UND'nin Sesi
ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ YAYIN ORGANI
Sayı 526
Ağustos 2026
www.und.org.tr

UND'NİN "AVUSTURYA KDV İADESİ DAVASI"

ZAFERLE SONUÇLANDI

TÜRK TAŞIMACILARINA AVUSTURYA'DA KDV İADESİNİN ÖNÜ AÇILDI



Temsili Görsel

KAMU

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Dr. Çağlar Tabak UND'yi ziyaret etti.

GÜMRÜK

UND Başkanı Aras: Gürbulak'ta bekleme sorununa çözüm için kesintisiz koordinasyon şart!

TIRSAN

SİZLERLE
SİZİN İÇİN GELİŞTİREN LİDER

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

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

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



www.tirsan.com

UND AKADEMİ

İlklerin Adresi

Uzman Kadro





SEKTÖRÜN EĞİTİM MERKEZİ





Geniş Eğitim Yelpazesi

Mesleki Yeterlilik Belgesi

UND Akademi İSTANBUL

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

(0212) 217 57 41

UND Akademi MERSİN

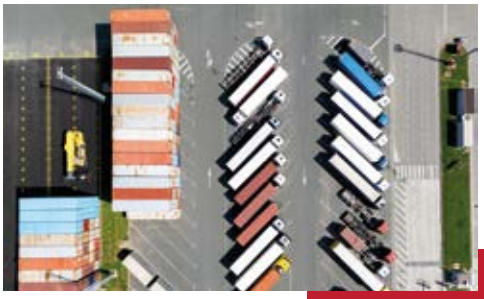
Camii Şerif Mah. İstiklal Cad. 5236 Sok. Çonar İş Merkezi Kat:3 No:11-13 / MERSİN

(0324) 231 67 72

içindekiler











KAPAK

34 UND'NİN "AVUSTURYA KDV İADESİ DAVASI" ZAFERLE SONUÇLANDI

18 ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ DR. ÇAĞLAR TABAK UND'Yİ ZİYARET ETTİ

UND'DEN

8 DEREKÖY MİNİVAN GEÇİŞLERİNE AÇILDI

11 CİLVEGÖZÜ TIR PARKI HİZMETİ AÇILDI

14 UND, SURİYE'DE ÖNEMLİ TEMASLARDA BULUNDU

16 UND BAŞKANI ARAS: GÜRBULAK'TA BEKLEMELER DEVAM EDİYOR; KALICI ÇÖZÜM İÇİN ORTAK İRADE ŞART

20 BİLEN: GÜRBULAK'TA 325 GÜNLÜK BEKLEYİŞ KABUL EDİLEMEZ!

40 LOJİSTİKTE YAPAY ZEKÂ DÖNEMİ: HAZIRLIKSIZ ŞİRKETLERİ BÜYÜK RİSK BEKLİYOR

47 12 BİN KONTENJANLIK LOJİSTİK ORDUSU: TÜRKİYE'NİN YENİ İSTİHDAM KAPISI

künye

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

Yayın Kurulu Başkanı
Murat Baykara

Genel Yayın Yönetmeni
Alper Özel

Sorumlu ve Yazı İşleri Müdürü
Miraçhan Çakmak

Yazı Kurulu
Elif Savrum,
Alpdoğan Kahraman,
Kadir Çirkin

Haber Merkezi
Gunda Altınışık Karaca,
Vildan Koçyiğit,
Elif Nuhoğlu, Şadiye Nuhoğlu,
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: Abdurrahmangazi
Mah. Sevenler Cad.
Egeboyu Sitesi K Blok No: 1k
İç Kapı No: 42
Sancaktepe / İstanbul
Tel: 0533 544 30 33
mutlu@transmedya.com
Yerel ve Süreli Yayın

BAŞYAZI



ŞERAFETTİN ARAS
UND YÖNETİM KURULU BAŞKANI

“
Avusturya Yüksek İdare Mahkemesi’nin 30 Haziran 2026 tarihli kararıyla, Türk taşımacılarının KDV iadesinin önündeki hukuki engelin kaldırılması sektörümüz adına çok önemli bir kazanımdır. Yaklaşık beş yıl boyunca sabırla takip edilen bu süreç, haklı olduğumuz konularda hukuk zemininden ayrılmadan mücadele ettiğimizde sonuç alabileceğimizi bir kez daha göstermiştir.

Değerli Dostlarım,

Uluslararası taşımacılık, yalnızca araçlarımızın sınırları aşmasından ibaret değildir. Bu alan; ülkelerin mevzuatlarının, ikili anlaşmaların, mali yükümlülüklerin ve rekabet koşullarının iç içe geçtiği stratejik bir faaliyet sahasıdır. Avrupa yollarında karşılaşılan her yeni uygulama, sadece bir firmamızın maliyetini değil, Türkiye’nin ihracatını, dış ticaretini ve lojistik gücünü de doğrudan etkiler.

Bu nedenle UND olarak en temel görevlerimizden birini, sektörümüzün haklarını hem ülkemizde hem de uluslararası platformlarda kararlılıkla savunmak olarak görüyoruz. Avusturya’da Türk taşımacılık şirketlerinin akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV’nin iadesini engelleyen uygulamaya karşı 2021 yılında başlattığımız hukuk mücadelesinin başarıyla sonuçlanması, bu anlayışımızın en somut örneklerinden biridir.

Dostlarım, Avusturya Yüksek İdare Mahkemesi’nin 30 Haziran 2026 tarihli kararıyla, Türk taşımacılarının KDV iadesinin önündeki hukuki engelin kaldırılması sektörümüz adına çok önemli bir kazanımdır. Yaklaşık beş yıl boyunca sabırla takip edilen bu süreç, haklı olduğumuz konularda hukuk zemininden ayrılmadan mücadele ettiğimizde sonuç alabileceğimizi bir kez daha göstermiştir.

Bu kararın önemi, yalnızca firmalarımızın ödedikleri KDV’leri geri alabilecek olmalarıyla sınırlı değildir. Asıl değerli olan, Türk taşımacısının Avrupa’daki faaliyetlerinde ayrımcı uygulamalara maruz bırakılmasına karşı güçlü bir hukuki iradenin ortaya konulmuş olmasıdır. Çünkü biliyoruz ki taşımacılıkta rekabet, çoğu zaman küçük görünen maliyet kalemlerinin toplamıyla şekillenir.

Değerli meslektaşlarım, UND’nin bu alandaki mücadelesi bugün başlamadı. 2017 yılında Macaristan’ın Türk taşımacılarına uyguladığı geçiş belgesi ücretine karşı verilen hukuk mücadelesinin kazanılması da sektör tarihimiz açısından önemli bir dönüm noktasıydı. Bugün Avusturya KDV iadesi konusunda alınan karar, geçmişte kazanılan bu mücadelelerin devamı niteliğindedir.

Bu örneklerin her biri bize aynı gerçeği hatırlatmaktadır: Uluslararası taşımacılık sektörünün hakları kendiliğinden korunmaz. Bu hakların takip edilmesi, gerektiğinde diplomatik girişimlerde bulunulması, ilgili ülkelerin kurumlarıyla müzakere edilmesi ve sonuç alınamadığında hukuki yolların sonuna kadar kullanılması gerekir.

UND’nin varlık nedeni de tam olarak budur. Derneğimiz, yalnızca sektörün sorunlarını dile getiren bir yapı değil; çözüm için sahada, masada ve gerektiğinde mahkeme salonlarında mücadele eden bir meslek örgütüdür. Firmalarımızın tek başlarına karşı koymakta zorlanabilecekleri uygulamalara karşı sektörün ortak gücünü ortaya koymak bizim sorumluluğumuzdur.

Avusturya’da alınan bu karar bu nedenle yalnızca bugünün değil, geleceğin de kazanımıdır. UND olarak Türk taşımacısının hakkının olduğu her yerde olmaya devam edeceğiz. Çünkü biliyoruz ki Türk taşımacısının hakkını korumak; Türkiye’nin ihracatını, ticaretini ve uluslararası rekabet gücünü korumaktır.

Saygı ve Sevgilerimle...

MOVE EXPERT



Daha Az Evrak,

Daha Çok Yol!

Neden Biz?

Çünkü bize göre, nakliyeci 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.**

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.**

Hemen bizimle iletişime geçin

P: 0 532 632 36 60
M: salesturkey@move-expert.com
S: www.move-expert.com

EDİTÖR'DEN



ALPER ÖZEL
UND İCRA KURULU BAŞKANI

Merhaba,

Bu sayımızı hazırlarken yer verdiğimiz haberlere baktığımda, aslında hepsinin ortak bir noktada buluştuğunu gördüm: Türk taşımacısının sorunlarına sahip çıkmak, çözüm için mücadele etmek ve başladığımız işi sonuç alıncaya kadar takip etmek.

Uluslararası taşımacılıkta sorunlar hiç bitmiyor. Bir gün sınır kapısındaki uzun beklemeleri, başka bir gün geçiş belgelerini, vizeleri, maliyetleri ya da başka ülkelerde karşımıza çıkan haksız uygulamaları konuşuyoruz. Bunların her biri firmalarımız için zaman ve maliyet anlamına geliyor. Dolayısıyla sektörün güçlü bir şekilde temsil edilmesi ve haklarının her platformda savunulması büyük önem taşıyor.

Bunun en güzel örneklerinden biri Avusturya'dan geldi. UND'nin 2021 yılında başlattığı KDV iadesi davası, yaklaşık beş yıl süren hukuk mücadelesinin ardından Türk taşımacılarının lehine sonuçlandı. Avusturya Yüksek İdare Mahkemesi'nin kararıyla firmalarımızın akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesinin önündeki hukuki engel kaldırıldı.

Benzer bir mücadeleyi bugün İran hattında görüyoruz. Gürbulak–Bazergan'da kilometrelerce uzayan kuyrukların azaltılması için UND heyetleri sahada. Sorunlar yerinde tespit ediliyor, raporlanıyor, Türk ve İran makamları aynı masada buluşturuluyor. Yapılan çalışmaların ardından araç geçişlerinde bir günde yaklaşık yüzde 30 artış sağlanması, sahada olmanın ve doğru muhataplarla konuşmanın önemini ortaya koyuyor. Ancak 5 bini aşan araç kuyruğu bize çözüm için daha gidilecek yol olduğunu da gösteriyor.

Maku'daki görüşmeler sonucunda sınırdaki sıra sisteminin elektronik ve şeffaf hale getirilmesi konusunda sağlanan mutabakat da önemli. Çünkü taşımacının beklentisi aslında çok açık: Gittiği her ülkede eşit, adil ve öngörülebilir şartlarda çalışabilmek.

Bir taraftan bugünün sorunlarını çözmeye çalışırken diğer taraftan yarına da hazırlanmak zorundayız. Zengezur Koridoru ile önemi daha da artacak Dilucu Sınır Kapısı'nın kapasitesinin şimdiden artırılması yönündeki çalışmalar bu nedenle değerli. Aynı şekilde sınırın diğer tarafındaki kapının talebe tam olarak cevap vermesi gerekiyor. Gelecekte oluşacak ticaret hacmini bugünün altyapısıyla karşılamaya çalışmak yerine hazırlıkları bugünden yapmak gerekiyor.

Cilvegözü'nde 1.200 araç kapasiteli yeni TIR Parkı'nın hizmete açılması da sınır kapılarımızdaki altyapının güçlendirilmesi açısından sevindirici bir gelişme.

Bütün bu gelişmeler bize aslında aynı şeyi söylüyor: Taşımacılık biraz da sabır, takip ve mücadele işi.

Sonuç nerede alınacaksa, çözüm için hangi adrese gidilecekse UND olarak orada olmaya hazırız. Bugüne kadar "sektörü için çalışan bir UND" anlayışıyla hareket ettik; taşımacının sesini duyurmak, sorunları doğru muhataplara taşımak ve çözüm üretilinceye kadar sürecin takipçisi olmak için çalıştık. Bundan sonra da aynı kararlılıkla, sektörümüz için mücadele etmeye ve çözümün gerektiği her yerde yer almaya devam edeceğiz.

Saygılarımla...

"Uluslararası taşımacılıkta sorunlar hiç bitmiyor. Bir gün sınır kapısındaki uzun beklemeleri, başka bir gün geçiş belgelerini, vizeleri, maliyetleri ya da başka ülkelerde karşımıza çıkan haksız uygulamaları konuşuyoruz. Bunların her biri firmalarımız için zaman ve maliyet anlamına geliyor. Dolayısıyla sektörün güçlü bir şekilde temsil edilmesi ve haklarının her platformda savunulması büyük önem taşıyor.

Dereköy minivan geçişlerine açıldı

UND'nin uzun süredir gündemde tuttuğu Dereköy-Malko Tırnovo Sınır Kapısı'nın 3,5 tona kadar olan (3,5 ton dahil) minivan taşımalarına açılması talebi, Ticaret Bakanlığı'nın Bulgaristan makamlarıyla yürüttüğü koordinasyon sonucunda hayata geçirildi.

Haftalık yaklaşık 3.000 araçlık çift yönlü minivan trafiğinin Dereköy'e yönelmesiyle Kapıkule ve Hamzabeyli sınır kapılarının hem giriş hem de çıkış yönünde önemli ölçüde rahatlaması bekleniyor.

UND tarafından uzun yıllardır ısrarla takip edilen; sınır kapılarındaki trafik yükünün dengeli dağıtılması, alternatif güzergâhların etkin kullanılması ve taşımacılarımızın bekleme sürelerinin azaltılması yönündeki taleplerden biri daha karşılık buldu.

Dereköy'ün minivan geçişlerine açılması yalnızca yeni bir güzergâh oluşturulması değil, Türkiye'nin Avrupa'ya açılan sınır kapılarındaki kapasitenin daha dengeli ve verimli kullanılması açısından da stratejik bir adım. Bu düzenleme, minivan taşımacılığı yapan firmalarımıza önemli bir alternatif sunarken Kapıkule ve Hamzabeyli sınır kapılarımıza da ciddi ölçüde nefes aldıracak.

Dereköy Sınır Kapısı'nda hâlihazırda geçiş belgesi dağıtım ofisi bulunmadığından, ilk aşamada UBAK belgesine sahip



araçlar çıkış yapabilecek. Geçiş belgesi dağıtım işlemlerinin Dereköy'de de en kısa sürede başlatılmasına yönelik çalışmalar devam ediyor.

CMR tüm yönleriyle ele alındı



UND eğitim faaliyetleri kapsamında, 25 Ağustos'ta "Taşıma Senedi (CMR Belgesi) Düzenlenmesinde Dikkat Edilecek Noktalar, CMR Belgesinin Taşıyıcı Tarafa Kazandırdığı Avantajlar ve CMR Belgesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları" başlıklı bir online webinar gerçekleştirildi.

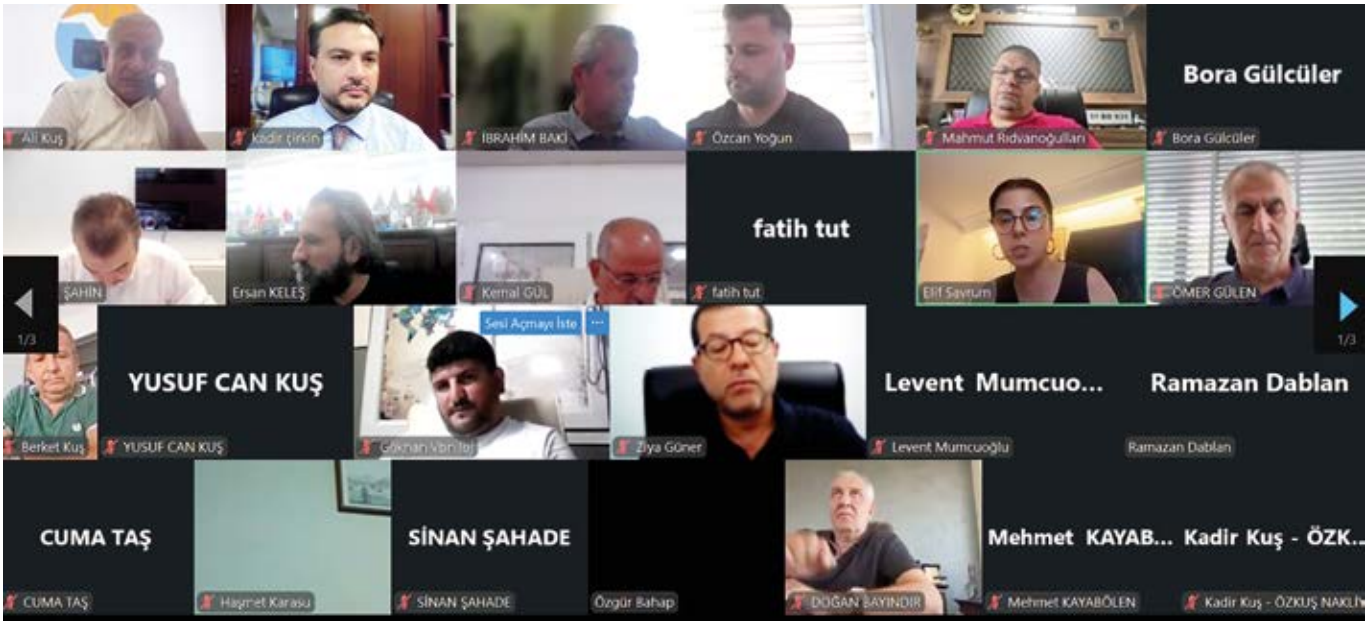
Sektör temsilcilerine açık olarak düzenlenen webinar kapsamında; uluslararası karayolu taşımacılığında taşıma sözleşmesinin kurulması, CMR belgesinin taşıma sözleşmesi karşısındaki hukuki niteliği ve ispat gücü, kıymetli evrak niteliği taşıyıp taşımadığı, eksik veya hatalı düzenlenmesinin sonuçları, taşıma sözleşmesinde tarafların sorumlulukları ve taşıyıcının yükü kontrol yükümlülüğü gibi temel hukuki konular ele alındı. Bunun yanı sıra, CMR belgesinde yer alan bilgilerin taşıma sürecindeki hukuki etkileri, sorumluluk sınırının belirlenmesi, taşınan malın kaybı veya hasarı halinde tazminat hesabında fatura değeri ve piyasa değerinin esas alınmasına ilişkin hususlar değerlendirildi. Ayrıca taşıyıcının aracı gözetimsiz bırakması, güvensiz park alanlarında durması, gerekli emniyet tedbirlerini almaması veya yüklemeye nezaret etmemesi gibi durumların sorumluluğa etkileri ile tam kayıp, kısmi kayıp ve kayıp karinesi, görünür ve gizli hasar ayrımı, kayıp ve hasar durumlarında ihbar süreleri ve taşıyıcının izlemesi gereken süreçler uygulamaya yönelik örneklerle açıklandı.

UND UBAK Çalışma Grubu Toplantısı yapıldı

UND UBAK Çalışma Grubu Toplantısı 11 Ağustos'ta online ortamda yapıldı. Gerçekleştirilen toplantıda; Dijital UBAK sistemine geçiş ve yapılan değişiklikler başta olmak üzere UBAK dağıtım esasları ile ilgili görüşler istişare edildi.
İlgili çalışma grubu toplantısına; Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Murat Baykara, Ömer Gülen, Yönetim Kurulu Üyesi Ziya Güner, Ersan Keleş , UND UBAK Çalışma Grubu üyeleri ve Derneğimizi temsilen Kadir Çirkin (UND), Mücahit Tayyip Kartal (UND), Lavin Arslan (UND), Sena Çelikten (UND),İlayda İletir (UND) katıldı.



Avrupa Ülkeleri Çalışma Grubu Toplantısı yapıldı



UND Avrupa Ülkeleri çalışma grubu toplantısı 29 Temmuz'da çevrimiçi olarak gerçekleştirildi. Toplantıda Schengen bölgesine giriş-çıkışların kayıt altına alındığı EES sistemi, vize başvuruları, geçiş belge kotaları, güzergahlar, taşımacılık sektöründe artan maliyetler ve sınır kapılarında yaşanan yoğunluğa ilişkin görüşler paylaşılarak istişarelerde bulunuldu.
Toplantıya; Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Kemal Gül, Ömer Gülen, Muhittin Ocak, Haşmet Karasu, Kerem İmrak ve Avrupa Çalışma Grubu Üyeleri Ali Kuş (Özkuş Nakliyat), Ziya Güner (Trans Lojistik), Yılmaz Özçelik (Özçelik Transport), Mahmut Rıdvanoğulları (Platform) İbrahim Baki (SKT Lojistik), Ersan Keleş (Reis Group), Bulut Yeniocak (Yeniocak Taşımacılık), Yunus Başkara (Vector Global), Bereket Kuş, Gökhan Kavak (Kavak Taşımacılık) ve UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Elif Savrum, Kadir Çirkin, Alpdoğan Kahraman ile Mücahit Tayyip Kartal (UND), Lavin Arslan (UND), İlayda İletir (UND) katıldı.



UND Yönetiminden, HİB Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Murat Şeker'e ziyaret

UND heyetinin HİB Başkanı Prof. Dr. Murat Şeker'e gerçekleştirdiği ziyarette, uluslararası karayolu taşımacılığı, hizmet ihracatı ve kurumlar arası iş birliğinin güçlendirilmesi konuları değerlendirildi.

UND heyeti, Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB) Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Murat Şeker'e ziyarette bulundu.

Gerçekleştirilen görüşmede, uluslararası karayolu taşımacılığı sektörünün gelişimi, hizmet ihracatının artırılmasına yönelik çalışmalar ve sektörün gündemindeki konular ele alındı. Görüşmede ayrıca, UND ile HİB arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesine yönelik değerlendirmelerde bulunuldu. Ziyarete; UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, II. Başkan Ergun Bilen, aynı zamanda HİB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı (Sayman) Murat Baykara, Yüksek Haysiyet Divanı Üyesi Ahmet Yayman ve İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kadir Çirkin, Türk Hava Yolları Genel Müdür (Kargo) Yardımcısı Ali Türk katıldı.



Cilvegözü Tır Parkı hizmeti açıldı

Cilvegözü Gümrük Kapısı'nda, uluslararası karayolu taşımacılığının gelişimine katkı sağlayacak önemli bir yatırım daha hizmete alındı. Cilvegözü TIR Parkı, Ticaret Bakanı Ömer Bolat ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'nun katılımıyla düzenlenen törenle açıldı.

Cilvegözü Gümrük Kapısı'nda hizmete alınan yeni TIR Parkı, uluslararası taşımacılıkta kapasiteyi artırmayı ve bölgesel ticaret akışını güçlendirmeyi hedefliyor.

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, "Bütün gayemiz ticaretin artması. Ticaret artarsa ekonomiler büyür, ülkeler zenginleşir, halkların refahı artar. Esenlik gelir, huzur gelir." dedi. Bakan Bolat, Hatay'ın Reyhanlı ilçesindeki Cilvegözü Gümrük Kapısı Tır Parkı'nın açılışında, parkın 1200 araç kapasitesine sahip olduğunu söyledi.

Ticaret Bakanlığı ve TOBB iş birliğiyle hayata geçirilen TIR Parkı'nın açılış törenine Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ni (UND) temsilen Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Kemal Gül ve Mehmet Ramiz Kılınç ile Yönetim Kurulu Üyesi Cuma Kaynar katıldı.

Türkiye'nin Suriye ve Orta Doğu'ya yönelik uluslararası taşımacılığında önemli bir konuma sahip olan Cilvegözü'nde



gerçekleştirilen bu yatırımın, bölgedeki taşımacılık faaliyetlerinin gelişmesine ve Türkiye'nin bölgesel ticaret bağlantılarının güçlenmesine katkı sağlaması bekleniyor.

UND, Çin vizesi sorununu DEİK Lojistik İş Konseyi toplantısında gündeme taşıdı

DEİK Lojistik İş Konseyi tarafından düzenlenen istişare toplantısında, Türkiye ile Çin arasındaki lojistik iş birliği ve taşımacılık sektörünün gündemindeki sorunlar ele alındı. Toplantıya UND'yi temsilen katılan İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, Türk uluslararası karayolu taşımacılık sektörünün uzun süredir çözüm bekleyen Çin sürücü vizesi sorununa dikkat çekti. DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Fatih Şener'in ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantı, Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosu Wei Xiaodong'un katılımıyla yapıldı. Lojistik sektöründen çok sayıda temsilcinin yer aldığı toplantıda, iki ülke arasındaki lojistik ilişkilerin geliştirilmesi, Orta Koridor'un etkinliğinin artırılması ve taşımacılık alanındaki güncel gelişmeler değerlendirildi.

Toplantıda söz alan Alper Özel, Çin'de Türk TIR sürücülerinin faaliyet gösterdiği güzergâhların çoğunlukla yaklaşık 20 kilometrelik sınır ve lojistik alanlarıyla sınırlı olduğunu belirtti. Özel, buna rağmen Türk sürücülerine vize verilmemesinin taşımacılık operasyonlarını gereksiz şekilde zorlaştırdığını ifade etti.nUND tarafından yapılan değerlendirmede, farklı ülkelerden gelen sürücülere Çin tarafından vize verilirken Türk sürücülerinin bu uygulamanın dışında bırakılmasının sektörde eşitsizliğe yol açtığı vurgulandı.

Uygulamanın yalnızca Türk taşımacılık sektörünü değil, Çin'in



Türkiye ve Avrupa pazarlarına yönelik ihracatını da olumsuz etkilediği kaydedildi. Türk lojistik sektörünün, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor vizyonunun önemli paydaşlarından biri olduğuna dikkat çekilerek, sürücü vizelerinin kolaylaştırılmasının iki ülke arasındaki ticaret hacmine doğrudan katkı sağlayacağı belirtildi.

UND, Türkiye ile Çin arasındaki ticaret ve lojistik iş birliğinin daha da güçlenebilmesi için Türk sürücülerine yönelik vize uygulamalarının gözden geçirilmesi ve eşitlikçi bir yaklaşım benimsenmesi çağrısında bulundu.

İZSİAD Lojistik Komisyonu toplantısında sektörel gündem değerlendirildi

İzmir Sanayici ve İş İnsanları Derneği (İZSİAD) Lojistik Komisyonu toplantısı, lojistikten sorumlu Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sayın Salih Özçifçi'nin koordinatörlüğünde ve Komisyon Başkanı Esra Akkaş'ın başkanlığında gerçekleştirildi.

Dernek merkezinde düzenlenen toplantıya, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Haşmet Karasu ve UND İzmir Çalışma Grubu Başkanı Hakan Erdem katılım sağladı.

Toplantıda, lojistik sektörünün mevcut durumu, sektörde yaşanan güncel gelişmeler ve iş dünyasının gündemindeki konular ele alınarak değerlendirmelerde bulunuldu. Katılımcılar, sektörün gelişimine yönelik görüş ve önerilerini paylaşarak karşılıklı fikir alışverişinde bulundu.

UND'nin, lojistik sektörünün tüm paydaşlarıyla iş birliği içerisinde yürüttüğü çalışmalar anlatılarak, sektörün sürdürülebilir büyümesine ve rekabet gücünün artırılmasına katkı sağlandığı vurgulandı.





Kızıltepe TSO ile UND Arasında Ofis Tahsis Protokolü imzalandı

Kızıltepe TSO'nun yeni hizmet binasında UND adına ofis tahsis edilmesini kapsayan protokol, düzenlenen törenle imzalanarak bölge taşımacılık sektörüne yönelik iş birliğini güçlendirdi.

Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası ile Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) arasında, Kızıltepe TSO'nun yeni hizmet binasında UND adına ofis tahsis edilmesine ilişkin protokol imzalandı.

Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu tarafından alınan karar doğrultusunda gerçekleştirilen ofis tahsisi, düzenlenen imza töreniyle resmiyet kazandı. Törene AK Parti önceki dönem milletvekili Cengiz Demirkaya, UND Yönetim Kurulu Üyesi M. Tahir Aydoğan, UND Çalışma Grubu Başkanı, başkan yardımcısı ve çalışma grubu üyeleri ile UND Habur Temsilcisi Halis Yürük katıldı.

Programda, taşımacılık sektörüne ve UND'ye sağladığı desteklerden dolayı Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası Başkanına günün anısına plaket takdim edildi.

İş birliği kapsamında tahsis edilen ofisin, bölgedeki lojistik ve taşımacılık sektörünün gelişimine katkı sunması bekleniyor. Ofisin, UND üyelerinin Kızıltepe'deki faaliyetlerini daha etkin yürütmesine ve sektör temsilcilerine daha hızlı hizmet verilmesine destek sağlaması hedefleniyor.

UND yetkilileri, başta Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı olmak üzere Yönetim Kurulu ve Meclis üyelerine destekleri, iş birlikleri ve misafirperverlikleri dolayısıyla teşekkür etti. Protokolün, kurumlar arasındaki dayanışmayı güçlendirmesi ve bölge taşımacılık sektörüne uzun vadede değer katması temenni edildi.

İMZALAR SONRASI UND OFİSİ AÇILDI

Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu tarafından alınan karar doğrultusunda, Kızıltepe Ticaret ve Sanayi Odası'nın yeni hizmet binasında Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) adına bir ofis tahsis edildi.

Gerçekleştirilen tahsis işlemiyle birlikte UND'nin bölgedeki üyelerine ve sektör paydaşlarına yönelik çalışmalarını daha etkin şekilde yürütmesine imkân sağlanırken, bölgesel iş birliklerinin geliştirilmesine de katkı sunulması hedefleniyor.



UND Başkanı Aras: Gürbulak'ta beklemeler devam ediyor; kalıcı çözüm için ortak irade ve sahada kesintisiz koordinasyon şart

UND, Gürbulak–Bazergan hattında yürütülen yoğun çalışmalar ve son toplantıların ardından araç geçişlerinde önemli bir artış sağlandığını, ancak sınırdaki beklemelerin henüz kabul edilebilir seviyeye inmediğini ve kalıcı çözüm için çalışmaların sürdürülmesi gerektiğini açıkladı.

Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Tarım ve Orman Bakanlığı veteriner birimleri, TOBB, TİM-DAİB, UND ve ITCAI ile Türk ve İran makamlarının katılımıyla gerçekleştirilen toplantının hemen ardından, Türkiye'ye araç girişlerinde yalnızca bir gün içerisinde yaklaşık yüzde 30 oranında artış kaydedildi.

UND, söz konusu artışın doğru yönde atılmış önemli bir adım olduğunu ancak 5.000'i aşan araç kuyruğu ve haftalara varan bekleme süreleri dikkate alındığında henüz yeterli sonucun alınmadığını vurguladı.

UND Başkanı Şerafettin Aras, Gürbulak'taki sorunun ancak her iki devletin ortak iradesi ve güçlü koordinasyonu ile sahadaki kesintisiz operasyonel takibin birlikte yürütülmesiyle kalıcı biçimde çözülebileceğini ifade etti.

Başkan Aras, iki hafta önce UND İkinci Başkanı Ergun Bilen ve

beraberindeki heyetin gerçekleştirdiği üç günlük Gürbulak–Bazergan saha ziyaretinde tespit edilen aksaklıkların kapsamlı bir rapora dönüştürüldüğünü ve bu raporun kendisi tarafından hem Türk hem de İran makamlarına sunulduğunu belirterek, söz konusu çalışmanın bugün gelinen çözüm sürecinin önemli adımlarından biri olduğunu ifade etti. İki hafta sonra Türk ve İran makamlarının yeniden sahada buluşmasının ardından araç geçişlerinde bir günde yaklaşık yüzde 30 artış sağlanması, doğru tespit, ve kesintisiz saha koordinasyonunun önemini ortaya koydu.

ARAS: "YÜZDE 30 ARTIŞ ÖNEMLİ AMA HENÜZ YETERLİ DEĞİL"

UND Başkanı Şerafettin Aras, yapılan çalışmaların ilk sonuçlarının sahaya yansımaya başladığını belirterek şu değerlendirmeyi yaptı: "Gümrükler Genel Müdürlüğümüzün başkanlığında gerçekleştirilen toplantının ardından araç geçişlerinde bir gün içerisinde yaklaşık yüzde 30 artış yaşanması önemli bir gelişmedir. Bu artış bize, doğru koordinasyon sağlandığında kapasitenin artırılabileceğini açıkça göstermiştir. Ancak bugün hâlâ Gürbulak–Bazergan hattında ciddi beklemeler vardır. Binlerce araç sırada beklemeye devam etmektedir. Dolayısıyla henüz yeterli sonucu aldık diyemeyiz. Bizim hedefimiz bir veya iki günlük geçici artış değil; sınır geçişlerinin sürekli, öngörülebilir ve Türkiye'nin dış ticaret hacmine cevap verecek kapasitede çalışmasıdır."

5.000'DEN FAZLA ARAÇ HÂLÂ TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARET KAPASİTESİNİ SINIRDA TUTUYOR

UND, Gürbulak'taki sorunun yalnızca bir sınır kapısında oluşan araç kuyruğu olarak değerlendirilmemesi gerektiğine dikkat çekti.

Haftalar boyunca sınırda bekleyen binlerce araç, Türkiye'nin uluslararası taşımacılık kapasitesinin önemli bir bölümünün atıl kalması anlamına geliyor.

Her gün sınırda hareketsiz kalan çekiciler ve dorseler yeni ihracat ve ithalat yüklerini taşıyamıyor; filoların sefer sayıları düşüyor, sürücü ve finansman maliyetleri artıyor, ihracatçının teslim süreleri uzuyor.

Şerafettin Aras, yaşanan kaybın Türkiye ekonomisinin tamamını ilgilendirdiğini vurguladı:

"Burada yalnızca araçlar beklemiyor.

Türkiye'nin sermayesi bekliyor.

Türkiye'nin taşıma kapasitesi bekliyor.

İhracatçımızın yükü bekliyor.

Türkiye'nin dış ticareti bekliyor.

Binlerce aracın haftalar boyunca atıl kalmasını taşımacılık sektörünün kendi meselesi olarak göremeyiz. Bu, Türkiye'nin üretim, ihracat ve rekabet gücü meselesidir."

ÇÖZÜMÜN ANAHTARI: ORTAK İRADE VE SAHADA ANLIK KOORDİNASYON

UND'ye göre Gürbulak–Bazergan hattında kalıcı iyileşmenin





sağlanabilmesi için iki unsurun aynı anda işletilmesi gerekiyor:
Birincisi, Türkiye ve İran'ın ilgili kamu kurumları arasında ortak ve sürekli koordinasyonun devam etmesi.
İkincisi ise alınan kararların sahada uygulanıp uygulanmadığının anlık ve kesintisiz biçimde takip edilmesi.
İran tarafından ise Uluslararası İşbirliği Dairesi Genel Müdürlük yetkililer görüşmelerde yer aldı.
Gece saatlerine kadar süren müzakerelerde sınır kapasitesinin artırılması, araç akışının hızlandırılması ve mevcut kuyruğun eritilmesine ilişkin konular ayrıntılı şekilde ele alındı.

UND 24 SAAT TAMPON BÖLGEDE SAHAYI TAKİP EDİYOR

Toplantılarda alınan kararların sahadaki uygulamasını doğrudan takip etmek amacıyla UND tarafından ayrıca kesintisiz bir saha takip sistemi oluşturuldu.
Bu kapsamda UND personeli 24 saat esasına göre Gürbulak–Bazergan tampon bölgesinde görev yapıyor.
Araç giriş ve çıkış sayıları, bekleme süreleri, işlem hızları ve sahada yaşanan aksaklıklar anlık olarak takip edilerek hem Türk hem de İran makamlarına doğrudan raporlanıyor.
Böylece oluşan bir darboğazın günler sonra değil, meydana geldiği anda tespit edilerek ilgili makamlara bildirilmesi ve hızlı müdahale sağlanması hedefleniyor.
Aras, bu mekanizmanın önemini şu sözlerle ifade etti: "Bir karar Ankara'da veya Tahran'da alındığında bunun Gürbulak ve Bazergan'daki karşılığını aynı anda görmek zorundayız.
Sorun nerede oluşuyorsa orada tespit edilmeli, aynı anda iki ülkenin ilgili makamlarına aktarılmalı ve çözülmelidir. Bu nedenle UND olarak 24 saat sahadayız."

ARAS: "İLK İYİLEŞMEYİ GÖRDÜK, ŞİMDİ BUNU KALICI HALE GETİRMELİYİZ"

UND Başkanı Şerafettin Aras açıklamasını şu sözlerle tamamladı: "Bir günde yüzde 30 artış sağlanması bize doğru adımlar atıldığında sonuç alınabileceğini gösterdi. Ancak hâlâ sınırda bekleyen binlerce aracımız var. Bu nedenle başarı ilan edecek noktada değiliz. Şimdi yapılması gereken, sağlanan artışı kalıcı hale getirmek ve daha ileri taşımaktır. Türkiye'nin uluslararası taşımacılık filosu haftalar boyunca sınırda bekleyemez. Şoförümüz insani olmayan koşullarda bir ay boyunca aracında yaşayamaz. İhracatçımız yükünün ne zaman teslim edileceğini belirsizlik içinde takip edemez.
Kalıcı çözüm; ortak irade, iki ülke makamları arasında sürekli koordinasyon ve sahada 24 saat takip ile mümkündür.
UND olarak sonuçları günlük olarak izleyecek, aksaklıkları anında raporlayacak ve beklemeler kabul edilebilir seviyeye ininceye kadar sürecin takipçisi olacağız. Sorun henüz bitmedi. Ancak çözüm için doğru mekanizma kurulmuştur. Şimdi bu mekanizmanın kesintisiz çalışmasını sağlamak zorundayız."



UND, Suriye'de önemli temaslarda bulundu

UND heyeti, Suriye'deki taşımacılık güzergâhlarında yaptığı temaslarda sınır geçişleri, konvoy uygulaması ve aktarma süreçlerine ilişkin sektörün öncelikli gündemlerini yetkililerle görüştü.

UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mehmet Ramiz Kılınç, UND Yüksek İstişare Konseyi Üyesi Abdurrahim Kılıç ile UND Ortadoğu Çalışma Grubu Üyeleri Mahmut Rıdvanoğulları ve Hikmet Sarı'dan oluşan UND Heyeti, Suriye'de sürücülerimizin ve araç filomuzun kullandığı ikili ve transit taşımacılık güzergâhlarında incelemelerde bulunarak sektörümüzü ilgilendiren önemli konuları yetkili makamlarla görüştü.

Heyet, Suriye Taşımacılar Derneği (SFIFF) ile yürütülen iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla görüşmeler gerçekleştirirken, Türkiye Cumhuriyeti Şam Büyükelçiliği ve Ticaret Müşavirliği ile de sektörün güncel sorunlarını değerlendirdi.

Görüşmelerde; Türkiye-Suriye sınırında yaşanan beklemeler, transit geçiş yapacak araçlar için oluşturulan konvoyların sayısının artırılması ve Suriye gümrük acenteleri kooperatiflerince uygulanan yüksek ücret artışlarının ticaret ile transit taşımacılık üzerindeki olumsuz etkileri ele alındı.

UND'nin girişimleri sonucunda Suriye makamları, sınırda bekleyen araçların daha hızlı geçişini sağlamak amacıyla 50 araçlık konvoyların oluşturulmasına yönelik uygulamayı hayata geçirdi. Böylece bekleyen ihracat yüklerinin ve taşıtların geçiş sürecinde önemli bir iyileşme sağlandı.

Gerçekleşen görüşmede Suriye makamları, aktarma işlemlerinin sınır kapısı yerine sınırdan yaklaşık bir kilometre mesafedeki aktarma merkezinde ve görevlilerin yönlendirmeleri doğrultusunda gerçekleştirilmesini talep etti. Yetkililer, bu uygulamanın sınır kapısındaki yoğunluğun azaltılması açısından büyük önem taşıdığını ifade etti.

Toplantı sonrası UND tarafından yapılan açıklama:

UND olarak sürücülerimizin ve taşımacılarımızın, Suriye sınır görevlilerinin yönlendirmelerine uymalarını ve aktarma işlemlerini belirlenen aktarma merkezinde gerçekleştirmelerini önemle rica ediyoruz.

Suriye Gümrük İdaresi, Türkiye Cumhuriyeti Şam Büyükelçiliğimiz, Ticaret Müşavirliğimiz, Suriye Derneği SFIFF'e taşımacılık ve ticarete olan kıymetli destekleri için teşekkür ederiz



Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Dr. Çağlar Tabak'tan UND'ye ziyaret

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Dr. Çağlar Tabak, UND ziyaretinde uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörünün öncelikli düzenleme taleplerini değerlendirerek sektörle iş birliği mesajı verdi.

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Dr. Çağlar Tabak, 17 Ağustos'ta UND'yi ziyaret ederek uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörünün gündemindeki öncelikli konulara ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Dr. Çağlar Tabak'a ziyarette Genel Müdür Yardımcıları Hasan Boz ve Kerem Cicioğlu eşlik etti. UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras'ın ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantıya; UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, Başkan Yardımcıları Cihan Sünel, Murat Baykara, Haşmet Karasu, Mutluhan Akan ve Yusuf İlboğa ile Tüm Konteyner ve Lojistikçiler Derneği (TÜMKON) Başkanı İsmet Atalay katıldı.

ARAS: "İŞ BİRLİĞİMİZ GÜÇLÜ ŞEKİLDE DEVAM EDECEK"

UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Dr. Çağlar Tabak'ın göreve başlamasından duydukları memnuniyeti dile getirerek, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü ile UND arasındaki yapıcı iş birliğinin bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da güçlü şekilde sürdürüleceğini



ifade etti. Aras, Genel Müdür Yardımcıları Hasan Boz ve Kerem Cicioğlu'nun sektörün ihtiyaçlarına ve çözüm bekleyen konularına hâkim olmasının, yürütülen çalışmalar açısından önemli bir avantaj olduğunu belirtti.

Toplantıda UND tarafından hazırlanan "Uluslararası Karayolu Taşımalığı ve lojistik Sektörüne İlişkin Önemli ve Öncelikli



Düzenleme Talepleri" raporu Tabak'a teslim edildi. Raporda yer alan sektör sorunları ve UND talepleri maddeler üzerinden görüşüldü.

Tabak, lojistik sektöründe hayata geçirilecek iyileştirmelerin önemine dikkat çekerek, sektörle iş birliği içerisinde gelen talepler doğrultusunda her türlü desteği vermeye hazır olduklarını söyledi. Uluslararası taşımacılığın Türkiye ekonomisi ve dış ticareti açısından stratejik bir konuma sahip olduğunu vurgulayan Tabak, kamu kurumları ile sektör temsilcileri arasındaki düzenli istişarenin çözüm süreçlerini hızlandıracağını ifade etti. Sektörün sahadan gelen geri bildirimlerinin düzenleme çalışmalarına önemli katkı sunduğunu belirten Tabak, ortak akıl ve koordinasyonla kalıcı çözümler üretmeye devam edeceklerini kaydetti.



Toplantı sonrasında UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Dr. Çağlar Tabak'a tarihteki Türkiye haritalarını gösteren The Turkish Empire Atlası'nı takdim etti.



Bilen: Gürbulak'ta 325 günlük bekleyiş kabul edilemez!

Gürbulak Sınır Kapısı'nda 25 güne ulaşan bekleme sürelerinin kabul edilemez olduğunu belirten UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, sorunun çözümü için Türkiye ve İran'daki kritik kurumları sınır hattında bir araya getirdi. Bilen'in koordinasyonunda yürütülen çalışmada, araç kabulünden X-Ray kontrollerine, hangar işlemlerinden yakıt ölçümüne kadar geçiş sürecinin bütün aşamaları sahada incelendi; kuyrukları azaltacak uygulanabilir adımlar belirlendi.

Uluslararası taşımacıların Gürbulak Sınır Kapısı'nda günlerce beklemesine neden olan darboğazların aşılması için Uluslararası Nakliyeciler Derneği sahadaki girişimlerini yoğunlaştırdı.

UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, yalnızca mevcut tabloyu tespit etmekle yetinmedi; sorunun tarafı olan kurumları aynı zeminde buluşturarak çözüm sürecinin doğrudan sahada yürütülmesini sağladı. Türkiye ve İran gümrük idareleri, taşımacılık sektörü temsilcileri, Ticaret Bakanlığı yetkilileri ve uluslararası kuruluşların katılımıyla Gürbulak–Bazergan hattındaki işleyiş bütün yönleriyle masaya yatırıldı.

Gürbulak Gümrük Müdürü Cabbar Aladağ, İran Bazergan Gümrük Müdürü Sayın Mohsen Bagherpour, İran Taşımacılar Derneği Başkanı Ehsan Malekzaseh, Ticaret Bakanlığı temsilcileri ve IRU yetkilileriyle bir araya gelen Bilen, iki ülkenin sınır kapılarındaki operasyonları heyetle birlikte yerinde inceledi.

Böylece sorun, birbirinden bağımsız değerlendirmeler veya karşılıklı yazışmalar üzerinden değil; sürecin bütün taraflarının katıldığı, veriye ve saha gerçeklerine dayanan ortak bir çalışma modeliyle ele alındı.

"25 GÜNLÜK BEKLEYİŞİ NORMALLEŞTİRMEYECEĞİZ"

Gürbulak'taki tablonun uluslararası taşımacılık açısından sürdürülemez olduğunu vurgulayan UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, şu değerlendirmede bulundu:

"25 günlük bekleyişi normalleştirmeyeceğiz. Gürbulak'taki bu tabloyu değiştirmek için sahadayız. Biliyoruz ki bu sorun yalnızca bir tarafın çabasıyla çözülemez. Bu nedenle çözümü sadece toplantı masalarında aramadık; iki ülke sınırının tam ortasında, bütün tarafları ortak bir hedef etrafında bir araya getirdik."

Bilen'in girişimleriyle gerçekleştirilen ortak saha çalışmasında, Türkiye'ye giriş yapan araçların karşılaştığı koordinasyon sorunları ayrıntılı biçimde incelendi. X-Ray kontrolleri, hangar süreçleri, yakıt ölçümleri, tanker ve boş araçların işlemleri ile araç kabul kapasitesi tek tek değerlendirildi. Heyet, darboğazların hangi aşamalarda oluştuğunu sahada belirlerken, güvenlik ve denetim gereklerinden taviz vermeden işlemlerin nasıl hızlandırılabileceği üzerinde çalıştı.

ARAÇ HAREKETLERİ SAAT SAAT ANALİZ EDİLDİ

Çalışmanın en önemli başlıklarından birini, Gürbulak ve Bazergan kapılarındaki araç alımlarının karşılıklı olarak uyumlu hâle getirilmesi oluşturdu. Günlük toplam rakamlarla yetinilmedi; araç hareketleri saat saat incelendi, işlem türleri ve araç sınıfları arasındaki farklılıklar analiz edildi.
Tankerlerin, boş araçların ve farklı kontrol süreçlerine tabi taşıtların oluşturduğu operasyonel yük ayrı ayrı değerlendirildi. İki kapı arasındaki çalışma düzeninin birbirini desteklemesi, bir tarafta yapılan hızlandırmanın diğer tarafta yeni bir yığılmaya yol açmaması ve mevcut kapasitenin en verimli şekilde kullanılması için ortak bir akış planı üzerinde çalışıldı.
Bu yaklaşım sayesinde Gürbulak'taki sorunun yalnızca "araç sayısı" veya "personel yetersizliği" üzerinden açıklanamayacağı; kurumlar, işlem aşamaları ve iki ülke kapısı arasındaki eş zamanlı koordinasyonun belirleyici olduğu ortaya konuldu.
Bilen, saha incelemelerinin amacının geçici bir rahatlama sağlamak değil, sürdürülebilir bir geçiş düzeni kurmak olduğunu belirterek şunları söyledi:
"Ülkeye girişte yaşanan koordinasyon sorunu, X-Ray, hangar ve yakıt ölçümü başta olmak üzere bütün süreçleri tek tek ele aldık. Darboğazları yerinde tespit ederek uygulanabilir çözüm adımlarını sahada belirledik. Araç alımlarını saat saat analiz ettik. Tanker ve boş araçların işlemlerini de dikkate alarak, güvenlik ve denetimden taviz vermeden en hızlı kontrolü ve en verimli geçişi sağlayacak akış planını oluşturduk."

İLK SOMUT SONUÇ: GÜNLÜK ARAÇ GİRİŞİ 305'E YÜKSELDİ

Ziyaret öncesinde günlük 270 seviyesinde olan ülkemize araç giriş sayısı, yürütülen saha çalışmaları ve sağlanan koordinasyonun ardından 305'e yükseldi. Ancak bu artış yeterli görülmüyor. İlk aşamada günlük en az 400 araç geçiş kapasitesine ulaşılması ve bu seviyenin altına düşülmemesi hedefleniyor. Kuyrukların kalıcı biçimde eritilmesi amacıyla sahadaki uygulamalar ve günlük geçiş rakamları UND tarafından yakından takip edilmeye devam edilecek.

UND, SONUÇ ALINANA KADAR SÜRECİ TAKİP EDECEK

Gürbulak'ta yürütülen çalışma, UND'nin sınır kapılarındaki sorunlara yalnızca dikkat çeken değil, ilgili kurumları ortak çözüm etrafında buluşturan aktif yaklaşımını da ortaya



koydu.
Ergun Bilen'in koordinasyonunda aynı sahada bir araya gelen Türkiye ve İran tarafları, sorunların kaynağını birlikte görme ve çözüm adımlarını doğrudan uygulayıcılarla değerlendirme imkânı buldu. Saha bulgularının ilgili kurumlar nezdinde takip edilmesi ve belirlenen adımların geçiş hızlarına etkisinin düzenli olarak izlenmesi kararlaştırıldı.
UND İkinci Başkanı Ergün Bilen, Gürbulak'taki sürecin yakından takip edileceğini vurguladı:
"Bu mesele çözülene, kuyruklar eriyene ve taşımacımız hak ettiği geçiş hızına kavuşana kadar Gürbulak gündemimizden düşmeyecek. Sürecin bizzat takipçisi olacağız."
Gerçekleştirilen görüşmelerde Türkiye heyetinde; Gürbulak Gümrük Müdürü Cabbar Aladağ, Ticaret Bakanlığı Ticaret Uzmanı Ramazan Arı, UND II. Başkanı Ergun Bilen, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mutluhan Akan, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Kadir Çirkin ve Alpdoğan Kahraman, UND Gürbulak Temsilcisi Ersin Şimşek, UND Gürbulak Çalışma Grubu Başkanı Ömer Karahan, Çalışma Grubu Üyesi Sinan Rehber, UND Mersin Çalışma Grubu Üyesi Erkan Boran ile IRU Bölge ve Orta Doğu Daimi Temsilcisi Erman Ereke yer aldı.





Gürbulak için kritik dosya Ayvat'a sunuldu

UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, göreve yeni başlayan Doğubayazıt Kaymakamı ve Gürbulak Sınır Mülki İdare Amiri Mustafa Ayvat'a sektörün saha tecrübesini, sınır kapısındaki kronik sorunları ve çözüm önerilerini aktardı.

Hürmüz Boğazı'ndaki gelişmeler ve bölgesel jeopolitik riskler, Türkiye ile İran üzerinden Asya'ya uzanan kara güzergâhlarının stratejik önemini artırırken, Gürbulak Sınır Kapısı yeniden lojistik gündemin merkezine yerleşti. Bu çerçevede UND heyeti, Kaymakam Mustafa Ayvat'ı ziyaret ederek kapıdaki beklemeler, işlem süreçlerinde yaşanan darboğazlar ve kapasiteyi artırmaya yönelik önerileri kapsamlı biçimde paylaştı.

Görüşmenin odağında yalnızca bugünkü kuyruklar değil, Gürbulak'ın Türkiye'nin dış ticaret ve transit taşımacılık hedefleri bakımından üstlenebileceği uzun vadeli rol yer aldı. UND, sahadan elde ettiği tecrübeyi yeni dönemde kurumlar arası koordinasyonu güçlendirecek kalıcı bir çalışma modeline dönüştürmenin önemine dikkat çekti.

YENİ DÖNEMİN BAŞINDA KAPSAMLI GÜRBULAK DOSYASI

Gürbulak'ın çok sayıda kurumun birlikte görev yaptığı karmaşık bir operasyon alanı olduğunu vurgulayan Bilen, göreve yeni başlayan sınır mülki idare amirine sahanın geçmişini, taşımacıların karşılaştığı sorunları ve çözüm başlıklarını aktarmanın kritik önem taşıdığını belirtti.

Bilen, ziyaretin yalnızca bir nezaket buluşması olmadığını belirterek, "UND olarak Gürbulak'ta yıllar içerisinde edindiğimiz saha tecrübesini, darboğazların hangi işlem aşamalarında oluştuğunu ve çözüm önerilerimizi Sayın Kaymakamımızla paylaştık. Son derece samimi, çözüm odaklı ve daha görüşme sırasında aksiyona dönüşen verimli bir çalışma gerçekleştirdik" dedi.

KRONİK SORUNLAR YAPISAL ÇÖZÜM GEREKTİRİYOR

Gürbulak'ta zaman zaman 20 güne ulaşan beklemeler, araç geçiş kapasitesindeki düşüşlerin kısa sürede kilometrelerce kuyruğa dönüşebildiğini gösteriyor. UND'ye göre sorun dönemsel yoğunluktan ibaret değil; kurumlar arası koordinasyon, işlem planlaması ve sürdürülebilir performans yönetimiyle ele alınması gereken yapısal bir mesele niteliği taşıyor.

Bilen, geçmiş tecrübelerin kalıcı bir sisteme dönüştürülmesi gerektiğini ifade ederek, "Hangi dönemde, hangi işlem nedeniyle kapasitenin düştüğünü ve bunun kaç gün içinde kuyruğa dönüştüğünü sahadan takip ettik. Yeni dönemde aynı sorunları tekrar yaşamak yerine bu tecrübeyi çalışma modeline dönüştürmeliyiz" değerlendirmesinde bulundu.

HÜRMÜZ KRİZİ KARA KORİDORLARININ ÖNEMİNİ ARTIRDI

Hürmüz Boğazı'nda deniz trafiğini etkileyen gelişmeler, küresel tedarik zincirlerinin kritik geçiş noktalarına bağımlılığını bir kez daha ortaya koydu. Bu durum, İran üzerinden Orta Asya, Pakistan ve daha doğudaki pazarlara uzanan kara



güzergâhlarının değerini artırırken, Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki transit ülke konumunu daha da önemli hâle getirdi. Bilen, Gürbulak'ın artık yalnızca İran'a açılan bir sınır kapısı olarak görülemeyeceğini belirterek, deniz yollarında yaşanan her krizin alternatif kara koridorlarının önemini artırdığını söyledi. Bilen'e göre Gürbulak'ta yaşanan her gecikme, yalnızca bugünkü bir taşımanın değil, Türkiye'nin gelecekte üstlenebileceği transit rolün de gecikmesi anlamına geliyor.

BEKLEYEN YALNIZCA TIR DEĞİL, TÜRKİYE'NİN TRANSİT GÜCÜ

Gürbulak'ta oluşan uzun beklemeler, yalnızca sınırdaki araç sayısıyla açıklanamıyor. Her TIR; bir ihracat yükünü, üretim sürecini, ham madde tedarikini ve devam etmesi gereken lojistik operasyonu temsil ediyor. Araçların günlerce kuyrukta kalması, taşıma kapasitesinin düşmesine ve maliyetlerin tedarik zincirinin tamamına yayılmasına neden oluyor.
Bilen, sınır kapılarındaki gecikmelerin yalnızca bugünün maliyetlerini değil, Türkiye'nin uluslararası ticaretten alacağı payı da etkilediğini vurgulayarak, "Bu; filomuzun atıl kalması, ihracat yükümüzün geç ulaşması, fabrikalarımızda kullanılacak ham maddenin gecikmesi ve Türkiye'nin stratejik transit gücünün bekletilmesidir" dedi.

MODERNİZASYON OPERASYONEL BAŞARIYA DÖNÜŞMELİ

Gürbulak Gümrük Kapısı'nın yenilenmesi kapsamında saha 180 bin metrekareden 360 bin metrekareye çıkarıldı. Ancak fiziki kapasitenin büyümesi tek başına geçişlerin hızlanması için yeterli görülmüyor. UND'ye göre modernizasyonun başarısı; gümrük, muhafaza, güvenlik, X-Ray, hangar, yakıt ölçümü ve diğer kontrol süreçlerinin uyumlu çalışmasıyla günlük geçiş rakamlarına yansıyabilir.
Bilen, güvenlik ve denetimden taviz vermeden işlemleri hızlandıracak, kurumları ortak performans hedefinde buluşturacak ve kapasitenin günün tamamında verimli kullanılmasını sağlayacak bir modele ihtiyaç olduğunu ifade etti.

ÇÖZÜM ORTAK YÖNETİM ANLAYIŞINDA

UND'nin görüşmede sunduğu çözüm yaklaşımı; araç hareketlerinin saatlik izlenmesi, işlem aşamalarındaki bekleme sürelerinin ölçülmesi, tanker ve boş araçların farklı süreçlerle yönetilmesi, X-Ray ve hangar kapasitesinin etkin kullanılması ile Türkiye ve İran tarafındaki araç kabul planlarının karşılıklı koordinasyonuna dayanıyor.
Bilen, amaçlarının herhangi bir kurumu eleştirmek değil, tüm kurumların imkânlarını ortak bir başarıya dönüştürmek olduğunu belirterek, Gürbulak'ın ancak gümrükten muhafazaya, güvenlikten teknik kontrol birimlerine kadar tüm tarafların aynı hedef doğrultusunda çalışmasıyla etkinleşebileceğini kaydetti.

SINIR KAPILARINDAKİ GEÇİŞLER MİLLÎ MESELE

Gürbulak'ın performansı; Türkiye'nin ihracat süresini, üretim maliyetini, transit ülke niteliğini ve küresel ticaret koridorlarındaki güvenilirliğini doğrudan etkiliyor. Jeopolitik krizlerin deniz yollarını kesintiye uğratabildiği bir dönemde, kara sınır kapılarının hızlı, güvenli ve öngörülebilir çalışması ekonomik dayanıklılığın temel unsurlarından biri olarak öne çıkıyor.
Bilen, sınır kapılarındaki geçişlerin artık yalnızca sektörün değil, Türkiye'nin dış ticaretini, üretimini, transit gücünü ve gelecekteki rekabetçiliğini ilgilendiren millî bir mesele olduğunu söyledi. "Bugün Gürbulak'ta kuracağımız sistem, Türkiye'nin yarın değişen dünya ticaretinden ne kadar pay alacağını belirleyecektir" ifadelerini kullandı.

AYVAT'IN KOORDİNASYONUNDA YENİ ÇALIŞMA DÖNEMİ

Görüşmede, sahadaki sorunların ilgili kurumlarla birlikte değerlendirilmesi ve hızlı müdahale gerektiren başlıklarda gerekli adımların atılması konusunda ortak çalışma iradesi ortaya konuldu. Bilen, Kaymakam Ayvat'ın konuları dikkatle dinlediğini ve gündeme getirilen başlıklara çözüm odaklı yaklaştığını belirterek teşekkür etti.
Görüşmede UND II. Başkanı Ergun Bilen'in yanı sıra UND Başkan Yardımcısı Mutluhan Akan, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Kadir Çirkin ve Alpdoğan Kahraman, UND Gürbulak Temsilcisi Ersin Şimşek, UND Gürbulak Çalışma Grubu Başkanı Ömer Karahan, Çalışma Grubu Üyesi Sinan Rehber, UND Mersin Çalışma Grubu Üyesi Erkan Boran ile IRU Bölge ve Orta Doğu Daimi Temsilcisi Erman Ereke yer aldı.



UND İkinci Başkanı Ergun Bilen: "Dilucu–Sederek hattında tek sistem, tek akış hedeflenmeli"

Dilucu Sınır Kapısı ve Nahçıvan'daki Sederek Sınır Kapısı'nda incelemelerde bulunan UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, Zengezur Koridoru'yla artması beklenen ticaret hacmine hazırlık için iki kapının eş zamanlı ve ortak bir operasyon anlayışıyla çalışması gerektiğini söyledi.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Türkiye ile Nahçıvan arasındaki taşımacılık hattının geleceğine yönelik çalışmalarını sınırın iki tarafında sürdürüyor. Dilucu Sınır Kapısı'ndaki kapasite ve altyapı ihtiyaçlarını yerinde inceleyen UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, temaslarının ikinci aşamasında Nahçıvan'a geçerek Sederek Sınır Kapısı'ndaki işleyişi de değerlendirdi.

Bilen, sınır kapılarında kalıcı iyileşmenin yalnızca tek tarafta yapılacak yatırımlarla sağlanamayacağını belirterek, "Bir sınır kapısının performansı, karşısındaki kapının performansı kadardır. Türkiye tarafında ne kadar güçlü bir altyapı kurarsanız kurun, karşı kapı aynı kapasite ve çalışma düzeniyle hareket etmiyorsa araç akışında beklenen verim alınamaz" dedi.

Dilucu–Sederek hattının aynı lojistik zincirin iki tamamlayıcı parçası olarak ele alınması gerektiğini vurgulayan Bilen, araç kabul kapasitesi, vardiya düzenleri, belge ve güvenlik kontrolleri ile işlem sürelerinin karşılıklı planlanmasının önemine dikkat çekti. Bilen'e göre bir kapıda işlemini tamamlayan aracın diğer tarafta yeni bir kuyruğa girmesini önlemek, ancak ortak veri paylaşımı ve eş zamanlı operasyonla mümkün olabilir.

HEDEF: TEK DURAKTA, ARAÇTAN İNMEDEN İŞLEM

UND'nin önerdiği modelin merkezinde, sürücülerin sınır işlemlerini araçlarından inmeden ve tek durakta tamamlayabilmesi yer alıyor. Gümrük, pasaport, güvenlik ve diğer kontrollerin birbirinden kopuk noktalarda tekrarlanması yerine, kurumların dijital altyapıyla desteklenen ortak bir akışta çalışması hedefleniyor. Bu yapının hem işlem sürelerini

kısaltması hem de sürücüler için daha güvenli, düzenli ve öngörülebilir bir geçiş ortamı oluşturması bekleniyor.
Bilen, Zengezur Koridoru vizyonuyla bütünleşecek bu yaklaşımın yalnızca bölgesel ticarete değil, uluslararası taşımacılıkta sınır geçişlerinin modernleşmesine de örnek olabileceğini ifade etti. "İki devlet, tek millet" anlayışının sınır kapılarında "tek sistem, tek akış" modeline dönüşmesi gerektiğini belirten Bilen, Dilucu ve Sederek'in birlikte çalışan ortak bir geçiş mekanizması olarak tasarlanmasının Türkiye, Nahçıvan ve Azerbaycan arasındaki ticari bağları güçlendireceğini söyledi.

NAHÇIVAN'DA ULAŞTIRMA DİPLOMASİSİ VURGUSU

Nahçıvan temasları kapsamında Türkiye Cumhuriyeti Nahçıvan Başkonsolosu Asip Kaya'yı da ziyaret eden Bilen, Dilucu–Sederek hattındaki geçişlerin hızlandırılması, kurumlar arası koordinasyonun güçlendirilmesi ve Türk taşımacılarının bölgede karşılaşabileceği sorunlara hızlı müdahale edilmesi konularını değerlendirdi.
Diplomasinin yalnızca resmi temaslardan ibaret olmadığını belirten Bilen, yurt dışında sorun yaşayan bir sürücünün yanında olunmasının da yeni lojistik koridorların kurulmasına yönelik temasların da ulaştırma diplomasisinin parçası olduğunu kaydetti. Başkonsolos Kaya'nın bölgeyi yakından tanıyan ve çözüm odaklı yaklaşımının süreçlere katkı sağladığını ifade eden Bilen, teknik çalışmaların diplomatik temaslarla desteklenmesinin önemine işaret etti.
Görüşmelerde UND İkinci Başkanı Ergun Bilen'in yanı sıra



UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Kadir Çirkin ve Alpdoğan Kahraman, UND Gürbulak Temsilcisi Ersin Şimşek, UND Gürbulak Çalışma Grubu Başkanı Ömer Karahan, Çalışma Grubu Üyesi Sinan Rehber, UND Mersin Çalışma Grubu Üyesi Erkan Boran ile IRU Bölge ve Orta Doğu Daimi Temsilcisi Erman Ereke yer aldı.





UND İkinci Başkanı Ergun Bilen'den Dilucu için stratejik çağrı: "Zengezur'u konuşuyorsak geleceğin altyapısını bugünden kurmalıyız"

UND II. Başkanı Ergun Bilen, Zengezur Koridoru'nun hayata geçmesiyle stratejik önemi daha da artacak Dilucu Sınır Kapısı'nda incelemelerde bulunarak kapasite artışı ve altyapı yatırımları için sürecin hızlandırılması çağrısı yaptı.

UND, Türkiye'nin gelecekteki ticaret güzergâhlarını sahadaki mevcut kapasite ve ihtiyaçlar üzerinden değerlendirmeyi sürdürüyor.

Bu kapsamda Dilucu Sınır Kapısı'na giden UND II. Başkanı Ergun Bilen, kapının mevcut işleyişini, artan araç trafiğini ve Zengezur Koridoru'nun açılmasıyla doğacak yeni kapasite ihtiyacını yerinde inceledi.

Görüşmelerde UND II. Başkanı Ergun Bilen'in yanı sıra UND Başkan Yardımcısı Mutluhan Akan, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Kadir Çirkin ve Alpdoğan Kahraman, UND Gürbulak Temsilcisi Ersin Şimşek, UND Gürbulak Çalışma Grubu Başkanı Ömer Karahan, Çalışma Grubu Üyesi Sinan Rehber, UND Mersin Çalışma Grubu Üyesi Erkan Boran ile IRU Bölge ve Orta Doğu Daimi Temsilcisi Erman Ereke yer aldı.

Bilen'in saha incelemesi, Dilucu'nun yalnızca Türkiye ile Nahçıvan arasındaki mevcut ticaretin geçiş noktası değil; Türkiye'yi Azerbaycan'a, Kafkasya'ya, Orta Asya'ya ve Türk dünyasına bağlayacak stratejik bir lojistik merkez olarak hazırlanması gerektiğini ortaya koydu.

"GELECEĞİ KONUŞUYORSAK İHTİYAÇLARI BUGÜNDEN TESPİT ETMELİYİZ"

Zengezur Koridoru'nun bölgesel ticaret dengelerini ve uluslararası taşımacılık güzergâhlarını değiştirecek stratejik bir proje olduğuna dikkat çeken Bilen, Dilucu Sınır Kapısı'nın gelecekte üstleneceği role bugünden hazırlanması gerektiğini belirtti.

Bilen, şu değerlendirmede bulundu: "Sektörümüzün, bölgemizin ve ülkemizin geleceği olan Dilucu Sınır Kapısı'ndayız. Bugün Zengezur Koridoru'ndan söz ediyorsak Dilucu'na gelerek gelişmeleri yerinde görmek, mevcut kapasiteyi incelemek ve gelecekte ortaya çıkacak ihtiyaçları şimdiden tespit etmek zorundayız. Koridorun tamamlanmasını bekledikten sonra kapasite artırmaya çalışmak zaman kaybına ve yeni darboğazlara neden olur. Bu nedenle yol, köprü, saha ve

işlem kapasitesini ticaret akışı başlamadan önce geleceğin ihtiyacına uygun hâle getirmeliyiz."

TÜRKİYE'NİN TÜRK DÜNYASINA AÇILAN STRATEJİK KAPISI

Dilucu Sınır Kapısı, bulunduğu coğrafi konum itibarıyla Türkiye'nin en stratejik sınır noktalarından birini oluşturuyor. Kapının bir yanında Ermenistan, diğer yanında İran, karşısında ise Nahçıvan bulunuyor.

Bu konum, Dilucu'nu yalnızca iki ülke arasındaki bir sınır kapısı olmaktan çıkararak Türkiye'nin Kafkasya, Hazar havzası ve Orta Asya ile kuracağı yeni ulaştırma bağlantılarının merkezine yerleştiriyor.

Bilen, Dilucu'nun taşıdığı stratejik anlamı şu sözlerle ifade etti: "Solumuzda Ermenistan, sağımızda İran, karşımızda Nahçıvan... Burası Türkiye'nin Türk dünyasına açılan kapısıdır. Dilucu sadece bugünün taşıma hacmine hizmet eden bir sınır noktası değil, ülkemizin gelecekteki ticaret ve lojistik bağlantılarının ana merkezlerinden biridir.

Bu nedenle Dilucu'na yalnızca mevcut araç sayılarını esas alarak değil, Zengezur Koridoru'nun oluşturacağı yeni ticaret hacmini ve Türkiye'nin Türk dünyasıyla gelişecek ilişkilerini dikkate alarak bakmalıyız."

SINIRLI ALANDA YÜKSEK PERFORMANS

Dilucu Sınır Kapısı'nda mevcut çalışma alanının sınırlı olmasına rağmen zaman zaman Gürbulak Sınır Kapısı'ndan daha fazla araç geçişi gerçekleştirildiğine dikkat çeken Bilen, sahadaki personelin özverili çalışmasının mevcut kapasitenin çok üzerinde bir operasyonel başarı ortaya çıkardığını belirtti.

Dilucu Gümrük Müdürü Emrah Akdeniz ve kapıda görev yapan personele teşekkür eden Bilen, şu ifadeleri kullandı: "Yalnızca 37 dönümlük bir çalışma alanında, zaman zaman Gürbulak'tan daha fazla araç geçişi gerçekleştiriliyor. Bu performans, başta Gümrük Müdürümüz Sayın Emrah Akdeniz olmak üzere burada görev yapan bütün çalışma arkadaşlarımızın büyük gayreti ve özverisi sayesinde ortaya çıkıyor. Mevcut fiziki şartlara rağmen sürecin kesintisiz yürütülmesi son derece kıymetlidir. Ancak geleceğin ticaret hacmini personelimizin fedakârlığıyla yönetemeyiz. Bu başarıyı güçlü, çağdaş ve yeterli bir altyapıyla desteklemek zorundayız."



430 dönümlük yeni saha artık bir tercih değil, zorunluluk Dilucu'nun mevcut kapasitesiyle Zengezur Koridoru'nun oluşturacağı taşıma hacmini karşılamasının mümkün olmayacağını belirten Bilen, sınır kapısının genişletilmesine yönelik çalışmaların vakit kaybedilmeden tamamlanması gerektiğini vurguladı.



Kapının 430 dönümlük bir alana çıkarılması ve aynı anda beş aracın geçişine imkân sağlayacak altyapının hizmete alınması, Dilucu'nun gelecekteki rolünü yerine getirebilmesi açısından temel ihtiyaçlar arasında yer alıyor.
Bilen, kapasite artışının ertelenmemesi gerektiğini belirterek şöyle konuştu:
"Dilucu Sınır Kapımızın 430 dönümlük bir alana çıkarılması ve aynı anda beş aracın geçişine imkân sağlayacak altyapının bir an önce hizmete alınması artık bir tercih değil, zorunluluktur.
Saha genişletmesi yalnızca daha fazla aracın kapıya alınması anlamına gelmiyor. Gümrük işlemlerinin hızlandırılması, bekleme alanlarının oluşturulması, denetim süreçlerinin birbirinden ayrılması ve araç akışının kesintisiz sürdürülebilmesi için bütün operasyonun geleceğin taşıma hacmine göre yeniden planlanması gerekiyor."

UMUT KÖPRÜSÜ'NDEKİ DARBOĞAZ İÇİN DİPLOMASİ HIZLANDIRILMALI

Dilucu Sınır Kapısı'ndaki araç akışının önündeki en kritik fiziki darboğazlardan birini, Türkiye ile Nahçıvan'ı birbirine bağlayan Umut Köprüsü oluşturuyor.
Mevcut köprü yapısının artacak ağır taşıt trafiğine ve eş zamanlı araç geçişine uygun hâle getirilmesi gerektiğine dikkat çeken Bilen, bu konunun yalnızca Türkiye'nin yapacağı altyapı yatırımıyla çözülemeyeceğini; Azerbaycan ve Nahçıvan makamlarıyla yürütülecek uluslararası diplomatik koordinasyona ihtiyaç duyulduğunu belirtti.
"Umut Köprüsü, Türkiye ile Nahçıvan arasındaki fiziki bağlantının ve kardeşliğin en güçlü simgelerinden biridir. Ancak bu köprünün gelecekte oluşacak yoğun TIR trafiğini kesintisiz ve güvenli biçimde taşıyabilecek kapasiteye kavuşturulması gerekiyor.
Köprünün akıcı ağır taşıt trafiğine uygun hâle getirilmesi için gerekli uluslararası diplomatik süreç vakit kaybedilmeden hızlandırılmalıdır. Dilucu tarafındaki kapasiteyi büyütürken köprü geçişindeki darboğazı çözemezsek, yapılan yatırımların beklenen sonucu vermesi mümkün olmaz."





KAPI, KÖPRÜ VE KORİDOR BİRLİKTE PLANLANMALI

UND'nin Dilucu için ortaya koyduğu yaklaşım, yalnızca sınır kapısındaki fiziki alanın büyütülmesini değil; kapı, köprü, kara yolu, demir yolu ve gümrük operasyonlarının tek bir lojistik sistem içerisinde ele alınmasını öngörüyor.
Zengezur Koridoru'nun hayata geçmesiyle birlikte Türkiye üzerinden Kafkasya ve Orta Asya'ya yönelen taşımaların artması beklenirken, Dilucu'nda oluşabilecek bir darboğazın koridorun tamamındaki taşıma sürelerini ve maliyetleri doğrudan etkileyeceği değerlendiriliyor.
Bu nedenle sınır kapısının genişletilmesi, Umut Köprüsü'nün kapasitesinin artırılması ve karşı kapıdaki işlemlerle uyumlu bir geçiş düzeninin kurulması, birbirinden bağımsız projeler olarak değil, ortak bir lojistik planın parçaları olarak görülüyor.

"KORİDOR AÇILDIĞINDA DİLUCU HAZIR OLMALI"

Ergun Bilen'in Dilucu'ndaki saha incelemesi, UND'nin yalnızca mevcut sorunlara müdahale eden değil, gelecekte oluşabilecek darboğazları önceden tespit ederek çözüm mekanizması kurmaya çalışan yaklaşımını da ortaya koydu.
Sahadaki ihtiyaçların ilgili kurumlara taşınacağını ve gerekli altyapı yatırımlarının yakından takip edileceğini belirten Bilen, şu mesajı verdi:
"Zengezur Koridoru açıldığında Dilucu'nun hazırlık yapmaya başlayan değil, bütün altyapısıyla hazır olan bir sınır kapısı olması gerekiyor. Biz sektör olarak gelecekte karşımıza çıkacak sorunları bugünden görüyor, sahada tespit ediyor ve çözüm için ilgili bütün kurumlarla çalışıyoruz.
Dilucu'nun 430 dönüme çıkarılması, aynı anda beş aracın geçişine imkân sağlayacak altyapının tamamlanması ve Umut Köprüsü'ndeki darboğazın giderilmesi için sürecin takipçisi olacağız.
Amacımız yalnızca bugünkü araç trafiğini rahatlatmak değil; Türkiye'nin Türk dünyasına açılan bu stratejik kapısını önümüzdeki yılların ticaret hacmine hazırlamaktır. Dilucu, sektörümüzün, bölgemizin ve ülkemizin geleceğidir."



Bilen: Alican Sınır kapısı kalıcı ticaret koridoruna dönüşmeli

UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, Alican Sınır Kapısı'nda yürütülen çalışmaların TIR geçişlerini de kapsayacak şekilde hızlandırılması gerektiğini belirterek hattın bölgesel ticaret ve ulaştırma koridorları açısından stratejik önem taşıdığını vurguladı.

UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, TIR geçişlerine açılması hedeflenen Alican Sınır Kapısı güzergâhında incelemelerde bulunarak kapının kalıcı bir ticaret koridoruna dönüştürülmesi gerektiğini vurguladı.

Bilen, yol genişletme ve binek araç geçişlerine yönelik çalışmaların önemli olduğunu belirterek sürecin yük taşımacılığını da kapsayacak şekilde ilerletilmesi çağrısında bulundu.

Sınır köprüsünün rehabilitasyonunun ağır taşıt trafiği açısından kritik öneme sahip olduğunu ifade eden Bilen, altyapı çalışmalarının vakit kaybedilmeden tamamlanması gerektiğini söyledi."Alican Sınır Kapısı'nın TIR geçişlerine açılması için uzun süredir ulaştırma diplomasisi yürütüyoruz. Binek araç geçişlerine ilişkin adımlar kıymetli; ancak hedefimiz bu hattı düzenli yük taşımacılığına uygun, kalıcı bir geçiş noktasına dönüştürmektir." dedi.

Bilen, geçmişte yardım TIR'larının bu kapıdan geçmesinin hattın yük taşımacılığı açısından kullanılabilirliğini gösterdiğini belirterek, geçici geçişlerin kalıcı ve düzenli ticari faaliyete dönüştürülmesi gerektiğini kaydetti.

Alican Sınır Kapısı'nın TIR trafiğine açılmasının Türkiye–Ermenistan normalleşme sürecine, Kafkasya'daki ticari hareketliliğe ve yeni ulaştırma koridorlarına somut katkı sağlayacağını dile getiren Bilen, UND'nin süreci kararlılıkla takip edeceğini ifade etti.

Bilen, "Sınır kapıları yalnızca iki ülkeyi birbirine bağlayan geçiş noktaları değil; ticaretin, diplomasinin, üretimin ve bölgesel kalkınmanın başladığı stratejik merkezlerdir." değerlendirmesinde bulundu.

Gerçekleştirilen daha ziyaretine, Ticaret Bakanlığı Ticaret Uzmanı Ramazan Arı, UND Yönetim Kurulu İkinci Başkanı Ergun Bilen, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mutluhan Akan, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Alpdoğan Kahraman ve Kadir Çirkin, UND Gürbulak Temsilcisi Ersin Şimşek, UND Gürbulak Çalışma Grubu Başkanı Ömer Karahan, Çalışma Grubu Üyesi Sinan Rehber, UND Mersin Çalışma Grubu Üyesi Erkan Boran ile IRU Bölge ve Orta Doğu Daimi Temsilcisi Erman Ereke yer aldı.



Türk taşımacısı İran'da eşit şartlarda rekabet istiyor

Türk taşımacılarının İran güzergâhında karşılaştığı ayrımcı uygulamalara karşı harekete geçen UND İkinci Başkanı Ergun Bilen, Türkiye ve İran'ın ilgili kamu kurumlarıyla uluslararası taşımacılık kuruluşlarını Maku'da aynı masa etrafında buluşturdu. Akşam saatlerine kadar devam eden müzakerelerde Türk nakliyecisinin pazardaki rekabet gücünü zayıflatan uygulamalar tek tek ele alınırken, görüşmelerin ilk somut sonucu sınırdaki sıra sisteminin elektronik, şeffaf ve adil bir yapıya kavuşturulması yönünde sağlanan mutabakat oldu.

Türk taşımacısının İran'da eşit rekabet şartlarına kavuşması için çalışmalarını sahada sürdüren Uluslararası Nakliyeciler Derneği, sektörün uzun süredir karşı karşıya bulunduğu sorunları doğrudan uygulayıcı ve karar verici makamların gündemine taşıdı.

UND II. Başkanı Ergun Bilen'in öncülüğünde yürütülen temaslarda, sorunların yalnızca tespit edilmesiyle yetinilmedi. Türkiye ve İran'daki kamu kurumları, gümrük idareleri, sektör temsilcileri ve uluslararası kuruluşlar aynı masa etrafında buluşturularak çözüm yolları doğrudan muhataplarıyla müzakere edildi.

İran İslam Cumhuriyeti Gümrüğü Transit Denetim Dairesi Genel Müdürü Çangiz Khanari, Genel Müdür Yardımcısı Soreyya ve Bazargan Gümrük Müdürlüğü Başkan Vekili Mohsen Bahgipour, Gürbulak Gümrük Müdürü Cabbar Aladağ, Ticaret Bakanlığı temsilcileri, UND heyeti ve IRU yetkililerinin katılımıyla gerçekleştirilen görüşmeler, akşam saatlerine kadar devam etti.

"PAZARDAKİ DENGE TÜRK TAŞIMACISININ ALEYHİNE DEĞİŞİYOR"

Türkiye–İran taşımacılık pazarındaki mevcut tablonun sürdürülebilir olmadığını belirten UND II. Başkanı Ergün Bilen, Türk nakliyecisinin yalnızca sınır geçişlerinde değil, İran içerisindeki taşıma faaliyetlerinde de eşit ve öngörülebilir şartlara sahip olması gerektiğini vurguladı.

Bilen, şu değerlendirmede bulundu: "Türk nakliyecisinin

komşu ülkelerde ve faaliyet gösterdiği bütün pazarlarda eşit şartlarda çalışabilmesi, haksız rekabetin önlenmesi ve ülkemizin uluslararası taşımacılık pazarındaki payının artırılması en temel gayemizdir.
Bugün üzülerek görüyoruz ki Türkiye–İran taşımacılık pazarındaki denge, Türk taşımacısının aleyhine değişiyor. İranlı nakliyecilerin pazardaki payı her geçen gün artarken, Türk firmalarının rekabet gücü çeşitli uygulamalar nedeniyle zayıflıyor. Bu tabloyu değiştirmek için sektörümüze sahada sahip çıkmalı, ilgili bütün kurumları çözüm etrafında buluşturmalı ve müzakere masasında sonuç almalıyız."

TÜRK TAŞIMACISININ ÖNÜNDEKİ ENGELLER TEK TEK MASAYA YATIRILDI

Görüşmelerde, Türk taşımacılarının İran'da karşılaştığı ve pazardaki rekabet gücünü doğrudan etkileyen uygulamalar bütün yönleriyle ele alındı.
Türk araçlarının yüklerini boşalttıkları yer dışında başka bir noktadan dönüş yükü almalarının engellenmesi, sınır geçişlerinde İran plakalı araçlara öncelik tanındığı yönündeki sektör şikâyetleri, triptik karnesi zorunluluğu, akaryakıt temininde karşılaşılan ayrımcı uygulamalar ve İranlı firmaların Türk taşımacılarını tercih etmeleri durumunda ilave vergiyle karşılaşmaları, müzakerelerin temel gündem maddelerini oluşturdu.
Bilen ve beraberindeki heyet, söz konusu uygulamaların münferit birer operasyon sorunu olarak değerlendirilemeyeceğini; bütün bu engellerin bir araya geldiğinde Türk taşımacısının maliyetini yükselttiğini, operasyon kabiliyetini sınırlandırdığını ve Türkiye'nin ikili taşımacılık pazarındaki payını aşındırdığını muhataplarına aktardı.
Akşam saatlerine kadar süren müzakerelerde, sektörün yaşadığı sorunlar yalnızca dile getirilmedi; her başlık için ilgili



kurumların sorumluluk alanları ve atılması gereken çözüm adımları da doğrudan muhataplarıyla değerlendirildi.

İLK SOMUT SONUÇ: ELEKTRONİK VE ŞEFFAF SIRA SİSTEMİ

Görüşmelerin ilk somut kazanımı, sınırdaki araç sıra sisteminin elektronik ortama taşınması konusunda sağlanan mutabakat oldu.
Hayata geçirilmesi planlanan yeni sistemle araç sırasının şeffaf, izlenebilir ve denetlenebilir bir yapıya kavuşturulması; taşıyıcılar arasında eşitliğin sağlanması ve herhangi bir ülkenin araçlarına öncelik tanındığı yönündeki tereddütlerin



ortadan kaldırılması hedefleniyor.
Elektronik sıra sisteminin kısa süre içerisinde uygulamaya alınması öngörülürken, UND sistemin kuruluş ve işleyiş sürecini sahadan takip edecek.
Bilen, sağlanan mutabakatın önemli ancak tek başına yeterli olmadığının altını çizerek şu mesajı verdi:
"Elektronik sıra sistemi konusunda sağlanan mutabakat, görüşmelerimizin ilk somut sonucudur. Ancak gündemimiz yalnızca bundan ibaret değildir. Türk taşımacısının önündeki her engel kaldırılana ve İran'da eşit rekabet şartları sağlanana kadar hem sahada olmaya hem de müzakere masasında sektörümüzün haklarını kararlılıkla savunmaya devam edeceğiz."

TOPLANTIYLA SINIRLI KALMAYACAK, UYGULAMA SAHADA İZLENECEK

Maku'daki görüşmeler, UND'nin sorunları yalnızca raporlayan veya ilgili kurumlara ileten bir yapı olmanın ötesinde, çözümün bütün taraflarını bir araya getiren aktif koordinasyon yaklaşımını ortaya koydu.
Ergun Bilen'in başkanlığındaki heyet, Türk taşımacısının karşılaştığı sorunları doğrudan sahadan karar vericilere taşırken, varılan mutabakatların uygulamaya yansıyıp yansımadığını da yakından takip edecek.
UND, elektronik sıra sisteminin devreye alınmasından akaryakıt uygulamalarına, dönüş yükü kısıtlamalarından vergisel engellere kadar gündeme getirilen her başlıkta somut ilerleme sağlanmasını hedefliyor. Süreç, Türk taşımacısı İran pazarında adil, eşit ve öngörülebilir çalışma şartlarına kavuşuncaya kadar kurumlar arası temaslarla sürdürülecek.

TÜRKİYE VE İRAN HEYETİ GENİŞ KATILIMLA SAHADAYDI

Gerçekleştirilen görüşmelerde Türkiye heyetinde; Gerçekleştirilen görüşmelerde Türkiye heyetinde; Gürbulak Gümrük Müdürü Cabbar Aladağ, Ticaret Bakanlığı Ticaret Uzmanı Ramazan Arı, UND II. Başkanı Ergun Bilen, UND Başkan Yardımcısı Mutluhan Akan, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Kadir Çirkin ve Alpdoğan Kahraman, UND Gürbulak Temsilcisi Ersin Şimşek, UND Gürbulak Çalışma Grubu Başkanı Ömer Karahan, Çalışma Grubu Üyesi Sinan Rehber, UND Mersin Çalışma Grubu Üyesi Erkan Boran ile IRU Bölge ve Orta Doğu Daimi Temsilcisi Erman Ereke yer aldı.



Toplantıya İran tarafından; Maku Valisi Şehla Tacfer, İran İslam Cumhuriyeti Gümrüğü Transit Denetim Dairesi Genel Müdürü Çangiz Khanari, Genel Müdür Yardımcısı Soreyya ve Bazargan Gümrük Müdürlüğü Başkan Vekili Mohsen Bahgipour; Karayolu ve Şehircilik Bakanlığından Jafer Jamili ve Soheyla Moradi; Karayolları ve Karayolu Taşımacılığı Kurumundan Hoseyni Mirzayi; Bazergan Sınır Kapısı Müdürü İraj Azadi; İran İslam Şûrası Meclisi Araştırma Merkezinden Hamid Reza Fori ve Servin Molayi Neseb; İran Ulusal Petrol Ürünleri Dağıtım Şirketi Urmiye Bölge Müdürü Mocarred; Ticaret Geliştirme Kurumu Ticaret Ataşesi Daryuş Vosughi; İran ve Tahran Ticaret Odalarından Ghanbarpour, Peyman Sanandeji, Behnam Faramarziyan ve Şahire Naderi; İran Uluslararası Nakliyeciler Birliği ile sektör kuruluşlarından Kasım Habibpur, Ramerd Eftekhar, Amir Hossein Momeni, Reza Ghasemi, Akber Faghri, Novruz Ali Gholizade, Jafar Nayebi ve Kord Ogli ile İran Taşımacılık ve Lojistik Federasyonu Başkanı Ali Mahmoudi Saray katıldı.






evrim sigortacılık
hizmetleri a.ş.
Çözüm Ortağı
UND
evrim sigortacılık
hizmetleri a.ş.
DEĞİŞEN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GÜNCEL SİGORTACISI
Değişen lojistik sektörüne, güncel ürün ve çözümler ile yenilikçi hizmet sunuyor, birçok riske karşı teminat sağlıyoruz.
CMR
FFL
Emtia Nakliyat
Yeşilkart
Seyahat
Yangın
Kasko & Filo Kasko
Trafik
www.evrimsigorta.com.tr
İletişim
0216 571 1 571
0540 571 1 571



UND'nin "Avusturya KDV İadesi Davası" Zaferle Sonuçlandı

Türk Taşımacılarına Avusturya'da KDV İadesinin Önü Açıldı

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND), Avusturya'da Türk taşımacılık şirketlerinin akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesini engelleyen uygulamaya karşı 2021 yılında başlattığı hukuk mücadelesi başarıyla sonuçlandı. Avusturya Yüksek İdare Mahkemesi'nin 30 Haziran 2026 tarihli kararıyla, Türk taşımacıları açısından KDV iadesinin önündeki hukuki engel ortadan kalktı.

UND, Türk uluslararası karayolu taşımacılık sektörünün Avrupa'daki haklarını koruma-ya yönelik çalışmalarında önemli bir hukuki kazanıma daha imza attı. Avusturya'da 14 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe giren düzenleme ile Türk taşımacılık şirketlerinin Avusturya sınırları içerisinde gerçekleştirdikleri akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesi engellenmişti. UND, söz konusu düzenleme-nin uluslararası anlaşmalara aykırı olduğu gerekçesiyle 2021 yılında hukuki süreç başlatmıştı.

Yaklaşık beş yılı aşkın süredir devam eden süreç, Avusturya Yüksek İdare Mahkemesi'nin 30 Haziran 2026 tarihli kararıy-la Türk taşımacıları lehine sonuçlandı. Karar doğrultusunda, Türk taşıma şirketlerinin Avusturya'da gerçekleştirdikleri akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesinin reddedil-mesine dayanak oluşturan uygulama Türk şirketleri bakımın-dan ortadan kalktı.

KARAR GEÇMİŞ DÖNEMİ DE KAPSIYOR

Karar, yalnızca bundan sonraki dönemde yapılacak akaryakıt alımları açısından değil, geçmiş dönemde yapılan ve redde-dilen KDV iade başvuruları bakımından da önemli sonuçlar



doğuruyor. 14 Ocak 2021 – 30 Haziran 2026 döneminde Avusturya'dan gerçekleştirilen akaryakıt alımlarına ilişkin KDV iade başvurusunda bulunan ve başvuruları söz konusu düzenleme gerekçe gösterilerek reddedilen Türk taşımacılık şirketlerinin, ödedikleri KDV tutarlarının iadesini talep edebilmelerinin önü açıldı.

Bu dönemde KDV iade başvurusunda bulunmamış şirketlerin ise hak kaybı yaşamamaları açısından durumlarını hukuki ve mali yönden değerlendirmeleri önem taşıyor. 30 Haziran 2026 tarihinden sonraki dönemde gerçekleştirilen akaryakıt alımlarında ödenen KDV'lerin ise gerekli vergi iade başvurularının yapılmasının ardından geri alınabilmesinin önündeki hukuki engel Türk taşımacıları bakımından kaldırılmış bulunuyor.

30 Haziran 2026 tarihinden sonraki dönemde gerçekleştirilen akaryakıt alımlarında ödenen KDV'lerin ise gerekli vergi iade başvurularının yapılmasının ardından geri alınabilmesinin önündeki hukuki engel Türk taşımacıları bakımından kaldırılmış bulunuyor.

"SEKTÖRÜN HAKLARINI ULUSLARARASI PLATFORMLARDA SAVUNMAYA DEVAM EDECEĞİZ"

Alınan karar Türk uluslararası karayolu taşımacılık sektörünün rekabet gücü açısından son derece önemli. Avrupa'da faaliyet gösteren Türk taşımacılarının karşı karşıya kaldığı ayrımcı ve Türkiye ile AB arasındaki hukuki düzenlemeler ile bağdaşmayan uygulamalara karşı sektörün haklarının korunması, UND'nin öncelikleri arasında yer almaya devam edecek.

Bu karar yalnızca mali açıdan değil, Türk taşımacılık sektörünün uluslararası pazarlarda eşit ve adil rekabet koşullarında faaliyet göstermesi bakımından da önemli bir kazanım anlamına geliyor.

"BAŞVURU SÜREÇLERİNİZİ DEĞERLENDİRİN"

Mahkeme kararının yeni olması ve özellikle 30 Haziran 2026 son başvuru tarihli KDV iade taleplerinin bir bölümünün henüz sonuçlanmamış olması nedeniyle, ilgili taşımacılık şirketlerinin süreçlerini gecikmeden değerlendirmelerinde fayda bulunuyor. UND, üyelerinin KDV iade süreçlerinin mevcut durumunu öğrenmek amacıyla çalıştıkları çözüm ortakları ile iletişime geçmelerini tavsiye ediyor.

Dava sürecinde UND'yi ve bazı Türk taşımacılık şirketlerini temsil eden Barlas & Karabucak Hukuk Bürosu'ndan Av. Mahmut Barlas, karar ve karar sonrasında Avusturya'da izlenmesi gereken idari ve hukuki süreçler konusunda sektör firmalarına hukuki destek sağlayabilecek.

BAŞKAN ARAS: "BU KARAR, TÜRK TAŞIMACISININ HAKKINI KARARLILIKLA SAVUNMANIN BİR SONUCUDUR"

Karara ilişkin değerlendirmede bulunan UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, elde edilen sonucun uzun soluklu ve kararlı bir mücadelenin ürünü olduğunu belirterek şunları söyledi:

"Bu karar, yalnızca bir KDV iadesi meselesinde elde edilmiş hukuki bir kazanım değil; Türk taşımacısının Avrupa'daki haklarının kararlılıkla savunulması halinde sonuç alınabileceğinin de çok önemli bir göstergesidir. UND olarak sektörümüzün haksız uygulamalar nedeniyle rekabet dezavantajına uğradığı her alanda üyelerimizin ve Türk taşımacısının yanında olmaya, haklarımızı ulusal ve uluslararası platformlarda kararlılıkla savunmaya devam edeceğiz.

Beş yılı aşkın süredir takip ettiğimiz bu sürecin sektörümüz lehine sonuçlanmasından büyük memnuniyet duyuyoruz. Bu önemli kazanımın Türk taşımacılık sektörüne ve ülkemize hayırlı olmasını diliyorum. Ayrıca, davanın hazırlık aşamasından nihai kararın alınmasına kadar geçen süreçte hukuki mücadelemizi titizlikle takip eden, Derneğimizi ve taşımacılarımızı temsil eden Barlas & Karabucak Hukuk Bürosu'na ve Av. Mahmut Barlas'a Derneğimiz adına teşekkür ediyorum."



Sektörün kolektif gücüyle UND Kadın TIR Sürücü Akademisi

3. dönem mezunlarını verdi

UND tarafından sektördeki sürücü açığına çözüm üretmek ve kadınların profesyonel sürücülük mesleğine katılımını artırmak amacıyla 2025 yılının Aralık ayında hayata geçirilen UND Kadın TIR Sürücü Akademisi'nin 3. Eğitim Programı başarıyla tamamlandı. Üçüncü dönemde 14'ü kadın, 5'i erkek olmak üzere toplam 19 sürücü adayı eğitimlerini başarıyla tamamlarken, ilk dönem mezunlarının uluslararası taşımalarda 25 sefere ulaşması ise projenin eğitimden istihdama uzanan somut başarısını ortaya koydu.

UND, klasik anlamda bir "ehliyet veya sürüş kursu" değil; lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu profesyonel insan kaynağını yetiştiren yapılandırılmış bir sektör akademisi kurarak, sektöre nitelikli ve üniversite sertifikalı profesyonel sürücüler kazandırmaya devam ediyor.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, İŞKUR ve İstanbul Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi iş birliğiyle gerçekleştirilen "TIR-Çekici Şoförlüğü Eğitim Programı", sürücü adaylarının mesleğin gerektirdiği teorik bilgilerin yanı sıra gerçek çalışma koşullarına hazırlanmasını hedefleyerek; 40 saat teorik, 40 saat pratik ve 20 saat uygulamalı eğitimden oluşuyor. Teorik eğitimlerini tamamlayan üçüncü dönem adayları, TOBBUND Çatalca Kolay Transit Merkezi'nde gerçekleştirilen destekleyici eğitimlerle direksiyon başına ve uluslararası taşımacılık operasyonlarına hazırlandı.

TEORİDEN DİREKSİYON BAŞINA UZANAN EĞİTİM: TOBBUND DESTEĞİ

Üçüncü dönem eğitim programında adaylar, teorik derslerin ardından 6 Ağustos'ta Autodrom'da gerçekleştirilen sürüş

eğitimlerine katıldı. Sürücü adayları burada ağır ticari araç kullanımına yönelik pratik becerilerini geliştirirken, farklı sürüş koşullarında araç hakimiyeti ve güvenli sürüş konusunda uygulamalı eğitim aldı. Saha eğitimleri boyunca seferberlik ruhuyla akademiye araç tedarik desteği TCT Lojistik A.Ş., DFDS Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti. ve CDA Lojistik A.Ş.'dan geldi.

Eğitim programının bir sonraki aşaması 11 Ağustos'ta TOBBUND Çatalca Kolay Transit Merkezi ev sahipliğinde gerçekleştirildi. Burada TOBB UND Lojistik Yatırım A.Ş. Kolay Transit Merkezleri Müdürü Gülvade Akdemir tarafından sürücü adaylarına Kolay Transit Merkezlerinin işleyişi anlatıldı. Eğitimde ayrıca uluslararası taşımacılık operasyonlarında profesyonel sürücülerin bilmesi gereken temel prosedürler, operasyonel süreçler, transit işlemleri ve uygulamalar hakkında kapsamlı bilgiler verildi. Böylece sürücü adaylarının yalnızca araç kullanımında değil, bütüncül bir yaklaşımla uluslararası taşımacılığın operasyonel süreçlerinde de mesleğe hazır hale gelmeleri hedeflendi.

GÜVENLİ SÜRÜŞ VE DOĞRU LASTİK KULLANIMI EĞİTİMİ

Kolay Transit Merkezi eğitimlerinin ardından Prometeon Türkiye Filo ve Eğitim Müdürü Recep Uçan, sürücü adaylarıyla bir araya gelerek, eğitimde ağır ticari araç lastiklerinin doğru kullanımı ve kontrolü, lastiklerin sürüş güvenliği üzerindeki etkileri ve güvenli sürüş teknikleri ele alındı. Adaylara günlük kontrollerden doğru lastik kullanımına kadar profesyonel bir sürücünün yol güvenliği açısından dikkat etmesi gereken temel noktalar aktarıldı.

RENAULT TRUCKS T 480 İLE UYGULAMALI ARAÇ EĞİTİMİ

Programın son bölümünde ise Koçaslanlar Otomotiv iş birliğinde Renault Trucks T 480 üzerinden araç tanıtımı ve uygulamalı sürüş eğitimi gerçekleştirildi.

Renault Trucks Türkiye Teknik Eğitmeni Cem Teker ile Koçaslanlar Hadımköy Bölge Satış Sorumlusu Semih Görkem Tunçer tarafından verilen eğitimde sürücü adaylarına Renault Trucks T 480'in teknik özellikleri, sürüş sistemleri, araç kontrolleri ve ağır ticari aracın güvenli ve verimli kullanımına ilişkin bilgiler aktarıldı.

ARAS: "KADIN SÜRÜCÜ MODELİ ULUSLARARASI ÖLÇEKTE ÖRNEK BİR DÖNÜŞÜM SUNUYOR"

UND Başkanı Şerafettin Aras, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: "UND'nin uluslararası taşımacılık sektöründeki konumu ve Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'ya uzanan sektörel ağı, geliştirilen modelin farklı coğrafyalara aktarılabilmesi için önemli bir altyapı sağlamaktadır. Akademi ve kadın sürücü çalışmalarımız Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (BSEC), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesi Karayolu Taşımacılığı Birliği (BSEC-URTA), Avrupa Güvenli Park Alanları Organizasyonu (ESPORG) gibi uluslararası platformlarda dünyaya örnek proje olarak tanıtılmış ve uluslararası paydaşlarla geliştirilmeye devam etmektedir. Bununla kalmayıp, Akademimiz, Birleşmiş Milletler Toplumsal Cinsiyet Eşitliği ve Kadının Güçlenmesi Birimi (UN Women), Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ve Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN





ESCAP) tarafından da ilgi çekmiştir. Bu nedenle UND'nin uzun vadeli hedefi; Türkiye'de geliştirilen kadın profesyonel sürücü modelini Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'daki taşımacılık ekosistemlerine aktarılabilecek bir iyi uygulama modeline dönüştürmektir. UND Kadın Tır Sürücü Akademisi, kadınlara direksiyon başında bir yer açmakla kalmıyor; lojistik sektörünün geleceğinde kadınlara kalıcı bir rol inşa ediyor. Çünkü geleceğin lojistiğinde daha fazla sürücüye değil, daha nitelikli, daha güvenli, daha verimli ve daha kapsayıcı bir insan kaynağına ihtiyaç var. UND Kadın Tır Sürücü Akademisi bu dönüşümü bugünden başlatıyor. Sektörüm adına projenin paydaşları ilgili Bakanlıklarımız başta olmak üzere, nazik ev sahipliğinden ötürü TOBBUND'ye, destekleri için Mahmut Koçaslan başta olmak üzere Koçaslanlar Otomotiv'e ve araç tedarik eden üye firmalarımıza; TCT Lojistik A.Ş., DFDS Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti. ve CDA Lojistik A.Ş.'a şükranlarımı sunuyorum."

NUHOĞLU: "SÜRÜCÜ AÇIĞINI KADIN YETENEK HAVUZUNU SEKTÖRE KAZANDIRARAK ÇÖZMEYİ HEDEFLİYORUZ"

Elif Nuhoğlu başkanlığındaki UND Kadın Çalışma Grubu projesi olarak hayata geçirilen UND Kadın TIR Sürücü Akademisi'nin 3. Dönem mezunlara yönelik açıklamasında Nuhoğlu, projenin temel yaklaşımının basit ancak sektörel etkisinin büyük olduğunun altını çizdi.

Nuhoğlu şöyle konuştu: "Akademi, Türkiye'nin ilk sektör odaklı kadın tır sürücüsü yetiştirme programı olmanın ötesinde; eğitim, mesleki belgelendirme, kamu destekleri, işveren ağı, istihdam, meslekte kalıcılık ve uzun vadede kadın taşımacı girişimciliğini aynı değer zinciri içerisinde buluşturan bütüncül bir lojistik insan kaynağı modelidir. Sürücü açığını yalnızca daha fazla sürücü yetiştirerek değil, sektörün mevcut ve yeterince değerlendirilmeyen kadın yetenek havuzunu profesyonel taşımacılık ekosistemine dahil ederek çözmek niyetindeyiz. UND, kadın sürücüyü yalnızca eğitilen bir birey olarak değil; lojistik sektörünün gelecekteki profesyonel insan kaynağı, filo performansının bir parçası ve uzun vadede taşımacılık girişimcisi olarak ele almaktadır. Projenin başarı kriterleri yalnızca eğitim sayıları değil; istihdam, istihdamda kalıcılık, işveren memnuniyeti, güvenlik ve verimlilik çıktıları üzerinden de değerlendirilebilecek şekilde tasarlanmaktadır."





UND: SRC5'e İlave Mesleki Yeterlilik Belgesi Düzenlemesi sektörle istişare edildi

UND, Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) tarafından Ankara'da düzenlenen "Lojistik Sektörünün Mesleki Yeterlilik Standartları İstişare Toplantısı"na katılarak, uluslararası karayolu taşımacılığı sektörünün görüş ve önerilerini kamu temsilcileriyle paylaştı.

Mesleki Yeterlilik Kurumu Başkanı Aşkın Töre ve kurum bürokratlarının ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantıya, lojistik sektörünü temsil eden sivil toplum kuruluşları katıldı. Toplantının ana gündemini, SRC5 belgesi sahibi sürücülere ilave Mesleki Yeterlilik Belgesi zorunluluğu öngören düzenleme oluşturdu.

Toplantıda konuşan UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, uluslararası karayolu taşımacılığı sektörünün artan işletme maliyetleri, uluslararası rekabet baskısı, sınır kapılarındaki gecikmeler, vize süreçleri, sürücü arzındaki sıkıntılar ve operasyonel zorluklarla karşı karşıya olduğunu vurguladı. Özel, mevcut SRC5 belgesine ek yeni bir belgelendirme zorunluluğu getirilmesinin sektörün rekabet gücünü desteklemekten ziyade ilave maliyet ve operasyonel yük oluşturabileceğini ifade etti.

Özel, düzenlemenin hayata geçirilmesi halinde taşımacılık firmalarının eğitim ve belgelendirme maliyetlerinin artabileceğine, sürücülerin ilave belge süreçleri nedeniyle operasyon planlamasında aksaklıklar yaşayabileceğine ve sürücü temininde hâlihazırda yaşanan sıkıntıların derinleşebileceğine dikkat çekti. Ayrıca söz konusu uygulamanın uluslararası taşımaların hızını ve verimliliğini olumsuz etkileyebileceği, ihracat lojistiğinde ilave maliyetlere yol açarak Türkiye'nin uluslararası rekabet gücünü zayıflatabileceği ve sektörün ihtiyaç duyduğu sadeleşme beklentisi yerine yeni idari yükler doğurabileceği belirtildi.

UND, ADR kapsamında verilen SRC5 belgesinin uluslararası geçerliliğe sahip olduğuna işaret ederek, aynı yetkinlik alanı için ilave bir mesleki yeterlilik belgesi zorunluluğu getirilmesinin mükerrer belgelendirme sonucunu doğurabileceğini ve uygulamada beklenen faydadan çok yeni yükler oluşturabileceğini dile getirdi. Sektör temsilcileri, düzenlemelerin hazırlanması sürecinde sahadaki uygulamaların ve uluslararası taşımacılığın dinamiklerinin dikkate alınmasının önemine dikkat çekti.

Toplantıda, kamu ile sektör arasındaki istişare mekanizmalarının güçlendirilmesinin ortak ve uygulanabilir çözümler geliştirilmesine katkı sağlayacağı değerlendirildi.

UND, sektörün görüş ve önerilerinin yapıcı bir ortamda değerlendirilmesine imkân sağlayan toplantı dolayısıyla MYK Başkanı Aşkın Töre'ye ve kurumun çalışma ekibine teşekkür ederek, kamu-özel sektör iş birliği ile açık diyalog anlayışının lojistik sektörünün sürdürülebilir gelişimi açısından büyük önem taşıdığını vurguladı.



Lojistikte yapay zekâ dönemi:
Hazırlıksız şirketleri büyük risk bekliyor

Türkiye'nin 2026-2030 Yapay Zekâ Eylem Planı, lojistik ve karayolu taşımacılığında veri yönetiminden rota optimizasyonuna, kestirimci bakımdan depo otomasyonuna ve otonom TIR'lara kadar uzanan yeni bir dönüşüm döneminin kapısını açıyor. Bu haberimizde yapay zekânın lojistikte nasıl kullanıldığını ve Avrupa Birliği Yapay Zekâ Yasası'nın sektöre olası etkilerini araştırdık; bu dönüşümün taşımacılık şirketleri açısından ne anlama geldiğini ise Sistem Mimarı Amine Arzu Uğur'a sorduk.



Türkiye, yapay zekâ alanında yeni dönemin yol haritasını belirledi. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Millî Teknoloji ve Yapay Zekâ Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Türkiye Yapay Zekâ Eylem Planı, "Fark Et, İstifade Et, Üret ve Yönet" olmak üzere dört temel eksen ve toplam 16 eylemden oluşuyor.
Planın hedefi yalnızca Türkiye'de yapay zekâ teknolojilerinin geliştirilmesi değil, bu teknolojilerin ekonominin ve iş dünyasının günlük süreçlerine girmesi. Bu amaçla enerji, hesaplama donanımı, altyapı, modeller/veri ve uygulamalar beş temel katman olarak belirlenirken; yetenek, finansman ile düzenleme ve güven bu yapıyı tamamlayan unsurlar olarak tanımlanıyor.
Plan kapsamında 10 bin ileri düzey yapay zekâ uzmanı ve 100 bin yapay zekâ uygulama uzmanının yetiştirilmesi, 1 GW veri merkezi kapasitesine ulaşılması ve 10 milyar dolarlık yatırımın harekete geçirilmesi öngörülüyor. KOBİ ve girişimlerin yüksek hesaplama kapasitesine erişimini kolaylaştıracak "Herkes için GPU" programında ise sektörel önceliklere göre yılda 10 milyon GPU-saat kapasite hedefleniyor.

LOJİSTİK PLANIN NERESİNDE?

Eylem Planı'nda lojistik veya karayolu taşımacılığı ayrı bir öncelikli sektör başlığı olarak tanımlanmıyor. Ancak planın birçok eylemi doğrudan veya dolaylı biçimde taşımacılık sektörünü ilgilendiriyor.
Bunların başında mobilite geliyor. Planın özellikle fiziksel yapay zekâ, otonom sistemler, sektörel veri paylaşımı, KOBİ'lerin yapay zekâya erişimi ve düzenleyici deney alanlarına ilişkin bölümleri, lojistik sektörünün önümüzdeki yıllardaki dijital dönüşümünün altyapısını oluşturabilecek nitelikte.
Lojistik açısından bakıldığında bu dönüşümün en görünür kullanım alanlarının; rota optimizasyonu, yük ve araç eşleştirme, talep tahmini, filo yönetimi, yakıt ve enerji tüketiminin optimizasyonu, kestirimci bakım, depo otomasyonu, sürücü destek sistemleri, gümrük ve belge süreçlerinin otomasyonu ile otonom taşımacılık olması beklenebilir.
Bu kullanım alanlarının tamamı Eylem Planı'nda tek tek lojistik uygulamaları olarak sayılmıyor. Ancak planın oluşturduğu veri, hesaplama, yetenek ve düzenleme altyapısı bu uygulamaların geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için önemli bir zemin oluşturuyor.

ÖNCE VERİ: LOJİSTİĞİN EN BÜYÜK HAZİNESİ

Yapay zekânın lojistikte gerçek değer yaratabilmesi için sektörün sahip olduğu büyük veri havuzunun kullanılabilir hale gelmesi gerekiyor.
Araçların konum bilgilerinden güzergâhlara, teslimat sürelerinden sınır geçişlerine, yakıt tüketiminden bakım kayıtlarına, yük hareketlerinden trafik ve bekleme sürelerine kadar lojistik şirketleri her gün büyük miktarda veri üretiyor.
Eylem Planı da veri erişimi ve paylaşımını yapay zekâ dönüşümünün temel unsurlarından biri olarak ele alıyor. Planın veri ekosistemi yaklaşımı, veri erişimi ve paylaşımının yanı sıra sektörel çözüm çalışmalarını da içeriyor.
Bu yaklaşım lojistik açısından önemli. Çünkü tek bir nakliye şirketinin verisi yalnızca kendi operasyonunu optimize etmeye yeterken; anonimleştirilmiş ve güvenli biçimde bir araya getirilebilecek sektör verileri çok daha güçlü modellerin geliştirilmesine imkân sağlayabilir.
Örneğin Türkiye-Avrupa hattındaki geçmiş taşıma süreleri, sınır kapılarındaki yoğunluklar, trafik, hava koşulları, sürüş ve dinlenme süreleri ile teslimat performansının birlikte değerlendirilmesi, yapay zekânın bir taşımanın gerçek varış süresini çok daha doğru tahmin etmesini sağlayabilir.
Benzer şekilde geçmiş bakım verileri ile araç telematiğinin birlikte analiz edilmesi, arızanın gerçekleşmesini beklemek yerine arıza riskini önceden tahmin eden bakım sistemlerini mümkün hale getirebilir.

KOBİ'LERE YAPAY ZEKÂ KAPISI

Planın lojistik sektörü açısından en kritik noktalarından biri de KOBİ'lere yönelik altyapı erişimi.
Türkiye'deki karayolu taşımacılığı sektörünün önemli bölümünün küçük ve orta ölçekli işletmelerden oluşması, yapay zekâ dönüşümünde finansman ve teknolojiye erişimi kritik hale getiriyor.
Eylem Planı kapsamında oluşturulacak Hesaplama Portföyü; kamu rezerv kapasitesi, yerli veri merkezleri ve uluslararası bulut iş birliklerinden oluşacak. Girişimlerin ve KOBİ'lerin bu altyapıya erişiminin ise "Herkes için GPU Programı" üzerinden sağlanması öngörülüyor.
Bu mekanizma, doğru sektörel programlarla desteklenmesi halinde lojistik şirketleri açısından önemli olabilir.
Çünkü bir nakliyecinin yapay zekâdan yararlanabilmesi için kendi veri merkezini kurması veya büyük bir yapay zekâ ekibi oluşturması gerekmeyebilir. Ortak altyapılar ve sektörel yazılımlar üzerinden küçük ve orta ölçekli taşımacılar da rota planlama, maliyet tahmini, bakım, belge kontrolü ve operasyon yönetiminde yapay zekâ çözümlerine erişebilir.

DÜNYA TAŞIMACILIĞI DA HENÜZ YOLUN BAŞINDA

Ancak yapay zekânın lojistik sektöründe yaygınlaşmasının önünde önemli bir mesafe bulunuyor.
IRU'nun 19 Avrupa ülkesinden 500'ün üzerinde karayolu taşımacılığı işletmesini kapsayan araştırması, yapay zekâ kullanımının özellikle küçük işletmelerde oldukça sınırlı olduğunu ortaya koyuyor. Araştırmaya göre 49'dan az çalışanı bulunan küçük taşımacılık işletmelerinin yaklaşık yüzde 90'ı yapay zekâ kullanmıyor. 50'nin üzerinde çalışanı bulunan şirketlerde dahi mevcut yapay zekâ kullanım oranı yüzde 12 seviyesinde. İşletmelerin yapay zekâya mesafeli durmasının başlıca nedenleri arasında teknolojinin henüz öncelik olarak görülmemesi ve ilk yatırım maliyetleri bulunuyor.
Buna karşılık IRU, bugün karayolu taşımacılığında öne çıkan iki yapay zekâ uygulamasının rota optimizasyonu ve kestirimci bakım olduğuna dikkat çekiyor. Her iki uygulama da maliyetlerin azaltılması, operasyon güvenilirliğinin artırılması ve yakıt verimliliğinin geliştirilmesi açısından doğrudan sonuç üretebiliyor.
Bu tablo Türkiye açısından önemli bir fırsata işaret ediyor. Çünkü yapay zekâ dönüşümünün henüz başlangıç aşamasında olması, teknolojiyi erken benimseyen taşımacılık şirketlerine önemli bir rekabet avantajı sağlayabilir.

KAMYON ARIZALANMADAN YAPAY ZEKÂ HABER VERECEK

Karayolu taşımacılığında yapay zekânın en hızlı sonuç üretebileceği alanlardan biri araç bakım süreçleri olacak.
Yeni nesil çekiciler zaten motor, şanzıman, fren sistemi, lastikler, yakıt tüketimi ve sürüş davranışına ilişkin büyük miktarda veri üretiyor.
Yapay zekâ bu verileri geçmiş arıza kayıtlarıyla birlikte değerlendirerek belirli bir parçanın arıza riskini önceden hesaplayabilir. Böylece bakım sistemi, "30 bin kilometre sonra bakım" mantığından, "Bu aracın şu parçasında önümüzdeki 2 bin kilometrede arıza ihtimali yükseldi" mantığına geçebilir.
Uzun mesafeli uluslararası taşımacılık açısından bu değişimin ekonomik değeri oldukça yüksek. Çünkü Avrupa seferindeki bir çekicinin plansız şekilde serviste kalması yalnızca bakım maliyeti yaratmıyor; teslimat gecikmesi, sürücü süresi, ikame araç, müşteri memnuniyeti ve operasyon planlamasını da etkiliyor.



YAPAY ZEKÂ GÜZERGÂHI YENİDEN YAZACAK

İkinci büyük dönüşüm rota planlamasında yaşanacak. Bugünkü navigasyon sistemleri ağırlıklı olarak mesafe ve trafik üzerinden rota oluşturuyor. Yapay zekâ destekli lojistik sistemleri ise çok daha fazla değişkeni aynı anda değerlendirebilir.
Sınır kapısı yoğunluğu, geçiş belgesi durumu, sürüş ve dinlenme süreleri, yol ücretleri, yakıt fiyatları, trafik, hava koşul-



ları, aracın enerji tüketimi, müşterinin teslimat penceresi ve hatta geçmiş güzergâh performansı aynı model içerisinde değerlendirilebilir.
Böylece sistem yalnızca "en kısa yolu" değil, taşımacı açısından "en düşük toplam maliyetli ve en güvenilir yolu" önerebilir.
UNECE'nin intermodal yük taşımacılığında dijitalleşme ve otomasyona ilişkin çalışması da yapay zekâ destekli tahmine dayalı analizlerin talep tahmini, kaynak tahsisi ve planlamayı geliştirebileceğine; IoT ve sensörlerin ise gerçek zamanlı takip, rota yönetimi ve terminal bekleme sürelerinin azaltılmasına katkı sağlayabileceğine dikkat çekiyor.

DEPOLAR DA DÖNÜŞECEK

Yapay zekânın etkisi yalnızca karayolunda olmayacak. Depolar, lojistik merkezler, limanlar ve aktarma merkezleri fiziksel yapay zekânın en önemli uygulama alanları arasında yer alacak.

Türkiye Yapay Zekâ Eylem Planı, fiziksel yapay zekâyı robotlar, otonom sistemler, akıllı makineler, sensörlü saha sistemleri ve uç hesaplama donanımları üzerinden yapay zekânın fiziksel dünyada karar verme ve eyleme geçme kapasitesi olarak tanımlıyor.
Bu yaklaşımın lojistikteki karşılığı; otonom forkliftler, robotik yükleme-boşaltma sistemleri, akıllı ayrıştırma hatları, otonom terminal araçları ve yapay zekâ destekli depo yönetimi olabilir.
Plan kapsamında 2027 sonuna kadar en az üç öncelikli alanda fiziksel yapay zekâ pilotlarının başlatılması, en az iki üniversite-sanayi ortak robotik merkezinin faaliyete geçirilmesi ve en az üç test sahasının kurulması hedefleniyor. 2030'a kadar ise fiziksel yapay zekâ ve robotik alanında en az beş ihracat veya ortak geliştirme anlaşması öngörülüyor.

OTONOM TIR İÇİN ALTYAPI VE MEVZUAT GELİYOR

Lojistik sektörü açısından Eylem Planı'nın belki de en dikkat



çekici bölümü otonom sürüş.
Plan, Türkiye'nin otonom sürüş teknolojilerinde üretici ülke konumunu güçlendirmek amacıyla tam otonom sürüşü destekleyen altyapı, mevzuat ve test ortamlarının geliştirilmesini öngörüyor.
Otonom sürüş testlerinde güvenlik gözetimi, olay kayıt ve raporlama sistemi, sigorta ve sorumluluk rejimi ile veri güvenliği koşullarının ayrıca tanımlanması planlanıyor. Otonom sürüş test parkurları da kurulacak test altyapıları arasında bulunuyor.
Bu başlık uluslararası karayolu taşımacılığı açısından ayrı bir önem taşıyor.
Çünkü otonom taşımacılığın ilk aşamada şehir içindeki karmaşık trafikten ziyade liman, depo, lojistik merkez ve hub-to-hub gibi kontrollü veya nispeten öngörülebilir operasyonlarda gelişmesi bekleniyor.
IRU'nun Avrupa'daki otomatik mobilite çalışmalarında da lojistik işletmelerinin teknolojinin geliştirilme sürecinin merkezinde olması gerektiği vurgulanıyor. IRU, yapay zekâ ve lojistik alanında yürütülen çalışmaların güvenli, açıklanabilir ve insan merkezli olması gerektiğine dikkat çekiyor.

"MOBİLİTE" İÇİN YAPAY ZEKÂ DENEME ALANI

Eylem Planı'nın taşımacılık sektörünü doğrudan ilgilendiren en somut düzenlemelerinden biri ise düzenleyici deney alanları, yani "regülasyon sandbox"ları.
Plan; finans, sağlık, enerji, mobilite ve telekomünikasyon başta olmak üzere öncelikli sektörlerde yapay zekâ çözümlerinin kontrollü şartlar altında test edilebilmesi için deney alanları kurulmasını öngörüyor.
Bu sistemde tek dijital başvuru noktası oluşturulacak, belirli sürelerle pilot uygulamalar gerçekleştirilecek ve başarılı projelerin "mezuniyet kapısı" üzerinden kalıcı mevzuata veya kamu alımlarına geçişi hızlandırılacak.
Lojistik açısından bu mekanizma son derece kritik olabilir. Otonom kamyonlardan sürücü izleme sistemlerine, yapay zekâ destekli yük eşleştirmeden dinamik rota planlamasına kadar birçok teknoloji mevcut mevzuatın sınırlarına temas ediyor.
Sandbox sistemi sayesinde teknoloji şirketleri, lojistik firmaları ve kamu otoriteleri yeni uygulamaları doğrudan gerçek operasyonlarda test ederek mevzuatı sonuçlara göre şekillendirebilir.

YAPAY ZEKÂ SÜRÜCÜNÜN YERİNE Mİ GEÇECEK?

Sektördeki en önemli tartışmalardan biri ise yapay zekâ ve otonom araçların sürücülük mesleğine etkisi.
Kısa vadede yapay zekânın profesyonel sürücüyü tamamen ortadan kaldırmasından çok, sürücünün çalışma biçimini değiştirmesi daha gerçekçi görünüyor.
Sürücü destek sistemleri, riskli sürüşün tespiti, yorgunluk analizi, rota önerileri, dijital evrak yönetimi ve araç güvenlik sistemleri giderek daha fazla yapay zekâ tarafından desteklenecek.
Üstelik sürücü açığı bugün karayolu taşımacılığının en büyük yapısal sorunlarından biri olmaya devam ediyor. IRU'nun

2025 Küresel Sürücü Açığı Raporu'na göre araştırmaya dahil edilen 18 pazarda 2,9 milyon kamyon sürücüsü pozisyonu boş durumda. Avrupa'daki sürücülerin yaklaşık yüzde 20'sinin önümüzdeki beş yıl içerisinde emekli olması bekleniyor. Dolayısıyla otomasyon, en azından ilk aşamada insanın tamamen sistemden çıkarılmasından çok sürücü açığının etkisini azaltan ve mevcut sürücünün verimliliğini yükselten bir teknoloji olarak değerlendirilebilir.

TAŞIMACININ VERİSİ STRATEJİK VARLIĞA DÖNÜŞÜYOR

Yapay zekâ dönüşümünün lojistik şirketleri açısından en kritik konularından biri veri güvenliği olacak.
Çünkü bir lojistik şirketinin operasyon verileri yalnızca araç konumlarından ibaret değil. Müşteri bilgileri, ticaret rotaları, yük hareketleri, fiyatlar, teslimat noktaları ve tedarik zincirlerine ilişkin veriler aynı zamanda ticari sır niteliğinde.
Eylem Planı, hassas verilerde anonimleştirme, sentetik veri, federe öğrenme ve mahremiyet artırıcı teknolojiler kullanılmasını öngörüyor. Ayrıca sınır ötesi veri aktarımı, bulut kullanımı, veri sınıflandırması, siber güvenlik, hizmet sürekliliği ve kritik sistemlerin korunması için sektörel düzenlemeler hazırlanması planlanıyor.
Uluslararası çalışan Türk lojistik şirketleri açısından bu konu daha da önemli. Çünkü Türkiye'deki bir nakliyecinin verisi aynı anda Türkiye'deki KVKK düzenlemelerine, Avrupa operasyonlarında GDPR ve ilerleyen dönemde yapay zekâ düzenlemelerine temas edebiliyor.
Bu nedenle geleceğin lojistik şirketlerinde veriyi toplamak kadar veriyi nerede tuttuğunu, kiminle paylaştığını ve hangi yapay zekâ modelinin bu veriye eriştiğini bilmek de kurumsal yönetimin parçası olacak.

ASIL MESELE YAPAY ZEKÂYI SATIN ALMAK DEĞİL, PROBLEMİ ÇÖZMEK

Türkiye Yapay Zekâ Eylem Planı'nın dikkat çeken yaklaşımı "tara-pilotla-ölçekle" modeli.
Buna göre önce yapay zekâ ile çözülebilecek problemler belirlenecek, ardından küçük ölçekli pilotlar uygulanacak ve ölçülebilir başarı sağlayan projeler büyütülecek. Plan, yapay zekâ yatırımlarının performansını da pilotların ölçeğe dönüşmesi ve sağladıkları performans kazanımları üzerinden ölçmeyi öngörüyor.
Lojistik sektörünün de dönüşümünde kritik nokta tam olarak burada yatıyor.
Bir taşımacılık şirketi için hedef "yapay zekâ kullanmak" değil; boş kilometreyi azaltmak, aracın kullanım oranını yükseltmek, sınırda bekleme süresini düşürmek, yakıt tüketimini azaltmak, arızayı önceden görmek ve teslimat zamanını daha doğru tahmin etmek olmalı.
Yapay zekâ ancak bu problemlere ölçülebilir sonuç ürettiği ölçüde değer yaratacak.



YAPAY ZEKANIN TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE VERİMLİLİK, HIZ VE İZLENEBİLİRLİK AÇISINDAN SUNDUĞU FIRSATLAR HER GEÇEN GÜN ARTARKEN, BU TEKNOLOJİLERİN HUKUKİ SORUMLULUK BOYUTU DA ARTIK ŞİRKETLERİN GÜNDEMİNDEKİ EN KRİTİK BAŞLIKLARDAN BİRİ HÂLİNE GELİYOR. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN YAPAY ZEKA DÜZENLEMELERİNDE YAPTIĞI SON TAKVİM DEĞİŞİKLİĞİ, SEKTÖRE KISA VADEDE HAZIRLIK İÇİN EK SÜRE TANISA DA; FİLO YÖNETİMİNDEN DEPO OTOMASYONUNA, SÜRÜCÜ PERFORMANS SİSTEMLERİNDEN GÜMRÜK SÜREÇLERİNE KADAR PEK ÇOK ALANDA KULLANILAN YAPAY ZEKA UYGULAMALARININ DENETİM RİSKİNİ ORTADAN KALDIRMIYOR. SİSTEM MİMARI AMİNE ARZU UĞUR'UN DEĞERLENDİRMESİ, NAKLİYE VE LOJİSTİK ŞİRKETLERİ İÇİN BU YENİ DÖNEMİN YALNIZCA TEKNOLOJİK DEĞİL, AYNI ZAMANDA STRATEJİK BİR UYUM MESELESİ OLDUĞUNU ORTAYA KOYUYOR.



AB'DEN NAKLİYE SEKTÖRÜNÜ DOĞRUDAN İLGİLENDİREN YENİ KURALLAR VE MİLYONLARCA EUROLUK CEZA RİSKİ

27 Temmuz 2026'da Avrupa Birliği'nin yapay zeka mevzuatında önemli bir değişiklik yürürlüğe girdi: Avrupa Komisyonu'nun Dijital Omnibus Paketi kapsamında kabul edilen (EU) 2026/1744 sayılı Tüzük, Yapay Zeka Yasası'nın (AI Act) uygulama takvimini yeniden düzenledi. Sistem Mimarı Amine Arzu UĞUR, bu değişikliğin yalnızca büyük teknoloji şirketlerini değil; filo takip yazılımları, rota optimizasyon algoritmaları, depo robotları, sürücü performans sistemleri ve sınır kapılarında biyometrik tanımlama kullanan her ölçekten nakliye ve lojistik işletmesini doğrudan etkilediğini belirtiyor. Uğur "Yasa kapsamındaki cezalar en üst kademede 35 milyon Euro'ya ya da küresel cironun yüzde 7'sine kadar çıkabiliyor; bu, büyük ölçekli bir nakliye şirketi için bile yıkıcı bir tutardır." diyor.

TAKVİM ERTELENDİ ANCAK YÜKÜMLÜLÜK KALKMADI

Uğur, Omnibus ile bağımsız yüksek riskli sistemlere (Ek III) ilişkin uyum tarihinin 2 Aralık 2027'ye, ürün güvenlik bileşeni olarak kullanılan yapay zeka sistemlerine (Ek I) ilişkin tarihin ise 2 Ağustos 2028'e ertelendiğini hatırlatıyor. "Bu erteleme kara yolu trafik yönetimi gibi kritik altyapı sistemlerini, depo ve sürücü performansını izleyen istihdam amaçlı yazılımları ve otonom araç güvenlik bileşenlerini kapsıyor; yani nakliye sektörünün kalbinde yer alan uygulamaların tam ortasında bir takvim esnemesi söz konusu" diyen Uğur; buna karşılık 2 Ağustos 2026'daki şeffaflık yükümlülüklerinin (Madde 50, deepfake ve yapay zeka üretimi içeriklerin etiketlenmesi) ve yasaklı uygulama rejiminin değişmeden yürürlükte kaldığını, 2 Aralık 2026'da ise hem filigranlama geçiş süresinin hem de rıza dışı mahrem içerik üretimine ilişkin yeni yasağın geçiş süresinin sona ereceğini söylüyor.

Omnibus'un lojistik sektörünü ilgilendiren bir diğer kritik değişikliği, Madde 3(14)'teki "güvenlik bileşeni" tanımının daraltılması oldu. "Artık yalnızca kullanıcıya yardımcı olan ya da performans/verimlilik optimize eden bir yazılım (arızalanması doğrudan can veya mal güvenliğini tehdit etmediği sürece) otomatik olarak yüksek riskli sayılmayacak" diyen Uğur, bu netleşmenin depo ve liman operasyonlarını doğrudan ilgilendirdiğini vurguluyor: Örneğin yalnızca rota önerisi sunan bir yazılım kapsam dışında kalabilirken, otonom istif robotlarının (AGV/AMR) fren ve çarpışma önleme sistemleri ile liman vinçlerinin yük kontrol yazılımları, arızalanmaları can güvenliğini doğrudan tehdit ettiği için Ek I kapsamında yüksek riskli kalmaya devam ediyor. Ek III tarafında ise Uğur; sürücü yorgunluğunu izleyen kabin içi biyometrik kameraların (Madde 5(1)(f)'deki güvenlik istisnası nedeniyle yasak olmasa da yüksek riskli sayıldığını) ve işe alım/personel seçim algoritmalarının (Ek III, istihdam ve işçi yönetimi kategorisi) sektörden somut örnekler olduğunu kaydediyor.

Madde 4: Sürücü, depo ve gümrük ekipleri de kapsamda

Yasanın Madde 4'ü, şirketlerin çalışanlarının ve adlarına çalışan yüklenici ile freelancer'ların yapay zeka araçlarını bilinçli şekilde kullanmasını sağlamakla yükümlü olduğunu düzenliyor. "Sevkiyat verileri, müşteri bilgileri ve sözleşme taslakları; sürücüler, depo operatörleri ve gümrük personeli tarafından çoğu zaman yönetimin haberi bile olmadan ChatGPT,



Copilot ya da Gemini gibi araçlara giriliyor" diyen Sistem Mimarı Amine Arzu Uğur, Omnibus ile bu yükümlülüğün şirketlerden belirli bir seviyeyi "sağlaması" değil, bu gelişimi "desteklemesi" beklenecek şekilde yumuşatıldığını, ancak sorumluluğun tamamen ortadan kalkmadığını vurguluyor.

Cezalar ne kadar yüksek?

AB Yapay Zeka Yasası'nın Madde 99'u üç kademeli bir idari para cezası sistemi öngörüyor:

• 35 milyon Euro veya küresel cironun %7'si: Yasaklı yapay zeka uygulamaları (sosyal skorlama, izinsiz biyometrik tanıma vb.)
• 15 milyon Euro veya küresel cironun %3'ü: Yüksek riskli sistem, şeffaflık ve sağlayıcı/kullanıcı yükümlülüklerinin ihlali.
• 7,5 milyon Euro veya küresel cironun %1'i: Yetkililere yanlış veya yanıltıcı bilgi verilmesi.

Nakliye ve lojistik şirketleri için eylem planı

Sistem Mimarı Amine Arzu Uğur, yapay zeka kazalarında şirketlerin ortak noktasının kötü niyetli kullanımdan değil, denetimsizlik ve eğitim eksikliğinden kaynaklandığını belirterek sektöre şu adımları öneriyor:

1. Filo, depo ve müşteri hizmetleri araçlarının envanterini çıkarın; hangilerinin "güvenlik bileşeni" (Ek I) sayılıp sayılmadığını değerlendirin.
2. Sürücü/depo performans takip ve işe alım sistemlerinin "yüksek riskli" (istihdam/işçi yönetimi, Ek III) kategoriye girip girmediğini analiz edin.
3. Sınır/gümrükte biyometrik tanımlama kullanıyorsanız 2 Aralık 2027, otonom araç ve AGV/AMR güvenlik bileşenleri için 2 Ağustos 2028 takvimine göre hazırlanın.
4. Sürücü, gümrük ve müşteri hizmetleri personelinin "gölge YZ" kullanımını tespit edin, yazılı bir kullanım politikası oluşturun ve düzenli farkındalık eğitimi verin.
5. Müşteriye açık kargo takip chatbot'larında insan denetimi ve doğrulama mekanizması kurun.

"Amaç yapay zekayı yasaklamak değil; nakliye ve lojistik operasyonlarında güvenli, bilinçli ve kontrollü kullanımı sağlamaktır" değerlendirmesinde bulunan Sistem Mimarı Amine Arzu Uğur, hazırlıksız yakalanan şirketler için hem yasal hem de itibar riskinin giderek büyüdüğünü ve bu durumun sektör geneli için tekrar eden ciddi bir tehdit oluşturduğunu sözlerine ekliyor.

12 bin kontenjanlık lojistik ordusu: Türkiye'nin Yeni İstihdam Kapısı

Türkiye'nin en fazla istihdam yaratan alanlarından biri olan lojistik ve taşımacılık sektörü, üniversitelerde de geniş bir eğitim ağına sahip. Türkiye genelinde 114 üniversitede adında "lojistik" geçen ön lisans ve lisans programı bulunurken, bu programların toplam genel kontenjanı 11 bin 992'ye ulaşıyor. Sektörün geniş istihdam hacmi ise lojistik eğitimi alan gençlerin önüne karayolu taşımacılığından depolamaya, havayolundan denizyoluna, dış ticaretten e-ticarete kadar geniş bir kariyer alanı açıyor.



Türkiye ekonomisinin en fazla istihdam sağlayan ana sektörü hizmetler. TÜİK verilerine göre hizmetler sektörünün toplam istihdam içerisindeki payı yüzde 58 seviyesinin üzerinde bulunuyor. Ulaştırma ve depolama ise hizmetler sektörünün önemli faaliyet alanlarından birini oluşturuyor.
Türkiye'deki spesifik faaliyet alanları karşılaştırıldığında ulaştırma ve depolama, en fazla istihdam sağlayan sektörler arasında üst sıralarda yer alıyor. Sektörün toplam istihdam içerisindeki payı yaklaşık yüzde 8,2 seviyesinde bulunurken, ücretli çalışan sayısı 1,3 milyon kişiyi aşmış durumda.
Ulaştırma ve depolama içerisinde en büyük istihdam alanını ise açık ara karayolu oluşturuyor. Yaklaşık 865 bin kişinin istihdam edildiği karayolunu; 60 bin kişiyle depolama, 58 bin kişiyle havayolu ve 25 bin kişiyle denizyolu takip ediyor.
Türkiye'nin dış ticaret hacmi, e-ticaretin gelişmesi, üretim ve tüketim merkezleri arasındaki mal hareketinin artması ve Türkiye'nin Avrupa-Asya arasındaki transit konumu dikkate alındığında sektörün nitelikli insan kaynağı ihtiyacının önümüzdeki dönemde daha da önem kazanması bekleniyor. Bu büyük sektörün gelecekte ihtiyaç duyacağı insan kaynağının yetiştirildiği en önemli kaynaklardan birini ise üniversiteler oluşturuyor.

114 ÜNİVERSİTEDE LOJİSTİK EĞİTİMİ

2026 YKS Yükseköğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu üzerinden yapılan incelemeye göre Türkiye'de program adında "lojistik" kelimesi geçen ön lisans veya lisans eğitiminin bulunduğu 114 üniversite var.
Bunların 74'ünü devlet, 40'ını vakıf üniversiteleri oluşturuyor. Türkiye'de 77 üniversitede iki yıllık, yine 77 üniversitede dört yıllık lojistik eğitimi bulunuyor. 40 üniversite ise hem ön lisans hem de lisans düzeyinde lojistik eğitimi veriyor.
Aynı üniversitelerin iki grupta da bulunması nedeniyle toplam üniversite sayısı 114 olarak gerçekleşiyor.
Lojistik bölümlerinde 11 bin 992 kontenjan
Lojistik eğitiminin ulaştığı büyüklüğü gösteren önemli verilerden biri de üniversitelerin öğrenci kontenjanları.
2026 YKS Kılavuzu'ndaki genel kontenjanlar üzerinden yapılan hesaplamaya göre, program adında "lojistik" geçen bölümlerde toplam 11 bin 992 genel kontenjan bulunuyor. Bunun 6 bin 826'sını iki yıllık ön lisans, 5 bin 166'sını ise dört yıllık lisans programları oluşturuyor.
Başka bir ifadeyle lojistik alanındaki kontenjanların yaklaşık yüzde 57'si ön lisans, yüzde 43'ü lisans programlarında bulunuyor.

166 LOJİSTİK PROGRAMI VAR

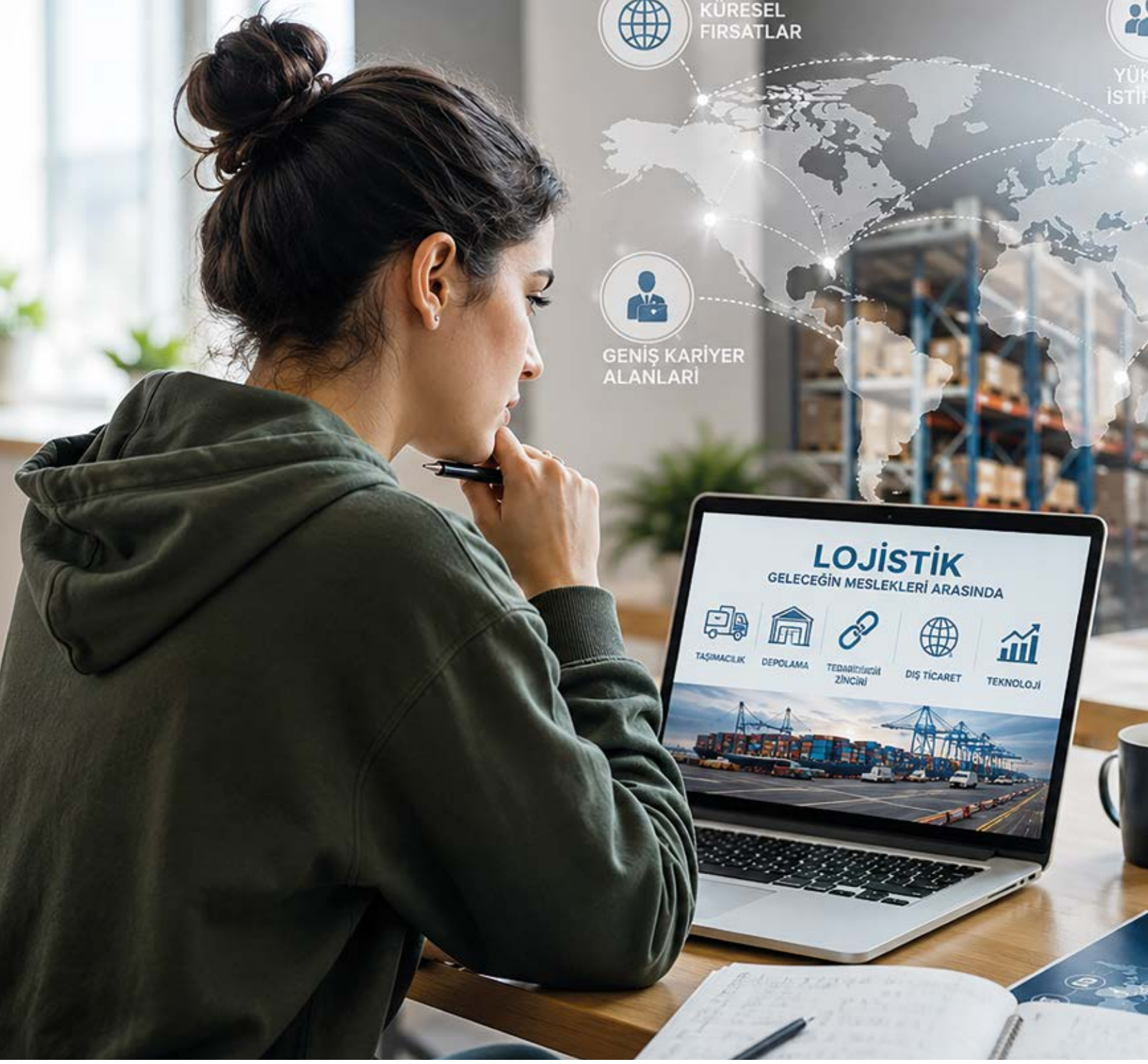
Burslu, ücretli ve indirimli seçenekler ayrı bölüm olarak değerlendirilmeden yapılan program sayımında üniversitelerde 79 iki yıllık ve 87 dört yıllık olmak üzere toplam 166 lojistik programı bulunuyor.
İki yıllık eğitimlerde program adı ağırlıklı olarak "Lojistik" olarak karşımıza çıkıyor. Bu programlar TYT puanıyla öğrenci kabul ediyor.



Dört yıllık eğitimlerde ise "Lojistik Yönetimi" ve "Uluslararası Ticaret ve Lojistik" bölümleri öne çıkıyor. Bu programlara EA puan türüyle öğrenci alınıyor.
Mesleki ve teknik ortaöğretimdeki Ulaştırma Hizmetleri alanıyla ilişkili lisans programları arasında da Lojistik Yönetimi ile Uluslararası Ticaret ve Lojistik yer alıyor.

LOJİSTİK OKUYANLAR HANGİ ALANLARDA ÇALIŞABİLİR?

Lojistik eğitiminin en önemli avantajlarından biri mezunların yalnızca klasik anlamdaki bir "lojistik firmasında" çalışmak zorunda olmaması. Üretimden perakendeye, otomotivden e-ticarete kadar ürün hareketinin bulunduğu hemen her sektör lojistik uzmanlarına ihtiyaç duyuyor.
Mezunların başlıca çalışma alanları şöyle sıralanıyor:
- Karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığı
- Uluslararası nakliye ve lojistik şirketleri
- Depo ve dağıtım merkezleri
- Tedarik zinciri yönetimi



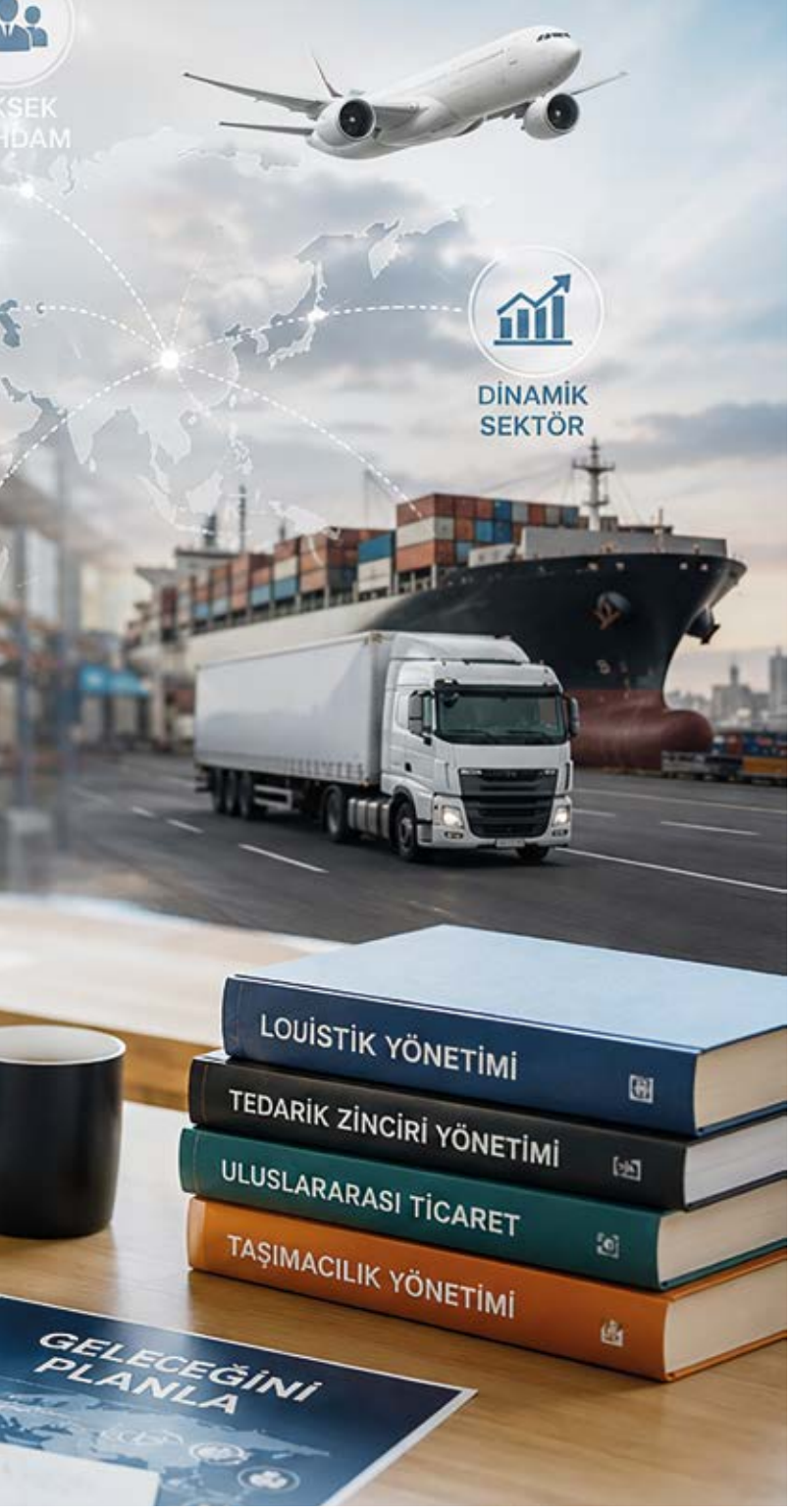
- Dış ticaret ve ihracat-ithalat operasyonları
- Gümrük ve gümrükleme süreçleri
- Liman ve terminal işletmeleri
- Havalimanı kargo operasyonları
- E-ticaret ve hızlı teslimat şirketleri
- Kargo ve kurye şirketleri
- Otomotiv lojistiği
- Üretim şirketlerinin lojistik ve tedarik zinciri birimleri
- Perakende ve hızlı tüketim ürünleri şirketleri
- Proje ve ağır yük taşımacılığı
- Soğuk zincir ve gıda lojistiği
- İlaç ve sağlık lojistiği
- Lojistik teknolojileri ve yazılım şirketleri

Bu geniş yapı, lojistiği yalnızca "taşımacılık" mesleği olmaktan çıkararak üretimden tüketiciye kadar uzanan tedarik zincirinin tamamını kapsayan bir kariyer alanına dönüştürüyor.

MEZUNLAR HANGİ GÖREVLERDE ÇALIŞABİLİR?

Üniversiteden mezun olanların kariyerleri çoğunlukla operasyon ve uzmanlık pozisyonlarından başlıyor. Deneyim arttıkça yönetici pozisyonlarına geçiş yapılıyor.

Ön lisans ve lisans mezunlarının eğitim ve deneyimlerine



bağlı olarak lojistik operasyon uzmanı, sevkiyat uzmanı, depo operasyon sorumlusu, planlama uzmanı, dış ticaret uzmanı, ithalat-ihracat operasyon uzmanı, tedarik zinciri uzmanı, satın alma uzmanı, filo operasyon sorumlusu, taşımacılık planlama uzmanı, müşteri hizmetleri uzmanı, hava kargo operasyon uzmanı, denizyolu operasyon uzmanı ve e-ticaret lojistiği uzmanı gibi pozisyonlarda görev almaları mümkün. Kariyer ilerledikçe lojistik müdürlüğü, tedarik zinciri yöneticiliği, depo ve dağıtım merkezi yöneticiliği, operasyon müdürlüğü, satın alma yöneticiliği ve dış ticaret yöneticiliği gibi pozisyonlara ulaşılabiliyor.

ÖN LİSANS MI, DÖRT YILLIK LOJİSTİK Mİ?

İki yıllık Lojistik programları daha çok sektörün operasyonel süreçlerine hızlı biçimde insan kaynağı kazandırmayı amaçlayan bir yapı sunuyor. Depo, sevkiyat, taşımacılık operasyonu, filo ve dağıtım gibi alanlar mezunlar için öne çıkıyor.
Dört yıllık Lojistik Yönetimi ve Uluslararası Ticaret ve Lojistik programlarında ise operasyonun yanında işletme, ekonomi, dış ticaret, tedarik zinciri, finans, yönetim ve uluslararası ticaret gibi konular daha geniş kapsamda ele alınıyor.
Bu nedenle yönetim, planlama, tedarik zinciri, dış ticaret ve uluslararası lojistik alanlarında kariyer hedefleyen öğrenciler açısından dört yıllık programlar daha geniş bir akademik altyapı sağlayabiliyor.

YABANCI DİL KARİYERİN ANAHTARLARINDAN BİRİ

Lojistik sektöründe kariyer hedefleyen öğrenciler açısından üniversite diplomasının yanında bazı yetkinlikler giderek daha fazla önem kazanıyor.
Bunların başında yabancı dil geliyor. Türkiye'nin lojistik sektörünün Avrupa, Orta Doğu, Kafkasya, Orta Asya ve dünyanın farklı bölgeleriyle doğrudan bağlantılı olması nedeniyle özellikle İngilizce bilgisi uluslararası şirketlerde önemli bir avantaj sağlıyor.
Bunun yanında Excel ve veri analizi, ERP ve depo yönetim sistemleri, dış ticaret mevzuatı, gümrük süreçleri, Incoterms, rota ve maliyet planlama, dijital lojistik uygulamaları gibi konularda kendini geliştiren öğrencilerin iş hayatına daha hazırlıklı başlaması mümkün.

RAKAMLARLA TÜRKİYE'DE LOJİSTİK EĞİTİMİ

- LOJİSTİK EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE: 114
- DEVLET ÜNİVERSİTESİ: 74
- VAKIF ÜNİVERSİTESİ: 40
- İKİ YILLIK PROGRAM: 79
- DÖRT YILLIK PROGRAM: 87
- TOPLAM PROGRAM: 166
- İKİ YILLIK GENEL KONTENJAN: 6.826
- DÖRT YILLIK GENEL KONTENJAN: 5.166
- TOPLAM GENEL KONTENJAN: 11.992
- İKİ YILLIK EĞİTİM BULUNAN ÜNİVERSİTE: 77
- DÖRT YILLIK EĞİTİM BULUNAN ÜNİVERSİTE: 77
- HEM ÖN LİSANS HEM LİSANS EĞİTİMİ VEREN ÜNİVERSİTE: 40

Not: Üniversite verilerinde 2026 YKS Yükseköğretim Programları ve Kontenjanları Kılavuzu esas alınmış, program adında "lojistik" kelimesi bulunan bölümler değerlendirmeye alınmıştır. Program sayısında burslu, ücretli ve indirimli seçenekler ayrı bölüm olarak sayılmamış; toplam öğrenci kapasitesinin belirlenmesinde bu seçeneklere ayrılan genel kontenjanlar hesaba dahil edilmiştir.



DİJİTALLEŞME LOJİSTİKTE YENİ MESLEKLER YARATIYOR

Lojistiğin geleceği yalnızca kamyon, gemi, uçak ve depolardan oluşmuyor. Sektörde yapay zekâ, büyük veri, otomasyon, robotik depo sistemleri, rota optimizasyonu, otonom araçlar ve dijital yük platformlarının kullanımı hızla yaygınlaşıyor.

Bu dönüşüm, klasik operasyon pozisyonlarının yanında veri analizi, lojistik teknolojileri, dijital tedarik zinciri, sürdürülebilirlik, karbon yönetimi ve otomasyon gibi yeni uzmanlık alanlarının da önem kazanmasına yol açıyor.

Dolayısıyla bugün lojistik eğitimi alan bir öğrencinin kariyeri yalnızca taşımacılık operasyonlarında değil, teknoloji ve veri odaklı pozisyonlarda da şekillenebilir.

TÜRKİYE'NİN KONUMU LOJİSTİK KARİYERİNİ DAHA ÖNEMLİ HALE GETİRİYOR

Türkiye, Avrupa ile Asya arasındaki coğrafi konumu, güçlü karayolu taşımacılığı sektörü, limanları, havalimanları ve gelişen demiryolu bağlantılarıyla uluslararası ticaret koridorlarının önemli ülkelerinden biri.

Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan uluslararası taşımacılık hatları, önümüzdeki yıllarda lojistik sektöründeki nitelikli insan kaynağı ihtiyacını daha da artırabilecek gelişmeler arasında bulunuyor.

Bu nedenle lojistik bölümlerinin başarısında yalnızca kaç öğrenci aldığı değil, mezunların sektörün ihtiyaç duyduğu bilgi ve becerilerle yetiştirilmesi de belirleyici olacak.

ÜNİVERSİTE-SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ KRİTİK ÖNEMDE

Türkiye'de 114 üniversiteye ve yaklaşık 12 bin kişilik yıllık kontenjana ulaşan lojistik eğitimi önemli bir insan kaynağı potansiyeli yaratıyor. Ancak bu potansiyelin istihdama dönüşebilmesi için üniversiteler ile sektör arasındaki bağın güçlendirilmesi gerekiyor.

Öğrencilerin eğitim sırasında gerçek lojistik operasyonlarını tanıması, uzun dönemli staj yapabilmesi, liman, depo, dağıtım merkezi ve taşımacılık şirketlerinde uygulamalı eğitim alması ve sektör profesyonellerinin eğitim süreçlerine daha fazla dahil edilmesi mezunların iş hayatına geçişini kolaylaştırabilecek unsurlar arasında bulunuyor.

Sektör açısından bakıldığında ise üniversitelerdeki yaklaşık 12 bin kişilik yıllık kontenjan, doğru eğitim ve doğru yönlendirmeyle Türkiye lojistik sektörünün gelecekteki yönetici, uzman ve girişimcilerinin yetiştirilebileceği önemli bir insan kaynağı havuzu anlamına geliyor.



UND öncülüğünde nitelikli sürücü eğitimleri Konya'da yeni mezunlarını verdi

UND öncülüğünde Konya'da hayata geçirilen İŞKUR destekli Sürücü Yetiştirme Programı mezunlarını verdi; törende nitelikli sürücü istihdamı ve sektörel iş birliğinin önemi vurgulandı.

UND öncülüğünde yürütülen nitelikli sürücü yetiştirme çalışmaları, Türkiye genelinde yaygınlaşmaya devam ediyor. Bu kapsamda, Konya Bölgesi UND üyelerinin oluşturduğu konsorsiyum liderliğinde ve Konya Ticaret Odası koordinasyonunda hayata geçirilen İŞKUR destekli Sürücü Yetiştirme Programının mezuniyet töreni Konya Ticaret Odası ev sahipliğinde gerçekleştirildi.

Törene, UND Başkanı Şerafettin Aras, Konya Ticaret Odası Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Selçuk Öztürk, Konya İŞKUR İl Müdürü Önder Çiftçi, UND Yönetim Kurulu üyeleri ile Konya Bölgesi üyeleri katıldı.

Program kapsamında eğitimlerini başarıyla tamamlayan kursiyerlere mezuniyet belgeleri takdim edilirken, sektörün en önemli ihtiyaçlarından biri olan nitelikli profesyonel sürücü istihdamının geliştirilmesine yönelik yürütülen çalışmaların önemi bir kez daha vurgulandı.

Törende ayrıca, UND ile Konya Ticaret Odası arasında sürücü eğitimleri başta olmak üzere mesleki gelişim, istihdam ve sektörel iş birliğini güçlendirecek ortak çalışmaların hayata geçirilmesi amacıyla bir iyi niyet protokolü imzalanmasına karar verildi.

UND Başkanı Şerafettin Aras, programın hayata geçirilmesine verdikleri katkılar ve nitelikli sürücü yetiştirilmesine yönelik liderlikleri dolayısıyla Konsorsiyum üyelerine ve kıymetli destekleri dolayısıyla Konya İŞKUR İl Müdürü Önder Çiftçi'ye teşekkür ederek, kamu-özel sektör iş birliğinin sektörün geleceği açısından büyük önem taşıdığını ifade etti.

Programın ardından UND Başkanı Şerafettin Aras, Yönetim Kurulu üyeleri ve bölge üyeleri akşam yemeğinde bir araya gelerek sektörün gündemindeki konular, bölgesel gelişmeler ve önümüzdeki döneme ilişkin çalışmalar hakkında değerlendirmelerde bulundu. Toplantıya, UND Başkanı Şerafettin Aras, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kerem İmrak, Yönetim Kurulu Üyesi Fatih Öcal, Denetim Kurulu Üyesi Kenan Başaran, AB ve Uluslararası İlişkiler Yöneticisi Elif Nuhoğlu, Bölge üyeleri Alibey Yüksel (Yükseller Nak.), İbrahim Şeflek, Sadık Küçük (Küçük Nak.), Hüseyin Odabaşı (Odabaşı Nak.), İlhan Şar (ŞarTrans), Tahsin Gümüş (Gölpak), Mehmet Şirin (Şirin Nak.), Uğur Öcal (Ornak Nak.), Mecit Tekelioğlu (Tekcer Nak.), Ceyhun Can (Mertcan Nak.), Ercan Şeker (Şekercan Nak.), Sercan Poçan (Poçan Nak.), Binnet Demirci (DMC Loj.), Mehmet Şirin (Ayos Loj.), Mustafa Tekelioğlu (Tekcer Nak.), Muhammet Sertdal (Karadağ Nak.), Cevdet Bertan Gümüş (Gümüş Nak.), Serdar Özdemir (Demirhan Kimya), UND Kayseri/Konya Temsilcisi Altuğ Bakır katıldı.



Küresel lojistikte yeni dönem: Büyüme sürüyor, volatilite kalıcılaşıyor

Küresel lojistik sektörü büyümeye devam ederken, şirketlerin önündeki denklem de değişiyor. E-ticaret, yapay zekâ, otomasyon ve küresel ticaretteki büyüme sektörü desteklerken; jeopolitik gerilimler, enerji fiyatları, ticaret politikalarındaki değişimler, iş gücü açığı ve kritik ulaşım koridorlarındaki kırılganlıklar volatiliteyi sektörün kalıcı bir parçası haline getiriyor. Türkiye ise Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Orta Asya arasındaki konumuyla bu dönüşümün merkezindeki ülkelerden biri olmaya aday.

Küresel lojistik sektörü önümüzdeki yıllarda yüksek büyüme potansiyelini koruyacak. Ancak sektörün geleceğini yalnızca taşınan yük miktarındaki artış belirlemeyecek. Tedarik zincirlerinde dayanıklılık, rota çeşitlendirmesi, dijitalleşme, yapay zekâ ve alternatif ticaret koridorlarının önemi giderek artacak.

Grand View Research'e göre küresel lojistik pazarı 2025'te 4,11 trilyon dolar büyüklüğe ulaştı. Pazarın 2026'da 4,33 trilyon dolara, 2033'te ise 8,50 trilyon dolara çıkması bekleniyor. Buna göre sektörün 2026-2033 döneminde yıllık bileşik büyüme oranının yüzde 10,1 olması öngörülüyor. Asya-Pasifik ise 2025'te yüzde 35,3'lük payla dünyanın en büyük lojistik pazarı konumunda bulunuyor.

ClickPost'un daha geniş kapsamlı pazar tanımına dayanan verileri de benzer şekilde güçlü bir büyüme beklentisine işaret ediyor. Buna göre küresel lojistik sektörü 2026'da 12,68 trilyon dolara ulaşırken, 2028'de 15,79 trilyon dolara çıkabilir. ClickPost, 2023-2028 döneminde yüzde 8,05'lik bileşik büyüme öngörüyor. İki rakam seti arasındaki fark, araştırmaların lojistik pazarını farklı kapsamlarla tanımlamasından kaynaklanıyor; ancak her iki çalışma da sektörün önümüzdeki yıllarda büyümeyi sürdüreceği konusunda birleşiyor.



BÜYÜMENİN ARKASINDA E-TİCARET VE ASYA VAR

Lojistik talebinin en önemli yapısal desteklerinden biri e-ticaret olmaya devam ediyor. Artan çevrim içi alışveriş hacmi, daha fazla sevkiyatın yanı sıra depolama, son kilometre teslimatı, sipariş yönetimi ve iade lojistiğine yönelik yatırımları da artırıyor.

Grand View Research'e göre 2025'te lojistik pazarında ulaşım hizmetleri yüzde 31,9'luk gelir payıyla en büyük segment olurken, karayolu taşımacılığı yüzde 43,4'lük payla ulaşım modları arasında ilk sırada yer aldı. Perakende ve e-ticaret de lojistik talebinin en önemli uygulama alanlarından biri olarak öne çıkıyor.

ClickPost verileri ise taşımacılığın toplam lojistik harcamalarının yaklaşık yüzde 58'ini oluşturduğunu, denizyolunun da küresel yük hareketinin yaklaşık yüzde 70'ini taşıdığını belirtiyor. Aynı kaynak, e-ticaretin büyümesiyle tersine lojistik pazarının 2029'a kadar yaklaşık 954,5 milyar dolara ulaşabileceğine dikkat çekiyor.

Bu tablo, geleceğin lojistik şirketinin yalnızca yükü bir noktadan diğerine taşıyan şirket olmayacağını gösteriyor. Depolama, gümrük, görünürlük, iade yönetimi, veri analitiği ve tedarik zinciri finansmanı gibi hizmetlerin şirketlerin değer zincirindeki ağırlığının artması bekleniyor.

"YENİ NORMAL": VOLATİLİTE ARTIK GEÇİCİ DEĞİL

Sektörün geleceği açısından en önemli değişim ise talep büyümesinden ziyade risklerin niteliğinde yaşanıyor.

2026 State of Logistics Report'a göre tedarik zincirlerindeki volatilite artık geçici bir kriz olarak değil, işletme ortamının kalıcı bir özelliği olarak değerlendiriliyor. Kearney ve Penske tarafından hazırlanan ve CSCMP tarafından yayımlanan rapor, küresel lojistiği yeniden şekillendiren beş yapısal faktöre dikkat çekiyor: dengesiz küresel büyüme, sıkı finansal koşullar, jeoekonomik yeniden yapılanma, iş gücü ve verimlilik kısıtları ile enerji fiyatlarındaki oynaklık.

Rapora göre 2026'da ABD ekonomisinin yüzde 2,2-2,4 arasında büyümesi beklenirken, Avrupa'nın yaklaşık yüzde 1 seviyesinde kalması öngörülüyor. Hindistan ve Güneydoğu Asya ise daha güçlü büyüme gösteren bölgeler arasında bulunuyor. Orta Doğu'daki çatışmalar ise enerji akışları ve ticaret rotaları üzerindeki baskıyı artırıyor.



Bu durum lojistik şirketlerinin eski stratejilerini de değiştiriyor. Sadece ölçeği büyütmek ve talebin toparlanmasını beklemek artık yeterli görülmüyor. Şirketlerin farklı senaryolara göre rota, kapasite ve tedarikçi seçenekleri oluşturması; fiyatlama disiplinini koruması ve dijital teknolojilere yatırım yapması gerekiyor.

YAPAY ZEKÂ LOJİSTİKTE DENEY AŞAMASINI GERİDE BIRAKIYOR

Sektördeki bir diğer önemli dönüşüm teknolojide yaşanıyor. 2026 State of Logistics Report, yapay zekânın lojistikte deneysel aşamadan ticari uygulama aşamasına geçtiğine dikkat çekiyor. Yapay zekâ özellikle ağdaki sinyalleri yorumlama, olası aksaklıkları tahmin etme, operasyon ekiplerine aksiyon önerme ve belirli iş akışlarını otomatik gerçekleştirme alanlarında kullanılıyor. Depo robotları ve otonom araçlar gibi fiziksel otomasyon uygulamalarında da ticari kullanım örnekleri artıyor.

ClickPost ise lojistikte yapay zekâ pazarının 2024'te 17,96 milyar dolardan 2025'te 26,35 milyar dolara yükseldiğini ve 2034'e kadar 707,75 milyar doları aşmasının beklendiğini aktarıyor. Aynı kaynak, kuruluşların yüzde 93'ünün üretken yapay zekâyı araştırdığını veya aktif olarak kullandığını belirtiyor.

Buradaki kritik nokta ise yapay zekânın artık yalnızca maliyet azaltan bir teknoloji olmaktan çıkması. Önümüzdeki dönemde yapay zekânın hangi rotanın seçileceğine, hangi taşıyıcıyla çalışılacağına, hangi depoda ne kadar stok tutulacağına ve bir tedarik zinciri aksamasında hangi alternatifin devreye alınacağına ilişkin kararların merkezine yerleşmesi bekleniyor.

TÜRKİYE İÇİN ASIL FIRSAT: KORİDORLARIN YENİDEN ŞEKİLLENMESİ

Küresel lojistikte yaşanan dönüşüm Türkiye açısından özel bir önem taşıyor. Çünkü Türkiye, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan kara, demir, deniz ve hava yollarının kesişiminde bulunuyor.

Özellikle Orta Koridor'un önemi artıyor. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'na göre Trans-Hazar Koridoru ve Almatı-Tahran-İstanbul koridorları, Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan önemli kara rotaları haline geliyor. Trans-Hazar Koridoru'nda yalnızca 2024 yılında taşınan yük miktarı yüzde 62 artarak 4,5 milyon tona ulaştı. Bununla birlikte demiryolu, liman ve terminal kapasitesi ile sınır geçişlerindeki verimlilik hâlâ koridorun önündeki temel sorunlar arasında bulunuyor.

Avrupa Birliği'nin 2026'da yayımladığı bir çalışmaya göre ise Trans-Hazar güzergâhındaki ticaret 2022'den bu yana yaklaşık dört kat arttı. Doğru yatırımların yapılması halinde koridorun 2030'a kadar mevcut hacminin üç katına daha çıkma potansiyeli bulunuyor.

Bu gelişme Türkiye'yi yalnızca bir transit ülke olmaktan çıkarıp daha geniş bir lojistik ekosistemin merkezi haline getirebilir.

Türkiye'nin yatırım ajansı da ülkenin ulaşım ve lojistik sektörünü Avrupa, Orta Doğu, Rusya ve Orta Asya'ya uzanan bir ağın merkezinde konumlandırıyor. Ajansın verilerine göre Türkiye lojistik sektörünün küresel lojistik ihracatındaki payı yüzde 2,5 seviyesinde ve ülke dünya sıralamasında 11'inci sırada bulunuyor.

ABD Ticaret Bakanlığı da Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Orta

Doğu'nun kesişimindeki stratejik konumunun ülkenin lojistik sektörünü bölgesel ve küresel ticaret açısından önemli bir aktör haline getirdiğini belirtiyor. Türkiye'de kamu yatırımlarının yaklaşık yüzde 25-35'inin son yıllarda ulaştırma ve iletişim alanlarına ayrıldığına dikkat çekilirken, demiryolu ve denizcilik altyapısının geliştirilmesiyle karayoluna bağımlılığın azaltılması hedefleniyor.

ANCAK COĞRAFİ AVANTAJ TEK BAŞINA YETERLİ OLMAYACAK

Türkiye açısından önümüzdeki dönemde en büyük fırsatlardan biri Orta Koridor ve Avrupa-Asya ticaretindeki yeniden yapılanma olacak. Fakat aynı zamanda bölgedeki jeopolitik riskler Türkiye'nin lojistik sektörünü doğrudan etkileyebilir. Kızıldeniz, Süveyş Kanalı, Hürmüz Boğazı ve Karadeniz gibi kritik geçiş noktalarında yaşanan gelişmeler, Türkiye üzerinden geçen alternatif güzergâhların önemini artırırken taşıma maliyetleri ve transit sürelerinde de ani değişikliklere yol açabiliyor. Nitekim 2026'da deniz taşımacılığında Süveyş rotasına dönüş sinyalleri görülmeye başlandı. Maersk ve Hapag-Lloyd, güvenlik koşullarının iyileşmesiyle birlikte Süveyş Kanalı üzerinden bazı seferleri yeniden başlattı. Ancak sektör hâlâ jeopolitik risklerin yeniden ortaya çıkması halinde rotaların hızla değişebileceği bir ortamda bulunuyor. Bu nedenle Türkiye açısından rekabet artık yalnızca "coğrafi olarak doğru yerde olmak" üzerinden yürümeyecek. Liman kapasitesi, demiryolu bağlantıları, gümrük süreçleri, sınır geçişleri, dijital takip sistemleri ve intermodal taşımacılık kapasitesi belirleyici olacak.

KÜRESEL TİCARETİN YENİ KAZANANLARI KİM OLACAK?

2026 State of Logistics Report'un ortaya koyduğu tablo, lojistik sektöründe yeni bir rekabet dönemine işaret ediyor. Geleceğin kazananları en büyük filoya veya en geniş fiziksel ağa sahip şirketlerden ziyade, değişen koşullara en hızlı uyum sağlayabilen şirketler olabilir.
Raporda lojistik şirketleri için beş temel strateji öne çıkıyor: ağların yalnızca verimlilik için değil dayanıklılık için tasarlanması, mevcut varlıkların verimliliğinin artırılması, ticaret mevzuatı ve jeopolitik istihbaratın şirket yetkinliği haline getirilmesi, dijitalleşme ve otomasyondan ölçülebilir getiri elde edilmesi ve yatırımların daha kısa geri dönüş sürelerine göre planlanması. Bu yaklaşım Türkiye'deki lojistik şirketleri açısından da önemli bir mesaj taşıyor. Avrupa'ya yakınlık ve Asya-Orta Doğu bağlantısı önemli bir avantaj sağlasa da bu avantajın ekonomik değere dönüşmesi için Türkiye'nin transit geçiş noktası olmanın ötesine geçerek entegre lojistik ve tedarik zinciri hizmetleri merkezi haline gelmesi gerekiyor.

ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMİN ÜÇ ANA EĞİLİMİ

Küresel lojistiğin 2030'a doğru görünümüne bakıldığında üç ana eğilim öne çıkıyor:



Birincisi, büyüme devam edecek. E-ticaret, gelişmekte olan ekonomiler, uluslararası ticaret ve altyapı yatırımları lojistik talebini desteklemeye devam edecek. Grand View Research'ün yüzde 10,1'lik 2026-2033 CAGR tahmini bu büyüme potansiyelinin güçlü olduğunu gösteriyor.
İkincisi, volatilite kalıcı olacak. Enerji fiyatları, jeopolitik gerilimler, ticaret politikaları ve kritik geçiş noktalarındaki riskler lojistik şirketlerinin sürekli senaryo üretmesini gerektirecek. 2026 State of Logistics Report'un "volatilite yeni normal" yaklaşımı, sektörün geleceğini anlamak açısından belki de en önemli mesajı veriyor.
Üçüncüsü, lojistik daha fazla teknoloji şirketine dönüşecek. Yapay zekâ, otomasyon, gerçek zamanlı görünürlük, tahmine dayalı analiz ve dijital platformlar lojistik hizmetlerinin ayrılmaz parçası haline gelecek. ClickPost'un verileri, yapay zekâ yatırımlarındaki büyümenin bu dönüşümün geçici bir trend olmadığını gösteriyor.
Türkiye'nin önündeki fırsat penceresi
Türkiye açısından ortaya çıkan tablo ise dikkat çekici: Küresel tedarik zincirlerinin daha dayanıklı, daha çeşitli ve daha kısa rotalar aradığı bir dönemde Türkiye'nin coğrafi konumu değer kazanıyor. Avrupa-Asya ticaretinin yeniden şekillenmesi, Orta Koridor'un gelişmesi ve Avrupa'nın Asya ile bağlantılarını çeşitlendirme arayışı Türkiye'ye yeni fırsatlar sunabilir. Ancak bu fırsatın kalıcı bir rekabet avantajına dönüşmesi için demiryolu ve liman kapasitesinin artırılması, sınır geçişlerinin hızlandırılması, intermodal taşımacılığın geliştirilmesi ve lojistik operasyonların yapay zekâ ve veri teknolojileriyle desteklenmesi gerekiyor.
Kısacası, küresel lojistikte önümüzdeki dönem "daha fazla yük taşıma" yarışından çok "daha belirsiz bir dünyada yükü daha akıllı, daha hızlı ve daha dayanıklı taşıma" yarışı olacak. Türkiye'nin coğrafi avantajı bu yarışa güçlü bir başlangıç noktası sağlıyor; ancak kazanan olmak, bu avantajı altyapı, teknoloji ve operasyonel verimlilikle desteklemeye bağlı olacak.

Gürbulak'ta 5 bin araç günlerdir geçiş bekliyor



ULUSLARARASI Nakliyeciler Derneği (UND), Gürbulak-Bazergan hattında vürü- fazla aracın beklemeye devam ettiğini açıkladı. UND Başkanı Serafettin Aras, "Burada yal- rkiye'nin asitesi ve iyor" dedi.

Nakliyeciye Avusturya'da KDV iadesinin önü açıldı

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND), Türk taşımacılık şirketlerinin Avusturya'da akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin tazmindesini engelleyen uygulamaya karşı 2021 yılında başlattığı hukuk mücadelesi sonuçlandı. Dernekten yapılan açıklamaya göre, Avusturya Yüksek İdare Mahkemesinin 30 Türk taşımacısı açısından KDV iadesinin önündeki hukuki engel ortadan kalktı. Avusturya'da 14 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe giren düzenleme ile Türk taşımacılık şirketlerinin Avusturya sınırları içerisinde akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesi engellenmişti. UND, söz konusu düzenlemenin uluslararası anlaşmalara aykırı olduğu gerekçesiyle 2021 yılında hukuki süreç başlatmıştı.

ALINAN VERGİLER İADE EDİLECEK

Karar, yalnızca bundan dönemde Avusturya'daki akaryakıt alımlarına ilişkin KDV'nin iadesini reddeden Türk taşımacılık şirketlerinin, ödedikleri KDV tutarlarının iadesini talep edebilmelerinin yolunu açtı. Aralık 2020 tarihinden sonraki dönemde yapılan akaryakıt alımlarında ödenen KDV'nin iadesi bakımından da Türk taşımacılık şirketleri, Avusturya'da KDV iadesi için gerekli vergi iade başvurularını yapabilecek. Aras, UND'nin sektörün haklarını savunmak için Güney hukuk mücadelesini sürdüreceğini belirterek, "Bu kapsamda Avusturya'nın Türkiye'nin AB'ye katılımı yönündeki tutumunu da önemli bir kriter olarak değerlendireceğiz" dedi.

UND AVUSTURYA'DA AÇTIĞI KDV İADESİ DAVASINI KAZANDI

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Avusturya'da Türk taşımacılık şirketlerinin akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesini engelleyen uygulamaya karşı 2021 yılında başlattığı hukuk mücadelesini kazandı.

Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin (UND), Avusturya'da Türk taşımacılık şirketlerinin akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesini engelleyen uygulamaya karşı 2021 yılında başlattığı hukuk mücadelesi sonuçlandı. Dernekten yapılan açıklamaya göre, Avusturya Yüksek İdare Mahkemesinin 30 Türk taşımacısı açısından KDV iadesinin önündeki hukuki engel ortadan kalktı. Avusturya'da 14 Ocak 2021 tarihinden itibaren yürürlüğe giren düzenleme ile Türk taşımacılık şirketlerinin Avusturya sınırları içerisinde akaryakıt alımlarında ödedikleri KDV'nin iadesi engellenmişti. UND, söz konusu düzenlemenin uluslararası anlaşmalara aykırı olduğu gerekçesiyle 2021 yılında hukuki süreç başlatmıştı.



MÜCADELE ETTİK VE BAŞARDIK

● UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, elde edilen sonucun 5 yıllık bir mücadelenin ürünü olduğunu belirtti. Aras, bu kararı yalnızca bir KDV iadesi meselesinde elde edilmiş hukuki bir kazanım olmadığını, Türk taşımacılarının Avrupa'daki haklarının karşılıklı savunulması halinde sonuç alınabileceğini de çok önemli bir göstergesi olduğunu açıkladı. Aras, "UND olarak sektörümüzün hukuki uygulamalar nedeniyle mağdur olmasına karşı mücadelemizi sürdüreceğiz ve her alanda üyelerimizin ve Türk taşımacılarının yanında olmaya, haklarımızı uluslararası platformlarda savunmaya devam edeceğiz" dedi.

● EKONOMİ SERVİSİ

GÜNEY LİMANLARINDA YATIRIMLAR HIZLANDI

Orta Doğu'daki savaş Türkiye'nin lojistikte stratejik önemini artırdı



Yatırımlarda yeni yaklaşımlar öne çıkıyor

Orta Doğu'da meydana gelen riskler bölgede güvenli rotaların yeniden şekillendirmeye başladı. Türkiye hariç hemen hemen bölgedeki birçok ülkenin lojistik altyapısı savaş nedeniyle hasar görürken, lojistik sektöründeki oyuncular Türkiye'nin bu dönemde stratejik önemının daha fazla öne çıktığına vurgu yaptı.

BARIŞ SEDEF

Jeopolitik

Dereköy'de YENİ DÖNEM!

Türkiye ile Bulgaristan arasındaki Dereköy-Malko Tırnovo Gümrük Kapısı, 3,5 tona kadar olan hafif ticari kargo araçlarının geçişine açıldı. Yeni uygulamayla haftalık yaklaşık 3 bin aracın sınır kapısını kullanması, ihracatçılara zaman ve maliyet avantajı sağlarken Kapıkule ve Hamzabeyli'ndeki yoğunluğun da azalması hedefleniyor.

Tevfik İşci



UND Kadın TIR Sürücü Akademisi 3'üncü dönem mezunlarını verdi

UND Başkanı Aras, "Lojistik sektörünün geleceğinde kadınlara kalıcı bir rol inşa ediliyor. Çünkü geleceğin lojistiğinde daha fazla sürücüye değil, daha nitelikli, daha güvenli, daha verimli ve daha kapsayıcı bir insan kaynağına ihtiyaç var"



medya

KOLAY TRANSİT MERKEZLERİMİZ

ÇATALCA VE MERSİN KTM HİZMETE AÇILDI!



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

Hollanda 'da yeni uygulamaya göre otoyol ödemeleri için onaylanmış ilk otomatik otoyol geçiş cihazı

Cihaz siparişinizi verin...



- 3 yıldır test edilen 4G ile uyumlu ultra - güvenli bağlantı
- İlk kurulumdan itibaren kesintisiz destek

FR PT ES BE AT DE SE

DK PL BG HU IT LI CH

NL (YENİ !)

Yeni otoyol ödeme sistemine hazırlık yapın... Kodu okutun ve şimdiden siparişinizi verin !

1 Temmuz 2026 tarihi itibariyle mevcut Eurovignet ödeme sistemi yürürlükten kaldırılacaktır. Bu nedenle tüm ağır vasıta araçlar Hollanda otoyollarında onaylı otoyol cihazı ile entegre olmalıdır.



PASSango, Hollanda otoyolları için onaylı ilk otoyol cihazıdır.

PASSango otoyol cihazı ile :

- Hollanda otoyollarında hemen kullanıma başlayabilir,
- Müşteri Alanınızda otoyol geçişlerinizi görüntüleyebilirsiniz.

AS24.com

AS24 TotalEnergies

mediaplate 25.054