



## YENİ NORMAL'İN SWOT ANALİZİ THE SWOT ANALYSIS OF THE NEW NORMAL



### GÜÇLÜ YÖNLER

#### STRENGTHS

**Genç İşgücü / Young Labor Force**  
**Coğrafi Konum / Geographical Location**  
**Ticaret Filosu / Trade Fleet**  
**Limanlar / Ports**



### ZAYIF YÖNLER

#### WEAKNESSES

**Vize / Visa**  
**Kota / Quota**  
**Bürokrasi / Bureaucracy**  
**Düşük Sermaye / Low Capital**  
**Demiryolu Ağı / Railway Network**



### FIRSATLAR

#### OPPORTUNITIES

**Dijitalleşme / Digitization**  
**Tedarik Ağı / Supply Network**  
**Yeşil Lojistik / Green Logistics**



### TEHDİTLER

#### THREATS

**Vergiler / Taxes**  
**Düşen İthalat / Decreasing Imports**  
**Rakip Ülkeler / Rival Countries**

**RÖPORTAJ: CLECAT GENEL MÜDÜRÜ  
NICOLETTE VAN DER JAGT**

INTERVIEW: DIRECTOR GENERAL OF CLECAT  
MS. NICOLETTE VAN DER JAGT

**LOJİSTİK SEKTÖRÜ, YENİ NORMALDE  
ÇIKIŞ YOLU ARIYOR**

THE LOGISTICS INDUSTRY IS SEEKING FOR A  
WAY OUT IN THE NEW NORMAL

**TAŞIMA VE ULAŞTIRMADA DİJİTALLEŞME  
ÇALIŞMALARI HIZLANDI**

DIGITIZATION WORKS HAVE BEEN ACCELERATED IN  
FORWARDING AND TRANSPORTATION



# Çin-Türkiye Demir İpekyolu Servisimiz ile Hizmetinizdeyiz!

Yüklerinizi 18 gün gibi kısa bir transit süresiyle Çin'den Türkiye'ye ve de Marmaray bağlantısı ile Avrupa'ya kesintisiz hatla, güvenle taşıyoruz.



**ARKAS** LOJİSTİK

"lojistiğin ARKAS'ındaki güç..."



arkaslojistiktr



arkaslojistik



Arkas Lojistik



Arkas Lojistik • 0850 222 75 27 • arkaslojistik.com.tr

**IS IT  
POSSIBLE  
TO  
CARRY THE WORLD?**



[limalogistics.com](http://limalogistics.com) +90 224 443 56 01





# İÇİNDEKİLER CONTENTS



COVID-19  
MAĞDURİYETLERİNE  
DEVLET DESTEĞİ  
STATE SUPPORT AGAINST  
VICTIMIZATIONS RISING  
UNDER COVID-19

36



TAŞIMA VE  
ULAŞTIRMADA  
DİJİTALLEŞME  
ÇALIŞMALARINI HIZLANDI  
DIGITIZATION  
WORKS HAVE BEEN  
ACCELERATED IN  
FORWARDING AND  
TRANSPORTATION

42



LOJİSTİK SEKTÖRÜ,  
YENİ NORMALDE  
ÇIKIŞ YOLU ARIYOR  
THE LOGISTICS INDUSTRY IS  
SEEKING FOR A WAY OUT IN  
THE NEW NORMAL

46



KAPAK/COVER

YENİ NORMALİN ENDİŞELİ YÜKÜ;  
BELİRSİZLİK

THE ANXIOUS BURDEN OF THE NEW NORMAL;  
UNCERTAINTY

22

MEVZUAT / REGULATIONS

UTİKAD'IN TALEBİ İLE ÇEKİCİLERE İZİN ÇIKTI ..... 16  
TRUCKS HAVE BEEN ALLOWED TO RETURN TO TURKEY UPON UTİKAD'S  
DEMAND

RÖPORTAJ / INTERVIEW

CLECAT GENEL MÜDÜRÜ NICOLETTE VAN DER JAGT  
'PANDEMİ, LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE DİJİTAL  
DÖNÜŞÜMÜ HIZLANDIRACAK' ..... 32  
DIRECTOR GENERAL OF CLECAT MS. NICOLETTE VAN DER JAGT  
'THE PANDEMIC WILL ACCELERATE THE DIGITAL TRANSFORMATION IN  
LOGISTICS AND TRANSPORTATION INDUSTRY'

TANITIM / PROMOTION

ABD, DEMURAJ VE DETENTION ÜCRETLERİNE YÖNELİK YORUMLAYICI  
KURALLAR YAYIMLADI ..... 60  
THE USA HAS PUBLISHED INTERPRETATIVE RULES ON DEMURRAGE AND  
DETENTION CHARGES

MERCEK / FOCUS

AKREDİTİFLİ İŞLEMLERDE KONŞİMENTONUN İMZALANMASI ..... 58

68 NEDİR? / WHAT DOES IT MEAN?

UNCTAD SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIK İÇİN  
10 MADDE LİK EYLEM PLANI YAYINLADI  
UNCTAD HAS ISSUED A TEN-POINT ACTION  
PLAN FOR SUSTAINABLE TRANSPORTATION

20 İNFOGRAFIK / INFOGRAPHICS

TAŞIMA MODLARININ İLK BEŞ AY  
PERFORMANSI  
THE PERFORMANCE OF THE TRANSPORT  
MODES IN THE FIRST FIVE MONTHS

# YENİLİKÇİ ÇÖZÜMLERİMİZ İLE İŞİNİZDE FARK YARATIN!

Siz müşterilerimizin istek ve ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilen yenilikçi yazılımlarımızla işinizde verimliliği en üst seviyeye çıkararak dünya çapında lojistik operasyonlarınızı güvenle gerçekleştirmenize olanak sağlıyoruz.



## SÜREÇ BİR KEZ DAHA 'BİLGİ'NİN DEĞERİNİ KANITLADI



## THIS PROCESS PROVED THE VALUE OF 'INFORMATION' ONCE AGAIN

Değerli Dostlar,

**Z**orlu, yorucu, şaşırtıcı ama aynı zamanda hepimizi hem özel hayatımızda hem de profesyonel yaşantımızda gelişmeye ve değişmeye zorlayan ilginç bir dönemi yaşıyoruz. Pandemi süreci tüm hayatımızı köklü anlamda değiştirdi ve değiştirmeyi de sürdürüyor. Sağlığımızı ve hayatımızı ciddi anlamda tehdit eden Covid-19 salgınının baş gösterdiği Mart ayından bu yana birçoğumuz evlerimize kapandık. 'Sosyal mesafe' kavramının hayatımıza girmesiyle bırakın çalışma şekillerimiz selamlaşma biçimimiz bile değişti. Peki olumsuzlukları bir tarafa bırakırsak bu süreç bize neler öğretti? Hepimiz bir anlamda evlerimize hapsedik. Bu seçilmemiş evde olma hali, özgürlüğümüzün kıymetini öğretti. Diğer taraftan ailemize daha fazla zaman ayırabileceğimizi anladık. Büyükşehirlerde kendimizi saatler süren trafiğe mahkum etmeden de işlerimizi idare edebileceğimizi, gün içinde bir-iki değil çok daha fazla sayıda toplantıya birden katılabileceğimizi gördük. Üstelik bunlar için evimizden çıkmamıza gerek kalmadığını anladık. Klasik iş yapış şekillerinin bir günde alt üst olabileceğini deneyimledik. İnsan zekasının yeni koşullara ne kadar çabuk adapte olup çözümler yaratabildiğini deneyimledik. Belki bu noktada kendimize, ailemize ve çalışma arkadaşlarımıza güvenimiz arttı. Tabii ki bunun yanı sıra dostlarla içilen bir fincan kahvenin değerini anladık.

UTİKAD olarak ise bu süreci en doğru, akılcı ve verimli şekilde değerlendirmek için yoğun bir şekilde çalıştık. Bu çalışmalarımızın büyük bir kısmını duyurularımız ile sizlerle de paylaştık. Özellikle kamu nezdinde bu sürecin her adımını özellikle takip ettik. İş yapış şekillerimizin sektöre uğramaması, başta üyelerimizin ve tabii ki paydaşlarımızın bu zorlu süreci en az zararlarla atlattıklarını sağlamak için sadece kendi sınırlarımız içinde değil, küresel anlamdaki her değişimi izledik. Bu süreç bize bir kez daha 'bilgi'nin değerini kanıtladı. Önümüzdeki dönemde en kıymetli şeyin 'bilgi' ve 'bilgi paylaşımı' olduğunu artık çok daha net biliyoruz. Ve tabii ki bu öğretilerden ve tecrübelerden yola çıkarak 'bilgi paylaşımı'nın devamlılığını sağlamak için UTİKAD Webinar Serisi'ni

Dear Friends,

**W**e are going under a challenging, tiring, surprising but at the same time, an interesting period that pushes us to develop and change both in our private lives and in our professional lives. The pandemic has radically changed our entire life and continues to change it. Many of us have locked ourselves in our houses since March when the COVID-19 pandemic, which seriously threatens our health and life, began. With the concept of 'social distance' entering our lives, apart from the way we work, even the way we greet each other has changed. So, if we leave the negativities aside, what has this process taught us?

In a sense, we were all trapped in our homes. This unselected state of staying at home taught us the value of our freedom. On the other hand, we realized that we could spend more time with our family. We saw that we could manage our business without condemning ourselves to traffic in the metropolitans and we could attend several meetings on the same day. Moreover, we realized that we did not need to leave our homes for these. We experienced that the classic ways of doing business could turn upside down in one day. We experienced how quickly human intelligence could adapt to new conditions and create solutions. Maybe at this point, our confidence in ourselves, our family, and our colleagues increased. Of course, we also realized the value of a cup of coffee we drink with friends.

As UTİKAD, we have worked hard to evaluate this process in the most accurate, rational, and efficient way. We have shared most of these works with you with our announcements. We have especially followed every step of this process in the presence of the public administration. In order to ensure that our ways of doing business are not interrupted and to ensure that our members and, of course, our stakeholders survive this difficult process with the least amount of damage, we have watched every change not only within our own borders but also in a global sense.

This process proved the value of 'information' once again. We now know much more clearly that the most valuable thing in the upcoming period is "information" and "information sharing". And of course, based on these teachings and experiences, we have



başlattık. Aslında Mart ayının sonunda ilk webinarımızı planlamış ve sektör temsilcileri ile buluşmuştuk. Ancak pandeminin devam etmesi bizim de daha spesifik webinarlar düzenlememizi beraberinde getirdi.

UTİKAD Webinar Serisi, 17 Haziran'da karayolu Webinarımız ile start aldı. Bunu benim moderatörlüğünü üstlendiğim Denizyolu webinarı ile Dijitalleşme webinarımız izledi. Ve gördük ki; sektörümüz de 'bilgi paylaşımı' ile ilgili heyecanlı ve istekli. Webinarlarımızı katılım her yeni toplantıda arttı. Bu noktada webinarları hazırlayan başta UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur olmak üzere UTİKAD İcra Kurulu'na tekrar teşekkür ediyorum. Aynı zamanda bu kaos döneminde İcra Kurulu'nu yalnız bırakmayan, tecrübelerinin yanı sıra kıymetli vakitlerini de webinarlara ayıran Yönetim Kurulu Üyelerimiz Ayşem Ulusoy, Cihan Özkal ve Nil Tunaşar'ı da unutmamak lazım. Hepinize teşekkürlerimi sunuyorum. Tabii UTİKAD Yönetim ve İcra Kurulu olarak emeklerimizin karşılığını, üyelerimizin çalışmalarımıza gösterdiği ilgi ile aldığımızı da belirtmek isterim. Sektörümüzün temsilcileri de bu dönemde hem etkinliklerimize katılarak hem sosyal medyada bizi takip ederek hem de kıymetli zamanlarını ve görüşlerini bizlerle paylaşarak bize güç verdiler. Sizlere de ayrıca teşekkür ediyoruz. Etkinliklerimizi kaçıranlar için de iyi bir haber vermek isterim. Tüm webinarlarımızın kayıtlarını UTİKAD'ın (utikad official) Youtube kanalına yüklemeyi de sürdürüyoruz.

Son olarak UTİKAD İcra Kurulu'nun yeni projesini de sizlerle paylaşayım. İcra kurulumuzun genç kuşak temsilcileri UTİKAD Yeni Bakış Projesi ile Instagram'da canlı yayınlara başladılar. Sektörel İlişkiler Departmanımızdan Deniz Kürtünlü ve Kurumsal İletişim Departmanımızdan Melis Güven, Instagram hesabımızda Perşembe günleri saat 18.30'da müstakbel meslektaşlarımız olan genç lojistikçilerle buluşuyor. Ve bu kez gençlere biz işverenlerden beklentilerini soruyorlar. Malum yakın zamanda Z Kuşağı ile çalışmaya başlayacağız. Bu sohbetleri kaçırmayın derim.

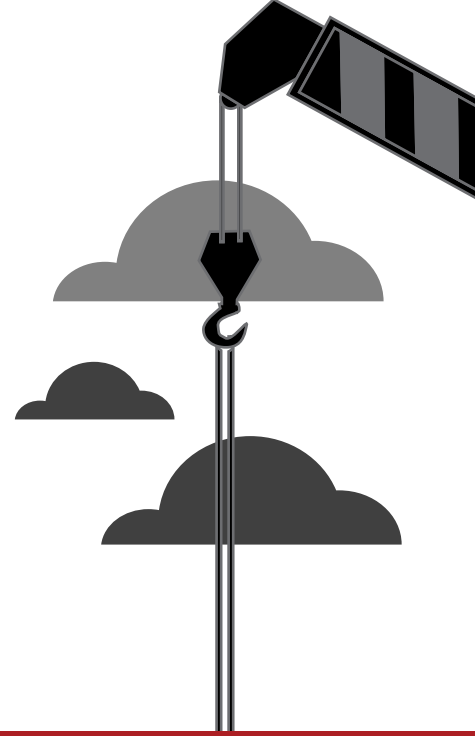
Hepinize bol kazançlar diliyorum.  
Sağlıkla kalın... ■

*started UTİKAD Webinar Series to ensure the continuity of "information sharing". In fact, at the end of March, we planned our first webinar and met with industry representatives. However, the continuation of the pandemic has brought us to organize more specific webinars.*

*UTİKAD Webinar Series started on June 17 with our Road Transport Webinar. Our Road Transport Webinar was followed by Sea Transport Webinar, which I moderated, and Digitization Webinar. And we saw that our industry is also excited and eager about 'sharing information'. Participation in our webinars increased at each new meeting. At this point, I would like to thank UTİKAD Executive Board, particularly UTİKAD General Manager Mr. Cavit Uğur, who prepared the webinars. Besides, we should not forget our Board Members Ms. Ayşem Ulusoy, Mr. Cihan Özkal and Ms. Nil Tunaşar, who devoted their valuable time to webinars, as well as their experiences and who did not leave the Executive Board alone during this chaotic period. I would like to express my thanks to you, all. Of course, as UTİKAD Board of Directors and Executive Board, I would like to state that we received the return of our efforts with the interest shown by our members to our works. The representatives of our industry also strengthened us by participating in our events, following us on social media, and sharing their precious time and views with us. We would like to thank you, as well. I would also like to give good news to those who missed our activities. We continue to upload the records of all our webinars to UTİKAD's (utikad official) Youtube channel.*

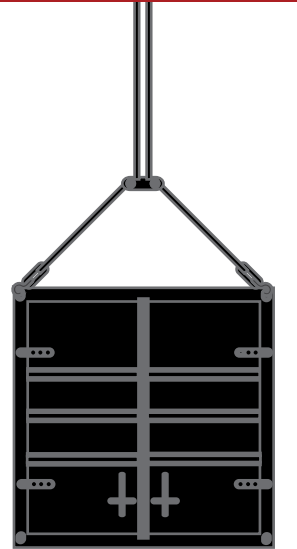
*Finally, let me share the new project of UTİKAD Executive Board with you. Young-generation representatives of our Executive Board started live broadcasts on Instagram with UTİKAD New Perspective Project. Ms. Deniz Kürtünlü from our Industrial Affairs Department and Ms. Melis Güven from our Corporate Communications Department meet with young logisticians, our future colleagues, on Thursdays at 18.30 on our Instagram account. And this time, they ask young people about their expectations from us, the employers. As you know, we will start working with Generation Z soon. I recommend you not to miss these conversations.*

*I wish you all prosperous days.  
Stay healthy... ■*



*Emre Eldener*

*Yönetim Kurulu Başkanı  
President*



# UTİKAD, ANTREPOLARDA İLAVE TEMİNAT ORANININ DÜŞÜRÜLMESİNİ TALEP ETTİ

**UTİKAD, COVID-19 salgını nedeniyle, lojistik firmalarının üzerinde oluşan yüksek maliyetleri azaltmak için çözüm arayışlarını sürdürüyor. Bu kapsamda UTİKAD'ın Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne ilettiği, "Antrepolarda İlave Teminat Oranının Düşürülmesi"ne ilişkin talebi olumlu yanıtlanmadı.**



## UTİKAD HAS REQUESTED THE REDUCTION OF ADDITIONAL COLLATERAL RATE IN WAREHOUSES

UTİKAD continues its search for solutions to reduce the high costs incurred by logistics companies due to the COVID-19 struck. In this context, UTİKAD's request for "Reducing the Additional Collateral Rate in Warehouses" from the General Directorate of Customs has not received a positive response.

**C**OVİD-19 salgını nedeniyle ülkelerin aldığı önlemlerle, ticaret ve lojistik iş akışları oldukça yavaşladı. Buna bağlı olarak da ithalatı yapılmak üzere antrepolara alınan eşyaların antrepolardaki bekleme süreleri uzadı. Antrepolarda yaşanmaya başlanan yer sıkıntısının yanı sıra, bekletilen ve çekilmeyen yükler nedeniyle antrepo işletmelerinin verdiği teminatlar yetersiz kaldı ve işletmelerin ilave banka teminatı alması zorlaştı. UTİKAD, başta üyeleri olmak üzere antrepo işletmelerinin karşılaştığı zorluğu hafifletmek için 6 Mayıs 2020 tarihinde, T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne bir dilekçe göndererek, pandemi süresince teminat oranlarının yüzde 1'e düşürülmesini talep etti. UTİKAD tarafından gönderilen ilgili yazıda şöyle denildi: "Devletimizin de herhangi bir gelir kaybına neden olmayacak şekilde, belirtilen ürün grupları hariç tutulmak kaydıyla, geri kalan ürün grupları için daha önce %10 olarak belirlenmiş olan teminat oranının, COVID-19 salgın süreci sona erene ve ülke ekonomisi normale dönene kadar geçici % 1 olarak uygulanmasına yönelik Cumhurbaşkanlığı Kararı çıkarılması; ayrıca bahsedilen dört Cumhurbaşkanlığı Kararı eklerinde belirtilen listelerin tekrar değerlendirilerek, üretime ve ihracata yönelik olarak ithal edilen ham madde ve yarı mamul mal cinslerinin listeden çıkartılarak ihracatımızın olumsuz etkilenmesinin önüne geçilmesini talep ediyoruz."

Fakat Bakanlığın 13 Mayıs tarihinde yayımladığı "Antrepolarda Teminat İşlemleri" konulu duyurusu, UTİKAD'ın talebinin karşılık bulmadığını gösterdi. İlgili duyuruda şöyle denildi: "Yeni kararlar ile gümrük tarife istatistik pozisyonlarında (GTİP) belirtilen eşyanın antrepolara konulması durumunda 30 Eylül 2020 tarihine kadar belirtilen eşyadan alınması gereken teminatın, eşyaya ilişkin gümrük vergilerinin %25'i kadar olması belirtilmiş olup aynı antrepo beyanname kapsamı farklı kalemler için ise farklı teminat oranlarının bulunması halinde teminatın yüksek olan oran üzerinden hesaplanmasının uygun bulunduğu bildirilmiştir." ■

**W**ith the measures taken by countries due to the COVID-19 pandemic, trade and logistics workflows have slowed down considerably. Accordingly, the waiting durations of the goods taken to the warehouses to be imported are extended. Besides the lack of space in warehouses, the securities given by warehouse operators have become insufficient due to the suspended and unclaimed goods and it has become more difficult for businesses to obtain additional bank collaterals. On 6 May 2020, UTİKAD sent a letter to the Turkish Republic Ministry of Trade General Directorate of Customs in order to alleviate the difficulties faced by warehouse companies, especially its members and demanded that the collateral rates be reduced to 1 percent during the pandemic. The aforementioned petition sent by UTİKAD said: "We demand that the Presidential Decision on applying the collateral rate, which was set as 10% for the remaining product groups before, as 1% temporarily until the COVID-19 epidemic period ends and the country's economy returns to normal be removed, providing that the state is not exposed to any loss of income and excluding the specified product groups and that exports are prevented from being negatively affected by removing the imported raw materials and semi-finished goods for production and export and reassessing the lists specified in the annexes of the aforementioned four Presidential Decisions."

However, the Ministry's announcement on "Collateral Transactions in Warehouses" published on May 13 showed that UTİKAD's request was not met. The announcement said: "With the new decisions, it is stated that in the event that the goods specified in the customs tariff statistic positions (CODE) are put into warehouses, the collateral to be taken from the goods specified will be 25% of the customs duties related to the goods until September 30, 2020 and that in the event that different collateral rates are found for different items within the scope of the same warehouse declaration, it is appropriate to calculate the collateral over the high rate." ■





member of the **novoferm** network

# FGİ Kapi ve Yükleme Teknolojileri ile Maksimum İzolasyon



**%70'e**  
varan enerji tasarrufu

Yüksek ısı izolasyonuna  
sahip ürünlerimizle  
veriminizi zirveye çıkarın.



📍 D100 Yangol Cad. No: 261  
54200 Sakarya/TÜRKİYE

☎ +90 264 276 99 09

✉ fgi@fgi.com.tr

fgi.com.tr

/fgikapi

# UTİKAD'IN HAVAALANLARINDAKİ OFİS KİRALARININ DURDURULMASI TALEBİ OLUMLU YANITLANMADI

## UTİKAD'S DEMAND REGARDING THE SUSPENSION OF THE OFFICE RENTS AT THE AIRPORTS HAS NOT BEEN MET POSITIVELY



**UTİKAD Havayolu Çalışma Grubu, dernek üyeleri başta olmak üzere sektör firmalarının salgın nedeniyle iş hacminin düşmesine rağmen karşı karşıya kaldığı yüksek kira giderlerinin dondurulması için ilgili kurumlardan talepte bulundu. Ancak UTİKAD'ın bu talebi olumlu yanıt bulmadı**

UTİKAD Airline Working Group has demanded the relevant institutions to freeze the high rental expenses faced by industry companies, especially the members of the association, despite the decrease in the business volume due to the pandemic. However, UTİKAD's demand has not received a positive response.

**U** TİKAD, COVID-19 salgınından olumsuz etkilenen sektörlerin başında gelen ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren üyelerinin üzerindeki mali yükleri hafifletmek için çözüm arayışlarını sürdürüyor. Bu çerçevede, havalimanlarında ve Muratbey Gümrüğü'nde yer alan ofislerden alınan kira bedellerinin durdurulmasına ilişkin kamu kuruluşlarına çeşitli taleplerde bulundu.

UTİKAD, 13 Nisan 2020 tarihinde gönderdiği bir yazıyla Muratbey Gümrüğü'nde yer alan taşıma işleri organizatörleri ve gümrük müşavirliği firmalarının kullandığı depolar ve ofislerde geçici bir süreliğine kiralarn durdurulması talebini TOBB yönetimine iletti fakat kurumdan olumlu bir dönüş alamadı.

Aynı tarihte İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş'ye de benzer bir talep yazısı gönderen UTİKAD, İstanbul Havalimanı'nda faaliyetlerine devam eden hava kargo acentelerinin ve gümrük müşavirleri ofislerinin kiralarnın en az 6 ay olmak şartıyla, yolcu uçağı uçuşları normale dönene kadar durdurulmasını talep etti.

Türk Hava Yolları A.O. Kargo Başkanlığı'ndan yolcu uçuşları 1 Haziran 2020 tarihine kadar tamamen durdu. Buna rağmen İstanbul Havalimanı'ndaki kargo faaliyetlerine ek olarak Atatürk Havalimanı'ndaki faaliyetlerine devam eden hava kargo acenteleri ile gümrük müşavirleri bu süre zarfında her iki taraf için de kira ödemek zorunda kalacaktı. Bu nedenle UTİKAD hem İstanbul Havalimanı'nda hem de Atatürk Havalimanı'nda yer alan hava kargo acenteleri ile gümrük müşavirlerinin ofis kiralarnın durdurulması için 14 Nisan'da T.C. Ulaştırma Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi'ne yazılı olarak taleplerini

**U** TİKAD continues its search for solutions to ease the financial burden on its members operating in the transportation industry, which is one of the industries that are negatively affected by the COVID-19 pandemic. Within this framework, UTİKAD has made various requests to public institutions regarding the suspension of rental fees charged from the offices at the airports and Muratbey Customs Directorate.

With a letter it sent on 13 April 2020, UTİKAD conveyed its demand regarding the suspension of the rents of the warehouses and offices used by freight forwarders and customs consultancy firms in Muratbey Customs Directorate to the administration of the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey and could not receive a positive response from the institution.

UTİKAD, which sent a similar request letter to İGA Airport Operations Inc. on the same date, demanded that the rents of the air cargo agencies and customs brokers offices, which continue their activities at İstanbul Airport, be suspended for at least 6 months until passenger flights return to normal.

The passenger flights from Turkish Airlines Inc. Co. Department of Cargo was suspended until June 1, 2020. However, in addition to the cargo activities at İstanbul Airport, air cargo agencies and customs brokers who continued their activities at Atatürk Airport would have to pay rent for both parties during this period. For this reason, UTİKAD conveyed its demand to stop the office rents of both air cargo agencies and customs brokers at both İstanbul Airport and

ilettiler. Gönderilen yazıda; tüm havalimanlarında faaliyetlerine devam eden hava kargo acentelerinin ve gümrük müşavirlerinin ofis kiralalarının en az altı ay olmak şartıyla durdurulması talep edildi.

Ancak DHMI, sektör için uygulanan iyileştirme kapsamında firmaların ödeyeceği Mart-Nisan-Mayıs ayı kiralarının fatura tarihinden itibaren üç ay ötelenmesini bildirdi. DHMI'nin UTİKAD'ın talebine yönelik cevap yazısında, "İdaremiz kiracılarına Mart-Nisan-Mayıs aylarında düzenlenen faturalara ilişkin ödeme süreleri, fatura tarihi itibarıyla üç ay ötelenerek düzenlenmekte olduğundan, İstanbul Atatürk Havalimanı'nda faaliyetlerine devam eden hava kargo acenteleri ile gümrük müşavirlerinin ofis kiralalarının İstanbul Havalimanı'ndaki yolcu uçuşları normale dönene kadar en az 6 ay süreyle durdurulması talebiniz uygun görülmemiştir" denildi.

UTİKAD Hava yolu Çalışma Grubu, karar sonrası yaptığı değerlendirmede; salgın koşulları nedeniyle iş hacmi son derece düşmüş olan acentelerin her iki havalimanında çok yüksek ofis kiralaları ve ilave işletme giderlerini ödemeye devam etmesinin Türkiye ihracatı ve lojistik sektörünün rekabet gücünü azaltacağına vurgu yaptı. ■

Atatürk Airport to the Ministry of Transport General Directorate Of State Airports Authority in writing on April 14.

However, DHMI (General Directorate Of State Airports Authority) stated that the rents to be paid by companies for the industry in March-April-May were postponed for three months after the invoice date. The response letter of DHMI said: "Since the payment periods related to the invoices issued to the tenants of our administration in March-April-May are arranged by delaying the rents for three months as of the invoice date, your demand to stop the office rents of air cargo agencies and customs brokers that continue their activities at Istanbul Atatürk Airport for at least 6 months until the passenger flights at Istanbul Airport return to normal has not been approved."

UTİKAD Air Working Group emphasized in its evaluation after the decision that the fact that the agencies whose business volumes decreased extremely due to the pandemic continue to pay very high rents and additional operating costs at both airports will reduce the competitiveness of the logistics industry. ■

## UTİKAD'IN, TAKİPÇİSİ OLDUĞU 'HAVAYOLU ÖZET BEYAN KONUSU' ÇÖZÜLDÜ THE ISSUE OF "AIR SUMMARY DECLARATION" FOLLOWED BY UTİKAD HAS BEEN RESOLVED

**B**ilge Özet Beyan Sistemi veri giriş ekranlarında denizyolu özet beyan veri girişinde navlun toplamı kutucuğu pasif olarak görünürken, havayolu özet beyan veri girişinde navlun toplamı kutucuğunun aktif olarak görünmesi sistemi aksatırken firmaları da mağdur ediyordu. Havayolu özet beyan veri girişinde navlun kutucuğuna mutlaka bir veri girilmesi zorunluluğu nedeniyle de genelgede belirtilen uygulamanın dışında farklı navlun tutarlarının girilebildiği ve bu nedenle de ek tahakkuk veya ceza kararları tesis edildiğine dair UTİKAD'a geri bildirimler geliyordu.

UTİKAD, firmaların yaşadığı sorunun çözümü için karayolu ile denizyolu özet beyan ekranlarında pasif olan navlun kutucuğunun özet beyan veri giriş işlemlerinin yeknesaklaştırılması adına havayolu özet beyan ekranında da pasif hale getirilmesi yönünde 24 Mayıs 2019 tarihinde Bakanlığa talepte bulundu. Ancak Bakanlıktan Derneğe gönderilen cevap yazısında; hava ithalat özet beyanlarda navlun bedeli zorunlu olmakla birlikte mükellef beyanı esas olduğundan 2018/7 sayılı Genelgenin işleyişini değiştirir bir durum olmadığı ve halihazırda yapılacak başkaca bir işlem bulunmadığı belirtilmişti. Havayolu Özet Beyan giriş ekranlarında sorunun devam etmesi ve sistem girişlerinin doğru şekilde yapılamaması sebebiyle UTİKAD, bu konudaki talebini yineleyerek 18 Ekim 2019 tarihinde tekrar Bakanlığa ilettiler.

T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü, 3 Haziran 2020 tarihinde Derneğe gönderdiği yeni yazısında UTİKAD'ın talebini doğru bularak, hava ithalat türü özet beyanlarda navlun tutarı kutusunun ihtiyari hale getirildiğini bildirdi. ■

**W**hile the total freight box appears passive in sea summary declaration data entry in Bilge Summary Declaration System data entry screens, the fact that the total freight box appears active in the air summary declaration data entry was disrupting the system while also causing problems for the companies.

UTİKAD was receiving feedbacks about the fact that different freight amounts could be entered out of the application stated in the circular and therefore, additional accrual or penalty decisions were made due to the necessity to enter data in the freight box in the air summary declaration data entry.

UTİKAD made a request to the Ministry on 24 May 2019 to make the freight box passive in air summary declaration in order to uniform the summary declaration data entry processes of the freight box which is passive on the road and sea summary declaration screens for solving the problem experienced by the companies. However, it was stated in the reply letter sent from the Ministry to the Association that although the freight price is mandatory in air import summary declarations, there is not any situation that changes the functioning of the Circular No. 2018/7 and there is no further action to be taken at the moment since the taxpayer declaration is essential. Due to the continuation of the problem on the Air Summary Declaration entry screens and incorrect system entries, UTİKAD has reiterated its request on this issue and conveyed it to the Ministry on October 18, 2019.

The Ministry of Trade General Directorate of Customs approved UTİKAD's demand and sent a new letter to the Association on 3 June 2020 and stated that the freight amount box has been made optional air import type summary declarations. ■



## ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI WEBINARI'NIN ODAĞINDA SEKTÖRÜN YENİ DÖNEM ÖNGÖRÜSÜ VARDI

### THE INDUSTRY'S FORECAST ON THE NEW PERIOD WAS ON THE FOCUS OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT WEBINAR



Cavit Uğur - UTİKAD



Ayşem Ulusoy



Erman Erkek



Migle Blusevičiute

**Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD'ın Webinar serisinin ilki olan "COVID-19 Öncesi ve Sonrasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Sorunlar ve Gelecek Öngörülleri" 17 Haziran'da gerçekleşti. Sektör temsilcilerinin yoğun ilgi gösterdiği webinar da karayolu taşımacılığının geleceğine dair önemli bilgiler paylaşıldı.**

"The Problems and Future Forecasts in International Road Transport After the COVID-19", the first of the webinar series of Association of International Forwarding and Logistics Service Providers UTİKAD, took place on June 17. Important information about the future of road transport was shared in the webinar, to which industry representatives showed great interest.

**U**TIKAD Genel Müdürü Cavit Uğur'un moderatörlüğünü yaptığı toplantı, UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Karayolu Çalışma Grubu Başkanı Ayşem Ulusoy'un sunumuyla başladı. Ulusoy, pandemi döneminde karayolu taşımacılığında yaşanan sorunları değerlendirerek "Hemen her an yeni bir bilgi ve duyuru ile karşı karşıya kaldık, kalmaya da devam ediyoruz, dolayısıyla yeni senaryolar üretme ihtiyacı duyuyoruz" dedi.

Lojistik Master Planı'na da değinen Ulusoy, planın acilen masaya yatırılması gerektiğini belirterek, "Öncelikle ulusal bazda alınması gereken önlemler görüşülmeli, süreç geliştirilmelidir. Sonrasında bu planımızı uluslararası platformlarda dile getirip ülkelerle ikili

**M**oderated by UTİKAD General Manager Mr. Cavit Uğur, the meeting started with the presentation of UTİKAD Board Member and Road Working Group President Ms. Ayşem Ulusoy. Ms. Ulusoy evaluated the problems experienced in road transport during the pandemic period and said: "We have faced with new information and announcements almost every moment and we continue to face, so we need to produce new scenarios."

Mentioning the Logistics Master Plan, Ms. Uusoy stated that the plan should be urgently discussed in detail and added: "First, measures to be taken on a national basis should be discussed and the process should be improved. After that, we should express our plan on international

ilişkiler veya çoklu anlaşmalar ile bu konuları görüşüp bir yol haritası çizmeliyiz. İşlemlerin hızlı halledilebilmesi için yeni bir 'Green Line' oluşturulmalıdır" dedi.

Webinar'ın bir diğer gündem maddesi ise AB'nin çevreci politikasıydı. UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur ve UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Ayşem Ulusoy, Avrupa Yeşil Mutabakatı'na da değindi. Mutabakat kapsamında ele alınan maddeler şöyle sıralandı: "Çevre dostu teknolojilere yatırım yapılması, sektörün çevre dostu teknoloji yatırımlarının teşvik edilmesi, sürdürülebilir alternatif yakıt ve elektrikli araç kullanımının artırılması, yeşil teknolojilere geçiş esnasında yatırım desteğinin artırılması ve karayolu taşımacılığında çevreci (elektrikli) araçların kullanımının artırılması."

Dünya genelinde sera gazı salınımına en fazla etkisi olan sektörlerin başında karayolu taşımacılığının geldiğini hatırlatan Ayşem Ulusoy, "Sektörde var olmak isteyen işletmeler, çevre duyarlılıklarını ön planda tutarak ekosistemi tehdit eden ve ekonomik anlamda negatif etkilerini minimize edecek ve hizmet kalitelerini artıracabilecekleri stratejiler uygulamalı ve daha çevreci taşıma modlarına yönelmelidir. Ülkemizin de Avrupa Yeşil Mutabakatı konusunda diğer ülkelerle yapacağı ticareti engellemeyecek şekilde düzenlemeler yapması gerekmektedir" dedi.

Ayşem Ulusoy'un ardından CLECAT Karayolu, Denizyolu ve Sürdürülebilir Lojistik Politikaları Müdürü Migle Bluseviciute'ye söz verildi. CLECAT'ın pandemi sürecindeki çalışmalarını anlatan Migle Bluseviciute, Avrupa Birliği ile sürdürdükleri çalışmalara da değindi. Türkiye özelinde yaşanan vize sorunları ve izin belgeleri ile ilgili olarak da mevcut durumu değerlendiren Bluseviciute, benzer küresel krizler için farklı yaklaşımlar geliştirilmesi gerektiğini de belirtti. Avrupa Yeşil Mutabakatı konusunda AB çerçevesindeki hedefleri ve yapılacak çalışmaları özetleyen CLECAT Yöneticisi, bu mutabakatın Türkiye dahil çevre ülkelere olası etkilerini de değerlendirdi.

## **ÇİRODA %28'LİK KAYIP BEKLENİYOR**

Bluseviciute'nin verimli sunumunun ardından IRU Ticari Operasyonlar ve Taşıma Koridorları Sorumlusu Erman Ereke söz aldı. "COVID-19 ve buna bağlı kısıtlamalar, ticari karayolu (taşımacılığı ve bu alanda faaliyet gösteren firmalar üzerinde çok büyük olumsuz etki yarattı" diyen Ereke şöyle devam etti: "Küresel lojistik ağı üzerinde oluşan aksamalar sebebiyle, 2020 yılı içindeki toplam cironun yüzde 18 düşeceği öngörülmüyor. Asya Pasifik, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgeleri, pandemide en fazla zarar gören taraflar oldu. Bu bölgedeki toplam ciro kaybı %21'i buldu."

Ereke, Türkiye'nin de dahil olduğu yakın coğrafyadaki karayolu taşımacılığı üzerindeki etkilerini şöyle sıraladı: "Sınır kapılarının kapatılması karayolu eşya taşımacılarına büyük kayıp yaşattı. Sınır geçişlerindeki uzun bekleme süreleri, karantina prosedürleri, sınırlardaki sağlık kontrol uygulamaları operasyonel zorluklar ortaya çıkardı. 2020 yılı içindeki toplam cirodaki kayıp öngörüsü yüzde 22 oldu. IRU'nun toparlanma planını oluşturduğunu da belirten Erman Ereke, IRU Toparlanma Planı'nın "3 Ana Hedefi" barındırdığını belirterek başlıkları şöyle sıraladı: Sürücülerin, sektör çalışanlarının ve vatandaşların güvenliği, tedarik zincirinin ve lojistik hizmet ağının devamlılığının sağlanması ve karayolu taşımacısı firmaların devamlılığının sağlanması. ■

platforms and discuss these issues through bilateral relations or multiple agreements with countries. A new 'Green Line' must be created in order to handle the transactions quickly."

Another agenda item of the webinar was the EU's environmental policy. UTİKAD General Manager Mr. Cavit Uğur and UTİKAD Board Member Ms. Ayşem Ulusoy also talked about the European Green Deal. The items discussed within the scope of the agreement are as follows: "Investing in environmentally-friendly technologies, encouraging the industry's environmentally-friendly technology investments, increasing the sustainable use of alternative fuels and electric vehicles, increasing investment support during the transition to green technologies, and increasing the use of environmentally-friendly (electric) vehicles in road transport."

Reminding that road transport is one of the leading industries that have the greatest impact on greenhouse gas emissions worldwide, Ms. Ayşem Ulusoy said: "Businesses that want to survive in the industry should apply strategies that will minimize their negative effects that threaten the ecosystem by prioritizing their environmental awareness and increase their service quality and should tend towards more environmental modes of transport. Our country also needs to make arrangements in the European Green Deal so as not to hinder trade with other countries."

After Ms. Ayşem Ulusoy, Policy Manager - Maritime Logistics, Sustainable Logistics, Road Freight at CLECAT Mr. Migle Bluseviciute began to speak. Telling about CLECAT's work in the pandemic process, Mr. Migle Bluseviciute also mentioned their work with the European Union. Evaluating the current situation regarding the permit documents and visa problems experienced by Turkey, Mr. Bluseviciute noted the need to develop different approaches to similar global crisis. CLECAT Manager, who summarized the objectives and the works to be done within the framework of European Green Deal, also evaluated the potential impact of this agreement, including the neighboring countries.

## **A LOSS OF 28% IS ESTIMATED IN TURNOVERS**

Following the efficient presentation of Mr. Bluseviciute, IRU Commercial Operations and Transport Corridors Executive Mr. Erman Ereke began to speak. Mr. Ereke said: "COVID-19 and the related restrictions had a huge negative effect on commercial road transportation and the companies operating in this field." and continued: "It is forecasted that the total turnovers in 2020 will decrease by 18% due to disruptions in the global logistics network. Asia Pacific, Middle East and North Africa have been the most damaged regions in the pandemic; the total turnover loss in this region reached 21%."

Mr. Ereke listed the effects on road transport in the neighboring region, including Turkey as follows: "Closing the border gates has caused major losses to road transporters. Long waiting periods at the border crossings, quarantine procedures, and health control practices at the borders revealed operational difficulties. The forecast for the loss in the total turnover in 2020 was 22 percent."

Stating that IRU has made the recovery plan, Mr. Erman Ereke told that IRU Recovery Plan includes "3 Main Objectives" as follows: The safety of drivers, industry employees and citizens, ensuring the continuity of the supply chain and logistics service network and ensuring the continuity of road transport companies." ■

## UTİKAD'IN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI WEBINARI'NA İLGİ BÜYÜK OLDU

### UTİKAD'S SEA TRANSPORT WEBINAR HAS DRAWN GREAT INTEREST



**UTİKAD tarafından sektörün büyük ilgisiyle düzenlenen "Pandemi Sürecinde Konteyner Taşımacılığı, Limanlar ve Demuraj Uygulamaları" webinarı, denizyolu taşımacılığında yaşanan sıkıntılara ve çözüm önerilerine ışık tuttu.**

**"Container Transport, Ports and Demurrage Practices During the Pandemic" webinar organized by UTİKAD shed light on the problems and solutions in sea transport during the pandemic and received great interest of the industry.**

**U**luslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD'ın Webinar serisinin ikincisi olan "Pandemi Sürecinde Konteyner Taşımacılığı, Limanlar ve Demuraj Uygulamaları" 24 Haziran'da gerçekleşti. Sektörün yoğun ilgi gösterdiği webinar'da, COVID-19 öncesi ve sonrasında uluslararası denizyolu taşımacılığında sorunlar ve gelecek öngörülerini değerlendirildi. UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener'in moderatörlüğünde ve soru-cevap yöntemi ile gerçekleşen webinar'a, UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Cihan Özkal, TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi

**"C**ontainer Transport, Ports and Demurrage Practices During the Pandemic", the second of the Webinar series of Association of International Forwarding and Logistics Service Providers UTİKAD, was held on June 24. The current problems and future predictions after the COVID-19 in international sea transport were evaluated in the webinar, which drew great interest of the industry. UTİKAD Board Member and Sea Working Group President Mr. Cihan Özkal, Port Operators Association of Turkey Board President Mr. Hakan Genç, Maritime Association of Ship-owners and Agents Board Member Mr. Murat Denizeri, and FIATA Chairman of the Working Group Sea Mr. Jens Roemer participated



Murat Denizeri ve FIATA Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Jens Roemer konuşmacı olarak katılım gösterdi.

Pandemi döneminde denizyolu taşımacılığında yaşanan süreci değerlendiren UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Cihan Özkal, "COVID-19 salgınının dünya genelinde hızlı arttığı aylarda bazı ülkeler, ciddi karantina kuralları uygulayarak, gemi yaşam mahalleri ve hatta geminin tamamını da kapsayacak uygulamalara gittiler. Ancak birkaç istisna dışında tüm ülke limanları açıldı ve yük tahliyeleri yapılabildi. Bu süreçte deniz konteyner taşımacılığında 2020'nin ilk 6 ayında doğu-batı ekseninde ve diğer ticaret rotalarında yaklaşık bin 675 sefer iptal edildi. Mart-Nisan aralığında, armatörlerin kayıplarının haftalık 800 milyon Amerikan Doları'na ulaştığı ifade edildi" diye konuştu. Türkiye açısından ise denizyolu taşımacılığının diğer taşıma modlarına nazaran daha az etkilenen mod olduğunu dile getiren Özkal, denizyolu taşımacılığının Mayıs-Haziran ayları itibarıyla nispeten normale döndüğünü ancak yine de bu dönemin etkilerinin üçüncü çeyrekte görülmesi ve navlunlarda artış yaşanmasının olası olabileceğini ifade etti.

COVID-19 sürecinin etkilerini değerlendiren Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Murat Denizeri ise küresel ticaretteki düşüşe bağlı olarak armatörler yük yetersizliğinden dolayı uğrak limanlarını azaltmak durumunda kaldı. Servislerden çekilen gemilerin hepsi boş bekletildi ve bu da tabii ki armatöre maliyet olarak yansdı. Operasyonel anlamda baktığımızda ise üretimin azalması ile birlikte ciddi bir konteyner stoğu oluştu ve bu da konteynerlerin dolaşma girememesine sebep oldu" diye konuştu.

FIATA Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Jens Roemer da yaptığı değerlendirmede; bu süreçte odaklanılması gereken şeylerin sıkışık terminaller, geçici depolamalar ve terkedilmiş kargolar olduğunu vurguladı. Roemer, "Yükler limanlarda bekliyor, yüksek demuraj ücretleri ödüyoruz. Yaşananlar büyük ölçüde karışıklıklara neden oldu ve toparlanmak zaman alacak gibi gözüküyor" dedi.

Sunumunda FIATA Denizyolu Çalışma Grubu'nun faaliyetlerine değinen Roemer, "FMC'nin Demuraj ve Detention Ücretlerine Yönelik Yorumlayıcı Kuralı" nı dinleyiciler ile paylaştı. Roemer, söz konusu kuralın ortaya çıkışındaki sürecin uzun bir zaman aldığını ve bununla birlikte küresel lojistik dünyası için olası etkileri ve sonuçlarını da değerlendirdi.

Söz konusu yorumlayıcı kural ile FMC (Federal Maritime Commission), ABD'nin Denizcilik Kanunu çerçevesinde yükleten, alıcı ve taşıma işleri organizatörlerine uygulanan demuraj ve detention ücretlerinin belirlenmesinde armatörler ve liman işletmelerine "adaletli" ve "makul" uygulamalar doğrultusunda rehberlik etmeyi amaçlıyor. Bunun yanı sıra önerilen yorumlayıcı kural demuraj ve detention kavramlarının uygulanmasındaki karışıklığı ve taraflar arasındaki anlaşmazlıkları azaltmayı, operasyonlardaki verimliliği arttırmayı da amaçlıyor.

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç de limanların pandemi sürecinde oynadığı role ve ekonomi için önemine değindi. 16 Mayıs 2020 tarihinde yayınlanan genelge ile liman hizmet tarifelerinin kamu tarafından onaylanması ve liman hizmetlerine getirilmesi öngörülen tavan-taban fiyat uygulamasına dair de görüşlerini dile getiren Genç, bu durumun liman işletmeleri tarafında çok ciddi endişelere sebep olduğunu vurguladı.

Sektör temsilcilerinin ortak görüşü ise dijitalleşme ve temassız işlemlerin artırılmasına yönelik yeni ve yaratıcı çözümler bulunması ihtiyacı oldu. Bu çerçevede kamu ile görüşmelerin sürdürüldüğü vurgulandı. ■

as speakers to the webinar moderated by UTIKAD President Mr. Emre Eldener.

Evaluating the process in sea transport during the pandemic period, UTIKAD Board Member and Sea Working Group President Mr. Cihan Özkal said: "During the months when the influences of the COVID-19 pandemic increased rapidly throughout the world, some countries implemented serious quarantine rules, including the vessels as well. However, with a few exceptions, all ports were open and cargo evacuations were possible. Throughout the process, approximately 675 thousand trips were canceled in sea container transport on the East-West axis and other trade routes in the first six months of 2020. It was reported that the losses of shipowners reached \$ 800 million a week in the March-April period."

Mr. Özkal said sea transport was the less affected transport mode in Turkey compared to other transport modes and added that sea transport turned back to normal relatively as of May-June and the impacts of this period could be observed in the third quarter, and there could be an increase in freights.

Maritime Association of Shipowners and Agents Board Member Mr. Murat Denizeri said: "Shipowners had to reduce the ports of call due to lack of freight resulting from the decrease in global trade. All of the ships withdrawn from services were kept empty, which of course was reflected on shipowners as a cost. When we evaluate this in an operational sense, a severe container stock was formed following the decrease in production and this caused the containers not to enter the circulation."

In his evaluation, FIATA Chairman of the Working Group Sea Mr. Jens Roemer emphasized that the critical points to be focused on in this process are congested terminals, temporary storage and abandoned goods. Mr. Roemer said: "Goods are waiting in ports, we pay high demurrage fees. The events have caused a lot of confusion and it seems that it will take time to recover."

Port Operators Association of Turkey Board President Mr. Hakan Genç mentioned the role of ports in the pandemic process and their importance for the economy. Expressing his views on the ceiling-floor price practice that is expected to be approved by the public administration and brought to port services with the circular published on 16 May 2020, Mr. Genç emphasized that this situation caused serious concerns on the part of port operators.

The common opinion of the industry representatives was the need to find new and creative solutions to increase digitization and contact-free transactions. It was emphasized that negotiations with the public administration are continuing within this context.

Touching on the activities of FIATA Working Group Sea, Mr. Roemer shared the "FMC's Interpretive Rule for Demurrage and Detention Fees" with the audience. Mr. Roemer told that the process in the emergence of the aforementioned rule took a long time and evaluated its possible effects and consequences for the global logistics world, as well.

With this interpretative rule, FMC (Federal Maritime Commission) aims to guide ship owners and port operators in line with "fair" and "reasonable" practices in determining the demurrage and detention fees applied to shippers, consignees, and freight forwarders within the framework of the United States Maritime. Besides, the recommended interpretive rule also aims to reduce confusion in the implementation of demurrage and detention concepts, to reduce disagreements between the parties, and to increase efficiency in operations. ■

# UTİKAD'IN TALEBİ İLE ÇEKİCİLERE İZİN ÇIKTI

## TRUCK HAVE BEEN ALLOWED TO RETURN TO TURKEY UPON UTİKAD'S DEMAND

**UTİKAD'ın talebi sonrası, T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayımlanan “Uluslararası Eşya Taşımacılığı/ Çekici+Yarı Römork Uygulaması” konulu duyuru ile yurt dışına çıkış yapan Türk plakalı çekicilerin kendi firmalarına kayıtlı olması şartıyla başka bir yarı römork/römork ile Türkiye'ye dönüş yapabilmelerine müsaade edildi.**

Upon UTİKAD's demand, the Trucks with Turkish platter which have exited the land border gates have been allowed to return to Turkey with another trailer or semi-trailer on the condition that they are registered in their own company with the announcement titled “International Goods Transport / Truck + Semi-trailer Implementation” published by Turkish Republic Ministry of Transportation.

**U** TİKAD, karayolu taşıma operasyonlarının daha verimli hale getirilip sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla lojistik maliyetlerinin düşürülerek dış ticaretin daha rekabetçi yapıya kavuşturulması için 20 Mayıs 2020 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne bir yazı gönderdi. İlgili yazıda, Türk lojistik hizmet hızının artırılması için kara sınır kapılarından yurt dışına çıkış yapan yarı römorkların başka çekiciler ile taşınarak yurda döndürülebilmesine imkân tanınması için bir talepte bulunan UTİKAD, sadece ro/ro ile çıkış yapan araçlar için değil, aynı zamanda kara sınır kapılarından çıkış ve giriş yapan Türk araçları için de geçerli olmasını sağlayacak düzenlemenin en azından 2020 yıl sonuna kadar geçerli olacak şekilde uygulamaya alınmasını istemişti.

UTİKAD'ın talebi olumlu bulunarak, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 21 Mayıs 2020 tarihinde “Uluslararası Eşya Taşımacılığı/ Çekici+Yarı Römork Uygulaması” isimli bir duyuru yayımlandı. Yapılan duyuruda; COVID-19 salgını sebebiyle belirli taşıma güzergahlarının kapanmış olması ve başta sürücü vizeleri olmak üzere yaşanan çeşitli sıkıntılar doğrultusunda firmaların sefer planlamasında sıkıntı yaşadıkları, taşıtlarını verimli kullanamadıkları yönündeki başvuruların değerlendirildiği belirtildi. Değerlendirme sonucu, firmaların taşımalarını daha hızlı gerçekleştirebilmeleri ve taşıtlarını daha verimli kullanabilmeleri amacıyla bütün kara sınır kapılarında geçerli olmak üzere yurt dışına çıkış yapan Türk plakalı çekicilerin kendi firmalarına kayıtlı olması şartıyla başka bir yarı römork/römork ile Türkiye'ye dönüş yapabilmelerine 31 Temmuz 2020 tarihine kadar müsaade edildiği bildirildi. ■

**U** TİKAD sent a letter to The Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Transportation Services Regulation on 20 May 2020 in order to make foreign trade more competitive and to reduce the logistics costs by making road transport operations more efficient and sustainable. UTİKAD, which demanded the directorate to allow the semi-trailers that exited the land border gates to increase the speed of Turkish logistics service to return to Turkey by being towed by other trailers, requested that the regulation, which would be valid not only for vehicles departing with Ro/Ro but also for Turkish vehicles exiting and entering through land border gates, should be implemented at least until the end of 2020.

UTİKAD's demand was responded positively and an announcement titled “International Goods Transport / Truck + Semi-Trailer Implementation” was published on 21 May 2020 by the Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Transportation Services Regulation.

It was stated in the announcement that the applications of the companies telling that they had difficulty in planning their services and that they could not use their vehicles efficiently due to various problems, particularly the closure of certain transportation routes due to the COVID-19 pandemic and driver visas were evaluated.

As the result of the evaluation, it was stated that the trucks with Turkish platter which have gone abroad are allowed to return to Turkey through the land border gates with another semi-trailer/trailer on the condition that the vehicle is registered to their own company so as to have the companies carry out their transports faster and to use their vehicles efficiently. ■

## KKTF SÜRELERİ UZATILDI

### KKTF HAVE BEEN EXTENDED

**T**.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından 5 Mayıs 2020 tarihinde “KKTF Sürelerinin Uzatılması” konulu bir duyuru yapıldı. Yapılan duyuruda COVID-19 salgını sebebiyle geçici ithal edilen ve “Konteyner Kayıt ve Takip Formu”ndaki tescil tarihi itibarıyla süresi 1 Şubat 2020-30 Haziran 2020 arasında biten konteynerlerin süre sonunun Konteyner ve Liman Takip Sistemi üzerinden 30 Haziran 2020 tarihi olarak güncellendiği bildirildi. ■

**A**n announcement themed “Extension of KKTF Registry Dates” was made on 5 May 2020 by the Ministry of Trade General Directorate of Customs. In the announcement, it was reported that the expiry date of the containers which were imported temporarily due to the COVID-19 and whose date expired between 1 February 2020 and 30 June 2020 as of the registration date in the “Container Registration and Tracking Form”, was updated as 30 June 2020 through the Container and Port Tracking System. ■

# TURQUALITY'DE, HİZMET SEKTÖRÜ İÇİN 'HEDEF PAZAR' ESAS ALINACAK 'TARGET MARKET' WILL BE TAKEN BASIS FOR THE SERVICE SECTORS IN TURQUALITY

**Turquality desteklerine yönelik yapılan yeni düzenlemeye göre; hizmet sektöründeki markalar, hedef pazar esaslı olarak yeni girecekleri her pazarda ayrı ayrı beşer yıl desteklenecek.**

According to the new regulation made for Turquality supports, brands in the service sectors will be supported for five years separately in each market where they will enter a new target market.



**T.C. Ticaret Bakanlığı** tarafından 20 Mayıs 2020 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan "Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararı" ile hizmet sektörlerine yönelik "Turquality Destek Programı"ndaki markaların 'hedef pazar' esasına dayalı bir sistemle destekleneceği açıklandı.

Yeni düzenlemeye göre; "Hizmet sektöründeki markalar, yeni girecekleri her pazarda ayrı ayrı olmak üzere beşer yıl desteklenecek. Kurumsal altyapının geliştirilmesine yönelik destekler ise ilk beş yıl boyunca sağlanacak. Ticaret Bakanlığı tarafından uygulanan "Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Karar" ile Turquality Destek Programı'na alınan yararlanıcıların, hedef pazar olarak belirledikleri ve Bakanlıkça onaylanan ülkelerdeki ürün ve hizmet tesciline ilişkin harcamaları ile markaların yurt dışında tescili ve korunmasına ilişkin giderleri, pazara girişte avantaj sağlayan belge/sertifikalara ilişkin eğitim, danışmanlık, belgelendirme giderleri, şirket/kuruluş tarafından aynı anda istihdam edilen en fazla beş aşçı/şef, yazılımcı, mühendis ve sağlık kuruluşları için tercüman istihdamına yönelik giderleri, hedef pazar olarak belirledikleri ve Bakanlıkça onaylanan ülkelere ilişkin olarak gerçekleştirdikleri reklam, tanıtım ve pazarlama harcamaları, açtıkları aynı anda azami 50 mağaza/lokanta/kafeye ilişkin kira, depo için ardiye gideri, belediye giderleri, anılan birimlerin kiralanmasına yönelik uygun mahal araştırması ve komisyon harcamaları ile hukuki danışmanlık gibi birçok giderler yüzde 50 oranında desteklenecek. ■

**It was announced** that the brands in the "Turquality Support Program" for the service sectors will be supported by a system based on "target market" with the "President's Decision on Branding Supports of Foreign Exchange Earning Services Sectors" published in the Official Gazette on 20 May 2020 by the Ministry of Trade.

According to the new regulation, "The brands in the service sector will be supported for five years, separately in each market they will enter". Support for the development of the corporate infrastructure will be provided during the first five years. The beneficiaries, who are taken within the scope of Turquality Support Programme with the "Decision on Branding Supports in Foreign Exchange Earning Services Sectors" implemented by the Ministry of Trade, will be supported for their expenses related to the product and service registration in the countries determined as target market and approved by the Ministry, expenses related to registration and protection of the brands abroad, expenses of training, consultancy, and certification related to documents / certificates providing advantage in entering the market, expenses for employing translators for up to five cooks / chefs, software developers, engineers and health institutions employed simultaneously by the company / organization, expenses of advertising, promotion and marketing for the countries determined as the target market and approved by the Ministry, rent expenses for a maximum of 50 stores / restaurants / cafes opened simultaneously and warehouse expenses, municipal expenses, appropriate site research and commission expenses for the lease of the aforementioned units and many other expenses such as legal advice will be supported by 50%. ■



# MEDOS-ISLAK İMZA UYGULAMASI SONA ERDİ

## MEDOS- WET INK SIGNATURE IMPLEMENTATION HAS ENDED

**Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından yapılan duyuruda, MEDOS sisteminde gümrük memurlarının ıslak imzasının atılması uygulamasına son verildiği açıklandı.**

**T**.C. Ticaret Bakanlığı ve Uluslararası Anlaşmalar ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü'nün Avrupa Komisyonu ile yaptığı görüşmeler neticesinde MEDOS Sistemi üzerinden elektronik ortamda düzenlenen A.TR Dolayım Belgesi ve tüm menşe belgelerinin gümrük vizesi kutusuna ilgili gümrük memurlarının ıslak imzasının atılması uygulamasına 24 Nisan 2020 tarihiyle son verildiği bildirildi. Bakanlıktan yapılan duyuruda; Bakanlığa intikal eden olaylardan bazı gümrük müdürlüklerinde AB dışında, Türkiye'nin Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzaladığı ülkelere yönelik düzenlenen tercihli menşe ispat belgelerinin gümrük vizesi kısmının da gümrük memurunca imzalanmadığı ve ihracatçıların karşı ülkede sorun yaşadığı belirtildi. MEDOS Sistemi'ne ilişkin yapılan yeni bilgilendirme doğrultusunda ise sistem üzerinden Avrupa Birliği dışındaki diğer serbest/tercihli ticaret anlaşması ortaklarına (Mısır, Bosna Hersek, Moldova, Malezya, Gürcistan, İran gibi) yönelik düzenlenen tercihli menşe ispat belgelerinin gümrük vizesi bölümünün ikinci bir talimata kadar gümrük memurları tarafından ıslak imzalanmasına devam edileceği bildirildi. ■

General Directorate of Customs announced that the customs officers would not use wet-ink signature in MEDOS system any longer.

**A**s a result of the negotiations with the European Commission and Ministry of Trade Directorate General of the International Agreements and the European Union, the implementation of using wet-ink signature by related customs officers in the customs visa box of A.TR Movement Certificate and all the documents of origin, which are issued electronically via MEDOS System, was terminated on 24 April 2020.

In the announcement made by the Ministry, it was stated that the customs visa part of the proof of preferential origin of goods, which is issued for the countries Turkey signed Free Trade Agreement with, was not signed by the customs officers at some customs offices outside the EU and that the exporters experienced problems abroad because of this.

In line with the new information regarding MEDOS System, it was reported that the customs visa part of the proof of preferential origin of goods, which is issued for other free/preferential trade agreement partners that are non-EU countries (e.g. Egypt, Bosnia and Herzegovina, Moldova, Malaysia, Georgia, Iran), will continue to be signed wet by customs officers via the system until further notice. ■

# UBAK İZİN BELGELERİ'NDE DÜZENLEMELERE GİDİLDİ

## REGULATION HAS BEEN MADE IN ECMT PERMIT DOCUMENT

**C**OVİD-19 salgını nedeniyle taşımacıların UBAK İzin Belgeleri ile seferlerini tamamlamakta sorun yaşadıkları ve seferlerini tamamlayabilenlerin ise bu seferlere ilişkin e-devlet üzerinden veri girişlerinde sıkıntı yaşadıkları yönünde başvuruları inceleyen T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, firmaların pandemi sürecinde mağduriyet yaşamamaları için bir düzenlemeye gittiğini duyurdu.

Yapılan duyuruda; UBAK İzin Belgesi kullanarak uluslararası taşıma yapan firmaların, UBAK İzin Belgesi Dağıtım Esasları Yönergesi'nin 11. maddesinin; (d) bendinin birinci alt bendi uyarınca uygulanacak ceza puanlarında haziran ayı sonu yerine temmuz ayı sonunun dikkate alınması, ayrıca belirtilen bendin ikinci alt bendi kapsamında iade edilen belgeler için ceza puanı uygulanmaması süresinin 30 Haziran 2020 tarihine ertelenmesinin uygun görüldüğü bildirildi. Ayrıca aynı maddenin (d) bendinin dördüncü alt bendi ile (ğ) bendi kapsamında uygulanan ceza puanlarının 2020 yılı Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs ayları için uygulanmamasının da uygun görüldüğü duyuruldu.

Duyuruda ayrıca taşımacı firmaların UBAK İzin Belgeleri ile yapmış oldukları taşımalara ilişkin veri girişlerini e-devlet üzerinden zamanında yapmaları ve veri girişi yapılamayan sayfalara ilişkin bilgileri T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne göndermeleri gerektiği belirtildi. ■

**T**he Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Transportation Services Regulation, which examined the transporters' applications telling that they had problems in completing their trips due to the COVID-19 and that those who could complete their trips had difficulties in data entry via e-government, announced that it made a regulation for companies not to experience problems during the pandemic period.

In the announcement, it was reported that the end of July should be taken into consideration in the penalty points to be applied within the scope of the first sub-clause of sub-article (d) of the 11th article of Allocation of ECMT Permit Document Guidelines for hauliers, instead of the end of June and that the period of not applying penalty points for the documents returned within the scope of the second sub-clause of the aforementioned article was postponed until 30 June 2020. In addition, it was announced that the penalty points applied within the scope of the fourth sub-clause of sub-article (d) of the aforementioned article and sub-article (ğ) would not be applied for February, March, April and May 2020.

It was also stated in the announcement that transporter companies need to make data entries regarding the transports they carried out with ECMT Permit Document on time via e-government and send information about the pages in which data could not be entered to the Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Transportation Services Regulation. ■

# UTIKAD, SÜRDÜRÜLEBİLİR LOJİSTİK İÇİN TALEPLERİNİ CUMHURBAŞKANLIĞINA İLETTİ

## UTIKAD HAS FORWARDED ITS DEMANDS FOR SUSTAINABLE LOGISTICS TO THE PRESIDENCY

**UTIKAD, pandemi süresince, Cumhurbaşkanlığı başta olmak üzere kamu ve özel kuruluşlara çeşitli konularda talepte bulunarak lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmaları ve çalışanlarını korumaya çalıştı.**

During the pandemic, UTIKAD has tried to protect companies and employees operating in the logistics industry by making demands on various issues from public and private institutions, particularly the Presidency.

**C**OVİD-19 salgınından olumsuz etkilenen sektörlerin başında gelen lojistik ve taşımacılık sektörünün İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'ne bir yazı göndererek, "Türkiye'de hizmet vermekte olan ulusal ve yabancı konteyner armatör ve hat işletmecilerinin çalışmakta oldukları taşıma işleri organizatörlerine halihazırda tanıdıkları vade gün sürelerinin Temmuz ayına kadar geçerli olacak şekilde 30'ar gün uzatılması ve bu uzatmaların ek teminat mektubu istenmeden uygulanmaya alınması" talebinde bulundu.

UTIKAD, Türkiye'nin Avrupa ve komşu ülkeler ile temel ticari faaliyetleri ve lojistik akışlarının tamamen kopmadan sürdürülmesini sağlayabilmek için de çeşitli önerilerde bulundu. Araçlarıyla Türkiye sınırına gelen Türk ve yabancı uyruklu şoförlere 14 gün karantina uygulaması yerine, her şoföre hızlı tanı testinin yapılarak, sonucu negatif çıkan şoförlerin seferlerine devam ettirilmesi, bu taleplerin başında geliyordu. Bu talep sonrası şoförler için 14 gün karantina zorunluluğunun kaldırılması, sektörün bir sıkıntısını gidermiş oldu.

Türk şoförlerin Schengen vizelerinin belirli bir tarihe kadar otomatik olarak uzatılması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması diğer önerilerden biriydi. Yapılan başvurular sonucu, AB makamları da Avrupada bulunan Türk şoförlerinin buldukları bölgelerdeki resmi makamlara başvurarak vizelerini uzatmasına imkan tanıdı.

Ayrıca AB ülkelerinin Türk taşıma araçlarına uyguladığı, kota ve transit geçiş belgesi sisteminin askıya alınması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması istendi.

17 Nisan 2020 T.C. Cumhurbaşkanlığı Yardımcılığı makamına gönderilen yazıda; iş yerinde ve/veya sahada lojistik operasyonlarda çalışarak, lojistik akışların devamını sağlayan başta şoförler ve uçuş personeli olmak üzere tüm lojistik sektörü çalışanları için öncelikle ücretsiz olmak üzere maske ve koruyucu malzeme temin edilmesi, bunun mümkün olmaması halinde ücretli olarak maske temin edilebilecek kurumların belirlenerek lojistik şirketlerinin maske ve koruyucu malzeme temin edebilmesinin sağlanması talep edildi.

UTIKAD, fiziki temasın daha az olduğu demiryolu taşımacılığının artması için Türkiye'nin Avrupa ile demiryolu bağlantısının sağlandığı Halkalı Terminali'nde gerekli önlemlerin alınmasına yönelik de çalışmalar yürüttü. Halkalı Terminali'nde vardiyalı çalışma ile sürenin 24 saate çıkarılması ya da saat 24.00'e kadar Halkalı Terminali'nde çalışılması talebinde bulunan UTIKAD, ayrıca TIR gümrüğünün taşınması ile boşalan alanın konteyner depolama alanı olarak kullanımı ile verimlilik artışı sağlanması talebinde bulundu. ■

**U**TIKAD sent a letter to Istanbul & Marmara, Aegean, Mediterranean, Blacksea Regions Chamber of Shipping and Maritime Association of Shipowners and Agents, which are in the logistics and transportation industry that is among the industries most affected by COVID-19 and demanded "a 30-day extension to be valid until July for the day terms granted by national and international container shipowners and line operators in Turkey to their freight forwarders and that these extensions are to be implemented without asking for an additional letter of guarantee". UTIKAD also expressed several suggestions to ensure Turkey's basic commercial activities with its European and neighboring countries and the maintenance of the logistics flow. Making a rapid diagnosis test on Turkish and foreign drivers entering Turkey with their vehicles and allowing the drivers with a negative test result continue, instead of a 14-day quarantine, was the leading one of these demands. After this demand, the removal of the 14-day quarantine obligation for drivers eliminated a problem in the industry. One of the other suggestions was to make an urgent attempt in the presence of the EU to extend the Schengen visas of Turkish drivers automatically until a certain date. As a result of the applications made, the EU authorities allowed the Turkish drivers in Europe to apply to the official authorities in their regions to extend their visas.

Besides, urgent action was requested from the EU to suspend the quota and transit certificate system applied by the EU countries to Turkish transport vehicles. It was requested in the letter sent to the Vice-Presidency of Turkish Republic on 17 April 2020 that masks and protective materials should be provided for all employees of the logistics industry, particularly drivers and flight staff, who ensure the maintenance of the logistics flow by working at the workplace and/or in the field, free of charge if possible and if this not possible, the institutions from where logistics companies can provide masks for a price should be determined and it should be ensured that companies can provide masks and protective materials from these institutions.

UTIKAD also conveyed a demand for having institutions take necessary measures in Halkalı Terminal, where Turkey's rail connection is established with Europe, and for increasing the rail transport, in which physical contact is less. Demanding that shift work hours are increased up to 24 hours or operations are allowed until 00.00, UTIKAD also demanded an increase in efficiency by using the area cleared off after the moving of TIR customs as container storage area. ■



# TAŞIMA MODLARININ İLK BEŞ AY PERFORMANSI

## THE PERFORMANCE OF THE TRANSPORT MODES IN THE FIRST FIVE MONTHS

**COVID-19 salgını, Türkiye'nin ilk beş aydaki dış ticaret verilerini de aşağı çekti. Yılın ilk beş ayında, ihracatta yüzde 20'ye yakın bir düşüş görülürken ithalatta ise yüzde 5'lik azalma oldu. Dış ticaret hacmindeki düşüş, ticareti taşıyan ulaştırma modalarının da iş hacimlerini olumsuz etkiledi.**

2020 OCAK - MAYIS  
DİŞ TİCARET HACMİ

**İhracat:** 61,6 Milyar Dolar  
**İthalat:** 82,6 Milyar Dolar



The COVID-19 pandemic pulled down Turkey's foreign trade data in the first five months. A decrease of nearly 20 percent in exports was observed in the first five months while imports decreased by 5 percent. The decline in foreign trade volume has affected the business volumes of the transportation modes carrying trade.

FOREIGN TRADE VOLUME IN  
JANUARY- MAY 2020

**Export:** \$ 61.6 billion  
**Import:** \$ 82.6 Billion

### DİŞ TİCARET TAŞIMA

Ocak-Mayıs Döneminde dış ticaret taşımalarında modların payı (Milyar Dolar)

#### İHRACAT / EXPORT

Denizyolu / Sea: 37,7  
Karayolu / Road: 16,7  
Havayolu / Air: 5,3

### FOREIGN TRADE TRANSPORT

The share of modes in foreign trade transport in January-May period (Billion Dollars)

#### İTHALAT / IMPORT

Denizyolu / Sea: 50,3  
Havayolu / Air: 18,9  
Karayolu / Road: 14,9

## KARAYOLU / ROAD TRANSPORT

Türkiye ihracatının %40'ını taşıyan karayolu taşımacılığının ocak-mayıs dönemindeki sefer sayıları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %11 düştü.

The service figures of road transport carrying 40% of Turkey's exports in January-May fell by 11% compared to the same period of the previous year.

#### İHRACAT

**224.561**

Ocak-Mayıs dönemi ihracat taşımaları

**%11**

2019'a göre düşüş oranı

#### İTHALAT

**214.773**

Ocak-Mayıs dönemi ithalat taşımaları

**%16**

2019'a göre düşüş oranı

#### EXPORT

**224.561**

Export transports in January-May

**11%**

The decline rate compared to 2019

#### IMPORTS

**214.773**

Import transports in January-May

**16%**

The decline rate compared to 2019



## DENİZYOLU / SEA TRANSPORT

Diğer ulaştırma modlarına nazaran denizyolunda düşüş daha sınırlı oldu. Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın ocak-mayıs dönemine göre sadece 100 bin TEU azaldı.

The decline in sea transport was more limited than in other modes of transport. The number of containers handled in Turkish ports decreased by only 100 thousand TEU compared to January-May period of the previous year.

DENİZYOLU / SEA TRANSPORT	2019	2020
İhracat Yüğü (Milyon ton) Export freight (Million tons)	55,5	55,6
İthalat Yüğü (Milyon ton) Import freight (Million tons)	96,2	90
Toplam yüğü (Milyon ton) Total freight (Million tons)	205	187,7
Konteyner (milyon teu) Container (Million TEU)	4,7	4,6
Gemi (Adet) Ship (in number)	21.114	19.449
Gemi (Tonaj/milyon) Ship (tonnage/million)	326,5	322



## HAVAYOLU / AIR TRANSPORT

Pandemi döneminde en büyük kaybı yaşayan taşıma modu havayolu oldu. Türkiye başta olmak üzere çok sayıda ülkede Nisan ve Mayıs aylarında yolcu uçak seferlerinin durması ile sektör yük taşımacılığında da ciddi düşüşler oldu. 2019 ocak-mayıs döneminde, bagaj, kargo ve postadan oluşan yük trafiği, 1,46 milyon tondan, bu yılın aynı döneminde 923 bin tona geriledi.

The mode of transportation, which experienced the biggest loss during the pandemic period, was air transport. There have been serious declines in air freight transport in many countries, particularly Turkey, with the suspension of the passenger flights in April and May. The freight traffic consisting of baggage, cargo, and mail decreased from 1.46 million tons to 923 thousand tons in the same period of this year.

**%36,7**

Bir önceki yılın ocak-mayıs dönemine göre hava kargodaki küçülme

**%50**

İlk beş ayda ticari uçak trafiğindeki azalma



**36,7%**

The decrease in air cargo compared to January-May period of the previous year

**50%**

The decrease in commercial aircraft traffic in the first five months

## DEMİRYOLU / RAIL TRANSPORT

TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDE OLDUKÇA DÜŞÜK PAYA SAHİP OLAN DEMİRYOLU TAİMACILIĞINA PANDEMİ DÖNEMİNDE TALEP ARTTI. MARMARAY'DAN YÜK TAŞIMACILIĞI BAŞLADI.



THE DEMAND FOR RAIL TRANSPORT, WHICH HAS QUITE A LOW SHARE IN TURKEY'S FOREIGN TRADE, HAS INCREASED A LOT IN THE PANDEMIC DAYS. FREIGHT TRANSPORT FROM MARMARAY HAS STARTED.

# YENİ NORMALİN ENDİŞELİ YÜKÜ; BELİRSİZLİK

**COVID-19 salgını, insan ilişkilerinden çalışma hayatına, iş yapış şekillerinden tüketici davranışlarına kadar pek çok şeyi değiştirdi. Pandemi döneminde evden çalışma daha da yaygınlaşırken, alışveriş dışında toplantılar, fuarlar ve eğitimin dahi online olarak yapılabileceği fark edildi. Türkiye de dahil dünya genelinde normalleşme başlasa da endişe devam ediyor. 2020 yılının ikinci yarısı için çok alternatifli yol haritası hazırlayan iş dünyasının ortak yatırım alanı e-ticaret ve dijitalleşme... Bu da 'yeni normal'de lojistik sektörünün önemini daha da artırıyor. Fakat yeni süreçte oyunun kuralları perakende ve e-ticaret platformları tarafından yeniden yazılacak gibi görünüyor.**

# THE ANXIOUS BURDEN OF THE NEW NORMAL; UNCERTAINTY



The COVID-19 pandemic has changed several things from human relationships to working life and from ways of doing business to consumer behavior. While working from home has become more common during the pandemic period, it has been realized that meetings, fairs, and even education could be carried out online. Although normalization has started throughout the world, including Turkey, anxiety remains. The common investment area of the business world, which has prepared a multi-alternative road map for the second half of 2020, is e-commerce and digitization... This further increases the importance of the logistics industry in the 'new normal'. But in the new process, the rules of the game seem to be rewritten by retail and e-commerce platforms.



**K**oronavirüs (COVID-19) salgını nedeniyle dünya genelinde aylarca evlerde kalmak zorunda olan insanlar, Mayıs ayının ikinci yarısından itibaren ofislere dönmeye, restoranlara gitmeye ve mağazalarda alışveriş yapmaya başladı. Maske ve endişe ile yaşamak 'yeni normal'in normali oldu. Salgının yayılma hızı birçok ülkede kontrol altına alınsa da yeni vakalar artmaya devam ediyor. 9 Temmuz itibarıyla dünya genelindeki vaka sayısı 12 milyonu aşarken, ölüm sayısı 548 bini aştı. Avrupa ülkeleri başta olmak üzere dünyanın büyük bölümü normalleşme sürecine girse de salgının yarattığı tehdit devam ediyor. Haziran ayında Çin'den gelen ikinci dalga haberleri ise, sosyal yaşamdan ekonomiye herkes için endişe yaratıyor. Endişe ve tehdit devam ederken, normalleşmenin başlamasının nedeni ise ekonomide yatıyor.

### EKONOMİNİN PANDEMİ İLE MÜCADELESİ

COVID-19 pandemisinin Avrupa ve Amerika kıtasına yayılmasıyla küresel ekonomide yarattığı tahribat, ilk çeyrek verileriyle netlik kazandı. Dünyanın en büyük ekonomileri uzun yıllar sonra ilk çeyrekte küçülme açıkladı. 11 yıl süren rekor genişleme döneminin ardından ABD ekonomisinin ilk çeyrekteki küçülmesi, yüzde 5'i buldu. Süper gücün ekonomisinde ikinci çeyrekte daha sert düşüş olacağına dair beklentiler yüksek. ABD ekonomisinin ikinci çeyreği için Bloomberg Economics yüzde 37, Unicredit ise yüzde 65 küçülme öngörüyor.

Son 30 yıldır yüzde 7'nin üstünde büyüyen dünyanın ikinci büyük ekonomisi Çin, salgının çıkış ülkesiydi. Mart ayında ülkeden çıkış karları yeniden dönmeye başlasa da ilk çeyrekte yüzde 6,6 küçülme açıklandı. Ve Pekin yönetimi, tarihinde ilk kez bu yıl için büyüme tahmini yapmayacaklarını belirtti. Haziran ayının ikinci haftası itibarıyla ülkede görülen ikinci dalganın seyri, 2020 yılını Çin için daha zor hale getirebilir.

Yılın ilk çeyreğinde yüzde 3,8 küçülen AB ekonomisinin 2020 yılı küçülme beklentisi de oldukça yüksek. Avrupa Merkez Bankası (AMB) Başkanı Christine Lagarde, Euro Bölgesi'nde üretimin muhtemelen yüzde 8 ila yüzde 12 daralacağını ve daha ılımlı bir senaryo için tahminlerin artık gündem dışı kaldığını söylüyor. AB'nin en güçlü ekonomisi Almanya'nın ilk çeyrekte yüzde 2,2 küçülmesi ve ekonomistlerin ikinci çeyrekte daha sert bir düşüş olacağını belirtmesi, Lagarde'yi doğruluyor. Avrupa'nın diğer büyük ekonomileri için de durum pek farklı değil.

Bu nedenle Avrupa Birliği tarafından pandeminin ekonomide yarattığı tahribatı gidermek ve ülkelerin ekonomisini canlandırmak

**P**eople who had to stay at homes around the world for months due to the Coronavirus (COVID-19) outbreak started to return to offices, go to restaurants and shop in the second half of May. Living with a mask and anxiety has become the norm of the 'new normal'. Although the spread of the pandemic is under control in many countries, new cases continue to increase. As of July 9, the number of cases worldwide exceeded 12 million while the number of deaths exceeded 548 thousand. Although most of the world, especially European countries, have gone under the process of normalization, the threat posed by the pandemic is continuing. The news of the second wave coming from China in June creates concern for everyone from social life to the economy. While the anxiety and threat are continuing, the reason for the start of normalization lies in the economy.

### THE STRUGGLE OF THE ECONOMY WITH THE PANDEMİC

With the spread of the COVID-19 pandemic across Europe and America, the destruction created in the global economy has become clear with the data of the first quarter. The biggest economies of the world announced a contraction in the first quarter after many years. After the record expansion period of 11 years, the contraction of the US economy in the first quarter reached 5 percent. There is a high expectation that the economy of superpower will decline sharply in the second quarter. For the second quarter of the US economy, Bloomberg Economics foresees shrinkage of 37 percent and Unicredit 65 percent. China, which is the second-largest economy in the world and which has grown above 7 percent in the last 30 years, was the country where the first case was seen. Although the wheels started to turn again in March, they announced shrinkage of 6.6 percent in the first quarter. And for the first

time in its history, the Beijing administration announced that they would not forecast growth for this year. The course of the second wave in the country as of the second week of June may make 2020 more difficult for China.

The EU economy, which shrank by 3.8 percent in the first quarter of the year, has a high expectation for shrinkage in 2020. Christine Lagarde, President of the European Central Bank (ECB), says that production in the Euro Zone will probably decrease by 8 to 12 percent, and forecasts for a more moderate scenario are no longer on the agenda. The fact that Germany, the EU's strongest economy, contracted by 2.2 percent in the first quarter and that economists stated that there would be a sharper decrease in the second quarter confirm Lagarde. The situation is not different for other large economies of Europe.

For this reason, a recovery package of € 750 billion named "Next Generation EU" was prepared by the European Union in order to eliminate

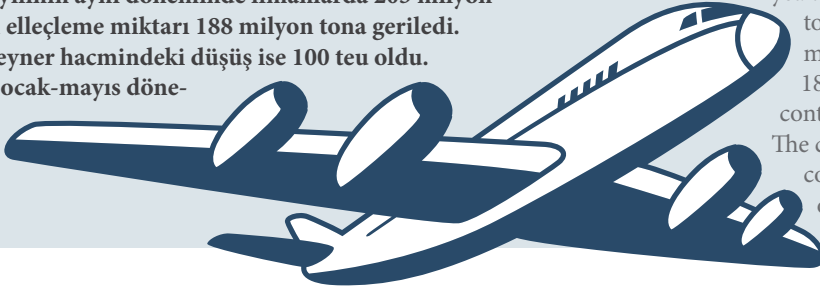
### EVDEN ÇALIŞMA ORANLARI ARTTI VE ŞİRKETLER EVDEN ÇALIŞMA DÖNEMİNDE YENİ UYGULAMALAR KULLANMAYA BAŞLADI.



### THE RATE OF WORKING FROM HOME HAS INCREASED, AND COMPANIES HAVE BEGUN USING NEW APPLICATIONS DURING THE PERIOD OF WORKING HOME.

## IATA 84,3 MİLYAR DOLAR GELİR DÜŞÜŞÜ BEKLİYOR

Yurt içi ve yurt dışı seyahatlerin azalması ve küresel ticaretteki düşüşe bağlı olarak ulaştırma ve taşımacılık sektörü de büyük kayıp yaşadı. En büyük kayıp havayolu sektöründe oldu. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), hava yolu şirketlerinin 2020 yılının tamamında 84,3 milyar dolar zarar edebileceğini açıkladı. Hava taşımacılığındaki şirketlerin gelirlerinin, bu yıl 2019'a göre yüzde 50 düşüşle 419 milyar dolara gerileyeceğini öngören IATA'nın 2021'de gelirinin 598 milyar dolara yükseleceğini tahmin ediyor. Diğer ulaştırma modlarına etkisine dair küresel veriler henüz netleşme de Türkiye'nin dış ticaret taşımaları, yük trafiğindeki düşüşle ilgili bilgi veriyor. Yılın ilk beş ayında karayolu taşımacılığındaki düşüş bir önceki yılın aynı dönemine göre %11 oldu. 2019 yılının aynı döneminde limanlarda 205 milyon ton olan toplam elleçleme miktarı 188 milyon tona geriledi. Elleçlenen konteyner hacmindeki düşüş ise 100 teu oldu. Bir önceki yılın ocak-mayıs dönemine göre hava kargodaki küçülme ise % 36,7 oldu. ■



## IATA EXPECTS A REVENUE DECLINE OF \$ 84.3 BILLION

Due to the decrease in domestic and international travel and the decrease in global trade, the transportation industry suffered a great loss, as well. The biggest loss was in the airline industry. The International Air Transport Association (IATA) announced that airline companies could lose \$ 84.3 billion in the whole of 2020. IATA predicts that the revenues of companies in air transport will decrease by 50 percent compared to 2019, to \$ 419 billion this year and that revenues will increase to \$ 598 billion in 2021. Although the global data on effects on other modes of transport has not been clarified yet, Turkey's foreign trade transportation gives information about the decline in freight traffic. The decrease in road transport in the first five months of the year was 11% compared to the same period of the previous year. In the same period of 2019, the total handling amount, which was 205 million tons at the ports, decreased to 188 million tons. The decrease in the container volume handled was 100 TEU. The contraction in air cargo was 36.7% compared to the January-May period of the previous year. ■

için "Next Generation EU" adlı 750 milyar euro değerindeki kurtarma paketi hazırlandı. Fonun odak noktalarından biri de kıtanın yeşil enerji ve üretime geçişini hızlandırmak olacak. Avrupa Komisyonu, kurtarma paketi ve 1,1 trilyon euroluk AB'nin 2021-2027 bütçesini belirleyecek "Çok Yıllı Mali Çerçeve" taslağını tartışmak için 1-18 Temmuzda Brüksel'de bir araya gelecek.

### TÜRKİYE İLK ÇEYREKTE BÜYÜMEYİ BAŞARDI

Avrupa ülkelerine nazaran ilk COVID-19 vakasının ülkede geç görülmesi ve ekonominin ilk iki ayda hızlı büyümesi sayesinde Türkiye ekonomisi ilk çeyreği yüzde 4,5 büyümeyle kapatmayı başardı. Nisan ve mayıs ayında ihracatta yüzde 40'ı aşan düşüş oranları, ikinci çeyrekte küçülme olacağını gösteriyor. TÜİK verilerine göre sanayi üretimi nisanda yüzde 30,4 düştü. Ekonomik büyümenin öncü göstergesi olan imalat sanayi performansında en hızlı ve güvenilir referans kabul edilen İstanbul Sanayi Odası Türkiye İmalat Satın Alma Yöneticileri Endeksi, mayısta 40,9'a yükselse de COVID-19 salgını nedeniyle sektördeki faaliyet koşullarının yavaşlamaya devam ettiğini gösteriyor.

### EKONOMİYE DAİR ÖNGÖRÜLER OLDUKÇA KARAMSAR

IMF, Avrupa ülkelerinin de aralarında bulunduğu 170 ekonominin bu yılı daha düşük kişi başına düşen milli gelirle tamamlayacağını tahmin ediyor. Nisan ayında yayımladığı raporda küresel ekonominin bu yıl yüzde 3 küçüleceğini öngören IMF, 24 Haziran'da açıkladığı

the damage caused by the pandemic and to revive the economy of the countries. One of the focal points of the fund will be to accelerate the continent's transition to green energy and production. The European Commission will gather together in Brussels on July 1-18 to discuss the bailout and the "Multi-Annual Financial Framework" draft that will determine the EU's 2021-2027 budget, which is € 1.1 trillion.

### TURKEY HAS SUCCEEDED IN GROWING IN THE FIRST QUARTER

The Turkish economy has succeeded in completing the first quarter with a growth of 4.5 percent due to the fact that the first COVID-19 case was seen later in Turkey compared to European countries and economy grew rapidly in the first two months. The decline rates in exports exceeding 40 percent in April and May indicate that there will be shrinkage in the second quarter. According to TUIK's data, industrial production fell by 30.4 percent in April. Istanbul Chamber of Industry Turkey Manufacturing Purchasing Managers' Index, which is considered the fastest and most reliable reference in manufacturing industry performance that is the indicator of the economic growth, rose to 40.9 in May, it shows that the operation conditions in the industry continue to slow down due to the COVID-19 pandemic.

### THE FORECASTS ABOUT THE ECONOMY ARE QUITE PESSIMISTIC

The IMF estimates that 170 economies, including European countries, will complete this year with lower per capita national income. Forecasting that

**E-TİCARET ÇÖZÜMLERİNE  
İLGİ %15 ARTTI**



**THE INTEREST FOR E-COMMERCE  
SOLUTIONS HAS INCREASED BY 15%**

yeni tahmininde daha kötü bir tablo çizdi. IMF, yüzde 3 olarak nisanda açıkladığı 2020 için küresel ekonomide küçülme tahminini, yeni raporunda yüzde 4,9'a çekti. Aynı raporda ABD'nin 2020'de yüzde 5,9 küçüleceğini öngören IMF, haziran raporunda küçülme tahminini yüzde 8'e çekti. Euro bölgesi için küçülme tahminini de yüzde 7,5'ten yüzde 10,2'ye çeken IMF'nin, Türkiye ekonomisi için küçülme tahminini değiştirmeyerek yüzde 5 olarak korudu.

Dünya Bankası, Küresel Ekonomik Görünüm raporunda küresel ekonominin bu yıl yüzde 5,2 küçülerek son 80 yılın en kötü resesyonunun yaşanacağını öngörüyor. En kötü senaryoda yüzde 8 küçülme öngören Dünya Bankası'na göre, salgında ikinci bir dalganın olması, iflas dalgasını başlatacak ve finansal krize neden olacak. COVID-19 salgınının beklenmedik bir anda tüm dünyayı sarması, krizin faturasının hesaplanmasını güçleştirir de Birleşmiş Milletler, yeni tip koronavirüs salgınının küresel ekonomilere maliyetinin 2020 ve 2021'de 8,5 trilyon doları bulacağını öngörüyor.

### EKONOMİK BASKI NORMALLEŞMEYİ HIZLANDIRDI

Bu beklentiler içinde ülkeler, ekonomilerini yeniden canlandırmak için mayıs ayı itibarıyla normalleşme sürecine girdi. Avrupa ülkeleri koronavirüs salgınıyla mücadele kapsamında aldıkları tedbirleri her geçen gün kaldırmayı sürdürüyor. AB ülkeleri arasındaki sınırlar 15 Haziran'dan itibaren yeniden açılmaya başlandı. Yeni normal sürecinde atılan adımlar ülkeden ülkeye değişmekle beraber, birlik üyesi ülkelerle olan sınırların açılması için tarih olarak 1 Temmuz öngörülüyor.

Normalleşmeyle birlikte ülkeler hem şirketler hem de vatandaşlar için yeni kurallar da getirdi. Tüm ülkelerdeki ana tedbirlerin başında sosyal mesafe kuralı ve maske kullanımı zorunluluğu geliyor. Türkiye dahil birçok ülkede maske, artık günlük yaşamın parçası haline geldi. Toplu taşıma, kamu daireleri ve AVM gibi alanlarda maske takma zorunluluğu getirilirken, özel şirketler ise maske zorunluluğu dışında çalışan ve ziyaretçilerin ateşlerini ölçerek tesis girişine izin veriyor.

### LOJİSTİK, VİRÜSE DEĞİL, E-TİCARETTEKİ BÜYÜMEYE HAZIRLIKSIZ YAKALANDI

COVID-19 salgınının etkileri her sektöre farklı oldu ve salgın birçok

**KOBİ'lerden dev şirketlere, STK yöneticilerinden devlet kademesine kadar herkesin yeni döneme dair beklentileri değerlendirildiğinde; bütün sistemin ve iş yapış şekillerinin "e-ticaret/e-ihracat" ekseninde şekilleneceği gibi bir algı oluşuyor. E-ticaret yapmayan veya hizmetini çeşitlendirmeyenler rekabette geri kalacak. Peki LOJİSTİK, hizmet yelpazesini genişletip 'yeni normal'in yönlendiricisi olabilecek mi?**

When the expectations of everyone from SMEs to giant companies and from NGO managers to the state level are taken into consideration, there is a perception that the whole system and the way of doing business will be shaped in the axis of "e-commerce / e-export". Those who do not do e-commerce or diversify their services will fall behind in the competition. Could LOGISTICS expand its service range and be the router of the 'new normal'?

the global economy will shrink by 3 percent this year in its report published in April, IMF drew a worse picture in its new forecast announced on 24 June. IMF lowered the contraction forecast in the global economy, which it announced as 3 percent in April, to 20 percent in its new report for 2020, . IMF, which forecasted that the USA will shrink by 5.9 percent in 2020 in the same report, has lowered its forecast to 8 percent in the June report. Lowering its contraction forecast to 10.2 percent from 7.5 percent for the Eurozone, IMF did not change its forecast for Turkish economy and noted it as 5 percent.

In the Global Economic Outlook report, the World Bank predicts that the global economy will shrink by 5.2 percent this year and the worst recession of the last 80 years will be seen. According to the World Bank, which predicts shrinkage of 8 percent in the worst scenario, a second wave in the pandemic will initiate the wave of bankruptcy and cause a financial crisis. Although the unexpected outbreak of the COVID-19 pandemic makes it difficult to measure the cost of the crisis, the United Nations predicts that the cost of the new type Coronavirus pandemic to global economies will reach \$ 8.5 trillion in 2020 and 2021.

### THE ECONOMIC PRESSURE HAS ACCELERATED NORMALIZATION

Within these expectations, countries went under the normalization process in May to revive their economies. European countries are continuing to remove the measures they took in the fight against the Coronavirus pandemic every day. The borders between EU countries started to open again on June 15. Although the steps taken in the new normal process vary from country to country, July 1 is envisaged as the date for opening borders with union member countries.

With the normalization process, countries also introduced new rules for both companies and citizens. Social distance rule and wearing a mask are the main measures in all countries. Masks have become part of everyday life in many countries, including Turkey. While it is compulsory to wear masks in areas such as public transportation, public offices and shopping malls, private companies allow entrance to the facility by measuring the

temperature of the employees and visitors, apart from the rule of wearing a mask.

### LOGISTICS HAS BEEN CAUGHT UNPREPARED BY THE GROWTH IN E-COMMERCE, RATHER THAN THE VIRUS

The effects of the COVID-19 pandemic have differed in each industry, and

**GIDA, MARKET, TEMİZLİK, DEZENFEKTAN, KİTAP, OYUNCAK, KÜÇÜK EV ALETLERİ KATEGORİLERİNDE E-TİCARET SİTELERİNİN SATIŞLARI YÜZDE 200 ARTTI.**



**SALES OF E-COMMERCE SITES IN THE CATEGORIES OF FOOD, MARKET, CLEANING, DISINFECTANT, BOOKS, TOYS, AND SMALL APPLIANCES HAVE INCREASED BY 200 PERCENT.**





sektörün iş yapış şekillerini değiştirdi. Ayrıca pandemi döneminde kimi sektörler büyümesini sürdürürken bazı sektörler de büyük kayıplar yaşadı. Sürecin en büyük kaybedeni, turizm, fuar, havayolu yolcu taşımacılığı ve hazır giyim sektörleri oldu. Gıda ve tarım ürünleri dışında online platformlar ve dijital hizmet veren sektörler ise sürecin en çok kazananı oldu. En büyük talep, maske, koruyucu malzemeler ve hijyen ürünlerine olurken tüketici davranışlarındaki değişim ambalaj sektörüne olumlu yansıdı ve tek kullanımlık plastik tüketimi yeniden artmaya başladı.

Lojistik sektörü ise sağlık çalışanları gibi pandemi döneminde durmayan fakat büyük zorluk yaşayan sektör oldu. Ticaretin durma noktasına geldiği bir süreçte, tıbbi malzemeler, sağlık ve gıda ürünlerine artan talep lojistik akışının devamını sağladı. Sektör, iş hacimlerindeki düşüşle birlikte, artan maliyetler ve uygulanan yasaklara rağmen tedarik zincirini korumaya çalıştı. Hava kargo trafiğinin yüzde 70'ini taşıyan yolcu uçaklarının durması, sektörün hava kargoda taşıma kapasitesini düşürdü. Türkiye ihracatının yüzde 40'ını taşıyan karayolu taşımacılığında ise şoförlere uygulanan 14 günlük karantina süresi büyük sıkıntı yarattı. Konteyner operatörlerinin uğrak iptalleri, dış ticaretteki dengesizlik sektörün konteyner bulmasını güçleştirdi. Sektör, kapasite eksiliği ve yüksek maliyetlerle lojistik akışı sürdürmeye çalışırken, e-ticaret hacminin hızlı artışına hazırlıksız yakalandı.

Pandemi sürecince, ürün gruplarına göre değişmekle beraber e-ticaret satışlarının yüzde 200 ile 400 arasında artış gösterdiği belirtiliyor. Mevcut kargo ve dağıtım firmalarının bu oranda bir büyümeye hazırlıksız olması, sektöre yönelik eleştirilerin artmasını sağladı.

#### LOJİSTİKTE HİZMETİ ÇEŞİTLENDİRMEYEN ELENECEK

UTİKAD Başkanı Emre Eldener, üç yıl önce bir panelde yaptığı konuşmasında sektöre şu mesajı vermişti: "Sektör olarak, e-ticaret

the outbreak has changed the way many industries do business. Besides, while some industries have continued to grow during the pandemic period, some industries have suffered great losses. The biggest loser of the process was tourism, fair, airline passenger transportation and ready-to-wear industries. Apart from food and agricultural products, the online platforms and the industries providing digital services were the highest winners of the process. While the biggest demand was for masks, protective materials and hygiene products, the change in consumer behavior reflected positively on the packaging industry and disposable plastic consumption started to increase again.

As healthcare professionals, the logistics industry was the industry that did not stop but had great difficulty during the pandemic. In a process where trade came to a halt, the growing demand for medical supplies, health and food products led to the continuation of the logistics flow. The logistics industry tried to protect the supply chain despite the decrease in business volumes, the increasing costs, and the prohibitions applied. The cessation of passenger planes carrying 70 percent of air cargo traffic reduced the industry's carrying capacity in air cargo. The 14-day quarantine period applied to drivers in road transport, which carries 40 percent of Turkish exports, caused great distress. Blank sailing of container operators and the imbalance in foreign trade made it difficult for the industry to find containers. While the industry was trying to maintain the logistics flow with capacity shortage and high costs, it got caught unprepared for the rapid increase of the e-commerce volume.

It is stated in the pandemic process that e-commerce sales increased between 200 and 400 percent, depending on the product groups. The fact that the existing cargo and distribution companies are not prepared for a growth at this rate has increased the criticism towards the industry.

**PANDEMİ ÖNCESİ ÇOK YAYGIN OLMAYAN ZOOM UYGULAMASININ KULLANICI SAYISI YILIN İLK DÖRT AYINDA 30 KAT ARTTI. BENZER UYGULAMALARIN KULLANIM ORANLARI DA ARTTI.**



**THE NUMBER OF USERS OF ZOOM APPLICATION, WHICH WAS NOT VERY POPULAR BEFORE THE PANDEMIC, INCREASED BY 30 TIMES IN THE FIRST FOUR MONTHS OF THE YEAR. THE USAGE RATES OF SIMILAR APPLICATIONS HAVE INCREASED, AS WELL.**



platformlarının taleplerine cevap verememek ve hizmetimizi çeşitlendiremezsek, online platformlar bizim işimizi yapmaya başlar ve biz elenen taraf oluruz.” Başkan Eldener’in öngörüsü pandemi sürecinde daha da önem kazandı. Salgın nedeniyle alınan tedbirler kapsamında uygulanan kısıtlamalar, AVM ve mağazaların kapatılması, e-ticaret hacmini artırdı. Mevcut online platformların yanı sıra, binlerce perakende mağazası da online kanallarına yatırım yaparak satışlarını sürdürdü. E-ticaretin güçlenmesi; filo sistemlerinin yeniden yapılanması, yeni iş modellerinin oluşması anlamına geliyor. Daha hızlı taşıma, iç nakliye süreçlerinin otomatize edilmesi anlamına geliyor.

Pandemi döneminde kargo şirketlerinin e-ticaretin işlem hacmine yetersiz kalması, online platformların ve bazı perakende markalarının lojistik yatırımlarını gündeme almalarını sağladı. Diğer yandan bazı uluslararası lojistik şirketleri de kargo dağıtımına yönelik yatırım yapacağını mesajını verdi. Bu da yeni dönemin lojistikte hizmet çeşitliliğini artırırken, rekabeti sertleştireceğini gösteriyor.

### NAVLUNLAR NORMALE DÖNÜYOR MU?

Normalleşmeyle birlikte ticaretin artmaya başladığı bir dönemde lojistik maliyetler ve navlunların düşmesini beklemenin iyimserlik olarak adlandırılabilirliğini söyleyen Başkan Emre Eldener, normalleşme adımlarının her taşıma modu özelinde sektöre etkilerini şöyle anlattı:

“Havayolunda yolcu uçakları devreye girdi ancak yeni bagaj uygulamaları nedeniyle kapasite sorunu tam olarak çözülebilmemiş değil. Bunun yanı sıra ithalat ihracat dengesizliği sebebiyle havayolu taşımacılığı maliyetlerinde bir azalma

### THOSE WHICH DO NOT DIVERSIFY THE SERVICE IN LOGISTICS WILL BE ELIMINATED

UTIKAD President Mr. Emre Eldener gave the following message to the industry at a speech he delivered at a panel three years ago: “If we cannot respond to the demands of e-commerce platforms and diversify our service as a sector, online platforms will start doing our job and we will be eliminated.” President Eldener’s forecast sped up during the pandemic process. The restrictions applied within the scope of the measures taken due to the epidemic and the closure of shopping malls and stores increased the volume of e-commerce. In addition to existing online platforms, thousands of retail stores have continued their sales by investing in their online channels. The strengthening of e-commerce means the restructuring of fleet systems, and the creation of new business models. Faster transport means automating internal transport processes.

In the era of the pandemic, the insufficiency of cargo companies in the transaction volume of e-commerce enabled online platforms and some retail brands to put their logistics investments on the agenda. On the other hand, some international logistics companies also gave the message that they would invest in cargo distribution. This shows that the new period will increase the variety of services in logistics, and will stiffen the competition.

### ARE FREIGHTS RETURNING TO NORMAL?

Stating that waiting for the decrease in logistics costs and freights in a period when trade started to increase with normalization, President Mr. Emre Eldener said that the effects of normalization steps on the industry in each mode of transportation are as follows: “Passenger planes



**KİTAP, MODA, GİYİM VE TEKNOLOJİK EV ALETLERİNİN SATIŞINDA ARTIŞ YÜZDE 40'A YAKLAŞTI.**

**THE INCREASE IN SALES OF BOOKS, FASHION, CLOTHING AND TECHNOLOGICAL HOME APPLIANCES HAS APPROACHED 40 PERCENT.**

beklemiyoruz. Pandemi sürecinde olağanüstü ek tedbirler alındı. Uçuş ekipleri dönüşümlü çalışmaya başladı, otellerde konaklayamadıkları için bir uçuş için birden fazla ekip kullanıldı, her bir personel için özel ekipman koruyucu önlemler alınırken bu süreçler de ek bir maliyet oluşturdu. Pandemi öncesindeki süreçte havalimanı işletmeleri ile kredili olarak çalışan şirketler peşin ödeme yöntemi ile çalışmaya başladılar, bu durum da şirketlerin nakit akışını etkiledi. Uçuş yapılan ülkeler tedbirler kapsamında ekstra maliyet talebinde bulundular, tüm bunlardan hareketle navlun arttı ama giderler de aynı oranda hatta daha fazla arttı. Bu nedenle fiyatların pandemi öncesindeki seviyeye geri gelmesi şu an için mümkün görünmüyor.

### HES KODU YOLCUYU UYARACAK

Türk Hava Yolları, Hayat Eve Sığar mobil uygulaması üzerinden HES Kodu uygulamasını zorunlu hale getirdi. HES Kodu, koronavirüsün yayılmasını önlemek ve yavaşlatmak amacıyla, hastalığa maruz kalmış ya da hastalarla temas etmiş olan ve uçuşa kabul edilmeyecek yolcuların havalimanına gelmeden önce bilgilendirilmesini sağlıyor. Ayrıca yapılan yeni düzenlemeler ile yolcu uçaklarının kargo kapasiteleri de azaldı. Yeni düzenlemeler ile kabin bagajlarının yolcu beraberine alınması yasaklandı, artık kabin bagajları da yüklere ayrılan bölümde yer işgal edecek, bu nedenle özel ve genel kargoları ayrılan bölüm azalmış olacak ve bu da hava kargo navlunlarında artan birim maliyetlerini beraberinde getirecek.

### DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI DURAĞAN GEÇECEK

Bir önceki yılın ilk beş ayı ile kıyaslandığında limanlardaki konteyner trafiğinde ciddi bir düşüş görülüyor. Pandemi döneminde deniz yolunda en büyük sıkıntı boş konteyner bulmada yaşandı. İkinci bir dalga olmaz ise yılın ikinci yarısını deniz yolu taşımacılığının durağan bir şekilde tamamlaması bekleniyor.

### KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA PANDEMİNİN ETKİLERİ SÜRÜYOR

Pandemi döneminde yaşanan kısıtlamalar, sınır kapılarının kapanması, vize sorunları, vize ofislerinin tam kapasiteli çalışmaması gibi sorunlarla uğraşan ve lojistik akışların büyük sorumluluğunu üstlenen karayolu taşımacılığı henüz pandeminin etkisinden kurtulamadı. İthalat ve ihracat arasındaki dengesizlik, ülkemizden çıkışı olduğu halde ülkemize giren ham madde ya da ürün/mamül olmadığından bu dengesizlik navlunların anlık olarak değişmesine sebep oluyor. Haziran ayında komşu ülkeler ile sınırların açılmış olmasıyla birlikte ihracatta yaşanacak artış, sektörü bir nebze de olsa canlandıracaktır. Bununla birlikte ihracat araçlarının boş olarak yurda geri dönüş yapması ekstra maliyetler oluşturuyor ve bu durum zor günler geçiren sektör temsilcilerine ağır bir tablo olarak geri dönüyor.

### DEMİRYOLUNA TALEP ARTIŞININ SÜRMEKİNİ BEKLİYORUZ

Hem fiziki temasın diğer taşıma türlerine kıyasla daha az oluşu hem

were activated in the airline, but the capacity problem could not be solved completely due to new baggage implementations. Besides, we do not expect a decrease in airline transportation costs due to the import-export imbalance. Extraordinary additional measures were taken during the pandemic process. Flight crews started to work alternately, multiple crews were used for one flight because they could not stay in hotels; while special equipment protective measures were taken for each personnel, these processes also created an additional cost. In the process of pre-pandemic airport enterprises and companies working for credit started working for cash and this situation has affected the cash flow of the companies. Countries with flights demanded extra costs under the measures, freights increased due to this, but expenses increased at the same rate or even more. For this reason, it is not possible for the prices to return to the level before the pandemic.”

### THE HES CODE WILL WARN THE PASSENGER

Turkish Airlines made the HES Code application mandatory through the Hayat Eve Sığar (Life at Home) mobile application. The HES Code ensures that passengers who are positive or have been in contact with the diseased and who will not be admitted to the flight will be informed before arriving at the airport in order to prevent and slow the spread of the Coronavirus. In addition, with the new arrangements, the cargo capacities of passenger aircraft have also decreased. With new regulations, passengers are forbidden to take along their cabin luggage into the plane, cabin luggage will occupy space in the section reserved for cargo from now on, so the section allocated to private and general cargo will be reduced, which will bring increased unit costs in air freights.

### SEA TRANSPORTATION WILL BE STABLE

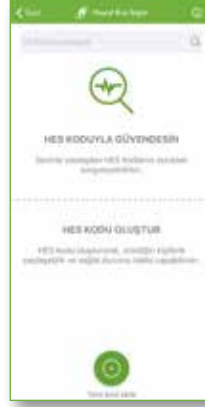
Compared to the first five months of the previous year, there is no significant decrease in container traffic in the ports. During the pandemic, the biggest problem in sea transportation was in finding empty containers. If the second wave does not hit, we expect sea transportation to be stable in the second half of the year, as well.

### THE IMPACTS OF THE PANDEMIC ON ROAD TRANSPORTATION ARE CONTINUING

Road transportation, which has been dealing with problems such as restrictions during the pandemic period, closing border gates, visa problems, visa offices not working at full capacity and which takes the great responsibility of logistics flows, has not yet recovered from the effect of the pandemic. Because of the imbalance between import and export, there is no raw material or product entering our country although they exit from our country and this imbalance causes the freights to change instantly. With the opening of borders with neighboring countries in June, the increase in exports will revive the industry to some extent. Nevertheless, the return of the export vehicles to the country empty creates extra costs and this situation reflects on the sector representatives who have had tough times negatively.

### WE EXPECT THE INCREASE IN THE DEMAND FOR RAIL TRANSPORTATION TO CONTINUE

Together, we have observed the increase in demand for the rail transport



**DAHA ÖNCE İNTERNETTEN SATIŞI OLMAYAN İŞLETMELERİN E-TİCARET ÇÖZÜM VE UYGULAMALARINA İLGİSİ YÜZDE 1400 ARTTI.**



**THE INTEREST OF BUSINESSES THAT HAVE NO INTERNET SALES BEFORE FOR E-COMMERCE SOLUTIONS AND APPLICATIONS INCREASED BY 1400 PERCENT.**



de karayolu sınır kapılarında zaman zaman 50 kilometreyi aşan kuyruklar sebebiyle demiryoluna olan talep artışını hep birlikte gözlemledik. Kesintisiz ve diğer taşıma modlarına göre taşıma riski az olan demiryolu taşımalarına olan ilginin gün geçtikçe daha da artacağını öngörebiliyoruz. Marmaray Tüp Geçiti'ne yapılan yatırımlar da bu görüşümüzü destekler niteliktedir. Yapılan açıklamalara göre yılda 25 bin konteynerin Anadolu'nun sanayi merkezlerinden yüklenerek Marmaray üzerinden Avrupa yakasına geçirilmesi planlanıyor. Ülkemizde mamul hale gelen ihrac ürünlerinin Avrupa ülkelerine ihracatının da trenle gerçekleşmesi demiryolu ile sağlanan fiyat avantajı ile ihracatçımızın rekabet gücünü artıracaktır. Yapmış olduğumuz toplantılarda

both due to the less physical contact compared to other types of transportation and the queues over 50 kilometers from time to time at the highway border gates. We can predict that the interest in rail transport, which is uninterrupted and which has a low risk compared to other modes of transport, will increase day by day. The investments made in Marmaray Tubular Passage also support this view. According to the statements, 25 thousand containers are planned to be loaded from the industrial centers of Anatolia and transferred to the European side via Marmaray annually. The export of exported products, which have been manufactured in our country, to European countries will also increase the competitiveness of our exporters with the price advantage provided by rail transport. In our meetings, we

## “YENİ LOJİSTİK İHTİYAÇLARI DİKKATE ALARAK YENİDEN YAPILANMALIYIZ”

Her sektör ve her şirketin odağına aldığı e-ticaret ve e-ihracat konusunda lojistiğin alacağı role de değinen UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, şöyle devam ediyor: “Dünya genelinde e-ticaretin yaygınlaşması, müşterilerin artan beklentileri ve tüketicilerin ürün teslimatı konusundaki talepleri nedeniyle şirketlerin özellikle lojistik alanında kendilerini farklılaştırma ve rekabet avantajı elde etme çalışmalarına hep birlikte tanık oluyorduk.

Ancak son birkaç aydır tüm dünyayı etkisi altına alan koronavirüs salgını; yeni iş yapma biçimlerinin geliştirilmesi, temassız ve dijital uygulamaların yaygınlaştırılması gerektiğini daha net bir şekilde ortaya koydu. Bu nedenle lojistik ve taşımacılık süreçlerinde daha gelişmiş dijitalleşme ve otomasyon uygulamaları geliştiren kurumların birkaç adım öne çıkacak olması kaçınılmazdı. E-ticaretteki büyük artış nedeniyle oluşan yeni lojistik ihtiyaçlar dikkate alınarak yeniden yapılanmaya yönelik hazırlıklar yapılmalı ve ihtiyaca göre uzun vadeli stratejiler oluşturulmalıdır. Lojistik şirketleri gelişen teknolojiye ayak uydurabilirse sektördeki paylarını artırabilirler.”

### TEDARİK AĞI YENİDEN KURULACAK

Salgın sonrasında şekillenecek küresel ticaret eğilimlerinin, lojistik sektörünün hangi ülke ve bölgelerde, ne yönde büyüyeceğini belirleyeceğini söyleyen Eldener, taşımacılık faaliyetlerini daha sürdürülebilir yöntemlerle gerçekleştirebilen, değişimlere uyum gösteren ve iş yapma biçimlerini değiştirebilen firmaların faaliyetlerini büyüterek sürdürebileceğini düşünüyor ve şunları söylüyor: “Sektörün hizmet verdiği üretim ve sanayi sektörleri, salgından sonra tedarik zincirlerindeki mevcut aksaklıklarını, stok yönetimlerini ve genel olarak da tedarikçilerle iş ilişkilerini yeniden değerlendirme imkanı bulacaklar. Tedarik zinciri eğilimlerinin değişiklik göstermesi ile birlikte depolama ve lojistik hizmetlere yönelik talepte de artış olacağı öngörülmüyor. Süreç boyunca yaşanan aksaklıklar göz önüne alınarak, artan talep artışına paralel seviyede stok bulundurma ihtiyacı gündeme gelecek ve bu da depolamaya olan talebi beraberinde getirecektir. Bu noktada



lojistik sektörü de hizmet verdiği tedarik zinciri yöneten şirketlerin bu değişimlerini takip etmeli ve bu süreçlerdeki kendi görev ve sorumluluklarını, iş planlarını, risk ve kriz senaryolarını yeniden oluşturmalıdır. Tek bir taşıma modu ağırlıklı lojistik akışlar yerine farklı güzergahlar ve çoklu taşıma modlarının birlikte kullanıldığı seçenekler oluşturulmalı ve bunların alt ve üstyapıları hazırlanmalıdır. Lojistik sektörü şirketleri risk analizlerini ve kriz yönetim planlarını yaparken şu anda bir nebze geri planda kalmış olsa da iklim

krizinin neden olabileceği doğal afet senaryolarını da göz önüne alarak farklı lojistik kanallarını oluşturmaya başlamalıdır.”

### UÇTAN UCA BİR DİJİTAL ENTEGRASYONA İHTİYAÇ VAR

Prosedürlerin kağıtsız ve temassız işlemler ile kolaylaştırılması, evrak işlemlerinin elektronik ortama aktarılmasına yönelik çalışmaların hızlandırılması gerektiğini vurgulayan Başkan Eldener, lojistik sektörünün geleceğe hazırlanması için atılması gereken adımları şöyle anlattı: “Diğer tüm taşıma şekillerine oranla daha dinamik bir yapıya sahip olan karayolu taşımacılığında dijitalleşmenin ve uçtan uca entegrasyonun etkisi nispeten daha önemli faydalar sağlayacaktır. Sınır geçişleri başta olmak üzere manuel gerçekleşen her adım araç bekleme sürelerini artırmakta ve zaten kâr marjları düşük olan sektör için maliyet yaratmaktadır. Uçtan uca bir dijital entegrasyon ise ancak tüm tarafların süreçlerinin ve verinin tek bir noktadan yönetilebildiği dijital bir platform ile mümkündür. Böyle bir platformun varlığını sürdürebilmesi, güven unsurunu barındırabilmesi, sağlıklı ve kaynağı bilinen verinin alınabilmesi, veri güvenliği ve mahremiyetinin sağlanabilmesi ancak Blokzincir ile mümkün olabilmektedir. Alınan veriye dayalı olarak kamu ile etkileşime de girecek şekilde iş ve işlemler yürütüldüğünden ve bu işlemler yasal sonuçlar da doğurduğundan; verinin kaynağının bilinebilmesi için dijital kimlik yönetimi de içeren ve tüm taraflar ile birlikte oluşturulacak mutabakat üzerinden yönetilerek akıllı sözleşmelerle yürütülen bir Blokzincir entegrasyon platformu karayolu taşımacılığı için bir çözüm olmaya adaydır.” ■

üyelerimizin, taşıma operasyonlarını Marmaray üzerinden kesintisiz yapabilmek adına girişimleri, planları ve yatırımları olduğunu biliyoruz. Bunların yanı sıra Marmaray hattının yük trafiğine açılması sektörümüze yeni bir soluk kazandıracağı gibi ülkelerin yatırımlarını da bu taşıma moduna yapacağını bekleyebiliriz. Demiryolu hattının kesintisiz taşımaya uygun ve aktif halde olması, limanların demiryolu bağlantılarının da tamamlanması ile birlikte yine yabancı yatırımcılar için cazip hale gelecektir. Nitekim TCDD Orta Asya ülkeleri demiryolu işletmecileri ve kurumları ile iş birlikleri imzalamış, BTK Hattı'nın daha verimli hale getirilmesi ve kapasitesinin artırılması için çeşitli yatırımlar hayata geçirilmeye başlanmıştır." ■

know that our members have initiatives, plans and investments in order to carry out their transportation operations through Marmaray without interruption. In addition to these, opening the Marmaray line to freight traffic will bring a new breath to our industry, and we can expect countries to invest in this mode of transportation. Due to the fact that the railway line is suitable and active for uninterrupted transportation, rail transport will become attractive again for foreign investors once the railway connections of the ports are completed. As a matter of fact, TCDD has signed cooperation with railway operators and institutions of Central Asian countries, and various investments have started to be made in order to make the BTK Line more efficient and increase its capacity." ■

## “WE SHOULD BE RE-CONSTRUCTED BY TAKING THE NEW LOGISTIC NEEDS INTO CONSIDERATION”

UTIKAD President Mr. Emre Eldener, who touches on the role of logistics in e-commerce and e-export, which are the focal point of every sector and every company, continues as follows: “Due to the widespread use of e-commerce worldwide, the increasing expectations of customers and the demands of consumers for product delivery, we witnessed the companies' efforts to differentiate themselves and gain competitive advantage, especially in the field of logistics.

However, the Coronavirus pandemic, which has been affecting the whole world for the last few months, has revealed the necessity of developing new ways of doing business and expanding contactless and digital applications. For this reason, it was inevitable that the institutions that developed more advanced digitization and automation applications in logistics and transportation processes would come to the fore more. Preparations should be made for restructuring, taking into account the new logistic needs arising from the huge increase in e-commerce, and long-term strategies should be created according to the need. If logistics companies can keep up with the developing technology, they can increase their share in the industry.”

### THE SUPPLY NETWORK WILL BE ESTABLISHED AGAIN

Stating that the global trade trends that will take shape after the pandemic will determine in which countries and regions and towards which directions the logistics industry will grow, Mr. Eldener thinks that the companies that can carry out their transportation activities with more sustainable methods, adapt to the changes and change the way they do business continue their activities by growing and says: “The manufacturing and industrial sectors served by the industry will have the opportunity to re-evaluate the current disruptions in the supply chains, stock management and business relations with suppliers in general after the pandemic. It is estimated that the demand for storage and logistics services will increase with the change in supply chain trends. Considering the malfunctions experienced throughout the process, the need to stock up at a level parallel to the increasing demand will come to the agenda and this will bring along the demand for storage. At this point, the logistics

industry should follow these changes of the companies that manage the supply chain it serves, and re-create their own duties and responsibilities, business plans, risk and crisis scenarios in these processes. Instead of a single transport mode-dominated logistics flows, options in which multiple transport modes and different routes are used together should be created and their infrastructures and superstructures should be prepared. The companies in the logistics industry should start creating different logistics channels by taking into consideration the natural disaster scenarios caused by the climate crisis even though they are now somehow in the background while making risk analyzes and crisis management plans.”

### THERE IS A NEED FOR AN END-TO-END DIGITAL INTEGRATION

Emphasizing that the procedures for facilitating the procedures with paper-free and contact-free processes and the transfer of the documents to the electronic environment should be accelerated, President Eldener explained the steps to be taken for the preparation of the logistics industry for the future: “In road transport, which has a more dynamic structure than all other modes of transport, the effect of digitization and end-to-end integration will provide important benefits relatively. Every manual step, especially border crossings, increases vehicle waiting durations and creates costs for the industry which has low profit margins. The end-to-end digital integration is only possible with a digital platform where all parties' processes and data can be managed from a single point. It is only possible with Blockchain to maintain the existence of such a platform, to house the trust factor, to obtain healthy data whose source is known, and to provide data security and privacy. Since business and transactions are carried out in a way that will also interact with the public based on the data received and since these transactions also have legal consequences, in order to know the source of the data, a Blockchain integration platform, which includes digital identity management and is managed through a consensus to be established with all parties, is a candidate to be a solution for road transport.” ■

## CLECAT Genel Müdürü Nicolette van der Jagt 'PANDEMİ; LOJİSTİK VE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE DİJİTAL DÖNÜŞÜMÜ HIZLANDIRACAK'

Director General of CLECAT Ms. Nicolette van der Jagt  
'THE PANDEMIC WILL ACCELERATE THE DIGITAL  
TRANSFORMATION IN LOGISTICS AND TRANSPORTATION INDUSTRY'

**Avrupa'daki nakliye ve gümrük acentelerinin büyük çoğunluğunu temsil eden CLECAT'ın Genel Müdürü Nicolette van der Jagt'a göre; pandemi, dijital dönüşümün katalizörü olacak. COVID-19, tüm işletmeleri ofis kapanmaları ve arz kesintilerine karşı mücadele için adapte olmaya ve dönüştürmeye zorlayacak.**

According to Ms. Nicolette van der Jagt, Director General of CLECAT, which represents the vast majority of shipping and customs agencies in Europe, the pandemic will be the catalyst of digital transformation. The COVID-19 will force all businesses to adapt and transform to cope with office closings and supply cuts.



**A**vrupa Nakliye, Lojistik ve Gümrük Hizmetleri Birliği olan CLECAT, pandemi sürecinde AB sınırlarında alınan tedbirlerin ulaştırma sektörü için hafifletilmesinde önemli rol oynadı. CLECAT Genel Müdürü Nicolette van der Jagt, "Otoriteler, kargo akışını sürdürmenin halk sağlığı ve ekonomi için hayati önem taşıdığını kabul- lendifler" diyor. Ulaştırma ve lojistik sektörü için zor bir yıl olacağını dile

**C**LECAT, the European Transport, Logistics and Customs Services Association, played an important role in mitigating the measures taken at the EU borders for the transportation industry during the pandemic. Director General of CLECAT Ms. Nicolette van der Jagt says: "Authorities have acknowledged that maintaining the flow of cargo is vital to public health and the economy." Stating that it will be a difficult year for the transportation and logistics industry, Ms. Jagt sees sustainability and digitization as an opportunity for the industry. Director General of CLECAT Ms. Nicolette van der Jagt has answered the questions of UTİKAD magazine.

**How have the activities of CLECAT been affected by the COVID-19 pandemic? Could you please tell us about the activities of CLECAT in this period?**

During the pandemic the CLECAT team Brussels continued to connect with its members – in and beyond the EU - and demonstrated its value by working tirelessly to support them in navigating through the COVID-19 crisis. CLECAT members interacted intensively, with more meetings and more members being able to join (online) meetings. This allowed the Brussels team to voice the messages and the concern of the industry to the European Commission. We have been quite successful in convincing policy makers to take the right measures on issues related to customs, opening of borders, and air security related issues.

Early in the crisis, we reached out for support for the green lanes initiative and we urged for harmonized solutions. We also highlighted that the free movement of workers, administrative paperwork and economic damage across the transport sector required immediate action. There was overall recognition from policy makers that keeping cargo flows running is vital for public health and the economy. The focus of the European Commission is now on the Recovery Plan which centres the support measures around the green and digital transformation priorities; it includes messages on support to cleaner transport and logistics. Public investment to launch the recovery of the transport sector is conditioned upon a commitment from industry to invest in cleaner and more sustainable mobility.



getiren Jagt, sürdürülebilirliği ve dijitalleşmeyi sektör için fırsat olarak görüyor. Genel Müdürü Nicolette van der Jagt, UTİKAD dergisinin sorularını cevapladı.

### **CLECAT'ın faaliyetleri COVID-19 pandemisinden nasıl etkilendi? Bu dönemde CLECAT'ın faaliyetlerinden bahsedebilir misiniz?**

Brüksel'deki CLECAT ekibi, salgın süresince AB içinde ve dışındaki üyeleriyle bağlantı kurmaya devam etti ve COVID-19 krizinde onları desteklemek için yorulmadan çalıştı. CLECAT ekibi, üyeleriyle yoğun bir şekilde etkileşime girerek çevrimiçi toplantılar yaptı. Bu toplantılar, Brüksel ekibinin, endüstrinin mesajlarını ve endişesini Avrupa Komisyonu'na doğru bir şekilde bildirmesini sağladı. Bu çalışmaların kanun düzenleyicileri yani otoriteleri, gümrük, sınırlarının açılması ve hava güvenliği ile ilgili konularda doğru önlemleri almaya ikna etmede oldukça başarılı olduğunu söyleyebilirim.

Krizin başlarında, yeşil hat girişimi için destek sağladık ve uyumlu çözümler çağrısında bulunduk. Ayrıca, ulaştırma sektörü çalışanlarının serbest dolaşımının sağlanması, idari evrak işlerinin ve ulaştırma sektöründeki ekonomik hasarın giderilmesi için derhal harekete geçilmesi gerektiğini vurguladık. Otoriteler, kargo akışını sürdürmenin halk sağlığı ve ekonomi için hayati önem taşıdığını kabullendiler. Şu an Avrupa Komisyonu'nun odak noktası ise 'Kurtarma Planı' kapsamında, daha temiz nakliye ve lojistiğe öncelik vermek. Kamu yatırımlarının ulaştırma sektörünün toparlanmasını sağlamak adına daha temiz ve daha sürdürülebilir mobiliteye yatırıma yönlendirmesi gerekiyor.

### **COVID-19 salgını tüm endüstrileri etkiledi. Küresel lojistik ve ulaştırma faaliyetleri pandemiden nasıl etkilendi?**

COVID-19 küresel faaliyetlerin bir numaralı riski olarak ortaya çıktı. Bu salgından nakliye ve lojistik sektörü de etkilendi. Ancak kriz, ulaşım ve lojistik yollarının kesintiye uğramasıyla taşımacılığın oynadığı önemli rolü de gösterdi. Avrupa yavaş yavaş pandeminin etkisinden çıkıyor ve endüstriler de teşvikler almaya çalışıyor. Diğer taraftan, pandeminin neden olduğu küresel krizin uzun ve dönüşümlü olacağına dair genel bir kabul de var.

Pandemi, taşıma işleri organizatörleri (TİO) ve nakliyecilerin uygulamalar ile ilgili uzun süredir devam eden endişelerini daha da artırmış durumda. Örneğin, nakliyecilerin maruz kaldıkları tüm ek masrafların kriz döneminde tüccarlar tarafından karşılanmasını sağlama çabaları zorlayıcı ve TİO'lar için kabul edilemez oldu.

Küresel tahminlere göre, TİO'lar için son derece zorlu bir yıl olacak. Özellikle, hava kargo taşımacılığı, ekonomik yavaşlamaya rağmen zor şartlarda devam edecek. Deniz taşımacılığındaki forwarderlar artık konteyner tedarik zincirinin kırılmasından etkileniyor. Yakın gelecekte bu kötümser tablonun yanı sıra, krizin nakliye sevkiyatı endüstrisini daha olumlu bir şekilde etkileyeceği, artan esneklik, şeffaflık ve sürdürülebilirlik göstergelerinin üzerine inşa edileceği umuluyor.

### **Küresel ticaret ve taşımacılıkta pandemi öncesi koşullara dönmek mümkün olacak mı? Üretim, tüketim ve nakliye modellerinde bir değişiklik beklemeli miyiz?**

Ticaret hacimlerinin 2020 ve sonrasında değişken ve ılımlı kalması bekleniyor. Ayrıca, tartışılan ticaret modellerinin değişip değişmeyeceği henüz bilinmiyor. Her şey Çin'in küresel ticarete gelecekteki önemine ve COVID-19'un küreselleşme üzerinde daha geniş bir etkisi olup olmayacağına bağlı olacak.

### **COVID-19'dan sonra iş dünyasında yeni bir "normal" tartışılıyor. Lojistik sektöründeki yeni normal ne olacak?**

### **The COVID-19 pandemic has affected all industries. How have global logistics and transport activities been affected by the pandemic?**

COVID-19 has quickly emerged as the number one risk to global activity. Transport and logistics have been hardly hit during this pandemic. But the crisis has also demonstrated the crucial role that transport plays, with interrupted transport and logistic routes across all modes hitting our value chains and economies. Whereas we are now slowly moving out of the peak of the pandemic in Europe, looking at the recovery and support measures for industry, there is overall recognition that the global crisis caused by the pandemic will be long and transformational.

The pandemic has exacerbated the long-standing concerns of the freight forwarders in relation to the practices of the carriers. For instance, carriers' efforts to ensure that all the additional costs incurred were borne by the merchants during the crisis period, have been challenging and unacceptable to forwarders. The suspicion was reconfirmed that carriers have been using their position within integrated logistics groups to undercut forwarders by charging detention and demurrage to merchants who arrange transport in merchant haulage, but waive the charge for merchants for whom they arrange transport in carrier haulage.

Projections for global forwarding indicate an extremely challenging year ahead for forwarders. In particular, the air freight forwarding will continue through tough times in view of the wider economic slowdown. Freight forwarders in sea freight are now hit by the vulnerability of the container supply chain. Apart from this gloom picture on the near future it is hoped that the crisis will impact the freight forwarding industry also in a more positive way, building on indicators for increased resilience, visibility and sustainability.

### **Will it be possible to turn back to the conditions before the pandemic in global trade and transportation? Should we expect a change in production, consumption and transportation models?**

Trade volumes are expected to remain volatile and moderate in 2020 and beyond and it remains to be seen whether the much discussed trade patterns will change. Much will depend on the future importance of China in global trade and whether COVID19 will have a wider impact on globalisation.

### **A new "normal" is being discussed in the business world after COVID-19. What will be the new normal in the logistics industry?**

It is fair to say that the supply chain disruption caused by COVID-19 is completely unprecedented. The global COVID-19 pandemic will be the catalyst for accelerated digital transformation in procurement. COVID-19 has forced entire economies and companies to adapt and transform as businesses did shift operations to cope with office closures, restricted movement and supply interruption.

### **What kind of transformation are we talking about here?**

We will no doubt see more and more freight forwarders expanding in ecommerce business. This is already a growing market today, but it may go even faster because of Covid19 and recent growth figures. This will not be the case for the large LSPs only but equally for the medium sized and smaller forwarders and customs agents who are providing more and more of these services. The growth comes from different developments: ecommerce has evaluated from smaller transactions,

COVID-19'un neden olduğu tedarik zinciri aksamalarının daha önce hiç benzerinin görülmediğini söylemek doğru olur. Küresel COVID-19 salgını, hızlandırılmış dijital dönüşümün katalizörü olacak. COVID-19, tüm işletmeleri ofis kapanmaları ve arz kesintilerine karşı mücadele için adapte olmaya ve dönüştürmeye zorlayacak.

### Nasıl bir dönüşümden bahsediyoruz?

Kuşkusuz daha fazla TİO'nun e-ticaret sektöründe giderek genişlediğini göreceğiz. Bugün zaten büyüyen bir pazar, ancak COVID-19 ve son büyüme rakamları nedeniyle süreç daha da hızlanabilir. Bu sadece büyük lojistik servis sağlayıcılar için değil, aynı zamanda bu hizmetlerin daha fazlasını sağlayan orta ölçekli ve daha küçük nakliyeciler ve gümrük acenteleri için de geçerli olacak. Büyüme farklı gelişmelerden de kaynaklanacak. Genellikle lojistik hizmet sağlayıcıları ve nakliye şirketleri tarafından sağlanan daha profesyonel ve bütüncül hizmetlere olan talep artacak.

Diğer taraftan bazı tehditler de var. Deniz taşımacılığı pazarında, taşıyıcılar, müşteri lojistiklerini çok az dikkate alarak iç lojistikten kazançlarını en üst düzeye çıkarmaya çalışıyor. Ancak bu pazarda, kağıt kullanılmayacağından TİO'lar için fırsatlar da var. Son birkaç ay boyunca, yük nakliyecileri tarafından başlatılan ve belgelerin artık fiziksel veya dijital olarak değiştirilmediği, ancak ilgili verilerin blockchain teknolojisi kullanılarak paylaşıldığı ve dağıtıldığı güvenli bir uçtan uca çözüm sunan özel girişimler gördük. Mevcut kriz müşterilere, tedarik zincirlerinin görünürliğini sağlayan çözümlere duyulan ihtiyacı da gösteriyor.

### Sürdürülebilirlik, lojistik sektörü için bir tehdit mi yoksa fırsat mı?

Sürdürülebilirlik kesinlikle lojistik endüstrisi için bir fırsattır. Avrupa Komisyonu'nun bu yıl bazı olası ilk gecikmelerin ötesinde, Yeşil Anlaşma konusunda öncelikten vazgeçmeyeceğini biliyoruz. Taşımacılık sektörünün dönüştürülmesi Avrupa Yeşil Anlaşması'nın başarısı için esastır. Sürdürülebilir enerjiye yapılan yatırımlar artık eski enerjiye yapılan yatırımları geride bırakıyor olsa da yatırım, yenilik ve hazırlık açısından çok daha fazlasına ihtiyaç var. Avrupa Yeşil Anlaşması'nın Aralık 2019'da yayınlanmasıyla, Avrupa Komisyonu Avrupa için cesur iklim hedefleri belirledi: 2030 yılına kadar sera gazı (GHG) emisyonlarını yüzde 50-55 oranında azaltmak ve 2050 yılına kadar dünyanın ilk iklimden etkilenmeyen kıtası olmak...

Komisyon, 2050 yılına kadar iklim tarafsızlığını sağlamak için tüm ulaştırma emisyonlarında yüzde 90'lık bir azalmaya ihtiyaç olduğunu tahmin ediyor. Önümüzdeki birkaç yıl içinde, tamamen karbondan arındırılmış karayolu ve demiryolu taşımacılığına giden yolun haritalanacağına ve giderek daha fazla şirketin tedarik zinciri esnekliğinin ve verimliliğinin anahtar göstergesi olarak CO<sub>2</sub>'yi seçeceğine şüphe yok. ■

often B2C or C2C, traditionally making use of parcel or postal services to more complex supply chains. The demand for more professional and holistic services, often provided by logistics service providers and freight forwarders has increased.

But there are also perceived threats. In the sea freight market carriers are seeking to maximise their earnings from inland logistics with little regard for their forwarding customer base. But also in this market there are remaining opportunities for freight forwarders driven by the need to go paperless. Over the last couple of months we have seen private initiatives, initiated by freight forwarders, offering a secure controlled end-to-end solution, where documents are no longer exchanged physically or digitally, but instead the relevant data is shared and distributed using blockchain technology under single ownership principles determined by the type of information. In front of lines' platform solutions, which forwarders are reluctant to buy into, forwarders need to continue to invest in software solutions that add significant value for their customers. And again, the current crisis shows the need for solutions that give visibility of supply chains to customers.

### Is sustainability an opportunity or a threat for the logistics industry?

Sustainability is clearly an opportunity for the logistics industry. We know that the European Commission will not cease with its Green Deal proposals, beyond some possible initial delays this year. Transforming the transport sector is essential to the success of the European Green Deal. Investments into sustainable energy now already outpace the investments in old energy but much more is needed in terms of investment, innovation and preparation. With the publication of the European Green Deal in December 2019, the European Commission has set bold climate targets for Europe: to reduce greenhouse gas (GHG) emissions by 50-55% by 2030 and become the first climate-neutral continent in the world by 2050.

The Commission has estimated that a 90% reduction in transport emissions across all transport modes is needed to achieve climate neutrality by 2050. The question remains whether Europe can afford a green deal in the current crisis? There is no doubt that over the next couple of years, the pathway to fully decarbonised road and rail freight will be mapped out and more and more companies will be choosing CO<sub>2</sub> as a key indicator of supply-chain resilience and efficiency. It is an interesting indicator which is non-negotiable, unlike prices. It would also support forwarders to be prepared for the future where a CO<sub>2</sub> footprint translate in money. ■

## TİO'LAR İÇİN YENİ FIRSATLAR VAR NICOLETTE VAN DER JAGT:

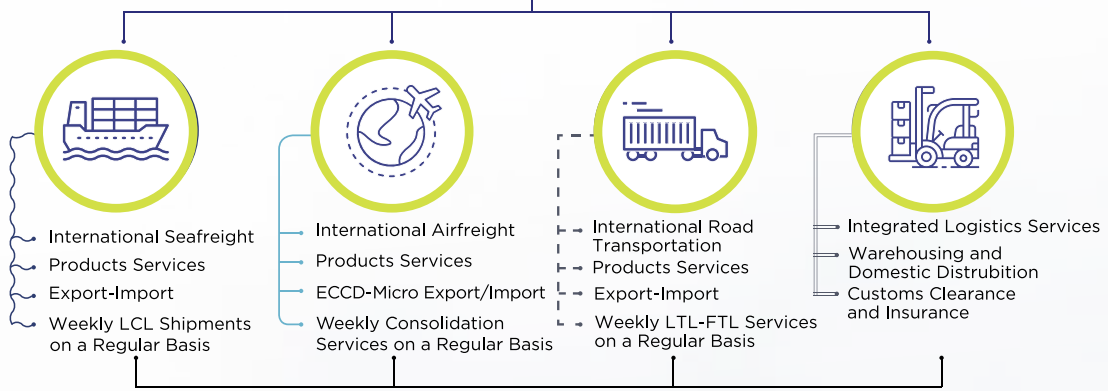
"Çinliler, 'kriz' kelimesini yazmak için iki fırça darbesi kullanıyor. Bir fırça darbesi 'tehlike' anlamına gelirken, diğeri de 'fırsat' anlamına geliyor. Bu şu demek: Bir krizde tehlikenin farkında olun, ancak fırsatı tanıyın. Hızlı aksiyon alabilen taşıma işleri organizatörleri için yeni iş alanları açısından fırsatların olduğunu düşünüyorum." ■



## THERE ARE NEW OPPORTUNITIES FOR FREIGHT FORWARDERS MS. NICOLETTE VAN DER JAGT:

"The Chinese use two brush strokes to write the word 'crisis'. One brush stroke stands for danger, the other for opportunity. In a crisis, be aware of the danger - but recognize the opportunity. This is certainly the case for freight forwarding where beyond the quick fixes, there are opportunities for new businesses." ■

# GLOBELINK UNIMAR



**YOUR SOLUTION PARTNER IN INTEGRATED LOGISTICS**

# UNIQUE AS YOU



+90 850 222 864 0  
[www.globelink-unimar.com](http://www.globelink-unimar.com)

 /unimarglobelink



# COVID-19 MAĞDURİYETLERİNE DEVLET DESTEĞİ

Türkiye, işletme ve iş yeri sahiplerinin COVID-19 sürecini en az hasarla atlatabilmeleri için Ekonomik İstikrar Kalkanı adını verdiği destek paketini 18 Mart'ta devreye aldı. Paket, vergi ve faiz indiriminden kredi desteğine, kısa çalışma ödeneğinden dijital altyapı oluşturmaya kadar geniş bir içeriğe sahip.



## STATE SUPPORT AGAINST VICTIMIZATIONS RISING UNDER COVID-19

Turkey commissioned a support package named Economic Stability Shield on March 18 to help business and workplace owners overcome the difficulties caused by COVID-19. The package includes a wide range of content from tax and interest cuts to loan support and from short-term employment allowance to creating digital infrastructure.

**T**üm dünyanın ortak gündemini oluşturan COVID-19'un olumsuz yansımaları sağlık alanından sonra en fazla ekonomik tarafta hissedildi. Üretimin durması ve iş yerlerinin kapanması ulusal ve uluslararası ekonomiyi büyük bir tahribata uğrattırırken, tedarik zincirini de kırılğan hale getirdi. Salgının yarattığı kriz ortamı tüm devletleri kendi ohallerini oluşturmaya ve ekonomiyi diri tutmak için destek paketlerini sunmaya itti.

Türkiye, işletmeler ve iş yeri sahiplerinin COVID-19 sürecinden en az seviyede etkilenmesi için hazırladığı destek programlarını 18 Mart tarihinde yayınladı. "Ekonomik İstikrar Kalkanı" adı verilen desteklerin yer aldığı paket ve düzenlemeler, Cumhurbaşkanlığı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklandı.

Oldukça geniş kapsamlı olduğu görülen destek paketi ve kanunlar üzerinde yapılan belli düzenlemelerle mağduriyet yaşanan birçok konuya çözüm niteliğinde kararlar alındı. 100 milyar lira büyüklüğündeki destek paketinde; COVID-19 sürecinde çalışmadıkları için işleri aksayan iş yeri sahipleri ile yine bu dönemde kapanan iş yerleri sebebiyle çalışmalarını kesintiye uğrayan işçilere, emeklilere kredi verilmesi, faiz ve vergi erteleme ile kısa çalışma ödeneği gibi düzenlemeler, ayrıca KOBİ'ler için de yardım ve güvence destekleri yer aldı.

### **ESNAFIN KREDİ BORCU FAİZSİZ ERTELENDİ**

COVID-19 ile mücadele kapsamında, üzerinde en fazla düzenleme yapılan destek paketlerinden biri kredi, faiz ve finansman oldu. Düzenlemeler kapsamında salgından etkilenen ve nakit akışı bozulan firmaların bankalara olan kredi, anapara ve faiz ödemeleri en az üç ay süreyle ertelendi ve gerek duyulduğu takdirde firmalara finansman desteği sağlanması kararı alındı. Yine işlerinin olumsuz etkilendiğini bildirerek talepte bulunan esnafın Halkbank'a olan kredi borçlarının üç ay süresince faizsiz olarak ertelenmesi de düzenlemeler arasında yer aldı.

Pandemi dönemi boyunca ihracat sektöründe yaşanan yavaşlama nedeniyle kapasite kullanım oranlarının korunması için ihracat sektöründe çalışan firmalara stok finansman desteği sağlandı. 500 bin liranın altındaki konut alımlarında kredilendirilebilir miktar, yüzde 80'den yüzde 90'a çıkartıldı ve asgari peşinat yüzde 10'a düşürüldü. Vatandaşlar için ise uygun ve avantajlı şartlarda sosyal amaçlı kredi paketlerinin devreye alınması teşvik edildi.

### **VERGİLER ÜÇ İLA ALTI AY ERTELENDİ**

Devletin tedbir aldığı konulardan biri de vergiler oldu. Bu kapsamda perakende, AVM, demir-çelik, otomotiv, lojistik-ulaşım, sinema-tiyatro, konaklama, yiyecek-içecek, tekstil-konfeksiyon ve etkinlik-organizasyon sektörleri için SGK primlerinin nisan, mayıs ve haziran ödemelerinin altı ay kadar bir süre ertelenmesi kararı alındı. İç havayolu taşımacılığında da üç ay süreyle KDV oranı yüzde 18'den yüzde 1'e indirildi. Otel kiralalmalarında hal bedeli ve hasılat payı ödemeleri nisan, mayıs ve haziran ayları için üç ay süreyle ertelenirken, Kasım ayına kadar konaklama vergisi uygulanmayacağı da açıklanan düzenlemelerden biri oldu.

**T**he negative impacts of COVID-19, which constitutes the common agenda of the world, were felt on the economic field mostly, right after the field of health. The cessation of production and the closure of the workplaces have damaged the national and international economy, making the supply chain fragile. The crisis created by the pandemic has forced all states to form their own zones and to offer support packages to keep the economy alive.

Turkey published its support packages prepared to minimize the effects of COVID-19 on business and workplace owners on March 18. The packages and regulations including the supports called "Economic Stability Shield" were announced by President Recep Tayyip Erdoğan. With the support package, which is seen to be quite extensive and with certain regulations made on the laws, decisions were taken to solve many issues. There were regulations such as loan grants to the retired, the owners of workplaces whose business was disrupted because they could not work during COVID-19 process, and to workers who could not work since their workplaces were closed during this period and interest and tax deferral, and short-term employment allowance in the support package of 100 billion TL; there were also help and insurance supports for SMEs.

**Devlet bankaları, başta KOBİ'ler olmak üzere COVID-19 ile mağduriyet yaşayan işletmelerin sermaye ihtiyaçlarını karşılayabilmesi adına İşe Devam Kredisi adı verilen kredi desteği sundu.**

.....

State banks provided credit support called Business Continuity Loan in order to meet the capital needs of businesses that suffered from COVID-19, especially SMEs.

### **THE CREDIT LOANS OF TRADESMEN HAVE BEEN DEFERRED FREE OF INTEREST**

Credit, interest, and financing have become the most regulated support packages within the scope of fighting COVID-19. Within the framework of the regulations, the credit, capital and interest payments of companies which were affected by the pandemic and whose cash flow were disrupted were deferred for at least three months and it was decided to provide financial support to the companies if necessary. It was also included in the regulations that the loans of the tradesmen who applied to Halkbank for loan deferment by stating that their business was negatively affected would be given a three-month grace period.

Due to the slowdown in the export industry during the pandemic, stock financing support was provided to companies working in the export industry to maintain capacity utilization rates. In housing purchases below 500 thousand TL, the credible amount was increased from 80 percent to 90 percent and the minimum down payment was reduced to 10 percent. For citizens, it was encouraged to credit packages for social purposes under favorable and advantageous conditions.

### **TAXES HAVE BEEN DEFERRED FOR THREE TO SIX MONTHS**

One of the issues on which the state took measures was taxes. Within this context, it was decided that April, May and June payments of SSI premiums would be delayed for a period of six months for the retail, shopping mall, iron-steel, automotive, logistics-transportation, cinema-theater, accommodation, food-beverage, textile-garment and event-organization industries. In domestic airline transportation, the VAT rate has been reduced from 18 percent to 1 percent for three months. While the hotel fee and revenue share payments were delayed for three months for April, May and June, it was also one of the regulations announcing that no accommodation tax would be applied until November.

Tax regulations that fall under the scope of force majeure are as follows: The payment date of the declarations that must have been made in April but was deferred is postponed until 27 October, and the payment date

Mücbir sebep kapsamına giren vergi düzenlemeleri şu şekilde: Nisan ayında yapılması gereken ve ertelenen beyannamelerin ödeme süresi 27 Ekim, Mayıs ayında yapılması gerekenlerin 27 Kasım, Haziran ayında yapılması gereken ve ertelenen beyannamelerin ödeme süresi ise 28 Aralık 2020 gün sonuna kadar ertelendi.

### KISA ÇALIŞMA ÖDENEĞİ İLE ZORUNLU İŞTEN ÇIKARMALAR ENGELLENDİ

Devlet, istihdamı korumak ve salgın döneminde zorunlu olarak işten çıkarılmaları engellemek için destek paketi kapsamında, kısa çalışma ödeneğini sundu. Pandemi dolayısıyla, iş yerlerinde mevcut çalışma süreleri 1/3 oranında azaltılan ya da tamamıyla durdurulan sigortalı çalışanlara devlet tarafından sağlanan kısa çalışma ödeneği, çalışanın işsizlik fonu üzerinden karşılanıyor. Çalışanların en fazla üç ay yararlanabildiği kısa çalışma ödeneği, zorunlu hallerde Bakanlar Kurulu kararıyla altı aya kadar uzatılabiliyor.

Kısa çalışma ödeneğinden yararlanabilmek için ödeneğin başlatılacağı tarihten önceki son 60 gün hizmet akdini yerine getirmiş olmak ve son üç yılda en az 450 gün prim ödemiş olmak şartlarına uygunluk gerekiyor. Kısa çalışmanın karşılığı olarak asgari ücretin 1,5 katını aşmamak üzere kişinin son 12 aylık ücret ortalamasının yüzde 60'ı devlet tarafından ödenirken, sigortalının 1/3 maaşı işveren tarafından bordro ile ödenecek. Kalan 2/3'lük kısım için maaşın yüzde 60'ı (asgari ücretin 1,5 katına kadar) işçinin kendisine ve aylık olarak her ayın beşinde ödenecek.

İşten çıkarmama zorunluluğu uygulaması 17 Temmuz'da sona eriyordu fakat Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, yaptığı açıklamada işten çıkarma yasağının 3 ay daha uzayacağını söyledi.

### İŞE DEVAM KREDİSİ İLE İŞLETMELERE SERMAYE DESTEĞİ

Ekonomik İstikrar Kalkanı kapsamında dikkat çeken önemli kararlardan birisi de özellikle kamu bankalarından alınan kredi konusuydu. Kamu bankaları Ziraat Bankası, Halkbank ve Vakıfbank, başta KOBİ'ler olmak üzere COVID-19 ile mağduriyet yaşayan işletmelerin sermaye ihtiyaçlarını karşılayabilmesi adına İşe Devam Kredisi adı verilen kredi desteği sundu. Halkbank, Şubat 2020 itibarıyla esnaflara 5 bin liradan başlayarak en fazla 10 bin lira kredi desteği sağlıyor. Vakıfbank ve Ziraat Bankası ise kayıtlı çalışan sayısını azaltmayan işletmelere Hazine destekli KGF kefaletiyle birlikte en fazla 100 milyon TL'ye kadar destek sağlıyor. İşletmelere sağlanan kredi desteği, altı ay ertelemeli ve yıllık yüzde 7,5 faiz oranıyla 36 aya varan vadeli şekilde sunuluyor.

of declarations that must have been made in May was postponed until November 27 and the payment date of the declarations that must have been made in June but was deferred was postponed until December 28, 2020.

### COMPULSORY REDUNDANCIES HAVE BEEN PREVENTED WITH SHORT-TERM EMPLOYMENT ALLOWANCE

The government provided a short-time employment allowance under the support package to protect employment and to prevent compulsory redundancies during the epidemic. The short-term employment allowance is provided by the government to the insured employees whose working time is reduced by 1/3 or completely halted due to the pandemic, is covered by the unemployment fund of the employee. The short-term employment allowance, which employees can benefit for a maximum of three months, can be extended up to six months with the decision of the Council of Ministers when necessary.

In order to benefit from the short-term employment allowance, it is necessary to comply with the last 60 days of the labor contract before the commencement of short employment and to have paid premium for at least 450 days in the last three years. In return for the short work, 60 percent of the average of the last 12 months subject to premium is paid by the state while the employer pays 1/3 of the insurant, not exceeding 150% of the gross amount of monthly minimum wage. For the remaining 2/3 part, 60 percent of the salary (up to 1.5 times the minimum wage) will be paid to the employee on the fifth day of each month.

The requirement for employers not to dismiss employees would have ended on July 17, but Minister of Family, Labor and Social Services Zehra Zümrüt Selçuk announced that the requirement would be extended for another 3 months.

### CAPITAL SUPPORT FOR BUSINESSES WITH BUSINESS CONTINUITY LOAN

One of the important decisions that attracted attention within the scope of the Economic Stability Shield was the issue of credit taken, especially from the state banks. The state banks Ziraat Bank, Halkbank and Vakıfbank offered credit support called Business Continuity Loan in order to meet the capital needs of businesses that suffered from COVID-19, primarily SMEs.

As of February 2020, Halkbank has been providing tradesmen with a maximum of 10 thousand TL of credit support starting from 5 thousand TL. On the other hand, Vakıfbank and Ziraat Bank support the businesses that do not reduce the number of their employees up to 100 million TL with the Treasury-backed KGF guarantee. The credit support provided to businesses is offered as a term up to 36 months with an annual interest rate of 7.5 percent and a six-month delay.

Hazine ve Maliye Bakanlığı destekli Kredi Garanti Fonu (KGF) kefaletinin de sağlandığı desteklerdeki kefalet limitleri, işletmelerin yıl sonu cirosuna göre şu şekilde farklılık gösteriyor:

YILLIK CİRO (TL)	AZAMI KREDİ TUTARI
0-25 milyon TL	10 milyon TL
25-125 milyon TL	50 milyon TL
125+ milyon	100 milyon TL

Guarantee limits in the supports in which the Credit Guarantee Fund (KGF), which is supported by the Ministry of Treasury and Finance, are also provided differ according to the end-year turnover of the enterprises as follows:

ANNUAL TURNOVER (TL)	MAXIMUM LOAN AMOUNT
0-25 million TL	10 million TL
25- 125 million TL	50 million TL
125+ million TL	100 million TL



## UTIKAD'A GÖRE; SEKTÖRDE NORMALLEŞME SÜRECİ NASIL PLANLANMALI?

- Ulaştırma ve lojistik sektörüne sağlanan finansal destekler ve personellerin maaşı için geçerli olan kısa çalışma ödeneği uygulaması yıl sonuna kadar mutlaka devam ettirilmelidir. Yarı zamanlı ve uzaktan çalışma (% 50 ofis / % 50 ev) özendirilmelidir.
- Temassız, kağıtsız iş süreçlerinin özellikle gümrüklerde, limanlarda ve depolarda uygulanması sağlanmalıdır.
- Sınır geçişleri gerekli sağlık ve diğer önlemler alınarak COVID-19 öncesi haliyle devam ettirilmelidir.
- Teşviklerin en az yıl sonuna kadar devam etmesi, kapsamının genişletilmesi, özellikle KGF kredilerinin aktif çalıştırılması gerekmektedir. ■

## HOW SHOULD THE NORMALIZATION PROCESS BE PLANNED IN THE INDUSTRY ACCORDING TO UTIKAD?

- The financial support provided to the transportation and logistics industry and the short-term employment allowance, which is valid for the salary of the personnel, must continue until the end of the year. Part-time and remote working (50% office / 50% home) should be encouraged.
- It should be ensured that contact-free and paper-free business processes are implemented especially in customs, ports, and warehouses.
- Border crossings should be continued as before COVID-19 by taking necessary health and other precautions.
- Incentives should continue at least until the end of the year, the scope should be expanded, and especially CGF loans should be actively operated. ■

## KÜÇÜK ÖLÇEKLİ İŞLETMELERE ÜÇLÜ KORUMA PAKETİ

Pandemi döneminden etkilenen küçük ve orta ölçekli işletmeler için de düzenlemelere gidildi. Sanayi Bakanlığı'nın KOSGEB aracılığıyla hayata geçirdiği plan, salgının etkileri tamamen bitene kadar devamlılığını koruyacak. Açıklanan üç aylık planda; dezenfektan, koruyucu elbise, koruyucu gözlük, maske, eldiven gibi sağlık ürünlerinin yerli üretimini yapan işletmelere 6 milyon liraya kadar destek verilmesi ve ilgili desteğin sadece 4 milyon 200 bin lirasının geri ödemesi olacağı kararlaştırıldı. Bunların yanında üçlü koruma paketi kapsamında; proje süresi ya da girişimcilik yükümlülüklerini 11 Mart 2020 sonrasında yerine getirmesi gereken firmalara dört aya kadar ek süre tanınırken, KOBİ'lerin 30 Haziran 2020'ye kadar KOSGEB'e yapması gereken ödemeler ise üç ay ertelendi.

## KOBİ'LERİN ALACAKLARINA DEVLET GÜVENCESİ

KOBİ'lerin koronavirüs salgını sebebiyle mağduriyet yaşamalarını engellemek adına Hazine ve Maliye Bakanlığı, KOBİ'lerin alacaklarına bir yıllık güvence sağlayacağını duyurdu. Alınan bu karar, 1 Nisan 2020 ile 1 Nisan 2021 tarihleri arasında yapılan sigorta sözleşmelerinde reasürans ve retroresyon

**6**  
**MİLYON TL**  
**6 MILLION TL**

**YERLİ SAĞLIK ÜRÜNLERİ ÜRETEN FİRMALARA VERİLEN DESTEK MİKTARI**

**THE AMOUNT OF SUPPORT GIVEN TO COMPANIES PRODUCING DOMESTIC HEALTH PRODUCTS**

**4**  
**MİLYON**  
**200 BİN TL**  
**4 MILLION 200 THOUSAND TL**

**DESTEĞİN GERİ ÖDEMELİ KISMI**

**REIMBURSABLE AMOUNT OF THE SUPPORT**

## TRIPLE PROTECTION PACKAGE TO SMALL-SIZED ENTERPRISES

Regulations were also made for small and medium-sized enterprises affected by the pandemic period. The plan implemented by the Ministry of Industry through KOSGEB will maintain its continuity until the effects of the pandemic are completely over. In the three-legged plan announced, it was decided to support up to 6 million TL for the local producers of health products such as disinfectant, protective clothing, protective glasses, mask, gloves, and only 4 million 200 thousand TL of the support will be reimbursed. In addition to these, within the scope of the triple protection package, companies that need to fulfill their project or entrepreneurial obligations after 11 March 2020 are given an additional period of up to four months while the payments that SMEs have to make to KOSGEB until 30 June 2020 are postponed for three months.

## STATE GUARANTEE TO THE RECEIVABLES OF SMES

In order to prevent SMEs from suffering from the Coronavirus pandemic, the Ministry of Treasury and Finance announced that it would provide a one-year assurance to SMEs' receivables. This decision covers risks that cannot be transferred through reinsurance and retrocession in insurance contracts concluded between

## GÜMRÜK VERGİLERİNDEKİ EK İLAVELERE GETİRİLEN DÜZENLEMELER

COVID-19'a yönelik yapılan düzenlemeler kapsamında, süreç içerisindeki en önemli ihtiyaçlara uygulanan ek vergiler, Ticaret Bakanlığı tarafından düzenlendi. Tıbbi maskelerde uygulanan yüzde 20 ilave gümrük vergisi ile ventilatör, oksijen konsantratörü gibi solunum cihazları için yüzde 13 oranında uygulanan gümrük vergileri kaldırılırken; kolonya ve dezenfektan üretiminde ham madde olarak kullanılan, dökme etil alkol ithalatında yüzde 10'luk gümrük vergisi de sıfırlandı. ■

## REGULATIONS INTRODUCED TO SUPPLEMENTAL ADDITIONS IN CUSTOMS TAXES

Within the scope of the regulations made for fighting COVID-19, additional taxes applied to the most important needs in the process were regulated by the Ministry of Trade. While 20 percent additional customs tax applied on medical masks and 13-percent customs tax applied for respirators such as ventilators and oxygen concentrators are removed, 10-percent customs duty on the import of bulk ethyl alcohol, which is used as a raw material in the production of cologne and disinfectants, was also reset. ■

## LOJİSTİK FİRMALARI 'HEDEF PAZAR' ESASINA GÖRE DESTEK ALABİLECEK

T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından 20 Mayıs 2020 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan "Döviz Kazandırıcı Hizmet Sektörleri Markalaşma Destekleri Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararı" ile hizmet sektörlerine yönelik "Turquality Destek Programı"ndaki markaların 'hedef pazar' esasına dayalı bir sistemle destekleneceği açıklandı. Yeni düzenlemeye göre; "Lojistiğin de dahil olduğu hizmet sektöründeki markalar, yeni girecekleri her pazarda ayrı ayrı olmak üzere beşer yıl desteklenecek. ■

## LOGISTICS COMPANIES WILL BE ABLE TO RECEIVE SUPPORT BASED ON 'TARGET MARKET'

It was announced by the Ministry of Trade that the brands in the "Turquality Support Program" for the service industries will be supported by a system based on the "target market" with the "Decision of the President on the Branding Supports of Foreign Exchange Earning Services Sectors" published in the Official Gazette on May 20, 2020. According to the new regulation, "Brands in the service industry, including logistics, will be supported for five years, each in a new market." ■

yoluyla transferi gerçekleştirilemeyen riskleri kapsıyor. Reasürans ihtiyacı ile karşılaşılması durumunda, ilgili KOBİ'ye verilecek destek, Hazine ve Maliye Bakanlığı bütçesinden karşılanıyor. KOBİ'lerin bu dönem içinde yaşadığı risklerin hasar prim oranı ise Olağandışı Riskler Yönetim Merkezi üzerindeki kalan paylar üzerinden ayarlanacak. Buna göre; Olağandışı Riskler Yönetim Merkezi üzerinde kalan ve teminat verilen riskin yüzde 50'lik kısmını oluşturan pay için yüzde 75 ve üzeri, kalan yüzde 50'lik kısmını oluşturan pay için ise yüzde 110 ve üzeri reasürans desteği sağlanacak.

## TİCARET BAKANLIĞI'NDAN DİJİTAL İHRACATI ARTIRACAK DESTEK PAKETİ

Salgın sürecinde önemi daha fazla anlaşılan dijitalleşme, günlük hayata olduğu gibi bu dönemde ticaret alanına da entegre oldu. Dijitalleşmeye artan ilgi Ticaret Bakanlığı'nın da radarına girdi ve Bakanlık bu kapsamda yayınladığı yeni destek paketleriyle firmaları, e-ticaret sitelerinden ihracat yapmaya yönlendirmeye başladı. Firmaların e-ticaret sitelerine üyelikleri, sanal ticaret heyetleri, sanal fuarlara katılım ve sanal fuar düzenlenmeleri "Pazara Girişte Dijital Faaliyetlerin Desteklenmesi" paketi kapsamına alındı. Ticari faaliyette bulunan şirket ve iş birliği kuruluşlarının, pazara giriş ve pazarlamaya yönelik dijital faaliyetlerinden oluşan giderler Desteklenme ve Fiyat İstikrar Fonundan karşılanacak. Bakanlığın onayladığı e-ticaret site üyeliklerine ilişkin giderler yüzde 60 oranında ve e-ticaret sitesi başına yıllık 8 bin liraya kadar desteklenecek. Şirketler, bu destekten en fazla üç e-ticaret sitesi için ve e-ticaret sitesi başına da en fazla iki yıl yararlanabilecek. Bakanlık koordinasyonunda ve iş birliği kuruluşlarınınca düzenlenen sanal ticaret heyetinin faaliyet giderleri ise yüzde 50 ve faaliyet başına 50 bin dolara kadar desteklenecek. ■

April 1, 2020 and April 1, 2021. In case of need for reinsurance, the support to be given to the relevant SME is met from the budget of the Ministry of Treasury and Finance. The loss premium rate of the risks experienced by SMEs during this period will be adjusted over the shares remaining on the Extraordinary Risks Management Center. According to this, reinsurance support will be provided for the share that remains on the Extraordinary Risks Management Center and constitutes 50 percent of the risk given collateral, and for the share that constitutes the remaining 50 percent, 110 percent and above.

## SUPPORT PACKAGE TO INCREASE DIGITAL EXPORTS FROM THE MINISTRY OF TRADE

Digitization, the importance of which was understood more in the pandemic process, was integrated into the field of trade in this period, as well as in daily life. The increasing interest in digitization has also entered the radar of the Ministry of Trade and the Ministry has begun to direct companies to export from e-commerce sites with new support packages released in this context. Membership of companies to e-commerce sites, virtual commerce delegations, participation in virtual fairs, and organizing virtual fairs were included in the "Supporting Digital Activities in Market Entry" package. The expenses of the digital activities of the companies and cooperation organizations engaged in commercial activities for market entry and marketing will be covered by the Support and Price Stability Fund. The expenses related to e-commerce site memberships approved by the Ministry will be supported by 60 percent and up to 8 thousand TL per e-commerce site annually. Companies will be able to take advantage of this support for up to three e-commerce sites and up to two years per e-commerce site. The operating expenses of the virtual trade delegation organized by cooperation organizations under the coordination of the Ministry will be supported by up to 50 percent and up to \$ 50 thousand per activity. ■

## KİRASINI ÖDEYEMİYEN İŞLETMELER İÇİN DÜZENLEME

Destek paketindeki önemli düzenlemelerden bir diğeri ise bu zorlu dönemde iş yeri kira ödemesini gerçekleştirilemeyenler içindi. Düzenlemeye göre konut sahipleri, 1 Mart ile 30 Haziran 2020 tarihleri arasında kiralarını ödeyemeyen kiracılarının kira sözleşmelerini feshedemeyecek ya da kiracının tahliyesini istemeyecek. ■

## REGULATION FOR ENTERPRISES THAT CANNOT PAY THEIR RENT

Another important regulation in the support package was for those who could not pay their workplace rent in this tough period. According to the regulation, property owners will not be able to terminate the lease contracts of the tenants who cannot pay their rent between 1 March and 30 June 2020, or request the eviction of the tenant. ■



Customer Satisfaction. Delivered.

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

[www.kinay.com](http://www.kinay.com)







## TAŞIMA VE ULAŞTIRMADA DİJİTALLEŞME ÇALIŞMALARI HIZLANDI

**Temassız lojistik hedefiyle geçen yıl taşıma modları için bir yıldır İş Akış Şemaları Projesi üzerinde çalışan UTİKAD, pandemi döneminde bu ihtiyacın çok daha yakın bir gelecek olduğunu gördü. Projenin hedefinde lojistik operasyonlarda yeknesaklığın sağlanarak tüm süreçlerin elektronik ortama uyumsallaştırılması var. Projenin detaylarını UTİKAD Yönetim Kurulu Üyeleri Berna Akyıldız ve Nil Tunaşar'a sorduk.**

## DIGITIZATION WORKS HAVE BEEN ACCELERATED IN FORWARDING AND TRANSPORTATION

UTİKAD, which has been working on the Workflow Charts Project conducted for transport modes with the aim of contact-free logistics for a year, has seen that this need is a much closer future in the pandemic period. The goal of the project is to ensure uniformity in logistics operations and to harmonize all processes to the electronic environment. We have asked the details of the project to UTİKAD Board Members Ms. Berna Akyıldız and Ms. Nil Tunaşar.

**S**osyal yaşamdan küresel ticarete tüm dünyayı etkisine alan COVID-19 pandemi süreci, iş yapış şekillerinin dijitalleşmesinin artık bir tercihten çok ihtiyaç olduğunu ortaya çıkardı. Dijitalleşme son yıllarda birçok sektörün önceliği olduğu alan olarak öne çıkıyordu. Yeni teknolojileri iş süreçlerine hızlı transfer eden lojistik de bu sektörlerin başında geliyor. UTİKAD olarak uzun yıllardır değişimin ve teknolojik gelişimin takipçisi olduklarını söyleyen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve İnovasyon Odak Grubu Başkanı Nil Tunaşar, “Düzenlediğimiz zirvelerle, geleceğe dair öngörülerini sektör firmaları ile paylaşıyoruz” diyor.

Dijitalleşmenin son yıllarda herkesin sıkça ifade ettiği fakat üzerinde çok da hakkını vererek durmadığı bir kavram olduğunu düşünen Tunaşar, “Bu kavramı hayatımıza, iş yapış şekillerimize

**T**he COVID-19 pandemic, which has affected the whole world from social life to global trade, has revealed that the digitization of the ways of doing business is now a need, rather than a choice. Digitization has come to the fore as the area that many industries have prioritized in recent years. Logistics, which quickly transfers new technologies to business processes, is one of these industries. UTİKAD Board Member and Innovation Focus Group Chair Ms. Nil Tunaşar, who states that they have been the followers of change and technological development for many years as UTİKAD, says: “We share the forecasts of the future with the sector companies at the summits we organize.” Ms. Tunaşar, who thinks that digitization is a concept that everyone has expressed frequently in recent years but does not give much attention to it, says: “I believe that the more we can adapt this

ne kadar çok adapte edebilirsek o kadar günceli yakalayabileceğimize inanıyorum” diyerek şöyle devam ediyor: “Nitekim, pandemi öncesinde daha yoğun olarak özel sektörün ilgi gösterdiği, hayata geçirmek için daha yoğun uğraşlar verdiği dijitalleşme süreçleri, pandemi sürecinde kamu idarelerinin de ilgi odağı haline geldi ve kamu kurumları kendi bünyesindeki dijitalleşme süreçlerini hızla devreye aldılar. Biz geleceğin lojistiğinde, temassız, kağıtsız iş süreçlerine hazırlık yapmak üzere zaten bir yılı aşkın süredir Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubumuzun önderliğinde tüm taşıma modları için dijital iş akış şemalarını hazırlamaktaydık. Şimdi bu çalışmalarını hızlandırdık ve derneğimizin sektör paydaşlarıyla birlikte taşımacılık ve lojistikte dijitalleşme projesini çalışmaya başladık.”

Bu proje ile tüm taşıma modlarında evrak ve onay süreçlerinin dijital ortama taşınmasının planlandığının altını çizen Tunaşar, “Türkiye için tasarlanan bir proje ve henüz araştırma-geliştirme aşamasındayız. Proje kabul görür ise T.C. Ticaret Bakanlığı başta olmak üzere bu prosedürlerin uygulanacağı tüm kamu kurum kuruluşları ile paylaşılmasını ve yaygınlaştırılmasını hedefliyoruz” diyor.

### SEKTÖRÜN STANDARDI OLAN, AÇIK VE ANLAŞILIR SÜREÇLERE İHTİYACI VAR

UTIKAD’ın bir yıldır üzerinde çalıştığı İş Akış Şemaları, lojistik süreçlerde fiziksel ortamda hareket eden dokümanları dijital ortama taşımayı hedefliyor.

“Günümüzde büyük bir hızla dijitalleşen dünyada hızı arttırmak ve maliyetleri düşürmek için konşimento gibi dokümanların fiziksel değil elektronik ortamda hareket etmesi gerekir” diyen UTIKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Berna Akyıldız da, herkesin kullandığı ve kullanırken farklı yöntemlerle uğraştığı iş planlarını yeknesak hale getirerek, süreçleri kolaylaştıracak belirli bir zemine oturtmak istediklerini söylüyor. Akyıldız, standardı olan, açık, anlaşılır iş süreçlerinin zaman yönetimi konusunda firmalara yardımcı olacağı gibi kalite yönetiminde de olumlu sonuçları beraberinde getireceğinin altını çiziyor.

### LOJİSTİĞİN HER ŞEYE RAĞMEN DEVAMLILIĞI SAĞLANMALI

Pandemi sürecinde dijitalleşmenin bir tercihten ziyade bir ihtiyaç olduğunun ortaya çıktığını söyleyen Akyıldız, Türkiye’de salgından olumsuz etkilenen ve buna rağmen çalışmalarını kesintisiz sürdüren sektörlerin başında ulaştırma ve lojistik sektörünün geldiğini hatırlatarak şöyle devam ediyor: “Son 10 yılda dijitalleşmeyle birlikte hızlı bir dönüşüm sürecine giren lojistik sektörü, ülkelerin getirdiği sınırlamalar ve küresel ticarete azalan yük hacmine rağmen alternatif çözümlerle küresel tedarik zincirinin kırılmaması için mücadele veriyor. Pandemi sürecinin tüm dünya için yaşamlarımızda ciddi anlamda kalıcı değişiklikler yarattığını düşünüyorum. Bizler bu süreçte alıştığımız yaşam ve çalışma yapılarını sorguladık. Düne kadar günde 8-10 saat geçirdiğimiz ofislerimiz, saatlerce trafikte geçirecek ulaştığımız ve gerçekleştirdiğimiz toplantılar, büyük koşuşturmalar yaşamamızdan bir süreliğine çıkınca bizler sakin kalarak, durakla-

concept to our lives and our ways of doing business, the faster we can keep up-to-date” and continues: “As a matter of fact, the digitization processes which the private sector focused on more intensely and tried harder to carry out before the pandemic, have become the focus of interest of public administrations throughout the pandemic process and public institutions quickly put their digitization processes into operation. We have already been preparing digital workflow charts for all transportation modes under the leadership of our Customs and Warehouse Working Group for more than a year in preparation for contact-free, and paper-free business processes in the logistics of the future. Now, we have accelerated these studies and started to work on the digitization project in transportation and logistics together with the industry stakeholders of our association.”

Underlining that paperwork and approval processes in all transport modes are being planned to be moved to the digital environment with this project, Ms. Tunaşar says: “It is a project designed for Turkey and we are at the research and development phase yet. If the project is accepted, we aim it to be shared and disseminated in all public institutions where these procedures will be applied, mainly the Ministry of Trade.”

**UTIKAD Çalışma Grupları tüm taşıma modlarında evrak ve onay süreçlerinin dijital ortama taşınmasına yönelik bir proje üzerinde çalışıyor. Berna Akyıldız ve Nil Tunaşar, süreçlerin dijitalleşmesi halinde yük hareketlerinin daha güvenli ve hızlı hale geleceğinin altını çiziyor.**

.....

UTIKAD Working Groups have been working on a project to move documents and approval processes to the digital media in all transportation modes. Ms. Berna Akyıldız and Ms. Nil Tunaşar underline that freight movements will become safer and faster if the processes are digitized.

### THE INDUSTRY NEEDS STANDARD, CLEAR, AND UNDERSTANDABLE PROCESSES

Workflow Charts, which UTIKAD has been working on for a year, aims to bring the documents moving in the physical environment in logistics processes to the digital environment. UTIKAD Board Member and Customs and Warehouse Working Group President Ms. Berna Akyıldız, who says “Documents such as the bill of lading should act electronically, not physically, to increase speed and reduce costs in a rapidly digitalizing world,” tells that they want to uniform the business plans, which is used by everyone with different methods and that they want to settle them on a basis that will simplify the processes. Ms. Akyıldız underlines that standard, clear, and understandable business processes will help companies with time management, as well as bring positive results in quality management.

### THE CONTINUITY OF LOGISTICS SHOULD BE ENSURED DESPITE EVERYTHING

Ms. Akyıldız, who says that the pandemic has revealed that digitization is now a need rather than a choice, tells that the logistics industry is among the leading industries which have been adversely affected by the pandemic and which have been continuing to operate and adds: “The logistics industry, which has entered a rapid transformation process with digitization in the last 10 years, is struggling not to break the global supply chain with alternative solutions despite the limitations brought by countries and the decreasing freight volume in global trade. I think that pandemic has created serious permanent changes in our lives for the whole world. We have questioned the life and work structures we are accustomed to in this process. When our offices we used to spend 8-10 hours a day, the meetings we used to hold and attend by spending hours in the traffic, and big rushes came out of our lives for a while, we entered the period of thinking calmly, pausing and questioning the necessity of all these.

arak düşünme ve tüm bunların gerekliliğini sorgulama dönemine girdik. Hükümetimiz de bu dönemde gerek düşen iş hacimlerinde reel sektörü desteklemek için bir dizi destek projesi oluşturdu, gerekse temassız ticaret ve dijitalleşme konularını gündemin ön sıralarına taşıdı. İş akış projesi mevcut işleyişi yani şu andaki durumu ortaya koyuyor. Bizler bu AS-IS çalışmasının hemen ardından uzmanlar ile TO-BE yani dijital alt yapıda planlanan süreçleri modelleyeceğiz.”

### **ORTADAN KALKMASI GEREKEN FİZİKSEL İŞLEMLER VAR**

UTİKAD’ın pandemi süresince süreçlerin hızlandırılması için çeşitli girişimlerde bulunduğunu söyleyen Nil Tunaşar, özellikle salgın döneminde dijitalleşmenin öneminin fark edildiği günlerde UTİKAD çalışma grupları olarak çalışmalarını hızlandırdıklarını belirterek şöyle devam etti: “Webinar toplantılar yaparak her ulaştırma modu için süreçleri belirledik ve belirlemeye de devam ediyoruz. Bu noktada salgın sürecinin en başında, ilk girişimimiz; yük teslim talimat formlarının elektronik ortama taşınması ile ilgili oldu. Özellikle sektör temsilcileri ve kurumlarıyla bir araya geldik, tüm paydaşların görüşlerini aldık. Sonrasında ise üyelerimizi bilgilendirmek ve tavsiyelerimizi paylaşmak amacıyla duyuru yaptık. Salgın döneminde virüsün bulaşma riskini azaltmak amacıyla mümkün olan tüm işlemlerin temassız ve kağıtsız yapılmasının büyük önem arz ettiğini ifade ettik. Bu çerçevede denizyolu ve havayolu taşımacılığında yük tesliminde kullanılan yük teslim talimat formuna ilişkin çözüm önerilerimizi tavsiye niteliğinde üyelerimize ilettik. İntermodal süreçlerde ise T1 evrakının sistemde görülebilmesi sebebiyle ayrıca basılıp Gözetim Memuru’na imzalatma işleminin ortadan kalkması gerektiğini düşünmekteyiz. Kantar fişi işlemlerinin yetkilendirilmiş merkezde yapılabileceği, bu merkezlere NCTS üzerinden giriş izni verilmesinin ve bilgilerin sistem üzerinde görülebilmesinin belge ibrazını gerektirmeyeceği yönünde değerlendirmeler yaptık. Yine intermodal süreçlerde özet beyan işlemlerinin elektronik ortama taşınacağı, karayolu taşımacılık süreçlerinde ise T1 oluşum ve onay süreçlerinin elektronik olarak yapılabileceği değerlendirilmiştir.”

### **İŞ AKIŞ ŞEMASI İLE SÜREÇLER ELEKTRONİK ORTAMA UYUMSALLAŞTIRILACAK**

UTİKAD olarak, T.C. Ticaret Bakanlığı’nın son dönemlerde dijitalleşme konusundaki adımlarını takip ettiklerini söyleyen Tunaşar, yapılan çalışmalarla ilgili şu değerlendirmelerde bulunuyor: “Atılan adımlara baktığımızda Tek Pencere, Liman Tek Pencere, Konteyner ve Liman Takip Sistemi, Serbest Bölge Giriş Çıkış Programı gibi dijitalleşme yönünde atılan adımların çok değerli olduğunu biliyoruz. Diğer taraftan Kağıtsız Gümrük Uygulaması ile birçok belgenin elektronik ortama taşındığını bilmekteyiz. Ancak pratiğe yansımada yeknesaklığın oluşması adına tüm taşıma modlarının dahil edilmek üzere tüm süreçlerin elektronik ortama uyumsallaştırılması gerekmektedir. COVID-19 süreci kapsamında da sektör olarak özellikle dokümantasyon

During this period, our government has created a series of support projects to support the real sector in decreasing business volumes, and brought contact-free trade and digitization issues to the forefront of the agenda. The workflow project reveals the current operation, in other words, the current situation. After this AS-IS study, we will model the processes planned in TO-BE, that is, digital infrastructure, with experts.”

### **THERE ARE PHYSICAL PROCESSES THAT NEED TO BE ELIMINATED**

Stating that UTİKAD has made various attempts to speed up the processes during the pandemic, Ms. Nil Tunaşar tells that they have accelerated the works as UTİKAD Working Groups, especially in the pandemic days when the importance of digitization has been noticed and adds: “By holding webinar meetings, we have determined and continue to determine processes for each mode of transportation. At this point, our first attempt at the very beginning of this pandemic process was about the transfer of freight order forms to the electronic environment. First of all, we came together with industry representatives and institutions and received the opinions of all stakeholders. Then,

we made an announcement to inform our members and to share our recommendations. We stated that it was very important to carry out all operations as contact-free and paper-free in order to reduce the risk of transmission of the virus during the pandemic. Within this framework, we forwarded our solution suggestions to our members as a recommendation for the freight delivery instruction form used in freight delivery in sea and air transportation. We think that since T1 document can be viewed in the system, the process of printing and taking it to the Surveillance Officer to get it signed should be eliminated in intermodal processes. We also made evaluations that weighbridge receipts can be issued at the authorized center and that granting access to these centers through NCTS and viewing the information on the system will not require document submission. Again, it was evaluated that summary declaration processes will be transferred to the electronic environment in intermodal processes, and T1 formation and approval processes can be done electronically in road transportation processes.”

### **PROCESSES WILL BE ADAPTED TO THE ELECTRONIC ENVIRONMENT WITH WORKFLOW CHARTS**

Ms. Tunaşar, who says that they have been following the steps of the Ministry of Trade

on digitization lately as UTİKAD, makes the following evaluations about the works carried out: “When we look at the steps taken, we know that the steps taken towards digitization such as Single Window, Port Single Window, Container and Port Tracking System, Free Zone Entry-Exit Program are very valuable. On the other hand, with the Paper-Free Customs Implementation, we know that many documents are being moved to the electronic environment. However, all processes must be adapted to the electronic environment, including all modes

**UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ  
NİL TUNAŞAR:  
“Dokümanları fiziksel değil elektronik ortamda hareket etmesini sağlayabilirsek, uluslararası yük hareketi daha çok hızlanır.”**



**UTİKAD Board Member  
Ms. Nil Tunaşar:**

**“If we can have the documents move within the electronic environment, instead of the physical environment, the international freight movement will be faster.”**





süreçlerinde temasın en aza indirgenmesi ticaretin ve lojistiğin sağlıklı bir şekilde ilerlemesine katkı sağlayacaktır. Bu sebeple iş akış şemalarının güncellenmesi hususunda da çıkış noktamız herkes tarafından anlaşılır, kolaylık sağlayan bir dijitalleşmenin gelişmesiydi.”

### GÜMRÜK SİSTEMLERİNDE DİJİTALLEŞME İYİ NOKTAYA GİDİYOR

Berna Akyıldız da Türkiye gümrük sisteminin dijitalleşmesi konusunda oldukça iyi bir noktaya geldiğini söylüyor. BİLGE sistemi üzerinden birçok işlemin elektronik olarak yapılabildiğini hatırlatan Akyıldız, dünyada özellikle bazı ülkelerin bu konuda farklı noktalara doğru ilerlediğini belirterek şunları söylüyor: “Singapur, Almanya, Japonya gibi ülkeler tedarik zincirlerinde dijital alt yapı kurgularında oldukça ileri düzeydeler. Bu ülkelerde tüm tedarik zinciri oyuncularını en tepede birleştiren tek bir portal kurgulanmış durumda.”

Lojistik ve gümrük süreçlerinde dijitalleşmenin Türkiye’nin lojistik performansına da olumlu yansıtacağını vurgulayan Berna Akyıldız şöyle devam ediyor: “Özel sektörün kendi akışlarında dijital platformları kurulumalarının yanı sıra ülkelerde tüm özel yapıları birleştirecek bir çatı platform olmalı ki bu yapı ancak devlet desteği ve sahipliği ile kurgulanabilir. Biz bu yapıyı Türkiye’de önce modellemek sonra da kurgulamak hedefi ile çalışıyoruz. Bu gerçekleştiğinde hız, maliyet ve izlenebilirlik anlamında büyük bir ilerleme kaydedilmiş olacak. Bu ilerlemenin olumlu etkileri lojistik performans endeksine direkt yansıtacak ve Türkiye’yi mevcut konumundan yukarılara taşıyacak, bu süreçleri iyi yönetebilen ülkelere yaklaştıracaktır.” ■

**UTIKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ  
BERNA AKYILDIZ:  
“SALGINDAN OLUMSUZ  
ETKİLENMESİNE RAĞMEN  
ÇALIŞMALARINI KESİNTİSİZ  
SÜRDÜREN ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK  
SEKTÖRÜNÜN DİJİTALLEŞME  
İHTİYACI ÇOK ARTTI.”**



**UTIKAD Board Member  
Ms. Berna Akyıldız:**

**“The digitization need of the transportation and logistics industries, which continue their operations without interruption despite the adverse effects of the pandemic, has increased a lot.”**

of transport, in order to ensure uniformity in practice. Within the scope of the COVID-19 process, minimizing the contact, especially in the documentation processes, will contribute to the healthy progression of trade and logistics. For this reason, our starting point for updating the workflow charts was the development of digitization that is understandable by everyone.”

### DIGITIZATION IN CUSTOMS SYSTEMS IS GOING WELL

Ms. Berna Akyıldız also says that Turkey has come to a pretty good point in terms of digitization of the customs system. Reminding that many transactions can be done electronically via the BİLGE system, Ms. Akyıldız says that some countries in the world are moving towards different points in this regard and adds: “Countries such as Singapore, Germany and Japan are well advanced in digital infrastructure constructions in their supply chains. In these countries, a single portal has been created that unites all supply chain players at the top.” Ms. Berna Akyıldız, who emphasizes that digitization in logistics and customs processes will be reflected positively on Turkey’s logistics performance, continues as follows: “In addition to constructing digital platforms in the private sector’s own streams, there should be a roof platform that will unite all private structures in the countries, which can only be built with government support

and ownership. We are working with the goal of modelling this structure in Turkey first and then, to construct it. When this happens, great progress will be achieved in terms of speed, cost and traceability. The positive effects of this progress will be reflected directly to the logistics performance index and it will move Turkey up from the current location, closer to the countries which can manage this process well.” ■

# LOJİSTİK SEKTÖRÜ, YENİ NORMALDE ÇIKIŞ YOLU ARIYOR

## THE LOGISTICS INDUSTRY IS SEEKING FOR A WAY OUT IN THE NEW NORMAL

**Küresel ticareti etkisi altına alan koronavirüs salgını, lojistik sektörü başta olmak üzere birçok sektörde dijital dönüşümü hızlandıracığa benziyor. Salgın süresince tedarik zincirinin kırılmaması noktasında mücadele veren lojistik firma yöneticileri, sürdürülebilir ticaret için dijital entegrasyonun bir ihtiyaç olduğunu vurguluyor.**



The Coronavirus pandemic, which has affected the global trade, seems to accelerate digital transformation in many industries, especially in the logistics industry. Logistics company executives who have struggled to not break the supply chain during the pandemic, emphasize that digital integration is a need for sustainable trade.



**C**OVİD-19 pandemisinin etkisiyle küresel ticaret yılın ilk çeyreğinde, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 3 küçüldü. Dünya Ticaret Örgütü (WTO), ikinci çeyrekte küresel ticarete yüzde 18,5 daralma bekliyor.

Türkiye'nin ilk beş aydaki dış ticareti de pandeminin etkisiyle aşağı yönlü seyretti. Ticaret Bakanlığı verilerine göre; bir önceki yılın ilk beş ayı ile kıyaslandığında, ihracattaki düşüş yüzde 19,7 olurken, ithalat hacmi 5,4 azaldı. Ticaretin sürdürülebilirliğini sağlayan lojistik sektörü, küresel ticaret hacmindeki düşüşle beraber, ülkelerin salgınla mücadele kapsamında aldıkları tedbirlerden dolayı da ciddi etkilendi. Gıda ve sağlık malzemeleri gibi temel ihtiyaçların taşınmasında dahi lojistik firmaları büyük zorluklar yaşadı. Firmaları en çok zorlayan şey ise her an yeni bir tedbir alınması nedeniyle taşıma ve gümrük süreçlerinin belirsizliği oldu. UTİKAD Karayolu Çalışma Grubu Başkanı Ayşem Ulusoy, pandemi döneminde sektörün her an yeni senaryolar üretmek için çözüm yolu bulmaya çalıştığını söylüyor. Ülkelerin salgını önlemek için sınırlarını kapatması nedeniyle karayolu taşımacılığı en çok etkilenen taşıma modu oldu. UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Berna Akyıldız da Ticaret Bakanlığı'nın 'temassız dış ticaret' uygulamaları ve gümrük süreçlerine yönelik dokümanların kısa sürede dijital ortama taşımasıyla sürece destek olduğunu belirtiyor.

### **HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINDA KAPASİTE SIKINTISI DEVAM EDİYOR**

Süreçten olumsuz etkilenen bir diğer ulaştırma modu ise hava kargo taşımacılığı oldu. UTİKAD Havayolu Çalışma Grubu Başkanı Mehmet Özal, kargo uçak seferlerinin devam etmesine rağmen, yolcu uçak seferlerinin durması nedeniyle sektörde kapasite sıkıntısının baş gösterdiğini ve maliyetlerin arttığını söylüyor. Özal, uçuşlar kademeli olarak başlasa da yeni uygulamalar nedeniyle kapasite darlığının çözülemediğini belirtiyor.

### **ARMATÖRLERİN HAFTALIK ZARARI 800 MİLYON DOLAR**

UTİKAD Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Cihan Özkal ise pandeminin en yoğun yaşandığı mart-nisan ayları arasında deniz konteyner taşımacılığında, doğu-batı rotasında yaklaşık 500 seferin iptal edildiğini söylüyor ve armatörler bazında haftalık 800 milyon Amerikan Doları zarar oluştuğunun altını çiziyor. Son verilere göre dünya çapında düzenli hat taşımacılığında bin 675 seferin iptal edildiği belirtiliyor.

### **DEMİRYOLU İÇİN YENİ BİR DÖNEM BAŞLIYOR**

Süreçte taşıma hacminde düşüş yaşamayan tek sektör ise demiryolu oldu. UTİKAD Demiryolu ve Intermodal Çalışma Grubu Başkanı Ekin Tirman, süreçte taleple beraber kesintisiz ticarete imkan verdiği için demiryolu yük taşımacılığına dair olumlu bir algının oluştuğunu söylüyor.

Pandeminin etkisi her sektör özelinde farklı olsa da herkes, ticarete dijitalizasyona olan ihtiyacı ortaya çıkardığı konusunda hemfikir. UTİKAD Çalışma Grubu Başkanları, dijitalleşmede konuşmanın ötesine geçilerek pratiğe aktarıldığı bir döneme gireceğini düşünüyor. ■

**T**he global trade, which has decreased with the effect of the COVID-19 pandemic, shrank by 3 percent in the first quarter of the year, compared to the same period of the previous year. The World Trade Organization (WTO) expects a contraction of 18.5 percent in global trade in the second quarter.

Turkey's foreign trade was in decline in the first five months due to the impact of the pandemic. According to the data of the Ministry of Trade, while the decline in exports was 19.7 percent compared to the first five months of the previous year, the import volume decreased by 5.4. The logistics industry, which ensures the sustainability of trade, has been seriously affected by the measures taken by countries within the context of the fight against the pandemic, along with the decrease in the global trade volume. Logistics companies faced great difficulties even in carrying basic needs such as food and health supplies. What was the most compelling for the companies was the uncertainty of the transportation and customs processes due to the fact that a new measure was taken every moment. UTİKAD Road Working Group President Ms. Ayşem Ulusoy says that the logistics industry is always trying to find solutions by producing new scenarios during the pandemic period. The mode of transport which was affected most was road transport since countries closed their borders to prevent the pandemic. UTİKAD Customs and Warehouse Working Group President Ms. Berna Akyıldız states that the Ministry of Trade supports the process with 'contact-free foreign trade' practices and by moving the documents regarding customs processes to the digital environment in a short time.

### **THE CAPACITY SHORTAGE IN AIR CARGO TRANSPORTATION CONTINUES**

Another mode of transport negatively affected in the process was air cargo transportation. UTİKAD Air Working Group President Mr. Mehmet Özal says that although cargo aircraft flights continue, capacity shortage in the industry has arisen and costs have increased due to the cessation of passenger aircraft flights. Mr. Özal states that although the flights have started gradually, the capacity shortage cannot be solved due to new practices.

### **THE WEEKLY LOSS OF SHIPOWNERS IS \$ 800 MILLION**

UTİKAD Sea Working Group President Mr. Cihan Özkal, on the other hand, says that about 500 trips were canceled in the sea-container transportation between the months of March-April, when the pandemic was in high gear, and underlines that the annual loss of shipowners was 800 million USD. According to the latest data, it is stated that 675 trips have been canceled in regular line transportation worldwide.

### **A NEW ERA BEGINS FOR RAIL TRANSPORTATION**

The only sector that did not experience a decrease in transport volume during the pandemic was rail transportation. UTİKAD Rail and Intermodal Working Group President Mr. Ekin Tirman says that there is a positive perception of railway freight transport as it allows uninterrupted trade during the pandemic.

Although the effect of a pandemic is different for each sector, everyone's common view is that the pandemic brings out the need for digitization in commerce. UTİKAD Working Group Presidents think that digitization will go beyond speech and a period when it is put into practice will come. ■



# KARAYOLU DAHA ÇEVRECİ BİR TAŞIMAYA DOĞRU EVRİLECEK

## ROAD TRANSPORTATION WILL EVOLVE TO MORE ENVIRONMENTAL TRANSPORTATION

**Avrupa ülkeleri başta olmak üzere Türkiye'nin sınır geçişlerinde salgın nedeniyle alınan tedbirlerin karayolu taşımacılığını aksattığını söyleyen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Karayolu Çalışma Grubu Başkanı Ayşem Ulusoy, pandeminin devam etmesi lojistik şirketlerinin her an yeni senaryo üretmek zorunda kaldığını vurguluyor.**

UTİKAD Board Member and Road Working Group chair Ms. Ayşem Ulusoy, who tells that the measures taken in foreign trade market in Turkey and mainly in European countries due to the pandemic disrupted road transportation, emphasizes that logistics companies need to produce scenarios continuously since the pandemic is going on.

**A**yşem Ulusoy, COVID-19 salgınının ticaretin sürdürülebilirliğini sağlayan lojistik sektörünü fazlasıyla etkilediğini belirterek, süreç içinde edindikleri tecrübeye göre sektörün geliştirilmesi için atılması gereken adımları şöyle anlatıyor: "Koronavirüs döneminde tüm sektörleri derinden etkileyen ekonomik gelişmeler karayolu taşımacılığında da kendisini gösterdi. Türkiye'nin dış ticaretinde iki önemli bölgeden biri olan AB ülkeleri adeta salgının merkezi haline geldi ve AB ülkelerinde çok sıkı tedbirler alındı, sınır kapılarındaki geçiş süreleri uzadı, kademeli olarak hareket edilmesine imkân tanındı. Bu da ülke/gümrük geçiş sürelerini uzattı, bu durum da transit sürelerin uzamasına neden olup süreçlere olumsuz olarak yansdı.

Ülkemizin Ortadoğu'ya açılan iki önemli noktası Irak ve İran'daki virüs salgını nedeniyle alınan tedbirler, karayolu taşımacılığında etkisini gösterdi. Sınır kapılarında TIR kuyrukları oluştu, yükler günlerce bekledi, dönmeyen dorseler ve konteynerler neticesinde yüzde 15 oranında navlun artışları görüldü. Hemen her an yeni bir bilgi ve duyuru ile karşı karşıya kaldık ve kalmaya da devam ediyoruz, dolayısıyla yeni senaryolar üretme ihtiyacı duyuyoruz. Bir önceki yılın taşıma hacimlerine yaklaşmak mümkün olmadı. Karayolu taşımacılığında da ithalat-ihracat dengesizliği yaşandı, ihracat çıkışlarının olması ama o araçların ülkemize boş dönüşü her bir taşıma için karayolu taşımacılığının hanesine zarar olarak kaydedildi. Normalleşme adımlarının atıldığı bu günlerde halen bu etkileri görüyoruz, boş araç dönüşleri birim maliyetlerin artmasına dolayısıyla navlunlardaki artışa sebep olmaktadır.



**AYŞEM ULUSOY**  
UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ VE  
KARAYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI  
UTİKAD BOARD MEMBER AND  
ROAD WORKING GROUP CHAIR

**S**tating that the COVID-19 pandemic has greatly affected the logistics industry which ensures the sustainability of trade, Ms. Ayşem Ulusoy explains the steps to be taken for the development of the industry according to the experience they have acquired in the process: "The economic developments that have deeply affected all industries during the Coronavirus pandemic have manifested themselves in road transport, as well. EU countries, one of the two major regions in Turkey's foreign trade, almost became the center of the pandemic and very strict measures were taken in EU countries; the transition periods at the border gates were extended and it was allowed to move gradually. This extended the country / customs transit times, which caused the transit times to be extended and negatively reflected in the processes.

The measures taken due to the virus outbreak in Iraq and Iran, two important points of our country opening to the Middle East, have showed its effect on road transportation. TIR queues occurred at the border gates, freights waited for days, and as a result of non-returning trailers and containers, there was a 15 percent increase in freights. We confronted with new information and announcements almost every moment and we continue to confront, so we need to produce new scenarios. It was not possible to approach the transportation volumes of the previous year. There was also an imbalance of import-export in road transport, the fact that there were export exits but those vehicles were returning empty to our country was recorded as damage to the digit of road transport for each transport. We still see these effects in these days when normalization steps are taken; the fact that vehicles return empty causes an increase in unit costs and an increase in freight.

## FİLOLAR, ŞOFÖRLER İÇİN YENİ BİR PLANLAMA YAPMALI

Tüm zorluklara rağmen ticaretin devam etmesini sağlayan en büyük etken, şoförlerin fedakarca çalışmaları oldu. Riski birebir yaşayıp o riskleri göze alarak çalışmaya devam ettiler. Eksik çalışanların da yerine daha fazla çalışarak bu süreci devam ettirdiler. İnsan kaynağı konusunun önemini bu süreçte daha iyi anladık. Araç filosuna sahip firmaların bu dönemden sonra şoförler için yeniden planlama yapması gerekecektir. Bazı şoförlerin aileleri hayati risk sebebiyle eşlerinin yurt dışına çıkmasına rıza göstermedi ve bu durum sınırlı sayıdaki şoförün sefere çıkmasına neden oldu. Gelecek planları yapılırken şoför bazında insan kaynağının doğru kullanılabilmesi için şoförlük mesleğinin tercih edilebilir hale getirilmesi ve bu mesleğin öneminin doğru ve iyi vurgulanması gerekmektedir.

## KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ODAĞINA ÇEVREYİ ALMALI

Küresel petrol talebindeki artışın yaklaşık yüzde 40'ını oluşturan karayolu taşımacılığında kaynaklanan emisyonlar hızlı artış eğilimindedir. Sera gazı salınımına en fazla etkisi olan sektörlerin başında gelen karayolu taşımacılık sektörü ve sektörde var olmak isteyen işletmeler, çevre duyarlılıklarını ön planda tutarak ekosistemi tehdit eden ve ekonomik anlamda negatif etkilerini minimize edecek ve hizmet kalitelerini artırabilecekleri stratejiler uygulamalı ve daha çevreci taşıma modlarına yönelmelidirler. Çevre dostu teknolojilere yatırım yapılması, sektörün çevre dostu teknoloji yatırımlarının teşvik edilmesi gerekiyor.

## AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI: YAPILMASI GEREKENLER

AB'nin; sera gazı salınımının 2030'da yüzde 50-55 azaltılması, AB ülkelerinin 2050'de karbon-nötr hale getirilmesi, temiz enerjiye yatırım ve karbon ticaretinin artırılması, taşımacılık sektörü kaynaklı emisyonların yüzde 90 azaltılması doğrultusunda hedefleri var. Pandemi sonrasında değişen dünya düzeninde çevreci üretim yapmayan ülkelerin Avrupa ile yapılacak ticarete engellerle karşılaşması söz konusudur, bu çerçevede Avrupa Yeşil Mutabakatı konusunda ülkemizin diğer ülkelerle yapacağı ticareti engellemeyecek şekilde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. ■

## FLEETS SHOULD MAKE NEW PLANNING FOR DRIVERS

Despite all the difficulties, the biggest factor that made the trade continue was the devoted work of drivers. They faced the risks personally and continued to work by taking those risks. They maintained this process by working more for the missing employees. We have understood the importance of the human resources issue better in this process. Companies with vehicle fleet will need to renew their plans for drivers after this period. The families of some drivers did not consent to their going abroad due to the risk of life, and this led to a limited number of drivers crossing the country. While making future plans, it is necessary to make the driving profession preferable and to emphasize the importance of this profession in order to use human resources correctly on the basis of drivers.

## ROAD TRANSPORT SHOULD FOCUS ON THE ENVIRONMENT

Emissions from road transport, which accounts for about 40 percent of global oil demand, are in an upward trend. The road transport industry and the enterprises that want to exist in the industry, which is one of the leading industries that have the greatest impact on greenhouse gas emissions, should apply strategies that would threaten the ecosystem and minimize their negative effects and increase their service quality and should focus on more environmentally friendly modes of transport. Investments in environmentally friendly technologies need to be encouraged by the industry's environmentally friendly technology investments.

## THE EUROPEAN GREEN DEAL: THINGS TO DO

The EU has targets for reducing greenhouse gas emissions by 50-55 percent in 2030, making EU countries carbon-neutral in 2050, increasing investment in clean energy and carbon trade, and reducing emissions from the transport industry by 90 percent. Countries that do not produce environmentally friendly products in the changing world order after the pandemic face obstacles in trade with Europe. In this context, arrangements should be made in a way that does not prevent the trade that our country will carry out with other countries. ■

## DİJİTALLEŞME SÜREÇLERİ

Pandemi süreci, prosedürlerin kağıtsız ve temassız işlemler ile kolaylaştırılması, evrak işlemlerinin elektronik ortama aktarılmasının bir ihtiyaç olduğunu gösterdi. Diğer tüm taşıma şekillerine oranla daha dinamik bir yapıya sahip olan karayolu taşımacılığında dijitalleşmenin ve uçtan uca entegrasyonun etkisi nispeten daha önemli faydalar sağlayacaktır. Sınır geçişleri başta olmak üzere manuel gerçekleşen her adım araç bekleme sürelerini artırmakta ve zaten kâr marjları düşük olan sektör için maliyet yaratmaktadır. Son dönemde herkesin konuşmaya başladığı ve hızlı büyüme halinde olan e-ticaretin lojistik ihtiyaçlarına yönelik yeni çözümler üretilmesi gerekiyor. E-ticaretin büyümesi, filo sistemlerinin yeniden yapılması ve yeni iş modellerinin oluşması anlamına geliyor. Daha hızlı taşıma, iç nakliye süreçlerinin otomatize edilmesine yönelik talepler artacak. ■

## DIGITIZATION PROCESSES

The pandemic period showed that there is a need for facilitating procedures with paper-free and contact-free processes and transferring paperwork to the electronic environment. The effect of digitization and its end-to-end integration in road transport, which has a more dynamic structure than all other modes of transport, will provide relatively important benefits. Every manual step, particularly border crossings, increases vehicle waiting periods and creates costs for the industry which has low-profit margins. New solutions have to be developed for the logistics needs of e-commerce, which has recently been discussed by everyone and which is in rapid growth. The growth of e-commerce means the restructuring of fleet systems and the creation of new business models. The demands for faster transport and automation of internal transport processes will increase." ■

# DİJİTAL DÖNÜŞÜME DEVLET ORGANLARI ÖNCÜLÜK ETMEYE BAŞLADI

## THE ORGANS OF STATE HAVE STARTED TO LEAD THE DIGITAL TRANSFORMATION

**COVID-19 salgını döneminde ‘hayatın eve sığmasını’ sağlayan en büyük iki unsurun lojistik ve dijitalleşme olduğunu ifade eden UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Berna Akyıldız, iki unsurun yeni normalde de başrol olacağını altını çiziyor.**

Expressing that the two biggest factors that ensure ‘life at home’ during the COVID-19 pandemic are logistics and digitization, UTİKAD Board Member and Customs and Warehouse Working Group chair Ms. Berna Akyıldız underlines that both elements will be the leading role in the new normal.

**L**ojistik sektörünün, küresel ticaretteki değişimi takip ederek yeni senaryolar üretmesi gerektiğini düşünen Berna Akyıldız, dijitalleşmenin hızlanacağı bir döneme girildiğini belirterek şu değerlendirmelerde bulundu: “Koronavirüs salgını lojistik sektörünün günlük yaşamın sürdürülebilmesi için sahip olduğu önemin altını bir kez daha çizdi. Bu açıdan lojistik sektöründeki oyunculara çok fazla görev düşüyor. Tüm dünyada yolcu hareketliliği sınırlanırken kargo ve yük hareketleri sınırlamalardan muaf tutuldu. Hatta oluşturulan özel uygulamalarla gıda, tıbbi gereçler, dezenfektasyon ve sterilizasyon malzemeleri taşıyan araçlara sınırlardan öncelikli geçiş hakkı tanındı. Hayatın eve sığmasını sağlayan en büyük iki etken lojistik ve dijitalleşmeyi diye düşünüyorum. Bu sürecin en az hasarla atlatılmasında lojistik sektörü çalışanlarının payı, salgınla mücadelede çok önemli role sahip sağlık çalışanları kadar büyüktür.

Dijitalleşme ile devasa ofisler olmadan da işlerimizi yürütebileceğimizi bu süreçte daha net görmüş olsak da lojistikte ‘yeni normal’i tanımlamak için biraz erken diye düşünüyorum. COVID-19 salgını nedeniyle 2020 yılı için yaptığımız tüm planlar ve koyduğumuz hedefler tam anlamıyla yerle bir oldu. Diğer yandan salgın, lojistik ve gümrük süreçlerinde dijitalleşme için koyduğumuz hedefleri hızlandırmaya başladı.

Ticaret Bakanlığı’nın çalışmaları sonucunda başlatılan “temasız dış ticaret” uygulamaları süreçte önemli bir adım oldu. Menşehatnamesi gibi yüklerin uluslararası hareketine ve gümrük süreçlerine yönelik dokümanlar kısa sürede dijital ortama taşınabildi. Devletler sosyal mesafenin korunması için mükelleflerden



**BERNA AKYILDIZ**  
UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ VE GÜMRÜK VE  
ANTREPO ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI  
UTİKAD BOARD MEMBER AND CUSTOMS AND  
WAREHOUSE WORKING GROUP CHAIR

**M**s. Berna Akyıldız, who believes that the logistics industry should produce new scenarios by following the change in global trade, states that we entered a period in which digitization will accelerate made the following evaluations: “The coronavirus pandemic has underlined the importance of the logistics industry for maintaining everyday life. In this respect, there are lots of duties that rest on the shoulders of the players in the logistics industry. While passenger mobility is limited all over the world, cargo and cargo movements have been exempted from these limitations. In fact, vehicles carrying food, medical supplies, disinfection, and sterilization materials were given priority over borders with special implementations. I think that the two biggest factors that ensured life at home were logistics and digitization. The share of the logistics industry employees in dealing with this process with the least damage is as great as the healthcare professionals who have a very important role in the fight against the pandemic.

Even though we have seen more clearly in this process that we can run our businesses without huge offices but using digitization, I believe that it is a little early to define the ‘new normal’ in logistics. Due to the COVID-19 pandemic, all the plans we made and the goals we set for 2020 were completely ruined. On the other hand, the pandemic started to accelerate the goals we set for digitization in the logistics and customs processes. 3108

The “contact-free foreign trade” practices initiated as a result of the work of the Ministry of Trade was an important step in the process. Documents related to the international movement of the cargoes such as the certificate of origin and customs processes could be transferred to the digital environment in a short time. States have transferred the documents that were expected to be presented physically to the digital environment



daha önce fiziksel olarak sunulması beklenen belgeleri dijital ortama taşıdı. Tedarik zincirinin tüm halkaları kendilerini çok kısa sürede yeniden dizayn etti ve bu süreç sektörün dijitalleşme ile kazanması gereken görünümünü tüm paydaşlar için zorunlu kıldı.

### **ALTERNATİF TEDARİKÇİ VE PAZAR ARAYIŞI LOJİSTİK HARİTASINI DEĞİŞTİREBİLİR**

Salgın sürecinde tedarik zincirinin önemi tekrar kanıtlandı. Uzakdoğudan ara madde girdisinin sağlanamadığı sürede firmalar üretimin devamlılığı için alternatif kaynak arayışına girdiler. Alternatif tedarikçi ve alternatif pazar arayışları, yeni dönemde lojistik trafiğinin yoğunluk haritasında değişime neden olabilir. Lojistik için değişim, değişmeyen bir tanım olmaya devam edecek. Çünkü üretim olanakları ve tüketim alışkanlıkları değişiyor ve değişmeye devam edecek. Salgın ile birlikte lojistikte dijitalleşmenin önemi vurgulanmış oldu. Salgın öncesi “ağır aksak” süren dijitalleşme süreci salgın ile birlikte olağanüstü bir hız kazandı ve bu eğilim salgın sonrası da devam edecektir. Çünkü çoğu zaman iş dünyasının öncülük ettiği dijital dönüşüme, bu sefer devlet organları da öncülük ederek, rolleri değiştiriyor. Bu esnekliğe ayak uydururken kendi iş süreçlerine de esnekliği yansıtabilenler, değişen müşteri davranışlarına ve beklentilerine karşılık verebilenler yeni normalde de ayakta kalabilecektir.

### **TEDARİK ZİNCİRİNİN ŞEFFAFLIĞI ÖNEM KAZANACAK**

Dijitalleşme ile gündeme gelmesi kaçınılmaz bir süreç de şeffaflık olarak görünüyor. Tedarik zincirinin şeffaflığı, paydaşlar arası bilgi akışının sağlanması ve bu sürecin hukuki zemininin hazırlanması COVID-19 sonrası lojistik sektörünü bekleyen diğer gelişmeler olacaktır.

Fiziksel taşımacılıkta farklı eğilimler gözlemlenecek. Salgına yönelik kısıtlayıcı önlemlerden en az etkilenen taşıma modu demiryolu yük taşımacılığı oldu. Dış ticaretimizde %1'den daha az paya sahip demiryolu yük taşımacılığının önemi anlaşılmış oldu. ■

before taxpayers to maintain the social distance. All the rings of the supply chain redesigned themselves in a very short time and this process made the appearance that the industry should gain through digitization compulsory for all stakeholders.

### **SEEKING ALTERNATIVE SUPPLIERS AND MARKETS MAY CHANGE THE LOGISTICS MAP**

The importance of the supply chain was proven again during the pandemic. When intermediate input could not be provided from the Far East, companies sought alternative sources for the continuity of production. Seeking alternative suppliers and alternative markets may cause changes in the density map of logistics traffic in the new period. For logistics, change will remain an unchangeable definition. Because production possibilities and consumption habits are changing and will continue to change. The pandemic has emphasized the importance of digitization in logistics. The digitization process, which proceeded “at a snail’s pace” before the pandemic, has gained extraordinary speed with the pandemic, and this trend will continue after the pandemic, as well. Because we observe that the roles have changed in a process which is led by state bodies this time in terms of digital transformation, which was mostly led by the business world. While keeping up with this flexibility, those who can reflect flexibility in their business processes and who can respond to changing customer behaviors and expectations will also be able to survive in the new normal.

### **TRANSPARENCY OF THE SUPPLY CHAIN WILL GAIN IMPORTANCE**

Another process that is inevitable to come up with digitization is transparency. Transparency of the supply chain, ensuring the information flow between stakeholders and preparing the legal basis of this process will be other developments awaiting the logistics industry after the COVID-19.

Different trends will be observed in physical transportation. Rail freight transport was the least affected transport mode by the restrictive measures about the pandemic. The importance of rail freight transport, which has a share of less than 1% in our foreign trade, has been understood. ■

## **TİCARETİN ESKİYE DÖNMESİ BİRAZ ZAMAN ALACAK**

Tüm dünyanın hazırlıksız yakalandığı COVID-19 salgınının tüm sektörler için bir dönüm noktası olacağına kesin gözüyle bakılıyor. Ticaret, sağlık, turizm, finans ve taşımacılık sektörlerinde değişim yaşanması kaçınılmaz. Lojistik sektöründen bağımsız düşünülemez olan uluslararası ticaret hareketlerinin salgın öncesi düzeye ulaşması oldukça zaman alacak. Çin’de toparlanma ve hareketlenme sinyalleri gözlemlenmeye başlanmış olsa bile Çin’in ihrac ettiği malların hedef pazarları olan ABD ve Avrupa pazarlarının Çin’den salgın öncesi düzeyde talepte bulunması ancak uzun vadede gerçekleşebilecek. Bu da uluslararası ticarete daralma ve dolayısıyla lojistik faaliyetlerin hacminde bir daralma olarak yorumlanabilecek. Çin’in öncülüğünü ettiği Kuşak ve Yol Girişimi ile ihracat mallarını daha rekabetçi fiyatlarla sunabilecek olması muhtemel hacim azalmasını telafi edilebilecektir. ■

## **IT WILL TAKE SOME TIME FOR THE TRADE TO TURN BACK TO NORMAL**

It is believed that the COVID-19 pandemic, for which the world was unprepared, will be a turning point for all industries. Changes in trade, health, tourism, finance, and transportation industries are inevitable. International trade movements, which cannot be considered independent from the logistics industry, will take quite a while to reach the pre-pandemic level. Even if the signs of recovery and activity have started to be observed in China, the fact that US and European markets, which are the target markets for the goods exported by China, make demands from China at the pre-pandemic level will take a long term. Although this may be interpreted as a contraction in international trade and consequently a decrease in the volume of logistics activities, the possible volume reduction in question can be compensated by China’s offering its goods at competitive prices with the Belt and Road Initiative.” ■

# DENİZYOLUNDA NORMALLEŞME İHRACAT PAZARLARINA BAĞLI

## NORMALIZATION ON SEA TRANSPORTATION DEPENDS ON EXPORT MARKETS

**Küresel denizyolu taşımacılığının pandemiden ciddi etkilendiğini söyleyen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Cihan Özkal, Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında ise havayolu ve karayoluna göre denizyolunun daha az etkilendiğini belirtti.**

UTİKAD Board Member and Sea Working Group chair Mr. Cihan Özkal, who said that global sea transportation was affected seriously from the pandemic, stated that sea transportation was the less affected transport mode in Turkey's foreign trade transports, compared to air and road transport.

**N**ormalleşme ile birlikte denizyolunda da normale dönüşün başladığını ifade eden Cihan Özkal, pandeminin sektöre etkilerini ve beklentilerini şöyle anlatıyor: "COVID-19 salgınının dünya genelinde hızlı arttığı aylarda bazı ülkeler, ciddi karantina kuralları uygulayarak, gemi yaşam mahalleri ve hatta geminin tamamını da kapsayacak uygulamalara gittiler. Ancak birkaç istisna dışında tüm ülke limanları açıldı ve yük tahliyeleri yapılabildi. Limanlarda çalışan personel değişmeli olarak ve az seviyeye indirilerek, çalışmalarına çok sıkı tedbirlerle devam ettiler.

COVID-19 sürecinde en büyük darbeyi belki de kruvaziyer, denizyolu taşımacılığı aldı diyebiliriz. Özellikle, Mart ayında İtalya'da ve diğer kruvaziyer seferlerinin yapıldığı ana limanlarda, birçok yolcu gemisi, sefer iptalleri nedeniyle demirde veya limanda bekleyerek tam karantina uygulamalarına maruz kaldı. Hatta bazıları yolcularıyla beraber karantinaya alındılar.

Küresel denizyolu yük taşımacılığı da, dünya ticaretinde ciddi payı olan bir sektör olduğu için pandemi süresince çok etkilendi. Özellikle deniz konteyner taşımacılığında Mart-Nisan aralığında, doğu-batı rotasında yaklaşık 500 seferin iptal edilmesine ve armatörler bazında haftalık 800 milyon Amerikan Doları tutarlarında zararlara yol açtı. Son verilere göre de dünya çapında bin 675 seferin iptal edildiğini not etmek lazım. Nisan sonu itibarıyla, COVID-19 sürecinin kontrol altına alınmaya başlamasıyla normale dönüşler gerçekleşti.

### TÜRKİYE'DE DENİZYOLU; HAVA VE KARAYOLU TAŞIMALARINA GÖRE DAHA İYİDİ

Ülkemiz açısından baktığımızda, diğer taşıma modlarına nazaran



**CİHAN ÖZKAL**  
UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ VE  
DENİZYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI  
UTİKAD BOARD MEMBER AND  
SEA WORKING GROUP CHAIR

**M**r. Cihan Özkal, who stated that the return to the normal has started in sea transportation together with normalization, explains the effects and expectations of the pandemic to the industry as follows: "During the months when the COVID-19 pandemic increased rapidly throughout the world, some countries went under practices that would cover the ship's living quarters and even the whole ship by applying serious quarantine rules. However, with a few exceptions, all the ports of the country were open and cargo evacuations were possible. The number of personnel working at the ports was reduced and they continued working in shifts and under very strict measures.

We can say that perhaps the cruise and sea transportation dealt with the most severe blow in the COVID-19 period. Especially in March, many cruise ships were kept waiting at anchor or port and exposed to full quarantine practices at the main ports in Italy, where other cruise trips were held. Some were even quarantined with their passengers.

Global sea freight transportation has also been heavily influenced during the pandemic as it is an industry that has a significant share in world trade. Especially in sea container transportation, it resulted in the cancellation of approximately 500 trips on the East-West route between March and April and losses amounting to 800 million USD weekly on the basis of shipowners. According to the latest data, it is necessary to note that 1.745 trips have been canceled worldwide. As of the end of April, returns to the normal started as the COVID-19 began to be brought under control.

### SEA TRANSPORTATION WAS BETTER THAN AIR AND ROAD TRANSPORTATION IN TURKEY

When we evaluate the situation in terms of our country, sea transportation

denizyolu taşımacılığı belki de en az etkilenen taşıma modu oldu. Ekipman ve yer sorunu pek ciddi seviyelerde olmadı. Düzenli hatlar da ekipman tedarikinde gerekli düzenlemeler yaparak, ihracatın devamına olanak sağladı. Bazı hatlar da ekipman tedarikiyle ilgili ek masraflar uygulayarak, sürekliliği sağladı. Mayıs-Haziran aylarında nispeten normale döndü diyebiliriz. Türkiye'nin ihracat yaptığı ülkelerde normalleşme sürecinin sağlıklı bir şekilde ilerlemesi halinde denizyolu taşımacılığının tekrar eski hacimlere dönebileceğini düşünüyorum.

### DENİZDE SÜREÇ DENGELİ GİDİYOR

Dünya bazında baktığımızda bildiğimiz kadarıyla iflas eden operatör/hatlar olmadı ancak bu önümüzdeki süreçte olmayacak anlamına gelmiyor. Süreç içinde taşıma işleri organizatörleri (TİO) arasında bazı mağduriyetler oldu. Türkiye'ye varış yapan yüklerin evrakların yurt dışından zamanında gelmemesi veya ithalat yapacak firma çalışanlarının durumları nedeniyle gecikmeler yaşandı. Bu gecikmeler, limanlarda ardiye ve demuraj masraflarının artmasına yol açtı. Navlun seviyelerinde ciddi artışlar olmadı. Petrol fiyatlarındaki düşüşler ve arz/talep nedeniyle henüz ciddi bir artış beklemiyoruz ancak bu durum önümüzdeki dönemlerde değişebilir. ■

was perhaps the least affected transport mode compared to other transport modes. Equipment and destination problems were not at a serious level. The continuity of exports was ensured by making necessary arrangements in equipment supply in regular lines. Some lines ensured continuity by applying additional costs related to equipment supply. We can say that it returned to normal relatively in May-June. I consider that sea transport can return to its past volumes on the condition that the normalization process proceeds in a healthy way in the countries to which Turkey exports.

### THE PROCESS IN SEA TRANSPORT IS GOING BALANCED

When we look at the world, there are no operators / lines that have gone bankrupt as far as we know, but this does not mean that this will not happen in the coming period. During the pandemic days, there have been some victimizations among the freight forwarders. There were delays due to the fact that the documents of the freights arriving at Turkey did not come on time or because of the conditions of the company employees that would operate the import. We do not expect a serious increase yet due to the fall in oil prices and supply / demand, but this may change in the coming periods." ■



### DİJİTALLEŞMEYİ KONUŞMAK YERİNE HAYATA GEÇİRECEĞİMİZ BİR DÖNEME GİRİYORUZ

COVID-19 elbette birçok sektörü etkiledi. Kaçınılmaz olarak, firmalar tedarikçilerini daha fazla çeşitlendirmeye ve daha yakın pazarlar ile bölgesel tedarik, üretim modellerini tekrar gözden geçirmeye başladılar. Özellikle, bazı medikal ürünlerde Uzakdoğu'ya bağımlı olmak yerine, kendi ülkelerinde üretim veya daha yakın pazarlardan mal tedariki ön plana çıktı. Ayrıca, kağıtsız ve temassız işlemlerin gümrüklerde, armatörlerde, acentalarında, TİO'larda yapılabilmesi konusunda herkes ciddi bir çaba içerisine girdi. Ülkemizde de bu ihtiyaç çok belirgin bir şekilde görüldü. Sanıyorum, önümüzdeki dönemde bunları konuşmaktansa hayata geçireceğimiz bir dönem yaşayacağız. ■

### WE ARE ENTERING A PERIOD IN WHICH WE WILL REALIZE DIGITIZATION, RATHER THAN TALKING ABOUT IT

COVID-19 has, of course, affected many sectors. Inevitably, firms have begun to diversify their suppliers and to review closer markets, regional procurement and production models. In particular, instead of being dependent on the Far East in some medical products, production in their own countries or supply of goods from closer markets has come to the fore. Besides, everyone has made a serious effort to make paper-free and contact-free transactions at customs, shipowners, agents, and freight forwarders. In our country, this need was very obvious. I think we will experience a period in which we will realize these, rather than talking about them. ■



# HAVA KARGODA TALEP VE MALİYET ARTTI KAPASİTE ARTMADI

## DEMAND AND COSTS HAVE INCREASED IN AIR CARGO, CAPACITY HAS NOT INCREASED

**Hava kargo taşımacılığının pandemi dönemindeki kapasite darlığının normalleşme sürecinde de devam ettiğini söyleyen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Havayolu Çalışma Grubu Başkanı Mehmet Özal, havada normale dönüşün zaman alacağını vurguluyor**

Stating that the capacity shortage of air cargo transportation during the pandemic continues in the normalization process, UTİKAD Board Member and Air Working Group chair Mr. Mehmet Özal emphasizes that it will take time to return to normal in the air transportation.

**M**ehmet Özal, COVID-19 salgınının havayolu taşımacılığına etkilerini ve gelecek dönemdeki öngörülerini şöyle ifade ediyor: “Hava kargo taşımacılığının büyük bölümü yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde yapıldığı için pandemiden dolayı yolcu seferleri askıya alınınca kargoların taşınabileceği kapasite daraldı. Kargo uçakları operasyona devam edebildi. Uluslararası ticaret yavaşlasa da pandeminin gerektirdiği hijyen ve sağlık ürünleri hava kargo ile taşındı. Bu anlamda hava kargoya olan talep azalmadı ama taşıma kapasitesi daraldı ve kapasite darlığı nedeniyle taşıma maliyetleri oldukça arttı.

Pandemi süresince kargo taşımacılığı devam etti fakat gönderdiğimiz uçuş ekibini herhangi bir otelde konaklatmadığımızdan, gidiş dönüş seferleri için iki uçuş ekibi göndermek zorunda kaldık. Yoğun talep gören destinasyonlarda maalesef gecikmeler yaşadık. Yüklerin parçalı çıkması ya da istenilen günde ulaştırılmaması gibi sıkıntılar oldu. Bu anlamda talebi daha hızlı bir şekilde karşılamak adına hava yollarının bazı hatlarında yolcu uçakları kargo amacıyla kullanıldı. Yüklerin sevkiyatı hem kargo bölümüne hem de yolcuların oturdukları bölümlere yerleştirilerek yapıldı. Türkiye’den hem sağlık malzemeleri hem de sebze ve meyve ihracat talebinde bir artış yaşandı. Fakat ithalat tarafında döviz kurlarındaki yükselme, genel olarak fabrikaların tatil edilmesi ve tüketim alışkanlıklarının değişmesinden dolayı azalma görüldü. Yani uçakların buradan dolu gitmesi ama dönerken neredeyse boş gelmesi bir verimsizlik yarattı. Bu durum diğer taşıma modları için de geçerliydi. Tüm bunlar lojistik verimlilik anlamında yüksek maliyet oluşturdu. Bu maliyeti de ihracatçılar karşıladığı için Türk ihracatçısı buradan giden aracın geri

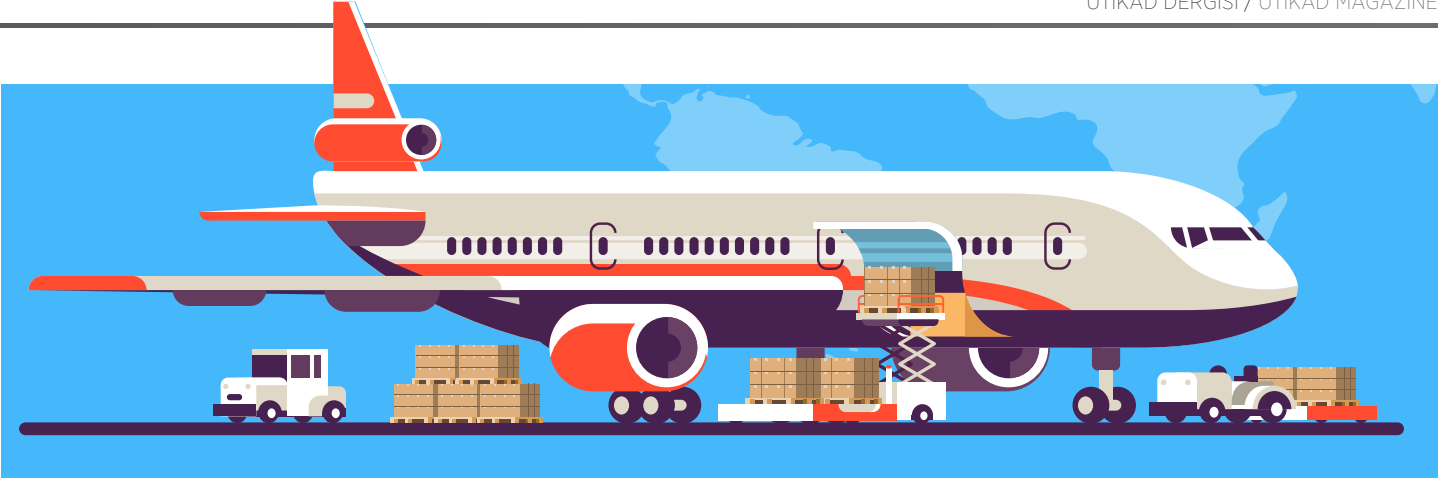


**MEHMET ÖZAL**  
UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ VE  
HAVAYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI  
UTİKAD BOARD MEMBER AND  
AIR WORKING GROUP CHAIR

**M**r. Mehmet Özal states the impacts of the COVID-19 pandemic on air transportation and his predictions for the future as follows: “Since most of the air cargo transportation is carried out in the cargo compartments of the passenger aircraft, the capacity to carry the cargo contracted when the passenger flights were suspended due to the pandemic. Cargo aircraft were allowed to continue to operate. Although international trade slowed down, hygiene and healthcare products required by the pandemic were carried by air cargo. In this sense, the demand for air cargo has not decreased, but the carrying capacity has contracted and the transportation costs have increased considerably due to the shortage of capacity.

Cargo transportation continued during the pandemic, but we could not accommodate the flight crew at any hotel, so we had to send two flight crews for round trips. Unfortunately, we experienced delays in destinations that were in high demand. There were problems such as split pieces or not being able to deliver the cargo on time. In this sense, passenger aircraft were

used for cargo purposes in some lines of airlines to meet the demand more quickly. The shipment of the cargo was made by placing them both in the cargo and passenger compartment. There was an increase in export demand for both medical supplies and fruit and vegetables from Turkey. However, there was a decrease in the imports due to the increase in foreign exchange rates, temporary suspension of factories in general, and changing consumption habits. In other words, the fact that the planes left the country full but returned almost empty caused inefficiency. This was also valid for other modes of transport. All of these created high costs in terms of logistics efficiency. Since the exporters have to cover this cost, Turkish exporters had to cover the cost of the capacity which could not be



dönüşte dolduramadığı kapasitenin maliyetini de üstlenmek zorunda kalmış oldu ve olmaya devam ediyor.

Yolcu uçuşları planlı ve kademeli olarak açılmaya başladı fakat hem kapasite hem de maliyetler anlamında sıkıntının devam etmesi de bizim yaşadığımız handikaplardan biridir. Çünkü yeni uygulamalar doğrultusunda artık kabine yolcu bagajı alma kısıtlaması getirildi. Bagajlar, kabin yerine uçağın aşağısındaki kargo bölümüne koyulacağı için yolcu uçaklarının altında kargo ve ticari mallar için ayrılan yükleme kapasitesi de azalmış olacak. Bu bir anlamda yolcu uçaklarındaki kargo bölümünde daha az ticari kargo taşınacağı anlamına geliyor.

#### **BAZI MODELLER SEFERDEN KALDIRILACAK**

Yolcu tarafındaki bazı hava yollarında iflas ve konkordato gibi durumlar yaşandı ama dünyanın hem kargo hem de yolcu anlamında önde gelen hava yollarına baktığımızda devlet desteğiyle de olsa şu an olumsuz bir durum görünmüyor. Ya da nakit akışı anlamında sıkıntıya giren firmalar büyük hava yolu firmalarına satılıyor. Şu an için yük ya da kargo hareketini etkileyecek büyük oyuncuların piyasadan çekilen yok ama yolcu tarafında bu tip ayrılıklar yaşandı. Şu anda dünyadaki uçak filosunun yüzde 90'ı yerde yani ciddi bir verimsizlik var. Hatta bazı hava yolları yerde olan uçaklarının bazı modellerini tamamen seferlerden kaldırmayı planlıyor. Genel olarak hem yolcu hem de kargo anlamında taşıma kapasiteleri azalacak gibi duruyor. Bu sene sonuna kadar böyle bir daralmayı öngörebiliriz.

Hava yolunda normalleşme çok kısa sürede olmayacak diye düşünüyoruz. Her ne kadar yaz sonu gibi seferlerin açılması ve frekansların önceki aylara göre artması planlansa da 2019'daki sefer sayısı ve frekanslarına ulaşması herhalde 2022 ya da 2023 tarihlerini bulabilir." ■

met in return flight, and they still have to cover them.

Passenger flights have started gradually and within a plan, but the ongoing problem in terms of both capacity and costs is one of the handicaps we experience. Because, in line with the new implementations, passengers are not allowed to take their cabin luggage into the cabin. As the luggage will be placed in the cargo compartment below the plane, instead of the cabin, the loading capacity reserved for cargo and commercial goods under the passenger aircraft will also reduce. In a sense, this means that less commercial cargo will be carried in the cargo compartment in passenger aircraft.

#### **SOME MODELS WILL BE PULLED OUT FROM FLIGHTS**

Some airlines operating only as passenger flights have experienced bankruptcy and concordat, but when we look at the leading airlines in the world in terms of cargo and passengers, there is no negative situation at the moment, even with government support. Or companies that have trouble in terms of cash flow are sold to major airline companies. For now, there are no big players withdrawing from the market that will affect the cargo or cargo movement, but such separations occurred in terms of passenger flights. Currently, 90 percent of the world's fleet is on the ground, so there is serious inefficiency. Some airlines even plan to completely pull out some models of their aircraft from the ground. In general, carrying capacities seem to decrease in terms of both passenger and cargo movements. We can foresee such a contraction until the end of this year.

We think that normalization in the air will not happen in a very short time. Although it is planned to start flights like the end of summer and to increase the frequencies compared to the previous months, it may be possible to reach the flight figures and frequencies of 2019 in 2022 or 2023." ■

## **LOJİSTİK FİRMALARI ÜRÜNLERİNİ ÇEŞİTLENDİRMELİ**

İçinde bulunduğumuz pandemi sürecinde hızlı gelişen iş kollarından biri e-ticaret oldu. Bu yüzden lojistikte e-ticaret ve B2B çözümleri yani B2B'den B2C'ye geçiş, mikro dağıtım, entegre çözümler gibi ürün çeşitlendirme ihtiyacı olacak. Firmalar rekabetçi olmak için yalnızca hava kargo değil belki hava kargonun önündeki ve arkasındaki katma değerli hizmetleri de geliştirmek durumunda kalacak. Bunları geliştiremeyenler de rekabet anlamında dezavantajlı olacaklar. ■

## **LOGISTICS COMPANIES SHOULD DIVERSIFY THEIR PRODUCTS**

E-commerce has been one of the fastest-growing business lines in the pandemic process we are in. Therefore, there will be a need for product diversification in logistics such as e-commerce and B2B solutions, in other words, transition from B2B to B2C, micro-distribution, and integrated solutions. In order to be competitive, companies will have to develop not only air cargo but also in value-added services in front of and behind the air cargo. Those who cannot develop in these will also be disadvantaged in terms of competition. ■

# DEMİRYOLUNA YÖNELİK FARKINDALIK OLUŞTU

## AN AWARENESS OF RAIL TRANSPORTATION HAS BEEN RAISED

**Pandemi sürecinde demiryolu yük taşımacılığında ciddi hacim artışı olmadığını vurgulayan UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Demiryolu ve İntermodal Çalışma Grubu Başkanı Ekin Tırman, güvenli taşımacılık açısından sektöre karşı olumlu bir algının oluşmasının önemli olduğunu kaydetti.**

Emphasizing that there is no significant volume increase in rail freight transport during the pandemic process, UTİKAD Board Member and Rail and Intermodal Working Group chair Mr. Ekin Tırman noted that it is important to have a positive perception towards the industry in terms of safe transportation.

**E**kin Tırman, komşularla ticarete kesintisiz devam edilmesine imkan tanıyan demiryolu taşımacılığına dair gelecek beklentilerini şöyle ifade ediyor: "Pandemi sürecinin başında Avrupa ile olan sınırlarımız da dahil olmak üzere doğu sınırlarımız kapalıydı. Daha sonra kısa sürede bir çözüme kavuşturulmaya çalışıldı. Özellikle şoförlere Kapıkule sınırından geçmesi sonrasında 14 gün karantınada kalma kuralı, karayoluyla gerçekleşen uluslararası taşımacılığı olumsuz etkiledi. Böyle olunca da açıkçası hem Türkiye'nin batı ile olan demiryolu trafiğinde hem de Avrupa'da yoğun şekilde kullanılan demiryoluyla yük taşıma ağında bir hareketlenme meydana geldi. Çünkü demiryolunda yük trafiği insan faktörü olmadan gerçekleşebiliyor.

Bizim takip edebildiğimiz kadarıyla Türkiye'de çok büyük bir hacim artışı olmadı ama diğer taşıma modlarındaki gibi düşüş de yaşanmadı. Demiryolu kendi içinde sürdürülebilirliğiyle beraber burada kendi trendini korudu diyebiliriz. Bizim özellikle demiryolu ve intermodal diye adlandırdığımız taşımacılık modunun toplam taşımacılık içindeki payı çok kısıtlı. Yüzde 1 seviyelerinde. Pandemi ile birlikte en azından Avrupa ortalaması olan yüzde 5-6'lara çekmekle alakalı olarak planlamalara gitmemiz gerekiyor. Deniz ve havayolu taşımacılığı zaten yük taşımacılığı anlamında büyük bir pay alıyor. Bunların dışında dış etkenlere çok bağımlı olan, ülkeler arası kota ve vize uygulamalarıyla her zaman bir şekilde sınırlandırılan ya da politik krizlerle yara alan ciddi derecede bağımlı olduğumuz bir karayolu taşımacılığımız var. Ama demiryoluyla bu işin belli oranda dengelenmesi sürdürülebilirlik ve kalıcılık için büyük değer katıyor. Ulaştırma Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığının da bu konuda bir yak-



**EKİN TIRMAN**  
UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ VE DEMİRYOLU VE  
İNTERMODAL ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI  
UTİKAD BOARD MEMBER AND RAIL AND INTERMODAL  
WORKING GROUP CHAIR

**M**r. Ekin Tırman expressed his future expectations about rail transport, which allows uninterrupted trade with neighbors, as follows: "At the beginning of the pandemic, our Eastern borders were closed, including our borders with Europe. Then, a solution was tried to be found in a short time. Especially, the implementation of keeping the drivers crossing through Kapıkule border in quarantine for 14 days affected international transportation by road negatively. This being the case, there was a movement both in Turkey's rail traffic with the West and in the rail freight transport network, which is intensely used in Europe. Because freight traffic on railway can occur without the human factor.

As far as we could follow, there was not a very large increase in volume in Turkey but there was not a decline as in other modes of transport, either. We can say that rail transportation has maintained its own trend here with its sustainability. The mode of transportation, which we call especially rail transportation and intermodal transportation, has a very limited share in total transportation. It is at the level of 1 percent. With the pandemic, we need to make plans about increasing it to the level of at least 5 or 6 percent, which is also the European average. Sea and air transportation are already taking a large share in terms of freight transportation. Apart from these, we have road transportation, which is very dependent on external factors, which is always restricted by international quota and visa applications, which is severely harmed by political crises, and which is we are highly dependent on. However, the balancing of this work through rail at a certain rate adds great value to sustainability and permanence. I believe that the Ministry of



laşımı olduğunu ve önümüzdeki dönemde bunun olumlu etkilerini göreceğimizi düşünüyorum.

Doğuda sınırların kapatılmış olması, batı ülkelerinde ise sürücülerin ülkeler arası geçişinde, kabulünde ve testlerin yapılmasında yaşanan zorluklardan dolayı her iki ticaret rotasında da çok ciddi sorunlar yaşadık. Demiryolu taşımacılığı alt yapısı ve pratiği itibarıyla bu tür yaşanan zorluklara daha hazırlıklı. Aynı zamanda bu süreçte gündemde olan, olabildiğince temastan ve evrak alışverişinden uzak temassız taşımacılık denildiğinde yollar demiryoluna çıkıyor. Bu sebeple baktığımızda Türkiye'nin hem kamuda hem de özel sektörde bir ödevi var; demiryolu ile intermodal sistemlerle yük taşımacılığını kuvvetlendirmek ve alt yapısını sağlamlaştırmak.

Marmaray'ın etkili ve verimli bir şekilde kullanılabilmesi Türkiye'nin özellikle batı-doğu eksenindeki taşımacılık rotasını çok etkiler. Pandemi sürecinde özel sektöre ait bazı blok trenler Marmaray'ı kullanarak geçiş yaptı ama daha önemli soru şu; geçekten sektörün ihtiyacı olduğu oranda kapasite olarak hizmet verebilecek mi yoksa ara sıra özellikle istenen taşımalar da mı devreye alınacak? Marmaray'dan daha önemli ve daha sürdürülebilir olanı tabii kuzey çevre yolunda üçüncü köprü üzerindeki bağlantının ortaya çıkaracağı demiryolu hattıdır. Çünkü zaten projesi itibarıyla tamamen yük taşımacılığı için tasarlanmış bir projedir. ■



Transport and the Ministry of Trade have an approach to this issue and that we will see the positive effects of this in the coming period.

We had serious problems in both trade routes due to closed borders in the East and the difficulties experienced in crossing, acceptance, and testing of drivers in Western countries. Rail transportation is more prepared for such difficulties in terms of infrastructure and practice. Besides, when it comes to contact-free transportation away from contact and document exchange, which is on the agenda in this period, away from contact and document exchange as much as possible, the roads lead to the rail transportation. For this reason, Turkey has a duty both in the public and the private sector: to strengthen freight transport and strengthen its infrastructure with rail intermodal systems.

The effective and efficient use of Marmaray affects the transportation route of Turkey on the West-East axis quite much. In the pandemic days, some block trains belonging to the private sector crossed by using Marmaray, but there is a more important question here; it is necessary to know whether it will be able to serve as capacity as much as the sector needs, or whether it will be commissioned from time to time especially in the desired transports. What is more important and sustainable than Marmaray is the railway line, which will be revealed by the connection on the third bridge on the north ring road. Because it is already a project designed for freight transportation. ■

## DEMİRYOLLARINDA REKABET SIKINTISI ÇÖZÜLMELİ

Demiryolu taşımacılığında tartışılması gereken bir diğer konu ise navlunlar. İran ve Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden yapılan taşımalarda TCDD'nin firmalara fiyat vermekten uzak durması ve ek bir iki firma üzerinde acentalara yönlendiriliyor olması sektörde rahatsızlık yarattığı gibi rekabetle alakalı soru işaretlerini de ortaya çıkartıyor. Bunu sektör paydaşları ve UTİKAD olarak farklı mecralarda çok kez TCDD'ye dile getirdik. Gelişmeleri de takip ediyoruz. Batı tarafında da her zaman demiryolu ve karayolu arasında bir fiyat rekabeti vardır. Karayolu şu anda türbülanslı zamanlardan geçiyor. Çünkü ithalat ve ihracat dengesi korona öncesinde de bozuk bir yapıdaydı. Şu an ithalat taşımaları, ihracata göre daha çok azaldı. Ben hem sürdürülebilirlik hem fiyat stabilizasyon anlamında hem de batı ile olan ticarete karayolunun belli avantajları olduğuna inanıyorum. Bu yüzden o taraf daha dinamik bir yapıda. Doğu tarafında ise TCDD'nin aslında süreci yönetme anlayış ve politikasına bağlıyız.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ve oradan Türki Cumhuriyetlere ulaşım ile ilgili hem de İran ile olan ticarete şu an için demiryolu alternatifsiz duruyor.” ■

## THE COMPETITION PROBLEM SHOULD BE SOLVED IN RAIL TRANSPORTATION

Another issue that needs to be discussed in rail transportation is freights. The fact that Turkish State Railways refrains from giving prices to the companies in transports made over the Iran and Baku-Tbilisi-Kars line, and that these companies are being directed to the agencies through additional one or two companies create discomfort in the sector, as well as bringing out question marks about the competition. We have expressed this to Turkish State Railways many times at different platforms as industry stakeholders and UTİKAD. We also follow the developments. On the West side, there is always a price competition between rail and road transportation. The road transportation is currently going through turbulent times. Because the balance of imports and exports was in a bad structure before the Coronavirus. Currently, import shipments have decreased more than exports. I believe that road transportation has certain advantages in terms of sustainability, price stabilization, and trade with the West. Therefore, that side has a more dynamic structure. On the East side, we are actually dependent on Turkish State Railways' understanding and policy of managing the process. The rail transportation currently remains without alternatives in Baku-Tbilisi-Kars railway line and the transportation from there to the Turkic Republics, as well as the trade with Iran.” ■

# AKREDİTİFLİ İŞLEMLERDE KONŞİMENTONUN İMZALANMASI

**Koronavirüs salgını günlerinde akreditifli işlemlerde yaşadığımız en büyük sorunlardan biri, çeşitli banka rezervleri oldu. Bunların içinde ise en yaygını konşimentoların imzalanmasına dair rezervler olarak karşımıza çıktı.**

**B**ana bu konuda oldukça fazla konu yansıyınca, makalemi bu konuya ayırmak istedim. Bankalar bu konuya hangi kaynaklara dayalı bakarlar, neden bazı konşimentoları kabul ederler ve neden bazılarını reddederler? Acaba “bankalar fazladan kazanç elde etmek için sorun çıkarıyorlar” algısı doğru mu yoksa bizler mi konuyu tam olarak detaylı bilmiyoruz?

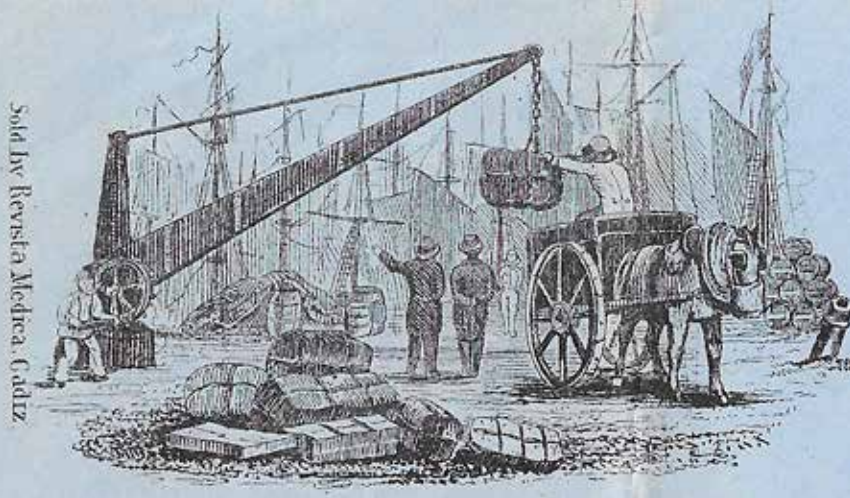
Bu sorulara cevap arayıp, konuyu yine de sizlerin yorumlarına sunacağım.

Şunu hepimiz net olarak biliyoruz ki eğer bir dış ticaret işleminde ödeme yöntemi akreditifli ise ve bu eşyanın taşınması deniz parkurunda yapılacaktır çok büyük ihtimalle konşimento düzenlenmesi şart olacaktır. Elbette bunun FCR, FBL, SWB vb gibi istisnai durumları da vardır, ama genellediğimizde konşimento aranmaktadır.

Belgeler içinde bulunan konşimentoları ya hat acenteleri ya da ülkemizde anıldığı şekli ile Taşıma İşleri Organizatörleri (TIO) yani freight forwarderlar (NVOCC) düzenleyip imzalar.

Öncelikle şunu belirtelim; bankalar belgeleri incelerken akreditiflerin tabii olduğu ICC kuralları ile bağlıdır. Bunlar başta UCP (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) olmak üzere bu konuda standart bankacılık uygulaması olan ISBP (International Standard Banking Practices) ve ICC görüşleridir. Bankalar bu konuda yeterli uzmanlığa sahiptir. Bu işleri yapan çalışanlarını, periyodik teknik eğitimden geçirirler, ICC Türkiye Milli Komitesi'nin eğitimlerine gönderirler ve büyük bir kısmının CDCS (Certified Documentary Credit Specialist), sertifikasını sağları. Kısacası dünya standartlarında iş yaparlar.

Yukarıda yaptığım açıklamalar bizi şu anlayışa götürmelidir bence; bankalar mutlak olarak eğitilirdirler ve çoğunlukla tespit ettikleri rezervler haklı sebeplere dayanır. Bu genellemeyi, meslekte uzun yıllarını geçirmiş biri olarak rahatlıkla yapabilirim.



Ahmet Aytoğan'ın koleksiyonundan olan fotoğraf, kaynak gösterilmeden ve izinsiz kullanılamaz.

Bu genellemeyi yapmış olsam da buradan acaba tüm rezerv konuları yüzde yüz haklıdır sonucu çıkar mı? Hayır. Bu konuda rezerv konusu yapmakla ünlenmiş bankalar bile vardır, bu yaptıkları doğru mudur? Hayır. Bu durum başta akreditif ürünü olmak üzere tüm camiaya hatta ülkeye zarar vermektedirler. Hatta bu banka bir teyit bankası ise işte o zaman hem ihracatçı hem de taşımacı açısından gerçekten çile başlıyor.



Ahmet AYTOĞAN  
info@ahmetaytogan.com

## Peki bankaların dayanakları nelerdir, haklı mıdır?

Biraz irdeleyelim, UCP'ye bakalım, taşıma ile ilgili maddeler esas olarak 19-25 arasında yer almakla birlikte bunun dışında konu ile ilgili başka maddeler veya diğer maddelerin arasında fıkralar da vardır. Örneğin; 26. madde, güvertede taşıma ve yükleyici beyanı ve ek masraflar, 27. madde ise temiz taşıma belgeleriyle ilgilidir. Burada diğer konulara girmeden esas olarak sadece Konşimento imzalanması konusuna gireceğim, diğerleri bir başka yazımımızın konusu olacaktır. UCP'nin en son sürümü olan UCP 600 içerisinde 19 ve 20. maddeler konşimentoyu da ihtiva eden maddelerdir.

## MADDE 19, EN AZ İKİ FARKLI TAŞIMA ŞEKLİNİ KAPSAYAN TAŞIMA BELGESİ

a) En az iki farklı taşıma şeklini kapsayan bir taşıma

belgesi (multimodal veya combined taşıma belgesi), nasıl adlandırılmış olursa olsun,

i) taşımacının ismini göstermeli ve,

• taşımacı veya taşımacı adına ismi belirtilen bir acente tarafından, veya

• kaptan veya kaptan adına ismi belirtilen bir acente tarafından, imzalanmalıdır.

Taşımacı, kaptan veya acente tarafından atılan herhangi bir imza taşımacıya, kaptana veya acenteye ait imza olarak tanımlanmalıdır. Bir acente tarafından atılan herhangi bir imza o acentenin taşımacı veya kaptan adına imza attığını belirtmelidir.

## MADDE 20, KONŞİMENTO

a) Bir konsimento, nasıl adlandırılmış olursa olsun,

i. taşımacının ismini göstermeli ve,

- taşımacı veya taşımacı adına ismi belirtilen bir acente tarafından, veya
- kaptan veya kaptan adına ismi belirtilen bir acente tarafından, imzalanmalıdır.

Taşımacı, kaptan veya acente tarafından atılan herhangi bir imza taşımacıya, kaptana veya acenteye ait imza olarak tanımlanmalıdır. Bir acente tarafından atılan herhangi bir imza o acentenin taşımacı veya kaptan adına imza attığını belirtmelidir.

Yukarıdaki maddelere dikkat edecek olursak, akreditif konusu konşimentoda olmazsa olmazların ilki taşımacı ismi (unvanı) veya kaptan. Konşimentodaki imza ise ya taşımacının bizzat imzası ya da taşımacının acentesi taşımacı adına (on behalf of the carrier...). Diğer durum ise bizzat kaptanın kendisi veya kaptan adına bir acente (on behalf of the master...) olduğunu görürüz.

Burada acente tanımı son derece net, taşımacıyı veya kaptanı yasal olarak temsile yeterli olan gerçek veya tüzel kişidir. Kaptan da donatan adına gemiyi bizzat sevk ve idare eden gerçek kişidir. Peki taşımacı kimdir? İşler sanki bu tanımda karışıyor ve bankalarla burada sorun çıkıyor.

Eğer Türk Dil Kurumu sözlüğüne bakacak olursak “Taşıyıcı; Ücretle yük taşıyarak geçinen kimse, yükçü, sırtçı, hamal.” şeklinde karşımıza çıkıyor.

İngilizce sözlüklere baktığımızda ise;

“Taşıyan: Bir yerden bir başka yere ücret karşılığı eşya veya insan taşıyan” şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

## Peki 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ne diyor taşıyan için?

**MADDE 926-** (1) Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanı sıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir.

**MADDE 1238-** (1) Konşimentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konşimento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan sayılır.

Bütün bunlara baktığımızda bu konuda rezerv tespiti yapan bankalar eğer “taşıyan” tanımından sadece “fiili taşıyan”ı anlıyor ve konşimento üzerinde bunu mutlak olarak arıyorlarsa, bence büyük bir hata yapıyorlar. Bu ilişkiler o kadar karmaşık ki; fiili taşıyan diye bilinen şirket bir de bakıyorsunuz ki çeşitli armatörlerle ittifaklar (alliance) oluşturmuş, aslında eşyayı o ittifak içindeki diğer taşıyanın gemisi taşıyor. Bir adım sonrasında ise ufak gemiler (feeder) devreye giriyor, aktarma limanlarından eşyayı alıp son destinasyona götürüyorlar, bu ufak gemileri de bir başka taşıyan işletiyor.

Bu yanlış anlayıştan hareketle de konşimentosunda kendisini “taşımacı” olarak gösterip, acentesini de ekleyen Taşıma İşleri Organizatörlerinin (freight forwarder-nvoc) konşimentolarına rezerv koyarak gereksiz masrafların oluşmasına, ciddi zaman kayıplarına neden oluyor. “Elbette şunu açıkça belirtmekte fayda var; akreditifte şart olarak bir hat armatörü, taşımacı olarak kesin belirtilmişse mutlaka o armatörün konşimentosu ibraz edilmelidir.”

Örneğin bir TİO düşünelim, unvanı da XYZ LOGISTICS LTD olsun. Bu firma yaptığı deniz taşıma işi için müşterisine verdiği konşimentoda imza alanında “Signed On Behalf Of The Carrier XYZ LOGISTICS LTD tanımlaması yapsın devamında da XYZ Taşımacılık ve Lojistik Ltd. As Agent” diyerek bitirsin ve imza atılmış olsun. Burada teknik olarak UCP 600 açısından bir sorun yok bence. Taşımacı açıkça belirtilmiş, acente de kendi unvanını koyarak taşımacının acentesi olarak imzasını konşimentoya koymuş. Peki ICC-UCP ve ISBP’de, özellikle konşimentolarda taşımacının unvanı ile tanımlanması neden ısrarla istenir? Bunun ısrarı, Taşımayı yapan firmanın “taşımacı sorumluluğunu üstlendiğini tespit edebilmek içindir”. Akreditifte aksi istenmediği sürece konşimentoda taşımacının belirtilmemesi işte bu nedenle rezervedir.

İşte son günlerde gelen rezervler de bundan geliyor. Banka hiç görevi olmadığı halde o TİO’nun sitesine giriyor, kendince tespit yapıyor ve dönüp taşıyan ile acente ilişkisini yorumluyor ve “bu konşimento sadece taşımacı olarak imzalanmalıdır, acente olarak imzalanamaz” diyor. Bu haksız ve yanlış bir rezervedir. Özellikle ihracatçımıza zaman kaybettirir, TİO’yu da müşterisi ile ilişkisinde zor duruma sokar. İnternet teknolojisinin gelişmesiyle bu tür uygulamalar ortaya çıkmıştır. Bankaların internetten bu şekilde rezerv koyması yukarıda belirttiğimiz gibi haklı ve doğru değildir, bankaların internetten araştırma yapma gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. Yani bir banka internetten bulduğu bilgi ile rezerv konusu yapamaz. Rezervin akreditif şartlarına, UCP, ISBP, ICC görüşler ve belgelere dayanması gerekir. Bankanın bunlara itibar etmesi gerekir. Bu konuda resmi ICC görüşleri mevcuttur.

Son olarak şunu TİO olan meslektaşlarıma açık yüreklilikte belirtmek isterim. Eğer TİO kendi konşimentosunu düzenleyecekse ve akreditif HBL (House Bill of Lading)-FBL (Forwarder’s Bill of Lading) gibi taşıma senetlerine izin veriyorsa veya “Freight Forwarder Transport Documents are acceptable” gibi şart varsa yukarıda okuduklarının tümünü unutulabilirler. İmzayı sadece kendi unvanları ile “FREIGHT FORWARDER” olarak atabilirler. Ama akreditif buna izin vermiyorsa konşimentolarında fiili taşıyan armatörün ismini

kullanarak sanki onun acentesiymiş gibi bir konşimento kesinlikle düzenlemesinler. Bu tür bir uygulama akreditif şartına uygun olmayı sağlar, ancak diğer taraftan etik değildir, risklidir, bir yanıltma durumudur, tam anlamı ile yasa dışı bir davranıştır. Bunun belgeye ileri veya geri bir yükleme tarihi (on board date) koymaktan farkı yoktur. Yetkisiz bir şekilde ismini kullandıkları bir taşımacı veya acentesi tarafından her zaman dava edilme riskiyle de karşı karşıyadırlar. Türkiye ve yurt dışında bunların örneklerini görüyoruz. Bu yapılacak en büyük hatalardan birisidir,

kesinlikle önermem. Evet bazı NVOCC – FREIGHT FORWARDER firmalar bunu açıkça yapıyorlar, ama onların taşımacılardan alınmış yasal yetkileri vardır. ■



You can scan the QR code to access English document.



# ABD, DEMURAJ VE DETENTION ÜCRETLERİNE YÖNELİK YORUMLAYICI KURALLAR YAYIMLADI

**ABD Federal Denizcilik Komisyonu, ABD'deki demuraj ve detention uygulamalarına yönelik yorumlayıcı kuralları yayımladı. UTİKAD, Türkiye'deki uygulamaların da Federal Denizcilik Komisyonu'nun önermiş olduğu yorumlayıcı kurallara paralel olarak yapılmasının önemine vurgu yapıyor.**

# THE USA HAS PUBLISHED INTERPRETATIVE RULES ON DEMURRAGE AND DETENTION CHARGES

The US Federal Maritime Commission has published interpretive rules for demurrage and detention practices in the USA. UTİKAD highlights that the practices in Turkey should be implemented in parallel with the interpretive rules proposed by the Federal Maritime Commission.

**A**BD'de deniz taşımacılığı sektörünü düzenleyen Federal Denizcilik Komisyonu tarafından ABD'deki demuraj ve detention uygulamalarına yönelik "Demuraj ve Detention Ücretlerine Yönelik Yorumlayıcı Kuralı" yayımlandı. Yayınlanan dokümanın, uygulanan demuraj ve detention ücretlerinin belirlenmesinde armatörler ve liman işletmelerine adaletli ve makul uygulamalar doğrultusunda rehberlik etmek amacıyla hazırlandığı belirtildi. Dokümanda demuraj ve detention uygulamalarının birincil amacının konteynerlerin ve terminal alanlarının verimli kullanımını teşvik etmek ve denizyolu terminallerindeki konteyner hareketlerinin hızını arttırmak olduğu belirtildi.

UTİKAD, üyelerinin faydalanması amacıyla yorumlayıcı kurallara ilişkin bir özet hazırlayarak web sayfasında yayımladı.

Yorumlanan kurallar, 18 aylık bir araştırma süreci sonunda FMC'ye önerildi. Söz konusu yorumlayıcı kuralı hazırlayan Rebecca Dye'ye göre önerinin en önemli noktası; yükletenin (shipper) veya alıcının (consignee) kendi iradesi dışındaki nedenlerle yükü alamadığı veya serbest süre zarfında konteyneri iade edemediği durumlarda demuraj ve detention ücretlerinin durdurulması gerektiği oldu. Bu nedenle, ABD'li göndericiler, taşıma işleri organizatörleri ve diğer lojistik sektörü paydaşları 16 Mart 2020'de FMC'ye gönderdikleri mektupla Rebecca Dye tarafından önerilen yorumlayıcı kuralın COVID-19 salgını sebebiyle zor bir süreçten geçen konteyner tedarik zinciri için acilen benimsenmesi ve uygulanmaya başlanması talebinde bulundu.

**F**ederal Maritime Commission, which regulates the maritime transport industry in the USA, has published "Interpretative Rule on Demurrage and Detention Charges" for demurrage and detention practices in the USA.

It was stated that the document was prepared to guide ocean carriers and port operators in line with fair and reasonable practices in determining the demurrage and detention fees applied. It was emphasized in the document that the primary purpose of demurrage and detention practices is to promote the efficient use of containers and terminal areas and to increase the speed of container movements at sea terminals. UTİKAD has prepared a summary of the interpretative rules and published it on its website for the benefit of its members.

The interpreted rules were suggested to FMC after an 18-month research period. According to Rebecca Dye, who prepared the interpretive rule in question, the most important point of the recommendation was the fact that in cases where the shipper or the consignee could not take the cargo or return the container within free time, demurrage and detention charges should be stopped. For this reason, consignors, freight forwarders and other logistics industry stakeholders sent a letter to FMC on 16 March 2020 and demanded that the interpretative rule recommended by Rebecca Dye be immediately adopted and start to be implemented for the container supply chain, which has gone through a difficult process due to the COVID-19 pandemic.

### Önerilen yorumlayıcı kural çerçevesinde şu bilgiler yer alıyor:

- Demuraj ve detention uygulaması, yüklerin liman ve terminallerden hızlıca çıkarılmasını teşvik etmelidir. Ancak bu süreçlerin uygulanması mümkün değilse, yani yük hareketini hızlandırmayı ve terminalerin verimli kullanımını sağlamıyorlarsa, demuraj ve detention ücretlerinin uygulanmasının makul olup olmadığı sorgulanmaya başlamaktadır. Örneğin hava koşulları, liman ve terminalin sıkışıklık gibi nedenlerle kapalı olması, ya da konteynerin devlet tarafından muayene edilecek olması gibi sebeplerle konteyner muhteviyatı yükler alıcı tarafından çekilemiyorsa demuraj sürecini işletmek, yükün daha hızlı çekilmesi için bir teşvik olmaktan çıkacak.
- Yükün müsaitliği, boş konteynerin iadesi, yükün müsaitlik ihbarı ve konteyner veya yükün devlet tarafından muayenesi teşvik prensibinin uygulanmasında önemli faktörlerdir.

**Yükün müsaitliği:** Eğer yük serbest zaman içerisinde limandan çekilemeyecek durumda ise demuraj uygulaması teşvik olmaktadır. Yükün müsaitliği ile kastedilen, yükün limandan çıkarılabilecek durumda olmasıdır, aksi taktirde yükün müsait olmadığı kabul edilmektedir.

**Boş konteynerin iadesi:** Boş konteynerlerin iadesinin mümkün olmaması durumunda detention, teşvik edici amacını yerine getirememektedir. Örneğin bir armatör tarafından boş konteynerin iade edileceği yer olarak tayin edilen liman veya terminalin herhangi bir nedenle boş konteyneri kabul etmemesi durumunda hiçbir detention ücreti söz konusu konteynerin terminale hızlı dönüşünü teşvik edemeyecektir.

**Yükün müsaitlik ihbarı:** Demuraj uygulamasında ilgili tarafların yükün çekilmesi için ihbarda bulunup bulunmadıkları veya nasıl ihbarda buldukları önem taşımaktadır. İhbarın şekli ve türü, ihbarın kime ve hangi iletim yöntemiyle yapıldığı ve ihbar zamanı göz önüne alınmalıdır.

**Konteyner muayenesi:** Konteyner ve/veya yükün yetkili kurumlar tarafından muayene edilmesi sebebiyle yaşanan gecikmelerden dolayı demuraj veya detention uygulaması, serbest sürenin uzatılmaması veya bu ücretlerin sınırlandırılmamasının makul olmadığı değerlendirilmektedir.

### FIATA VE CLECAT DA AYNI GÖRÜŞTE

Demuraj ve detention uygulamalarının limanlardaki ekipman ve sahanın verimli bir şekilde kullanımı için gerekli uygulamalar olduğu belirtilirken, FIATA'nın da bu uygulamaları, armatörlerin konteynerlerinin verimli kullanımları için önemli uygulamalar olarak kabul ettiği kaydedildi. Ayrıca FIATA'ya paralel önerilerin yer aldığı bir görüş yazısı da CLECAT tarafından yayımlandı.

Demuraj ve detention her ne kadar bir teşvik sistemi olarak gerekli olsa da özellikle küresel COVID-19 salgınına yönelik alınan önlemler sebebiyle demuraj ve detention uygulamalarının teşvik edici rolünün tekrar gözden geçirilmesi gerektiği vurgulandı.

FIATA yayınladığı bir basın bülteni ile bu yönde bir çağrıda bulunarak: "Limanların kapalı olması veya sınırlı süre ve personel ile hizmet vermeleri, armatörlerin uğrak iptalleri, alıcıların karşı karşıya kaldığı karantina ve sokağa çıkma yasağı uygulamaları, ekonomik koşullar sebebiyle yükün çekilememesi ve antrepoların doluluğu gibi olağanüstü durumlarda demuraj ve detention uygulamaları, FMC'nin yorumlayıcı kuralında da önerildiği üzere sadece amaca hizmet edebildiğinde uygulanmalıdır" denildi. ■

### The following information takes place within the framework of the recommended interpretive rule:

- The practice of demurrage and detention should encourage the rapid removal of cargo from ports and terminals. However, if it is impossible to apply these processes, that is, if they cannot provide the acceleration of the freight movement and efficient use of the terminals, it is questioned whether it is reasonable to apply demurrage and detention charges. For example, if the container content cannot be withdrawn by the consignee due to reasons such as weather conditions, port and terminal congestion, or government inspections, operating the demurrage process will not be an incentive to withdraw the cargo faster anymore.

- Cargo availability, empty container return, the notice of cargo availability, and government inspections are important factors in applying the incentive principle.

**Cargo availability:** If the cargo cannot be picked up from the port within free time, demurrage practice is not encouraged. What is meant by cargo availability is that the cargo is in a position to be picked up from the port, otherwise the cargo is considered to be unavailable.

**Empty container return:** If the return of empty containers is not possible, detention cannot serve its incentivizing purpose. For example, if an ocean carrier directs a trucker to return a container to a particular port or terminal, and that port or terminal refuses to accept the container, no amount of detention can incentivize its fast return.

**Notice of cargo availability:** In demurrage practice, it is important whether the parties concerned have reported or how they have reported withdrawing the cargo. The type of notice, to whom notice is provided, the format of notice, method of distribution of notice, and the timing of notice is essential.

**Government inspections:** Demurrage and detention practices which provide for the escalation of demurrage or detention, which do not provide for mitigation of demurrage or detention such as by waiver or extension of free time, and which lack a cap on the amount of demurrage or detention while cargo is going under government inspection are likely to be reasonable.

### FIATA AND CLECAT ARE OF THE SAME MIND

While it was stated that demurrage and detention practices are necessary for the efficient use of equipment and field at ports, FIATA also accepted these practices as important practices for efficient use of ocean carriers' containers. In addition, an opinion letter including recommendations parallel to FIATA was also published by CLECAT.

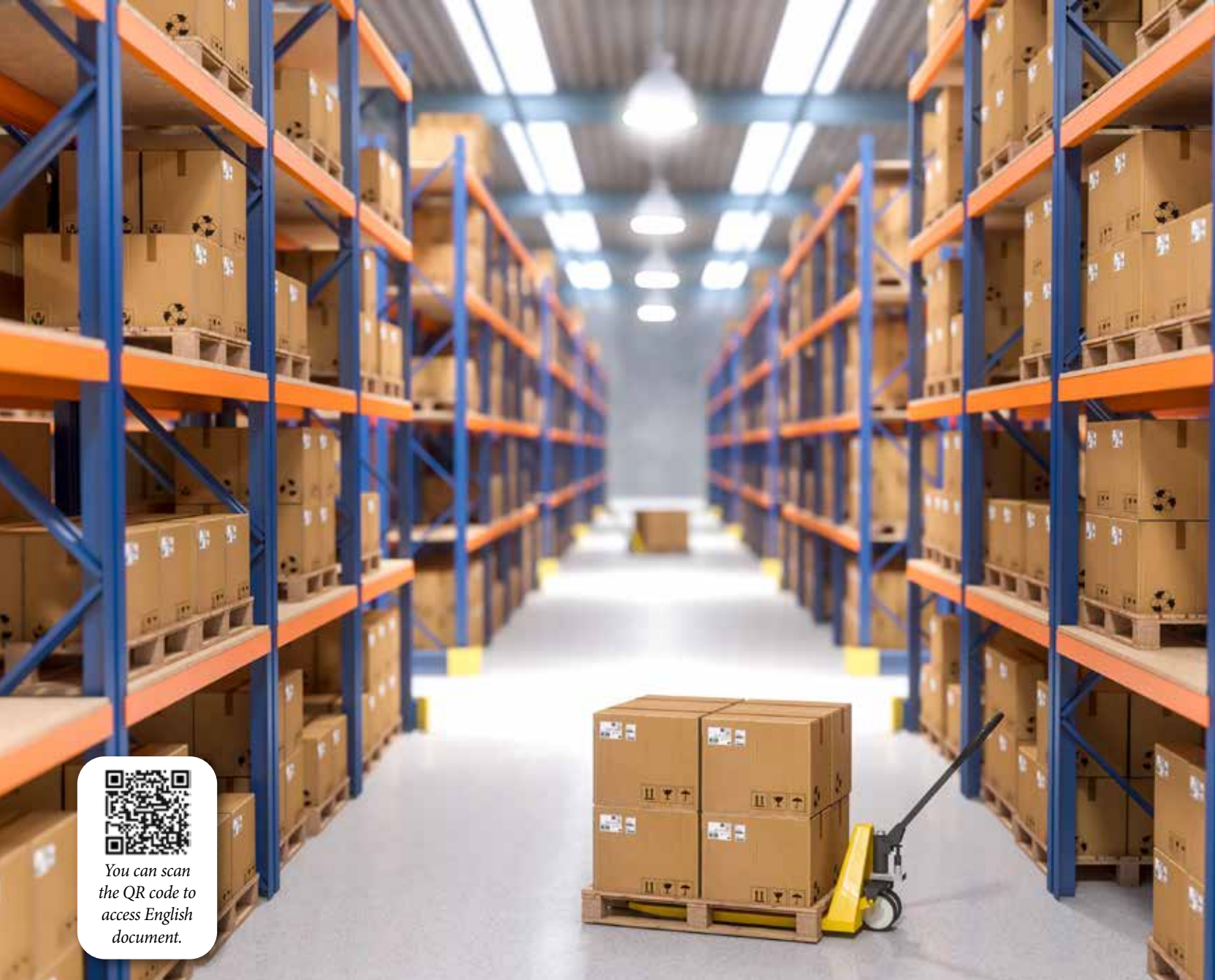
Although demurrage and detention are necessary as an incentive system, it was emphasized that the incentivizing role of demurrage and detention practices should be revised especially due to the measures taken for the global COVID-19 pandemic.

FIATA published a press release on this issue and made the following call: "In extraordinary situations such as closed ports or ports serving with limited time and personnel, blank sailing by ocean carriers, quarantine and curfew faced by consignees, and inability to pick up the cargo due to economic conditions and occupancy of warehouses, demurrage and detention practices should only be applied when they can serve their purpose, as FMC also recommended in the interpretive rule." ■



# FIATA ‘ALICISI TARAFINDAN TESLİM ALINMAYAN YÜKLERE İLİŞKİN BİLGİLENDİRME’ YAYIMLADI

**Pandemi süresince teslim alınmayan yük miktarlarındaki bir büyümeye dikkat çeken FIATA, TİO'lara alabilecekleri önlemler konusunda yardımcı olması için “Alıcısı Tarafından Teslim Alınmayan Yüklere İlişkin Bilgilendirme” dokümanı yayımladı.**



*You can scan  
the QR code to  
access English  
document.*



**U**TIKAD'ın da Türkiye'yi temsilen üyesi olduğu, Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA) tarafından "Alıcısı Tarafından Teslim Alınmayan Yüklere İlişkin Bilgilendirme" yayınlandı. Yayınlanan dokümanda COVID-19 salgını sebebiyle giderlerini azaltmak isteyen dış ticaret firmalarının alıcısı oldukları yükleri teslim almamaları durumunda Taşıma İşleri Organizatörü (TİO) firmaların doğabilecek masraflara yönelik alabilecekleri önlemler yer alıyor.

COVID-19'un terk edilmiş yükler sorununu büyütme devam ettiği vurgulanan dokümanda; oluşabilecek kayıpların önlenememesine yardımcı olabilecek hususlar üç maddede anlatılıyor.

### **Hız, anahtardır. Bir TİO başından itibaren kayıpları nasıl en aza indirebilir?**

Depolama maliyetleri hızlı bir şekilde artabildiği ve hatta yükün kendi değerini aşabileceği için hızlı hareket etmek çok önemlidir. Alıcının teslimatı alma niyeti olmadığı belli olduğu anda, hatta serbest dönemin sona ermesinden bile önce önlem alınmalıdır. Bu yüzden, yükleyici ve alıcıyla olan yakın iletişim ve takip burada anahtardır ve ilgili tüm taraflara açık bir son teslim tarihi iletilmelidir.

İlgili yetki alanının şartlarına bağlı olarak, diğer daha ucuz depolama çözümleri de düşünülmelidir. Eğer mümkünse, bu çözümler malların gümrük antrepasına gönderilmek üzere konteynerlerden boşaltılması ve demuraj ücretlerini durdurmak için konteynerleri deniz taşımacısına geri göndermek şeklinde olabilir. Bu durumda da, genellikle yerel kuralların ve kargonun gümrük durumunun etkisi olacaktır. Örneğin ABD'de, limana varışını takiben 15 gün içinde teslim alınmayan yükler, ABD Gümrük İdaresi 'Genel Sipariş' antrepasına sahihsiz kargo olarak gönderilmeye uygun hale gelecek, burada sorumluluk alıcının üzerinde olarak 6 ay boyunca tutulacak ve ardından terk edilmiş sayılacaktır.

Kısa vadede seçilecek en doğru yol hakkında daha fazla bilgi sunabilecek yerel temsilciliklere danışmanız tavsiye edilir. Eğer mümkünse, alıcıdan veya yükleyiciden alınacak 'Terk Mektubu' da süreci hızlandırmaya yardımcı olabilir. Fakat burada şunu belirtmekte yarar vardır: Terk Mektubu'nu imzalarken alıcı ya da yükleyici mesuliyet almadan kargoyu terk edemez, tahsil edilmemiş tüm masrafları ödemekle yükümlüdürler.

Herhangi bir yasal anlaşmazlık durumuna karşı, tüm yazışmaların kaydını tutmak ve belgeleri eksiksiz bir şekilde saklamak önemlidir.

### **Ana konşimento uyarınca (MBL) TİO'lar "Agent" olarak mı, "Asil" olarak mı görevlerini icra ediyor?**

Ticaret Klozu uyarınca taşıma şartlarında yükümlülüğün amaçları doğrultusunda sorulacak kilit soru, 'Ana Konşimento'nun amacı doğrultusunda adı geçen yükleyicinin ve dolayısıyla sözleşmenin tarafının tanımlanmasıdır. TİO, müşterisini taşıma hattı ile doğrudan sözleşme ilişkisine sokmadıkça, büyük olasılıkla bu kişiler 'Asli' olacaklar ve bir 'Temsilci' olarak kabul edilemezler. Bu durum bağlama özgüdür ve yetki alanlarına göre değişebilir. Yine de, genel olarak, taşımacılık hizmetlerinin kapsamlı lojistik operasyonlarını da içerecek şekilde genişlediği göz önünde bulundurulduğunda TİO'ların Asli olarak statüleri özellikle günümüzde çok yaygın hale gelmiştir.

Asli statüsünde TİO'lar taşıma hattına karşı sorumlu olacaklardır. Bu sorumluluğa imha ve diğer ilgili maliyetlerin yanı sıra, terk edilmiş yükün depolanma maliyetleri, rıhtım kirası, demuraj ve konteynerlerde bekletme giderleri dahildir. Bu tür riskler, konşimento ile uyumlu olarak destinasyon teslimat acentası kullanıldığında belli bir noktaya kadar hafifletilebilir. TİO'ların karşılaştığı potansiyel sorumluluk, depolama maliyetlerini azaltmak için yapılacak her türlü eylemi çok daha önemli hale getirecektir. Ayrıca, TİO'lar ilgili maliyetlerin sigorta kapsamına alınıp alınamayacağını öğrenmek için erken bir aşamada sorumluluk sigortacıları ile iletişime geçmelidir.

TİO'ların Ana Konşimento'da gönderiyeye kendini "Acenta olarak" ve fiili yükleyici ve sözleşme tarafı olarak işlediği durumda TİO'ları bağlayan herhangi bir sorumluluk olmadığı varsayımına karşı gerekli önlem alınmalıdır. Taşıma hattı ile doğrudan sözleşmeye dayalı anlaşma içinde olacak olan TİO değil yükleyici olsa da Tüccar Maddesi doğrultusunda TİO'lar da sorumlu olabilir.

### **TİO'ların mallar üzerine haciz hakkı var mıdır?**

TİO'ların genellikle söz konusu mallar üzerinde haciz hakkı vardır ki bu da müşterinin ticareti durdurduğu veya kaybolduğu durumlarda önemlidir. Bu da TİO'lara gerçek mülkiyet şartı aramaksızın mallar üzerinde mülkiyet hakkı sağlar ve bu hakla TİO'ya olan taşıma ve depolama ücretleri gibi ödemelerin yapılmasını sağlamak için başvuruda bulunabilirler. Örneğin FIATA Multimodal Konşimentosu'nda şu şekilde belirtilir: "TİO'ların yükler ve yüklere ait tüccarın TİO'ya ödemesi gereken depolama ücretleri ve tahsil masraflarını içeren belgeler üzerinde haciz hakkı olmalıdır ve bu tür hacizleri uygun olduğunu düşündüğü makul bir şekilde uygulayabilir."

Bu ifadeler FIATA Model Kuralları'na yansıtılmıştır ve diğer birçok ulusal derneğin standart şartlar ve koşullarında bulunur. Bu maddenin mevcut olduğu durumlarda, sözleşmeye dayalı haciz hakkı genellikle TİO'ya hem hacze konu olan yüklere ait tahsilatın hem de önceden ödenmemiş tutarlar ve ilişkili satış maliyetlerinin alınmasına yardımcı olur. Buna ek olarak, ilgili taraflarla olan müzakerelerde satış yöntemleri açısından daha büyük bir takdir yetkisi sağlar. Böyle bir hükmün bulunmadığı durumlarda haciz hakkı, değişen şekillerde birçok ulusal yasa kapsamındadır. Bu haklarla hangi ücretlerin alınabileceği ve hangi bildirimlerin istenebileceğini tam olarak belirlemek için bu maddenin veya yasal hükmün tam ifadesine başvurmak önemlidir.

Her durumda da önemli bir nokta TİO'nun haciz hakkının, ödemesi yapılmamış satıcı ve iflas eden mütevellî gibi üçüncü tarafların çıkarlarının önüne geçip geçmediğidir ve alacaklar perspektifinden bakıldığında çıkan sonuçtur. Eğer haciz, ödemesi yapılmamış satıcının haklarına göre öncelik kazanırsa, satıcı TİO'nun alacağından sorumludur. Öncelikler meselesi alacaklıların güvence çıkarlarını temsil eden iflas halindeki bir mütevellî aleyhine olarak ortaya çıkarırsa, sorulacak soru daha sonra bu tür hakların güvence altına alınıp alınmadığı şekline dönüşebilir. Örneğin, bir bankanın güvencesi büyük olasılıkla güvence altına alınacaktır ve bu nedenle hacizden öncelikli olabilir. Bununla birlikte bu, TİO'nun sözleşmeye dayalı ilişkileri ve söz konusu yetkisi hakkında zor sorular doğurabilir ve haciz hakkı talep etmeden önce yasal tavsiye alınması önerilir. ■

3E İç ve Dış Ticaret Taşımacılık ve Danışmanlık Ltd. Şti.  
www.3edisticaret.com

3K Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.  
www.3klogistics.com

3S Transport ve Lojistik Hizmetleri Tic. A.Ş.  
www.3stransport.com

4M Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.  
www.4mlojistik.com

A. Hartrödt Turkey Lojistik Ltd. Şti.  
www.hartrödt.com

A. Rıza Kinay Vapur Acenteliği ve Tic. A.Ş.  
www.kinaygroup.com

Advance Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.  
www.advance-international.com

Afro Türk Logistics Nak. Tur ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.afroturklogistics.com

Agemar Global Lojistik Denizcilik Turizm Pazarlama ve Tic. A.Ş.  
www.agl-agemar.com

Agility Lojistik A.Ş.  
www.agilitylogistics.com

AGL Global Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.akangl.com.tr

Air Tech Kargo Taşımacılık Ltd. Şti.  
www.airtechkargo.com

Airon Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.  
www.airon.com.tr

Akyapı Lojistik Ltd. Şti.  
www.akyapilojistik.com

Akça Nakliye İnşaat Tekstil Petrol Pazarlama Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.akcanakliyat.com

Akın Ulus Nak. İnş. Turizm Gıda San. Tic. Ltd. Şti.  
www.akinulusnak.com

Aktifsped Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.  
www.aktifsped.com.tr

Alfa Group İth. İhr. Ulus. Nak. San. Dış. Tic. Ltd. Şti.  
www.alfagrup.net

Alfa Kara Hava ve Deniz Taşımacılığı A.Ş.  
www.alfafreight.com

Alışan Lojistik A.Ş.  
www.alisanogrup.com

Almo Petrol Ürünleri Antrepoculuk ve Lojistik Hizmetleri Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.almogrup.com

Altun Lojistik A.Ş.  
www.altunlojistik.com.tr

Alyans Gemi Kiralama ve Denizcilik A.Ş.  
www.alyans.com

Ande Lojistik Hizmetleri İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.andelog.com

Ankor Uluslararası Taşımacılık Konteyner Hizmetleri ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.anchorlogistics.com.tr

Ans Kargo Lojistik Taş. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.anscargo.com

APL Taşımacılık ve Lojistik Ltd. Şti.  
www.aplogistics.com

Aramex International Hava Kargo ve Kurye A.Ş.  
www.aramex.com

Arem Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.  
www.aremlojistik.com

Aren Gümrük Müşavirliği Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.arenumrukeme.com.tr

Argo Freight Lojistik A.Ş.  
www.argo.com.tr

Ariya Lojistik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.ariyalojistik.com

Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.  
www.arkasdenizcilik.com.tr

Arkas Lojistik A.Ş.  
www.arkaslojistik.com.tr

Armada Denizcilik Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.  
www.armadalogistics.com

As-Av Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş.  
www.asavtrans.com

Asa Asya Afrika Hızlı Kargo ve Dağıtım A.Ş.  
www.ase.com.tr

Asel Trans Dış Ticaret Eğitim Sistemleri İmalat ve Danışmanlık Ltd. Şti.  
www.aseltrans.com.tr

Asem Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.  
www.asegumruk.com

Asgroup Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.  
www.asgrouptransport.com

Asiapac Turkey Taşımacılık A.Ş.  
www.theasiapac.com

Assan Lojistik A.Ş.  
www.assanlojistik.com.tr

Asset Lojistik A.Ş.  
www.assetgrup.com.tr/tr-TR

Ast Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.astturkey.com

Asyaport Liman A.Ş.  
www.asyaport.com

Ata Freight Line Ltd. Şti.  
www.atafreight.com

Atako Taşımacılık Denizcilik A.Ş.  
www.atako.com.tr

Atat Taşımacılık Çözümleri A.Ş.  
www.atattransport.com

ATC Grup Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.atcgrup.com.tr

ATF Forvarderlik Ltd. Şti.  
www.aftturkey.com.tr

Atılım Ulus. Nak. ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.atilimcargo.com

Atlantis Global Line Lojistik Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.atlig.com

Atlasjet Havacılık A.Ş.  
www.atlasjlb.com

Atlasrans Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.atlastrans.com.tr

Atos Denizcilik Taşımacılık Tic. A.Ş.  
www.atos.com.tr

Aygen Global Lojistik ve Gümrük Müş. Ltd. Şti.  
www.aygen.com.tr

B2C Direct İthalat İhracat Hizmetleri A.Ş.  
www.gob2c.com

Balkan Kara Taşımacılığı Kuyumculuk Tic. Ltd. Şti.  
www.rumeligumruk.com

BALO Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar A.Ş.  
www.balo.tc

Barsan Global Lojistik A.Ş.  
www.barsan.com

Batı Nakliyat ve Tic. A.Ş.  
www.batigroup.com.tr

Batu International Lojistik İç ve Dış Tic. A.Ş.  
www.batulogistics.com

Baytur Ulus. Taş. ve Loj. Hizm. Tic. Ltd. Şti.  
www.bayturtransport.com

BBL Transport A.Ş.  
www.bbl-transport.com

BDP International Lojistik Ltd. Şti.  
www.bdpinternational.com

Bergen International Movers Lojistik A.Ş.  
www.bergen.com.tr

Bertan Lojistik San. ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.bertanlogistics.com

Bertschi Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.  
www.bertschi.com

BHS Uluslararası Taşımacılık İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.bhsfreight.com

BISLOGISTICS Bis Ulusal Lojistik Taşıma Organizatörlüğü ve Turizm San. Tic. Ltd. Şti.  
www.bislogistics.com.tr

Biges Uluslararası Taşımacılık İth. İhr. Ltd. Şti.  
www.biges.net

Bilin Global Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.  
www.bilinlojistik.com

Blue Partners Lojistik ve Tic. A.Ş.  
www.bluepartners.com.tr

Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Tic. A.Ş.  
www.borusan.com.tr

Bosfor Maritime Lojistik Nakliye Tic. Ltd. Şti.  
www.bosforshipping.com

Brink's Güvenlik Hizmetleri A.Ş.  
www.brinks.com.tr

BRS Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.brslogistics.com.tr

Buzmavi Deniz ve Hava Taşımacılık Ltd. Şti.  
www.buzmavi.com

C. Steinweg Levant Lojistik Hizmetleri San. Tic. A.Ş.  
www.steinweglevant.com

C.B.I. Uluslararası İthalat ve İhracat Nakliyat Tic. A.Ş.  
www.cbtransport.com

Calibra Proje Lojistik Danışmanlık ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.calibraturkey.com.tr

Capital Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.  
www.caplogtr.com

Cargo Partner Nakliyat ve Lojistik A.Ş.

Carry Lojistik Çözümleri A.Ş.  
www.carry.com.tr

CAS Lojistik Ltd. Şti.  
www.caslogistic.com

Catoni Hava ve Deniz Taşımacılık Ltd. Şti.  
www.catoni.com.tr

CBN Lojistik Depolama ve Dağıtım A.Ş.  
www.cbn.com.tr

CEA Safir Global Kargo A.Ş.  
www.safirlogistics.com

Ceha Lojistik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.  
www.cehalojistik.com.tr

Ceva Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.  
www.cevalogistics.com.tr

Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.  
www.ceynak.com.tr

CJ ICM Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.  
www.cj-icm.com

CLK İpekyolu Lojistik A.Ş.  
www.clkworld.com

CMA CGM LOG Logistic Turkey A.Ş.  
www.cmacgm-log.com

Colicare Lojistik A.Ş.  
www.colicare.com

Colos Lojistik A.Ş.  
www.colos.com.tr

Compass Lojistik A.Ş.  
www.compasslog.com.tr

CT Lojistik ve Dış Tic. A.Ş.  
www.caspiantrans.com.tr

CTT Denizcilik A.Ş.  
www.ctt.com.tr

CTT Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik San. Tic. Ltd. Şti.  
www.transctt.com

Çaba Misnak Proje Lojistik Vinç ve Mühendislik A.Ş.  
www.cabamisnak.com

Çelebi Hava Servisi A.Ş.  
www.celebiaviation.com

D.K Grup Dış Tic. Ulus. Nak. Turz. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.dkgrup.com.tr

Dachser Turkey Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.dachser.com.tr

Damco Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.  
www.damco.com

Danış Giyim Dış Tic. ve San. Ltd. Şti.  
www.danisgroup.com

Demtaş Lojistik Hizmetleri ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.demtastr.com

Denmar Uluslararası Nakliyat Tic. Ltd. Şti.  
www.denmar.com.tr

Deugro Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti.  
www.deugro.com

Devco Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.  
www.devcolojistik.com

DFD Lojistik Hizmetler San. ve Tic. A.Ş.  
www.dfdlogistics.com

DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.  
www.dfds.com.tr

DHL Freight Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.logistics.dhl

DHL Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.  
www.dhl.com

DHL Worldwide Express Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.  
www.dhl.com.tr

Dietrich A.B. Lojistik Uluslararası Nakliyat Turizm Tic. Ltd. Şti.  
www.dietrich-ablogistic.com

Dietrich Lojistik Ulus. Nak. Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.dietrich-logistic.com

Doğruer Lojistik ve Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.dogruer.com

DP World Yarımcı Liman İşletmeleri A.Ş.  
www.dpworldyarmica.com

DPEX Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti. www.dpexturkey.com	Expeditors İnternational Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.expeditors.com/turkey	Glober Lojistik A.Ş. www.globerlojistik.com	İbrahim Atabay Premium Lojistik
DPL Lojistik A.Ş. www.dpl.com.tr	FAHRİ ÜYE - Arif DAVRAN	GNV Lojistik Uluslararası Taşımacılık Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.gnvlogistics.com	İbrakom Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. www.ibrakom.com
DSL Lojistik ve Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.dslogistics.com.tr	FAHRİ ÜYE - Ayşe Nur ESİN	Gökbil Nakliyat Depolama Lojistik San. ve Dış Tic. A.Ş. www.gokbil.com.tr	İda Uluslararası Taşımacılık Tic. A.Ş. www.idafreight.com
DSV Hava ve Deniz Taşımacılığı A.Ş. www.dsv.com	FAHRİ ÜYE - Lütüfi AYGÜLER	Greenlog İntermodal Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.greenlog.com.tr	İdeal Denizcilik ve Taşımacılık Ltd. Şti. www.ideal-transport.com
DSV Uluslararası Kara Taşıma İşleri Organizatörlüğü A.Ş. www.tr.dsv.com	FAHRİ ÜYE - Müjdat MANDAL	Gruptrans Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.gruptrans.com	İDO İstanbul Deniz Otobüsleri San. ve Tic. A.Ş. www.ido.com.tr
E.A.S.T. Trans Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti. www.easttrans.com.tr	FAHRİ ÜYE - Polat BENGİSERP	Gulf Agency Denizcilik A.Ş. www.gac.com/turkey	İmisk İth. İhr. Tic. ve Nak. A.Ş. www.imisk.com.tr
EASTRANS Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti. www.eastrans.com.tr	FAHRİ ÜYE - Selma AKDOĞAN	Gürbulak Nakliyat Otomotiv San. Tic. Ltd. Şti. www.gurbulaknakliyat.com.tr	İMS Lojistik Ulus. Taş. İth. İhr. Turizm. İnş. Taah. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.imslojistik.com
Ecu Worldwide Turkey Taş. Ltd. Şti. www.ecuworldwide.com	FAHRİ ÜYE - Tolga ALPASLAN	Haliç Ulus. Taş. Turizm ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.halicint.com	İnter Kombi Transport ve Lojistik A.Ş. www.intercombi.com
EFA Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.efanakliyat.com.tr	Fast Taşımacılık Sanayi ve Tic. Ltd. Şti. www.fast-ltd.com	Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. www.havas.net	İntermed Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti. www.intermed.com.tr
Ege Ekspres Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.egeekspres.com	Fedex Trade Networks Ulus. Nak. Ltd. Şti. www.ftn.fedex.com	Hellmann Worldwide Lojistik Ltd. Şti. www.hellmann.net	İran Payam Uluslararası Taşımacılık İthalat İhracat Ltd. Şti. www.iranpayam.com.tr
Egemen Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. www.egemenlogistics.com	Ferrari Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.ferrari-group.net	Hermes Global Lojistik A.Ş. www.hermesantrepo.com.tr	İrnak Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.irknak.com.tr
Ekol Lojistik A.Ş. www.ekol.com	Fevzi Gandur Lojistik A.Ş. www.fevzigandur.com	Hilal Trans Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş. www.hilaltrans.com	İTİ Dış Ticaret Uluslararası Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti. www.itl-transport.com
Eksper Tren Taşımacılığı A.Ş. www.ekspertren.com	FL Fuar Lojistik Hizmetleri Taşımacılık Ltd. Şti. www.fuarlojistigi.com	Hisar Lojistik Turizm İnşaat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.hisargroup.com	İTT Uluslararası Taşımacılık San. ve Tic. Ltd. Şti. www.itt.com.tr
Eksper Gemicilik Hava Kargo Turizm ve Tic. Ltd. Şti. "www.expressairtravel.net - www.express-airtravel.com"	FLS Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. www.fls.com.tr	Hitit Trans Uluslararası Nakliyat Gümrük Müş. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.hitittrans.com	JMS Uluslararası Taşımacılık Organizasyon Ticaret A.Ş. www.jms.com.tr
Ektrans Ulus. Nak. ve Tic. A.Ş. www.ektrans.com.tr	FMS Lojistik Ltd. Şti. www.fms-logistics.com	HK Hızlı Kargo Uluslararası Taşımacılık Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti. www.shipzip.com	John Good Denizcilik Taşımacılık ve Lojistik Hiz. Tic. Ltd. Şti. www.johngood.com.tr - www.johngood.co.uk
Element Uluslararası Nakliyat Lojistik ve Turizm İth. İhr. Tic. Ltd. Şti. www.elementlogistic.com	Formar Denizcilik ve Ticaret A.Ş. www.formarshipping.com	HM Uluslararası Proje Taşımacılığı A.Ş. www.hm-proje.com.tr	Kalenakliyat, Seyahat ve Turizm A.Ş. www.kalenakliyat.com.tr
ELS Ulus. Taş. Hizm. Tic. Ltd. Şti. www.elslog.com	Forsa Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. www.forsaship.com	Horoz Bollere Logistics Taşımacılık A.Ş. www.horozbollere.com	Kamp Lojistik Ticaret A.Ş. www.kamplogistics.com
Elsa Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.elsanakliyat.com	FP Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.fourplus.com.tr	Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve Tic. A.Ş. www.horoz.com.tr	Kargotur Dış Ticaret Nakliyat Turizm Ltd. Şti. www.kargotur.com.tr
EM Ocean Denizcilik Ulus. Taş. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.emocan.com.tr	Fratelli Cosulich Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti. www.cosulich.com.tr	Hoyer Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.hoyer-group.com	Karınca Lojistik A.Ş. www.karincalogistics.com
Embassy Freight Uluslararası Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.embassy.com.tr	FSP Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.fsplogistics.com	Hödlmayr Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.hoedlmayr.com	KATILIMCI ÜYE - Ahmet AYTOĞAN
Enatrans Ulus. Taş. Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.enatrans.com	Galata Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. www.galpi.com.tr	HS Lojistik Uluslararası Nakliyat İhracat İthalat Hasan SEVİNSEL www.hsinternationaltransport.com	KDY Lojistik ve Nakliyat A.Ş. www.kdylogistics.com
Enco İstanbul Seyahat ve Taş. Tic. Ltd. Şti. www.enco.com.tr	Gata Havayolları ve Taşımacılık A.Ş. www.gataairlines.com	HTX Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.htx-logistic.com	Kervantur Ulus. Nak. Turizm ve Tic. A.Ş. www.kervantur.com
Erse Lojistik Turizm Tekstil Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.erselozistik.com	Gaziport Lojistik ve Tic. Ltd. Şti. www.gaziport.com	Hursan Lojistik ve Dış Tic. A.Ş. www.hursanlojistik.com	Keşif Nakliyat ve Gümrükleme Tic. Ltd. Şti. www.kesifnakliyat.com
ES Uluslararası Taşımacılık ve Denizcilik Tic. A.Ş. www.esitr.com	Gecco Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. www.gecco.com.tr	Hyundai Glovis Lojistik Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.glovis.com.tr	Key Uluslararası Taşımacılık Depolama Dağıtım ve Turizm Ltd. Şti. www.keyline-tr.com
Esalco Lojistik ve Dış Tic. A.Ş. www.esalco.com	Gemline Denizcilik Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. www.gemline.com.tr	Innova Global Sistem Danışmanlık Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti. www.innovaturkey.com	KHT Uluslararası Nakliye Gümrükleme Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti. www.khtlojistik.com
Esna Uluslararası Taşımacılık Brokerlik Hizm. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.esnafreight.com	Genel Transport Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.geneltransport.com.tr	ISC Lojistik A.Ş. www.isc.com.tr	Kinay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. www.kinaygroup.com
Eti Lojistik Demiryolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Vagon Bakım Onarım İmalat San. ve Tic. A.Ş. www.yilport.com	Geodis Turkey Nakliyat A.Ş. www.geodis.com.tr	Isl Int. Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. www.islgroup.net	Kita Ulaştırma Hizmetleri Tic. A.Ş. www.kitalogistics.com
Europe Intermodal Nakliyecilik Hizmetleri Aracılığı Ltd. Şti. www.europeintermodal.com	GES Logistics Taşımacılık Ltd. Şti. www.gobeexpress.com	ISS Global Forwarding Taşımacılık A.Ş. www.iss-globalforwarding.com	KLN Lojistik San. ve Tic. A.Ş.
Everest Denizcilik Lojistik İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.everestdenizcilik.com	Gezairi Transport Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.gezairi.com	ITS Lojistik A.Ş. www.itslojistik.com	Konsped Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.konsped.com
Evolog Nakliyat ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.evolog.com.tr	GG İklim Grup Liman Hizmetleri A.Ş. www.ggiklim.com		
	Globelink Ünimer Lojistik A.Ş. www.globelink-unimar.com		
	Globe Air Cargo Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş. www.ecsgroup.aero		



Koparan Uluslararası Nakliyat İthalat İhracat Gümrükleme Ltd. Şti.  
www.koparan.com

KTL Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.  
www.kinayagroup.com

Kuantum Uluslararası Nakliyat Turizm ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.quantumtrans.com

Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş.  
www.kumport.com.tr

Lam Global Taşımacılık Çözümleri A.Ş.  
www.lam-world.com

Lam Lyonel A.Makzume Vapur Acentalığı A.Ş.  
www.lam.com.tr

Landsea Global Taşımacılık Tic. A.Ş.  
www.landseaglobal.com

Latifoğlu Gemi Acentalığı ve Nakliyat Ltd. Şti.  
www.latifoğlu.com

Lider Gurup Lojistik Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.liderlogistic.com

Limamar Hava ve Deniz Hizmetleri Ltd. Şti.  
www.limamar.com

Lima Lojistik Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.  
www.limalogistics.com

Link Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.linklogistics.com.tr

Linos Net Ulus. Taş. Nak. Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.linosint.com

Logistics Plus Ulus. Taş. Ltd. Şti.  
www.logisticsplus.net

Logisturk Uluslararası Taşımacılık Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.logisturk.com.tr

Logitrans Lojistik A.Ş.  
www.logitransport.com

Logitrans İntermodal Taşımacılık A.Ş.  
www.logitransport.com

Logwin Air And Ocean Lojistik Hizmetleri ve Ltd. Şti.  
www.logwin-logistics.com

Lotus Antrepo Lojistik ve Taşımacılık Hiz. Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.lotuslojistik.com.tr

LSC Levant Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.  
www.lsc-int.com

M Ekspres Kargo Taşımacılığı Turizm ve Tic. Ltd. Şti.  
www.mex.com.tr

Magna Taşımacılık ve Dağıtım A.Ş.  
www.magnatr.com

Maksimum Lojistik Hizmetleri ve Ticaret A.Ş.  
www.maxlines.com.tr

Mare Lojistik Hizmetleri Tic. A.Ş.  
www.marelojistik.com.tr

Mark Global Lojistik A.Ş.  
www.markglobal.com.tr

Marmaris Gemi Acentalığı A.Ş.  
www.marmarishipping.com.tr

Marport Liman İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş.  
www.marport.com.tr

Marpro Lojistik Ulus. Taş. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.marprologistics.com

Mars Hava ve Deniz Kargo Taşımacılığı A.Ş.  
www.marslogistics.com

Martı Global Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.martidis.com

Martı Konteyner Hizmetleri A.Ş.  
www.marticontainer.com.tr

Mavi Uluslararası Nak. ve Tur. Tic. Ltd. Şti.  
www.mavi-intl.com

Maviyol Ulus. Taş. ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.maviyol.net

MCL Uluslararası Konsolidasyon ve Liman Hiz. Ltd. Şti.  
www.mcl-turkey.com

Medfor Taşımacılık ve Tic. A.Ş.  
www.meddenshipping.com

Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş.  
www.medlog.com.tr

Mentfield Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.  
www.mentfield.com

Merden Lojistik A.Ş.  
www.merden.com.tr

Merkont Lojistik A.Ş.  
www.merkont.com.tr

Mert Sevkiyat ve Gemi Acentalığı A.Ş.  
www.mertshipping.com.tr

Mertaş Turizm Denizcilik İşletmeciliği Nak. ve Tic. A.Ş.

Mesco Uluslararası Taşımacılık İthalat İhracat Tic. A.Ş.  
www.mesco.com.tr

Metropars Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.metropars.com.tr

Midas Global Lojistik Ltd. Şti.  
www.mgl.cc

Militzer Münch Uluslararası Nak. ve Loj. Hiz. Tic. A.Ş.  
www.mumnet.com

Mir Global Lojistik Ltd. Şti.  
www.mirlog.com.tr

Mira Taşıma Hiz. İnş. San. Tic. Ltd. Şti.  
www.miratransport.com

Mirport Uluslararası Taşımacılık A.Ş.  
www.mirport.com

Mission Freight İstanbul Ulus. Nak. Tur. Güm. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.mission.com.tr

MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.  
www.mngairlines.com

Moda Denizcilik Nak. Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.modaship.com

MP Taşımacılık Dış Ticaret ve Danışmanlık Ltd. Şti.  
www.mp-trueluxury.com

MSE Europe Taşımacılık Organizasyon Lojistik Ltd. Şti.  
www.mse-europe.net

MTS Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş.  
www.mts.com.tr

MTS Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.  
www.mtsizm.com

Mundoimex Global Lojistik ve Dış Tic. A.Ş.  
www.mundoimex.com

MYL Lojistik A.Ş.  
www.myl.com.tr

Nadirlir İç ve Dış Tic. İth. İhr. Loj. Ulus. Taş. Dan. Ltd. Şti.  
www.nadirlir.com.tr

Nares Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.  
www.nareslog.com

Navmarine Denizcilik Tic. Ltd. Şti.  
www.navmarine.com.tr

Neptün Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.neptunlogistics.com

Net Logistics Taşımacılık A.Ş.  
www.thenetlogistics.com

Neta Nakliyat ve Lojistik A.Ş.  
www.netagroup.com

Netlog Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.  
www.netlog.com.tr

Nippon Express İstanbul Global Loj. A.Ş.  
www.nipponexpress.com

Nisa Lojistik Hizmetleri Makine Nakliye Turizm Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.  
www.nisalogistics.com

Noatum Lojistik A.Ş.  
www.noatumlogistics.com

Nora Uluslararası Nakliyat İthalat İhracat Tic. Ltd. Şti.  
www.norainternational.com.tr

Nortrans Uluslararası Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.  
www.nortrans.com.tr

Novel Uluslararası Taş. ve Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.  
www.noveltrans.com

Obdan Sistem Antrepoculuk ve Taş. Tic. A.Ş.  
www.obdansistem.com

ODS Global Lojistik Ticaret A.Ş.  
www.odsglobal.com

ODY Global Lojistik Tic. A.Ş.  
www.odylogistics.com

OGL Global Lojistik Sanayi Tic. A.Ş.  
www.onelgumruk.com

Omega Shipping Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti.  
www.omega-shipping.com

Omsan Lojistik A.Ş.  
www.omsan.com

One Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. A.Ş.  
www.onelogtr.com

Oregon Teknoloji Hizmetleri A.Ş.  
www.oregontech.com.tr

Orfe Denizcilik Nakliyat Turizm Tanım Ürünleri İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.orfe.com.tr

Orient Ekspres Uluslararası Taşımacılık Turizm ve Ticaret Ltd. Şti.  
www.orientekspres.com

Origin Lojistik Taşımacılık Ticaret A.Ş.  
www.originlog.com

Orship Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.  
www.orship.com.tr

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.  
www.portakdeniz.com

OSF Uluslararası Lojistik Hizmetleri Dış Tic. A.Ş.  
www.osfturkey.com

Oskar Lojistik ve Taşımacılık Ltd. Şti.  
www.oskargrup.com

Öykü Lojistik A.Ş.  
www.oykugrup.com.tr

Öznakliyat Kara Taşımacılığı A.Ş.  
www.oznakliyat.com.tr

Pan Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.panlogistics.com.tr

Parkpalet Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.parkpalet.com

Pema Ulus. Nak. İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.pematransport.com

Pers Lojistik Hizmetleri İth. İhr. İnş. San. Ltd. Şti.  
www.pers.com.tr

Petogates Lojistik Hizmetleri Maden Kimya Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.petogateslogistics.com

Piano İthalat İhracat ve Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.  
www.piano.com.tr

Planet Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.planetlogistics.com.tr

Posta ve Telgraf Teşkilatı A.Ş.  
www.ptt.gov.tr

Profreight Taşımacılık Hizmetleri A.Ş.  
www.profreight.com.tr

Proje Kargo ve Yat Taş. Ltd. Şti.  
www.project-yacht.com

PTS Paket Taşımacılık Sistemleri ve Turizm Bilgisayar Tic. A.Ş.  
www.pts.net

Puma Denizcilik ve Lojistik A.Ş.  
www.pumashipping.com

Qualitairsea Lojistik Hizmetleri A.Ş.  
www.qualitairsea.com.tr

Rahban Lojistik Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.rahbanlogistics.com

Rail Cargo Logistics Ulus. Taş. Loj. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.railcargologistics.com.tr

Railway Logistics Taşımacılık ve Ticaret Ltd. Şti.  
www.demiryolulojistik.com.tr

Rapid Ulus.Taş. Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.rapid.com.tr

Raykam Lojistik Taşıma Madencilik İnşaat Orman Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti.  
www.raykamlojistik.com.tr

Reibel Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.  
www.reibeltasimacilik.com.tr

Reis Taşımacılık A.Ş.  
www.reisgroup.com

Rhenus İntermodal Sistemleri Lojistik Ltd. Şti.  
www.tr.rhenus.com

Rime Grup Lojistik Antrepo ve Turizm San. Tic. A.Ş.

RORO Denizcilik ve Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.  
www.rorolojistik.com

Royal Line Lojistik İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.rll.com.tr

Royal Lojistik ve Uluslararası Taşımacılık Dış Tic. Ltd.Şti.  
www.royallojistik.com

RTSB İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Tic. Ltd. Şti.  
www.rtsb.de

S Lojistik Hizmetler A.Ş.  
www.slojistik.com.tr

S Sistem Lojistik Hizmetler A.Ş.  
www.ssisistem.com.tr

Sabay Lojistik Ltd. Şti.  
www.sabay.com.tr

SAB Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.

Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.  
www.safiport.com.tr

Sal Depoculuk Hizmetleri Lojistik Nakliye San. ve Dış Tic. Ltd. Şti.  
www.sallojistik.com.tr

Sarıtaş Lojistik A.Ş.  
www.sarifaskimya.com

Sarp Intermodal Hizmetleri İç ve Dış Tic. A.Ş. www.sarpintermodal.com	Sonar Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.sonarlojistik.com	Transalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transalkim.com.tr	Ümrân Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. www.umran.com
Savino Del Bene Nakliyat A.Ş. www.savinodelbene.com	Soyer Nakliyat ve Ambalaj San. ve Tic. A.Ş. www.soyer.com.tr	Transavasya Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.transavasya.com	Xinerji Teknoloji Hizmetleri Ltd. Şti. www.xinerji.com
Schenker Arkas Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.schenkerarkas.com.tr	Sönmez Uluslararası Nakliyat Gümrükleme ve Tic. Ltd. Şti. www.sonmeztransport.com	Transhat Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transhat.com	V Mar Organizasyon Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.v-mar.org
Sea Road Lojistik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.searoadlojistik.com	ST Uluslararası Deniz Taşımacılığı Nakliyat Lojistik Hizmetleri ve Dış Tic. A.Ş. www.stlojistik.com.tr	Transitex Lojistik A.Ş. www.transitex.com	Vanguard Turkey Lojistik Hizmetler A.Ş. www.vls-global.com
SEA World Denizcilik Ltd. Şti. www.seaworldshipping.com	Statü Gemi Kiralama ve Tic. Ltd. Şti. www.statushipping.com	Transmec Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transmecgroup.it	Vazin Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.vazinfojistik.com
Sega Lojistik ve Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti. www.segalojistik.com	Stellamar Gemi Acenteliği Ltd. Şti. www.stellamarshipping.com	Transmot Ulus. Taş. ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.transmot.com.tr	Vegamar Denizcilik ve Taşımacılık Tic. A.Ş. www.vegamar.com.tr
Select Bilişim Hizmetleri A.Ş. www.selectyazilim.com	Stoneway Uluslararası Taşımacılık İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti. www.stoneway.com.tr	Transorient Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.transorient.com.tr	Vera Lojistik A.Ş. www.veralog.com
Ser Den Denizcilik Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.ser-den.com	Suvari Gemi Kiralama ve Acenteliği Makina Turizm İnşaat San. Tic. A.Ş. www.suvarishipping.com	Trasant Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.trasant.com	Veritas Ulus. Taş. Tic. Ltd. Şti. www.veritasforwarding.com
Sertrans Ulus. Nak.Ticaret A.Ş. www.sertrans.com.tr	Şenol ALPSOY / Milenyum Ticaret www.milenyumgumruklememe.com	Tria Lojistik Hizmetler Ticaret A.Ş. www.trialogistics.com	Viking Kargo Ltd. Şti. www.vikingcargo.com.tr
Servex Global Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.servex.com.tr	Tahran Trans Uluslararası Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti. www.tahrantrans.com.tr	Troya İç ve Dış Ticaret Dan. Paz. ve Taş. Ltd. Şti. www.troyatrade.com.tr	Well Enerji Uluslararası Nakliyat ve Lojistik A.Ş. www.well.uk.com
Sevnako Uluslararası Taşımacılık İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sevnako.com	Talos Denizcilik Taşımacılık Tanıtım Organizasyon ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.talos.com.tr	Turkon Lojistik A.Ş. www.turkon.com	Winlog Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.win-log.com
SGS Transitnet Transit Sistemi Destek Hizmetleri A.Ş. www.sgs.com.tr/transitnet	Tan-Air Ulus. Taş. ve Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tanair.com.tr	Türk Hava Yolları A.O. www.thy.com.tr	World Courier Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.worldcourier.com.tr
Shipco Transport Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.shipco.com	Tandem Lojistik Servisler Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.tandemlojistik.com.tr	Türkmen Grup Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.turkmenlogistics.com	Yedaiah International Group Lojistik Dış Tic. İth. İhr. Ltd. Şti. www.yedaiah.com
Sibel Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sibel.com.tr	Tar-Sha Ulus. Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.tar-sha.com	UG Lojistik İhracat İthalat ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.ugcargo.net	Yeditepe Taşımacılık A.Ş. www.yeditepecargo.com
Silk Road Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.silk-roadco.com	Team Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.teamlog.com.tr	UKGS Uluslararası Kargo Gönderim Servisleri ve Tic. A.Ş. www.ukgs.net	Yekas & Fides Global Lojistik A.Ş. www.yekas.com.tr
Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Tek San Lojistik Tic. Ltd. Şti. www.teksanlojistik.com.tr	Ultima Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.ultimalogistics.com	Yeni Antalya Transport ve Ticaret A.Ş. www.yeniantalya.com
Sistem Vinç A.Ş. www.sistemvinc.com	Terra Transport Ulus. Taşıma İşleri Organizatörlüğü ve Tic. Ltd. Şti. www.terra-spedition.com	Ulukom Bilgisayar Yazılım Donanım Danışmanlık ve Tic. A.Ş. www.ulukom.com.tr	Yeniay Lojistik A.Ş. www.yeniaylojistik.com.tr
Smart Lojistik Uluslararası Taşımacılık A.Ş. www.smartlog.com.tr	TGL Transtaş Global Lojistik A.Ş. www.transtaş.com.tr	Ulusal Lojistik Antrepo Hizmetleri Dış Tic. Ltd. Şti. www.ulusalantrepo.com.tr	Yeskon Konteyner Taşımacılık Hizmetleri Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yeskon.com.tr
SNS Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sns-international.com	TGM Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tgmgumruk.com	Uluslararası Organize Nakliyat Ltd. Şti.	YSL Uluslararası Nak. Dış Tic. Ltd. Şti. www.ysllogistic.com
SOFT İş Çözümleri A.Ş. www.soft.com.tr	TİT Uluslararası Nakliyat Deri Teks. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti. www.tittransport.com	Unico Global Uluslararası Taş. Ltd. Şti. www.unicologx.com	Yurtiçi Kargo Servisi A.Ş. www.yurticikargo.com
Solibra Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.solibra.com.tr	TLS Lojistik A.Ş. www.tlslojistik.com	United Win Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş. www.united-win.com	Yurtiçi Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi ve Dağıtım A.Ş. www.yurticilojistik.com
Solmaz Gümrük Müşavirliği A.Ş. www.solmaz.com	TMA Transcontinental Uluslararası Nakliyat Ticaret ve Gümrükleme A.Ş. www.tmatrans.com	UPS SCS Uluslararası Nakliyat Ltd.Şti. www.ups.com	Yusen İnci Lojistik ve Ticaret A.Ş. www.yusen-logistics.com
Solmaz Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.solmaz.com	Trans Okyanus Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. A.Ş. www.transocean.com.tr	UTG Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.utg.com.tr	Yüce Ulus. Nak. Güm. Hiz. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yucestrans.com
		Ülgen Denizcilik ve Lojistik San. Tic. A.Ş. www.ulgen.com	Zafer Tank Taşıma Uluslararası Nakliyat Turizm ve Tic. Ltd. Şti. www.tanktasima.com

**ÜYELİK BAŞVURUSU****UTIKAD ASIL ÜYELİK SARTLARI**

Taşımacılık ve lojistik alanında ticari faaliyeti bulunan gerçek ve tüzel kişi olmak  
"UTİK - Uluslararası Taşıma İşlerine İlişkin UTİKAD Kuralları" nı mesleki faaliyetleri sırasında uygulamayı kabul ve taahhüt etmiş olmak;

**ÜYELİK BAŞVURUSU İÇİN GEREKLİ BELGELER VE ÜYELİK AIDATI**

- Üyelik başvuru formu ve tüzel kişi temsilcisinin 2 adet vesikalık fotoğrafı,
- Tüzel kişi temsilcisinin adli sicil kaydı,
- Dernek üyeliğinde en az 2 yılını doldurmuş iki UTİKAD üyesinin referansı,
- Firmanın kuruluş ve/veya güncel ticaret sicil gazetesi kopyası, ticaret sicil kaydı, sermayesi gibi bilgileri içeren Ticaret Odası'ndan, Sanayi Odası'ndan veya meslek odalarından alınacak faaliyet belgesi,
- Firma yetkililerinin isim, unvanları ile güncel imza sirküleri,
- Firmanın UTİKAD üyelik kararını içeren ve tüzel kişilik temsilcisini belirleyen Yönetim Kurulu veya ortaklar kararı veya firmanın temsil ve ilzam yetkilisi tarafından imzalanmış dilekçesi,
- Varsa, Kanun ve yönetmeliklerle taşıma ve lojistik hizmetleri ifa etmek amacıyla sahip olduğu lisans ve yetki belgelerinin kopyaları,
- Giriş aidatının (2.000 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont,

- 2020 yıllık üyelik aidatının (4.500 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont.

**GİRİŞ VE YILLIK ÜYELİK AİDATININ YATIRILACAKI BANKA HESABI  
UTIKAD ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ**

Vakıflar Bankası Florya Şubesi

TL IBAN No: TR08 0001 5001 5800 7296 2724 80  
300 TL (KDV Dahil) KAYIT VE KİTAP ÜCRETİ ÖDEMESİNİN YAPILACAKI BANKA HESABI

**UTIKAD ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ İKTİSADİ İŞLETMESİ**

Vakıflar Bankası Florya Şubesi

TL IBAN No: TR49 0001 5001 5800 7296 2715 48

Üyelik şartlarını yerine getiren adayların belgeleri incelendikten sonra, 15 günlük askı süresini takip eden ilk Yönetim Kurulu toplantısında, üyelik başvuruları UTİKAD Yönetim Kurulu tarafından incelenerek karara bağlanacaktır.

# UNCTAD SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIK İÇİN 10 MADDELİK EYLEM PLANI YAYINLADI

## UNCTAD HAS ISSUED A TEN-POINT ACTION PLAN FOR SUSTAINABLE TRANSPORTATION

**UNCTAD, COVID-19 süreci ve sonrasında deniz taşımacılığı, gümrük işlemleri, transit, şeffaflık ve yasal konuların yanı sıra kağıtsız ticaret süreçlerini geliştirecek teknolojiyi kapsayan 10 maddelik bir eylem planı açıkladı.**

UNCTAD has issued a ten-point action plan covering maritime transport, customs operations, transit, transparency, and legal issues, as well as technology to enhance

transport, customs operations, transit, paperless trade processes.





**Ülkeler**, COVID-19 pandemisini kontrol altına almak için radikal tedbirler aldıkça, uluslararası ticaret ve ulaşım sistemleri özellikle Mart-Haziran ayları arasında büyük stres altına girdi. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) bu çerçevede COVID-19 salgını sırasında taşımacılık faaliyetlerinin ve kolay ticaretin güçlendirilmesi için 10 maddelik bir plan açıkladı. Eylem planı, firmaları COVID-19 döneminde riskli sözleşme yapmaktan korurken, taşımayı ve ticareti kolaylaştırmak için somut önlemler sunuyor.

Eylem planı, devletleri sağlık önlemlerinin limanlarda ve sınır kapılarında uluslararası trafik ve ticarete müdahaleyi en aza indirecek şekilde uygulanmasını sağlamaya çağırıyor. Ayrıca tır, gemi ve uçakların hareketiyle ilgilenen kişilere kritik personel statüsü verilmesi gerektiğini vurguluyor.

COVID-19 salgınından önce bile birçok gelişmekte olan ülkenin ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin gerekli yatırımları yapmakta zorlandığı ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik reformları yapamadığını hatırlatıyor.

UNCTAD'in Teknoloji ve Lojistik Direktörü Shamika Sirimanne, taşımacılığın sürdürülmesi adına gerekli taşıma malzemelerinin kıtlığına yol açan lojistik engellerden kaçınmak için mal ticaretini kolaylaştırmanın her zamankinden daha önemli hale geldiğini söylüyor. UNCTAD'ın uluslararası politika uzmanları ve operatörlerle yaptığı çalışmaların sonucu oluşturulan eylem planının, ticaretin kolaylaştırılması, gümrük otomasyonu ve deniz taşımacılığını kapsadığı açıklandı.

## TİCARETİ HAREKETLENDİRMEK İÇİN 10 ADIM

### 1 Denizyolu taşımacılığının kesintiye uğraması sağlanmalıdır.

Küresel ticaret hacminin yaklaşık yüzde 80'i, dünyanın gıda, enerji ve ham maddelerinin yanı sıra üretilen mal ve bileşenleri taşıyan ticari nakliye ile taşınmaktadır. Taşıyıcıların faaliyetlerini sürdürebilmeleri için bayrak ve liman devletlerinin denizciler için sağlık koşulları ve mevzuata uygunluğun belgelendirilmesine kadar gerekli tüm hizmetleri sunmaya devam etmeleri gerekmektedir.

### 2 Deniz limanları açık tutulmalıdır.

Limanların, intermodal taşımacılığın bir ayağı olan gemilere açık kalmaları gerekiyor. Ticaret akışını korurken deniz tedarik zincirlerinin güvenliğini sağlamak için Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu'nun gerekliliklerinin makul bir şekilde uygulanması gerekir.

### 3 Kritik öneme sahip ürünlerin uluslararası ticareti güvence altına alınmalı, gümrük süreçleri ve ticaretin kolaylaştırılması hızlandırılmalıdır.

Dünya Gümrük Örgütü son zamanlarda, hükümetlerin ve gümrük kurumlarının yükleri hızlı bir şekilde temizlemesine izin vermesine yardımcı olan kritik tıbbi ekipman için Harmonize Sistem kodları listesi sağlamıştır.

Sağlık ve sağlık kısıtlamaları, mal veya hizmet ticaretinde gizli bir engel olmamalıdır.

### 4 Sınır ötesi taşımacılık kolaylaştırılmalıdır.

Tırlar, trenler, uçaklar ve tır şoförlerinin tedarik zincirlerinin çalışmasını sağlamak için sınırları geçebilmeleri gerekir. Hava taşımacılığı bazı mallar ve acil teslimatlar için özellikle önemlidir. Hükümetler ve endüstriler, tedarik zincirleri boyunca stratejik kaynakların bulunabilirliğini kolaylaştırmak için yakın bir ilişki içinde olmalıdır.

**A s countries** have adopted radical measures to bring the Coronavirus pandemic under control, international trade and transport systems have undergone tremendous stress, especially between March and June. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) has issued a ten-point action plan to strengthen international trade and to facilitate transportation in times of pandemic. The policy brief presents concrete measures to facilitate transportation and trade while protecting people from contracting COVID-19.

The policy brief calls on governments to ensure that health measures are implemented in ports and border crossings in ways that minimize interference with international traffic and trade. It also emphasizes the need for people involved in the movement of trucks, ships, and planes to be given the status of critical personnel. It reminds that even before COVID-19 struck, many developing countries were already confronted with the challenge of having limited resources to make the necessary investments in transport infrastructure and services and to undertake trade facilitation reforms. UNCTAD Director of Technology and Logistics Shamika Sirimanne says that facilitating trade and the transport of goods has become more important than ever to avoid logistical obstacles that lead to shortages of necessary supplies.

The action plan, which has been rooted in UNCTAD's work with both international policy experts and operators on the ground, covers trade facilitation, customs automation, and maritime transport programmes.

## 10 STEPS TO KEEP TRADE MOVING

### 1 Ensure uninterrupted shipping

Around 80 percent of global trade volume is transported by commercial shipping, which moves the world's food, energy and raw materials, as well as manufactured goods and components. For carriers to remain operational, flag and port states need to continue to provide all necessary services from bunkering and supplies to health services for sailors and certification of regulatory compliance.

### 2 Maintain ports open

Ports need to remain open to ships, which are a leg of intermodal transportation. The requirements of the International Ship and Port Facility Security Code need to be applied judiciously to ensure the continuous security of maritime supply chains while preserving the flow of trade.

### 3 Protect international trade of critical goods and speed up customs clearance and trade facilitation

The World Customs Organization has recently provided a list of Harmonized System codes for critical medical equipment that helps governments and customs agencies to allow for fast-track clearance of these goods. Sanitary and health restrictions should not become a disguised barrier to trade in goods or services.

### 4 Facilitate cross-border transport

Lorries, trains, aeroplanes and relevant transport workers need to be able to cross borders in order to keep supply chains functioning. Airfreight is particularly critical for certain goods and urgent deliveries. Governments and industry should liaise closely to facilitate the availability of strategic supplies throughout supply chains.



### 5 Transit geçiş hakkı garanti altına alınmalıdır.

Kara ile çevrili ve transit geçiş ülkeleri de dahil olmak üzere tüm ülkelerin limanlara erişimini sürdürmeleri gerekmektedir. Ulusal Hükümetler, özellikle transit ülkeler ve bölgesel kuruluşlar; transit, ulaşım ve ticaret koridorlarını desteklemeli ve gümrük transit rejimleriyle, transit trafiği için kolaylaştırıcı prosedürleri sürdürmelidir.

### 6 Şeffaflık ve güncel bilgiler güvence altına alınmalıdır.

Hızla değişen bir ticaret ortamının olduğu zamanlarda, Hükümetler için tüm aktörlerin ve paydaşların bilgiye net bir şekilde ulaşmalarını sağlayarak, çevrimiçi ticaret bilgilerini ve yardım masalarını sürekli güncel ve çalışır durumda tutmaları özellikle önemlidir.

### 7 Kağıtsız sistemler desteklenmelidir.

İnsanlar arasındaki fiziksel temasın en aza indirilmesi gerektiğinden, elektronik başvurular ve kağıtsız işlemler her zamankinden daha önemli hale gelmektedir. Mümkünse, sözleşme yapan taraflarca geleneksel, kağıt temelli pazarlık edilebilir faturalamalara elektronik alternatifler kullanılmalıdır. Süreçlerin otomasyon, elektronik ödemeler ve dijital kopyaların kabulü yoluyla kaydedilmesi gerekir. Temassız terminaller, temassız teslimat ve otomatik taşıma, kontamine yüzeylerden COVID-19 bulaşma riskini en aza indirir ve ilgili tüm çalışanların sağlığını korur.

### 8 Ticari tarafları ilgilendiren yasal sonuçlar erkenden ele alınmalıdır.

Pandemi ve onun büyük sosyoekonomik sonuçlarıyla ilgili benzeri görülmemiş aksaklıklar, tüm dünyadaki tüccarları etkileyen çok sayıda yasal soruna yol açıyor. Sanayici ve tüccarlar, bazı yasal haklarından feragat etmeye ve gerektiğinde ödemeler için moratoryumlar üzerinde anlaşmaya teşvik edilmelidir.

### 9 Hem göndericiler hem de lojistik hizmet sağlayıcılar korunmalıdır.

Taşımacılık ve lojistik hizmet sağlayıcıları, pandemi ve pandemi sonrası dönemde faaliyetlerine devam ederek, tedarik zincirinin esnekliğini sağlamaları açısından finansal desteğe ihtiyaç duyabilirler. Bu açıdan hükümetler, lojistik işletmelerinden pandemi döneminde ekstra masraf ve vergi uygulamamalıdır.

### 10 Teknik yardım ve desteğe öncelik verilmelidir.

Bu önlemlerin çoğu insan, kurumsal ve teknolojik kapasitelere yatırım yapılmasını gerektirir ve bu nedenle gelişmiş ülke ortakları tarafından öncelikli olarak anında teknik destek verilmelidir. ■

### 5 Ensure the right of transit

All countries, including landlocked and transit countries, need to maintain their access to seaports. National governments, in particular transit countries, and regional organizations should support transit, transport and trade corridors and maintain customs transit regimes and other transit-related facilitation procedures.

### 6 Safeguard transparency and up-to-date information

In times of a rapidly changing trading environment, it is particularly important for governments to communicate clearly and ensure information is available to all actors and stakeholders and to keep online trade information and help desks updated and operations continuous.

### 7 Support paperless systems

As the physical contact between people needs to be minimized, electronic submissions and paperless transactions become ever more important. Electronic alternatives to traditional, paper-based negotiable invoices should be used by contracting parties where possible. Processes should be recorded through automation, electronic payments and the acceptance of digital copies. Contactless terminals, contactless delivery and automated transport minimize the risk of COVID-19 transmission through contaminated surfaces and protect the health of all employees involved.

### 8 Address early on legal implications for commercial parties

The unprecedented disruptions associated with the pandemic and its massive socioeconomic consequences cause several legal issues affecting traders across the globe. Industrialists and traders need to be encouraged to waive some of their legal rights and agree on moratoriums for payments if necessary.

### 9 Protect shippers and transport service providers alike

Transport and logistics service providers may need financial support to enable them to stay in business and ensure supply chain resilience throughout the pandemic and post-pandemic period. Therefore, governments should not impose extra charges and taxes on logistics companies during the pandemic period.

### 10 Prioritize technical assistance and support

Many of these measures require investment in human, institutional and technological capacities and should thus be given priority immediate technical support by development partners. ■





70 yılı aşkın süredir lojistik sektöründe kaliteyi, güvenliği ve güvenilirliği temsil eden  
HOYER Group,

115 ülke'de, 80'i aşkın merkezi ile müşterilerinin tedarik zinciri alanındaki tüm hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olmaktadır.

Türkiye'deki faaliyetlerini Aktifsped markası altında yürüten HOYER Group; talebe özel yurtiçi, intermodal ithalat-ihracat, uluslararası karayolu taşıma servisleri ile likit Kimyasal, Gıda ve Gaz hammadde taşımalarını gerçekleştirmektedir.

**aktifsped**  
a member of **HOYER**  
GROUP

Şekerpınar Mah. Begonya Sk. No:2 Kaplan Plaza D.6 41420 Çayırova / Kocaeli / Türkiye Tel. : +90 262 724 95 80

[www.hoyer-group.com](http://www.hoyer-group.com) | [sales-tr@hoyer-group.com](mailto:sales-tr@hoyer-group.com)



# Hava kargonuz bize emanet!

Havaş, 87 yıllık bilgi birikimi ve deneyimiyle İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya Havalimanları'nda, uluslararası standartlarda kargo ve geçici depolama hizmetleri ile yanınızda. İthalat ve ihracat kargoların sevk ve idaresinde güvenilir çözüm ortağınız Havaş, frigorifik araçları ve tesislerindeki özel kargo depolama alanlarının yanı sıra İstanbul-İzmir, İstanbul-Ankara ve İstanbul-Antalya arasında tarifeli karşılıklı seferleriyle gümrüklü kargo taşımacılığında da ayrıcalıklı hizmetler sunuyor.



www.havas.net | Antrepo Koordinatörlüğü: (0212) 465 47 00