DIŞYÖNDER

SAYI: 4

DIŞYÖN

DIŞ TİCARETE YÖN VERENLER DERNEĞİNİN YAYINIDIR



Abdulkadir **URALOĞLU**
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

ÜLKELER İÇİN DIŞ TİCARET DIŞ TİCARET İÇİN LOJİSTİK

Abdulkadir URALOĞLU
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

"Türkiye, coğrafi ve stratejik konumuyla ön plana çıktığı gibi son yıllarda gelişen uluslararası lojistik ve ulaştırma altyapısıyla da dikkat çekmektedir."

06

Şerafettin ARAS
UND Yönetim Kurulu Başkanı

"Türkiye'de lojistik sektörü firmalarının sürdürülebilirliğinin destekleneceği iyileştirmelerin devreye alınması suretiyle etkin bir Lojistik eko-sistemi yaratmamız gerekiyor."

12

Ayşem ULUSOY
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

"Ne kadar dijitalleşsek, teknolojik olarak gelişsek de her zaman özne insan olacaktır."

14

Birlikte Üretip

Birlikte Kazanacağız

1000'e yakın sözleşmeli çiftçimiz ile,
10.000 dönümden fazla arazide organik fındık
üretiyor, 60'dan fazla ülkeye ihraç ediyoruz.



KARİMEX®
FINDIK İŞLETMELERİ

azof
Organik Fındık


EKOR
LOJİSTİK VE DEPOLAMA HİZMETLERİ

MENTOR

“GÜCÜMÜZ GÜVENİNİZDİR.”



DR. HAKAN **ÇINAR**

DIŞYÖNDER Kurucu Başkanı
Mentor Gümrük Müşavirliği CEO'su



Gördüğümüzü söylemek, söylediğimizi analiz etmek, analiz ettiğimizi iyileştirmek...

Dışyönder'in kuruluşunun 5.yılına yaklaştığımız, neredeyse 4 ay sonra 5 yaşını dolduracağımız aklıma geldiğimde, acaba bu süre zarfında neler yaptık, neler yapamadık sorusunu kendimize daha çok sorar hale geldik. "Daha Verimli Bir Dış Ticaret İçin Yollarımızı Birleştirdik" sloganıyla çıktığımız bu uzun yolculukta; ihracattan ithalata, gümrüklemeden lojistiğe, devlet yardımlarından hukuğa pek çok alanda gördüğümüz aksaklıkları masaya yatırdık, ardından analiz ettik, sonrasında da iyileşme öngördüğümüz hususları Kamu yetkililerimiz ile, aynı zamanda da kamuoyu ile sürekli paylaştık. Dış Ticarete yön vermek için de her bir noktayı titizlikle ele aldık, almayı da sürdürüyoruz. Bu sebeptendir ki, Ticaret Bakanlığı'mızca koordine edilip yürütülen Ticaretin Kolaylaştırılması çalışmalarında da fiilen yer alan sayılı STK'lardan bir tanesi olduk. Yapabildiklerimizin, yapabileceklerimizin önemli bir göstergesi olduğuna olan inancımızı da bir gün olsun kaybetmeden ve sürekli büyüyen harika bir aile olmayı da başardık.

Önceki sayımızda Ticaret Bakanımız Sn.Prof.Dr.Ömer Bolat, dergimiz için bizzat bir yazı kaleme alarak katkıda bulunmuş bizleri gururlandırmıştı. Kendisine ne kadar teşekkür etsek azdır. Bu sayımızda ise yine dış ticaretin önemli bir sac ayağını oluşturan lojistiği geniş bir şekilde ele aldık. Öyle olunca da elbette Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sn.Abdülkadir Uraloğlu'ndan dergimizi şereflendirmesini rica ettik. Kendileri de bizi kırmayarak dergimiz için bir yazı kaleme aldı. Sayın Bakan'ımıza da sonsuz teşekkürlerimizi iletirken, bundan sonra yapacaklarımız konusunda da desteklerini bizden esirgememesi yönündeki temennimi de bu vesileyle iletmek isterim.

Lojistik, dış ticaretin en önemli kollarından bir tanesi. Ürünleri satmak veya satınalmak ile başlayan süreçte başta taşımacılık ve depolama olmak üzere lojistiğin her bir ögesinin çok büyük önemi olduğu muhakkak. Bu sebeple Dışyönder bünyesinde Lojistik Komitemiz yer almakta olup, son derece önemli çalışmalara da öncülük etmekte. UND eski başkanlarından Tamer Dinçşahin ve Asbir Antrepoculuk Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Başboğa'nın liderliğinde pek çok lojistik duayeninin yer aldığı Komitemiz lojistik dernekleriyle de işbirlikleri yürüterek çalışmalarını sürdürmekte.

Geçmişte ülkemiz için lojistik üs derdim, artık lojistik ülke olarak adlandırıyorum. Çünkü ülkemiz özellikleri ve hizmet sektöründeki becerileri ile gerçek anlamda bir lojistik ülke konumunda. Öyle ki, bu konudaki misyonumuzu daha iyi oturttuğumuz taktirde, dünyanın gerek ticari eşya, gerekse yolcu taşımacılığında tam bir lojistik ülke olabilmesi bence içten bile değil. Ülkemiz lojistik üs olabilme adına her tür coğrafi şarta sahip olmasına rağmen, mevzuatlarımızın bu duruma tam anlamıyla ayak uyduramadığından her daim söz ederim. Dışyönder lojistik komitesi de bu yöndeki tespitleri ile çalışmalarını yürütmekte, olabildiğince sektöre de ışık tutmaktadır.

Türkiye'de son birkaç yılda önemli ölçüde büyüyen lojistik sektörünün hacmi 60 milyar dolar seviyesini aşmış durumda. Küresel lojistik pazar büyüklüğüne baktığımızda ise, 2022 yılında 10,5 trilyon dolarlık bir lojistik pazarın varlığı hesaplanırken, e-ticaret endüstrisindeki talep artışı ile küresel lojistik pazar büyüklüğünün 2032 yılına kadar yaklaşık 18,23 trilyon ABD dolarına ulaşması yapılan hesaplamalara göre karşımıza çıkmakta.

Dış ticaretten yolu geçenlerin kesişme noktası olarak çıktığımız yolculuğumuzda, her geçen gün biraz değer katmak, her geçen gün daha dinamik, yüksek katma değerli, çözüm odaklı olabilmek, yanı sıra kamu ilişkilerinin daha da güçlendiğini görmek; bizleri mutlu ediyor.

Ülkesini seven, dış ticaretin her bir ayağının ve unsurunun refah seviyemiz açısından ne denli önemli olduğunun bilincinde olan insanlar topluluğu olmak bizleri güçlü kılıyor. Büyüyen Türkiye için, sağlıklı ve verimli bir dış ticaret yapısı oluşturabilme adına sürdürdüğümüz bu yolculukta, bir kez daha bize katılmak isteyen herkese kapımızın sonuna kadar açık olduğunu hatırlatır, ülke ve milletçe çok güzel günler görmeyi temenni ederim.

içindekiler



Abdulkadir **URALOĞLU**
Dünyadaki Konjonktürel Değişimler...
6



Şerafettin **ARAS**
Değişen Dünya Ticareti ve Türkiye...
12



Ayşem **ULUSOY**
Avrupa'ya Lojistikte Türkiye'nin Rolü
14



Osman Gökhan **İSKENDER**
16



Yasemin **YILMAZ**
17



Furkan **ARAS**
Avrupalı Dostlarımız Vize Sorununu Görmezden Gelmemeli
18



Leyla **GÖK**
Geleceğin Lojistik Merkezleri...
20



Mücella **SALIN**
22



Elif Bizden **ÇİÇEK**
24



Mehmet Cem **KAVUŞUR**
İhracatımıza Schengen Duvarı
26



Nurdan **İZGÖRDÜ**
28



Güliz **ÖZTÜRK**
Röportaj
32



Dr. Ayşegül **KETENCİ**
Küresel Sistemde Değişen Dengeler…
34



Dr. Hakan **KAYA**
Küresel Tedarik Zinciri 2.0
36



Abdurrahman **ÖZALP**
Genel Lojistik, Organizasyonlar, Tarih ve Teknoloji
39



Dilek **HAKAN**
Schengen Vize Duvarı…
42



Ümmühan **DAŞTAN**
Dijital Lojistik İçin İyileştirilebilir Çözüm Önerileri
44



Recep **KOCA**
Lojistik Sektöründe Eğitim: Geleceği Şekillendiren Yol Haritası
47



Ahmet **CORA**
Türkiye'nin Lojistik Açıdan Avantajları ve Dezavantajları
49



Ferhat **ENGİN**
Genç Patronlar DIŞYÖNDER İle Gelişiyor
51

GELECEK KOMİTESİ İLE BİRLİKTE GELECEĞE YÖN VERELİM
53

DIŞYÖNDER
FAALİYETLERİMİZ
56







İMTİYAZ SAHİBİ
Dış Ticarete Yön Verenler Derneği Adına
Hakan ÇINAR

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Nagihan TEZGİDEN

GRAFİK TASARIM
Esra HÜRSEVER

BASKI
TÜRMATSAN
turmatsan.com

YÖNETİM YERİ
Mahmutbey Merkez Mah.
Ordu Cad.No: 46
Tempo Plaza K:11 3421
Bağcılar – İstanbul

İLETİŞİM
Tel: 0 (531) 344 58 27
info@disyonder.org.tr

YAYIN TÜRÜ
3 Aylık Süreli Yayın

YAYIN KURULU
Abdulkadir URALOĞLU, Şerafettin ARAS, Ayşem ULUSOY, Osman Gökhan İSKENDER, Yasemin YILMAZ, Furkan ARAS, Leyla GÖK, Mücella SALIN, Elif Bizden ÇİÇEK, Mehmet Cem KAVUŞUR, Nurdan İZGÖRDÜ, Güliz ÖZTÜRK, Dr. Ayşegül KETENCİ, Dr. Hakan KAYA, Abdurrahman ÖZALP, Dilek HAKAN, Ümmühan DAŞTAN, Recep KOCA, Ahmet CORA, Ferhat ENGİN

DÜNYADAKİ KONJONKTÜREL DEĞİŞİMLER VE TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK AÇIDAN AVANTAJLARI VE DEZAVANTAJLARI



Abdulkadir URALOĞLU
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

Küresel ekonomi, son yıllarda bir dizi değişim geçirerek, uluslararası ticaret ve lojistik sektörleri için yeni fırsatlar ve zorluklar doğurmuştur. Bu dönüşümlerin sebepleri arasında, Çin-ABD arasındaki ticaret savaşları, Brexit, Kovid-19 pandemisi, Rusya Ukrayna Savaşı, İsrail'in Gazze'yi işgaliyle birlikte Kızıldeniz Bölgesi'nde yaşanan güvenlik krizi gibi olayları sayabiliriz. Bu karmaşık durumlar, ülkelerin lojistik stratejilerini yeniden değerlendirmelerine yol açmıştır.

Bu değerlendirmeler yapılırken de Türkiye, coğrafi ve stratejik konumuyla ön plana çıktığı gibi son yıllarda gelişen uluslararası lojistik ve ulaştırma altyapısıyla da dikkat çekmektedir.

Ülkemiz; Asya, Avrupa ve Afrika olmak üzere üç kıtanın kestiği noktada bulunan jeopolitik ve jeostratejik konumuyla diğer ülkelere göre çok daha avantajlı konumdadır. Sadece İpek Yolu üzerindeki doğu batı koridorunda değil, Kafkas ülkeleri ve Rusya'dan Afrika'ya uzanan kuzey güney koridorlarının da tam ortasında bulunmaktadır.

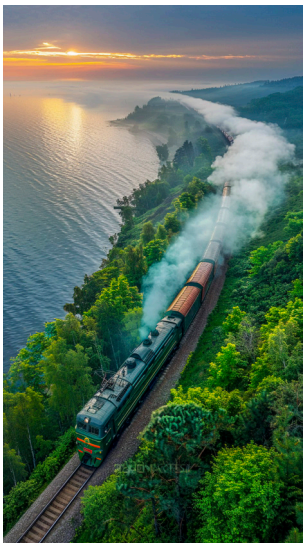
Özetle; Türkiye olarak küresel güç mücadelesinin odağında olan ve merkezinde yer alan stratejik bir konumdayız. Petrol ve doğal gaz başta olmak üzere, dünya ekonomisini ayakta tutan yer altı kaynaklarının büyük çoğunluğu yakın bölgemizde yer alıyor.

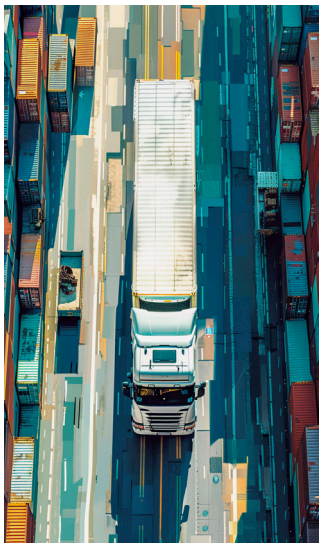
Ülkemiz, tüm ulaşım modlarında dünya ticaret yollarının da kalbinde bulunuyor. Uzak Doğu'dan Avrupa'ya uzanan Orta Koridorun kilit noktasında olan ülkemiz Kuzey ve Güney Koridorları açısından da bakıldığında dünyanın merkezi konumundadır.

Havacılık alanında da dünyanın transit merkezi Türkiye'dir. Ülkemiz; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasındaki kilit konumuyla, gelişmiş pazarlarla gelişmekte olan pazarlar arasındaki uçuş rotaları üzerindeki Orta Koridor'dadır. Sadece 4 saatlik uçuş süresiyle 1.4 milyar insanın yaşadığı ve 8 trilyon 600 milyar dolar ticaret hacmi bulunan 67 ülkenin merkezindeki avantajlı konumuyla ülkemiz; Avrupa'da 43, Afrika'da 5, Asya'da 19 ülkeye ulaşabiliyor.

Avrupa'nın en batısındaki ülkelerden olan İrlanda ve İspanya'ya, Avrupa'nın en kuzeyindeki İskandinav ülkelerine, Kuzey Afrika Bölgesi'nin atlas okyanusu kıyısındaki Fas'a, Orta Asya'nın coğrafi merkezi konumundaki Özbekistan'a ve Arap Yarımadası'nın en güney ucundaki Umman' a erişebiliyoruz.







Havayolunda mega bir HUB yani aktarma noktası olduğumuz gibi denizyolu taşımacılığı noktasında da önemli deniz ulaştırma yollarının kavşağı durumunda bulunan Akdeniz Havzası ve tarihte her zaman önemini sürdürmüş olan Karadeniz Havzası ve Türk Boğazları'nın oluşturduğu coğrafyanın da merkezinde etkili bir konumda bulunuyoruz. Küresel ticaret arttıkça Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının da, önemi artmakta ve ülkemizin önemini öne çıkarmaktadır.

Kısaca; Türkiye, lojistik açıdan dünya sahnesinde önemli bir oyuncu olma potansiyeline sahiptir. Bu bağlamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak, ülkemizin sahip olduğu bu önemli potansiyelimizi ve kaynaklarımızı en etkin şekilde kullanmak için çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Son 22 yılda yaklaşık 275 milyar dolar yatırımla ulaştırma altyapılarımızı iyileştirmek, bu ağları genişletmek ve uluslararası taşımacılık güzergâhlarındaki eksik bağlantıları tamamlamak önceliklerimiz arasında yer aldı.

Yüksek standartlı, bölünmüş yollarla ülkemizin her noktasını hızlı, güvenli ve konforlu bir şekilde erişim sağlar hale getirdik. 6 bin 100 km olan bölünmüş yol ağımızı 29 bin 405 km'ye, 1.714 km olan otoyol ağımızı ise 3 bin 726 km'ye yükselttik.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu, Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsü ve Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara, Ankara-Niğde ve Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolları ile Ovit ve Zigana Tünelleri gibi dev karayolu projelerini hayata geçirdik.

10 bin 948 km olan demiryolu ağımızı 13 bin 919 km'ye çıkardık. Marmaray, ülkemizin son yıllarda ortaya koyduğu proaktif politikanın ve küresel vizyonun en önemli göstergesi ve somut adımlarından biri oldu.

Doğu Asya'dan Batı Avrupa'ya, Pekin'den Londra'ya kesintisiz ulaşım sağlayan bu projemiz Modern İpek Demiryolunun en önemli parçalarından birini oluşturdu.2 bin 251 kilometre hızlı tren ağı inşa ettik. Ülkemizi, Yüksek Hızlı Tren işletmeciliği ile tanıştırdık ve Avrupa'da 6. Dünya'da 8. Hızlı tren işletmecisi yaptık. Şimdi de Ankara-İstanbul Süper Hızlı Tren Hattı projesi ön proje çalışmalarını tamamladık.

Süper hızlı tren hattımızın güzergah uzunluğu 344 kilometre olacak. Saatte 350 kilometre hıza ulaşacak trenlerimizle seyahat süresini 80 dakikaya indirmeyi planlıyoruz. Ayrıca Gebze'den başlayıp Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçerek İstanbul Havalimanı'na ve son olarak Çatalca'ya ulaşacak Kuzey Marmara Hızlı Tren hattı projesini de planlarımız arasına aldık.

2002'den bu yana aktif havalimanı sayımızı 26'dan 57'ye çıkardık ve dış hatlarda 50 ülkede 60 noktaya uçuş gerçekleştiriliyorken bugün 131 ülkede 346 noktaya yükselttik. 2023 yılında havayoluyla 214 milyonun üstünde yolcu taşıdık. İstanbul Havalimanımız Avrupa'da 1., Dünya'da 7. sırada, Antalya Havalimanımız Avrupa'da 10., Dünya'da 41. sırada, Sabiha Gökçen Havalimanımız ise Avrupa'da 11., Dünya'da 43. sırada yer almıştır. Türk Hava Yollarımız da dünyanın en çok ülkesine ve en çok dış hat noktasına uçan havayollarından biridir. İstanbul'dan 4 saatlik uçuşla 1,4 milyar insanın yaşadığı devasa bir pazara erişebiliyorsunuz.





Denizcilik alanında da büyük ilerlemeler kaydettik.

Ülkemizin; 217 limanında 543 milyon ton yük, 12,4 milyon TEU konteyner elleçlenmekte, Tekirdağ, Ambarlı, Kocaeli ve Mersin'de bulunan konteyner limanları da dünyada ilk 100 liman arasına girmektedir.



45,7 milyon dedveyt tona ulaşan deniz ticaret filosu ile dünya sıralamasında 12'nci sırada olan, 1 milyonu aşan amatör denizcisi ve 138 bin gemi insanı ile de denizci bir ülkedir.

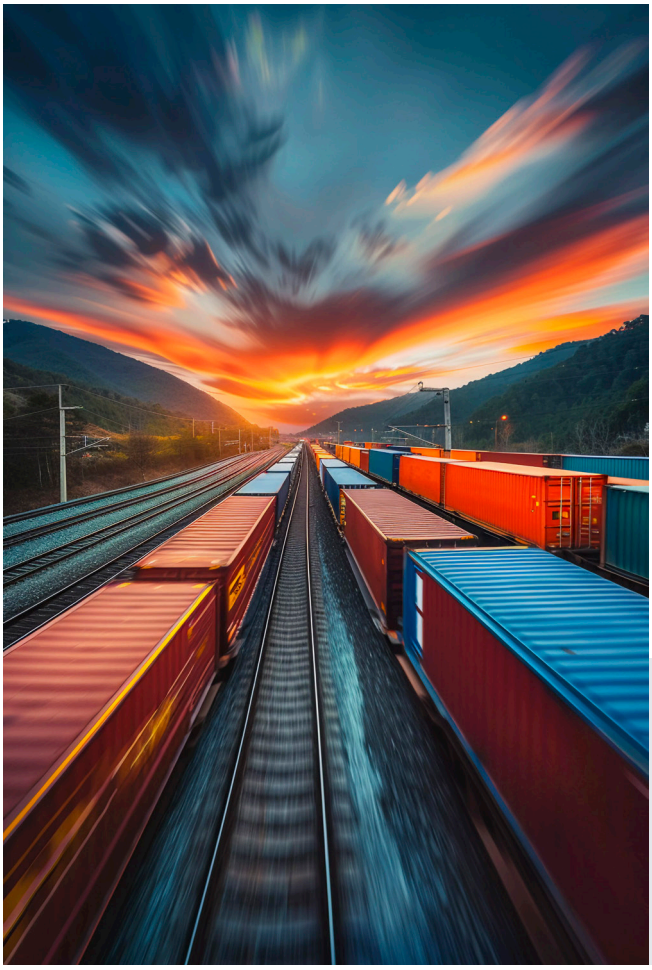
İşte başlarda bahsettiğim global konjonktürde de Türkiye stratejik konumu ve yüksek kapasiteli lojistik altyapısı ile öne çıkmakta ve uluslararası ticarette merkezi bir role doğru ilerlemektedir.

Ancak, bu potansiyeli tam olarak kullanabilmek için ekonomik istikrarın sağlanması ve altyapı yatırımlarının devam etmesi gerekiyor. Çünkü kilit noktasını teşkil etsek de Orta Koridor'un Asya ile Avrupa arasındaki ticarete tek başına yetmesi mümkün gözükmüyor. Sadece bu koridor omurga kabul edersek yeterli olmayacak, artık kuzey-güney veya daha diyagonal bağlantılar söz konusu ve her ülke de buna göre bunu geliştirmeye çalışıyor. Biz de bu noktada kıtalar arasında kesintisiz ve kaliteli ulaştırma altyapıları tesis etmek üzere çok ciddi çalışmalar yapmaktayız. Türkiye'nin ve Dünya'nın bir nevi yeni İpek Yolları olacak Kalkınma Yolu Projesi ve Zengezur Koridoru kapsamında planlanan kara ve demir yolları için çalışmalarımızı başlattık.

22 Nisan'da Cumhurbaşkanımızın riyasetinde Irak, Katar ve BAE Ulaştırma Bakanları ile "Kalkınma Yolu Projesi Mutabakat Zaptı"nı imzaladık. Türkiye'nin stratejik konumunu temel alarak yürüttüğümüz "Kalkınma Yolu Projesi" ile artık Irak'ta inşa edilen FAV Limanı'ndan Londra'ya kadar kara ve demir yolu ile Avrupa'nın her ülkesine kesintisiz ulaşım sağlanacak. Yeni İpek Yolu olarak nitelendirdiğimiz Kalkınma Yolu Projesi ile ülkemizin ekonomik ve jeopolitik statüsünü daha da güçlendireceğiz. Bu projenin hayata geçmesiyle Asya ile Avrupa arasındaki seyahat süresini Türkiye üzerinden önemli ölçüde azaltacağız.

Faw Limanı'ndan yola çıkacak bir geminin Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya ulaşması arasında geçecek olan süre ile Kalkınma yolu üzerinden aynı yükün Avrupa'ya ulaşması arasında 15 günlük bir kazanım sağlanacak. Faw Limanı'nı yaklaşık 1200 km'lik demir yolu ve otoyolu ile Türkiye sınırına ve oradan da Avrupa'ya bağlayacak proje bölgesel ticaret açısından yeni bir kapı aralayacak.

Kalkınma Yolu sadece uygun maliyetli ve kısa süreli bir ulaştırma koridoru sunmakla kalmıyor, aynı zamanda mevcut ulaştırma koridorlarının tamamlayıcısı da oluyor. Doğu batı yönündeki koridorları kuzey güney yönünde bağlamış oluyor. Böylece, global ticaret sistemine doğrudan katkı sağlayacak olan Kalkınma Yolu Projesi katılımcı bütün ülkelerin kalkınmasına ve gelişmesine de katkı sağlayacak.



Bu koridorun ülkemizden Avrupa'ya demiryolu geçişi yaklaşık 2 bin 88 km olacaktır. Önemli bölümü halen işletmede olan güzergahın 130 km'sini yeni inşa edeceğiz. Karayolu geçişi ise, 1.912 Km olacaktır. 1.592 Km'lik mevcut otoyolumuza ilaveten, "Şanlıurfa-Ovaköy" arasında 320 Km uzunluğunda yeni otoyol yatırımı yaparak karayolu geçişini de tamamlamayı planlıyoruz.

Hedefimiz 2030'lara doğru Kalkınma Yolu Projesini tamamlayıp, buraları bitirip hizmete almak.

Orta Koridor'da ülkemizin konumunu daha da güçlendirmek için BTK Hattı'na ek olarak Zengezur koridorunun da açılmasının kritik bir öneme sahip olduğunu düşünüyoruz. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile birlikte, Zengezur Koridoru orta koridorun gelişimini daha da destekleyecektir. Hayata geçirilmesiyle birlikte Azerbaycan ile Türkiye arasındaki mesafe de kısalacaktır. Uzun vadeli bir projeksiyon olmakla birlikte, Hazar Denizinden Bakü Limanı'na gelen yüklerin, BTK hattından daha kısa olması beklenen bu hat üzerinde doğrudan Türkiye'ye gelmesi mümkün olabilecektir.

Böylece, Bakü-Tiflis-Kars hattındaki yüklerin büyük bölümünü Poti ve Batum limanlarından Avrupa'ya ulaştırmakta olan ve Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden yüklerine bağımlı olduğumuz Gürcistan'a karşı bir alternatif geliştirmiş olacağız. Ülkemizdeki Kars-Iğdır-Dilucu demiryolu projesinin tamamlanmasıyla birlikte de yükün tamamen demiryoluyla Bakü-Türkiye-Avrupa hattında taşınması mümkün olacaktır. Ayrıca, Zengezur koridoru, Bakü Tiflis Kars demiryolu projesi ve bir kısmı İran üzerinden sağlanan hatların ardından üçüncü bir alternatif olacaktır.

Yıllık taşınan yük miktarında sağlanacak artışların yanı sıra Ermenistan için de ekonomik bir kazanç kapısı olacaktır. Türkiye ile Türk Dünyasını birbirine bağlayacak Zengezur'un 43 km'lik kısmı Ermenistan topraklarında...Ama bölgenin dört bir tarafa enerji ve ticari geçiş noktasına dönüşmesi bölge ülkelerinin refah ve istikrarına da katkı sağlayacaktır. Bu nedenlerle, projenin Ermenistan tarafından da destekleneceğini düşünüyoruz.

Eğer ki bu kısımda sorun yaşarsak İran üzerinden geçecek 60 km'lik ikinci bir güzergâhımız daha var. Azerbaycan'ı İran üzerinden Nahçıvan'a bağlayacak ve Aras Nehri üzerinden kurulacak olan "Aras Koridoru"da planlarımız dâhilinde. Ama dediğim gibi projenin Ermenistan tarafından da destekleneceğine inanıyoruz.

Özetle, Türkiye'nin lojistik ve taşımacılık sektörü, stratejik konumu ve sürekli gelişen altyapısı ile küresel ticarette önemli bir oyuncu olma yolunda ilerlemektedir. Türkiye, bahsettiğim avantajları doğru şekilde değerlendirip, uluslararası işbirliklerini ve stratejik yatırımları sürdürdüğü sürece, global tedarik zincirlerinde daha merkezi bir rol üstlenecek ve ekonomik büyümesini destekleyecek potansiyeli maksimize edecektir.



Şerafettin ARAS
UND Yönetim Kurulu Başkanı



DEĞİŞEN DÜNYA TİCARETİ VE TÜRKİYE YÜZYILI VİZYONUYLA DIŞ TİCARETİMİZ

Hala izlerini taşıdığımız Covid-19 pandemi krizi ve sonraki süreçte yaşananlar, başta karayolu taşımacılığı olmak üzere, sınırlar arası taşımacılığın ekonomilerin sürdürülebilirliği ve insanların refahı için ne kadar kritik bir rol oynadığını ortaya koyarken, sınırlar arası tedarik zincirlerinin "kırılganlığı" da çok net biçimde ortaya çıkmıştır.

Pandemi sürecinden sonra da, uluslararası ve sınırlar arası tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğine yönelik riskler azalmadan devam ederken; tüm dünyada sınırlar arası tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğini sağlayacak yeni ticaret ve lojistik stratejileri uygulamaya konmaya, dünya ticaret ve lojistik haritası hızla değişmeye başladı.

İki yılı aşkın süredir devam eden Rusya – Ukrayna savaşı Batı ile Doğu arasındaki tedarik zinciri irtibatını sağlayan "Kuzey hattının" kapanmasına yol açarken, 1 yıla yakın süredir devam eden İsrail – Filistin savaşıyla Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin yaklaşık yüzde 10'unun gerçekleştirildiği Süveyş'te yaşanan kriz, Asya-Avrupa arasındaki denizyolu taşımalarını zorunlu olarak Ümit Burnu'na yönlendirerek sefer sürelerini en az 25-30 gün artırmış ve bu hattı neredeyse kullanım dışı bırakmıştır.

Güncel konjonktürde, Avrupa-Kafkasya-Orta Asya arasındaki ticaretin ve uluslararası tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğinde **"Hazar Geçişli Uluslararası Taşımacılık Koridoru"**, en güvenilir alternatif olarak öne çıkmıştır.

IMF, OECD ve Dünya Ticaret Örgütü tarafından yayınlanan son raporlara göre 2023 yılında artan faiz oranları, fiyatlar ve durağanlaşan talep nedeniyle yavaşlama trendine giren dünya ticaretinde bugün itibarıyla 2024 yılı için, önceki yılın iki katı olmak üzere, ortalama % 2,3 ile % 3.3 aralığında bir artış öngörülüyor.



OECD yorumuyla bu artışın temelinde Çin ve Doğu Asya ekonomileri olacağı öngörülmekte.

Nitekim, Dünya Bankası tarafından 2023 yılının Kasım ayında yayınlanan "Middle Trade and Transport Corridor" raporunda 2030 yılına kadar AB-Çin arasındaki ticaretin % 30 artacağı ve Orta Koridor üzerinden geçen trafiğin 3 katına çıkacağı öngörülmektedir.

Avrupa'nın dünya çapında tedarik zincirlerini ve küresel altyapısını geliştirmesini, ulaşım ve enerji ağlarını güçlendirmesini ve böylece AB ticaretinin gelişimini desteklemeyi hedefleyen Küresel Geçit (Global Gateway) girişiminin de güncelde odağına "Orta Koridorun potansiyelinin ortaya çıkarılması"nı aldığını görmekteyiz.

Bu yılın Ocak ayında Brüksel'de gerçekleştirilen "Avrupa ve Orta Asya Arasında Sürdürülebilir Taşımacılık Bağlantısı" temalı Küresel Geçit Yatırımcılar Forumu'nda AB, Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye'den çok sayıda paydaşın "Orta Koridor'un uzun vadede Avrupa'yı Orta Asya'ya 15 gün veya daha kısa sürede bağlayan çok modlu, modern, rekabetçi, sürdürülebilir, öngörülebilir, akıllı ve hızlı bir koridor haline getirilmesi" hedefi doğrultusunda bir araya geldiğini; Türkiye'nin de üst düzey katılım sağladığı Forum sonucunda Küresel Geçit projesi fonları ile birlikte, Avrupa Komisyonu'nun önderliğinde oluşturulacak ilave kamu ve özel sektör fonlarını içeren 10 milyar Avro'luk bir tutarın, tamamen Orta Koridorun geliştirilmesine yönelik ulaşım projelerine seferber edilmesinin kararlaştırıldığını gördük.

Tüm dünyada ekonomik durgunluk yaşanan günümüzde, AB ekonomileri için Orta Asya gibi önemli bir pazara ulaştıracak olan ve geçen yılın ilk 8 ayında transit yük akışı % 84 oranında artan Orta Koridorun sağlıklı işleyişi için en güvenli ve etkin transit güzergahı, Avrupa Birliği ile 30 yıla yakındır "gümrük birliği" ve tam üyelik perspektifi altında, giderek bütünleşen bir ekonomi olan Türkiye'dir.

"Hazar Geçişli Uluslararası Taşımacılık Koridoru (Orta Koridor) Avrupa Birliği'nin 2019 yılında açıkladığı Orta Asya'ya açılım stratejisi paralelinde, AB Komisyonu'nun 2021 yılında açıkladığı "Küresel Geçit" projesi bağlamında partner ülke olarak tanımlanmış olan Türkiye ile Avrupa Birliği'nin en büyük ortak çıkar alanı haline gelmiştir.

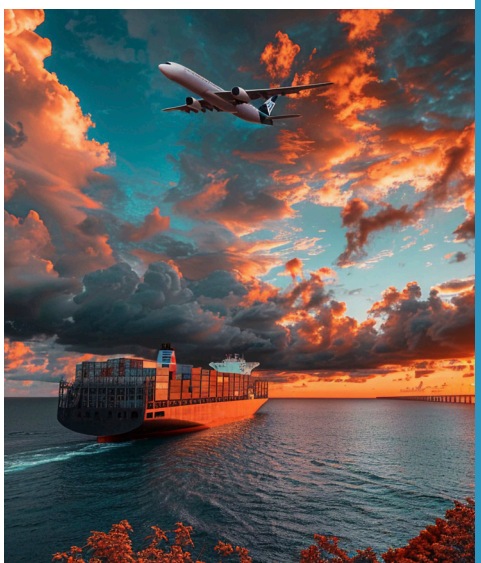
Ancak, 2023 yılında AB ülkelerinin Türkiye'ye gerçekleştirdikleri ihracatın 106 milyar dolara ulaştığı ve Türkiye'nin AB'ye 104 milyar dolarlık ihracatının % 50'sinin Türkiye'deki AB sermayeli şirketler tarafından gerçekleştirildiği değerlendirildiğinde, Türkiye'de kayıtlı karayolu araçlarının AB ülkeleri üzerinden gerçekleştirdikleri taşımalara getirilen transit kısıtlamalarının veya Türkiye ile AB ülkeleri arasında mal taşımaya çalışan Türk TIR sürücülerinin aylarca vize almak için randevu bekleyip haksız gerekçelerle vize reddiyle karşılaştıkları süreçlerle engellenmelerinin, AB ekonomileri için de ciddi ekonomik kayıplar yarattığı düşünülmelidir.

Buna, Orta Asya bölgesine ihracat malı göndermekte olan AB'li ticaret erbabının, Avrupa'dan Orta Asya'ya her yıl karayoluyla gerçekleştirilen mal sevkiyatlarının % 70'inin Türk plakalı araçlar ve sürücüleri tarafından gerçekleştirildiği de eklendiğinde, Avrupa ayağında Orta Koridorun "zayıf halkalarının acilen onarılması" ihtiyacı öne çıkmaktadır.

Bu mesajlar, UND tarafından 15 Mayıs 2024 tarihinde TÜSİAD Brüksel ev sahipliğinde gerçekleştirilen ve ülkemizin AB Daimi Temsilcisi Büyükelçi Sayın Faruk Kaymakcı'nın açılışını gerçekleştirdiği Orta Koridor konulu yuvarlak masa toplantısında da gündeme getirildi. Bahse konu toplantıya Avrupa Birliği Komisyonunun Ticaret, Uluslararası İşbirlikleri, Ulaştırma ve Genişleme Genel Müdürlüklerinden ve AB Dış İlişkiler Servisinden, ayrıca Polonya, Romanya, Bulgaristan, Kazakistan, Azerbaycan, Kırgızistan, Türkmenistan'ın AB temsilciliklerinden üst düzey yetkililerden gelen yoğun ilgi ve katılım, hem AB tarafında, hem de Koridorun Orta Asya-Kafkasya bölgesindeki paydaş ülkelerinin Orta Koridorun gelişim potansiyeline verdikleri önemi net olarak göstermiştir.

Nitekim, bu yıl gerçekleşen Uluslararası Ulaştırma Forumu'nda konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türkiye'nin ulaştırma koridorlarındaki konumuna vurgu yaparak, "Türkiye'nin dahil olmadığı bir yapılanmanın çok etkin olamayacağı" dile getirilmiştir. Bu bağlamda giderek kızışan küresel rekabet ışığında, ülkemizin avantajlı jeopolitik konumundan azami faydayı sağlayabilmek İhracatımızın sürdürülebilir gelişimi ve ülkemizin uluslararası tedarik ve değer zincirlerinde daha fazla paya sahip olması için ülke olarak ve sektörümüz adına üstlenmemiz gereken yeni sorumluluklar bulunmaktadır.





Ülkemiz üzerinden geçen transit taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla Türkiye'nin transit bir koridor olarak fiziki altyapılarındaki eksiklerinin giderilmesi, limanların demiryolu bağlantılarının tamamlanması, karayolu sınır kapılarındaki araç kuyruklarının giderilmesi için gerekli önemlerin alınması, farklı taşıma modlarının en avantajlı ve sürdürülebilir şekilde birlikte kullanıldığı intermodal ve kombine taşımacılık uygulamalarının en hızlı şekilde geliştirilmesi ve etkinleştirilmesi, etkin olacağı noktalarda intermodal aktarma ve lojistik merkezlerinin oluşturulması ve bunların gerekli altyapılar ve üst yapılarla desteklenmesi, Türkiye'de transit taşımacılık faaliyetlerini destekleyici mevzuat düzenlemelerinin yapılması, yatırım ve vergi teşvikleriyle lojistik sektörü firmalarının sürdürülebilirliğinin destekleneceği iyileştirmelerin devreye alınması suretiyle etkin bir Lojistik eko-sistemi yaratmamız gerekiyor.

Kendi içimizde, kamu-özel sektör-STK 'lar arasında etkin bir işbirliğiyle sürdürülebilir ve rekabetçi bir Lojistik eko-sistemi yaratırken; ülkemizin kilit konumda olduğu Uluslararası Hazar Geçişli Orta Koridor, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu gibi koridorların etkinleştirilmesi için ülke olarak liderlik rolünü üstlenmemiz, ticari diplomasi faaliyetlerini bu doğrultuda güçlendirmemiz önemlidir.

Türkiye üzerinden Avrupa'dan Orta Asya'ya ve geçtiğimiz aylarda Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan "Kalkınma Yolu" projesinin desteğiyle Türkiye üzerinden Ortadoğu'ya ulaşım bağlantılarının etkinleştirilmesi konusundaki tüm ulaşım projelerine ve girişimlere Derneğimiz, sektörümüz adına destek vermeye devam edecektir.

Nitekim, AB ülkeleri nezdindeki girişimlerimize ek olarak Orta Asya-Kafkasya ve Ortadoğu bölgesindeki ülkelerin muadil dernekleri ile yürüttüğümüz yakın işbirliği, geçtiğimiz aylarda 1,5 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğe sahip bir bölgeyi temsil eden Türk Devletleri Teşkilatı çatısı altında yeni bir oluşumun önünü açmıştır.

Türk Devletleri Teşkilatı "TDT bünyesinde oluşturulan Uluslararası Karayolu Taşımacıları Özel Sektör İstişare Mekanizması çerçevesinde, bugün aramızda AHK Orta Asya üyesi olarak temsilcileri bulunan Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan gibi bu kuruluşa üye olan ülkelerin Uluslararası Taşımacılık Derneklerinin , ayrıca değerli IRU temsilcilerinin de katılım sağladıkları toplantıda, TDT üye ülkelerinin Uluslararası Taşımacılık Derneklerinden oluşacak bir Birliğin kurulması için UND'ye resmen görev verilmiştir.

Bir başka gurur projemiz olmasını arzuladığımız Birliğin ilk projesi, Orta Koridor üzerindeki sorunları tespit etmek üzere, üye ülkelerden oluşan Çin sınırından Türkiye'ye ulaşacak bir TIR kervanı yapılması olacaktır.

AVRUPA'YA LOJİSTİKTE TÜRKİYE'NİN ROLÜ

Lojistik sektörümüz coğrafi olarak çok kıymetli bir konumda bulunuyor. Bugün dört saatlik bir uçuş mesafesinde milyar dolarlık cirolara yakın bir noktadayız. Bu süreçte devlet desteğiyle birlikte hareket ederek aksiyon almalıyız. Lojistikte birbirini uçtan uca kapsayacak şekilde demiryolu, havayolu, denizyolu, intermodal, karayolu hepsinin kombine edildiği lojistik modellerine ihtiyacımız var. GSYİH'nın bugün yüzde 12'sinin üzerine çıkmış bir potansiyelden bahsediyoruz. Mevcut durumda lojistik tamamen rüzgarı arkasını almış durumda diyebiliriz.



Ayşem **ULUSOY**
UTİKAD Yönetim Kurulu
Başkan Yardımcısı



Pandemi döneminde lojistik sektörü olarak hızlı bir uyum süreci ile geliştik. Bu süreçte lojistik kabiliyetlerimizin ne kadar iyi olduğunu hem araç filo sayımız hem de lojistik yeteneklerimiz olarak neler yapabiliyoruz deneyimledik. Benim ileriye yönelik olarak hayallerim arasında milli limanlar var. Milli limanların var olması ülkemizin uluslararası rekabetteki gücü açısından da oldukça önemlidir. Bugün bakıldığında Türk Bayraklı çok güçlü havayolumuz, THY var. Aynı etkiyi yaratabilecek denizcilikte de küresel bir markaya sahip olmamız ülkemiz ve sektörümüz için çok kıymetli olacaktır. Aynı zamanda demiryollarının da özelleşmesini, milli yapısının özel sektörle daha güçlenmesi gerektiğini ve transit taşımanın çok kıymetli olduğunu düşünüyorum. Yine bölgesel güç olma hayali konusunda da çok umutluyum. Bizde var olan manevra gücü ve lojistik kabiliyetler doğru bir altyapıyla yönetilebilirse, Türkiye lojistik sektöründe birçok ülke için ciddi bir tehdit unsuru olabilir. Bu üstünlük, ticaret savaşlarının konuşulduğu bir dünyada Türkiye'ye güçlü bir el olacaktır. Bunun yanı sıra en önemli avantajlarımızdan biri sahip olduğumuz insan gücü. Bugün Avrupa lojistik alanında çalışacak insan gücü bulmakta zorlanıyor. Bizim sahip olduğumuz insan gücümüz gerçekten çok önemli ve kıymetli. Türkiye'nin stratejik coğrafi konumuyla da transit ticarette çok önemli bir pay alması gerekiyor. Lojistik sektörü bu düzeyde hizmet için dijital altyapı olarak her gün daha da gelişiyor ve sektör olarak tüm yeniliklere ve gelişmelere hazır hale geliyor.

KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Bununla birlikte bizimde karşı karşıya kaldığımız bazı engeller bulunuyor. Bunlara örnek olarak gümrüklerde yaşanan aksamalar ve prosedürler sıralanabilir. Halen demiryolunun tam anlamıyla uçtan uca bağlanamadığı ve Orta Koridorun çok aktif kullanılamadığı bir süreç içerisindeyiz. Bizim bundan sonraki tek hedefimizin ihracat ve ithalat taşımalarının olmaması gerekiyor. Mesele sadece bir ürünün bir noktadan başka bir noktaya taşınması ise bunu herkes sağlayabiliyor.

SEKTÖRDE EĞİTİM SORUNU

Her zaman sektörümüze yapılacak yatırımların öneminden bahsediyoruz. Elbette lojistik sektörü olarak önemli bir hizmet sunuyoruz ve yapılacak yatırımlarda en az yaptığımız iş kadar kıymetli. Fakat bana sorarsanız geldiğimiz yüzyılın öznesi hala insan. Ne kadar dijitalleşsek, teknolojik olarak gelişsek de her zaman özne insan olacaktır. Bu sebeple yatırımın yapılacağı en kıymetli alan insandır. İnsana doğru yatırım yapan şirketler her zaman kazanmıştır ve kazanacaktır. Sektörde eğitim konusunda meslek liselerinin önemi ortaya çıkıyor. Buradaki eğitimlerin çok ciddi anlamda daha doğru planlanması, gençlerin bu mesleği okullarında öğrenmeleri ve sonrasında üniversitelerin 2 ve 4 yıllık bölümlerinde okumaları gerekiyor. Bizim şu anda yetişmiş, teorik bilgileri bilen, yetkin çalışma arkadaşlarına ihtiyacımız var. Öncelikle meslek liseleri içerisinde, lojistik bölüm sayısının artması gerekiyor. Sayının artmasının yanı sıra müfredatının revize edilmesi de bir tür zorunluluk olarak görülmektedir.

Kara, deniz veya hava taşımacılığında iş ortağınız.

Dünyanın her yerinde size özel **profesyonel ve güvenilir** çözümler sunuyoruz.





Osman Gökhan **İSKENDER**
Ulusal Lojistik ve Antrepo Hizmetleri A.Ş.
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

Lojistik sektörünün eğitim sorunları genellikle sektörün hızla değişen doğası ve teknolojik ilerlemeleri ile ilgilidir.

Eğitim programlarının güncelliği ve pratik uygulama imkanları önemlidir. Özellikle lojistikte dijitalleşme ve veri analitiği gibi konuların doğru bir şekilde vurgulanması gerekmektedir.

Ayrıca sektördeki güncel mevzuatlar ve uluslararası standartlar da dikkate alınmalıdır.
Tüm değişiklikler güncel olarak öğrencilere aktarılmalıdır.
Etkili ve donanımlı bir lojistik eğitim programı genellikle aşağıda kısaca açıklamaya çalıştığım 7 ana unsurları ve konuları mutlaka içermelidir;

TEMEL LOJİSTİK BİLGİSİ:
Lojistik işlevleri, tedarik zinciri yönetimi, depo yönetimi gibi temel konuların kapsamlı bir şekilde öğretilmesi ve pratik tecrübe edilmesi.

TEKNOLOJİ VE DİJİTALLEŞME:
Lojistikte kullanılan yazılımlar, otomasyon sistemleri ve veri analitiği gibi teknolojik konulara odaklanılmalıdır. Ülkenin lojistik kaynaklarına kalifiye, yeterliliği uygun iş gücü ve yönetici adayları hazırlanmasında sektörel teknoloji bilgisi ve yazılım kullanma, geliştirme gibi yetenekleri olan adaylar daima önemli konumda olacaklardır.

PRATİK UYGULAMALAR:
Öğrencilerin gerçek dünya senaryolarında çalışarak deneyim kazanabileceği staj veya proje çalışmaları gibi pratik uygulama imkanları sunulmalıdır. Sadece operasyonel konuları içermeyen finans ve mali işler gibi lojistiğin tüm departmanlarında temel pratik eğitimin verileceği staj programları uygulanmalıdır.

SEKTÖRDE GÜNCEL TRENDLER:
Lojistik sektöründeki güncel gelişmeler ve trendler hakkında bilgi sağlanmalıdır, bu da öğrencilerin sektörün nabzını tutmalarına yardımcı olur.

İLETİŞİM VE LİDERLİK BECERİLERİ:
Lojistikte başarılı olmak için iyi iletişim ve liderlik becerileri önemlidir, bu yüzden bu konulara da odaklanılmalıdır. Öz güveni yüksek, sorunlar ile karşılaştığında çözümleri üretebilecek düzeyde yetişkin bireyler eğitilmelidir

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE YEŞİL LOJİSTİK:
Çevresel etkileri azaltmak için sürdürülebilir lojistik uygulamaları ve yeşil tedarik zinciri yönetimi konularına da yer verilmelidir.

ULUSLARARASI TİCARET VE MEVZUATLAR:
Lojistik genellikle uluslararası boyutta faaliyet gösterir, bu yüzden uluslararası ticaret kuralları, gümrük işlemleri ve uluslararası taşımacılık mevzuatları gibi konular da kapsanmalıdır.

Bu unsurlar, öğrencilere hem teorik bilgi hem de pratik beceriler kazandıracak kapsamlı bir lojistik eğitim programının önemli bileşenleridir. Sektörün eğitim sorunlarına ana çözüm; bu bileşenleri özel sektör temsilcileri ile bir araya gelerek program haline getirerek eğitilenlerine doğru aktaran Üniversiteler ve eğitim kurumları olacaktır.

Yasemin **YILMAZ**
Türkiye Orp Direktörü
Allcargo TURKEY

Pandemi ile doktorların ve lojistiğin dünyada ne kadar önemli olduğunu hepimiz anladık.
Aslında sektör çalışanları olarak yaptığımız işin öneminin her zaman farkında olduk.



Kelebek etkisinin en hızlı ve en fazla hissedildiği sektörlerin basında geldiği konusundaki inancım net.

Muhtemelen ilk taşımacılık faaliyeti başladığında konu bir ürünü A noktasından B noktasına bir şekilde taşımak iken su anda bu sureci en hızlı en efektif en akılcı en takip edilebilir ve en ölçülebilir yapabilmek önem kazandı belki de bu işin amacı haline geldi.

Üzerimizde taşıdığımız sorumluluk sadece evraklar üzerinde bulunan rakamlardan çok daha fazlası.

Bir ihracat veya ithalat surecinde konunun tüm paydaşları tarafından aynı hassasiyet ile ele alınması gerekiyor. Bugün lojistik sağlayıcı seçimlerinde kriterlerimiz arasında bulunması gereken en önemli iki maddeden bahsetmek istiyorum.

Bunlardan birincisi TIO belgesi.

Lojistik faaliyetlerde bulunabilmek için gerekli bu belge bu işi yapabilmemiz için Ulaştırma Bakanlığı tarafından zorunlu tutuluyor. Belgenin açılımı TIO (Tasıma İşleri Organizatörlüğü) . Belgeyi alabilmenin 2024 yılı itibariyle bedeli 965.246,00 TL.

TIO belgesini alabilmek için zorunlu tutulan tek kısım tutarı değil aslında. Bununla birlikte firma bünyesinde UDY ve ODY belgeli personel ya da ortak bulundurulması gerekiyor. Bu belgelerin alınabilmesi için MEB tarafından düzenlenen sınavlara katılmak ve bu sınavlardan en az 70 puan alma zorunluluğu var.

TIO belgesini almadan firma kuruluşu yapabilirsiniz. FAKAT denetlemelerde bu konudaki eksiklik fark edildiğinde Lojistik firmasına kestiği her bir fatura için bakanlık tarafından ceza kesiliyor.

Konunun diğer partisi de bu konuda sorumlu tutulmuş. Herhangi bir şekilde TIO belgesine sahip olmayan bir firma ile çalışan dış ticaret firması da bu durum fark edildiğinde aynı sorumluluk ile cezalandırılıyor. Burada denetleme yetkisi bu firmalara verilmiş gibi.

Bana göre 2.önemli bir konu ise ihraç veya ithal etmek isteğimiz kargomuzun lojistik risklerimizi karşılayacak poliçesi bulunan bir lojistik firmasına emanet edilmesi. Bu konuda özvarlığı olan veya olmayan taşımacılar için birden fazla sigorta çeşidi mevcut. Bu detaya burada girmek istemiyorum ama faaliyet gösterdiği alana hizmet eden bir sigorta poliçesinin mutlaka bulunması dış ticaret firmalarında çalışan arkadaşlarımızın aksam yastığa başlarını rahat koymalarında önemli bir faktör.

Biz lojistikçiler firmalarına emanet edilen yükün mal bedeline bakıldığında bu konu hiç yabana atılacak gibi değil. Çünkü tüm süreç dikkate alındığında (ön taşıma, gümrükleme, depolama, tasıma, son tasıma, ardiye) riskin ne kadar büyük olduğu aşikar.

Lojistik hizmeti alacak firmalarda çalışan işini liyakatli bir şekilde yapmak isteyen çalışanlar bu konuda sorgulayıcı ve talepkâr olmalı.

Uzun lafın kısası diyecek olursam dikkat çekmek istediğim kısım yaptığımız işte ürünümüzün kalitesine ne kadar önem veriyorsak bu ürünleri emanet ettiğimiz tedarikçimizi de sektörünün kriterleri içinde değerlendirmek. En azından sigorta, TIO belgesi gibi önemli kriterleri sorgulamak.

Teklifte yer alan rakamlara değil günün sonunda bu hizmet için ödediğiniz fatura tutarına bakmanız tavsiyesi.





Avrupalı Dostlarımız Vize Sorununu Görmezden Gelmemeli!



Furkan ARAS
Hilal Trans Genel Müdür Yardımcısı

Türkiye, coğrafi konumu ve sahip olduğu lojistik altyapı ile Avrupa'nın lojistik ve tedarik zincirinde kritik bir rol oynamaktadır. Asya ve Avrupa arasında bir köprü olan Türkiye, stratejik konumu sayesinde kıtalararası ticaretin merkezi olma potansiyeline sahiptir. Biz de elimizden geldiğince, Türkiye'nin Avrupa lojistiğindeki rolü, önemi ve bulunduğu konum itibariyle Avrupa açısından durduğu yeri anlatmaya çalışarak şoförlere uygulanan katı vize politikasının ortaya çıkardığı olumsuz tablodan bahsedeceğiz.

Stratejik Konum ve Altyapı

Türkiye'nin Doğu ve Batı arasında eşsiz bir konuma sahip olduğu yadsınamaz. Bu durum, ülkenin hem kara hem de deniz yolları ile Avrupa'ya hızlı ve etkili bir şekilde ulaşım sağlamasına olanak tanır. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı ve Akdeniz gibi suyolları, Türkiye üzerinden geçen Trans-Avrupa otoyolları (TEM) ve demiryolu ağları, Avrupa ve Asya arasında hızlı ve güvenilir bir taşımacılık ortamının sağlamakta, Türkiye'nin Avrupa'ya olan yakınlığı, lojistik maliyetlerini düşürmekte ve teslimat sürelerini kısaltmaktadır.

Ülkemiz, bulunduğu stratejik konum sebebiyle yaptığı hızlı tren projeleri, otoyol genişletmeleri ve liman modernizasyonları gibi altyapı yatırımlarıyla konumunu güçlendirmek için çalışmaktadır. Özellikle Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı gibi projeler, Türkiye'nin doğu-batı koridorundaki önemini pekiştirmiştir.

İstanbul Havalimanı, dünya çapında önemli bir hava kargo merkezi olma yolunda ilerlemektedir. Bu havalimanı, Avrupa, Asya ve Afrika arasında önemli bir lojistik merkezi olarak hizmet vermekte ve Türkiye'nin hava kargo taşımacılığındaki rolünü güçlendirmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde bulunan serbest ticaret bölgeleri ve lojistik köyler, depolama ve dağıtım süreçlerini hızlandırarak ülkenin lojistik kapasitesini artırmaktadır.

Türkiye'nin Avrupa İçin Önemi

Türkiye'nin lojistik alanındaki gelişimi, Avrupa'nın tedarik zincirleri açısından büyük bir avantaj sağlamaktadır. Avrupa'nın önde gelen ekonomileri, Türkiye üzerinden yapılan taşımacılıkla daha hızlı ve maliyet etkin çözümler elde etmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin lojistik avantajları, Avrupa'nın Asya pazarlarına erişimini de kolaylaştırmaktadır.

Enerji nakil hatları da Türkiye'nin Avrupa için önemini artıran bir diğer faktördür. Türkiye, Orta Doğu ve Hazar Bölgesi'nden gelen petrol ve doğalgazın Avrupa'ya taşınmasında kritik bir enerji koridoru olarak hizmet vermektedir. Bu durum, Avrupa'nın enerji güvenliği açısından Türkiye'yi vazgeçilmez bir ortak haline getirmektedir.

Tüm bu saydıklarım sebebiyle ülkemizin öneminin her geçen gün daha da artacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Peki, stratejik anlamda sahip olduğumuz bu önemin farkında mı Avrupa Birliği dost ülkeleri?



Türkiye, coğrafi konumu, gelişmiş lojistik altyapısı ve stratejik avantajları ile Avrupa'nın lojistik ve tedarik zincirinde kritik bir rol oynamasına ve Avrupa için vazgeçilmez bir lojistik partner olmasına rağmen Türk şoförlerimizin Schengen vizesi alırken yaşadığı zorluklar, yukarıda övgüyle bahsettiğimiz, Türkiye'nin lojistik anlamda stratejik öneminin Avrupa Birliği tarafından anlaşılmadığını göstermektedir.

Avrupa Birliği ülkelerinden birinin Ankara Büyükelçisi, yaptığımız bir görüşmede, Türk şoförlerinin vize probleminin ticareti engellemediğini, Türk nakliyeci ve şoförlerin yerine ticaretin devam etmesini sağlayacak farklı ülke tedarikçilerinin bulunduğunu ifade etti.

Bu ifade, aslında Avrupa Birliği'nin vize süreçlerinde uyguladığı katı kuralların uluslararası ticaret anlamında çıkarabileceği olumsuz sonuçları tam anlamıyla görmediğini göstermektedir. Ancak Kıymetli Büyükelçi Türk lojistik ve nakliye sektörü Avrupa Birliği'nin hem Türkiye ile hem de Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile yaptığı uluslararası ticarette önemli bir görev üstlenmiş olduğunun farkında değildir.

Nicelik olarak Dünya genelinde şoför sorununun ciddi seviyelerde olduğu bir dönemde maalesef Türk şoförlerinin vize sorunu yaşaması trajikomik bir gerçektir. Bu örnekleri çoğaltabiliriz…

Yapılması gereken öncelikle, 50 binden fazla aracımız ve şoförümüz ile Avrupa'nın sadece Türkiye ile değil Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile olan ticaretinde de önemli rol oynayan Türk lojistik ve nakliye sektörünün konumunu her platform ve toplantıda dile getirmektir.

Uzun yıllardır şoförlük mesleğini sürdüren şoförlere 6 aylık vize verilmesinin, haksız olduğunu ve gereksiz iş yükü oluşturduğunu ifade ederek, şoförlere Schengen vize uygulamasında ayrı kategori oluşturulmasını sağlamaktır. Vize için başvuran şoförün kaç yıldır bu mesleği yaptığına uygun süreli vize verilmesi sağlanmalıdır.

Sonuç olarak, sektör, yaşadığı çok fazla sorunun üstüne bir de vize sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Bu sorun ivedi olarak çözülmezse, meslek seçiminde şoförlük artık hiç tercih edilmeyecek noktaya gelecektir.



GELECEĞİN LOJİSTİK MERKEZLERİ: DİJİTALLEŞME, SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE MÜŞTERİ ODAKLILIK İLE GLOBALLEŞME

Dış ticaret yapan ve hacmini artırmak isteyen firmalar için lojistik, başarının anahtarıdır. Ancak dijitalleşmenin gerisinde kalan firmalar, rekabet avantajı elde etmekte zorlanabilirler. Bu yazıda, geleceğin lojistik merkezlerinin dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve müşteri odaklılık ile globalleşmeyi nasıl başarabileceğini ve marka değerini nasıl artırabileceğini fark edeceksiniz.



Leyla **GÖK**
Bilişim Vadisi
Kurumsal İletişim Direktörü

Yapay Zeka ile Hızlanın

Yapay zeka, lojistik süreçlerini daha verimli hale getirir. Örneğin, talep tahmini ve rota optimizasyonu sayesinde taşıma süreleri ve maliyetler düşer. AI, depolama işlemlerini hızlandırarak hata oranlarını minimize eder.

Amazon, yapay zeka kullanarak lojistik süreçlerini mükemmelleştiriyor. Depolarda robotlar ve AI destekli sistemlerle, siparişlerin hızlı ve doğru şekilde hazırlanmasını sağlıyor. Bu sayede, müşteri memnuniyeti artarken, maliyetler düşüyor ve verimlilik zirve yapıyor.

Blockchain ile Güvenliği Sağlayın

Blockchain, tedarik zincirinde şeffaflık ve güvenlik sağlar. Ürünlerin yolculuğunu adım adım takip ederek, sahtecilik ve dolandırıcılığın önüne geçer. Bu, özellikle yüksek değerli ürünlerde kritik öneme sahiptir.

Maersk, blockchain teknolojisini tedarik zincirinde kullanarak büyük bir fark yarattı. IBM ile birlikte geliştirdiği TradeLens platformu, yüklerin güvenli ve şeffaf bir şekilde izlenmesini sağlıyor. Bu teknoloji, sahtecilik ve hırsızlığı önleyerek güvenliği artırıyor.

IoT ile Takipte Kalın: Amazon'un Akıllı Depoları

Nesnelerin interneti (IoT) cihazları, gerçek zamanlı izleme ve yönetim imkânı sunar. Akıllı sensörler sayesinde araçların konumu, sıcaklık ve nem gibi bilgiler anlık olarak izlenebilir, bu da özellikle hassas ürünlerin taşınmasında büyük avantaj sağlar.

Amazon'un depo ve teslimat süreçlerinde IoT cihazlarıyla her an takip yapması, stok yönetimini ve taşıma süreçlerini daha verimli hale getiriyor. Bu teknoloji, ürünlerin konumunu, sıcaklığını ve diğer önemli verileri anlık olarak izlemeyi mümkün kılıyor.

Büyük Veri ile Akıllı Kararlar: Maersk'in Verimliliği

Büyük veri analitiği, lojistik sektöründe stratejik kararlar almayı kolaylaştırır. Talep tahminleri, stok yönetimi ve müşteri davranışları hakkında değerli bilgiler sunarak, lojistik firmalarının daha bilinçli ve hızlı kararlar almasını sağlar.

Maersk, büyük veri analitiği ile lojistik operasyonlarını optimize ediyor. Büyük veri, talep tahminleri ve stok yönetiminde daha iyi kararlar almalarına yardımcı oluyor ve böylece müşteri ihtiyaçlarına hızla cevap verebiliyorlar.

Dijitalleşme, müşteri memnuniyetini artırır ve pazarlama stratejilerini güçlendirir. Dijital izleme sistemleri sayesinde müşterilere daha hızlı ve doğru bilgi sunmak mümkündür ve bu da müşteri sadakatini artırır.

Elektrikli Araçlar ve Yenilenebilir Enerji ile Yeşil Lojistik

Elektrikli ve hibrit araçlar, fosil yakıt tüketimini azaltarak çevreye olan zararı minimuma indirir. Biyoyakıtlar ve hidrojen yakıt hücreleri gibi alternatif enerji kaynakları da taşımacılık sektöründe giderek daha fazla kullanılmaktadır.

Amazon, elektrikli araç filosuyla çevre dostu taşımacılıkta öncü bir rol oynuyor. Elektrikli ve hibrit araçlar, karbon emisyonlarını azaltarak doğaya dost bir çözüm sunuyor.

Güneş panelleri ve rüzgâr türbinleri gibi yenilenebilir enerji kaynakları da lojistik tesislerinin enerji maliyetlerini düşürmekte ve çevreye olan etkisini azaltmaktadır.

Maersk ise yenilenebilir enerjiye yaptığı yatırımlarla deniz taşımacılığında sürdürülebilirliği sağlıyor. Güneş panelleri ve rüzgâr türbinleri gibi yenilenebilir enerji kaynakları, enerji maliyetlerini düşürüp çevre üzerindeki olumsuz etkileri en aza indiriyor.

IBM tarafından yapılan bir araştırmaya göre, tüketicilerin %51'i çevresel sürdürülebilirliğin son 12 ayda kendileri için daha önemli hale geldiğini belirtmiştir. Dahası, tüketicilerin %49'u sürdürülebilir veya sosyal açıdan sorumlu ürünler için %59 daha fazla ödeme yapmıştır.

Sürdürülebilir uygulamalar, pazarlamada önemli bir rol oynar. Çevreye duyarlı tüketiciler, sürdürülebilir uygulamaları benimseyen firmaları tercih eder ve bu firmalara sadakat gösterir. Bu da lojistik firmalarının rekabet avantajını artırır.

Müşteri Odaklı Hizmetlerle Rekabette Öne Geçin

Küresel pazarlarda rekabet avantajı elde etmek için dijitalleşme ve sürdürülebilirlik kritik öneme sahiptir. Dijital teknolojiler ve veri analitiği, firmalara hızlı ve doğru kararlar alma imkanı sunar. Küresel pazarlarda rekabet edebilmek için tedarik zincirlerinin optimize edilmesi ve esneklik kazanması gerekmektedir.

Müşteri odaklı hizmetler de lojistik firmalarının sadık müşteri tabanları oluşturmasına yardımcı olur. Bu da rekabet avantajı elde etmelerini ve pazar paylarını artırmalarını sağlar.



Geleceğe Hazır Mısınız?

Geleceğin lojistik merkezleri, dijitalleşme ve sürdürülebilirlikle şekillenecek. Amazon ve Maersk gibi global firmalar, bu alanlarda attıkları adımlarla başarılı olmuşlardır. Dijitalleşme ve sürdürülebilirlik yatırımları, lojistik firmalarının rekabet avantajı elde etmelerini ve global pazarlarda başarılı olmalarını sağlar. Bu trendleri takip eden firmalar, marka değerlerini artırarak müşteri memnuniyetini sağlar ve sürdürülebilir bir geleceğe katkıda bulunurlar.

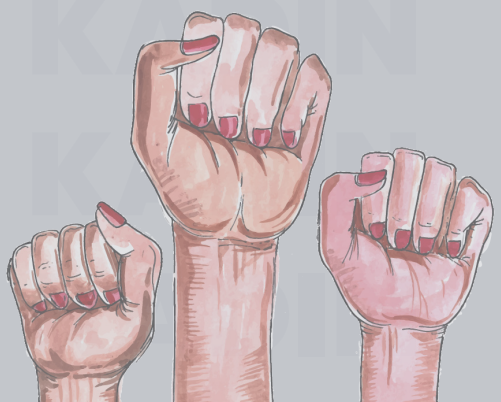
Dış ticaret yapan ve hacmini artırmak isteyen firmalar için bu teknolojilere yatırım yapmak, globalleşmeyi ve marka değerini artırmayı sağlar. Dijital dönüşüm, sadece lojistik operasyonlarını değil, aynı zamanda pazarlama ve müşteri ilişkilerini de dönüştürerek, firmaların sürdürülebilir ve rekabetçi kalmalarını sağlar.



Mücella **SALIN**
Marshall Lojistik Uluslararası
Karayolu Direktörü

Lojistik sektörü, kadın eli değdikçe güçlenecek.

Kadınların lojistik sektöründe gösterdikleri başarı her geçen gün artıyor. Sahip oldukları analitik düşünce yapısı ve yüksek iş disiplini sayesinde lojistik gibi birçok işi aynı anda ve dikkatlice organize etme yeteneği gerektiren bir sektörde, kadınların başarılı olmasının önünde hiçbir engel yok.



Birçok iş dalında olduğu gibi, lojistikte de kadınları kariyer anlamında etkileyen unsur annelik ve aile ile ilgili sorumluluklar. Bugün halen daha bu ve benzeri sebeplerle çoğu kadın, ihtiyacı ve yetkinliği olmasına rağmen iş hayatına etkin katılım sağlayamamakta ve ülkemiz bu potansiyeli yeterince kullanamamakta.

Pandemi sonrası teknolojinin daha etkin kullanılması, yeni düzenlemelerin gelmesi ve evden çalışma imkanının ortaya çıkması, kadın istihdamını artırabilecek önemli adımlar oldu. Örneğin, saatlik çalışma, yurtdışı ülke saat dilimlerine uygun şekilde online gece mesaisi, çocuk sahibi kadınların okul saatleri ve çocuk bakım ihtiyaçlarını aksatmayacak saatlerde çalışabilmesine olanak sağlayacak bazı düzenlemeler, kadınların iş hayatındaki gelişimine katkı sağlayacaktır.

Lojistik sektörü, geleceğin sektörleri arasında gösterilen üç sektörden biri ve organizasyon, hız ve dikkat gerektirmesi nedeniyle kadın istihdamına uygun bir alan. Savaş, deprem, afet, salgın hastalık gibi durumlarda lojistiğin durmadığını, duramayacağını, insana dair tüm ihtiyaçların karşılanmasında en elzem sektörlerden biri olduğunu defalarca deneyimledik.

Ülkemizin coğrafi konumu ve sahip olduğumuz operasyonel avantajlar, lojistikte beyaz yaka kadın çalışanlarının daha da üst seviyelere yükseleceğini gösteriyor. Şirketlerin ve devletin bu anlamda oluşan ihtiyaçlara göre ivedi aksiyon alması gerekmektedir.

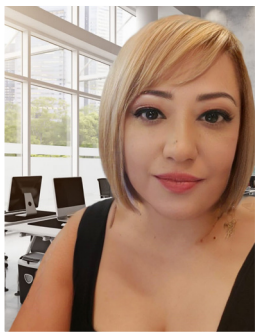
Ayrıca, bana göre kadınların mavi yaka kısmında da sektörümüzde daha fazla istihdam alanı bulması gerekmekte. Mevcut durumda şoför ihtiyacı, vize sıkıntıları gibi sorunlar ortadayken, kadınların bu alandaki ilerleyişi; hem sektöre kalite ve güven kazandıracak, hem de sektörün ihtiyacını karşılama noktasında ülkemize katkı sağlayacaktır.

Bu görüşümü dile getirdiğimde birçok ümitsiz ses duyuyorum. Avrupa'da çalışan birçok kadın tır şoförü varken, teknoloji (telefon, GPS, kamera vs.) bu kadar gelişmişken, kurtuluş savaşında cepheye yürüyerek silah taşımış kadınlarımız bugün son model elektrikli bir tırı mı kullanamayacak?

Yapılması gereken, sadece güvenli park sahalarının, yol yardım hizmetlerinin geliştirilmesi ve çalışma saatleri gibi bir takım yeni düzenlemeler. Sürdürülebilirlik ve yeşil lojistiğin bu kadar önemli olduğu günümüzde, kısa mesafe taşımalarla başlanabilir. Sonrasında bu durum da normalleşecek ve gelişecektir. Kadın tır şoförlerine destek olacak politika ve uygulamaların geliştirilmesi, ihtiyacımızı karşılama noktasında çok önemli.

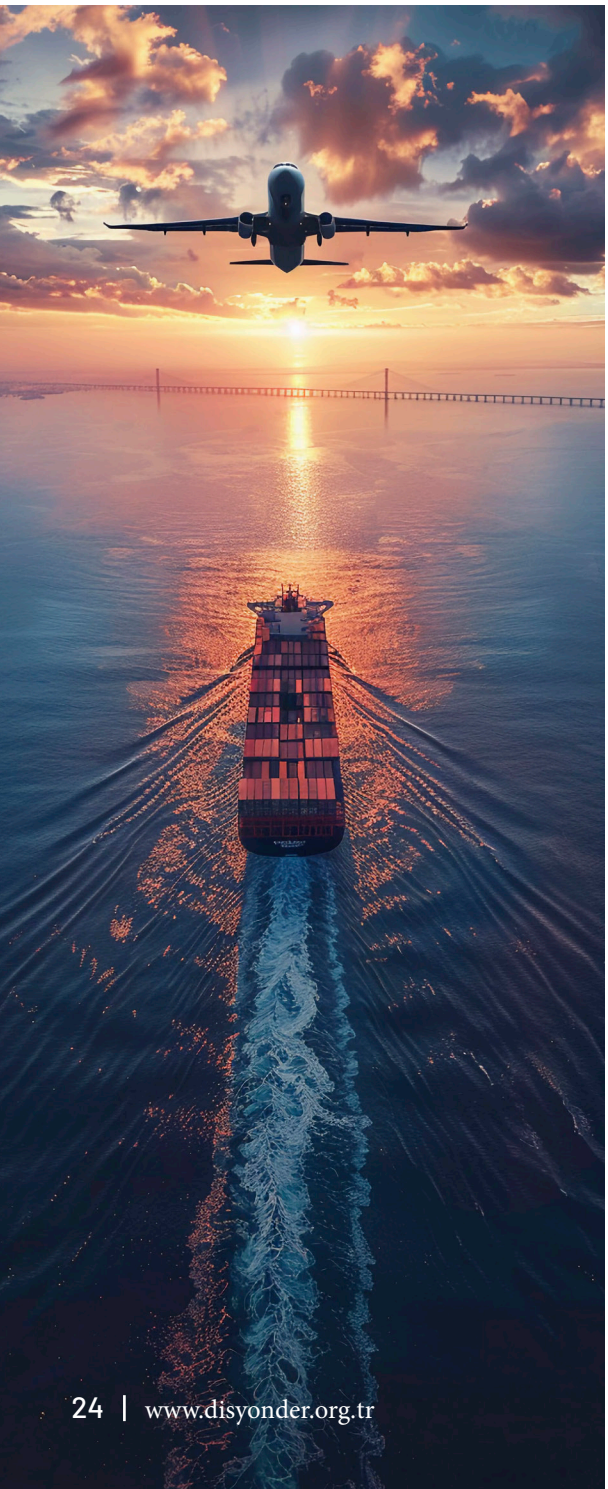
Uzun yıllardır sektörde üst düzey yöneticilik yapıyorum ve ekibin motivasyonunun, aile ve iş hayatındaki dengelerin, performanslarını nasıl etkilediğini yakından gözlemleme fırsatı buldum. Dolayısıyla, insanın olduğu her yerde ve kadının olduğu her yerde, ihtiyaca uygun ve performans artırıcı düzenlemelerin yapılması artık kaçınılmaz ve ertelenemez.

Sayımız çok daha az iken, şimdi hemen hemen her kadroda ve özellikle üst yönetim kadrosunda da kadınların lojistik sektöründe ön planda olduğunu ve sektöre yön verdiğini gözlemliyoruz. İş hayatında kendine yer edinen, üreten her kadın, kendisi, ailesi ve varsa çocukları için geleceğini teminat altına alır. Sağlıklı bir toplum da ancak bu şekilde oluşur.



Lojistik sektöründe faaliyet gösteren Uluslararası Taşımacılık yapan firmalar gerek Eximbank gerekse banka kaynaklı uygun faizli kredilerden yararlandırılabilirler. Maalesef normal mal ihracatı yapan firmalar her zaman bankaların önceliği olmuştur; uygun faiz ve vade yapısına sahip ihracat taahhütlü krediler genellikle net ihracatçı tanımına sahip mal ihracat ya da imalatı yapan firmalara kullandırılmaktadır. Bunun en önemli nedenlerinden birisi bilgi eksikliği diğeri yasal kredi taahhüt kapamasında takip ve evrak temininde yaşanan zorluklardır. İkinci kısımla ilgili hak vermiyor değilim.

Elif Bizden ÇİÇEK
Global Pass Gate - Dış Ticaret Eğitim ve Danışmanlık Hizmetleri Kurucu Ortak



Uluslararası Nakliye firmaları için en cazip kredilerden bir tanesi Eximbank kaynaklı Uluslararası Nakliyat ve Pazarlama Kredisi'dir. Şu an 720 güne varan vade seçenekleri ile krediyi TRL/EUR/USD kullanabiliyorsunuz. Eximbank tarafından Eximbank.gov.tr sitesinde güncel olarak faiz ve vade oranlarını yayınlanmaktadır.

Uluslararası taşımacılık yapan firmaların taşımacılık hizmetlerinin finansmanına yönelik bir kredidir ve burada özellikle dikkatiniz çekmek istediğim 3 unsur yer almaktadır:

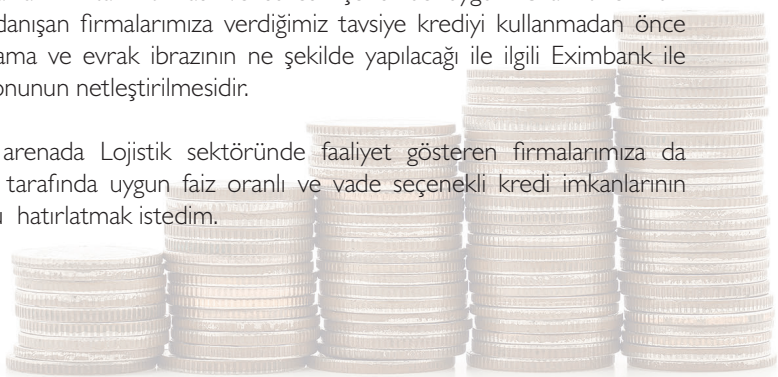
Uluslararası Taşımacılık Hizmeti neleri kapsar?
Taşımacılık hizmeti aşağıdaki hususları içermelidir. Yurtdışına ihraç malı (yükü) götürülmesi, Yurtdışından yurtiçine ithal malı (yükü) getirilmesi, Transit mal (yük) taşımacılığı yapılması.

Uluslararası Taşımacılık Türleri nelerdir?
Uluslararası Karayolu Taşımacılığı; bu firmaların L2 veya R2 veya Taşıma İşleri Organizatörü (TİÖ) yetki belgesi bulunmalıdır; varsa VRHIB (vergi resim harç istisna) belgesi de sunabilirler.
Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı; bu firmalar varsa VRHIB belgesi de sunabilirler. İşletme ruhsatları bulunmalıdır.
Uluslararası Havayolu Taşımacılığı; bu firmalar varsa VRHIB belgesi de sunabilirler. İşletme ruhsatları bulunmalıdır.

İlgili firmaların yaptığı taşımacılık hizmeti hangi süre içerisinde nasıl belgelenmelidir?
Kullanmış olduğunuz kredi hizmet taahhüdü içerdiğinden, kredi kullanım tarihinden itibaren 24 ay içerisinde gerçekleştirilen döviz kazandırıcı hizmet gelirleriyle taahhüt kapatılmalıdır. Kredi vadesinin 24 aydan daha uzun olması durumunda taahhüt vadesi kredi vadesi ile aynı olacaktır.

Hizmet geliri nasıl belgenir ?
Uluslararası taşımaya konu fatura ve hizmet bedelini tahsil ettiğinize dair dekontlarınızı taahhüt kapama evrağı olarak kullanabilirsiniz. Yazılı bir talimat ekinde hangi fatura bedeli hangi hizmet bedeli ile ilgilidir ilişkilendirilerek anapara ve faiz kadar kredi taahhüdünün gerçekleştirildiği belgelenmelidir. Taahhüt kapama evraklarının tam olması ve süresi içerisinde uygun ibraz önemlidir. Bu konuda danışan firmalarımıza verdiğimiz tavsiye krediyi kullanmadan önce taahhüt kapama ve evrak ibrazının ne şekilde yapılacağı ile ilgili Eximbank ile görüşerek konunun netleştirilmesidir.

Uluslararası arenada Lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalarımıza da EXIMBANK tarafında uygun faiz oranlı ve vade seçenekli kredi imkanlarının bulunduğunu hatırlatmak istedim.





Limitsiz Çözümler

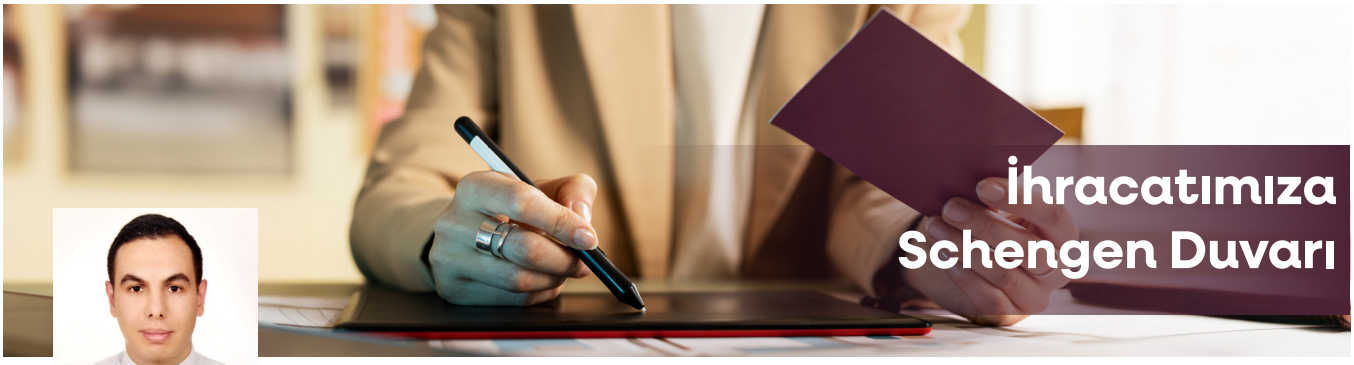
Taşımacılık süreçlerinizde karşılaştığınız zorlukları nasıl çözebileceğimiz hakkında daha fazla bilgi edinmek için:

dfds.com.tr

Deniz taşımacılığındaki köklü tarihimiz ve deneyimimizin yanı sıra intermodal taşımacılık çözümlerimizle size üstün hizmet kalitesi sunmak için çalışıyoruz.

Benzersiz taşımacılık ağımız, filomuz ve ekibimiz sayesinde taşımacılık ihtiyaçlarınıza özel, esnek ve güvenilir çözümler sunuyoruz.

DFDS



İhracatımıza Schengen Duvarı

Mehmet Cem KAVUŞUR
Dış Ticaret ve Lojistik Yöneticisi

Karayolu sektörünün son yılların en büyük sorunu ile karşı karşıya olduğunu söyleyebiliriz. Pandemi sonrası biraz da olsa nefes alan sektör şu anda Schengen vize krizi ile mücadele ediyor. AB'de resesyon etkileri, TÜİK verilerine göre yüzde 70 civarında olan yıllık enflasyon, iç pazarda artan enerji ve girdi maliyetleri, yurtiçinde krediye erişimdeki zorluklar, İsrail – Filistin ve Rusya – Ukrayna savaşı, Süveyş Kanalı Krizi, İran'ın Gürbulak Sınır Kapısında keyfi uygulamalarıyla birlikte ihracatımız ve ihracatçımız Schengen vizeleri üzerinden bu adı konuşulmamış gizli ambargo ile derinden sarsılmaya devam ediyor.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği Başkanı Sn. Şerafettin Aras ulusal medyaya verdiği röportajlarda, Schengen krizinin şu anda ülkemizin bir numaralı problemi olduğunu ve artık bir beka problemi haline geldiğini ve çözüm için bir dakika dahi kaybedilmemesi gerektiğini iletti.

Konun en büyük mağdurları olan yıllardır AB ye yük taşıyan tır şoförlerimize kısa süreliğine verilen vizeler yerini yüksek ret oranlarına bırakmış durumda. Bu sorun ile birlikte şoförler en fazla yılın 9 ayında çalışabiliyorlar. Döviz girdisinin en yüksek olduğu sektörde bu durum inanılmaz büyük bir kayıp. Sektörün önde gelenlerinden aldığımız bilgilere göre bazı sürücülere ilk vize randevusu iki - üç ay sonrasına veriliyor.

Üstelik, bazı ülkelerin vize başvuru sayfaları ise kapalı. Şoför eksikliği sorunu üzerine eklenen vize problemi ile ihracatçımız gitgide rekabet gücünü kaybediyor. Malını zamanında teslim edemediği için cezalarla karsı karşıya kalan firmalar alıcı firmaların çözüm olarak yeni bir tedarikçi arayışına girmesi sebebiyle pazar da kaybediyor.

Zamanında teslim edilemeyen ürünler, yerine getirilemeyen taahhütler yüzünden lojistik maliyetler katlanarak artıyor.Bu problem yumağını aciliyetle çözemezsek 2028 yılı için hedeflediğimiz ihracatta ilk 10 ülke arasına girme hayalinin suya düşmesi kuvvetle muhtemel.

Kaldı ki bu sorun sadece Türkiye'nin Avrupa'ya yapacağı taşımalar için engel teşkil etmemekte aynı zamanda karayolu ağıyla erişebilen coğrafyalar ile yapılan ticarete de zarar vermektedir. Mal ticaretinin ve lojistik sektörünün temel unsuru olan karayolu taşımacılığında yaşanan vize sorununun bertaraf edilmesi için atılacak adımlar aciliyet arz ediyor. Lojistik sektörü temsilcileri olarak sorununun ivedilikle çözülmesi konusunda girişim ve çalışmaların yapılmasını gerekiyor.

Hem ihracat hem de ithalatımız için önemli bir adım olan, Türkiye ve bölge ülkelerin kalkınması amacıyla geliştirilmiş Basra Körfezi hinterlandını Türkiye üzerinden Avrupa'ya açacak Kalkınma Yolu Projesi'nin imzaları ise Nisan 2024'te atılmıştı. Stratejik konumu sayesinde ülkemizi Dünya'nın en önemli hublarından birisi haline getirmesi planlanan bu proje ile Basra Fav Limanından Avrupa'ya kesintisiz ulaşım amaçlanıyor.





Bu proje ihracatçılarımız kadar lojistik firmalarımız için de hayati önem taşıyor. Türkiye, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ile ortak anlaşmaya varılan bu proje" Yeni İpek Yolu Projesi" olarak tanımlanıyor. Türkiye ihracatı için önemli bir adım olan bu projenin önündeki en büyük engellerden birisi Irak'taki güvenlik ve mevzuat problemleri iken diğeri ise AB deki Schengen vizesi gibi bürokratik engeller. Projenin ölü doğmaması ve amacına hizmet edebilmesi için AB ile en üst perdeden müzakereler yapılmalı ve rota üzerindeki görünmeyen tüm engeller kaldırılmalıdır.

Geçtiğimiz aylarda Dünya'da büyük yankı uyandıran Körfez ülkelerine sağlanacak olan Schengen vize muafiyetinin bir benzeri, gümrük birliğine taraf olan ülkemize daha geniş ayrıcalıklar ile en ivedi şekilde sağlanmalıdır.

Avrupa Komisyonu tarafından yapılan açıklamaya göre Suudi Arabistan, Umman ve Bahreyn vatandaşlarına yönelik uygulanan vize kurallarında esnemeye gitme kararı alındığı ifade edilirken söz konusu üç Körfez ülkesinden yapılan başvurular için de beş yıllık ve çoklu girişli Schengen vizesi verilmesi hedefleniyor. Bu süreçte ilk kez gerçekleştirilecek olan başvuruların da bu kapsamda değerlendirileceği ayrıca eklenmiş.

Türkiye'nin jeopolitik konumuna, potansiyeline ve ihracat hedeflerine uygun olarak en acil şekilde bir kriz masası kurulmalı ve AB misyonları ile derhal vize problemleri görüşülerek sorun aşılmalıdır. Şoförlerimiz, ihracatçılarımız ve sanayicilerimize her türlü vize muafiyeti, yeşil pasaport ayrıcalıkları tanınmalıdır. Bu bağlamda konuyla ilgili; gemi adamları için tanımlanan cüzdan niteliğinde bir kimliğin, şoförlerimize de sağlanması da Ulaştırma Bakanlığımızca farklı bir çözüm önerisi olarak değerlendirmeye alınabilir. Kaybettiğimiz her dakikanın ülke ihracatımızın kan kaybetmesine ve geri döndürülemez pazar kayıplarına yol açacağı aşikârdır.

"KEŞKE" **dememek için,**

- **Dış ticaret işlemlerinizin operasyonel süreçlerinin takip ve sonuçlandırılması.**
- **Akreditif / Garantiler ve Standby LC işlemlerinizle ilgili metin incelemesi ve evrak hazırlanması.**
- **İhracat / İthalat / Görünmeyen Kalem ve Transit Ticaret işlemlerinizle ilgili gelen ve giden bedel takibi; muhabir banka yazışma ve görüşmeleri güncel mevzuatın takibi ve bilgilendirme yapılması.**
- **Başta Rusya, Orta Doğu, Türki Cumhuriyetler, Kuzey Afrika olmak üzere dış pazarlarda işgeliştirme ve finansman imkanları için.**

GPG GLOBAL PASS GATE

GÜVENİLİR DIŞ TİCARET DEPARTMANINIZ

+90 532 643 50 01
www.globalpassgate.com

+90 536 875 95 22
info@globalpassgate.com



Nurdan **İZGÖRDÜ**
Dışyönder Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
8GEN Madencilik Yönetim Kurulu Başkanı

Pandemi, bize kendine yeterli bir ülke olmanın önemini bir kez daha gösterdi.



Maden bakımından zengin bir ülke olduğumuzu söylüyoruz peki bu madenlerin ne kadarını çıkarabiliyoruz ya da çıkardığımız madenlerin ne kadarını kendimiz işleyerek katma değerli hale getirebiliyoruz? Madenlerimizi İhracat ve iç piyasada Hammadde olarak ve gelişmiş sanayilerde kullanılmasına imkan sağladık. Biz de kendi sanayimizi daha çok geliştirerek umuyorum ki ileride uç ürüne de varan sonuçlar elde ederiz.

Bir ülkenin yurttaşları, ellerinin menzilindeki kaynakları etkin ve verimli kullanamıyorlarsa, dışardan gelecek kaynakları da etkin değerlendiremezler.
Türkiye'de yaklaşık 600 çeşit mermer var ve İspanya, İtalya, Yunanistan gibi ülkelerin mermer rezervinin neredeyse üç katı kadar mermer rezervide ülkemizde bulunuyor. Ülkemiz sadece mermer değil, diğer çeşitli tüm maden zenginliğine de sahip bulunmakta.

Pandemi sonrası meydana gelen jeopolitik riskler ve küresel iklim değişikliği, tedarik zincirinde yaşanan sorunlar, enerji ve emtia fiyatlarındaki yükseliş ve dalgalanmaların madenlerin stratejik önemini bir kez daha ortaya koydu.



SEKTÖRDE **PARADİGMA DEĞİŞTİ**

Pandemi sonrası dünyada baş döndüren gelişmeler, meydana gelen jeopolitik riskler ve küresel iklim değişikliği bağlamında birçok sektördeki paradigma değişikliği, tedarik zincirinde yaşanan sorunlar, enerji ve emtia fiyatlarındaki yükseliş ve dalgalanmalar yerli ve milli hammaddelerimiz olan madenlerin stratejik önemini bir kez daha ortaya koymuştur.









Tedarik zincirinin ilk halkası olan madenleri temin etmeden sanayide çarkların dönmesinin mümkün olmadığı içinden geçtiğimiz konjonktürde bir kez daha ortaya çıkmıştır. Öte yandan küresel iklim değişikliği bağlamında daha yaşanabilir bir dünya için temiz ve yeşil enerjiye geçişin konuşulduğu şu günlerde dünyada enerjide değişim ve dönüşüm için bazı madenlerin kritik bir rol oynayacağı ve bu madenlere daha fazla ihtiyaç duyulacağı tartışmadan uzak bir gerçekliktir.

18. Yüzyılda Avrupa'da başlayan birinci sanayi devriminde kömürün üretimiyle devrime yakıt olan madencilik sektörü, günümüzdeki sanayi devriminde de endüstriye sağladığı kritik minerallerle bu rolünü sürdürmeye devam etmektedir. Özellikle güneş panelleri, rüzgâr türbinleri, batarya teknolojileri ve elektrifikasyon teknolojilerinde temel olan minerallerin üretilmesi ve işlenmesi noktasında madencilik sektörünün stratejik bir önem taşıdığı bir gerçektir.

ABD ve AB ülkeleri kritik mineralleri bir milli güvenlik meselesi olarak görmeye başlamış, bazı ülkelerde hammadde güvenliğini sağlamak üzere kaynak milliyetçiliği yaparak bazı madenlerin satışlarına sınırlama getirmeye çalışmaktadır. Yeşil enerjiye dönüşümde ihtiyaç duyulan bakır, silis, uranyum, alüminyum, lityum, nikel, kobalt, grafit, vanadyum ve benzeri minerallere olan talebin giderek artacağı beklenmektedir. İklim değişikliği ile artan çevresel kaygılar, madencilik sektöründe de etkilerini göstermektedir. Karbon emisyonlarının azaltılması politikaları çerçevesinde madenciliğin çevresel etkileri, kamuoyunda daha fazla tartışılır hale gelmiştir.

Bölgesel ölçekte ise yerel unsurların tepkileri sektörde giderek yükselmektedir. Bu duruma güncel maden kazaları da eklendiğinde, madenciliğin çevresel ve sosyal etkileri giderek daha fazla dikkat çekmektedir. Madencilik sektörü, bu ve benzeri sosyal ve çevresel sorunları çözebilmek adına yerel halk ile entegrasyon ve doğaya saygılı daha çevreci üretim yapma noktasında adımlar atarak, madencilik faaliyetlerinde sorumlu madencilik ilkeleri çerçevesinde hareket ederek madencilikte yeni dönemin kodlarına uygun bir madencilik stratejisi ortaya koymaya çalışmaktadır.

MADENLERİMİZİN ÇEŞİTLİLİĞİ

Ülkemizin karmaşık jeolojik ve tektonik yapısı çok çeşitli maden yataklarının bulunmasına olanak sağlamıştır. İnsan ve toplum hayatında vazgeçilmez bir yer tutan madencilik sektörü, tarih boyunca gelişmiş ülkelerin sahip oldukları teknoloji ve refah düzeyine ulaşmalarında etkin rol oynayan faktörlerden olmuştur. Madencilik, özellikle sektörü ile birlikte toplumların hammadde ihtiyaçlarını sağlayan iki temel üretim alanından birisi konumundadır. Günümüzde dünyada yaklaşık 90 çeşit madenin üretimi yapılmaktayken ülkemizde 80'e yakın maden çeşidi bulunmakta ve 70 civarında maden türünde üretim yapılmaktadır. Başta endüstriyel ham maddeler olmak üzere, bazı metalik madenler, linyit ve jeotermal kaynaklar gibi enerji hammaddeleri açısından ülkemiz zengin bir konumdadır. Ülkelerin gelişmişlik seviyesi de o ülkedeki madencilik faaliyetinin yoğunluğu ve öz kaynaklarını değerlendirebilme kabiliyeti ile doğru orantılıdır. Dış ticaret açığının madencilik ve enerji kalemlerinden dolayı oluşan kısmının 100 milyar dolar mertebesinde olduğu bilinmektedir. Böylesine büyük doğal kaynak potansiyeli olan ülkemizde yıllık ortalama 800 milyon ton üretim ve yılda 6-6.5 milyar dolar civarında ihracat yapılmaktadır. Güncel ihtiyaçlar çerçevesinde madencilik sektörünü etkileyen mevzuata ilişkin bir çalışmanın yapılarak hem yatırım güvencesini ve hem de yatırım ortamını iyileştirecek bir çalışma ile görev yaptığım bu komisyonun öngördüğü UMREK KODU, ülkemizde madencilik faaliyetlerinin başından sonuna kadar sürdürülebilir bir madenciliği esas almakta ve uluslararası normlara uygun bir madencilik faaliyetini öngörmektedir.

Bugün düzenlenmiş olan bu sempozyumun ruhuna uygun çevreyle dost, sürdürülebilir bir madencilik faaliyeti, ülkemiz madencilerinin UMREK KODUNA daha fazla önem vermesi ile mümkün olabilecektir. Ülkemiz sanayisinin can damarı niteliğinde önemli sektörlerinden biri olan ülkemiz madencilik sektörünün nihai aşaması sayılan rehabilitasyon faaliyetlerinden olan peyzaj, arazi değerlendirme, endüstriyel miras, atık yönetimi ve sosyo-ekonomik konuların konuşulacağı bu sempozyumun ülkemiz madencilik sektörü için hayırlı sonuçlar üretmesini dilerim."



Toprakların yeraltı zenginliği de yerüstü kadar çeşitlidir; var olmanın yanında varlıklı olmanın da araçlarıdır. Yeraltı suları, kaya gazı, petrol, sayıları 90'ı aşan madenleri zenginliğe dönüştürülebilme bir toplumsal hüner işidir. Madenlerimizin, elimizin menzilindeki değerli varlıklar olduğu bilincini kazanmadan ve çoğaltmadan toplumumuz için sağlam bir gelecek inşa edemeyiz.

MADENCİLİĞE BAKIŞ AÇIMIZI SORGULAMALIYIZ

Kalkınma ekonomistlerinin paylaştıkları bir genellemeyi anımsatacağım. "Bir ülkenin yurttaşları, ellerinin menzilindeki kaynakları etkin ve verimli kullanamıyorlarsa, dışardan gelecek kaynakları da etkin değerlendiremezler." Bu konuda iki ilginç örnek var… Kolay ve ucuz kaynak kullanmada Hollanda'nın kuzey petrolü çıkarılmasından önceki ve sonraki etkinlik ve verimlilik düzeyi. "Hollanda sendromu" literatürüne geçmiştir. Yunanistan'ın durumunu sanırım hepiniz biliyorsunuz. AB fonlarını çarçur etmiş ve batağa saplanmıştır. Petrol zengini Ortadoğu ülkelerinin israfı yıllar sürmüş, gelir eşitsizliği aşılamamıştır. Yüzyılı aşan bir zaman sonra "petrol sonrası ekonomi bilinci" yerli yerine oturmaya başlamıştır. Elimizin menzilindeki en önemli varlığımız topraklarımızdır. Toprakların yerüstü zenginliği ormanlar, bitki örtüsü, börtü böceği, gıda ürünleri üretimi, ekolojide var olan bütün varlıklarıdır. Bu varlıklar, biz insanların da var olabilmesinin gerek şartıdır. Toprakların yeraltı zenginliği de yerüstü kadar çeşitlidir; var olmanın yanında varlıklı olmanın da araçlarıdır. Yeraltı suları, kaya gazı, petrol, sayıları 90'ı aşan madenleri zenginliğe dönüştürülebilme bir toplumsal hüner işidir. Madenlerimizin, elimizin menzilindeki değerli varlıklar olduğu bilincini kazanmadan ve çoğaltmadan toplumumuz için sağlam bir gelecek inşa edemeyiz.





Toprakları derinliğine büyütmeliyiz

Sorgulamadan eleştirel akla kalkanlarımızı kaldırarak engel oluşturmamalıyız. "Türkiye fakir madenler bakımından zengin ülkedir" diyenlerin ne demek istediklerini alıcı bir ruhla anlamaya çalışmalıyız. Madencilik konusunda pragmatist ve popülist yaklaşımların tuzaklarına düşmemek için sektörde iletişimi etkileşimin bütün ayrıntılarını bütünsel bir yaklaşımla ele almalıyız.

Birincisi, "yeraltı aramalarını" yapılan sondaj çalışmalarını, ülke yüzölçümüne bölerek bulunan ölçüye göre değerlendirmeliyiz. Ortalama sondajların kaç metre olduğunu, başka ülkelerin bu alanda nerede bulunduklarını bilerek yola çıkmalıyız. Elimizin menzilinde, sağlıklı sondaj verileri olmalı. Maden yataklarının özellikleri ve işletilebilme konusunda ilgili kurumların verdikleri bilgilerin güvenilirliği, banka sistemlerinde geçerli olmaları, verilen bilgilerin sapmalarına karşı bilgi veren kurumların hesap verebilir olması gerekir.

İkincisi, maden işletme izin sisteminin gözden geçirilmesi, bu sistemin işletmeye ve özellikle de uzun dönemli yatırımların yapılmasına etkileri enine boyuna sorgulanmalı. Çok değişik kamu kurumlarından alınan ruhsatların tek bir otoriteye bağlanması, ortaya çıkabilecek sorunların çözümünde yasal güvence gelişmenin itici gücü olacaktır. O zaman Orman Genel Müdürlüğü, köy geçişleri, açık işletmecilik sorunları, galeri işletmeciliğinin sorunları, finansmana erişilebilirlik, enerji ve su gereksinimleri, teknik personel ve mühendis sorunlarında siyasi irade, bürokrasi, madenci, madenci STK'ları sorunlarına hızlı çözüm bulabilir.

Üçüncüsü, madencilikte yapılan uygulamaların geribildirimle açık ortamlarda sorgulanması aşamasına geçmeliyiz. Yasa ve yönetmeliklere ne ölçüde uyulduğu, bizdeki düzenlemelerle rakip ülke düzenlemeleri arasındaki farklar, rakiplerin açık ve gizli destekleriyle yarattıkları "haksız rekabet", ülke içinde kar odaklı değerlendirme ile fayda/maliyet odaklı değerlendirmelerin gerekçelerini daha sağlıklı bilgilerle değerlendirir; kaynaklarımızı daha iyi koordine edebilir ve uygun alanlara odaklanarak olumlu sonuçlar üretebiliriz.

Dördüncüsü, net bilgi, etkin koordinasyon ve odaklanma için işlerliği olan bir dinamik madencilik ana planı yapılması; Ülke ölçeğinde madencilik stratejisinin netleştirilerek paylaşılması gerekir. Katılımcı, kapsayıcı ve sürekli yenilenen madencilik planı, madencilik alanında etkin kaynak kullanmanın olmazsa olmazıdır. Beşincisi, gözetim ve denetim disiplinidir. Madencilikle ilgili aldığımız kararları, yürürlüğe koyduğumuz yasal düzenlemeleri, uygulamaları, planlanan ile uygulanan arasındaki sapmaları gerekçeleriyle anlatan mekanizmalar işletilmezse, madencilik sorunlarını durmadan konuşur, tartışırız, istediğimiz sonucu alamayız.

Hiçbirimiz mutlak doğrunun sahibi değil

Diğer üretim alanlarında olduğu gibi madencilikte de hiç kimse "mutlak doğrunun sahibi" değildir, olamaz da. Düşüncelerimizin, saptamalarımızın ve genellemelerimizin eksikleri vardır, yanlışlar olacaktır. Gerekçeli sorgulamalarla eksikleri tamamlayarak, yanlışları düzelterek bilgimizi artırabilir, sağlıklı gelecek inşasına katkı yapabiliriz. Bütün dünyada birçok üretim alanlarında olduğu gibi madencilikte de "değişen paradigmayı" iyi kavramalıyız. Jeoistratejik ve politik gelişmelerin etkilerini yakından izlemeliyiz. Hükümet kararlarının olası etkilerini günü gününe takip etmeliyiz. Demografik değişmelerin ve işgücü hareketlerinin madenciliğe etkilerinin ne olabileceğine ilişkin bilgimiz ve fikrimiz olmalı. Geleneklerimizin geliştirici yönü kadar tutucu özelliklerini de sorgulama özgüvenine sahip olmalıyız. Teknolojik gelişmelerin olası etkileri konusunda da ciddi istihbarat ihtiyacımızın olduğunu unutmamalıyız.

Madencilik bütün dünyayı esir alan yüksek enflasyon, ekonomik daralma ve krize karşı yer altı kaynaklarımızın sığınılacak güvenli liman işlevi görebilir. Pandemi ve Rusya-Ukrayna savaşı bize gösterdi ki olası bir küresel krizde, yerli ve stratejik ürünleriniz sizi ayakta tutabilir. Gıda, enerji ve emtia üretiminde ne kadar güçlü olursanız beklenmedik bir krizden de o kadar az etkilenirsiniz. En azından ülkemizde olan madenleri çıkarsak, onlardan uç ürünler üretsek, açık denizde fırtınaya yakalansak da gemimiz sağ salim güvenli limanına ulaşacaktır.

Elbette çalışmadan, üretmeden başarıyı yakalamanın mümkün olmadığını Ülkemizin geleceği için üretirken, insana, doğaya olan sorumluluklarımızın da farkındayız. İşimizin özünde, yer altı kaynaklarımızı çıkararak, katma değer üreterek, geleceğe aktarırken; gelecek nesillerin içinde nefes aldığı bir tabiat bırakmak da yer alıyor. Çünkü gezegenimiz hepimizin ortak evi. O yüzden üretim yaptığımız yörelerde, doğayla barışık, tarım, hayvancılık ve madenciliğin birbirinin karşıtı değil tamamlayanı olduğunu kanıtlayan sürdürülebilir projelerimizle, sosyal onaya ve paydaşlarla iletişime öncelik vermek olmazsa olmazlarımız arasında yer alıyor.



Pegasus Hava Yolları *olarak teknolojiye yaptığımız yatırımın yanı sıra, yeni nesil uçaklarla gerçekleştirdiğimiz filo dönüşümümüze ve uçuş ağımızı her geçen gün genişletmeye kararlılıkla devam ediyoruz.*

Güliz **ÖZTÜRK**
Pegasus Hava Yolları CEO

Pegasus kargo hakkında bilgi alabilir miyiz?

Pegasus Hava Yolları olarak, Türkiye'de bir ilki gerçekleştirerek, tüm dünyada başarıyla uygulanan "düşük maliyetli havayolu" modelini ülkemize uyarladık. Şu an geldiğimiz noktada Türkiye'nin öncü ve lider "düşük maliyetli havayolu" olarak faaliyetlerimize devam ediyoruz. Dolayısıyla misafirlerimizi odağımıza alarak, bu iş modelinde kargo taşımacılığı yapan yine ilk havayolu şirketiyiz. Uçuş ağımız içerisindeki kargo depolama ve kargo handling hizmeti verilen istasyonlarımızda, kapasitesi en yüksek dar gövde yolcu uçaklarımızın alt kısmında, yığma yükleme kargo taşımacılığı yapıyoruz. Hedefimiz, yolcu ve yolcu bagajı sonrası kalan kapasiteyi kargo olarak en verimli şekilde değerlendirmek.

Pegasus kargonun havacılık sektöründeki yeri nedir?

Pandemi döneminde yolcu taşımacılığının sekteye uğramasıyla kargo taşımacılığı en üst seviyelere gelmişti ancak pandemi sonrası havayolu sektörü normale döndü. Havayolu seferlerinin artması; kargo taşımacılığının yavaşlamasına, kargo pazarının daralmasına, birim fiyat ve gelirlerinin düşmesine neden oldu. Bu duruma rağmen, Türkiye pazarında ihracat yüklemelerde %4'lük pay ile 7. sırada yer alıyoruz. Sıralamada dar gövde uçaklarla pazarda pay alan misafir odaklı tek düşük maliyetli havayoluyuz.



Avrupa'nın size sunduğu anlaşmalar var mıdır?

Pegasus Hava Yolları olarak, uçuş ağımızda kargo depolama ve geçiş noktası olan tüm iç ve dış hat istasyonlarında kargo taşımacılığı yapıyoruz. Uçuşumuzun bulunmadığı havalimanlarından interline anlaşmalarıyla da kargo taşımacılığı yapıyoruz. Pegasus network dahilinde, Avrupa ve Ortadoğu başta olmak üzere uçuş yapılan CIS, Balkan ülkeleri, Kuzey Afrika ile interline kapsamında Asya, Kuzey Amerika noktalarına dış hat kargo taşımacılığımız bulunuyor. Pegasus Hava Yolları dış hat uçuş ağında kargo taşımacılığı, 49 ülkede 93 istasyona yapılıyor. Türkiye içinde SHGM'de tanımlı kargo geçiş noktaları bulunan istasyonlara da iç hat kargo taşımacılığı yapılıyor.

Ayrıca EASA, IATA, ICAO gibi kurumların kuralları doğrultusunda düzenlenen ülke bazlı özel uygulamalarla, hizmet alınan istasyonlarda kargo handling, depolama vb. kargo ile ilgili alanlarda anlaşmalar yapılabiliyor.

Yeni projeleriniz var mıdır?

Kargo işlemlerinde iş modelimizin TCM (Total Cargo Management) olması dolayısıyla satış ve operasyonu farklı bir firma vasıtası ile yapıyoruz. Pegasus özelinde şu anda yeni projemiz bulunmuyor.

Pegasus kargonun uçak filosu hakkında bilgi alabilir miyiz?

Pegasus Hava Yolları olarak teknolojiye yaptığımız yatırımın yanı sıra, yeni nesil uçaklarla gerçekleştirdiğimiz filo dönüşümümüze ve uçuş ağımızı her geçen gün genişletmeye kararlılıkla devam ediyoruz. Filomuzda kargo uçağı bulunmamakla birlikte, 31 Mart 2024 itibarıyla 110 uçaklık filomuzla seferler düzenliyoruz. Filomuz dahilindeki dar gövde yolcu uçaklarının altında (belly kısmında) kargo taşımacılığı yapıyoruz. Kargo kompartımanlarında yolcu bagajı sonrası kalan kapasiteleri kargo taşımasında kullanıyoruz.

KÜRESEL SİSTEMDE DEĞİŞEN DENGELER VE RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI'NIN GETİRDİKLERİ





Dr. Ayşegül **KETENCİ**
Kültür Üniversitesi Öğretim Üyesi

Covid 19 ile derin bir yara alan dünya ekonomisi, toparlanmaya vakit bulamadan yeni güvenlik riskleri ve çatışmalarla sınandı ve yeni meydan okumalarla karşı karşıya kaldı. Bu bağlamda 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı, küresel ekonomik toparlanmayı geciktirdi. Enerji krizi, yüksek enflasyon ve emtia fiyatlarındaki artış savaşın getirdiği güvenlik endişeleri sebebiyle daha fazla hissedilir hale geldi.

Rusya, 2014'te Kırım'ı kısa sürede ele geçirmişti ancak 2022 Şubat ayından beri devam eden savaşın ne zaman biteceği belli olmadığı gibi izlediği seyir de sürekli değişiyor. Geçtiğimiz günlerde ABD ve İngiltere bu ülkelere ait silahların Rusya'da kullanılabileceğini belirtti, ilaveten Fransa ise Ukrayna'da asker eğitimlerine başlayacağını duyurdu. Fransa'nın, öne geçme lider pozisyonunda olma arzusuna, ABD ve İngiltere'nin ise savaşı farklı şekilde yorulmamaya başladığına dair analizler artıyor. Bütün bu gelişmeler, savaşla ilgili yeni gelişmeleri de beraberinde getirecektir. Ukrayna ve Rusya, savaşın uzayıp gitmesinden yorgun düşse de, sahada kısa zaman içinde kesin bir sonuç elde edilmesi kolay gözükmüyor.

Peki bütün bu gelişmeler küresel boyutta ve ülkemiz ekonomisi açısından ne anlama geliyor? Rusya'ya uygulanan eşi benzeri görülmemiş yaptırımları göz önünde bulundurursak, Rus ekonomisinin çok ciddi bir kırılma yaşaması beklenmeliydi ancak Rusya yeni kendisine yeni manevra alanları açarak Çin ve Hindistan gibi güçlerle ekonomik bağlarını güçlendirdi. Petrol ve Doğal Gaz Fiyatları: Rusya, hidrokarbon zengini bir ülke olarak, dünyanın en büyük petrol ve doğal gaz üreticilerinden biri. Savaş, tedarik kesintileri veya jeopolitik belirsizlikler nedeniyle petrol ve doğal gaz fiyatlarında artışlara neden oldu. Avrupa ülkeleri başta olmak üzere Batılı ülkeler, Rusya'dan enerji ithalini büyük ölçüde azaltınca, Rusya yeni



Karşılıklı bağımlılığın ve küreselleşmenin bütün ülkeleri etkisi altına aldığı uluslararası konjonktürde yaşanan savaşların etki alanı ve nükleer savaş tehdidinin nelere sebep olabileceği tartışıladursun, halihazırda savaşın en çok etkilediği sektörlerden bazılarını şu şekilde sıralayabiliriz:

pazar arayışına girdi ve güç dengeleri ekonomik işbirliklerine bağlı şekilde değişmeye başladı. Enerji tedarikindeki belirsizlikler, alternatif enerji kaynaklarına olan talebi artırdı. Türkmenistan doğalgazı gibi konular dünya kamuoyunda daha fazla yer almaya başladı. Türkiye'nin bu konuyla ilgili transit güzergâh ve güvenilir/güçlü aktör olma konumunu unutmamak gerekiyor.

Tedarik Zinciri Kesintileri: Ne zaman savaş olsa ve güvenlik riskleri artsa, savaş bölgesindeki tedarik zincirleri kesintiye uğrar, mal ve hizmetlerin taşınmasını zorlaşır. Bu, lojistik operasyonlarını etkileyerek navlun fiyatlarının ve gecikmelerin artmasına sebep olur. Kuşak-Yol'un Rusya üzerinden geçen kuzey güzergahının güvenlik endişeleriyle kullanılması zorlaştı.

Alternatif rotaların önemi arttı. IMEC (Hindistan-Orta Doğu Ekonomik Koridoru) açıklansa da, altyapı zorlukları ve mali sıkıntılar sebebiyle bu güzergahın hayata geçirilmesi, kullanılması pek de mümkün görünmüyor. İlaveten, Türkiye'yi by-pass eden güzergahların başarılı olma ihtimali de yok, bütün bu gelişmeler ışığında tedarik zincirinin, rotaların ve taşımacılığın Rusya-Ukrayna Savaşından birçok alanda etkilendiği görülüyor.

Enerji fiyatlarındaki oynaklık, jeopolitik gerilimlerin yükselmesi, lojistik ve taşımacılıkla ilgili belirsizliklerin artması küresel ekonomik sisteme doğrudan yansıyor. Pandeminin getirdiği belirsizlikler ve olumsuz tablo sonrasında, güvenlik endişelerinin arttığı bir dünyaya uyandık ve e kadar zor olsa da, ülkelerin bu olumsuzlukları doğru tahlil edip, doğru hamle yapabilmesi için maksimum efor harcaması gereken bir dönemden geçiyoruz.

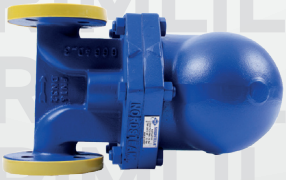
NST NORDSTEAM®
Made by PNOSAN





Akışkan
Kontrol Ekipmanları

Prosesinize en uygun vanayı seçin.
Verimlilik ve enerji tasarrufu sağlayarak
gelecek nesillerimize hep birlikte
"Daha Yaşanabilir Bir Dünya"
bırakalım...


www.pnosan.com.tr



Dr. Hakan **KAYA**
Dışyönder Yönetim Kurulu Üyesi
İstanbul Arel Üniversitesi
Uluslararası Ticaret ve Finansman
(İngilizce) Bölümü Öğretim Üyesi

Yaşanan kriz ortamlarına en iyi uyumu sağlamanın yolu teknolojiden geçiyor.

Küresel Tedarik Zinciri 2.0





Kimi iktisatçılara göre hayat her daim ileriye dönük akar ve tarihsel süreçler makro değerler üzerinden ele alınır. Hayatın her daim hareket halinde olmakla beraber sürekli bir akış içerisinde olduğu herkesçe malumdur. Diyebiliriz ki yaşamın en önemli belirtisi harekettir. Yaşamın devamını sağlayacak ürünler de bu akışın en temel öğeleridir. Bu hareket küreselleşen dünyada her noktaya ulaşmış her noktayı ulaşılabilir kılmıştır.

Küresel ölçekte hareket eden sadece iletişim değil, nesnelerin kendisi de hareket halindedir. Hayatımızı çevreleyen nesneler, yaşamımız için gerekli besinler, üretim noktalarından tüketim noktalarına sürekli bir hareketin parçası olarak taşınmaktadır.

İçtiğimiz kahvenin aslında dünyanın birçok noktasından kahve çekirdeği olarak yolculuğuna başlayıp, çeşitli ülkelerden, çeşitli aromalara sahip farklı kahve çekirdeklerinden elde edildiğini çoğu zaman pek düşünmeyiz. Kullandığımız otomobillerin altı binden daha fazla parçadan oluşan ve binlerce tedarikçi tarafından üretilen bir makine olduğunu bazen bilemeyiz. Oysaki kullandığımız veya tükettiğimiz her şeyin ardında bir tedarik zinciri yer almaktadır. Tüketiciden üreticiye doğru akan bir nehir gibi taleplerle şekillenen bir emtia akışıdır. Bu emtia akışı üretimden tüketime doğru ekonomik coğrafyanın her alanına yayılmış, debisi zaman zaman yükselen zaman zaman alçalan küresel ölçekte bir tedarik zinciridir. Küresel dünya öyle iç içe geçmiş durumdadır ki Antalya da kar yağsa Moskova halinde domates fiyatları yükselebilir.

Bir tedarik zincirin başarısı çoğu zaman zincir içerisindeki iş birliği, eşgüdüm ve bilgi paylaşımına bağlıdır. Tedarik zinciri içerisindeki malzeme akışı, bilgi akışı ve finansal akış zincir içerisindeki tarafların bilgi paylaşımı, eşgüdümü ve iş birliği ile hareket ederek başarıya ulaşabilir. Gelişen teknoloji tüm bu süreçleri otomasyona ve bilgi teknolojilerine taşıyarak tarafların iş yüklerini ve süreçlerini hafifletmiştir.

Teknolojinin insanoğlunun hayatını kapsayan her şeye kattığı ivme hayatı daha yaşanabilir bir hale getirdiği gibi, hayatımızın önemli bir kısmını kapsayan ticaretin daha etkin algılanmasına olanak sağlamıştır. Her koşulun ve her girdinin, sonuçları bir oranda etkilediği gerçeği küresel ticarete yeni bir bakış açısı kazandırmıştır. Bunda yola çıkarak sizlere şu soruyu sorsam acaba cevabınız ne olurdu.

Amazon ormanlarında uçan bir kelebeğin kanatlarından çıkan hava akımları Avrupa'da bir fırtınaya neden olabilir mi? 1972 yılında Amerikalı matematikçi ve meteorolog Edward Norton Lorenz Kaos teorisinde, kelebek etkisi olarak da bilinen bu soruyu sorarak iklim değişikliklerine dikkat çekmişti. Lorenz, Kelebek Etkisi ile bir sistemin başlangıç verilerindeki küçük değişikliklerin büyük



ve öngörülemez sonuçlar doğurabileceğini iddia ediyordu. Lorenz, sadece üç değişkenle kaos ortamı doğabileceğini keşfetmiş ve daha 19. yüzyılda Fransız matematikçisi Henri Poincaré'nin fikir olarak ortaya attığı çok basit bir sistemde çok karmaşık bir dinamiğin ortaya çıkabileceğini kanıtlamıştı. Lorenz'in teorisi ve buluşları, sadece matematik alanında değil, biyoloji, fizik ve sosyal bilimler alanında da yeni bir araştırma alanının doğmasına vesile olmuştu. 2020 yılında yaşadığımız salgının küresel ölçekte bir felakete yol açacağı gerçeği aslında bir akademik makalede yer alıyordu ta ki biz onu tekrar hatırlayana dek. Süveyş kanalında karaya oturan konteyner gemisi ya da bugün Panama kanalında yaşadığımız kuraklık önemli lojistik yollarını etkilediğinde yine aynı sorunları yaşadık.

Harvard Business School profesörü Michael Porter, 1985 yılında ilk kez "değer zinciri" (Value Chain) kavramını ortaya koymuştur. Micheal Porter'a göre şirketlerin en temel operasyonları bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu operasyonlar tedarik, üretim, pazarlama, dağıtım ve satış faaliyetleri gibi alanlardan oluşur. Ancak bu operasyonların tamamının değer zinciri kavramı içinde ele alınmasıyla şirketlerin tam olarak anlaşılacağını belirtmiştir.

Şirket ancak bu şekilde bir bütün olarak maliyet avantajı yaratabilir der. İşte bu fark şirketi daha rekabetçi hale getirir. Michael Porter'e göre bir şirketin rekabet avantajının bir şirkete bir bütün olarak bakılarak anlaşılması mümkün değildir. Aksine, rekabet avantajı, bir firmanın gerçekleştirdiği birçok farklı faaliyetten ve bu faaliyetlerin her birinin firmanın toplam maliyet pozisyonuna katkıda bulunmasından gelir. Bu kavrama göre aslında rekabet eden şirketler değil, aksine rekabet eden tedarik zincirleridir.

Deloitte'un 2017 yılında hazırladığı 'The Rise of the Digital Supply Network', raporunda tedarik zincirlerinin geleneksel olarak tasarım, planlama, kaynak sağlama, yapma ve teslim etme aşamalarının ayrı ayrı ele almıştı

Rapora göre günümüzde çoğu tedarik zinciri, statik bir diziden ziyade, tedarik zinciri ortaklarını daha kolay bir şekilde bünyesine katabilen ve zaman içinde daha uygun bir duruma dönüşebilen dinamik ve birbirine bağlı bir dijital tedarik ağına dönüşüyor.

Dijital tedarik ağları, fiziksel üretim ve dağıtım süreçlerini yürütmek için birçok farklı kaynaktan ve konumdan gelen bilgileri işler ve entegre eder. 21.yüzyıla damgasını vuran en önemli teknoloji süreçlerinden biri de hiç şüphesiz endüstri 4.0 kavramıdır. Endüstri 4.0 (Avrupa'da "Industrie 4.0" olarak bilinir), terim ve konsept olarak 2011 yılında Hannover MESSE'de Bosch'un endüstriyel üretimde bilgi ve iletişim teknolojisinin yaygın entegrasyonunu tanımladığı fuarda tanıtılmıştır. Alman hükümeti ile birlikte tüm imalat sanayi bu fikre ilgi göstermiştir.

Endüstri 4.0 tanıtıldıktan sonra fikir, Alman hükümeti tarafından 2012 yılında "Yüksek Teknoloji Stratejisi 2020" eylem planına dönüştürülmüştür. Bu kavram birçok ülke tarafından benimsenmiş ve hepsi amaç olarak benzer, ancak yürütme ve kapsam bakımından farklı olan kendi girişimlerini geliştirmiştir. Bu ülkelerden Çin, ülkenin imalat endüstrisini tamamen modernize etmek için "Made in China 2025" i geliştirdi. Birleşik Krallık, 2013 yılında "Üretimin Geleceğini tanıttı; Avrupa Birliği 2014 yılında "geleceğin fabrikalarını" geliştirdi; Singapur, "RIE2020" planı yürürlüğe soktu. Son olaraktan ABD 2014 yılında 16 üye enstitüden oluşan bir ağ oluşturan "Manufacturing USA" girişimini başlattı. Bu girişimlerin her biri, belirli bir ileri üretim teknolojisine odaklanır.

Her biri özel sektör şirketlerini, akademik kurumları ve diğer paydaşları işbirlikçi araştırma ve geliştirmeyi sürdürmek, uygulamaları test etmek, çalışanları eğitmek ve yeni teknolojilerin uygulanmasıyla ilişkili riskleri azaltmak için bir araya getirmeyi amaçlar.

Endüstri 4.0, yalnızca makinelerin ve ürünlerin internet aracılığıyla birbirine bağlanması meselesi değildir.

Endüstri 4.0, yalnızca makinelerin ve ürünlerin internet aracılığıyla birbirine bağlanması meselesi değildir.
Dijital ikizler, yapay zekâ, yüksek hızlı kablosuz ağlar, deterministik kablolu ağlar, bulut ve artırılmış gerçeklik gibi sanallaştırma teknolojileri gibi çok çeşitli gelişmiş teknolojileri kapsar. Aynı zamanda, siber-fiziksel sistemlerden en iyi şekilde yararlanmak için işletmeyi organize etme, yönetme ve işletmeye yaklaşma biçimimizde bir paradigma değişikliğidir.

Tüketici eğilimleri ve ihtiyaçları, tedarik zincirlerinin sürekli olarak kendilerini yenileme süreçlerini zorunlu kılmaktadır. Şirketlerin küreselleşmesi ve pazarların farklı coğrafyalara doğru genişlemesi, üretimi her geçen gün daha karmaşık hale getirmiştir. Değişken müşteri taleplerine hızlı yanıt vermek günümüz şirketlerinin en temel odak noktası olmuş durumdadır. İstenilen müşteri hizmet düzeyini yakalamak için tedarik zinciri yönetimi ve iş stratejisi şirketler için en önemli alan haline gelmiştir. Değer zinciri kavramı sadece klasik maliyetleri aşağı çekerek ayakta kalmanın pek mümkün olmadığını, bununla beraber müşteri istek düzeyinin en üst düzeyde yakalanması gerektiğini ortaya koymuştur. Şirketlerin tüm yapılarıyla değişen bu şartlara uyum sağlaması tedarik zincirlerinde yaratacakları katma değere göre şekillenir.



Bir tedarik zincirin başarısı çoğu zaman zincir içerisindeki iş birliği, eşgüdüm ve bilgi paylaşımına bağlıdır. Tedarik zinciri içerisindeki malzeme akışı, bilgi akışı ve finansal akış zincir içerisindeki tarafların bilgi paylaşımı, eşgüdümü ve iş birliği ile hareket ederek başarıya ulaşabilir. Gelişen teknoloji tüm bu süreçleri otomasyona ve bilgi teknolojilerine taşıyarak tarafların iş yüklerini ve süreçlerini hafifletmiştir.

Küreselleşen dünyada değişen Pazar ihtiyaçları ve tüketici eğilimleri beraberinde birçok krizi de beraberinde getirmiştir. Yaşanan kriz ortamlarına en iyi uyumu sağlamanın yolu teknolojiden geçiyor. Her üretilen yeni teknoloji firmalar için yeni bir maliyet ve aynı zamanda yeni bir avantajı beraberinde sunuyor. Doğru teknolojilere yatırım yapmak fırsatları yakalamanın en iyi çözüm yoludur. Tüm bunlar içinde doğru kararları alabilen, riskleri hesaplayabilen yetişmiş insan gücü her daim vazgeçilmez bir unsur olacaktır.

Abdurrahman **ÖZALP**
ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı
Dışyönder Yönetim Kurulu Üyesi



GENEL LOJİSTİK, ORGANİZASYONLAR,

TARİH VE TEKNOLOJİ

Lojistik çok genel ifadesiyle, doğru şeyin, doğru yerde, doğru zamanda olmasıdır. Ticari tanımı mal ve hizmetlerin tedarik zinciri boyunca hareketini tedarikçilerden başlayarak üreticilere, dağıtım merkezlerine, perakendecilere ve sonunda tüketiciye kadar uzanan ve idare edilen bir süreçtir. Çok daha geniş olarak enerji tüketimi, karbon emisyonları atık yönetimi ve kaynak kullanımı gibi çevreyi etkileyen ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve bilgi akışını dahil olmak üzere afet, savaş, sağlık, ulaşım, yollar, köprüler, hanlar, kervansaraylar, çarşılar, bedestenler, depolar, antrepo, çadırlar, kargo, dağıtım, bilgi işleme ve göç hizmetleri gibi durumları da kapsayan faaliyetlerdir. Yerine göre politika ve teknolojiyle ilgilidir. Lojistik o kadar geniş bir konudur ki ulusal ve uluslararası organizasyonları ve bakanlıkları vardır. Mevcut durumda Lojistikle ilgili çeşitli uluslararası organizasyonlar ve bakanlıklar şunlardır:

Bakanlıklar

- Saudi Arabia
- Ethiopia





Uluslalararası Organizasyonlar

- International Air Transport Association (IATA): Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği, hava taşımacılığı endüstrisine yönelik küresel standartlar belirler ve hava taşımacılığı şirketlerine çeşitli hizmetler sunar.

- International Maritime Organization (IMO): Uluslararası Denizcilik Örgütü, deniz taşımacılığı sektöründe güvenlik, çevre koruma ve yasal düzenlemeler konusunda standartlar belirler.

- World Customs Organization (WCO): Dünya Gümrük Örgütü, uluslararası ticaretin güvenli ve hızlı bir şekilde yapılabilmesi için gümrük işlemlerini kolaylaştıran standartları belirler.

- International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA): Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Sağlayıcıları Federasyonu, küresel lojistik ve taşımacılık sektörünü temsil eder ve üyelerine eğitim, standartlar ve destek sağlar.

- World Trade Organization (WTO): Dünya Ticaret Örgütü, uluslararası ticaretin düzenlenmesi ve liberalleşmesi üzerine çalışır. Lojistik ve taşımacılık sektöründe önemli etkileri vardır.

- ICC Global Customs and Trade Facilitation Commission (ICC): Milletlerarası Ticaret Odası, Gümrükler ve Ticaretin Kolaylaşması için çalışmalar yapar, Lojistik de buna dahildir.

Özel (Teknik ve Bölgesel) Organizasyonlar

- European Logistics Association (ELA): Avrupa Lojistik Derneği, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi konularında araştırma yapar ve en iyi uygulamaları paylaşır.
- Asian Logistics and Maritime Conference (ALMC): Bu konferans, Asya'da lojistik ve denizcilik sektörlerini bir araya getirir ve sektörel gelişmeleri tartışır.
- Association of Southeast Asian Nations (ASEAN): Güneydoğu Asya Uluslar Birliği, bölgesel işbirliğini teşvik eder ve lojistik sektöründe entegrasyonu artırır.
- Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP): Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanında eğitim ve araştırma yapar.
- American Production and Inventory Control Society (APICS): APICS, tedarik zinciri yönetimi, envanter kontrolü ve üretim yönetimi konularında eğitim, sertifika ve destek sağlar.
- Institute of Logistics and Transport (CILT): Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Enstitüsü, lojistik ve taşımacılık sektöründe profesyonel gelişimi teşvik eder ve eğitim programları sunar.
- Global Supply Chain Council: Bu konsey, küresel tedarik zinciri yöneticilerine yönelik bilgi paylaşımı, araştırma ve etkinlikler düzenler.
- GS1: ürün ve hizmetlerin tanımlanması ve izlenmesi için küresel standartlar geliştiren bir uluslararası kar amacı gütmeyen organizasyondur. GS1 standartları, tedarik zincirleri boyunca verimliliği ve görünürlüğü artırmak için kullanılır
- Blockchain in Transport Alliance (BiTA): Bu ittifak, blockchain teknolojisinin lojistik ve taşımacılık sektöründe uygulanmasını teşvik eder ve standartlar belirler.

Lojistik her dönemde teknolojiyi en ileri seviyede kullanmıştır. Lojistik teknolojiyi geliştirmiş, teknoloji de lojistiği kolaylaştırmıştır. Günümüzde en son teknoloji olarak görülen Dağıtık Yapı (DLT-Distributed Ledger Technology) ve bir ürünü olan Blokzincir (Blockchain)'in Lojistik alanında çok fazla kullanım alanı vardır. Lojistikte kullanılması mümkündür. Blockzincir'in lojistikte kullanılması başta şeffaflık, güvenlik ve izlenebilirlik olmak üzere süreçlerin daha etkin ve verimli yönetilmesi mümkün olacaktır. Bir başka anlatımla, Blockcahin lojistikte kullanılmasıyla Tedarik Zinciri Takibi, Sahtecilik ve dolandırıcılığı önleme, Güvenlik ve Veri Bütünlüğü, Veri Güvenliği, Akıllı Sözleşmeler ile şeffaflık ve izlenebilirliği artırma söz konusu olacaktır.





Diğer taraftan İşlem Hızlandırma ve Entegre Sistemler ile operasyonel verimlilik, Aracıların Azaltılması, Stok ve Envanter Yönetimi ile maliyet tasarrufu, Karbon ayak İzi İzleme, Geri dönüşüm ve Atık Yönetimi ile sürdürülebilirlik artmış olacaktır. Örnek uygulamalar için Maersk, Walmart ve IBM'in uygulamalarına bakmak yeterlidir.

Lojistiğin tarihi insanlığın ve ticaretin tarihi kadar eskidir.

Lojistiğin tarihi, insanlık tarihinin başlangıcına kadar uzanır ve zamanla çeşitli evrim aşamalarından geçmiştir. İşte lojistiğin tarihindeki bazı önemli dönemler:

Lojistiğin ilk izlerine antik Mısır, Yunan ve Roma medeniyetlerinde rastlanır. Piramitlerin yapımında kullanılan taş bloklarının taşınması ve inşaat sürecinde lojistik becerilerin kullanılması örnek verilebilir. Daha sonra Roma İmparatorluğu döneminde Roma lejyonları askeri hareketlerinde lojistiğin önemini görmüş ve alanda ilk uygulayanlar olmuştur. Birliklerin hızlı ve etkin hareket etmesi için yollar, köprüler ve su kemerleri gibi altyapıları yapmışlardır.





Ortaçağda ticaret amaçlı olarak ticaret kervanları için İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi güzergahlar oluşturulmuş, kervansaraylar lojistik destek sağlayarak mal ve hizmetlerin çok uzak mesafelere taşınmasının yolunu açmıştır. Yine bu dönemde askeri lojistik önemine binaen daha da gelişmiştir. Modern dönemde ise Sanayi devriminin bir sonuç ve ihtiyacı olarak demiryolları sistemleri kurulmuş, buharlı gemiler taşımacılık ve lojistikte devrim yaratmıştır. Kitlesel üretimin başlamasıyla birlikte lojistik, işletmelerin tedarik zincirlerinin önemli bir parçası haline gelmiştir.

İki dünya savaşı askeri lojistiği geliştirmiş. Savaş sonrası dönemde, küreselleşme ve bilgi teknolojilerinin gelişimi, lojistik süreçlerinin otomasyonunu ve optimizasyonunu sağlamıştır. 21.yüzyılda dijital teknolojiler ve otomasyon lojistikte kullanılmaya başlanmış, geleneksel dijitalleşme, dağıtık yapı, bulut bilişim ve yapay zeka gibi teknolojiler lojistik süreçlerinin daha verimli ve izlenebilir olmasını sağlamıştır.

Türkiye özelinde lojistiğin tarihinin çok daha fazla önemi vardır. Türkler Anadolu'ya geldikten sonra zaten bir geçiş noktası olan Anadolu'yu Kervansaraylar ile donatmışlar, güvenliğini sağlamışlar, yıllarca ticaretin Avrupa'dan Ortadoğu ve Uzakdoğu'ya, Uzakdoğu ve Ortadoğu'dan Avrupa'ya güvenli yapılmasını sağlamışlar ve bununla geçimlerini sağlamışlardır. Türkler, başarılı lojistik idaresi ile bir çok politik kazanımlarda elde etmişlerdir, Selçukluların o dönem Bizans'ın en büyük kenti olan Constantinople'de temsilciliği varmış. Osmanlı, Selçuki'lerin bıraktığı yerden devam etmiş, Roma'nın kanun ve nizamlarını uygulamış, Anadolu'yu ticaretin cazibe merkezi yaparken kendisi de bu sayede büyümüştür. Coğrafi keşiflerden sonra Anadolu'dan geçen yolların önemi azalmış ve bundan en çok etkilenen Osmanlı imparatorluğu olmuştur.

Günümüzde ticaretin Uzakdoğu'dan dolayı yön değiştirmesiyle Anadolu coğrafyasının önemi bir kez daha artmıştır. Bu gelişmelerin farkında olarak çok doğru politikalar üreterek ve teknolojiyi doğru kullanarak çok ileri seviyelere gelebilmek, lojistik faaliyetlerinden büyük gelirler elde etmek mümkün olabilecektir. Yukarıda vurguladığımız gibi lojistik sadece bir alanla ilgili olmadığı için bir konuya özgü bir bakanlığın içerisinde bulunmaktan ziyade başlı başına bağımsız bir bakanlık olmasında fayda vardır.



Dilek **HAKAN**
Finans Direktörü

SCHENGEN VİZE DUVARI: TÜRKİYE - AB TİCARETİNİN ÖNÜNDEKİ ENGELİ YIKMAK

Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasındaki ticaret, yıllardır büyük bir hacme ve stratejik öneme sahiptir. Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasındaki köprü konumu, bu ticaretin doğal bir avantajıdır. Ancak, bu avantajın tam anlamıyla kullanılabilmesinin önünde ciddi engeller bulunmaktadır. Bu engellerin başında ise Schengen vizesi duvarı gelmektedir. Schengen vizesi, Türk lojistik sektörünün Avrupa pazarına erişimini zorlaştırmakta ve ticaretin hızını kesmektedir. Bu makalede, Schengen vizesinin Türkiye-AB ticaretine olan etkilerini, bu durumun sektörde yarattığı maliyet ve zaman kayıplarını ve potansiyel çözüm önerilerini ele alacağız.

Schengen Vizesi Engelleri ve Ticaret Üzerindeki Etkileri

Schengen vizesi, AB üyesi ülkelere seyahat etmek isteyen Türk vatandaşları için zorunlu bir vizedir. Ancak, bu vize sürecinin karmaşıklığı ve uzun bekleme süreleri, Türk lojistik firmalarının Avrupa'ya mal taşımacılığını büyük ölçüde zorlaştırmaktadır. İş dünyası temsilcileri, "Eğitim, fuar, ticari heyet toplantıları ve sektörel pazarlara ulaşabilmek için her yıl en az 4-5 ülkeye seyahat etmemiz gerekiyor. Vize sorunlarının en kısa sürede çözümlenmesini istiyoruz" diyerek durumun ciddiyetini vurgulamaktadır. AB'ye üye 58 ülkenin vatandaşları vizesiz seyahat edebilirken, AB adayı ve Gümrük Birliği üyesi olan Türkiye'nin vatandaşları vize almak zorundadır. İş insanları, ihracat yaptıkları müşterilerini ziyaret edemiyor, fuarlara katılamıyor. Bu sorun, uzun süredir iş dünyasını mağdur etmektedir. İşte bu engelin ticaret üzerindeki bazı temel etkileri:

Maliyet Artışı: Schengen vizesi başvuruları, lojistik firmaları için ek maliyetler yaratmaktadır. Vize başvuru ücretleri, evrak hazırlama masrafları ve aracı kurumlara ödenen ücretler, firmaların maliyetlerini artırmaktadır.

Zaman Kaybı: Vize başvurularının onaylanması uzun süreler alabilmektedir. Bu süreçte yaşanan gecikmeler, lojistik operasyonlarının aksamasına ve teslimat sürelerinin uzamasına neden olmaktadır. Zamanında teslim edilemeyen mallar, müşteri memnuniyetini olumsuz etkilemektedir.

Operasyonel Zorluklar: Schengen vizesi gereklilikleri, özellikle sürücüler için büyük bir engel teşkil etmektedir. Vize başvurusu yapacak sürücülerin belirli sürelerde çalışamaması, operasyonel planlamalarda aksaklıklara yol açmakta ve lojistik firmalarının etkinliğini düşürmektedir.

Türkiye-AB Ticaret Hacmi ve Önemi

Türkiye ile AB arasındaki ticaret hacmi, yıllık milyarlarca Euro'yu bulmaktadır. 2023 verilerine göre, Türkiye'nin AB'ye ihracatı yaklaşık 100 milyar Euro, ithalatı ise 80 milyar Euro civarındadır. Bu rakamlar, iki taraf arasındaki ekonomik ilişkilerin ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Ancak, Schengen vizesi engelleri, bu ticaret hacminin potansiyelini tam anlamıyla gerçekleştirmesine engel olmaktadır.

Mevcut Durum ve Güncel Gelişmeler

Son yıllarda, Türkiye ve AB arasındaki diplomatik ilişkilerde yaşanan dalgalanmalar, vize süreçlerini de etkilemiştir. Türk vatandaşlarına yönelik vize ret oranlarında artış gözlemlenmiş, vize başvurularının değerlendirme süreleri uzamıştır. Pandeminin etkisiyle artan seyahat kısıtlamaları ise lojistik sektörünü daha da zor duruma sokmuştur.

AB, Türk lojistik sektörünün karşılaştığı bu sorunları çözmek için bazı girişimlerde bulunsa da, kalıcı ve etkili çözümler henüz hayata geçirilmemiştir. Türkiye, AB üyelik sürecindeki ilerlemeler ve Gümrük Birliği anlaşmasının güncellenmesi konularında adımlar atmaya çalışsa da, vize engelleri hala büyük bir sorun olarak varlığını sürdürmektedir.

Schengen Vizesi Almakta Yaşanan Zorluklar

Randevu Temini ve Vize Retleri:

Türk TIR sürücüleri, Schengen vizesi için randevu almakta büyük zorluklar yaşamaktadır. Randevu süreleri 60-70 güne kadar çıkmakta ve bu da ticaretin akışını ciddi şekilde aksatmaktadır.

Ayrıca, Schengen ülkeleri yeni sürücülerin vize başvurularını sıklıkla reddetmektedir. Bu durum, Avrupa'nın genel sürücü eksikliği ile mücadele ettiği bir dönemde bile devam etmektedir.

Vize Süresi ve Kurallarındaki Tutarsızlıklar:

Uzun yıllardır Schengen vizesi kullanan deneyimli sürücülere bile ya kısa süreli vizeler verilmekte ya da başvuruları reddedilmektedir.



Vize başvurularında istenen evrak sayısı ve davetiye şartları gibi gereksiz bürokratik engeller, süreci daha da zorlaştırmaktadır.

Ekonomik ve Sosyal Etkiler:
Vize sorunları, lojistik maliyetlerin artmasına ve teslimat sürelerinin uzamasına neden olmaktadır. Bu da ticari taahhütlerin yerine getirilememesi sonucunu doğurmakta, hem Türk hem de AB şirketlerini olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, sürücülerin çalışma haklarının ellerinden alınması, sadece onların değil, ailelerinin de geçim kaynaklarını tehlikeye atmaktadır.

Sorunun Çözümü İçin Öneriler

Profesyonel TIR Sürücülerine Özel Vize Kolaylığı:
Türk TIR sürücülerinin Schengen vize başvurularında, Schengen Vize Kodu'na uygun şekilde, kademeli olarak artan sürelerde ve en az 1 yıllık çok girişli vizeler temin edilmesi.

Vize başvurularında istenen evrak sayısının azaltılması ve tüm Schengen ülkelerinde yeknesak hale getirilmesi.
Sürücülerden talep edilen davetiye şartının kaldırılması.

Schengen Vizesi Prosedürlerinin Standartlaştırılması:
Türkiye'de yerleşik farklı AB ülkesi temsilciliklerinin farklı Schengen vize prosedürlerinin ortadan kaldırılması.
Profesyonel TIR sürücüleri için Schengen bölgesi adına tek bir vize merkezinin oluşturulması ve başvuruların bu merkez üzerinden yapılması.

Pandemi Sonrası Süreçlerin Normalleşmesi:
Pandemi sürecinde azalan Schengen ülke misyonlarındaki personel sayısının artırılması ve artan vize talebine yanıt verecek şekilde düzenlemelerin yapılması.

Uluslararası Anlaşmalar ve Yasal Dayanaklar:
AB'nin diğer ülkelerle yaptığı vize kolaylığı anlaşmalarına benzer şekilde Türkiye ile de benzer anlaşmalar yapılması.
Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın Türk TIR sürücüleri lehine verdiği kararlara uygun şekilde, sürücülerin vize muafiyetinden faydalandırılması.
Yeşil pasaport uygulamasında hak sahiplerinin gözden geçirilmesi bir çözüm yolu olabilir. Yeşil pasaport konusunda sanayiciye öncelik verilmesi gerekiyor

Sonuç olarak;

Schengen vizesi engelleri, Türkiye ile AB arasındaki ticaretin önünde ciddi bir bariyer oluşturmaktadır. Bu engellerin aşılması, lojistik sektörünün daha verimli çalışmasını sağlayacak ve iki taraf arasındaki ticaret hacmini artıracaktır.

Diplomatik girişimlerin ve yenilikçi çözüm önerilerinin hayata geçirilmesiyle, Türk lojistik sektörü Avrupa pazarında daha güçlü bir konuma ulaşabilir. Bu süreçte, sektörün tüm paydaşlarının iş birliği ve koordinasyonu büyük önem taşımaktadır.

Ticaret odalarının, STK ve derneklerin güç birliği yapması gereken bir dönemdeyiz artık belki de tek bir çatı kurulup bu sorunun üzerine yoğunlaşılmalı. İmaj açısından ve Türkiye'nin tüm sektördeki ticaret hayatının devamı açısından acil sonuca ulaşması gereken elzem bir durumdur.

"Engelleri aş, ticareti hızlandır, geleceği inşa et!"

Türk lojistik sektörü, Schengen vizesi duvarını aşarak, Avrupa pazarında hak ettiği yeri almalı ve Türkiye-AB ticaretinin potansiyelini tam anlamıyla gerçekleştirmelidir.

Mevcut potansiyelimiz yüksek olup bu hedefe ulaşmak için atılacak adımlar, sadece sektörün değil, Türkiye'nin de ekonomik geleceğini şekillendirecektir.

Ümmühan DAŞTAN
Gümrük Müşaviri

DİJİTAL LOJİSTİK İÇİN İYİLEŞTİRİLEBİLİR ÇÖZÜM ÖNERİLERİ



Doğru ürünü, doğru teknolojiyle, doğru koşulda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru müşteriye ve doğru fiyatla ulaştırmak lojistiğin güncellenen 7 doğrusunu oluşturuyor. Peki, bu doğrular çerçevesinde Türkiye'nin çok gelişmiş bir dijital altyapısı mevcut mu? Mesela bir uluslararası taşıma yapmayı planlıyorsunuz. İlgili yükü taşıyacak bir sürü firmaya e-mail atarak navlun fiyatı almak gelişen teknoloji ve dijital lojistik çözümler noktasında çok ilkel bir yöntem değil mi? En ucuz navlun teklif eden firmalar bir güvenlik kriterinden geçirilmeden direkt sisteme alınması risk barındırabilir. Bu yapıyı değiştirip dijital lojistik alt yapısına sahip teknolojiyle çalışan sistemleri geliştirmeliyiz.

Yapay zeka, otomasyon, lojistik girişimler, ulaşım, inovasyon yönetimi ve dijitalleşme ile birlikte geleneksel lojistik anlayışı da ciddi bir evrime uğruyor. Tam da bu noktada Ulaştırma Bakanlığımızın kontrolünde olan deniz, hava, kara ve demir yolunda yer alan lojistik firmalarını, acentalarını, tedarikçileri, gümrük müşavirlerini, sigorta şirketlerini, depo ve antrepo sahiplerini tek bir dijital lojistik altyapısına sahip veri tabanında hatta ismi "Güç Birliği Platformu" olan tüm sektör paydaşları tek bir çatı altında bir araya getirilebilir. Amaç sektörün ihtiyacı olan lojistik birliği sağlayarak lojistiğin 7 doğrusunu tek bir çatıda basit, hızlı ve güvenilir bir yapıya taşımak. Böylece tüm sektör paydaşları arasında navlun borsası oluşturularak en çok tercih edilen taşımayı en ideal fiyata yapmayı taahhüt eden firmaların işbirliği yapması sağlanabilir.

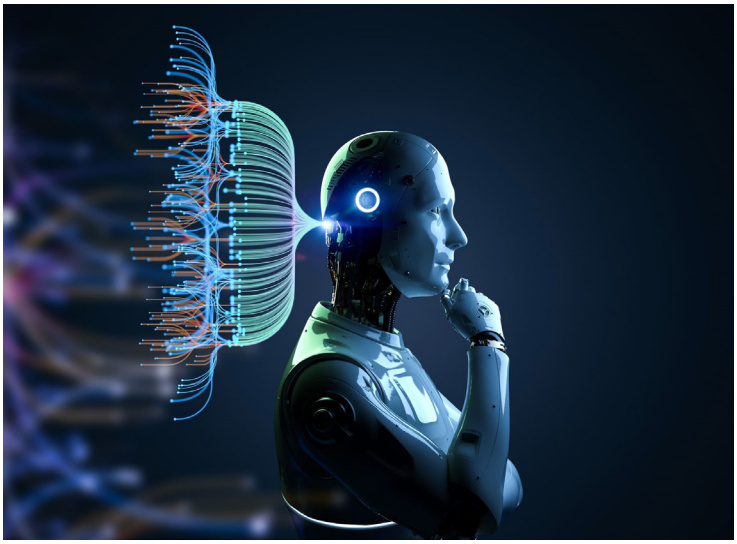
Manuel olarak yapılan tüm lojistik taşımalarının dijital bir izi olmuyor. Hep tanıdık firmalardan navlun fiyatı aldığımız için bir lojistik dijital altyapımız mevcut değil. Sizin adınıza rekabetçi teklifler alacak robotik sistemler kurulabilir. Hep tanıdıklara sorarak işleyen yapının artık dijital bir altyapıya evirilmesi gerekiyor. Dijital lojistik veri tabanınıza ISO belgelerini yükleyen, kötü bir lojistik geçmişi olmayan, denetimlerini sık sık yaptıran, güvenilir firma kriterini geçen firmaları alıp, şeffaf bir Güç Birliği Platformu oluşturulup, lojistik sektörü tam olarak dijitalleşmese de bu yapıya evrimleşiyor. Amaç tek bir platformda uçtan uca uluslararası taşımacılık hizmetini, depolama hizmeti, sigorta işlemlerinin ve yurtdışı gümrüklemesinin yapılabildiği kullanıcı dostu platformlarla hızlı ve rekabet edilebilir yapıya ulaştırılabilir.

Güvenilir tedarikçiler oluşturmak için sisteme alınmadan önce firmaların ön kontrolden geçirildiği, belge yüklemelerinin yapılabildiği, internette olumsuz şikayet kontrolünün yapılması, basit, hızlı ve verimli yapıda çalışan tedarikçilerin ön planda olması, sistem içinde taşımacılık belge ve süre denetimlerinin yapılabildiği platformlar bağımsız denetim firmalarınca denetlenmiş ise kullanıcı firmalar kendilerini daha güvenli bir ortamda hissediyor.

Hayatın her alanında dijitalleşme hayatı kolaylaştırmalı, lojistik destek sağlanacaksa uluslararası taşımacılık yapan firma araması, en uygun maliyetteki depolama hizmetinin sağlanması, ürünlerin sigorta hizmetinin en uygun fiyatla doğru bir servis metoduyla sunulabilmesi, güvenilir tedarikçileri temin edip sisteme entegre etme çabası, manuel yöntemleri bırakıp şeffaf ve çok yönlü çözüm yollarını sunan dijital lojistik platformlar her zaman tercih nedenidir.

Dijital lojistik platformları firmaların tek bir bölgeye yoğunlaşmasından öte çok yönlü iş yapış modellerini tercih etmelidirler. Mesela bir firmanın tüm işlemleri sadece Avrupa Birliği'ne üye ülkelere odaklı olmamalıdır. Yaşanacak siyasi bir krizde her zaman satış yapılabilecek birçok alternatifli müşteri portföyünün olduğu bir yapıya açılım yapmalıyız. Belki bir yıl sonra AB diye bir yapı olmayacaksa ülkemizin dijital lojistik platformları her zaman alternatifli lojistik çözümleri sunabilecek imkânda olabilmelidir.





Tüm dijital lojistik çözümleri alternatifli müşteri ağlarına erişim sağlanarak öngörülerimizi aktarabildiğimiz Güç birliği platformlarıyla sektör paydaşlarının kazanacağı bir yapıya evirilmelidir.

Son yıllarda yapılan ve faaliyete geçen dijitalleşme adımları olarak yapılan teknolojik altyapı yatırımlarının karayolu taşımacılık sektörünün ve buna bağlı olarak tüm gümrük sektöründe yaşanan sorunların çözülmesine ve gelişimine katkı sağladığı gözlemlenmiştir. Gelişmiş ülkelerin ve Uluslararası organizasyonların girişimleri, gümrük idarelerinde yapılan etkin denetim çalışmaları ve bu konu ile ilgili yasal düzenlemeler ele alınarak, teknolojik çalışmalarla dijital gümrük otomasyon projelerinin geliştirilmesi ve gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ile ticari verilere elektronik ortamda ulaşılmasının sağlanması sayesinde, erken güvenlik kontrollerinin uygulanabilirliği, dış ticaret işlemlerinin dijitalleştikçe uluslararası ticaretin kolaylaştırıldığı ve etkin olarak kontrol edildiği sonuçlarına varılmıştır.

Yapay Zeka ve Otomasyonla Robotik Lojistik

Yapay zeka ve otomasyon günümüzde en hızla gelişen teknolojiler arasında yer alıyor. Makine öğrenimine dayanan olan robotik dijital lojistik de bu trendin içerisinde bulunuyor. Robotlar, sadece örüntü tanıma ve görevleri yerine getirme anlamında değil, verilerden öğrenme, planlama yapma, karar alma ve bağımsız olarak her alana uyum sağlama açısından da daha akıllı hale geliyor. Robotik lojistiğe, otomasyona ve yapay zekaya yapılan yatırımların büyümesi, nakliye endüstrisi üzerinde de geleneksel taşımacılık standartlarını değiştirecek kadar büyük roller üstleniyor.

Lojistik Değer Zincirini Zenginleştiren Nesnelerin İnterneti

Nesnelerin İnterneti sayesinde birbirine bağlanabilen veya bağlanma değeri olan her şey, hiç insan etkileşimi olmadan verileri toplayabiliyor, depolayabiliyor ve dağıtabiliyor. RFID sistemleriyle hem personel hem de zaman anlamında kazanımlar elde edilebiliyor.

Günümüzde nesnelerin interneti, nakliye şirketlerinin lojistik akışlarını daha iyi kontrol etmeleri, olası sorunları erken aşamada keşfetmeleri ve sorunları hızlıca çözüme kavuşturmaları için çok önemli bir araç haline geliyor. Bugün, dünyanın dört bir yanındaki araç parametrelerini farklı rotalara uyarlayan, tüm filoların çalışma süresini otomatikleştiren, paletleri ve nakliye konteynerlerini çipli sistemlerle uzaktan yönetebilen kablosuz lojistik sistemlerini görebilmek mümkün oluyor.





Elektro Mobilite ile Yeşil Lojistik

Elektrikli araçların ve güç aktarım sistemlerinin gelişimi ile birlikte yaygınlaşan elektro mobilite, tedarik planlaması yapma ve emisyon seviyeleriyle mücadele etme konusunda büyük rol oynuyor. 2020'de yürürlüğe giren yeni düzenlemeler ile birlikte deniz taşımacılığı için çevre dostu yakıt kullanımı da daha önemli bir hal almaya başlıyor. Nakliye endüstrisindeki çevresel karbon ayak izinin azaltılmasına katkı sağlayan elektro mobilite, lojistik şirketlerinin müşterilerine tedarik zincirleri için akıllı ve sürdürülebilir çözümler sunmasına da yardımcı oluyor. Zaman içinde bir çok lojistik firması yeşil lojistik belgesi alımıyla süreci yakından takip ederek sektöre farklı zamanımlar katmaktadır.

Blockchain Teknolojisinin Lojistikte Kullanımı

Bilginin bir blok zincirinde tutulduğu ve paylaşılan bir dijital veri tabanı olarak var olduğu blockchain teknolojisi, ağ içerisinde yealan bilgi bloklarını depolayarak güvenli, çevrimiçi ve her zaman erişilebilir bilgi paylaşımına olanak tanıyor. Bu yeni teknoloji, nakliye şirketleri için daha fazla şeffaflık sağlıyor, birden fazla faktör arasında en aza indirilmiş bilgi kesintisi sunuyor ve oldukça güvenilir tedarik zincirleri ile sonuçlanan bir mobil lojistik ağı kurabilmeyi kolaylaştırıyor. Tüm kurumların sisteme entegre olduğu dijital altyapıya geçilebilirse personelin yada firmaların evrak yükleme yada evrak bekletme gibi zaman kaybının önüne geçilebilecektir.,

Tedarik Zincirinde Uçtan Uca İzlenebilirlik

Lojistikte izlenebilirlik ihtiyaçları, şirketleri teknolojik olarak gelişmeye ve mevcut altyapılarını güncellemeye yöneltiyor. Nesnelerin interneti, RFID, coğrafi sınırlama, mobil dijital uygulamalar ve iş birliğine dayalı portal kurulumu gibi yeni nesil teknolojiler, üretimden nihai ürüne, hatta ürünün ilk aşamasından müşteriye teslim sürecine kadar geçen tüm evreleri etkin bir şekilde takip edebilmeyi mümkün kılıyor.

2030'da dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 60'ının şehirlerde yaşaması bekleniyor. Artan e-ticareti karşılamak için drone gibi yeni ulaşım alternatiflerine yönelim ve yerel depolama gibi bölgesel çözümlere başvurulacağı öngörülüyor (R.Murphy, 2016).

Hızlı ve 7/24 Kesintisiz Lojistik Operasyon Takibi

Esneklik, birimler arası iletişim ve kentsel navlun dağıtımının kesintisiz bir şekilde sağlanması, modern lojistikte başarının anahtarı anlamına geliyor. E-ticaret operasyonlarında oluşabilecek herhangi bir hata ya da gecikme işletmelere büyük kayıplar olarak geri dönebiliyor. Tüm birimleri arasında eş zamanlı olarak stok doğrulaması yapan ve tüm operasyonel süreçleri incelikle yöneten işletmeler ise sektörde her zaman bir adım öne geçiyor. Lojistiği dış kaynak kullanarak gerçekleştiren işletmeler, kendi sermayelerinden ödün vermeden nakliye ve nakliye için gerekli yeni teknoloji yatırımlarından da yararlanabiliyor.

Güvenilir, çok yönlü ve alanında tecrübeli bir iş ortağı ile tüm taşımacılık, depolama ve lojistik süreçlerini başarıyla gerçekleştirebilir, uçtan uca çözümlerle tüm yükler dünya çapındaki yüzlerce noktaya sorunsuz ve güvenli bir şekilde birbirini domine eden her alana entegre edilmiş ekip çalışması ile etkin bir şekilde taşınabilir.



R.Murphy, P. (2016). Contemporary Logistics. Nobel.

Recep KOCA
Lojistik Evreni Dijital Medya Anonim Şirketi Kurucusu



Lojistik Sektöründe Eğitim: Geleceği Şekillendiren Yol Haritası



Lojistik sektörü, küresel ticaretin can damarı olarak kabul edilmektedir. Ürünlerin üretim noktasından tüketiciye ulaşana kadar geçirdiği süreç, lojistik süreçlerini yönetenlerin etkinliğine ve verimliliğine bağlıdır. Özellikle pandemi sonrası tedarik zincirinde yaşanan kırılmalar, nihai müşterinin siparişini verdiği andan itibaren ürünün kendisine ulaşıncaya kadar geçen süreci takip etme isteğini artırmıştır. Bu durum, sektöre dijitalleşmeye yatırım yapma zorunluluğunu getirmiş ve nitelikli personel ihtiyacını daha da belirgin hale getirmiştir.

Sektörün en önemli güncel sorunlarından biri, eğitimin saha ile birleştirilememesi ve güncel müfredat eksikliğidir. Kitabi bilgi elbette ki çok değerlidir, ancak gençlerin staj yerleri bulamaması ve pratik eğitim imkanlarından yoksun olmaları, sektöre girişlerini engelleyen önemli faktörlerden biridir. Lojistik sektöründe neredeyse tüm aşamalar sahada deneyimlenerek öğrenilmektedir. Ancak mevcut müfredatlar, sektörün hızla değişen dinamiklerini yeterince yansıtmamaktadır, özellikle dijitalleşme ve teknoloji konularında güncel bilgi ve beceri eksikliği bulunmaktadır.

Uygulamalı eğitim olanaklarının yetersizliği, öğrencilerin sahada pratik deneyim kazanmalarının önünde en önemli engeldir. Staj imkanlarının kısıtlı olması, öğrencilerin teorik bilgiyi pratikte uygulama fırsatını engellemektedir. Firmaların personel yetiştirme sabrının azalmasıyla birlikte sektör, kendi akademisini kurmadığı sürece bu kısır döngüyü sürdürecektir.

Çözüm önerileri arasında, eğitim kurumlarının lojistik sektörünün ihtiyaçlarına uygun güncel müfredatlar geliştirmesi yer almaktadır. Dijitalleşme, yapay zekâ, veri analitiği gibi alanlara odaklanan dersler ve uygulamalı projeler, öğrencilerin yetkinliklerini artırmanın yanı sıra sektöre daha kolay adapte olmalarını sağlayacaktır.

Ayrıca eğitim kurumları, lojistik firmalarıyla iş birliği yaparak öğrencilere staj ve uygulamalı eğitim imkanları sunmalıdır. Bu sayede öğrenciler, gerçek iş ortamında deneyim kazanabilir ve sektörü daha yakından tanıma fırsatı bulabilirler. Benim yıllardır dile getirdiğim çözüm önerim ise 2 yıl yüksek okul + 1 yıl saha akademik çalışmasıdır.

Lojistik sektöründe eğitim sorunlarını çözmek için atılacak adımlar, nitelikli lojistik personel yetiştirmek ve sektörün geleceğini güvence altına almak adına kritik öneme sahiptir. Ancak sektördeki hızlı gelişmeler, eğitim alanında bazı zorlukları beraberinde getirmiştir. Eğitim müfredatlarının güncel olmaması ve teknolojik yeniliklere ayak uyduramama sorunları, sektörün ilerlemesini engellemektedir.

Bu sorunların üstesinden gelmek için ise etkin çözüm stratejileri gerekmektedir. Eğitim kurumları, sektör temsilcileri ve öğrenciler arasında sağlam bir iş birliğiyle lojistik eğitimi, sektörün gereksinimlerini karşılayacak şekilde dönüştürülebilir. Ancak bu adımların atılması, sektörün geleceği için kritik bir öneme sahiptir.

Eğitimde güncellik sorunu da lojistik sektörü için önemli bir engeldir. Teknolojik yenilikler ve sürekli değişen düzenlemeler, lojistik eğitimi veren kurumları zorlamaktadır. Eğitim müfredatları, sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde güncellenmeli ve öğrencilere pratik bilgiler sunmalıdır.





Lojistik sektöründe eğitim sorunları, sektörün geleceği için ciddi bir engel teşkil etmektedir. Ancak bu sorunlar, etkin çözüm stratejileriyle aşılabilir niteliktedir. Eğitim kurumları, sektör temsilcileri ve öğrenciler arasında sağlam bir iş birliği ile lojistik eğitimi, sektörün gereksinimlerini karşılayacak şekilde dönüştürülebilir.

Dip Not:
Büyük şehirler dışında bölümler açılırken, öğrencilerin staj olanaklarına ve etkinlik düzenleme becerilerine yönelik düşünceye yer verilmesi önemlidir. Ne yazık ki, kırsal bölgelerdeki okullar, öğrenci kulüplerinin varlığını sürdürmesinde büyük zorluklar yaşamaktadır ve sektör profesyonellerini okullarına davet etmekte güçlük çekmektedirler.

Bu bağlamda, öğrencilerin staj yapabilecekleri yerlerin ve etkinliklerin düzenlenebileceği olanakların sunulması, onların mesleki gelişimlerine katkı sağlayacaktır. Büyükşehirlerdeki olanakların kırsal bölgelerde de sağlanması, eğitim kalitesinin ve öğrenci deneyimlerinin genişletilmesine yardımcı olacaktır.

Son olarak, sürücü sorunu hızla çözümsüzlüğe sürüklenmektedir, Muavinim Olur Musun Projesi ile sürücü sorunu çok kısa zamanda çözüme kavuşarak sektör daha rahat nefes alabilir.
Sektörel sorunların akademi ve sahayı birleştirerek çözüme kavuştuğu yarınlarda buluşmak dileğiyle.





Türkiye'nin Lojistik Açıdan **Avantajları ve Dezavantajları**

Ahmet CORA
Dış Ticaret ve Lojistik Müdürü

Küresel tedarik zinciri ağında lojistiğin üstlendiği en önemli görev, birbirinden uzak coğrafyalardaki üretim ve tüketim noktaları arasındaki bağlantıyı hızlı, kesintisiz ve takip edilebilir bir şekilde sağlamaktır. Ancak lojistik faaliyetlerin etkin yapılması ile bu uzaklık sorun olmaktan çıkabilir.

Dünya haritasını açıp Türkiye'ye baktığımızda coğrafi ve jeopolitik açıdan olduğu gibi, lojistik açıdan da ne kadar kritik konumda olduğumuzu fark etmemek mümkün değildir. Dünyadaki nüfus artışı ve son yıllardaki teknolojik gelişmelerle yükselen global arz ve talep miktarı, Türkiye'nin dünya lojistik sektöründeki önemini de hızla artırmıştır.

Türkiye de aslında yüzyılı aşkın süredir dünyanın bu gidişatını okuyabilmiş ve buna göre adımlar atmaya başlamıştır. Osmanlı'nın son dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında başlayan demiryolu altyapı yatırımlarının bu gelişmelerin ilk yapı taşları olduğunu söyleyebiliriz. Türkiye'nin ekonomik açıdan en önemli şehri olan İstanbul'da, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan üç asma köprü, Marmaray gibi önemli bir demiryolu hattı ve iki kıtayı karayolu ile birleştiren Avrasya Tüneli, devam eden kritik yatırımlar arasında sayılabilir. Ayrıca 2018 yılında açılan İstanbul Havalimanı'nın dünyanın ikinci büyük havalimanı olduğu bilinmektedir. Böyle devasa bir yatırımın, hava kargo taşımacılığı yapan lojistik sektörünün yanı sıra milli havayolumuz Türk Hava Yolları'na kazandırdığı olumlu ivme ve katkılar da aşikardır. Zaten Türk Hava Yolları, dünyanın çoğu şehrine direkt uçuş gerçekleştiren havayolu olma ünvanını uzun süredir korumaktadır.

Bu da doğal olarak onu hava kargo taşımacılığında dünyanın en önemli havayollarından biri haline getirmiştir. Özel sektörün de elleçleme ve katma değer oluşturma konusunda yaptığı modern yatırımlar, multimodal transit yük taşımacılığını kolaylaştırmakta ve cazip hale getirmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin sahip olduğu Mersin, İskenderun, İzmir ve Derince limanlarının da deniz taşımacılığı alanında uluslararası multimodal taşımacılık alternatiflerine katkısı büyük ölçüdedir. Tüm Anadolu'da devam eden demiryolu ağının modernizasyonu, Kars-Tiflis-Bakü bağlantısı dikkate alındığında Türkiye'nin İpek Yolu açısından da önemini artırmaktadır. Karadeniz ile kuzey bağlantılarının, hatta Uzakdoğu demiryolu taşımacılığının Avrupa ile demiryolu ve kara bağlantılarının Türkiye üzerinden gerçekleşmesi de mühim hadiselerdir.

Avrupa'dan Ortadoğu ve Arap Yarımadasındaki ülkelere olan bağlantıların Türkiye'den geçmesi de bizim için olumlu seçeneklerdir. Bu lojistik alternatif olma durumu, multimodal ulaşım imkanlarını, güneyimizde yer alan limanlarımızın önemini ön plana çıkarmaktadır.



Türk nakliye filosunun uzun yıllardır uluslararası kara taşımacılığında Avrupa'nın en büyüğü olduğunu da unutmamak gerekir. Coğrafyanın getirdiği bu avantajı, özel sektörümüz iyi değerlendirmiştir.

Özetle Türkiye, dünya lojistik sektörünün vazgeçilmez parçası gelmiş ve değeri giderek artmaktadır.

Gelelim madalyonun diğer yüzüne;
Yazının başında bahsettiğim dünya haritasına tekrar baktığımzda yaşanan krizlerin, savaşların ve çatışmaların hep ülkemizin etrafında olduğunu görebiliriz.

Güneyimizde 1980'li yıllarda yaşanan İran-Irak savaşı, ertesinde Körfez Savaşları ve Irak'a yapılan müdahale, 1990'larda Yugoslavya'nın dağılmasının ardından Balkanlar'daki karışıklıklar lojistik açıdan bizim hep hızımı kesen, frene bastıran olgular olmuştur. Yakın döneme gelirsek de 2011 yılında Suriye'de başlayan iç savaş yalnızca Suriye'yi değil, malum bizi de etkilemiş, ticari faaliyetlerimizde ciddi boyutlarda negatif etkiye sebep olmuştur.

Ortadoğu'daki çatışmaların üzerine birkaç sene önce Ukrayna ile Rusya arasında başlayan savaş, tüm dünya için ekonomik ve finansal açıdan birçok belirsizlik meydana getirmiş olsa da lojistik açıdan Türkiye'ye gözle görülür bir darbe indirmiştir. Savaşın tarafı olunmasa da, ortaya çıkan etkilerden, kısıtlamalardan, karayolu-denizyolu trafiklerindeki aksamalardan etkilendiğimiz ve hareket kabiliyetimizin akamete uğradığını söylememiz gerekir.

Uluslararası taşıma koridorlarındaki kısıtlamalar, ne kadar büyük tır ya da uçak filonuz olursa olsun onları işlevsiz bırakabilmektedir. Yani mecburiyetten tercih edilecek alternatif güzergahlar sizi "en uygun lojistik alternatif" olmaktan çıkarabilmektedir.

İnternette yaptığım küçük bir dilbilgisi araştırmasında olumlu şeyler arasında seçim yapamama durumuna "kararsızlık", olumsuz şeyler arasında seçim yaparken zorlanmaya ise "ikilem" yani "dilemma" adı verildiğini gördüm. Peki, bir şeyin aynı anda hem avantajlı hem dezavantajlı olma durumu nedir diye bakmaya devam ettiğimde, buna ait tek kelimelik bir kavramın henüz üretilmediğini farkettim. Olsa idi bu yazının başlığına uygun düşerdi.





Ferhat ENGİN
DIŞYÖNDER Gelecek Komite Başkanı
Saha Lojistik Co Founder

Dışyönder olarak gençlere verdiğimiz önem noktasında kendimizi tüm Türkiye'ye kanıtladık. 2023 yılı Eylül ayında kurulan Gelecek Komitesi ile beraber onlarca genç patronun ticaretine ışık tuttuk.

GENÇ PATRONLAR DIŞYÖNDER İLE GELİŞİYOR

Genç patronların dernek üyeleri üstatlarımızla olan samimiyeti onlardan öğrenecekleri birkaç cümlenin ne kadar değerli olduğunu hep anlattım. Teorik bilginin yanı sıra hayata bakış açıları, ticari değerleri, kişisel zevkleri, Dinlenme biçimleri ve zorluklarlar karşısında tepkilerini öğrenmek ileride başlarına geçecekleri şirketlerini en üst seviyeye çıkartmak için oldukça önemli. Derneğimizdeki tüm üyeler, dış ticaretin tüm oyuncularını tek çatı altında toplayarak kendi alanlarında uzman kişilerden oluşmaktadır. Kendi ticari alanları dışında bilgiler almak, sorunları dinlemek, yaşadığı ticari vakadan ders çıkartmak, çözüm üretmek ve ürettiği bu çözümün değer görmesi biz genç patronları harika motive ediyor. Ülkemizin önemli sorunlarından sürdürülebilirliği, yıllarını Lojistik ve Dış ticaret sektörüne adamış büyüklerimizle canlı canlı görebiliyoruz. Türkiyenin dört yanından oluşan üyelerle beraber gençlerin bilinçlenmesi, dış ticarette gençlerin önemli rol oynaması ve ülkemizin dış ticaretine katkıda bulunmamız için mücadelemizi veriyoruz.

Öğrenci Arkadaşlarımız için İlk Hedefimiz Bilinçlendirme
Öğrenci arkadaşlarımıza ilk tavsiyemiz bugün oturduğu öğrenci sıralarında neler yapacağı ve bu yaptıklarının da ileride karşılığı konusunda bilinçlendirmektir. Öğrenci kulüplerinde görev alan arkadaşlarımıza hayranlık duyuyorum. Aldıkları görevler sayesinde bir çok sektör temsilcisi ile iletişim halinde olabilir öğrencilik döneminde hangi alanda çalışacağına karar verebilir hatta kurduğu ilişkiler sayesinde öğrenciyken doğru yerde iş imkanı bulabilirler.

Sorumluluklarının en az olduğu bu dönemde bizlere göre daha boş bir zihinle bugün hangi alanda çalışacağını, hangi alanda kariyer hedeflerini çizebileceğinin kararını vermeleri gerekiyor. En erken kararı veren bu karar noktasında çalışmalarına başlayan öğrenci arkadaşlar potansiyel rakiplerinden 1-0 önde başlar. Kararını veren arkadaşlara bu alanda başarmış kişilerle iletişime geçirmemiz onlara çok büyük katkı sağlıyor.











Örneğin Liman işletmeciliği okuyan bu noktada hedeflerini erkenden belirleyen bir öğrenci arkadaşımızın dünyanın en büyük liman işletmeleri olan bir firmanın Türkiye Temcilsi ile bir arada olması hedeflediği alanın üst düzey temsileri ile panel arası yapacağı küçük bir sohbette bile öğrenci arkadaşımızın hedeflediği yolda ona harika motive kaynağı oluyor. Bu imkanları bizim organizasyonlarımız ile sağlayacağını bilmesi öğrencilerin Dışyönder'e olan ilgisini arttırıyor.

Hedefimiz öğrencilerin üniversite zamanlarının çok değerli olduğunun bilincine varmaları, zamanları doğru yerde doğru kişilerle değerlendirmeleri, yarın ticari hayatında karşısına çıkacabilecek insanlarla bugün doğru ilişkiler kurmasıdır. Beceri, istek ve karakterleriyle bu ilişkileri yıllarca sürdürebilmesidir. İşin ehli insanlarla gençlerin enerji uyumuna her zaman çok inanmışımdır. Tecrübeli ve enerjik insanların bir arada olması başarı kapılarını sonuna kadar açar. Gençler tüm enerjisini yeni bir hayat kurma yolunda harcarken tecrübeye çok ihtiyaçları vardır. Burada hayal ettiğimiz birliktelik tecrübeyle enerjiyi buluşturup kalifiyeli personel yetiştirilmesinde ve sektöre istihdamı yönünde destek olmaktır.

DIŞYÖNDER LOJİSTİK VE DIŞTİCARET SEKTÖRLERİNİN EN BÜYÜK SORUNLARINDAN BİRİ OLAN KALİFİYELİ PERSONEL SORUNUNA EN DEĞERLİ KATKIYI SAĞLAMAYA ÇALIŞIYOR.

Üç ay içerisinde Beykoz Üniversitesi ,Bursa Teknik Üniversitesi, Bursa Uludağ Üniversitesi, Yeditepe Üniversitesi, Düzce Üniversitesi, Bandırma 17 Eylül Üniversitesi'nde etkinlikler düzenledik. Geleceğin sektör temsilerini bugünden sektöre hazırlanmaları için önemli tavsiyelerde bulunduk. Bu tavsiyelerin geri dönüşleri öğrencilerde oluşan etkiyi ve başarma isteklerinin uyanması bizleri çok mutlu ediyor. Önce kalifiye kelimesinin anlamına inelim. Kalifiye demek bir işte ustalaşmış kişiler söylenen bir kelime peki bir insanın ustalaşması için ne kadar bir zamana ihtiyacı var?

Bu zaman aralığında olan sürede firmalar sabredebilir mi? 104 personelli bir işletme sahibi olarak her personelimin ustalaşması ve bu profesyonel kişilerle çalışma isteği her yönetici ve işletme sahipleri gibi benimde isteğimdir. Peki firmamda uzman hale gelen bir kişinin uzmanlaşana kadar geçirdiği zamanın firma sahiplerine olan kaybını hiç düşündük mü? Firmalar bu sebepten tecrübeli personel aramalarında ben bir yanlış görmüyorum. Yanlış gördüğüm bir an önce uzman arkadaşların yaptığı işi yapabilecek öğrencilik zamanlarını verimli geçiren gençlere fırsat verilmemesidir.

Öğrencilik zamanında çok azda olsa networklerini geliştirmiş, işin ana mantığını öğrenmiş kişilerinde 1-2 yıl tecrübeli insanlardan aldığın verimi 1-2 ay içerisinde alacağın görüşündeyim ve insan kaynakları birimime verdiğim talimatta tecrübesiz kişilerin öğrencilik zamanında hangi etkinliklerde bulunduğunun sorgulanmasıdır. Doğru kişilerde doğru ilişkilerini kurarak öğrencilik zamanında güzel etkinliklerde bulunmuş öğrenci arkadaşların bir an önce sektöre adapte olduğunu tecrübe edindik. Bu tecrübeyi öğrenci arkadaşlara aktararak bu zamanlarını nasıl geçirmesi gerektiği konusunda birçok konferans ve panellerde anlatım gerçekleştirdik. Bu sayede henüz sektöre başlamamış ve kalifiye niteliği taşımamış birçok öğrenci arkadaşımıza ışık tutarak onlara ilk adımlarını cesur bir şekilde atmalarını sağlamaya çalıştık. Personellerin temelleri, öğrencilik döneminde oluşur. Temelleri doğru yapılanan kişilerin sektörlerinde başarıya ulaşmalarının daha hızlı olduğu gözlemleyebiliyoruz. Bu sebeple temel oluşturmaya çalışan öğrenci arkadaşlarımıza sunduğumuz imkanlarla, onlara verdiğimiz değer neticesinde aldığımız sonuçlar, kalifiyeli yetiştirilmesi sorununa göstermiş olduğumuz çabanın neticesidir. Gençlere verdiğimiz değer ile öğrenciyken derneğimizle iletişim halinde olan ve daha sonra işletme sahibi, dış ticaret sorumlusu ve yönetici olan arkadaşlarımızı görmek bizlere yaptığımızın işin ne kadar değerli ve doğru olduğunu görmemize vesile oldu.

GELECEK KOMİTESİ İLE
Birlikte Geleceğe Yön Verelim!



Değerli okuyucular, lojistik dünyası işin henüz başında olan biz gençler için çok ama çok geniş bir camia. Mezun olunduğunda tabiri caizse sudan çıkmış balık misali yeni hayat ve yeni şartlarla karşılaşıyoruz. Mezuniyetimin arifesinde olan bir öğrenci olarak bunu elbette ben de hissediyorum. Benim yolculuğum Uludağ Üniversitesi, Gemlik Asım Kocabıyık Meslek Yüksek Okulu, Deniz ve Liman İşletmeciliği Önlisans programını tercih etmekle başladı. Denizcilik sektörü bir Gemlikli olmamında etkisiyle hayallerimi süslemekteydi. Ardından Gemlik Denizcilik Topluluğu Başkanı olduktan sonra biraz daha bu camia ile yakından tanışma fırsatım oldu. Bu sayede Ferhat Engin ile tanışma fırsatı yakaladım. Ferhat Bey bana bu büyük dünyaya bakan bir kapı açmıştı. Sayesinde Dışyönder ve çok değerli üyeleriyle ile tanışma fırsatı yakaladım.

Lojistik sektöründe bağlantının çok önemli olduğunu zaten öğrenmişken bu fırsatı kaçıramazdım. Birçok faaliyet ve toplantıyla bu sektörde kariyer yapmak isteyen arkadaşlarımla tanışıp güzel bir ekip kurma fırsatı yakaladık. Önümüzdeki günlerde daha etkili ve öğretici etkinliklere imza atmak için sabırsızlıkla çalışıyoruz.

Eren ŞAHİN
Bursa Uludağ Üniversitesi Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu



Genç, Girişimci ve Ticaret Tutkunu Arkadaşlarım,

Sizleri, Dışyönder derneğimizin geleceğin liderlerini ve ticareti farklı boyutlara taşıyacak yetenekleri yetiştirdiği Gelecek Komitesi'ne davet ediyorum. Bu komite, genç yönetici adayları olarak sizlere sosyal hayatınızda kolayca edinemeyeceğiniz değerli deneyimleri ayağınıza getiriyor. Ticaretin her yönünü öğrenip kendinizi geliştireceğiniz bu platform, geleceğe şimdiden katkı sunmanızı ve iş ortamına hızlı adapte olmanızı sağlayacaktır. Üst düzey profesyonellerle tanışma fırsatı bulacağınız etkinliklerimiz ve seminerlerimiz, kariyerinizde önemli adımlar atmanıza yardımcı olacaktır. Bu sayede, iş dünyasında sürdürülebilir ve güçlü ilişkiler kurarak ticaret ağınızı genişletebileceksiniz. Dışyönder Gelecek Komitesi olarak, biz gençlerin enerjisi ve yenilikçi fikirleri ile ticareti daha ileriye taşıyacağımıza inanıyorum. Gelin, birlikte daha güçlü bir ticaret ağı oluşturalım ve geleceğe emin adımlarla yürüyelim. Birlikte Geleceğe Yön Verelim!

Zeynep YILDIRIM
Toraman Tekstil Dış Ticaret Temsilcisi



Merhaba,

Annem Mürvet Coşkun'un kurucusu olduğu Göznuru Tekstil firmasında Operasyon Uzmanı olarak çalışıyorum. Aynı zamanda Dışyönder'in yeni bir üyesiyim. Özellikle ticaret dünyasında network kazanımı çok önemli olduğu için kendi çevremi edinmek ilk hedefim.
Bu doğrultuda yeni bağlantılar kurup şirketimize yeni kazanımlar sağlamak, ihracat kapasitesini maksimum seviyeye çıkartmak önceliğim. Dış ticarete dair tüm donanımları edinme fırsatım olacağını düşünüyorum.
Şirket portföyümüze farklı ülkelerden yeni firmalar katarken tüm parametreler ile değerlendirme yapmak ve çevremde bulunacak olan bir sürü tecrübeli insana danışma fırsatı bulmak benim için çok önemli.
Dışyönder vesilesi ile tanışacağım insanlar, iş hayatımla paralel bir şekilde devam eden sürekli eğitim/seminerler ile başarı basamaklarını tırmanacağıma inanıyorum.

Özlem Sena COŞKUN



Değerli Okuyucular,

Dışyönder benim kararlarımın şekillenmesinde ve her konuyla ilgili bilgi sahibi olmamı sağladı. Dışyönder'in her zaman yanımızda olduğunu bilmek bizlere ayrıca güven veriyor. Sektör hakkında her zaman en yükseğe ulaşmamızı ve maddi, manevi her türlü desteği bizlere sağlıyor. Dışyönder'e bize kattığı her şeyden dolayı sonsuz teşekkür ediyorum. Ayrıca bu yolculukta her zaman yanımızda duran, desteğini bizden esirgemeyen Ferhat Engin Bey'e de çok teşekkür ediyorum.

Emirhan YILMAZ
Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi - Uluslararası Ticaret ve Lojistik



Dışyönder benim için çok önemli kararlar vermemi sağladı kendi işimi kurmam, hedeflerime olan inancımı arttırdı. Ekip olarak çok güzel bilgiler veriyor olmaları ve sektör hakkında bilgi sahibi olduğum için çok teşekkür ederim Dışyönder.

Yunus Emre BULGUR
Uludağ Üniversitesi - Deniz ve Liman İşletmeciliği



Değerli okuyucular,

Dış ticaret, günümüzde giderek daha karmaşık ve dinamik hale geliyor. Bu alanda başarılı olmak, doğru bilgiye erişim ve tecrübeli mentorlukla mümkün olabiliyor. İşte bu noktada, dış ticaretin önemli isimlerinden Hakan Çınar ve ekibi liderliğindeki Dışyönder Derneği, iş dünyasına yön veren bir güç haline geliyor. Gelecek Komite Başkanı Ferhat Engin, üniversite öğrencilerini dış ticaret sektörüne hazırlamak amacıyla üniversite dış ticaret topluluğunu kurdu. Ferhat Engin, gençleri sektöre entegre etme misyonuyla hareket ediyor ve onlara mentorluk yapıyor. Tecrübesi ve liderliğiyle, geleceğin dış ticaret profesyonellerini yetiştirmeye odaklanıyor.

Keremcan KIRIKCI



Dışyönder Gelecek Komitesi'nin bana kattığı en önemli şey, geleceğin biz gençler olduğudur. Gelecek Komitesi, gençlere hem maddi hem de manevi olarak sonuna kadar destekçi olduğunu ve olmaya devam edeceğini bir kez daha vurguladı. Böyle bir kuruluşun biz gençlerin her zaman yanında olduğunu hissetmek büyük bir güven kaynağı. Bu komite, sektör hakkında derin bilgiler edinmemi ve ender tecrübeler kazanmamı sağladı. Dışyönder Gelecek Komitesi'ne, bu değerli katkılarından dolayı sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Mert KURNAZ
Uluslararası Lojistik Kulübü Başkanı



Dışyönder'in Gelecek Komitesi, genç patronların iş dünyasında fark yaratmalarına katkıda bulunmaktadır. Bu komite, genç girişimcilerin uluslararası ticaret alanında bilgi ve becerilerini geliştirmelerine olanak tanıyan eğitim programları ve seminerler düzenlemektedir. Mentor desteği sayesinde genç patronlar, deneyimli iş insanlarının bilgi ve tecrübelerinden faydalanarak, stratejik karar alma süreçlerinde daha bilinçli hareket edebilmektedir. Ayrıca, uluslararası ticaret ağlarına erişim sağlayan çeşitli etkinlikler ve iş birliği fırsatları, genç girişimcilerin global pazarlara açılmasını kolaylaştırmaktadır. Gelecek Komitesi, yenilikçi projeler ve iş fikirlerinin hayata geçirilmesi için gerekli kaynakları ve rehberliği sunarak, genç patronların iş dünyasında sağlam adımlarla ilerlemesini sağlamaktadır. Böylece, Gelecek Komitesi, genç patronların vizyoner liderler olarak yetişmesine ve ülke ekonomisine katkıda bulunmalarına önemli bir zemin hazırlamaktadır.

Yiğit ERDOĞAN
Red Carpet Firma Kurucusu

GENÇLER VE PROFESYONELLER DIŞYÖNDER ÇATISI ALTINDA



Tüm dış ticaret gönüllülerine Merhaba,

Öncelikle, Dr. Hakan Çınar ve Ferhat Engin ile yolumun kesişmesi kariyerimin bu noktasına kadar en önemli anlarından biridir. Hakan Başkan'ım gümrük, ithalat, ihracat gibi birçok konuda gerçek bir çınar. Ferhat Engin'in Başkanı olduğu Dışyönder Gelecek Komitesi'ne sevinerek dahil oldum. Gençlerin ve profesyonellerin bulunduğu bir projenin her zaman daha dinamik ve yenilikçi olacağını düşünüyorum.

Peki, Dışyönder bize ne kattı, katmaya devam ediyor ve neler katacak?
Dışyönder, dış ticarete kıyısından dahi bulaşmış herkesin buluştuğu büyük bir aile haline geldi. İthalat, ihracat, gümrük, lojistik, hukuk ve gözetim sektöründe çalışanlar, çok değerli akademisyenler, gençler ve üniversite öğrencileri ile aklın ve bilimin ışığında istişare ederek çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Dışyönder olarak sadece ihracat fazlası vermek değil, aynı zamanda dış ticaretin bütün yapı taşlarına dokunmaya çalışıyoruz. Sahadaki aksaklıklardan ve bunların düzenlenmesine, ithalat-ihracat dengesine, vergilere kadar birçok konuda çalışmalar yaparak devletimizin dış ticarette en iyi konuma gelmesini amaçlıyoruz.

Gençlerin Rolü ve Önemi

Bir diğer en önemli konulardan biri de gençlerdir. Gençlerin Dışyönder ile buluşması onlar için çok faydalı olmuştur. Gençlerin enerjisi, hırsı, azmi ve sürekli olan inovatif bakış açıları bize harika fikirler sunuyor. Sektör duayenleri ile bir arada bulunmaları, onların mesleki gelişimi açısından çok fayda sağlamaktadır. Aynı zamanda Dışyönder sayesinde birçok genç, bu sivil toplum örgütünde bulunarak sadece staj değil, mezun olmadan işlerini hazırlamış oluyorlar.

Dışyönder, gençlerin enerjisi ve tecrübesi ile birleşerek geleceğe daha sağlam adımlarla yürümemizi sağlıyor. Bu birliktelik sayesinde, dış ticaretin her alanında yenilikçi ve sürdürülebilir çözümler üretiyoruz. Gençlerin dinamizmi ve yaratıcı düşünceleri, derneğimizin gelecekteki başarılarının temel taşlarını oluşturmaktadır.

Emre AYDOĞMUŞ
Akdeniz Üniversitesi - Uluslararası Ticaret ve Lojistik

FAALİYETLERİMİZ

18 Ekim 2023











Dışyönder ve İstanbul Kültür Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü ile ortaklaşa düzenlemiş olduğumuz '**1. Dış Ticaret Zirvesi**'ni gerçekleştirdik. 1.Dış Ticaret Zirvesi'nde bizleri katılımlarıyla onurlandıran başta Ticaret Bakan Yardımcısı Sayın Sezai Uçarmak olmak üzere herkese çok teşekkür ederiz.

4 Kasım 2023

Dışyönder olarak, İstanbul Kültür Üniversitesi Ataköy Kampüsü'nde Dahilde İşleme Çalıştayı gerçekleştirdik.



Dışyönder olarak, "Dış Ticarette Karbon Ayak İzi: Riskler,Fırsatlar ve Stratejiler" konulu webinarımız Yönetim Kurulu Başkanımız Dr.Hakan Çınar'ın moderatörlüğünde Carbon Gate Kurucu Ortak&CEO'su Okan Dursun ve Carbon Gate Kurucu Ortak&COO'su Samet Can Topkaya'nın katılımıyla gerçekleşmiştir.



13 Kasım 2023

Dışyönder Akademi olarak İstanbul Kültür Üniversitesi ile ikincisini gerçekleştirdiğimiz YÖK onaylı Dış Ticaret Uzmanlığı konulu sertifika programımız başlamıştır ve başarılı bir şekilde tamamlanmıştır.



9 Aralık 2023







9 Aralık 2023

Dışyönder olarak Yeditepe Üniversitesi ile gerçekleştirdiğimiz Cumhuriyetin 100.Yılında Türkiye'de Ticari ve Lojistik Faaliyetlerde Sürdürülebilirlik ve Gelecek Vizyonu Paneli'ni gerçekleştirdik. Başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sn. Osman Boyraz'a katılımı için teşekkür ederiz.



18 Aralık 2023

Dışyönder, "İthalatta KDV Mevzuat Değişiklikleri" konulu webinarımız Yönetim Kurulu Başkanımız Dr.Hakan Çınar'ın açılış konuşmasının ardından Yeminli Mali Müşavir Olcay Er'in moderatörlüğünde; panelistlerimiz, Gümrük Müşaviri Yusuf Sakin ve Deloitte Türkiye Küresel Ticaret Hizmetleri Direktörü Barış Demirel'in katılımıyla gerçekleşmiştir.

31 Ocak 2024

"Ürün Güvenliği Sistemindeki Yenilikler" konulu webinarımız Yönetim Kurulu Başkanımız Dr.Hakan Çınar'ın açılış konuşmasının ardından; T.C. Ticaret Bakanlığı Ürün Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürü Sn. Hakkı Karabörklü, T.C. Ticaret Bakanlığı Ürün Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürlüğü Daire Başkanı Sn. Sanem Yumurtacı ve Mentor Gümrük Müşavirliği Genel Müdür Yardımcısı Sn. Nagihan Erbil'in katılımıyla gerçekleşmiştir.









2 Mart 2024

Dışyönder 3. Olağan Genel Kurulu toplantısı, 2 Mart Cumartesi günü geniş bir katılımla gerçekleştirildi. Genel Kurul'un ardından geçilen çalıştaya Dahilde İşleme Rejimi'nin masaya yatırıldığı bölümde Ticaret Bakanlığı İhracat Genel Müdür Yardımcısı Erbülent Kurşun ve beraberindeki ekiple beraber Dışyönder tarafından tespit edilen öneriler tek tek ele alındı ve değerlendirildi.



13 Mart 2024

Dışyönder olarak, 13 Mart Çarşamba günü 'Ticaret Bakanlığı ve EBRD İşbirliği ile Dijital Ticaretin Desteklenmesi için Yasal Reform Projesi' webinarımız gerçekleşmiştir. Açılış konuşmasını Başkanımız Dr. Hakan Çınar'ın yaptığı, Meral Şengöz'ün ve Abdurrahman Özalp'in konuk olduğu webinarımız çok verimli geçmiştir.

16 Mart 2024

Dışyönder Gelecek Komitesi Bandırma Üniversitesi gençleri ile buluştu. Dışyönder Yönetim Kurulu Başkanımız Dr. Hakan Çınar ise gençlere online bağlanarak süpriz yaptı ve çok keyifli bir sohbet gerçekleştirildi.





19 Mart 2024

Dışyönder Yönetim Kurulu Başkanımız Dr. Hakan Çınar ve Yönetim Kurulu Üyelerimiz Çimen Polat Akkuş, Nida Şahin, Tamer Dinçşahin ve Abdurrahman Özalp, Tüsiad Başkanı Sn. Orhan Turan'a ziyarette bulunmuşlardır.



26 Mart 2024

Dışyönder Yönetim Kurulu Üyelerimiz ve Dünya Gazetesi Ceo'su Sn. Burcu Kösem ile Dünya Gazetesi'nin gerçekleştirdiği iftar davetine katılım sağlanmıştır.







2 Nisan 2024

Dışyönder iftar davetimizde, İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürümüz, Bölge Müdür Yardımcılarımız, İGMD Başkanımız, SEDEFED Başkanımız, Gaid yönetimine ve tüm konuklarımıza bizimle beraber oldukları için teşekkür ediyoruz.

16 Nisan 2024



Dışyönder Başkanımız Dr. Hakan Çınar, T.C. Ticaret Bakan Yardımcımız Sn.Sezai Uçarmak'a makamında ziyaret gerçekleştirmiştir. Güncel gelişmeler hakkında karşılıklı bilgi alışverişinde bulunulmuştur.

Dışyönder Başkanımız Sn. Dr. Hakan Çınar, T.C. Ticaret Bakan Yardımcımız Sn. Volkan Ağar'a makamında ziyaret gerçekleştirmiştir. Güncel gelişmeler hakkında karşılıklı bilgi alışverişinde bulunmuşlardır.

16 Nisan 2024



15 Mayıs 2024



İstanbul Kültür Üniversitesi 10. Aile İşletmeleri Kongresinde 'Aile İşletmelerinin İhracatta Karşılaştıkları Zorluklar ve Çözüm Önerileri' panelinde gerçekleşen, Dışyönder Yönetim Kurulu Başkanımız Dr. Hakan Çınar'ın moderatörlüğünde, Pnosan Group Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Nida Ümit Şahin, Karimex Fındık İşletmeleri İcra Kurulu Başkanı Sn. Emrah Albayrak ve Turmet Madencilik Genel Müdür Yardımcısı Sn. Umut Rallas'a katılımı ile gerçekleşmiştir.

16 Mayıs2024



Euritech Ar-Ge, İnovasyon & Teknoloji Zirvesi, "Ar-Ge ve İnovasyonun İhracata Etkileri" başlıklı oturumda Dışyönder Yönetim Kurulu Başkanımız Dr. Hakan Çınar'ın moderatörlüğünde Femsan Grup Şirketleri Ceo Sn. Latif Cengiz, Polifarma İlaç Genel Müdür Yardımcısı Sn. Servet Aksu ve Turmet Madencilik Genel Müdür Yardımcısı Sn. Umut Rallas'ın katılımıyla gerçekleşmiştir.



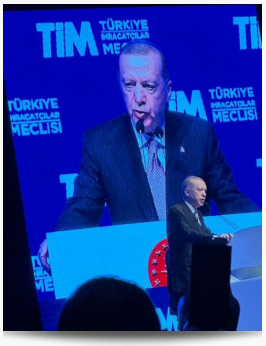
Dışyönder, "Gümrüklerde Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü ve İlgili Gelişmeler" konulu webinarımız Yönetim Kurulu Başkanımız Dr.Hakan Çınar'ın açılış konuşmasının ardından; T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü Ticaretin Kolaylaştırılması Daire Başkanı Sn. Meriç Kelleci, T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü Ticaret Uzmanı Sn. Raziye Demir Karataş ve Dışyönder Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Çiğdem Pıtırlıoğlu'nun moderatörlüğü ile gerçekleşmiştir.

21 Mayıs 2024

İstanbul Arel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümünün gerçekleştirdiği 'Uluslararası Ticarette Güncel Konular' panelinde Dışyönder Yönetim Kurulu Başkan Yardımcımız Sn. Nurdan İzgördü ve Dışyönder Yönetim Kurulu Üyemiz Sn. Abdurrahman Özalp konuşmacı olarak yer almışlardır.



21 Mayıs 2024





3 Haziran 2024

Dışyönder olarak, TİM'in Genel Kurulu'nda yer aldık. Ardından Türkiye'nin ilk 1000 İhracatçısının açıklandığı 'İhracatın Şampiyonları Ödül Töreni'ne katılım sağladık.



TÜRKİYE'DE BİR İLK: 1. DIŞ TİCARET ZİRVESİ GERÇEKLEŞTİ

DIŞYÖNDER ve İstanbul Kültür Üniversitesi iş birliğinde, 18 Ekim'de Türkiye'nin ilk Dış Ticaret Zirvesi düzenlendi. Ticaret Bakanlığı'nın da desteklediği bu önemli etkinlikte, birbirinden değerli konuklar ve konular ele alındı. Zirvenin ana teması "Uluslararası Ticarette 100 Yılın Mirası ve Sürdürülebilir Gelecek Vizyonu" olarak belirlendi.

Zirve kapsamında düzenlenen ödül töreninde, sektördeki başarılı isimler ve kuruluşlar çeşitli kategorilerde ödüllendirildi.





DOĞADAN
ÇIKARIYOR
HAYATA
KATIYORUZ







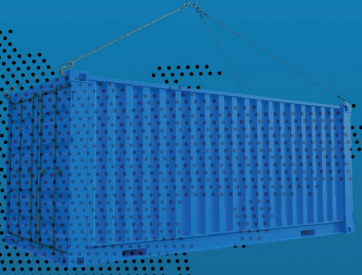
Turmet
INDUSTRIAL MINERALS

ENDÜSTRİYEL MİNERALLERDE YENİLİKÇİ ÇÖZÜMLER

- ✔ Kalsit
- ✔ Dolomit
- ✔ Doğal Renkli Granüller

www.turmet.com.tr

SHL
SAHA LOJİSTİK
DEPOLAMA TAŞIMACILIK OTOMOTİV.LTD.ŞTİ.



» **10.000m²** üzeri depolama sahamız ile serbest depolama

İstanbul - Bursa - İzmir ve Ankara içi **Mikro Dağıtım** «

» Yurtiçi **Konteyner Taşımacılığı**

» **Türkiye Geneli** Komple Taşımacılık



Uluslararası Karayolu Taşımacılık «

0(216) 669 05 05 +90 (553) 893 51 05

Merkez Ofis : Yeşilbağlar Mh. Yanyol Pera Office
Kat:17 Ofis:79 Pendik/İstanbul

sahalojistik.com Depo : Cumhuriyet, İstanbul Cd. No:7, 41400 Gebze/Kocaeli sahalojistik