışmanın kargo taşımacılığında önemli bir değişime yol açtığını ve Suudi Arabistan'ın Dammam, Kral Abdullah ve Cidde limanları arasındaki kara köprüsünün Körfez İşbirliği Konseyi genelinde uluslararası ticaret için önemli bir alternatif rota olarak ortaya çıktığını anlattı.

Ancak, ilerleyen dönemdeki en büyük zorluğun, daha önce okyanus taşımacılığı tarafından karşılanan büyük hacimleri karşılamak için kara taşımacılığı kapasitesini artırmak olduğunu vurguladı.

Almanasif, "Bu zorluğun üstesinden gelmek için sisteme daha fazla nakliyeciyi dahil etmeyi hedefliyoruz. Piyasadaki fırsatlar önemli. Bölgedeki durumu ele almak için ticarete yönelik yeterli bir çözüme sahip olmamızı sağlamak için kara taşımacılığı şirketlerinin bu fırsatları değerlendirmesi gerekiyor" diye konuştu.



İRAK'TA TIR GEÇİŞLERİ İÇİN ÖZEL ŞERİT

Özel sektöre dönecek olursak, IRU'nun Irak üyesi Kara Ulaşımı Genel Şirketi'nin (GCLT) Genel Müdürü Mortada Kareem Al-Shahmani, TIR sistemi de dahil olmak üzere Irak'ın ticaret ve transit geçişi iyileştirme çabalarını sundu.

Irak Yüksek Transit Komitesi, kamyonların hareketini kolaylaştırmak için gece gündüz çalışıyor. Sınır geçişlerindeki tıkanıklığı azaltmak için alternatif güzergahlar belirlendi ve TIR kamyonlarının sorunsuz giriş ve çıkışı için özel şeritler tahsis edildi.

"IRU ile sürekli koordinasyon halinde, hükümetin desteği ve özel sektör şirketlerinin katkısıyla, TIR'ın uygulanmasını ilerletmeye devam edeceğiz."

TRANSİT SÜRELER YÜZDE 40 AZALDI

Konuşmasını başka bir taşımacılık şirketinin bakış açısıyla sonlandıran Katar merkezli Aero Şirketler Grubu Genel Müdürü Thampoo Kurian, TIR'ın Katar'ın çok modlu operasyonlarına entegrasyonunun, temel malların hızlı, güvenli ve kesintisiz bir şekilde taşınmasını nasıl sağladığını anlattı. Thampoo Kurian, Qatar Airways'in Doha'ya gelen kargolarının, TIR onaylı mühürlü araçlara aktararak Suudi Arabistan'a nasıl taşındığını açıkladı. Bu sayede transit süreleri, önceki sisteme kıyasla %40-50 oranında azaldı. Kurian "Bahreyn'e, Körfez İşbirliği Konseyi ülkelerine, Ürdün ve Umman'a yayılmak için çalışıyoruz. Bu, Qatar Airways tarafından bize sunulan plan. TIR sisteminden faydalanarak mükemmel bir iş çıkarabileceğimize inanıyorum" dedi.



Konya Uluslararası TIR - ?ekici ?of?r? Yeti?tirme Programı ba?ladı

UND, sekt?r?n artan nitelikli s?r?c? ihtiya?ına ??z?m ?retmek amacıyla ?nemli bir adım daha attı. Konya'daki ?ye firmalar, b?lgedeki s?r?c? ihtiya?ını kar?lamak ?zere bir araya gelerek bir konsorsiyum olu?turdu. UND, Konya Ticaret Odası ve KUYAD i? birli?iyle hayata ge?irilen Uluslararası TIR - ?ekici ?of?r? Yeti?tirme Programı, 30 Mart itibarıyla Konya Ticaret Odası E?itim Merkezi'nde ba?ladı.

7 aday ile ba?layan program kapsamında; UND tarafından geli?tirilen ve İstanbul ?niversitesi tarafından onaylanan e?itim mod?l? ?er?evesinde teorik e?itimler veriliyor. Uygulamalı s?r?? e?itimleri ile adayların saha deneyimi artırılıyor.

TOBBUND Kolay Transit Merkezi ve operasyonel s?re?ler hakkında e?itim veriliyor ve Prometeon firması tarafından lastik bilgisi e?itimi sunuluyor.

E?itim s?reci 32 saati teorik, 68 saati pist ve trafikte uygulama olmak ?zere planlandı. Programı ba?arıyla tamamlayan adaylara Konya Ticaret Odası Mesleki E?itim Merkezi tarafından belge veriliyor. Uluslararası ta?ımacılı?ın gerektirdi?i t?m mesleki yetkinlikler hem sınıf ortamında hem de ara? ba?ında uygulamalı olarak aktarılıyor. Tamamen ?cretsiz olarak sunulan bu programı ba?arıyla tamamlayan adaylara, UND ?yesi firmalarda istihdam imkânı sa?lanacak.

Bu s?re?te katkı sa?layan Konya B?lgesi ?yelerimiz; Y?kseller Lojistik'ten Ali Bey Y?ksel, ?irin Nakliyat'tan Mehmet ?irin, G?lova Uluslararası Nakliyat'tan Mehmet Ba?aran, Po?an



Lojistik'ten Sercan Po?an, Tekelio?lu Lojistik'ten Mustafa Tekelio?lu, Y?r?k Ta?ımacılık'tan İbrahim ?cal, G?lpak Uluslararası Nakliyat'tan Mahsun G?m??, Emir Hazır Beton'dan Emir İncir ve Ornak Uluslararası Nakliyat'tan Fatih ?cal'a te?ekk?r ederiz.



Kayseri’de gündem Lojistik Merkez

Kayseri Ticaret Odası’nda yapılan toplantıda Boğazköprü’de yapılması planlanan lojistik merkezin bölgesel kalkınmada kilit görev üstleneceği belirtilirken UND İkinci Başkanı Ergün Bilen, planlanan lojistik merkezin nasıl olması gerektiğini anlattı.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), taşımacılık sektörünün giderek ağırlaşan sorunlarını Kayseri’de masaya yatırırken, çözümün adresi olarak dikkat çeken “Lojistik Merkez” projesi öne çıktı. Kayseri Ticaret Odası’nda (KTO) gerçekleştirilen toplantılar, hem sektörün mevcut krizini hem de geleceğe yönelik stratejik çıkış yolunu aynı zeminde buluşturdu.

Büyükşehir Belediye Başkanı Memduh Büyükkılıç’ın öncülüğünde yapılan istişare toplantısının ardından, Kayseri Ticaret Odası’nda Başkan Ömer Gülsoy, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) 2. Başkanı Ergün Bilen, Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Cingi, UND bölge üyeleri ve sektör temsilcileri ile bir araya geldi.

Artan taşıma maliyetleri, yükselen trafik cezaları, yol geçiş ücretleri, Ro-Ro maliyetleri ve derinleşen şoför açığı, sektör temsilcileri tarafından açık şekilde dile getirildi. Operasyonel giderlerin sürdürülemez seviyelere ulaştığına dikkat çekilirken, rekabet gücünün hızla zayıfladığı vurgulandı.

“LOJİSTİK MERKEZ BİR TERCİH DEĞİL, ZORUNLULUK”

Kayseri Ticaret Odası Başkanı Ömer Gülsoy, Boğazköprü’de

hayata geçirilmesi planlanan Lojistik Merkez’in sadece bir yatırım değil, bölgesel kalkınmanın anahtarı olduğunu net ifadelerle ortaya koydu.

Gülsoy, Kayseri’nin artan üretim gücüne dikkat çekerek, lojistik altyapı olmadan ticaretin sürdürülemeyeceğini vurguladı. “Bu proje Kayseri için ‘olursa iyi olur’ değil, ‘olmazsa olmaz’ bir adımdır” diyerek lojistik merkezin stratejik önemini ortaya koydu.

Raylı sistemle Mersin ve İskenderun limanlarına bağlanacak bir koridor hedefi ise projeyi yalnızca yerel değil, uluslararası ticaret açısından da kritik bir konuma taşıyor.

BİLEN: “DOĞRU YAPILIRSA SADECE KAYSERİ DEĞİL, TÜM ANADOLU KAZANIR”

UND 2. Başkanı Ergün Bilen ise sektörde yaşanan sorunların kalıcı çözümünün, doğru planlanmış lojistik yatırımlardan geçtiğini vurguladı.

Bilen, yalnızca adı “lojistik merkez” olan değil; intermodal bağlantıları tamamlanmış, 7/24 hizmet verebilen, güçlü gümrük altyapısına sahip, dijital ve operasyonel olarak verimli çalışan merkezlerin hayata geçirilmesi gerektiğinin altını çizdi. Aksi halde yapılacak yatırımların sektöre fayda yerine maliyet getireceği uyarısında bulundu.



Bilen sözlerini şöyle sürdürdü: "Kayseri'de atılacak doğru bir adım, sadece bir şehre değil, bütün Anadolu'ya moral verecektir. Anadolu taşımacısı, yıllardır yükün en ağırını taşıyor. Zor günlerde geri çekilmeyen, krizlerde rotasını kaybetmeyen, ülkenin ihracatını hangi şart olursa olsun taşımaya devam eden bu iradenin artık daha güçlü biçimde desteklenmesi gerekiyor. Bunun yolu da sahayı bilen, sektörün dilini konuşan, üretimin ritmini anlayan ve çözümünü proje ile ortaya koyan bir yaklaşımdan geçiyor. Tam da bu nedenle, lojistik merkez projelerine bakışımızda çok net, çok kararlı ve çok açık bir duruşumuz vardır. Biz, ölü doğacak lojistik merkezlere en baştan müdahale eden bir anlayıştayız. Geçici depolama alanı olmayan, otoyol bağlantısı bulunmayan, 7/24 hizmet veremeyen, dijital altyapısı olmayan, yeterli gümrük personeliyle desteklenmeyen, hem şoförlerimiz hem de tüm çalışanlar için insani ve operasyonel şartları taşımayan, intermodal bağlantıları kurulmamış, hızlı ve verimli işlem altyapısı oluşturulmamış bir lojistik merkez; ülkemize gereksiz bir maliyet, sektörümüze ise büyük bir hayal kırıklığı olur. Bizim için önemli olan, tabelada lojistik merkez yazması

değil; gerçekten işleyen, yaşayan, hız üreten, maliyet düşüren ve taşımacının yükünü hafifleten bir sistemin kurulmasıdır. Bu yüzden sürecin başından itibaren işin içinde olmayı, ortak akılı devreye almayı ve sahadaki gerçek ihtiyaçları projeye yansıtmayı çok önemsiyoruz. Sadece sorunları tespit eden değil, çözüm mekanizması kuran; sadece eleştiren değil, yol açan; sadece bugünü konuşan değil, yarını hazırlayan bir anlayışla hareket etmeye devam edeceğiz. Çünkü sektörümüzün ihtiyacı olan şey, kararsızlık değil iradedir; seyircilik değil sahiplenmedir. Biz bu sorumluluğun farkındayız ve bunun gereğini yerine getirmek için çalışıyoruz."

KAYSERİ, ORTA ANADOLU'NUN LOJİSTİK KALBİ OLABİLİR

Toplantılarda ortaya çıkan ortak görüş, Kayseri'nin yalnızca bir üretim merkezi değil, aynı zamanda bölgesel bir lojistik üs haline gelme potansiyeline sahip olduğu yönünde oldu. Yaklaşık 4 milyar dolara ulaşan ihracat hacmiyle büyüyen şehir, kurulacak lojistik merkezle birlikte ürünlerini daha hızlı, daha düşük maliyetle ve daha rekabetçi şekilde dünya pazarlarına ulaştırmayı hedefliyor.





Karayolunda bekleme süreleri bir ALIKOYMA'ya dönüşüyor!

“Karayolu taşımacılığında görünmez bir maliyet kalemi olan “bekleme süresi” aslında bir alikoymaya dönüşüyor.” diyen LEO Danışmanlık Kurucusu Levent Özkuşçu, zaman kaybının finansal yıkımını, sürücü üzerindeki insani etkilerini ve çözüm için dünyadan örnekleri tüm açıklığıyla anlattı.

Karayolu taşımacılığında verimlilik tartışmaları genellikle yeni araçlar veya yazılımlar etrafında dönerken, sektörün temelini sarsan devasa bir “zaman hırsızlığı” sessizce devam ediyor. LEO Danışmanlık Kurucusu Levent Özkuşçu, bekleme sürelerinin karayolu taşımacılığına olan tüm etkilerini anlatarak, bunun doğurduğu sonuçları somut şekilde ortaya koyuyor.

“BEKLEME” KELİMESİ BİR MASKEDİR: GERÇEK “ALIKOYMA”DIR

Sektörde yıllardır “bekleme süresi” olarak adlandırılan duruma sizin çok sert bir itirazınız var. Neden bu kavramı değiştirmemiz gerektiğini savunuyorsunuz?

Bazı kelimeler masum görünür ama çok büyük ve karanlık gerçekleri gizler. “Bekleme Süresi” de tam olarak bu kelime-

lerden biri. Çünkü lojistikte yaşanan bu durum basit, pasif bir bekleme hali değildir. Burada milyonluk bir yatırım olan bir araç, emeğiyle geçinen bir sürücü, büyük bir yatırım sermayesi ve kısıtlı bir zaman kapasitesi alikonuluyor.

Önce tanımı doğru koymalıyız ki problemi çözebilelim. Perspektifimizi değiştirelim. Buna artık “Alikoyma” demeliyiz. Bakın, Amerika’da bu duruma 2 saatin üzerinde “Detention Time” deniyor. Dikkat edin; “Waiting” (Bekleme) denmemiş, “Detention” denmiş. Yani “gözaltında tutma” veya “alikoyma”. Amerika’da ilk 2 saat “free time” (serbest süre) olarak kabul edilirken sonrası artık sizin özgürlüğünüzün ve üretiminizin kısıtlanmasıdır.

Günlük operasyonlarımızda bu çarpıklığı her gün yaşıyoruz. Müşterimizin sabahtan istediği araçların birçoğu ancak öğleden sonra yüklenip tesislerden çıkabiliyor. Araçlar çoğunlukla “ne olur ne olmaz” diyerek hep sabahtan isteniyor.

SADECE YÜKLEME VE BOŞALTMA NOKTALARINDAKİ ALIKOYMALARDAN DOLAYI YILDA TAM 135 MİLYON SAAT KAYBEDİLİYOR.

Bu bir operasyonel tercih gibi sunulabilir ancak bizler için çok ciddi bir mağduriyete dönüşüyor.

İSTİSNA DEĞİL, SİSTEMATİK BİR HASTALIK **Peki sahada yaşanan bu tablo münferit bir aksaklık mı? Yoksa her gün yaşanan bir kriz mi?**

Bu çok kritik bir soru. Çünkü çoğu kişi bunun bir istisna olduğunu, o güne özel bir yoğunluktan kaynaklandığını sanıyor. Ama gerçek şu ki; bu durum artık bir istisna değil. Sistemin normal işleyişi, yani rutini haline gelmiş durumda. En korkuncu da ne biliyor musunuz? Artık bu durum kimseyi şaşırtmıyor. İşte tam olarak bu noktada, verimsizliği normalleştirdiğimiz o yerde problem devleşmeye başlıyor.

165.000 EURO'LUK BİR MAKİNEYİ ATIL BIRAKMAK **Meselenin sadece operasyonel değil, ağır bir finansal boyutu olduğunu söylüyorsunuz. Bunu biraz açar mısınız?**

Kesinlikle. Bana göre zaman, lojistiğin en acımasız para birimidir. Uçak yerdeyse, gemi limandaysa, TIR ise duruyorsa o an maliyet üretmeye devam ediyor demektir. Bugün bir çekici ve treyler yaklaşık 165.000 euro değerinde bir üretim makinesidir. Bu denli yüksek değerli bir varlık satın aldığınızda, aslında "zaman üretme kapasitesi" satın almış oluyorsunuz.

Aracınız doğru çalışmıyorsa, ortada bir verimsizlik varsa, siz aslında değer kaybeden bir yatırım yapmışsınızdır. Bugün birçok firma şunu fark edemiyor: Karlılığı düşüren şey çoğu zaman teklif edilen fiyat değil, verimli kullanılmayan zamandır. Ve bu kullanılmayan zaman, bilanço üzerinde görünmeyen ama kârı eriten en ağır maliyet kalemidir.

"BİZ ARAÇ KULLANMAKTAN YORULMUYORUZ... BİZ BEKLEMekten YORULUYORUZ." ÇÜNKÜ ARAÇ KULLANIRKEN KONTROL SİZDEDİR, AMA BEKLERKEN HİÇBİR ŞEY SİZİN ELİNİZDE DEĞİLDİR. BU BELİRSİZLİK İNSAN ZİHNİNDE VE PSİKOLOJİSİNDE CİDDİ BİR STRES YARATIR.

VERİLERLE İTİRAF EDİLEN YIKIM: **11,5 MİLYAR DOLAR KAYIP** **Bu finansal kaybı destekleyen, "vahameti" gözler önüne seren somut veriler var mı?**

Maalesef oldukça sarsıcı veriler var. Ülkemizde henüz bu kapsamda bir raporlama yok ancak Amerika Taşımacılık Araştırma Enstitüsü'nün hazırladığı rapor çarpıcı gerçekleri sunuyor:

Sadece yükleme ve boşaltma noktalarındaki alıkoymalardan



KAYBEDİLEN ZAMANI TELAFİ ETMEK İÇİN SÜRÜCÜLERİN %15'İ DAHA HIZLI ARAÇ KULLANARAK RİSK ALIYOR VE BU DA KAZA RİSKİNİ %7 ORANINDA DOĞRUDAN ARTIRIYOR.

dolayı yılda tam 135 milyon saat kaybediliyor. Üstelik buna ilk iki saatteki serbest süreler dahil bile değil! Bu ne demek biliyor musunuz? Milyonlarca seferin hiç yapılamaması, yüz binlerce aracın aslında çalışmadan sermaye tüketmesi demek.

Eğer bu alıkoyma zamanı hiç olmasaydı, bugün taşınan yükün tamamı %8 daha az araçla taşınabilirdi. Bu potansiyel iş kaybının yıllık finansal karşılığı ise 11,5 milyar dolar. İşin bir de yakıt maliyeti boyutu var. Sadece rölantide harcanan yakıt miktarı yılda 275 milyon litre. Bu israf olan yakıtın değeri tam 286 milyon dolar. Ama mesele sadece yakıt değil; bugün bir ağır vasıta aracının 1 saat rölantide çalışması, yaklaşık 100 km yol yapmış kadar motor yıpranması yaratıyor. Yani araç çalışmıyor gibi görünürken aslında kendi kendini tüketiyor.

En çarpıcı veri ise şu: Alınan araçların sadece %43'ü bekleme faturası kesebiliyor. %57'si bu devasa maliyeti doğrudan cebinden karşılıyor. Amerika'da saatlik bekleme ücreti yaklaşık 100 dolarken, son 5 yılda bu ücret sadece %3 artmış; buna karşılık filo maliyetleri %42 artmış. Yani ücreti tahsil etseniz bile zararınızı kapatamıyorsunuz.

İNSANİ BOYUT: TUVALET YASAĞINDAN KAZA RİSKİNE

Belki de en az konuşulan kısım; bu durumun direksiyon başındaki insanlara etkisi. Sürücü psikolojisi ve güvenlik bu tablodan nasıl etkileniyor?
Burası bu problemin en kritik ve en can yakıcı tarafı. Saha-



SADECE RÖLANTİDE HARCANAN YAKIT MİKTARI YILDA 275 MİLYON LİTRE. BU İSRAF OLAN YAKITIN DEĞERİ TAM 286 MİLYON DOLAR. AMA MESELE SADECE YAKIT DEĞİL; BUGÜN BİR AĞIR VASITA ARACININ 1 SAAT RÖLANTİDE ÇALIŞMASI, YAKLAŞIK 100 KM YOL YAPMIŞ KADAR MOTOR YIPRANMASI YARATIYOR.

da sürücülerle konuştuğumda şunu çok net duyuyorum: "Biz araç kullanmaktan yorulmuyoruz... Biz beklemekten yoruluyoruz." Çünkü araç kullanırken kontrol sizdedir, ama beklerken hiçbir şey sizin elinizde değildir. Bu belirsizlik insan zihninde ve psikolojisinde ciddi bir stres yaratıyor. Ve bu stres direksiyona yansıdığına; sürücüler kaybettikleri zamanı telafi edebilmek için daha agresif ve daha hızlı araç kullanmaya yöneliyorlar. Neden? Çünkü çoğu sefer sayısına veya kilometreye göre ücret alıyor. Kaybedilen zamanı telafi etmek için sürücülerin %15'i daha hızlı araç kullanarak risk alıyor ve bu da kaza riskini %7 oranında doğrudan artırıyor. Bu artık sadece bir operasyon konusu değil, bir yol güvenliği ve can sağlığı meselesidir.

Daha da vahimi, bu aynı zamanda insani bir onur meselesidir. Amerika'da tesislerin sadece %22'sinde sürücüler için bir bekleme alanı var. Tesislerin %56'sı sürücülerin tuvalet kullanmasına izin vermiyor! Sürücüler en temel insani ihtiyaçlarını bile karşılayamıyorlar. Bu durum o kadar büyümüş ki, Washington eyaletinde sürücülere tuvalet erişimi sağlamayı zorunlu kılan bir yasa çıkarıldı. Şimdi bu yasayı federal düzeye yaymaya çalışıyorlar.

İşte tüm bu insani olmayan koşullar, sürücülerin %35'inin işi tamamen bırakmasına neden oluyor. Şirketlerin personel devir hızı artıyor. Sorun artık lojistik değil; sistemin "insanı" kaybetmesidir.

İTALYA ALTYAPI VE ULAŞTIRMA BAKANLIĞI 90 DAKİKA SERBEST SÜRE SONRASINDA GEÇEN HER SAAT İÇİN 100 EURO ZORUNLU ÖDEME GETİRDİ. VE BU ÜCRETTEN FERAGAT EDİLMESİ KANUNEN YASAKLANDI.

TÜRKİYE'NİN DURUMU VE RADİKAL ÇÖZÜM: İTALYA ÖRNEĞİ

Türkiye tüm bu tablonun neresinde?

Bir çıkış yolumuz var mı?

Açık konuşmak gerekirse bu problem bize özgü değil ama bizde çok daha derin yaşıyoruz. Çünkü bizim sistematik bir standardımız yok. Randevu disiplini yok, alkoyma süresinin ekonomik karşılığı net değil. En önemlisi; biz bunu hala bir problem olarak görmüyoruz. Oysa verimsizliği normalleştirmediğiniz anda gelişim durur.

Ancak somut bir çözüm önerimiz var: İtalya Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı 2025 yılının Kasım ayında yürürlüğe giren bir kanun hazırladı. Çok net bir düzenleme getirdiler: 90 dakika free time (serbest süre). Sonrasında ise geçen her saat için 100 euro zorunlu ödeme. Ve bu ücretten feragat edilmesi kanunen yasaklandı! Yani İtalyan devleti diyor ki: "Ben bu verimsizliği, bu zaman ve kaynak israfını artık tolere etmiyorum." Bizim de acilen bu randevu sistemleri, slot disiplini ve yasal standartlar dünyasına geçmemiz gerekiyor. Son olarak, bu röportajı okuyan sektör paydaşlarına ne söylemek istersiniz?

Bu sadece bir nakliye problemi değil, bu bir zihniyet meselesidir. Zamanı nasıl gördüğümüzle ilgili bir mesele. Eğer zamanı gerçekten kutsal bir değer olarak görürsek, sistemlerimizi de buna göre kurarız. Ama zamanı "nasılsa gidiyor" diyerek tolere edilebilir bir kayıp olarak görürsek bu karanlık tablo değişmez.

Açık söylemek isterim: Bu sektörün gerçek dönüşümü yeni araç yatırımlarıyla değil, zamanın yeniden tanımlanmasıyla başlayacak. İlk başta söylediğimi tekrar ederek bitireyim: Zaman, lojistiğin en acımasız para birimidir.

TÜVTÜRK, İzmir'de ağır vasıta kanal sayısını 14'e çıkardı

TÜVTÜRK, İzmir Kemalpaşa'da 9 Nisan Perşembe günü devreye aldığı yeni araç muayene istasyonu ile, kent genelindeki ağır vasıta kanal sayısını 14'e çıkararak kapasitesini yaklaşık yüzde 50 artırdı. TÜVTÜRK, yeni istasyonu ile ülke genelinde toplam 219 sabit istasyona ulaştı.

Aliağa, Bornova, Bergama, Çiğli, Ödemiş, Sarnıç, Tire ve Torbalı'daki istasyonların ardından kentteki 9'uncu sabit istasyon olan Kemalpaşa istasyonu, dört ağır vasıta muayene kanalına sahip. Tüm araç tiplerine hizmet verebilecek altyapıyla tasarlanan istasyon, bölgedeki ihtiyaca doğrudan yanıt veriyor.

İzmir Kemalpaşa Araç Muayene İstasyonu'nun faaliyete geçmesiyle birlikte özellikle ticari araç kullanıcılarının muayene hizmetlerine daha hızlı ve kolay erişmesi hedefleniyor. Aynı zamanda İzmir merkezindeki istasyonların binek araç muayene kapasitelerinde de rahatlatma sağlanması bekleniyor.



CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğu Kitabının 3. baskısı yayımlandı



UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kerem İrmak'ın kaleme aldığı "Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı" adlı kitap, 2026 yılında 3. baskısıyla yeniden okuyucuyla buluştu. İlk baskısı 2017 yılında yayımlanan eser, uluslararası karayolu taşımacılığı alanında önemli başvuru kaynakları arasında yer alıyor.

Bilge Yayınları'ndan çıkan kitapta, CMR Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının sorumlulukları ve bu sorumlulukların sınırları

detaylı şekilde ele alınıyor. Sektörde sıkça karşılaşılan yanlış uygulamalara da ışık tutan çalışma, nakliyecilerin, gönderici ve alıcılara karşı yükümlülüklerini açık bir çerçevede ortaya koyuyor.

Lojistik sektöründe uzun yıllardır aktif görev alan Kerem İrmak, kitabın özellikle uluslararası taşımacılık yapan firmalar için rehber niteliği taşıdığını vurgularken, doğru bilgiye dayalı operasyonların olası zararları azaltacağına dikkat çekiyor.



Ticaret Bakanı Ömer Bolat: Türk TIR şoförlerinin Körfez’de transit Suudi vizesi alarak seyahat etmeleri mümkün hale geldi”

Yapay Zekâ Çağında E-Ticaretin Lojistiği Zirvesi’nde konuşma yapan Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, “Dün itibariyle işlerlik kazanarak Türk TIR şoförlerinin Körfez’de transit Suudi vizesi alarak seyahat etmeleri mümkün hale geldi. Ümit ediyoruz ki komşu ve kardeş ülkelerdeki bu fiziki yıkım ve insani kayıplar noktasında savaşın bir an önce durması. Ama barış şartları oluşsa bile bu 45 günlük savaşın ekonomilerde meydana getirdiği tahribatı gidermek o kadar kolay olmayacak” diye konuştu

T.C. Ticaret Bakanlığı himayelerinde, İstanbul Ekonomik Araştırmalar Derneği (İEAD) tarafından; DEİK/Lojistik İş Konseyi ve DEİK/Dijital Teknolojiler İş Konseyi ile Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin (UND) destekleriyle düzenlenen ‘Yapay Zekâ Çağında E-Ticaretin Lojistiği Zirvesi’, Grand Cevahir Hotel Convention Center’da gerçekleşti. Zirvede genel hatlarıyla e-ticaret sektörünün gelişiminde kritik rol

oynayan lojistik süreçler, dijitalleşme ve yapay zekâ uygulamaları geniş bir perspektifle ele alındı.

Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat: “820 milyar dolarlık bir mal ve hizmet ticareti ile iştigal ettik”

Zirvenin açılış konuşmalarını gerçekleştiren Ticaret Bakanı Ömer Bolat, “E-ticaret, giderek artan yeni ticaret yöntemi, toplam ticaretin yüzde 20’sini oluşturuyor ve 3 trilyon

doların 2024 hesaplamalarıyla bir hacme sahip. Lojistik sektörü de olmazsa olmaz sektörlerimizde önde gelen büyük bir sektör. E-ticaret de o tarihlerde toplam ticaretin içinde yüzde 4,5-5'lik bir paya sahipken, 2019 itibarıyla, toplam ticarete yüzde 20'lik bir paya 3-4 sene gibi kısa bir sürede ulaşmış oldu.

Bugün Türkiye için gerek mal ticareti gerekse hizmetler ticareti ekonomimizde büyük bir yer tutuyor. Mal ihracatımız geçen yıl 255,5 milyar dolardı, buna karşılık aynı şekilde mal ithalatımız 365 milyar dolardı. Hizmet ihracatımız 122,5 milyar dolardı. Hizmet ithalatımız da yaklaşık 60 milyar dolar ve bunların toplamı 820 milyar dolarlık bir mal ve hizmet ticareti ile iştigal ettik. Ve geçen yıl milli gelirimiz 1,1 trilyon dolara yükseldi. Milli gelirimizin yarısından fazlası mal ve hizmet ihracat ve ithalat ticareti kadar bir hacim oluşturuyordu" dedi.

"İran, Hürmüz kartını kapatma tehdidini ortaya koyunca"

Suriye'de iç savaşın sona erdirilmesinde, İsrail'in soykırım ve katliamlarına karşı Gazze'nin, Batı Şeria'nın, Lübnan'ın haklarının savunulması ve oradaki masumların korunması çabalarında Türkiye'nin önemli bir rol üstlendiğini söyleyen Bakan Bolat, "En son İran'la ABD ve İsrail arasındaki çatışmalarda; Türkiye, Pakistan ve Mısır birlikte arabuluculuk noktasında Amerika ve İran arasında mekik dokundu. Ve bu anlamda şimdilik iki gün boyunca bir ateşkes süreci, biraz kırılğan da olsa devam ediyor. Bunun ekonomiye yansımaları da şu şekilde: Körfez, özellikle Hürmüz Boğazı dünyada enerji kaynakları açısından zengin bir bölge. Petrolün yüzde 38'inin, doğal gazın yüzde 20'sinin, gübrenin yüzde 30'unun geçtiği bir bölge. İran, Hürmüz kartını kapatma tehdidini ortaya koyunca ciddi bir tabii volatilité, yani piyasalar allak bullak oldu. Enerji fiyatları, petrokimya fiyatları, gübre fiyatlarında artışlar oldu bütün dünyada. Ama bizde Allah'a şükür arz tedariki diye bir sorun yok. Depolarımız doluydu. Ve biz vatandaşımızın, sanayilerimizin, ekonomimizin bunlardan etkilenmemesini sağladık." diye konuştu.

"15 günlük ateşkes kalıcı şartların yerine getirilmesini sağlar"

Bakan Bolat, "Körfez savaşı, lojistiğin ne kadar önemli olduğunu Covid 19'dan sonra bize bir kez daha hatırlattı. Bu güzel coğrafya, Avrasya'nın merkez ülkesi, adeta bir kavşak köprü geçiş noktası olan Türkiye'nin önemi bir kez daha ortaya koyuldu. Gerek doğudan batıya orta koridor, Zengezur koridoru, gerek Körfez Basra'dan yukarıya Irak üzerinden kalkınma yolu koridoru, gerek özellikle Habur-Irak üzerinden Suudi Arabistan ve Körfez'e ulaşan rota, gerekse Türkiye'den Hatay, Suriye, Ürdün üzerinden Arabistan'a ve Körfez ülkelerine ulaşan karayolu koridorlarının ne kadar önemli olduğu ortaya çıktı. Bu vesileyle Suudi Arabistan'la da ilişkilerimiz mükemmel düzeyde ve 10 yıldır bir transit vize konusu vardı, o da dün itibarıyla işlerlik kazanarak Türk

Tır şoförlerinin Körfez'de transit Suudi vizesi olarak seyahat etmeleri de mümkün hale geldi. Ümit ediyoruz ki komşu ve kardeş ülkelerdeki bu fiziki yıkım ve insani kayıplar noktasında savaşın bir an önce durması. Ama barış şartları oluşsa bile bu 45 günlük savaşın ekonomilerde meydana getirdiği tahribatı gidermek o kadar kolay olmayacak. Çünkü burada gerek fiyat artışları konusu gerekse enerji kaynakları hasar aldı bir miktar. Kiminde LNG kaynakları, kiminde petrol kaynakları, kiminde alüminyum tesisi, kiminde gübre tesisi. Arz tedariki anlamında şartların yerine gelmesi yine biraz zaman alacak. Ve ümit ederiz ki bu 15 günlük ateşkes kalıcı şartların yerine getirilmesini sağlar. Dünyanın daha fazla kavgaya değil, barış, huzur ve ekonomik kalkınmaya ve refah artışına ihtiyacı var bu anlamda" dedi.

"Avrupa Birliği pazarlarına Türkiye'nin ihracatının yüzde 60'ı karayolu ile gitmekte"

Bakan Bolat, "Hizmetler sektörümüz bizim övündüğümüz güzide bir sektörümüz. Bunlardan lojistik sektör, 122,5 milyar dolar ihracat gelirinin 42,5 milyar dolarını hizmetler sektörü yaptı. Özellikle ihracatımızın yüzde 43'ünü oluşturan Avrupa Birliği pazarlarına Türkiye'nin ihracatının yüzde 60'ı karayolu ile gitmekte. Burada da ulaştırma kotaları büyük önem taşımakta, geçiş kotaları çok çok önem taşıyor. Bizim hizmetler sektörünü çok sevmemizin bir diğer nedeni de yaklaşık 63-64 milyar dolar fazla sağlıyoruz ve bu fazla sayesinde mal ticaretindeki, geçen sene 92 milyar dolar açığımız vardı, bunların kapatılarak cari işlemler açığının makul düzeyde olmasını sağladık. 2024'te 13 milyar dolar; 2025'te de 29,5 milyar dolardı bu anlamda. Lojistik sektörü 115 milyar dolar toplam milli geliriyle bizim 1,1 trilyon dolarlık milli gelirimiz içinde de çok önemli bir pay oluşturuyor ve tabii ki istihdam çok büyük katkı yapıyor" dedi.

"Toplam e-ticaretin yaklaşık yüzde 60'ı perakende ticaretten oluşmakta"

Bakan Bolat, "E-ticaret parlayan bir sektörümüz. Batıdaki ABD tarafındaki büyük gruplar, doğuda Çin merkezli büyük grupların olduğu bir ortamda tam merkezde ortada da Türkiye'de hızla gelişen ve dünyadaki birçok büyük grupların, yatırımcıların dikkatini çeken başarılı e-ticaret firmalarımız var. Burada dediğim gibi 3 trilyonu geçen yıllık rakam ve toplam ticaretin yüzde 20'siydi. Bu toplam e-ticaretin de yaklaşık yüzde 60'ı perakende ticaretten oluşmakta" dedi.

UND Başkanı Şerafettin Aras: "Teknolojiyi anlayan, krizleri yönetebilen ve geleceği tasarlayan yapılarda olmalıyız"

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, zirvede yaptığı konuşmada, 'Yapay Zekâ Çağında Ticaret ve Lojistik' gibi son derece kritik bir başlık altında bir araya gelmiş olmamız, küresel ticaretin ve lojistiğin nasıl köklü bir dönüşüm içerisinde olduğunu açıkça ortaya koymaktadır" dedi.



Aras, sözlerine şöyle devam etti: "Lojistik sektörü sadece bir taşıma faaliyeti değildir; hızın, verimin ve teknolojinin yön verdiği stratejik bir alandır. E-ticaretin son yıllarda gösterdiği büyüme, lojistik sektörünü baştan aşağı yeniden şekillendiriyor. Tüketici; hız, şeffaflık ve kusursuz bir teslimat deneyimi talep ediyor. Bu beklenti bizleri daha akıllı, daha entegre ve daha çevik sistemler kurmaya yönlendiriyor. Bu dönüşümün merkezinde ise yapay zekâ yer alıyor." ifadelerini kullandı.

Geleceğin lojistik sektörünün hızın yanı sıra krizlere karşı hazırlıklı, esnek ve öngörülü olmak zorunda olduğunu söyleyen Aras, "Lojistik sektörü olarak veriyi, teknolojiyi ve insan kaynağını bir araya getirerek geleceği tasarlayan bir yaklaşımı benimsemek zorundayız. Bu noktada kamu tarafına düşen en önemli görev; öngörülebilir, hızlı ve dijitalleşmeyi teşvik eden bir regülasyon ortamı oluşturmaktır. Veri paylaşımını kolaylaştıran altyapıların kurulması ve yapay zekâ yatırımlarını destekleyen teşvik mekanizmaları bu sürecin temelini oluşturuyor. Sivil toplum kuruluşları olarak, üyelerimizin bu yeni teknolojileri anlaması ve uygulayabilmesi için rehberlik etmeyi öncelikli sorumluluğumuz olarak görüyoruz. Özel sektörün ise dijitalleşmeyi bir seçenektense öte, büyüme için zorunluluk olarak görmesi lazım. Şirketlerimizin yapay zekâyı öğrenmesi, doğru alanlarda kullanması ve insan kaynağını bu dönüşüme hazırlaması gerekiyor. Çünkü gelecekte güçlü olanlar sadece büyük

olanlar değil; teknolojiyi anlayan, krizleri yönetebilen ve geleceği tasarlayanlar olacaktır" ifadelerini kullandı.

DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Fatih Şener: "Artık lojistik; algoritmaların yönettiği bir yapıya dönüşüyor"

Zirvenin konuşmacıları arasında yer alan DEİK Lojistik İş



Konseyi Başkanı Fatih Şener, dünyanın değişmesiyle birlikte ticaretin kurallarının yeniden yazıldığına dikkat çekti. Şener, "Bu yeni düzende kazananlar; en büyükler ya da en hızlılar değil, en akıllı olanlar olacak. Bugünün ve geleceğin rekabetçi akli yapay zekâ olacaktır" dedi. E-ticaretin küresel ekonomideki rolüne de değinen Şener, e-ticaretin artık bir tercih değil zorunluluk haline geldiğini belirterek, "Bir ürünün değeri müşteriye ulaştığı hız kadardır, bir markanın gücü teslimat performansı ile ölçülür. Ve bir ülkenin rekabet gücü, lojistik kabiliyetiyle belirlenir" ifadelerini kullandı.

Türkiye'nin stratejik konumuna da dikkat çeken Şener, ülkemizin lojistik alandaki avantajlarına işaret ederek, "Biz, kıtaları birbirine bağlayan bir lojistik omurga konumundayız. 4 saatlik uçuş mesafesinde milyarlarca insana erişebilen, dev pazarlara kapı açan bir güçten bahsediyoruz. Ama bugün avantaj sadece coğrafya değil; veriyi en iyi kullanan, en hızlı öğrenen ve en akıllı karar verenler öne çıkıyor" şeklinde konuştu. Lojistik sektöründe yapay zekâ dönüşümünün altını çizen Şener, süreçlerin köklü bir değişimden geçtiğini belirterek, "Artık lojistik; kamyonların, gemilerin, uçakların değil algoritmaların yönettiği bir yapıya dönüşüyor. Depolar artık düşünmeden çalışmıyor, rotalar anlık optimize ediliyor, talep önceden öngörülüyor" dedi.

İEAD Başkanı Prof. Dr. Mehmet Hüseyin Bilgin: "Artan korumacılık ve ticaret savaşları doğu ile batı arasında büyük ekonomi olma mücadelesinin yansımaları olarak değerlendirilebilir"

Zirvenin açılış konuşmasını yapan Ekonomik Araştırmalar Derneği (İEAD) Başkanı Prof. Dr. Mehmet Hüseyin Bilgin, küresel ekonomiye ilişkin değerlendirmelerde bulunarak dünyanın en büyük on ekonomisinin neredeyse tamamının okyanus ülkeleri olduğunu belirtti. Bilgin, "Bu tablo, günümüz dünyasında bir ülkenin sadece iç pazarı için üretim yaparak büyük ekonomi olamayacağını açıkça gösteriyor" dedi.

1960 ve 1970'li yılların kalkınma modelinde kendi kendine yeterlilik modelinin ön planda olduğunu hatırlatan Bilgin, "1980'lerden sonra hızlanan küreselleşme sürecinde ihracata dayalı kalkınma, büyüme modellerinin popüler hale geldiğini görüyoruz. Çin'in Aralık 2001'de Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olmasıyla bu ihracata dayalı kalkınma ve büyüme modelleri adeta başka bir safhaya geçmiştir. Çin'in liderliğinde Asya ülkelerinin öncülüğünde şekillenmeye başlayan başka pazarlar için üretim yapma modeli 21. yüzyılı adeta egemen iktisadi kalkınma, iktisadi büyüme modeli haline gelmiştir. Son yıllarda şahit olduğumuz artan korumacılık ve ticaret savaşları aslında doğu ile batı arasında büyük ekonomi olma mücadelesinin yansımaları veya batı dünyasının bu modele gösterdiği refleksler olarak değerlendirilebilir" dedi. İzmir İktisat Kongresi'nin yüzüncü yılında ana temanın Türkiye'nin dünyanın en büyük on



ekonomisi arasına girme hedefi olduğunu hatırlatan Bilgin, bu hedefe ulaşmanın yalnızca yatırım ve üretimle mümkün olmadığını söyledi. Bilgin, "Büyük ekonomi olmanın yolu yatırım ve üretim yanında üretiminizi dış pazarlara satmaktan yani ihracattan geçiyor. Dolayısıyla Türkiye'nin dünyanın en büyük on ekonomisi arasına girmesi için yatırım ve üretim yanında ürettiklerini ihraç etmesi de gerekiyor. Türkiye'nin dünyanın en büyük on ekonomisi arasına girmesinin yolu katma değerli, inovatif üretimin ihraç edilmesinden geçiyor. Yani savunma sanayi gibi birkaç sektörde selektif bir şekilde destekleyeceğiz, tespit edeceğiz, destekleyeceğiz ve o ürünleri üretilip ihraç ederek Güney Kore'nin kırk yıl önce yaptığını yaparak dünyanın en büyük on ekonomisi arasına girebiliriz" diye konuştu. E-ticaret sektöründeki gelişmelere de değinen Bilgin, "Teknolojideki gelişmelerin hızlandırdığı Covid-19 pandemisi döneminde değişen tüketim alışkanlıklarının adeta tetikleyici bir rol oynadığı e-ticaret günümüzde gündelik yaşamın adeta vazgeçilmez bir konsolu haline gelmiştir. Yapay zekâ teknolojilerinin e-ticareti başka evrelere geçileceğini de tahmin ediyoruz." İfadelerini kullandı.

Orta Doğu'daki savaşın bizlere lojistiğin ne denli önemli olduğunu gösterdiğini ifade eden Bilgin, "Lojistik ve tedarik günümüzde en az yatırım ve üretim kadar önemlidir. Hatta bana sorarsanız onlardan da daha önemlidir. Zira yatırım yaptınız, üretim yaptınız. Eğer ürettiğiniz ürünü pazarına götüremiyorsanız, tüketicisine ulaştıramıyorsanız bu yatırım ve üretimin bir anlamı olmaz. Gerek e-ticaret alanında gerekse konvansiyon e-ticaretin depolanması ve lojistiği anlamında transit ticaret alanı da Türkiye'nin önümüzdeki yıllarda büyük fırsat olduğunu söyleyebiliriz" 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 ölkədə keçərlı tələçə.
Pəssango tətəqətəy ölkələyə sətəy.



0000 AS24.com

