

BASIN BÜLTENİ**26.09.2025**

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi, 26 Eylül 2025 tarihinde sektör temsilcilerinin geniş katılımıyla toplandı.

Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, meclis üyeleri ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bürokratları katıldı.

Meclis Başkanı ve UND Başkanı Şerafettin Aras, toplantıda yaptığı konuşmada Türkiye'nin ticaret yollarındaki stratejik rolünü vurgularken, lojistik sektörünün karşı karşıya bulunduğu kritik konulara da dikkat çekti.

Meclis Başkanı Şerafettin Aras Konuşma Metni:

Türkiye, ticaret yollarının kalbinde yer almaya devam ediyor. Bugün Orta Koridor, Kalkınma Yolu ve Zengezur Koridoru ile yalnız güzergâhlar değil; **ihracatımızın hızı, tedarik zincirimizin direnci ve ülkemizin itibarı** yeniden şekilleniyor.

Fakat hepimiz biliyoruz: bir koridorun gücü yalnızca asfaltla, rayla ve liman vinçleriyle ölçülmez; **sınırdaki kaybolan dakika, gümrükte geçen saat** esas değeri belirler.

Uluslararası bilimsel çalışmalar bize çok net bir gerçeği gösteriyor: **Gümrükte kaybedilen her fazladan gün, ihracatı en az yüzde bir azaltıyor.** Bu, rakamlara döküldüğünde milyonlarca dolarlık kayıp demektir.

Bir gün gecikme, bazen ticaret ortağına kilometrelerce daha uzaklaşmakla eşdeğer bir maliyet yaratıyor.

Yani sınırda bekleyen her araç, aslında Türkiye ekonomisini görünmez bir vergiyle cezalandırıyor.

Bu noktada Dünya Ticaret Örgütü'nün Ticaret Kolaylaştırma Anlaşması üzerine yaptığı kapsamlı analizler de tabloyu destekliyor.

Tam uygulama sağlandığında, ticaret maliyetleri yüzde 14'ten fazla düşüyor, ihracat ve ithalatta süreler günler mertebesinde kısalıyor ve dünya ticaretine yılda 750 milyar ile 1 trilyon dolar arasında ek hacim kazandırılıyor.

Türkiye'nin büyümesini hızlandırmanın en güvenli yolu, **zamanı geri kazanmak** ve bu kazanımı **bütün modlarda** eşgüdümle kalıcılaştırmaktır.

Bütün bu veriler bize şunu söylüyor: **Ticaretin hızlanması yalnızca sektör için değil, makroekonomik büyüme için de doğrudan bir kaldıraçtır.**

Bugün burada yalnızca bir sektörün değil, **tüm ulaştırma ailesinin** sesi olarak konuşuyorum: **karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve antrepo.**

Çünkü modern ticaret, modların yarıştığı değil **birbirini tamamladığı** bir oyundur. Ve şunu açıkça ifade etmeliyiz: **Her multimodal taşımanın başlangıcında ve bitişinde karayolu vardır.** İlk ve son kilometrenin planı zayıfsa, dünyanın en iyi hattı bile rekabet avantajını kaybeder. Bu ilke, literatürde de teyit ediliyor: “modlar arası tasarım ne kadar güçlü olursa, ilk ve son kilometrede karayolunun sağladığı esneklik o kadar hızlı ve verimli bir akışa dönüşür.”

Bu çerçevede **demiryolu** omurgamız stratejik önem taşıyor. İstanbul özelinde **Avrupa yakasında yük trafiğinin büyük kısmı hâlâ Halkalı'ya** dayanıyor. Terminal, yıllardır ülkemizin en yoğun intermodal kapılarından biri; Avrupa tren bağlantılarının çoğu buradan başlıyor. Ne var ki terminal sahasında **kapasite sınırları** net biçimde hissediliyor; Bu yalnız demiryolunun sorunu değildir; **deniz, hava ve karayolu** **tarafındaki planlamayı da** doğrudan etkiler.

Dahası, **Marmaray** entegrasyonu sayesinde kıtalar arası ray üzerinde kurduğumuz köprü stratejik bir üstünlük sağlıyor; ancak **yük trenleri için zaman pencereleri ve emniyet kısıtları** kapasiteyi sınırlayabiliyor. Bu nedenle ray kapasitesini ve terminal verimini birlikte düşünmek zorundayız; böyle yaptığımızda intermodal zincirin kalbi daha düzenli atar, tıkanmalar çözülür.

Gümrük tarafına gelince: Gümrük işlemlerinin akıcı olduğu, x-ray ve muayene altyapısının darboğaz yaratmadığı, iç gümrük, antrepo, sınır kapısı, liman eşgüdümünün bütüncül bir şekilde yönetildiği bir düzen artık lüks değil, zorunluluktur. Sınırdan geçiş yapmak için bekleyen bir aracın kaydının yurtdışında gözükmesi gibi basit hatalarda bile hataların günlerce düzeltilmemesi kabul edilemez.

Havayolu içinse İstanbul Havalimanı, dünya ile saat bazlı bağ kurarken, karayolu ilk ve son kilometre ve demiryolu omurgasıyla beslenmediği sürece **sadece hızlı bir ada** olarak kalır.

Bütün bu tablo bize **aynı masayı** işaret ediyor: her modun temsilcisi, gümrük ve ulaştırma birimleriyle birlikte **tek ritimde** çalışmak zorundadır.

Sözü toparlarken şunu vurgulamak isterim: **Biz modların rekabetine değil, sürenin kazanılmasına talibiz.** Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve antrepo aynı ritimde çalıştığında; Türkiye yalnız koridorların üzerinden geçen bir ülke değil, **koridorların beynini yöneten** bir ülke olur.

İlk ve son kilometrede karayolunun esnekliğini, rayın düzeniyle; limanın kapasitesini, havalimanının hızıyla; antreponun disiplinini, gümrüğün aklıyla birleştirecek tek bir hikâye doğar: **Lojistiği, zamanı yakalayarak stratejik güce çevirmek.**

Ancak, zamanı yakalamamanın yolu sadece teknolojiden veya modlar arası uyumdan geçmiyor; asıl belirleyici unsur kurumlarımızın birbirini ne kadar iyi duyduğu ve desteklediğidir. Çünkü mesele sadece zaman kaybı değildir; asıl sorun, kurumlarımız arasındaki eşgüdüm eksikliğidir.

OECD'nin Ticaret Kolaylaştırma Göstergeleri açıkça ortaya koyuyor: Kurumlar arası koordinasyonun güçlü olduğu ülkelerde ticaret maliyetleri dramatik biçimde düşüyor. Ama eşgüdümün zayıf olduğu noktalarda, en modern altyapı bile tıkanıyor.

Bir kurumun mesaisi diğerine uymuyorsa, bir bakanlığın sistemi diğerinin ekranında görünmüyorsa, bir kamyonun sınırdaki kaderi mevzuatın çelişkisine takılıyorsa, ülke ticaretinin gücü de zincirin en zayıf halkasına mahkûm olur.

Türkiye'nin farkı işte burada ortaya çıkmalı. Bizim yollarımız var, limanlarımız var, altyapımız güçleniyor. Şimdi asıl ihtiyaç olan şey, bu altyapıya **eşgüdüm ruhunu üfleme**ktir.

Yani Ulaştırma'nın yatırımı, Ticaret'in mevzuatıyla, İçişleri'nin güvenliğiyle, Tarım'ın kontrolüyle, Hazine'nin desteğiyle aynı masada buluşmalıdır. Bu masa kurulmadan, hiçbir koridor tam anlamıyla işlemeyecektir. **Eşzamanlı çalışabilen kurumlar—tek masada, tek veride, tek ritimde—ticaretin önündeki tıkanıklığı en hızlı çözenlerdir.**

Eğer araçlarımız günlerce gümrük kapılarında bekliyorsa, eğer sınır geçişleri aksıyorsa, yaptığımız yollar sessiz kalır, koridorlarımız gerçek değerini bulamaz.

Koridorların bu günlere gelmesinde emeği geçen tüm Bakanlıklarımıza teşekkür ederim ancak unutmayalım: **Koridorlar yalnızca beton ve çelikten ibaret değildir. Koridorlar, tüm modların entegrasyonu, eşgüdümle, vizyonla, ortak akılla hayat bulur.**

Türkiye, bunu başaracak kudrete sahiptir. Yeter ki hep birlikte, “**tek masa – tek hedef – tek akıl**” anlayışıyla hareket edelim.

Hepinize teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum.