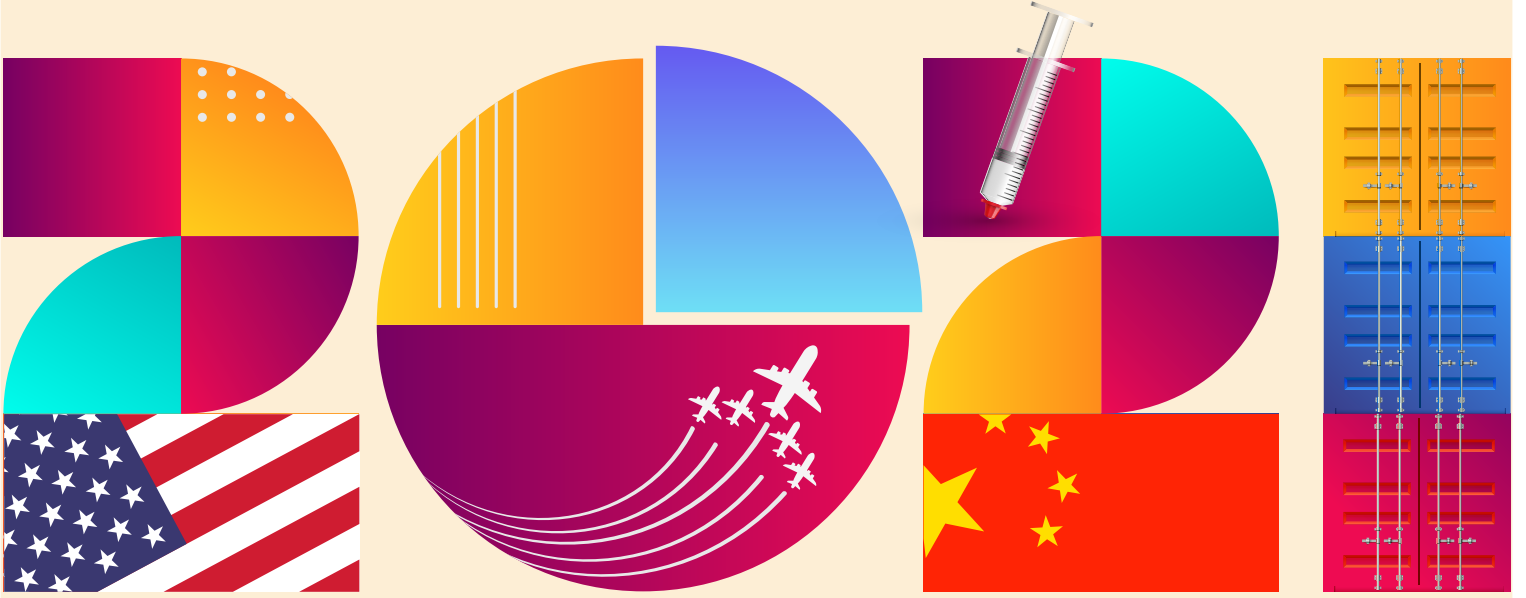




KÜRESEL TİCARETTEKİ DÖNÜŞÜM ROTALARI DEĞİŞTİRİYOR



THE ROUTES OF TRANSFORMATION IN THE GLOBAL TRADE ARE CHANGING



STÉPHANE GRABER:

TÜNELİN UCUNDAKİ IŞIĞI GÖRÜYÖRÜZ

WE CAN SEE THE LIGHT AT THE END OF THE TUNNEL

MURAT BAŞTOR:

ÜÇ YÖNETMELİK ÇALIŞMAMIZ VAR

WE ARE WORKING ON THREE REGULATIONS

ARKIN OBDAN:

GÖTÜRÜ TEMİNAT UYGULAMASI ANTREPOLAR İÇİN OLUMLU

LUMP-SUM GUARANTEE IS A POSITIVE PRACTICE FOR WAREHOUSES



Yeniay Lojistik A.Ş.



Yurt içi taşıma ve depo hizmetleri



Grup řirketlerimiz



Yeniay Lojistik A.ř.



DAIMON
Gümrük Müşavirliği A.ř.

Yex Expres Kurye Taşımacılığı

Kapıdan kapiya teslimatın gerçek adresi!



İMTİYAZ SAHİBİ / PUBLISHER

UTİKAD - Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet
Üretkenleri Derneği adına Emre ELDENER

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ

EDITOR IN CHIEF
Cavit UĞUR

YAYIN KURULU / BROADCAST BOARD

Nilgün KÜÇÜKÖREN TAHMAZ
Tuğba BAFRA, Alperen GÜLER
Ezgi DEMİR, Gizem AYDIN
Gamze BOZKURT, Melis GÜVEN

YAYIN DANIŞMA KURULU EDITORIAL ADVISORY BOARD

Emre ELDENER, Turgut ERKESKİN
Nil TUNAŞAR, Ekin TIRMAN
Mehmet ÖZAL, Kosta SANDALCI

İLETİŞİM ADRESİ / CONTACT ADDRESS

Ataköy 7-8-9-10. Kısım Mahallesi
Çobançeşme, E-5 Güney Yanyol Caddesi
NEF22 Ataköy, B-Blok, Kat:7, D:142
Bakırköy 34156 İstanbul
Tel: +90 530 960 84 24 / +90 533 370 40 73
Web: www.utikad.org.tr
E-posta: utikad@utikad.org.tr



viyamedya

YAYINA HAZIRLIK

PREPARE FOR PUBLICATIONS

YAYIN YÖNETMENİ / EXECUTIVE EDITOR

Selda YEŞİLTAŞ

YAYINLAR KORDİNATORÜ

DEPUTY EXECUTIVE EDITOR

Murat ERDOĞAN

BAŞ EDITÖR / EDITOR-IN-CHIEF

Peri ERBUL

EDITÖRLER / EDITORS

Emel ALTAY, İlker YAĞMUR
Zeynep TÜTÜNCÜ GÜNGÖR

GÖRSEL YÖNETMENLER / ART DIRECTORS

Ercan YAVUZ, Erkan ALTINDAĞ,
Yılmaz MERMER

MUHABİR / REPORTER

Gizem İRİS

FOTOĞRAF EDITÖRÜ / PHOTO EDITOR

Fatih YALÇIN

REKLAM MÜDÜRÜ / ADVERTISING MANAGER

İlknur ULUSOY

REKLAM SORUMLUSU ADVERTISING EXECUTIVE

Nisa ÖZTÜRK

İLETİŞİM ADRESİ / CONTACT ADDRESS

Rumeli Cad. Rumeli Pasajı Yunus Apt. No:45
Kat:3 Nişantaşı Şişli / İstanbul
Tel: 0212 236 00 50
www.viyamedya.com
viya@viyamedya.com



/viyamedya

Dergimizde yayımlanan yazı ve fotoğraflar izinsiz
kullanılmaz. Dergimizde yer alan ilan, yazı ve
fotoğrafların sorumluluğu sahiplerine aittir.

İÇİNDEKİLER CONTENTS



UTİKAD'DAN RİSKLİ
BÖLGELERE
TAŞIMACILIK ÖNERİLERİ
UTİKAD'S SUGGESTIONS
ABOUT TRANSPORTATION
TO RISK AREAS

14



BİRLEŞİK KRALLIK
TAŞIMALARINDA
ÖNEMLİ DEĞİŞİKLİKLER
MAJOR CHANGES TO UNITED
KINGDOM TRANSPORT

16



"ŞİMDİ UYANIK
OLMA ZAMANI"
"NOW IS THE TIME
TO BE VIGILANT"

24

58 NEDİR? / WHAT DOES IT MEAN?
İSTENMEYEN MESAJLARI HAYATINIZDAN
ÇIKARABİLECEKSİNİZ
YOU WILL GET RID OF THE SPAM MESSAGES



KAPAK/COVER

EKONOMİ AŞI OLURKEN TİCARETTE ROTALAR DEĞİŞİYOR

TRADE ROUTES ARE CHANGING WHILE
THE ECONOMY IS BEING VACCINATED

36

HABERLER / NEWS

UTİKAD ÜYELERİNE ÖZEL İNDİRİMLİ TARİFF UYGULAMASI 8
TARIFF APPLICATION ON SPECIAL DISCOUNT FOR UTİKAD MEMBERS

GÜMRÜK KAPILARINDAKİ SORUNLAR MASAYA YATIRILDI 11
THE PROBLEMS AT CUSTOMS GATES HAVE BEEN DISCUSSED

RÖPORTAJ / INTERVIEW

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ MURAT BAŞTOR
"ÜÇ YÖNETMELİK ÇALIŞMAMIZ VAR" 32
GENERAL MANAGER OF TRANSPORTATION SERVICES REGULATION MURAT BAŞTOR
"WE ARE WORKING ON THREE REGULATIONS"

RÖPORTAJ / INTERVIEW

FIATA GENEL MÜDÜRÜ STÉPHANE GRABER
"TÜNELİN UCUNDAKİ IŞIĞI GÖRÜYORUZ" 44
DIRECTOR GENERAL OF FIATA STÉPHANE GRABER
"WE CAN SEE THE LIGHT AT THE END OF THE TUNNEL"

TANITIM / PROMOTION

UTİKAD ÜYELERİ DİJİTALLEŞMEDE KURUMSAL
DESTEĞİ DERNEKLERİNDEN ALACAK 56
UTİKAD MEMBERS WILL RECEIVE CORPORATE SUPPORT FROM
ASSOCIATIONS FOR DIGITIZATION



IS IT
POSSIBLE
TO
CARRY THE WORLD?



limalogistics.com +90 224 443 56 01

İLK GÜNKÜ HEYECANLA GÖREVİMİZİN BAŞINDAYIZ



WE ARE ON
DUTY WITH THE
EXCITEMENT
OF THE VERY
FIRST DAY

Sevgili Dostlar,

Hayat bize 2020'de hiç bilmediğimiz yerden sorular sordu. Ve biz ilginç bir şekilde yanıtları el yordamıyla bulmak zorunda kaldık. Çünkü tecrübelerimiz ve bilgi birikimimiz yeterli olmadı, pandemi hepimizi gerçek anlamda şaşırttı. UTİKAD Dergi'nin 22. Sayısında 'Keyifli Bir Yolculuğun Sonuna Geldik' diye seslenmişim sizlere... Çünkü Kasım 2020'de severek ve gerçekten de keyifle sürdürdüğüm UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanlığı görevimi bir başka meslektaşımaya devredeceğime çok emindim.

Ancak nasıl ki küresel pandeminin ilk günlerinde araçlarımız kapanan sınırlarda kaldıysa Genel Kurul heyecanımız da içimizde kaldı. Çünkü pandemi yasakları nedeniyle Genel Kurullar ertelendi. Şu anki bilgilerimize göre 28 Şubat 2021 tarihine kadar UTİKAD 38. Olağan Seçimli Genel Kurulu'nu gerçekleştiremiyoruz.

Bu süreçte Yönetim Kurulu'nda görev alan 10 değerli meslektaşım ve ben görevimizi tüm üyelerimiz adına hakkıyla yerine getirmeye devam ediyoruz. Aynı şekilde UTİKAD İcra Kurulu da çalışmalarını sürdürüyor. Genel Kurulumuzu da T.C. İç İşleri Bakanlığı tarafından uygulanan yasaklar sona erdiğinde gerçekleştireceğiz. Genel Kurulumuzda bu defa iki farklı liste karşınıza çıkacak. İçinde yer aldığım Önce UTİKAD Ekibi ve yine üyelerimizden oluşan Geçmişten Geleceğe UTİKAD Ekibi oylarınıza talip olacak. Tüm üyelerimizi derneğimizin geleceğini belirleyecek bu seçimde oy kullanmaları için Genel Kurulumuzda görmeyi umuyoruz. Genel Kurulumuzun tarihi ve yeri her zaman olduğu gibi elektronik postalarla sizlere iletilecek ve sosyal medya hesaplarımızda yayınlanacak.

Pandemi nedeniyle uzayan görev süremizde daha önce de belirttiğim gibi Yönetim Kurulu Üyeleri olarak çalışmalarımıza hız kesmeden devam

Dear Friends,

In 2020, life asked us questions whose answers we do not know. And, it is kind of interesting that we had to grope around the answers because our experience and knowledge were not enough to find them. The pandemic really surprised us all. In the 22nd issue of UTİKAD Magazine, I addressed you with the words "We Have Come to the End of a Pleasant Journey" because I was very sure that I will hand over UTİKAD Board Presidency, which I have been carrying on with love and pleasure, to another colleague of mine in November 2020.

However, our excitement about the General Assembly meeting was stuck in, just like our vehicles were stuck in the closed borders in the first days of the pandemic. Because the General Assembly meetings were postponed due to pandemic restrictions. As far as we know, we are not allowed to hold the UTİKAD 38th Ordinary General Assembly until February 28, 2021.

Under these circumstances, 10 dear colleagues of mine and I continue to fulfill our duties thoroughly on behalf of all our members. Likewise, UTİKAD Executive Board keeps up working. Once the restrictions imposed by the Ministry of Internal Affairs are over, we will hold our General Assembly meeting. You will see two different lists in our General Assembly this time. The UTİKAD First Team, which I am a part of, and the UTİKAD from Past to the Future Team, which is also comprised of our members, will seek your votes. We hope to see all our members at our General Assembly meeting to vote in this election that will determine the future of our association. As always, the date and place of our General Assembly meeting will be shared with you via e-mails and published on our social media accounts.

As I have mentioned before, as Board members, we continue to work without slowing down in our extended tenure due to

ediyoruz. Bu yıl pandemi nedeniyle FIATA Diploma Eğitimi'ne ara vermek durumunda kaldık. Ancak UTİKAD Lojistik Eğitimi'ni sektörümüzün hizmetine sunduk. TİO-ÜDY muafiyeti sağlayan eğitimimiz çevrimiçi olarak 40'ı aşkın katılımcıyla başladı. Mesleki Eğitim Programlarımız da yine sektör profesyonellerinin yoğun ilgisi ve talebiyle çevrimiçi olarak sürüyor.

Üyelerimizin ticari faaliyetlerini desteklemek için yıllardır sürdürdüğümüz Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası, Sürdürülebilir Lojistik Sertifikası gibi konulardaki iş birliklerine yenilerini ekledik.

Derneğimiz ile BP Petrolleri A.Ş. arasında Taşımatik Anlaşması yapıldı. Bu anlaşma ile UTİKAD üyesi firmalara, BP Petrolleri'ne ait 750 aktif istasyonda geçerli olmak üzere yakıt alımlarında indirim imkanı sağlandı ve üyelerimiz Doğrudan Borçlanma Sistemi, Teminat Mektubu ve Kredi Kartı ile ödeme seçenekleri sayesinde herhangi bir limit koşulu olmadan bu kampanyadan yararlanabilecek.

Diğer yeni iş birliğimiz ise Atez Yazılım Teknolojileri firmasının "TARIFF" uygulaması konusunda. Bu uygulama Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Türkiye'nin kendi aralarındaki çift yönlü ithalat-ihracat işlemleri ile beraber diğer ülkelerin bu üç ülkeyle yaptıkları ithalat ve ihracat işlemleri için geçerli mevzuatın, vergilerin, uygulanacak önlem ve kontrollerin, gerekli dokümanların, eşyanın kodu veya anahtar kelime ile sorgulanarak görüntülenebilmesini sağlıyor. Yapılan iş birliği kapsamında UTİKAD üyelerine özel olarak 1 yıllık süre içerisinde sınırsız sorgu yapılabilmesine olanak sağlayan PRO SINIRSIZ pakete yüzde 5 indirim uygulanacak.

2021 yılının önce sağlık getirmesini temenni ederken UTİKAD Üyesi olmanın avantajlarını yaşayacağınız, mutlu, huzurlu ve bol kazançlı bir yıl dilerim. ■

the pandemic. This year, we had to suspend FIATA Diploma In Freight Forwarding Programme due to the pandemic. However, we offered UTİKAD Logistics Training to the service of our industry. Our training, which provides an exemption from Freight Forwarders- Senior Level Executive certificates, started online with more than 40 participants. Our Vocational Training Programs continue online with the intense interest and demand of industry professionals.

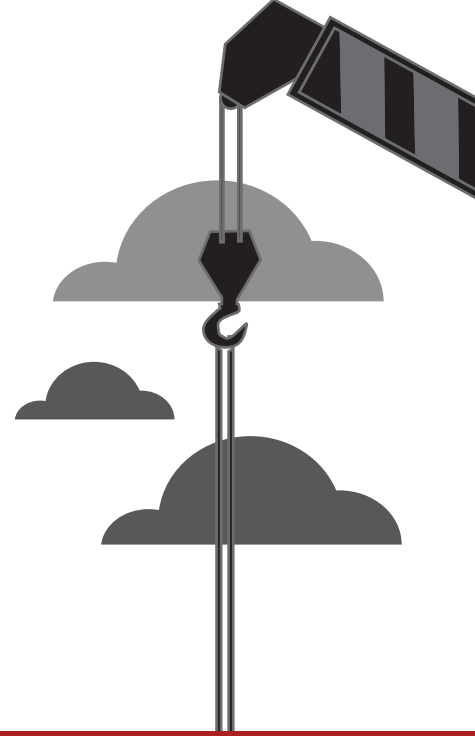
We also added a new one to our collaborations on issues such as Freight Forwarder Liability Insurance and Sustainable Logistics Certificate to support the commercial activities of our members.

Our association signed Taşımatik Agreement with BP. With this agreement, UTİKAD member companies are provided a discount in fuel purchases, valid at 750 active stations of BP and our members will be able to participate in this campaign without any limit conditions thanks to the Direct Debit System, Letter of Guarantee and Credit Card payment.

Our another new collaboraton is Atez Software Technologies' "TARIFF" application. TARIFF application enables the current regulations on bilateral import-export operations among the United Kingdom, the European Union and Turkey and other countries' exports and imports activities with these countries, all taxes, the measures to be applied and the necessary documents to be viewed with an item code or keyword.

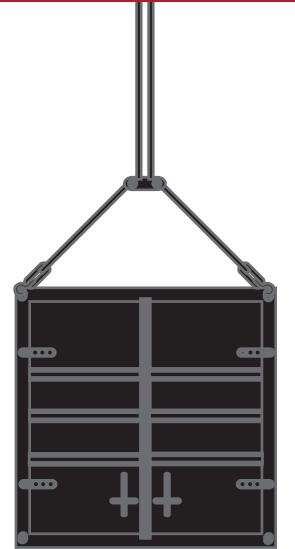
Within the scope of the cooperation, a 5-percent discount will be applied to the PRO UNLIMITED package, which allows unlimited inquiries for UTİKAD members within a period of 1 year.

I hope 2021 brings health first and I wish you a happy, peaceful and profitable year in which you will experience the advantages of being a UTİKAD Member. ■



Emre Eldener

*Yönetim Kurulu Başkanı
President*



UTİKAD ÜYELERİNE ÖZEL İNDİRİMLİ TARIFF UYGULAMASI

TARIFF APPLICATION ON SPECIAL DISCOUNT FOR UTİKAD MEMBERS

UTİKAD, üyelerinin ihtiyaçları doğrultusunda yeni bir iş birliğine imza atarak Atez Yazılım Teknolojileri firması ile "TARIFF" uygulaması için anlaşma yaptı.

UTİKAD has made new cooperation in line with the needs of its members and signed an agreement with Atez Software Technologies for "TARIFF" application.

Sektörün ve üyelerinin ihtiyaçları doğrultusunda sunduğu iş birliklerine bir yenisini daha ekleyen UTİKAD, Atez Yazılım Teknolojileri firması ile "TARIFF" uygulaması için anlaşma yaptı. TARIFF uygulaması; Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Türkiye'nin kendi aralarındaki çift yönlü ithalat-ihracat işlemleri ile beraber diğer ülkelerin Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Türkiye ile yaptıkları ithalat ve ihracat işlemlerinde geçerli mevzuatın, tüm vergilerin, uygulanacak önlemlerin, kontroller ve gerekli dokümanların eşya kodu ya da anahtar kelime ile sorgulanarak görüntülenebilmesini sağlıyor.

Yapılan iş birliği kapsamında UTİKAD üyelerine özel olarak "4-UTİKAD5" adıyla kupon kodu oluşturuluyor. Bu kupon kodu kullanılarak, bir yıllık süre içinde sınırsız sorgu yapılabilmesine olanak sağlayan 'Pro Sınırsız' pakete yüzde 5 indirim uygulanıyor. Yüzde 5 indirim ise ürünü satın alacak son tüketici için geçerli olacak. ■

Adding a new one to the cooperation it offers in line with the needs of the industry and its members, UTİKAD made an agreement with Atez Software Technologies for the application "TARIFF". TARIFF enables the current regulations on bilateral import-export operations among the United Kingdom, the European Union and Turkey and other countries' exports and imports between the United Kingdom, the European Union and Turkey, all taxes, the measures to be applied and the necessary documents to be viewed with an item code or keyword.

Within the scope of the cooperation, a special coupon code called "4-UTİKAD5" is created for UTİKAD members. Using this coupon code, UTİKAD members will benefit from a 5-percent discount for the "Pro Unlimited" package, which allows unlimited queries within a year. The 5-percent discount will be valid for the end consumer to buy the product. ■

UTİKAD, BP PETROLLERİ İLE TAŞITMATİK ANLAŞMASI İMZALADI

UTİKAD HAS SIGNED THE TAŞITMATİK AGREEMENT WITH BP

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), üyelerinin taşıma ve binek araçları yakıt maliyetlerinde iyileştirme sağlamak amacıyla BP Petrolleri ile Taşımatik Anlaşması yaptı. Bu anlaşma ile UTİKAD üyesi firmalara, BP Petrolleri A.Ş.'ye ait 750 aktif istasyonda geçerli olan yakıt alımlarında indirim imkanı sağlanacak. İndirime ek olarak UTİKAD üyeleri, doğrudan borçlanma sistemi, teminat mektubu ve kredi kartı ile ödeme gibi seçenekler sayesinde herhangi bir limit koşulu olmadan bu kampanyadan kolaylıkla yararlanabilecek. ■

Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (UTİKAD) signed a Taşımatik Agreement with BP in order to improve the fuel costs of its members' transportation and passenger vehicles. With this agreement, UTİKAD member companies will be provided a discount on fuel purchases valid at 750 active stations of BP. In addition to the discount, UTİKAD members will be able to easily benefit from this campaign without any limit conditions, thanks to options such as direct debiting system, letter of guarantee and credit card payment. ■

“2019 HİZMET İHRACATI ŞAMPİYONLARI” ETKİNLİĞİNDE UTİKAD ÜYELERİ ÖDÜLENDİRİLDİ

UTİKAD MEMBERS HAVE BEEN AWARDED AT THE “2019 SERVICE EXPORT CHAMPIONS” EVENT



Hizmet İhracatçıları Birliği'nin (HİB) 2019 yılında gösterdikleri başarılı performans sebebiyle ödüle layık gördüğü firmalar arasında, farklı kategorilerden ödül alan yedi UTİKAD üyesi yer aldı.

Among the companies awarded by the Service Exporters' Association (HIB) for their successful performance in 2019, there are seven.

Oluşturduğu katma değer, yarattığı istihdam olanakları ile Türkiye'nin en önemli sektörlerinin başında gelen hizmet sektöründe faaliyet gösteren kuruluşların onurlandırıldığı “2019 Yılı Hizmet İhracatı Şampiyonları” etkinliğinin sonuçları belirlendi. Hizmet İhracatçıları Birliği'nin (HİB) ev sahipliği yaptığı etkinlik kapsamında 18 kategoriden 54 firma ödüllendirildi.

2019 yılında gösterdikleri başarılı performans ile sektörün yaklaşık 64 milyar dolarlık ihracata ulaşmasına katkı sağlayan firmalar arasında UTİKAD üyeleri de yer alıyor.

FARKLI KATEGORİLERDE ÖDÜL ALMAYA HAK KAZANAN UTİKAD ÜYELERİ:

Liman İşletmeciliği Hizmetleri:

- Asyaport Liman A.Ş.
- Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş.

Yer Hizmetleri:

- Çelebi Havacılık Holding A.Ş.
- Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.

Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri:

- Netlog Lojistik Hizmetleri A.Ş.
- Ekol Lojistik A.Ş.
- Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. ■

The results of the “2019 Service Export Champions” event, and in which the organizations operating in service industry –one of Turkey’s most important industries- are honored due to the added-value and employment they created, were announced. 54 companies from 18 categories were awarded within the scope of the event which was hosted by Services Exporters’ Association (HIB).

UTİKAD members were also among the companies that contributed to the industry’s exports of about 64 billion dollars with their successful performance in 2019.

UTİKAD MEMBERS WHO WERE ENTITLED TO RECEIVE AWARDS IN DIFFERENT CATEGORIES:

Port Management Services:

- Asyaport Liman A.Ş.
- Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş.

Ground Services:

- Çelebi Havacılık Holding A.Ş.
- Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.

Freight Transport and Logistics Services:

- Netlog Lojistik Hizmetleri A.Ş.
- Ekol Lojistik A.Ş.
- Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. ■

LOJİSTİK, ENERJİ & TEDARİK ZİNCİRİNDE DİJİTALLEŞME KONFERANSI GERÇEKLEŞTİ

DIGITIZATION IN LOGISTICS, ENERGY & SUPPLY CHAIN CONFERENCE HAS BEEN HELD

Lojistik, Enerji & Tedarik Zincirinde Dijitalleşme Konferansı, 16-17 Aralık 2020 tarihlerinde dijital olarak gerçekleşti. Uzmanların bilgilerini aktardığı sektörün en kapsamlı dijital platformlarından Connection Days tarafından organize edilen zirvede, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener de konuşmacı olarak yer aldı.

UTİKAD Yönetim

Kurulu Başkanı Emre Eldener'in konuşmacı olarak yer aldığı "Lojistiğin Değişen DNA'sına Ne Kadar Hazırız? E-Ticarette Bizi Neler Bekliyor?" isimli panelin moderatörlüğünü Uluslararası Lojistik Sektör Uzmanı ve Yazar Dr. Murat Düzgün yaptı. Artık ticaretin bir kanalı olarak kabul gören e-ticaret konusunun odağa alındığı panelin diğer konuşmacıları ise; Dalyan Makina Yönetim Kurulu Üyesi Erkan Dalyan, Electrolux Türkiye Pazarlama Direktörü Fatih Şengül, Galanz Ülke Müdürü Beyza Eren ve TTT Global Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Akın Arslan oldu. ■



Logistics, Energy & Supply Chain Digitization Conference was held digitally on 16-17 December 2020. Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (UTİKAD) Board President Mr. Emre Eldener delivered a speech at Connection Days, the most comprehensive digital summit of the industry where experts exchanged their ideas.

The panel "How Ready Are We for the Changing DNA of Logistics? What Awaits Us in E-Commerce?", in which UTİKAD Board President Mr. Emre Eldener participated as a speaker, was moderated by International Logistics Industry Expert and Author Dr. Murat Düzgün. The other speakers of the panel where e-commerce, which is now accepted as a channel of trade, was the focal point were Dalyan Makine Board Member Mr. Erkan Dalyan, Electrolux Turkey Marketing Director Mr. Fatih Şengül, Galanz Country Manager Ms. Beyza Eren, and TTT Global Board President Dr. Akın Arslan. ■

İSTANBUL HAVALİMANI GÜMRÜK MÜDÜRÜ ERKAN YAMAN'A ZİYARET

A VISIT TO ISTANBUL AIRPORT CUSTOMS MANAGER MR. ERKAN YAMAN

UTIKAD tarafından 21 Ekim 2020 tarihinde İstanbul Havalimanı Gümrük Müdürü Erkan Yaman'a bir ziyaret gerçekleştirildi. İstanbul Havalimanı'ndaki ziyarete UTİKAD'ı temsilen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Havayolu Çalışma Grubu Başkanı Mehmet Özal, UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Serkan Eren, UTİKAD Havayolu Çalışma Grubu Üyeleri Yavuz Şabudak ve Adnan Kaynak katılım gösterdi.

Ziyarete; "X-ray'den geçemeyen kargoların gümrük memurları tarafından açılmasının talep edilmesi", "havayolu ihracatta depolama giriş takip uygulaması kapsamında yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri" ile "e-beyanname uygulamasında beyanname ile konşimento numarasının eşleştirilememesi" gibi konular üzerinde duruldu ve gerekli bilgilendirmeler aktarıldı. ■

UTIKAD paid a visit to Istanbul Airport Customs Manager Erkan Yaman on 21 October 2020. UTİKAD Board Member and Air Working Group President Mr. Mehmet Özal, UTİKAD Board Member Mr. Serkan Eren, and UTİKAD Air Working Group Members Mr. Yavuz Şabudak and Mr. Adnan Kaynak paid a visit to Istanbul Airport.

Issues such as "opening the cargoes that cannot pass through x-ray by customs officers", "problems and solution suggestions within the scope of storage access tracking practice in air export" and "unmatching of declarations and the bill of lading numbers in the e-declaration practices" were discussed at the visit and relevant information was shared. ■

GÜMRÜK KAPILARINDAKİ SORUNLAR MASAYA YATIRILDI

THE PROBLEMS AT CUSTOMS GATES HAVE BEEN DISCUSSED

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener ile UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Karayolu Çalışma Grubu Başkanı Ayşem Ulusoy, Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı İsmail Gülle ve Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkan Vekili Başaran Bayrak ile Kapıkule, Hamzabeyli ve İpsala Gümrük Müdürlüklerini ziyaret etti. Ziyaretler kapsamında gümrüklerdeki mevcut durum yerinden gözlemlendi ve gümrük kapılarındaki sorunlar masaya yatırıldı. Özellikle son dönemde artan sipariş oranları ve oluşan uzun TIR kuyruklarına dikkat çekilen ziyarette, UTİKAD Başkanı Emre Eldener, Bulgar ve Yunan sınırlarından çıkan araç sayısının günlük ekstradan bin araca çıkartılması halinde yılda yaklaşık 1 milyar Euro'luk ek hizmet ihracatı rakamı çıkacağı belirtti. ■



Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (UTİKAD) President Mr. Emre Eldener and UTİKAD Board Member and Road Working Group President Ms. Ayşem Ulusoy visited Kapıkule, Hamzabeyli and İpsala Customs Directorates, along with Turkish Exporters Assembly Chairman Mr. İsmail Gülle and Turkish Exporters Assembly Vice Chairman Mr. Başaran Bayrak.

Within the scope of the visits, the current situation at the customs was observed and the problems at the customs gates were discussed. In the visit, which highlighted the increasing order rates and long truck queues, UTİKAD President Mr. Emre Eldener stated that if the vehicles leaving the Bulgarian and Greek borders are increased to additional one thousand vehicles daily, there will be an additional service export of approximately 1 billion Euros per year. ■

UTİKAD ULUSAL DİJİTAL LOJİSTİK PLATFORMU İÇİN İLK ADIMI ATTI

UTİKAD HAS TAKEN THE FIRST STEP FOR THE NATIONAL DIGITAL LOGISTICS PLATFORM

UTIKAD ile yurt içi ve yurt dışındaki yerleşik danışman kuruluşlar arasında, Dijital Lojistik Platformu modelinin geliştirilmesine yönelik sektör raporu hazırlanması adına iş birliği yapıldı. Hazırlanacak sektör raporu, tüm dijital yapıları entegre edecek bir üst platform aracılığıyla taşımacılıkta kullanılan dokümanlar, veriler ve bilgiler ile onay süreçlerinin dijitalleşmesinin getireceği maliyet, hız ve güvenlik kazanımlarını ortaya koyacak.

Yapılacak iş birliği kapsamında öncelikle taşıma işleri organizatörleri, fiziki taşıyıcılar ile deniz ve hava limanları gibi taşımacılığa ilişkin yükün taraflarının bir araya getirildiği pilot bir model tasarlanarak 'Proof of Concept' oluşturulacak. ■

UTIKAD cooperated with domestic and foreign consultancy organizations to prepare a sector report for the development of the Digital Logistics Platform model. The sector report will reveal the cost, speed and security gains of digitization of the documents, data and information used in transportation and approval processes through a platform that will integrate all digital structures.

Within the scope of the cooperation to be made, a "Proof of Concept" will be created by designing a pilot model that brings together the parties of transportation such as freight forwarders, physical carriers, seaports and airports. ■

GDY'LER İÇİN ZORUNLU BARKOD KOŞULU 2021 EKİME UZATILDI

BARCODE REQUIREMENT FOR TEMPORARY STORAGE FACILITIES HAS BEEN EXTENDED TO OCTOBER 2021

Lojistik süreçlerinin hızlı akışına yönelik, UTİKAD tarafından 2020 yılı başında talep edilen ‘Geçici Depolama Yerlerinde (GDY) Otomatik Barkod ve Otomatik Tasnif Sistemi için Ek Süre’ isteği, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü tarafından kabul gördü. Konu ile ilgili olarak 4 Ekim 2021 tarihine kadar ek süre verildi.

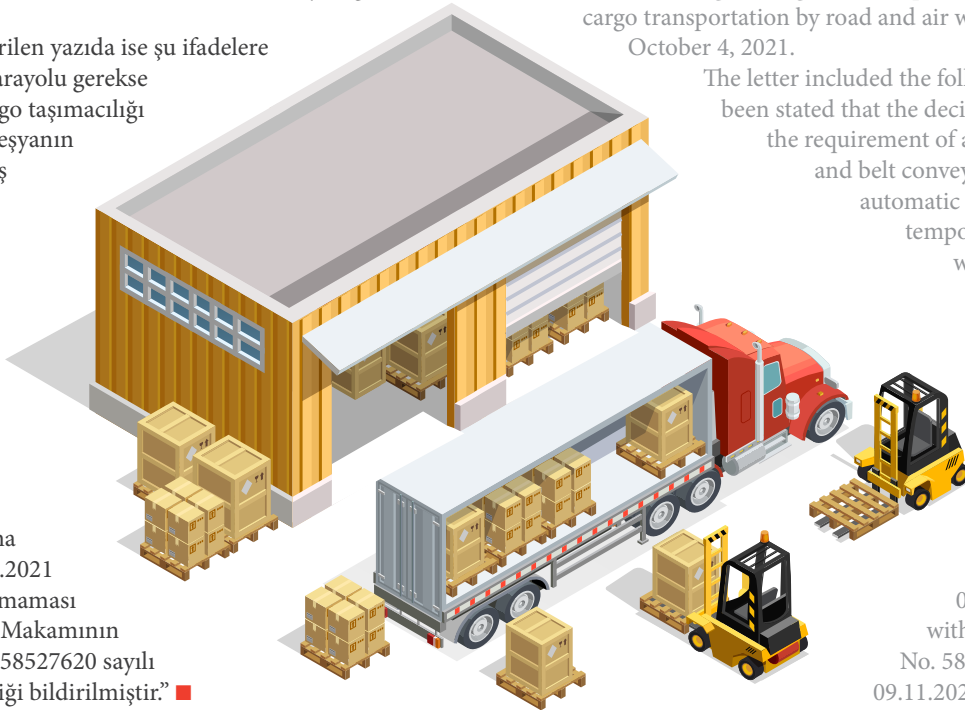
The request for “Additional Time for Automatic Barcode and Automatic Sorting System in Temporary Storage Facilities” requested by UTİKAD in early 2020 for the fast flow of logistics processes was accepted by Istanbul Customs and Foreign Trade Regional Directorate. Additional time has been given until October 4, 2021.

UTIKAD tarafından lojistik süreçlerinde iş akışını rahatlatmak adına, T.C. Ticaret Bakanlığı, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne yapılan başvuru, karşılığını buldu. T.C. Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü tarafından “Geçici Depolama Yerlerinde Otomatik Barkod ve Otomatik Tasnif Sistemi için Ek Süre” konulu yazı, UTİKAD ilgili birimlerine iletildi. İletilen yazıda karayolu ve havayolu ile hızlı kargo taşımacılığı kapsamında taşınan eşyanın serbest dolaşıma giriş rejimi kapsamında gümrük işlemlerinin yapılacağı geçici depolama yerlerinde otomatik barkod okuyucu ve eşya tasnif işlemi otomatik yapmaya uygun yürüyen bant sistemi zorunluluğuna ilişkin koşulun, 4 Ekim 2021 tarihine kadar aranmayacağı bildirildi.

UTİKAD'a gönderilen yazıda ise şu ifadelere yer verildi: “Gerek karayolu gerekse havayolu ile hızlı kargo taşımacılığı kapsamında taşınan eşyanın serbest dolaşıma giriş rejimi kapsamında gümrük işlemlerinin yapılacağı geçici depolama yerlerinde otomatik barkod okuyucu ve eşya tasnif işlemi otomatik yapmaya uygun yürüyen bant sistemi zorunluluğuna ilişkin koşulun 04.10.2021 tarihine kadar aranılmaması hususunda Bakanlık Makamının 09.11.2020 tarihli ve 58527620 sayılı onayı ile karar verildiği bildirilmiştir.” ■

The application made to Istanbul Customs and Foreign Trade Regional Directorate of the Ministry of Trade by UTİKAD in order to ease the work flow in logistics processes was approved. The letter titled “Additional Time for Automatic Barcode and Automatic Sorting System in Temporary Storage Facilities” by Istanbul Customs and Foreign Trade Regional Directorate of the Ministry of Trade was sent to the relevant departments of UTİKAD. It was stated in the letter that the requirement regarding the requirement of automatic barcode reader and belt conveyor system suitable for automatic sorting of goods in temporary storage facilities where customs procedures will be carried out within the scope of the free circulation regime of goods transported within the scope of fast cargo transportation by road and air will not be sought until October 4, 2021.

The letter included the following statement: “It has been stated that the decision about not seeking the requirement of automatic barcode reader and belt conveyor system suitable for automatic sorting of goods in temporary storage facilities where customs procedures will be carried out within the scope of the free circulation regime of goods transported within the scope of fast cargo transportation by road and air until 04.11.2021 was taken with the Ministry's Approval No. 58527620 and dated 09.11.2020.” ■



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

UTİKAD'DAN RİSKLİ BÖLGELERE TAŞIMACILIK ÖNERİLERİ

Küresel dinamikler dış ticareti sürekli şekillendiriyor. Kimi zaman açık kimi zaman da örtülü bir şekilde yapılan ambargolar, bu rotalarda çalışan firmaları yakından ilgilendiriyor. UTİKAD Denizyolu Çalışma Grubu Üyesi Ahmet Aytoğan, bu noktada riskli bölgelerle faaliyetleri olan şirketler için altın değerindeki önerilerini maddeler halinde paylaştı.

Uluslararası gelişmeler, ülkeler arası ilişkiler ve bölgesel sorunlar lojistik sektörünün sorunlar listesinde her zaman üst sıralardaki yerini korur. Gerek taşımacılık süreçlerinde izlenen rotalar gerekse ürünlerin ulaştırılacağı hedef bölgeler, lojistik zincirinin halkaları için bazı tehlikeleri de beraberinde getiriyor. UTİKAD tam da bu noktada üyeleri için rehber niteliğinde bir çalışmaya imza attı. Denizyolu Çalışma Grubu bünyesinde, UTİKAD Eğitmeni ve Denizyolu Çalışma Grubu Üyesi Ahmet Aytoğan tarafından 'riskli ülkeler' olarak nitelendirilen destinasyonlara taşımacılık faaliyetinde bulunan üye firmalar için altın değerinde tedbir önerileri sıralandı.

1 Riskli ve ambargo olduğu değerlendirilen ülkeler ile yapılacak sevlerde, en az sorumluluk alınacak şekilde anlaşma yapılmalı (INCOTERMS; FOB / FCA / EXW vb.) yani navlun sözleşmesinden kaçınılmalı. Destinasyon acentesinin navlun sözleşmesi ile hareket edilmesi tavsiye ediliyor.

2 Şirketlerde seçicilik: Finansal istihbarat yapılmalı; güçlü ve kalıcılığı netleşmemiş olan firmalarla çalışılmamalı.

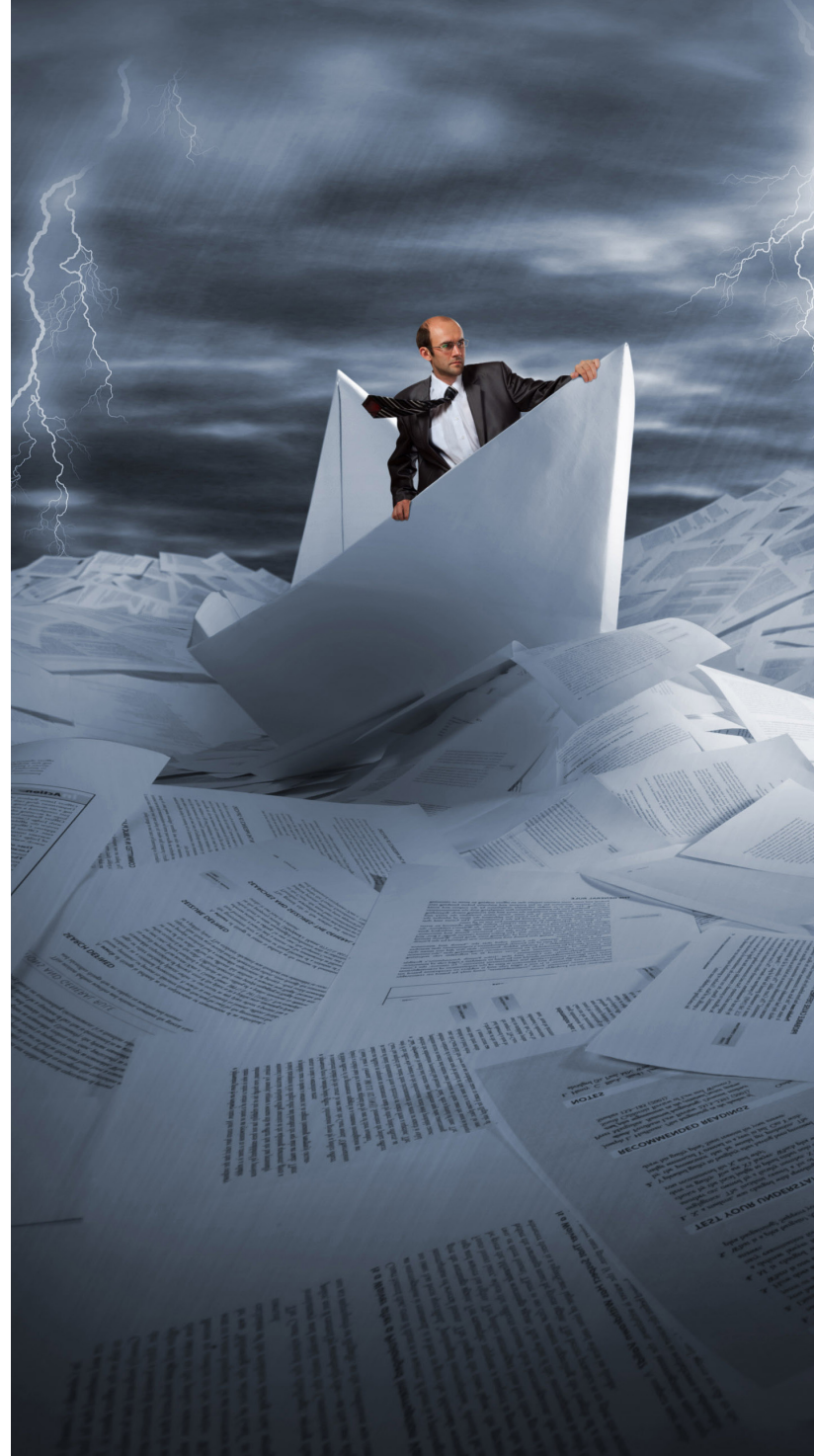
3 Eşya seçiciliği 1: Mal bedeli ucuz hiçbir ürün firmanın güvenilirliği ve kalıcılığı onaylanmamışsa taşınmamalı.

4 Eşya seçiciliği 2: Mal bedeli bir sorun anında (mal çekilmemesi, demuraj - liman ardiyesi oluşması vb.) müşterinin sizinle irtibatla kalmak zorunda olmayacağı bir bedel ise taşıma kabul edilmemeli.

5 Eşya seçiciliği 3: Al bedeli düşük veya hiç bedel olmasa dahi firma kalıcı ve güvenilir ise eşya taşınması yapılabilir.

6 Eşya taşıma görüşmeleri yapılırken Suudi Arabistan, Fas vb. örtülü ambargo uygulayan ülkelerin durumlarına dikkat çekilerek olası olumsuzlukların müşterilere "yazılı" iletilmesi kritik öneme sahip.

7 Bu ve benzeri ülkelere düzenlenecek taşıma senetleri eşya bedelinin tahsilinde yüzde yüz güven yoksa asla ve asla "seawaybill" olmamalı. Kesin olarak konşimento düzenlenmeli. Düzenlenen konşimentonun da "devredilemez" "straight - not negotiable" şeklinde düzenlenmemesi öneriliyor. Konşimentonun "Emre = to order" olması ihracatçıya güven sağlar. Ama ödeme gerçekleşip to order konşimento gönderilirken shipper cirosu unutulmamalı. Yapılacak cironun da "tam ciro" şeklinde yapılması öneriliyor. ■



UTIKAD'S SUGGESTIONS ABOUT TRANSPORTATION TO RISK AREAS

Global dynamics are constantly shaping foreign trade. Embargoes, which are imposed explicitly or implicitly, closely concern companies working on these routes. Mr. Ahmet Aytoğan, UTIKAD Sea Working Group Member, shared his suggestions worth gold for companies with activities in risk areas.

Mal bedeli ucuz hiçbir ürün, firmanın güvenilirliği ve kalıcılığı onaylanmamışsa taşınmamalı.

No product with cheap cost should be transported if the reliability and permanence of the company are not approved.

International developments, relations with other countries and regional problems have always been at the top of the list of the problems in the logistics industry. Both the routes followed in the transportation processes and the destination regions where the products will be delivered bring along some dangers for the rings of the logistics chain. At this point, UTIKAD has carried out a guiding study for its members. The golden precautionary suggestions for member companies engaged in transportation activities to destinations described as "high-risk countries" have been listed by UTIKAD Trainer and Sea Working Group Member Mr. Ahmet Aytoğan under the structure of Sea Working Group.

1 In shipments to be made with countries that are considered to be risky and embargoed, an agreement should be made with the least responsibility (INCOTERMS; FOB / FCA / EXW etc.), that is, freight contract should be avoided. It is recommended to act with the freight contract of the destination agency.

2 Selectivity in companies: Financial intelligence should be provided and companies whose strength and permanence are not clear should not be preferred.

3 Good selectivity 1: No product with cheap cost should be transported if the reliability and permanence of the company are not approved.

4 Good selectivity 2: If the cost of the good is a price that will not require the customer to keep in contact with you in case of a problem (goods not being withdrawn, demurrage - port warehouse etc.), the transportation should not be accepted.

5 Good selectivity 3: Even if the purchase price is low or it has no price, the goods can be transported if the company is permanent and reliable.

6 It is critical to draw attention to the situation of countries imposing implicit embargoes such as Saudi Arabia and Morocco and to inform the customers about the potential negative situations in a "written" form.

7 No "seawaybill" should be issued if there is no 100% confidence in the collection of the cost of the goods mentioned in the transport bills to be issued to such countries. A bill of lading should definitely be issued. It is suggested that the bill of lading should not be issued as "straight - not negotiable". The fact that the bill of lading is issued as "To Order" provides confidence to the exporter. But while the payment is made and the to order bill of lading is sent, the shipper turnover should not be forgotten. It is suggested that the turnover to be made is made as full turnover. ■

BİRLEŞİK KRALLIK TAŞIMALARINDA ÖNEMLİ DEĞİŞİKLİKLER

MAJOR CHANGES TO UNITED KINGDOM TRANSPORT



Brexit kararı, AB ve Birleşik Krallık (BK) arasındaki taşımacılık faaliyetlerinde önemli değişikliklere neden oldu. Sürücü ve firmaların 1 Ocak 2021'in ardından, 1 Nisan 2021, 30 Haziran 2021 ve 1 Temmuz 2021 tarihlerinde edinmesi gereken belgeleri ve sertifikaları sizler için derledik.

Brexit caused significant changes in transport activities between the European Union (EU) and the United Kingdom (UK). We have compiled the documents and certificates that drivers and companies need to obtain on January 1, 2021, April 1, 2021, June 1, 2021 and July 1, 2021.

Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği'nin ayrılma süreci ile birlikte, 01.01.2021 tarihi itibarıyla taşımacıları etkileyecek önemli değişiklikler yürürlüğe girdi. Bu kapsamda taşımacıların, Birleşik Krallık taşımalarında kullanmak üzere; GB uzantılı EORI numaraları almaları gerekmektedir. Ayrıca Kuzey İrlanda'ya gerçekleştirilecek taşımacılık faaliyetleri için de XI uzantılı bir EORI numarası alınması zorunluluk haline geldi. EORI numarası alım işlemleri ortalama beş iş günü içerisinde tamamlanmakta, numara alımından sonra kullanıma geçilmesi 48 saat sonra mümkün olmaktadır. Brexit sonrası Avrupa Birliği transit sistemine

With the separation process of the UK and the EU, important changes that will affect transporters took effect as of 01.01.2021. In this context, the transporters in the UK need to get EORI numbers with GB extension for their transports. In addition, it became obligatory to obtain an EORI number with an extension of XI for transportation activities to be carried out in Northern Ireland. EORI number purchases are completed within an average of 5 working days, and can be used after 48 hours. The measures to be taken by the UK regarding the International Road Transport



alternatif olarak geçilecek TIR sistemi konusunda ise Birleşik Krallık tarafından alınacak tedbirler aşağıdaki gibidir:

- ◆ 1 Ocak 2021'den itibaren bazı gümrük kontrolleri
- ◆ 1 Nisan 2021'den itibaren hijyen ve bitki sağlığı kontrolleri
- ◆ 1 Temmuz 2021'den itibaren tam kontroller sağlanacak.

BİRLEŞİK KRALLIK'TAN TAŞIMACILIK REHBERİ

UTİKAD'ın üyesi olduğu Avrupa Taşıma İşleri Organizatörlüğü, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT) tarafından nakliyeciler ve sürücüler için hazırlanan bir kılavuz hakkında duyuru yapıldı. Yapılan duyuruda Birleşik Krallık Hükümeti tarafından yayınlanan kılavuzun Büyük Britanya (İngiltere, İskoçya ve Galler) ile AB arasında mal taşıyan nakliye şirketleri ve ticari sürücüler için hazırlandığı, kılavuz içerisinde AB ve Birleşik Krallık nakliyecileri için gerekli olan evraklara, limanlara giden trafiği yönetmek için gerekli olan yeni kurallara ve yeni sınır kontrol süreçlerine ilişkin bilgilere yer verildi. 1 Ocak 2021 tarihi itibarıyla izlenmeye başlayan prosedürler ve değişiklikler şöyle:

SÜRÜCÜ BELGELERİ EHLİYETLER VE İZİNLER

Tüm BK sürücülerinin çalışmaya devam edebilmesi için bir Sürücü Profesyonel Yeterlilik Sertifikası'na (Certificate of Professional

(TIR) system, which will be introduced as an alternative to the European Union Transit system after Brexit, are as follows:

- ◆ Customs controls as of January 1, 2021
- ◆ Hygiene and phytosanitary controls as of April 1, 2021
- ◆ All examinations to be carried on from 1 July 2021

TRANSPORT GUIDE FROM THE UNITED KINGDOM

An announcement was made about a guide prepared by CLECAT (European Transport Affairs Organization, Transport, Logistics and Customs Clearance Services Association), of which UTİKAD is a member, for transporters and drivers. In the announcement, a new guide published by the UK Government is prepared for shipping companies and commercial drivers that are transporting goods between Great Britain (England, Scotland and Wales) an EU, information on the rules and new border control processes were included. The procedures and changes that started to be monitored as of January 1, 2021 are as follows:

DRIVER DOCUMENTS, LICENSES AND PERMITS

To continue working, all UK drivers will need to hold a Certificate of Professional Competence (CPC) and carry their

İHTİYAÇ DUYULAN EK SERTİFİKALAR

Brexit ile birlikte BK'ye taşınan yükler için ek sertifikalara da ihtiyaç duyulacak. Özel ürünler ve ek sertifikaları listesi şöyle:

- ✓ İhracat Sağlık Sertifikası
- ✓ Bitki Sağlığı Sertifikası
- ✓ Kontrollü İlaç İhracat Lisansı
- ✓ Stratejik İhracat Lisansı
- ✓ Atık İhracat Bildirim Kontrol Belgesi
- ✓ Avlanma Sertifikası ■

ADDITIONAL REQUIRED CERTIFICATES

Additional certificates will be required for cargoes transported to the UK with Brexit. The list of special products and additional certificates is as follows:

- ✓ Export health certificate
- ✓ Phytosanitary certificate
- ✓ Controlled drug export license
- ✓ Strategic export license
- ✓ Waste export notification control document
- ✓ Hunting certificate ■

Competence - CPC) sahip olmaları ve AB'de araç kullanırken CPC yeterlilik kartlarını yanlarında bulundurmaları gerekecek.

◆ BK operatörleri için çalışan sürücüler

Bir BK sürücüsü CPC'si, ister AB ile bir anlaşmanın sonucu ister ECMT izinlerinin temelinde olsun, BK operatörleri için gereken tüm yolculuklar için geçerli olmaya devam edecek. BK mevzuatı, şu anda BK operatörleri için çalışan AB'li sürücülerin bunu AB'ye üye devletlerce verilen bir CPC ile sürdürmeye devam edebilmesine izin vermekte. Bu sürücüler, BK operatörleri için çalışmaya devam edebilme olanakları konusunda uzun dönemli garanti istiyorlarsa, AB CPC'lerini bir BK sürücü CPC'si ile değiştirmeliler.

◆ AB operatörleri için çalışan BK sürücüler

Bir BK CPC'si, AB'li işverenler tarafından 1 Ocak 2021'den itibaren geçerli bir yeterlilik kistası olarak sayılmayabilir. Bu nedenle, BK CPC'sine sahip olan ve AB iş yerleri için çalışan veya çalışmak isteyen sürücüler, BK CPC'lerini AB Sürücü CPC'si ile değiştirmelidir. Bu işlem için bir AB veya Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) ülkesindeki yetkili makama başvuru yapılmalıdır. BK sürücü belgelerine ek olarak, uluslararası sürücü belgesi de (international driving permit - IDP) gerekebilir. IDP'ler, pek çok BK postane şubesinden temin edilebilir. Bir IDP'nin fiyatı 5,50 Sterlin'dir.

◆ BK sürücüler için vizeler, pasaportlar ve kimlikler

BK sürücülerinin, AB'ye uluslararası yolculuk yapmak için bazı izinlere ihtiyacı olabilir. Daha fazla bilgi, BK-AB görüşmelerinin sonucuna göre verilecektir. BK sürücülerinin, 1 Ocak 2021 itibarıyla, AB'ye gidebilmeleri için, BK pasaportlarında en az 6 aylarının kalmış olması gerekmektedir. AB, AEA ve İsviçre vatandaşları, 1 Ekim 2021'den önce BK'ye şu an yaptıkları gibi pasaport veya ulusal kimlik kartı ile girebilirler. Fakat; AB, AEA ve İsviçre vatandaşlarının 1 Ekim 2021'den sonra BK'ye girmek için pasaport kullanmaları gerekecek.

◆ AB nakliyecileri için belgeler, ehliyetler ve izinler

AB operatörleri, kendi ülkelerince edindikleri topluluk lisansının (community license) bir kopyasını daima yanlarında taşımalıdır. 1 Ocak 2021 tarihi ile birlikte, BK'de çalışmak için yapılan ayarlamalar, devam eden görüşmelere bağlı olarak güncellenecektir.

◆ Kabotaj

AB operatörleri şu anda BK'de kabotaj işlemlerine devam edebilmektedir. Bu konu da BK-AB görüşmelerinin sonucuna göre değişiklik gösterebilir.

◆ Sürücü ve araç belgeleri

BK'ye, BK'den ve BK içinde iş yapan AB operatörlerinin, araç ve treylerleri için motorlu araç sigortası kanıtını yanlarında taşımaları gerekmektedir. Yeşil Kart veya diğer başka bir motorlu araç sigortası kanıt belgesi de BK tarafından kabul edilecektir.



CPC qualification card with them while driving in the EU.

◆ EU drivers working for UK operators

A UK driver's CPC will continue to be valid on all journeys for UK operators, whether it is the result of an agreement with the EU or on the basis of European Conference of Ministers of

Transport (ECMT) permits. UK legislation allows EU drivers who currently work for UK operators to continue to do so with a CPC issued by EU member states. If these drivers require a long-term guarantee of their ability to continue working for UK operators, they should replace their EU CPC with a UK Driver CPC.

◆ UK drivers working for EU operators

A UK CPC may not be validated by EU employers as a qualification criterion as of January 1, 2021. Therefore, drivers who own a UK CPC and work or want to work for EU businesses should replace their UK CPC with an EU CPC. An application must be made to the competent authority in an EU or European Economic Area (EEA) country for this transaction. In addition to UK driving licenses, an international driving license (IDP) may also be required. IDPs are available from many UK post office branches. An IDP costs £ 5.50.

◆ Visas, passports and IDs for UK drivers

UK drivers may need some permits to travel internationally to the EU. More information will be provided based on the outcome of the UK-EU talks. UK drivers must have at least 6 months left in their UK passports to be able to travel to the EU by 1 January 2021. EU, EEA and Swiss citizens can travel to UK before 1 October 2021 with a passport or national ID card as they do now. But; EU, EEA and Swiss citizens will also need to use passports to enter the UK after October 1, 2021.

◆ Documents, licenses and permits for EU transporters

EU operators should always carry a copy of the Community License acquired by their country. As of January 1, 2021, the arrangements made to work in the UK will be updated based on ongoing negotiations.

◆ Cabotage

EU operators are currently able to continue cabotage operations in the UK. This issue may vary depending on the outcome of the UK-EU talks.

◆ Driver and vehicle documentation

EU operators doing business with and within the UK are required to carry proof of motor vehicle insurance for their vehicles and trailers. The Green Card or other proof of motor vehicle insurance will also be accepted by the UK.

EMNİYET VE GÜVENLİK

Malların BK sınırından giriş ve çıkışları için 4 yöntem vardır:

- ▶ Ön bildirim
- ▶ Common Transit Convention (CTC)
- ▶ Admission Temporaire/Temporary Admission (ATA)
- ▶ Transports Internationaux Routiers (TIR)

Tüm bu yöntemler için bir emniyet ve güvenlik deklarasyonu gerekecektir. İki tür emniyet ve güvenlik deklarasyonu vardır: Bir çıkış özet deklarasyonu (exit summary declaration - EXS) ve bir giriş özet deklarasyonu (entry summary declaration - ENS). Bir taşıyıcının, genel olarak, konsinye malların ihraç edildiği ülkedeki gümrük yetkili makamına EXS sunması gerekmektedir. BK'den ihraç edilen konsinye mallar için, EXS verileri normalde (bir gümrük deklarasyonu olan) ihracat deklarasyonu ile birleştirilir. Bir taşıyıcının, konsinye malın girmekte olduğu ülkenin gümrük yetkili makamına bir ENS sunması gerekmektedir. 1 Ocak 2021 tarihi ile birlikte, emniyet ve güvenlik deklarasyonları, BK'ye yapılan ithalatlar ve BK'den yapılan ihracatlar için gerekli hale gelmiştir. Fakat, koronavirüs (COVID-19) pandemisinin etkisi nedeniyle, AB'den BK'ye giden mallar üzerindeki emniyet ve güvenlik ithalat deklarasyonları, 30 Haziran 2021'e dek 6 ay süreyle uygulanmayacaktır. Kuzey İrlanda, NI Protokolü kapsamında AB düzenlemelerine uymaya devam edecektir.

BK'YE CANLI HAYVAN VE BİTKİ NAKLİYESİ

Sürücü, CITES kapsamında yüksek öncelikli bitki ve bitkisel ürünler, canlı hayvanlar ya da mallar taşımaktaysa, AB ihracatçısı veya temsilcisi şu belgeleri ve/veya verileri konsinye mallarla birlikte sunduğundan emin olmalıdır. Sürücünün, AB sınırında, kontrol sırasında şu belgeleri sunması gerekir:

- ▶ Gerektiği takdirde original, ıslak imzalı EHCler
- ▶ Gereken tüm CITES belgeleri

Bu ürünler üzerinde kontroller, Temmuz 2021 tarihine dek varış noktasında gerçekleştirilecektir.

TEMMUZ 2021 TARİHİNDE BU YÜKLERE DİKKAT!

Nisan ve temmuz 2021'de AB'den BK'ye nakliye konusunda daha fazla değişiklik yapılacaktır. Nisan 2021'den itibaren, hayvan kökenli ürünler (et, bal, süt veya yumurta ürünleri vb.) ve düzenlemelere tabi olan tüm bitki ve bitkisel ürünler için ek gereksinimler olacaktır. Bu ürünler için ön bildirim veya ilgili sağlık belgeleri (EHC) gerekecektir. Bitki veya bitkisel ürünler konusundaki tüm fiziksel kontroller, temmuz 2021'e dek varış noktasında yapılmaya devam edecektir. Temmuz 2021'den itibaren, tüm ürünler için eksiksiz ithalat kontrolleri gerçekleştirilecektir. AB'den BK'ye gelen ithalat ürünleri için emniyet ve güvenlik ENS deklarasyonları gerekecektir. Bu işlemler, şu anda dünyanın geri kalanı ile ticaret için kullanılan aynı modele göre yapılacaktır. ■

SAFETY AND SECURITY

There are 4 methods for the entry and exit of goods across the UK border:

- ▶ Prior notification
- ▶ Common Transit Convention (CTC)
- ▶ Admission Temporaire/Temporary Admission (ATA)
- ▶ Transports Internationaux Routiers/ International Road Transport (TIR)

A safety and security declaration will be required for all these methods. There are two types of safety and security declarations: an exit summary declaration (EXS) and an entry summary declaration (ENS). A carrier is generally required to submit EXS to the customs authority in the country where the consignment goods are exported. For consignment goods exported from the UK, EXS data is normally combined with an export declaration (which is a customs declaration). A carrier is required to submit an ENS to the customs authority of the country into which the consignment is entering. As of January 1, 2021, safety and security declarations have become necessary for imports to and exports from GB. However, due to the impact of the COVID-19 pandemic, safety and security import declarations on goods sent from the EU to the GB will not be applied for 6 months until 30 June 2021. Northern Ireland will continue to comply with EU regulations under the NI Protocol.

LIVESTOCK AND CROP SHIPMENT TO THE UK

If the driver is carrying high-priority crops and herbal products, live animals or goods under CITES, the EU exporter or representative must make sure that the following documents and / or data is presented along with the consignment goods. The driver must present the following documents during the check at the EU border:

- ▶ Original EHC documents with wet signature
- ▶ All the necessary CITES documents
- ▶ Controls of these products will be carried out at the destination until July 2021.

ATTENTION TO THESE LOADS ON JULY 2021!

More changes will be made on transports from the EU to the GB in April and July 2021. From April 2021, there will be additional requirements for products of animal origin (e.g. meat, honey, and milk or egg products) and for all plant and herbal products subject to regulations. These products will require prior notification or relevant export health certificates. All physical controls on plants or herbal products will continue to be carried out at the destination until July 2021. From July 2021, full import controls will be carried out for all products. Safety and security ENS declarations will be required for import products from EU to GB. These transactions will be done according to the same method currently used for trading with the Rest of the World. ■

BK'DEN AB'YE CANLI HAYVAN NAKLİYESİ

Taşımacıların, AB'ye canlı hayvan getirebilmesi için, şu belgeleri edinmek üzere temsilcilikleri bulunan bir AB üye devletine başvurmaları gerekmektedir:

- ✓ AB taşıyıcı onaylaması
- ✓ Yeterlilik Sertifikası
- ✓ Araç Onayı Sertifikası ■

LIVE ANIMAL TRANSPORT FROM UK TO EU

For transporters to bring live animals to the EU, they must apply to an EU member state with representation offices to obtain the following documents:

- ✓ EU carrier approval
- ✓ Certificate of competence
- ✓ Vehicle approval certificate ■

BİRLEŞİK KRALLIK STA'SI HAKKINDA NETLİK KAZANAN KONULAR AÇIKLANDI

THE ISSUES THAT HAVE BEEN CLARIFIED ABOUT THE FTA WITH THE UK HAVE BEEN DECLARED



Türk dış ticaretinin en önemli pazarlarından olan Birleşik Krallık ile imzalanan serbest ticaret anlaşması (STA), 1 Ocak 2021 tarihi itibarıyla yürürlüğe girdi. STA'nın lojistik sektörüne etkileri hakkında henüz yeterli geri dönüş olmasa da bakanlık ve Birleşik Krallık netlik kazanan konular hakkında bazı açıklama metinleri yayınladı.

The free trade agreement (FTA) signed with the United Kingdom, one of the most important markets of Turkish foreign trade, entered into force as of January 1, 2021. Although there is not enough feedback about the effects of the FTA on the logistics industry, the Ministry and the United Kingdom have published some explanatory texts on the issues that have been clarified.

Birleşik Krallık'ın, 31 Ocak 2020'de Avrupa Birliği (AB) üyeliğinden ayrılmasının (Brexit) ardından başlayan geçiş dönemi için son tarih taraflar arasında 31 Aralık 2020 olarak belirlenmişti. Ancak pandeminin de etkisiyle yavaşlayan AB-Birleşik Krallık görüşmeleri, özellikle tarafların balıkçılık ile ilgili maddelerde uzlaşmaması nedeniyle beklenenden çok uzun sürdü. Gümrük Birliği'ne bağlı olması nedeniyle Birleşik Krallık ile AB arasında imzalanacak sözleşme Türkiye için büyük önem arz ediyordu. Herhangi bir sözleşmenin yokluğu, Türkiye'nin en önemli pazarlarından olan Birleşik Krallık'ta 2,4 milyar dolarlık kısa vadeli bir kayıp anlamına geliyordu. Türkiye için bu tedirgin ve belirsiz bekleyiş, 24 Aralık 2020 tarihinde sona erdi. İngiltere Başbakanı Boris Johnson ile Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen arasında 24 Aralık'ta gerçekleşen görüşmelerin sonucunda İngiltere ve AB, Brexit

The deadline for the transition period, which started after the UK's withdrawal from the European Union (EU) membership (Brexit) on January 31, 2020, was set as December 31, 2020 by the parties. However, the EU-UK talks, which slowed down due to the impact of the pandemic, took longer than expected, especially due to the parties' failure to agree on the articles related to fishing. Since it is affiliated with the Customs Union, the agreement to be signed between the United Kingdom and the EU was of great importance for Turkey. The absence of any agreement meant a short-term loss of 2.4 billion dollars in the United Kingdom, which is one of Turkey's most important market. This uneasy and uncertain expectancy of Turkey ended on December 24, 2020. As a result of the talks between British Prime Minister Boris Johnson and European Commission President Ursula von der Leyen on December 24, the UK and the EU agreed on a post-

NETLİK KAZANAN KONULAR HAKKINDA AÇIKLAMA

T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından, konu ile ilgili olarak uluslararası nakliye ve gümrük firmaları için şu bilgilendirme mesajı paylaşıldı. "İngiltere ile yapılan ticarete belirsizlik çeren konular şu şekildedir:

- ✓ Türkiye ile İngiltere arasında imzalanan serbest ticaret anlaşması kapsamında tercihli ticarete konu eşyanın menşe ispat belgesi 'menşe' beyanıdır. Menşe beyanı, tüm ihracatçıların fatura veya ilgili bir ticari belge üzerinde kendi kendilerine bulunabilecekleri beyandır. Menşe beyanı hiçbir makam tarafından onayına tabi tutulmayacaktır. Menşe ispat belgesi olarak başka bir belge kullanılmayacaktır.
- ✓ Menşe Kuralları ve İşlemlerine İlişkin Yönetmelik, serbest ticaret anlaşmasının yürürlüğe giriş sürecinin tamamlanmasıyla birlikte Resmi Gazete'de yayımlanacaktır. 1 Ocak 2021 tarihi ile yayımlanacağı tarih arasında STA kapsamında yapılacak ithalat için geçerli bir menşe beyanı ibraz edilir ise diğer ülkelere uygulanan kanuni vergi oranı üzerinden eşyanın vergileri teminata bağlanacaktır. Yönetmeliğin yayımlanmasının ardından yönetmeliğe uygun olanların teminatı iade edilecek, uymayanlar ise teminatı irad kaydedilecektir.
- ✓ 1 Ocak 2021 tarihinden önce İngiltere'den Türkiye'ye sevk halinde olan veya Türkiye'ye getirilmiş olup antrepoda ya da serbest bölgelerde veya geçici depolama yerinde bulunan eşyaya 'başlamış işlem' uygulaması yapılacaktır. Bu eşya, 1 Ocak 2021 tarihinden önce geçerli olan başta Gümrük Birliği olmak üzere tercihli tarife düzenlemelerinden faydalanabilecektir.
- ✓ 1 Ocak 2021 tarihinden önce düzenlenmiş olan A.TR Dolaşım Belgeleri veya menşe ispat belgeleri, dört aylık ibraz süreleri esas alınmak kaydıyla, İngiltere'de ithalatta 12 aylık süre içerisinde geçerli olacaktır.
- ✓ 1 Ocak 2021 tarihinden sonra düzenlenmesi/onaylanması/vize edilmesi mümkün olmayan belgelerin 'sonradan düzenlenen' belge olarak onaylanması mümkündür.
- ✓ Ülkemizden Kuzey İrlanda'ya doğrudan gerçekleştirilecek ihracatın tercihli tarifeden yararlanmak istenmesi halinde, söz konusu anlaşma kapsamında, menşe beyanı kullanılması gerekmektedir. ■

EXPLANATION ON THE ISSUES THAT HAVE BEEN CLARIFIED

The following information message was shared by the Ministry of Trade for international shipping and customs companies on the subject. Issues involving uncertainty in trade with the UK are as follows:

- ✓ Within the scope of the free trade agreement signed between Turkey and the United Kingdom, the proof of origin document of the good subject to preferential trade is the "origin" declaration. The origin declaration is a statement that all exporters can find themselves on an invoice or a relevant commercial document. The origin declaration will not be subject to approval by any authority. No other document will be used as proof of origin.
- ✓ The Regulation on the rules and procedures of origin will be published in the Official Gazette upon the completion of the free trade agreement. If a valid origin declaration is submitted for imports to be made within the scope of the FTA between January 1, 2021 and the date of its publication, the taxes of the goods will be secured at the legal tax rate applied to other countries. After the regulation is published, the guarantee of those which comply with the Regulation will be returned, and the guarantee for those which do not comply will be recorded as revenue.
- ✓ The goods that were being transported from the United Kingdom to Turkey before 1 January 2021 or that were being kept in warehouses, free zones or temporary storage sites would be treated as "open transaction". These goods will be able to benefit from preferential tariff arrangements, especially the Customs Union, valid before January 1, 2021.
- ✓ A.TR Movement Certification or proof of origin issued before January 1, 2021 will be valid for 12 months for imports in the UK, based on four-month submission periods.
- ✓ Documents that cannot be issued / approved / endorsed after January 1, 2021 can be approved as "post-issued" documents.
- ✓ If our country wants to benefit from the preferential tariff for the exports to be carried directly to Northern Ireland, declaration of origin should be used within the scope of the aforementioned agreement. ■

sonrası ticaret anlaşmasında uzlaştı. Bu gelişmenin ardından, yeni yıla iki gün kala Türkiye ile Birleşik Krallık arasında serbest ticaret anlaşması (STA) imzalandığı duyuruldu. Söz konusu STA, 1 Ocak 2021 tarihi itibarıyla yürürlüğe girdi.

TARAFILAR TIR İŞLEYİŞİ HAKKINDA GÖRÜŞTÜ

İngiltere Ulaştırma Bakanı Grant Shapps ve Ulaştırma Bakan Yardımcısı Rachel Maclean'ın da katıldığı bir toplantıda, ocak ayı ile birlikte, özellikle TIR sisteminin işleyişi, sınırlardaki transit-gümrük prosedürleri gibi konularda fikir alışverişi yapıldı; Bulgaristan, Macaristan, Litvanya, Polonya ve İspanyadan



Brexit trade agreement. Following this development, two days before the new year, it was declared that a free trade agreement (FTA) between the United Kingdom and Turkey was signed. The aforementioned FTA entered into force as of January 1, 2021.

THE PARTIES DISCUSSED THE TRUCK OPERATIONS

At a meeting attended by British Secretary of State Transport Grant Shapps and Under Secretary of State Transport Rachel Maclean in January, ideas were exchanged especially on issues such as the functioning of the TIR system and transit-customs procedures at the borders and the preparations made by England were

STA, HİZMET TİCARETİNE İLİŞKİN KOŞULLARI İÇERMİYOR

Türkiye ile Birleşik Krallık (BK) arasında imzalanan serbest ticaret anlaşması, aslında Avrupa Birliği (AB) ile BK arasında imzalanmış olan Ticaret ve İşbirliği Anlaşması'nın kaçınılmaz bir sonucu olmuştur.

BK artık AB'den ayrılmış olacağı için, ayrılmadan önceki Gümrük Birliği koşullarının, tarım tavizlerinin ve Türkiye-Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu Anlaşması koşullarının bu anlaşma ile devamı sağlanmaya çalışılmıştır. BK, Avrupada Almanya'dan sonra en önemli ikinci ihrac pazarımızdır ve anlaşma ile elde edilen tavizler sayesinde ihracatçılarımızın pazara girişi koşullarının korunması ve BK ile ticaret anlaşması bulunan diğer ülkelerin ihracatçıları karşısında rekabet güçlerinin olumsuz etkilenmemesi hedeflenmiştir.

Anlaşma eşya ticaretini kapsamakta ve hizmet ticaretine ilişkin kurallar içermemektedir. Anlaşmada lojistik konularıyla ilgili olarak yer alan hükümler, aslında Dünya Ticaret Örgütü'nün Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması'na dayanan genel nitelikte hükümlerdir.

Transit ve aktarma üzerine Anlaşmanın 3.16 Maddesi uyarınca; taraflar, kendi ülkelerinde aktarma işlemlerinin ve transit sevkiyatların kolaylaştırılmasını ve etkili kontrolünü sağlayacak; ticareti kolaylaştırmak amacıyla bölgesel transit düzenlemelerini teşvik etmeye ve uygulamaya çalışacak; transit trafiği kolaylaştırmak üzere kendi ülkelerindeki ilgili tüm makamlar ve kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyonu sağlayacak; ve ithali amaçlanan eşyanın, gümrük kontrolü altında kendi ülkesi içinde bir gümrük idaresinden, eşyanın serbest bırakılacağı veya gümrükten çekileceği kendi ülkesindeki başka bir gümrük idaresine taşınmasına izin verecektir.



KENAN GÜLER

GÜMRÜK
MÜŞAVİRLİĞİ
A.S. YÖNETİM
KURULU
BAŞKANI

CUSTOMS
CONSULTANCY
CHAIRMAN OF
THE BOARD

The Free Trade Agreement signed between Turkey and the United Kingdom has been the inevitable result of the Trade and Cooperation Agreement signed between the EU and the UK.

Due to the UK's withdrawal from the EU, it is aimed to ensure the continuation of the conditions of the previous customs union, the agricultural concessions and the conditions of the Turkey-European Coal and Steel Community treaty with this agreement.

The agreement covers trade in goods and does not include rules on trade in services. The provisions included in the agreement regarding logistics issues are actually general provisions based on the Trade Facilitation Agreement of the World Trade Organization.

In accordance with Article 3.16 of the Agreement on transit and transfer; the parties will facilitate and effectively control the transshipment and transit shipments in their own countries, try to encourage and implement regional transit arrangements to facilitate trade, ensure cooperation and coordination between all relevant authorities and institutions in their countries to facilitate transit traffic, and allow the goods intended for import from a customs office within their territory under customs control, to be moved to another customs office in its country where the goods will be released or cleared from customs.

So, it does not include any provisions that will directly change the logistics services between the UK and Turkey.

According to the guidance published by the EU, the UK participates in the Convention on the Common Transit Regime, so as a Contracting Party, it can use the common transit and

beş taşımacılık şirketinin CEO'suna İngiltere'nin yaptığı hazırlıklar anlatıldı. Buna göre; AB ve İngiltere arasında belli başlı limanların, gümrük ve transit düzenlemeleri ve TIR karnesiyle gerçekleşen taşımalarda yaşanacak artışı karşılayabilecek düzeyde olduğu ifade edildi.

İNGİLTERE'DEN SÜRÜCÜLER İÇİN AÇIKLAMA

Başta Dover ve Eurotunnel limanlarına uzanan yollar olmak üzere, karayolu trafiğinin düzen altına alınması ve sürücülere yönelik tesisler ile ilgili kapsamlı planlamaların yapıldığı ifade edildi. AB-İngiltere sınırlarında oluşması beklenen uzun kuyruklar, taze gıda taşımalarına öncelik verilmesi, sürücülerin çalışacağı koşullar ve genel belirsizlik dikkate alınarak, İngiltere tarafından 1 Ocak 2021'den itibaren İngiltere'ye giriş-çıkış yapacak sürücüler ve taşımacıların ihtiyaç duyacakları tüm bilgilerin özetlendiği, "Taşımacılar El Kitabı" Türkçe dahil 14 dilde hazırlandı. Türkçe dilindeki el kitabına ulaşmak için buraya (<https://bit.ly/38wE6yQ>) tıklayabilirsiniz. ■

1 Ocak 2021 tarihinden önce İngiltere'den Türkiye'ye sevk halinde olan veya Türkiye'ye getirilmiş olup antrepoda ya da serbest bölgelerde veya geçici depolama yerinde bulunan eşyaya 'başlamış işlem' uygulaması yapılacaktır.

The goods that were being transported from the United Kingdom to Turkey before 1 January 2021 or that were being kept in warehouses, free zones or temporary storage sites would be treated as "open transaction".

explained to the CEOs of 5 transportation companies from Bulgaria, Hungary, Lithuania, Poland, and Spain. According to this, it was stated that the major ports between the EU and the UK are at a level to meet the increase in customs and transit regulations and the increase in transports with TIR Carnet.

THE UK'S DECLARATION FOR DRIVERS

It was stated that comprehensive plans were made regarding the regulation of road traffic and facilities for drivers, especially the roads leading to Dover and Eurotunnel ports. Taking into account the long queues expected to emerge at the EU-UK borders in January, prioritizing fresh food transport, the conditions under which drivers will work and the general uncertainty, the UK summarizes all the information that drivers and hauliers will need to enter and exit the UK as of January 1, 2021 in "Hauliers Handbook", which was prepared in 14 languages, including Turkish. You can click on <https://www.gov.uk/guidance/transporting-goods-between-great-britain-and-the-eu-guidance-for-hauliers-and-commercial-drivers> to reach the handbook. ■

THE FTA DOES NOT INCLUDE TERMS FOR SERVICE TRADING

Yani Türkiye ile BK arasındaki halihazır lojistik hizmetlerini doğrudan değiştirecek herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

AB tarafından yayımlanan rehberde göre, BK; Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme'ye katılabilir, dolayısıyla bir akit taraf olarak ortak transiti kullanabilir ve yeni bilgisayarlı transit sistemine (NCTS) ve diğer ilgili bilgisayar sistemlerine erişmeye devam edebilir. Ayrıca, BK tüm AB üye devletleri gibi bugün zaten kendi başına TIR Sözleşmesi'nde akit taraftır. Ancak, Ortak Transit Rejimi'nde Akit Taraf olarak NCTS'ye erişime sahip olacağı da, bu erişim, TIR işlemleri için NCTS'nin kullanılmasını kapsamayacaktır.

Öte yandan, BK ile AB arasında eşya taşımaları ile ilgili olarak BK Gelir ve Gümrük İdaresi tarafından bir rehber hazırlanmıştır. Bu rehberde nakliyecilerin ihtiyaç duyacağı belgeler, liman yollarında trafiğin düzenlenmesi hakkındaki kurallar, yeni sınır kontrol süreçleri hakkında bilgiler yer almaktadır. Bu kapsamda, sürücülerin ve nakliyecilerin kullanacağı belgeler, izinler, ehliyetler; taşımalar sırasında sınırlarda ve sınır ötesi işlemlerde sorumluluklar; BK ile AB arasında taşımalarda kurallar; BK'ye gidişler ve BK'den gelişlerde aracın güvenliği konusundaki işlemler; gümrüklerde kullanılacak belgeler ile ilgili ayrıntılar tek tek anlatılmaktadır.

Rehberde yer alan bu hususlar doğrudan doğruya Türk nakliyatçılarına yönelik olmamakla birlikte, BK artık hem siyasi ve hem de ekonomik olarak AB'den ayrıldığı için sınırlarda hem BK hem de AB tarafından gümrük kontrolleri ve pasaport işlemleri yapılacaktır. Bunlar da ek bürokrasi ve gümrüklerde beklemeler ve dolayısıyla ek maliyetler yaratacaktır. Tabi ki Türkiye'ye giriş ve çıkışlarda ek bir sorun olmaması gerekir. Ancak, BK'nin gerekli fiziki ve dijital altyapıyı hazırlayıp hazırlamadığı bilinmiyor ve Türkiye ile AB'nin bu konulara müdahale etmesi de mümkün değildir. Bunlardan da tüm nakliyeciler, dolayısıyla Türk nakliyecileri de olumsuz yönden etkileyecektir. ■

continue to access the New Computerized Transit System (NCTS) and other related computer systems. In addition, the UK, like all EU Member States, is already a Contracting Party to the TIR Convention today. However, although the Common Transit Regime will have access to NCTS as a Contracting Party, this access will not include the use of NCTS for TIR operations.

On the other hand, a guide has been prepared by the UK Revenue and Customs Administration on the transport of goods between the UK and the EU. This guide contains information about the documents that the transporters will need, the rules on the regulation of traffic on the port roads, and the new border control processes. In this context, the documents, permits, and licenses to be used by drivers and hauliers, responsibilities at borders and cross-border transactions during transport, rules for transport between the UK and the EU, transactions regarding vehicle safety in departures from the UK and arrivals to the UK, and the details of documents to be used at customs are explained one by one.

Although these issues in the guide are not directed to Turkish hauliers, since the UK withdrew from the EU both politically and economically, customs controls and passport procedures will be carried out by both the UK and the EU at the borders. These will create additional bureaucracy and waiting at customs, and therefore additional costs.

Of course, additional problems are not expected in entries to Turkey and exits from Turkey. However, it is not known whether the UK has prepared the necessary physical and digital infrastructure or not and it is not possible for Turkey and the EU to intervene in this issue. So, all hauliers, and of course Turkish hauliers, will eventually be affected negatively by these. ■

Teslim Alınmayan Yüklere İlişkin FIATA Bilgilendirmesi

“ŞİMDİ UYANIK OLMA ZAMANI”

FIATA's Information Text about Abandoned Goods

“NOW IS THE TIME TO BE VIGILANT”

Pandemi ile birlikte alıcılar, ekonomik kayıplarını azaltmak adına sipariş ettikleri malları terk etme yoluna daha fazla gitmeye başladı. FIATA bu noktada dikkat edilmesi gereken noktaları, yayınladığı bildiride, üç başlık altında açıkladı. Bildiride, taşıma işleri organizatörleri için kullanılan “Şimdi uyanık olma zamanı” ifadesi dikkat çekti.

Due to the pandemic, consignees have started to look to cut their losses and walk away from the goods they have ordered. FIATA has explained the points to be considered at this point under three headings in the information text it released. The expression “Now is the time to be vigilant” used for freight forwarders drew attention.

UTKAD, ‘Alıcısı Tarafından Teslim Alınmayan Yüklere İlişkin FIATA Bilgilendirmesi’ni kamuoyu ile paylaştı. Üç ana başlık altında yayımlanan bilgilendirmede, COVID-19 salgını sebebiyle terk edilen ya da alıcısına teslim edilemeyen yükler noktasında, giderlerini azaltmak isteyen dış ticaret firmalarının dikkat etmesi gereken hususlar paylaşıldı. FIATA'nın ilgili bilgilendirmesinde şu ifadeler yer verildi:

“MALLARI TERK ETME YOLUNU SEÇİYORLAR”

“Terk edilmiş bir kargo ile baş başa kalmak ya da bırakılmak lojistikçiler için sinir bozucudur ve maalesef alıcılar COVID-19 krizindeki kayıplarını azaltmak adına, bu dönemde sık sık siparişlerini verdikleri mallarını teslim almama yoluna gidiyorlar. Lojistik sektörü için en büyük başarı odaklarından biri olan ‘hız’, COVID-19 pandemisi ile birlikte her zamankinden daha fazla önem kazandı. Taşıma işleri organizatörleri bu süreçte yerel acentelerden danışmanlık almalı, gerekirse olumsuzluk yaşanabilecek süreçlerin en başında sigortacıları ve hukuk danışmanları ile iletişime geçmelidirler.”

UTKAD shared “FIATA's Information Text about the Goods Abandoned by Consignees” with the public. In the text released under three main headings, the points that foreign trade companies who want to minimize their costs should pay attention to in terms of goods that are abandoned or that cannot be retrieved by their consignees due to the COVID-19 pandemic took place. The following statements were included in the relevant text of FIATA:

“THEY PREFER ABANDONING THE GOODS”

“Dealing with abandoned goods or being left with abandoned goods is frustrating and unfortunately, too often consignees are simply walking away from goods they have ordered to cut their losses in the COVID-19 crisis. ‘Speed’, one of the biggest success focuses for the logistics industry, has become more important than ever with the COVID-19 pandemic. Freight forwarders should seek consultancy from local correspondents during this process, and if necessary, contact their insurers and legal consultants at the very beginning of the processes that may have negative results.”



“TÜM NAKLİYE ZİNCİRİ İŞ BİRLİĞİ İÇİNDE OLMALI”

“Tedarik zincirinin akışkanlığını kolaylaştırmak ve terk edilmiş kargolarla artan liman tıkanıklıklarını en aza indirmek için, COVID-19 krizinin ortasında hızlı eylem ihtiyacı her zamankinden daha önemli hale geldi. Bu bağlamda FIATA, montaj maliyetlerini azaltmak ve çok ihtiyaç duyulan konteynerleri boşaltmak için hatlarının, taşıma işleri organizatörleri ile birlikte çalışması için iş birliğini teşvik ediyor. FIATA'nın, 'Konteyner Taşımacılığında Demuraj ve Alıkoyma Uygulamalarına İlişkin En İyi Uygulama Kılavuzu'nda önerildiği gibi, bu süreçte konteynerlerin boşaltılması yoluna giderek çözüm bulma konusunda proaktif bir şekilde ve iyi niyetle hareket etmek, nakliye hatlarının sorumluluğundadır.”

“TİO'LAR İÇİN UYANIK OLMA ZAMANI”

COVID-19 krizinin istisnai koşullarını ve getirdiği benzeri görülmemiş zorlukları kabul eden FIATA, nakliye şirketlerinin ve terminallerinin, basında belirtildiği gibi yıkım ve gözaltı masrafları ile uygulamalarında kısıtlama kullanma ihtiyacının altını çiziyor. Taşıma

“ALL SHIPMENT CHAIN SHOULD BE IN COOPERATION”

“The need for swift action has become ever more essential amid the COVID-19 crisis in order to facilitate the fluidity of the supply chain and minimise port congestions exacerbated by abandoned goods. In this context, FIATA encourages the cooperation of the shipping lines to work together with freight forwarders in order to mitigate mounting costs and free up much needed containers. As advocated in FIATA's Best Practice Guide on Demurrage and Detention in Container Shipping, it is the responsibility of the shipping lines to proactively act in good faith in finding solutions.”

“TIME TO BE VIGILANT FOR FREIGHT FORWARDERS”

Recognising the exceptional circumstances of the COVID-19 crisis and the unprecedented difficulties it brings, FIATA further underlines the need for shipping companies and terminals to exercise restraint in their demurrage and detention charges and practices as stated in its press release.

The text emphasized that freight forwarders should be much more



işleri organizatörlerinin COVID-19 döneminde sözleşme imzalarırken çok daha uyanık olması gerektiğine vurgu yapılan bildiriye, konu hakkında şu ifadeler yer alıyor: “Taşıma işleri organizatörleri için uyanık olma zamanı. Bu dönem aynı zamanda, müşterilerini tanımalarını, ana konşimento kapsamında amir ve temsilcinin kim olduğunu ve bunun neyi gerektirdiğini anlamak ve derneklerin standart hüküm ve koşulları gibi uygun sözleşme hükümlerinin, uygun şekilde hayata geçirilmesini sağlamak anlamına da gelir.”

İşte, ‘Alıcısı Tarafından Teslim Alınmayan Yüklere İlişkin FIATA Bilgilendirmesi’ ve taşıma işleri organizatörleri için üç ana başlık:

1- HIZ BU DÖNEMDE HER ZAMANKİNDEN DAHA ÖNEMLİ

- Depolama maliyetlerinin hızlı bir şekilde artacağı hatta yükün değerini dahi aşabileceği için hızlı hareket etmek çok önemlidir.
- Alıcının yükü teslim almaya niyet göstermediği ortaya çıktığında, serbest sürenin sona ermesinden önce önlem alınmalıdır. Bu nedenle, nakliyeciyi / alıcı ile yakın izleme ve iletişim önemlidir ve tüm taraflara açık ve net bir şekilde bildirim gönderilmelidir.
- Belirli bir ülkenin yetkilerine bağlı olarak, daha ucuz diğer depolama çözümleri dikkate alınmalıdır.
- Mümkün olduğunda, gümrüklü bir depoya taşınacak yükün boşaltılması ve demuraj ücretlerini durdurmak için konteynerlerin okyanus gemilerine iade edilmesi alternatif çözümlerden olabilir. Bu durumda yerel kurallar ve yükün gümrük durumu önem arz edecektir. Örneğin ABD’de, limana varıştan sonra 15 gün içinde alınmamış olan çoğu mal, alıcı riski altında tutulmak üzere ABD’nin

vigilant when signing contracts during the COVID-19 period, and the following statements are made on the subject: “Now is also the time for freight forwarders to be particularly vigilant when contracting. In particular, this means to ensure that they know their customer, to understand who is the Principal and Agent under the MBL and what this entails, and to ensure that the appropriate contractual clauses, such as associations’ standard terms and conditions, have been appropriately incorporated.” Here you will find “FIATA’s Information Text about the Goods Abandoned by Consignees” and three main headings for freight forwarders:

1- SPEED IS MORE IMPORTANT THAN EVER IN THIS PERIOD

- It is vital to act quickly as storage costs can quickly mount up and even exceed the value of the cargo itself.
- Action should be taken even before the expiry of the free period when it becomes apparent that the consignee has manifested no intention to take delivery. Close monitoring and communication with the shipper/consignee is therefore key, and notice should be sent to all interested parties with a clear deadline.
- Depending on the requirements of the particular jurisdiction, other cheaper storage solutions should be considered.
- Where possible, this may include unstuffing the cargo to be moved to a bonded warehouse and returning the containers to the ocean carrier in order to stop demurrage charges. Local rules and the customs status of the cargo will often have a bearing in this instance. For example in the USA, most goods that have not been cleared

gümrük 'genel sipariş' deposuna teslim edilmemiş kargo olarak gönderilmeye uygun hale gelecektir. Altı ayın ardından ise söz konusu yük terk edilmiş sayılacaktır.

- Kısa vadede, belirli yetki alanındaki en iyi eylem şekli hakkında daha fazla bilgi vermesi için yerel danışmanlarla iş birliği yapmak gerekebilir.
- Mümkün olduğunda, alıcıdan veya göndericiden bir 'terketme mektubu' almak da süreci hızlandırmaya yardımcı olabilir. Tarafların, tüm ödenmemiş masrafları ödemekle yükümlü olacaklarını bir bildirimle açıkça belirtmek önemlidir. Her zaman, tüm yazışmaların bir kaydını tutmak ve herhangi bir yasal anlaşmazlık durumunda uygun bir yasal belgeye sahip olmak önemlidir.

2 - ANA KONŞİMENTO (MBL) İLE NAKLİYE SÜREÇLERİ

Ticaret kanunları uyarınca taşıma koşullarında sorumluluk noktasında kilit bir diğer konu da adı geçen taşıyıcının/nakliyecinin sözleşmedeki statüsüdür. Ana konşimento ile taşınan yüklerde nakliyeciyi, sözleşme gereğince de ana sorumlu olarak yer almaktadır. Nakliyeciyi, müşterisini, nakliye hattı ile doğrudan sözleşmeye bağlı bir ilişkiye sokmadıkça, süreç boyunca ana yönetici, amir konumunda yer alır ve aracı olarak kabul edilmez. Bu gibi durumlarda nakliye firmaları prensip olarak, liman kirası, rehin ücretleri de dahil olmak üzere, terk edilen yükün depolanması, imhası ve ilgili tüm masraflarından sorumludur. Bu riskler, konşimentoya uygun olarak bir noktaya kadar kabul edilebilir. Nakliyecilerin alacağı sorumluluk, depolama maliyetlerini azaltmak için her türlü eylemi çok daha önemli hale getirecektir. Buna ek olarak, ana konşimento sözleşmesinde nakliyeciyi ileten tarafta olanlar, yükün kabul edilmemesi gibi durumlarda sigortacılarıyla sürecin erken aşamasında iletişime geçmelidirler. Ana konşimento ya da hat konşimentosu ile taşınan yüklerde göndericinin yerine, sözleşmede nakliyecinin sorumluluklarının daha fazla olması nedeniyle çok daha titiz davranılmalıdır.

3 - TESLİM ALINMAYAN YÜKÜN HACİZ DURUMU NEDİR?

Müşterinin ticareti bıraktığı veya kaybolduğu durumlarda nakliyeciler söz konusu mallar üzerinde haciz hakkına sahiptir. Bu, nakliye firmasına, taşıma ve depolama masrafları ile borçlu olunan tutarların karşılanmasını sağlamak adına önemlidir. Taşıma işleri organizatörü, tüccarın taşıma işleri organizatörüne zamanında ödeme yapmaması durumunda dahi mallara ya da herhangi bir belgeye haciz uygulayabilir. Sözleşmelerde bu maddenin mevcut olması halinde, haciz hakkı genellikle taşıma işleri organizatörünün olacaktır. Böyle bir maddenin bulunmadığı durumlarda ise haciz hakkı ulusal yasalar kapsamındadır. Bu durumda nakliye firmasının haciz hakkı, aynı yük için hak talep eden üçüncü özel ya da tüzel kişilere geçebilir. Örneğin, bir bankanın ekonomik güvenliği büyük olasılıkla teminat altındadır ve bu nedenle nakliye firması ile kıyaslandığında söz konusu haciz işleminde muhtemelen, banka öncelikli olacaktır. Bu durum nakliyecinin zor durumda kalmasına sebebiyet verebilir ve ilk iş olarak yasal tavsiye alma yoluna gidilmelidir. ■

within 15 days after arrival at the port will become eligible to be sent to a US Customs 'General Order' warehouse as unclaimed cargo, to be held at the risk of the consignee for 6 months, following which it will be considered abandoned.

- It is advisable to consult local correspondents who should be able to provide more information on the best course of action in the particular jurisdiction in the immediate term.
- Where possible, obtaining a Letter of Abandonment from the consignee or shipper may also help to speed up the process. It is important to make clear that parties will be liable to pay all outstanding costs. At all times, it is important to retain a record of all correspondence and ensure a proper paper trail in the event of any legal dispute.

2 - SHIPPING PROCESSES WITH MASTER BILL OF LADING (MBL)

A key question for the purposes of liability under the Merchant Clause in conditions of carriage is the status of the shipper in the contract. In goods shipped with the Master Bill of Lading, the shipper is considered the main liable party according to the contract. Unless the forwarder has placed his customer in a direct contractual relationship with the shipping line, they will likely be the Principal and cannot be considered an Agent. In such situations, the shipping companies are liable for the costs of storing the abandoned cargo, including quay rent and demurrage and detention charges, as well as destruction and other associated costs. Such risks may be assuaged to some extent in accordance with the Bill of Lading. The liability that freight forwarders face will make any actions taken to mitigate storage costs ever more vital. In addition, freight forwarders should communicate with their liability insurer at an early stage to see if it can be invoked to cover any associated costs. Since the liabilities of the shipper in the contract are more than the liabilities of the consignor in terms of the goods shipped with master bill of lading or bill of lading, they should be more cautious.

3 - WHO HAS THE RIGHT OF LIEN OVER ABANDONED GOODS?

Freight forwarders often have a right of lien over the goods in question, which may be particularly important where the customer has ceased trading or simply disappeared. This is important to ensure that the transport and storage costs and amounts owed to the shipping company are met. The Freight Forwarder shall have a lien on the goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant. Where such a clause is present, the contractual right of lien will often belong to the freight forwarder. Where such a clause is not present, the right of lien is also covered under many national laws. In this case, the right of lien can pass to the third natural person or legal identity. For example, a bank's security would likely be secured and therefore may have priority over the lien. This may cause difficulties for the freight forwarder and legal advice should be sought in the first place. ■

Müşterinin ticareti bıraktığı veya kaybolduğu durumlarda nakliyeciler söz konusu mallar üzerinde haciz hakkına sahiptir.

.....

Freight forwarders often have a right of lien over the goods in question, which may be particularly important where the customer has ceased trading or simply disappeared.

FMC'NİN KARARINA FIATA DESTEĞİ

FIATA'S SUPPORT TO FMC'S DECISION



Alıcı ve taşıma işleri organizatörlerine uygulanan demuraj ve detention ücretlerindeki adaletsizliğin önüne geçmek için ABD Federal Denizcilik Komisyonu tarafından yapılan düzenlemeleri FIATA memnuniyetle karşılarken, benzer uygulamanın, dünyanın geri kalanında da yürürlüğe girmesi gerektiği vurgulandı.

While welcoming the regulations made by the US Federal Maritime Commission to prevent the injustice in demurrage and detention fees imposed on consignees and freight forwarders, FIATA emphasized that a similar practice should be implemented in the rest of the world.

Denizyolu konteyner taşımacılığında konteyner arzına bağlı olarak limanlarda yaşanan sıkışıklık ve özellikle yüklerin teslim alınmaması nedeniyle, yükleyici ve alıcılar için ek maliyete neden olan uygulamalardan bazıları, ABD Federal Denizcilik Komisyonu (FMC) tarafından 2020 Mayıs ayında yeniden düzenlendi. FMC'nin ilgili düzenlemesinde özellikle; yükletenin (shipper) veya alıcının (consignee) kendi iradesi dışındaki nedenlerle, yükü alamadığı veya serbest süre zarfında konteyneri iade edemediği durumlarda demuraj ve detention ücretlerinin durdurulması maddesi, sektörün küresel paydaşları tarafından da olumlu karşılandı. Nakliye şirketleri ile birlikte çoğu kurum ve kuruluş, FMC'nin kararını memnuniyetle karşılarken, ABD sınırları içerisinde adaletsiz olarak değerlendirilen ve yürürlükten kaldırılan uygulamaların, dünyanın geri kalanı için de uygulanması gerektiği görüşünde birleşti.

UTİKAD ÜYELERİNİN DE GÖRÜŞLERİ İSTENDİ

FIATA, alıkoyma ve tahliye uygulamalarının makul ve hizmet ettikleri amaçlarla uyumlu olması gerektiğine vurgu yaparken, FMC'nin hat operatörleri ve taşıma işleri organizatörleri için yayımladığı kılavuzu memnuniyetle karşıladığını açıkladı. FIATA tarafından UTİKAD'a yapılan bildirimde FMC'nin sürdürdüğü çalışmalara destek olmak üzere, FIATA Denizyolu Çalışma Grubu tarafından bir araştırma

Some of the practices that cause additional costs for shippers and consignees due to the freight not being withdrawn and jamming at the ports resulting from container supply in sea container transportation were revised by the US Federal Maritime Commission (FMC) in May 2020. Especially, the article about levying demurrage and detention charges in cases where the shipper or consignee could not retrieve the cargo or return the container within the free period due to circumstances outside their control was welcomed by the global stakeholders of the industry, as well. Most institutions and organizations, along with shipping companies, welcomed FMC's decision and agreed that practices that were deemed unfair and repealed within the US borders should also be implemented for the rest of the world.

THE OPINIONS OF UTİKAD MEMBERS HAVE ALSO BEEN REQUESTED

FIATA emphasized that detention and demurrage practices should be reasonable and compatible with the purposes they serve and announced that it welcomed FMC's guidelines for marine operators and freight forwarders. It was stated in the notification made by FIATA to UTİKAD that a study was initiated by FIATA Working Group Sea Transport to support the work carried out by the FMC. Accordingly,

başlatıldığı bildirildi. Bu doğrultuda UTİKAD üyelerinin konuya ilişkin deneyim ve görüşleri FIATA birimleri ile paylaşıldı. 17 Kasım 2020 tarihinde FIATA Deniz Çalışma Grubu, devam eden iş akışlarının ilerleyişi hakkında fikir alışverişinde bulunmak ve sonraki adımları belirlemek için bir araya geldi. Konteyner ek ücreti uygulamaları üzerine, içerisinde UTİKAD üyelerinin de yer aldığı, 78 ülkeden gelen görüşlerin ön sonuçları masaya yatırıldı. Toplantıda, söz konusu anket sonuçlarının ve gelen görüşlerin, FIATA Deniz Çalışma Grubu'nun 2021'deki faaliyetleri için çok önemli olduğuna vurgu yapıldı.

“ALIKOYMA ÜCRETLERİ ASKIYA ALINSIN” TALEBİ

Öte yandan Amerika Birleşik Devletleri'ndeki limanlar, konteyner hacmindeki hızlı artışa ve yükleme ve boşaltma isteyen gemilerin sayısına ayak uydurmak için FMC nezdinde mücadele ederken, perakendeciler ve diğer nakliyeciler, artan gecikmeler ve ücretlerden şikayetçi oldu. ABD ev mobilyası perakendecilerinin çatı kuruluşu konumunda olan Ev Eşyası Derneği (HFA) öncülüğündeki çok sayıda endüstri grubu, limanlardaki darboğazları gidermek için harekete geçmek isteyen FMC'ye bir mektup gönderdi. Mektupta, özellikle Güney Kaliforniya limanlarında sürekli artan gecikmeler ve iş süreçlerindeki verimsizliklerden bahsedildi. Dernekler, zaten zor günler geçiren tedarik zincirinin düğümlendiğini ve birçok mobilya ithalatçısı, üreticisi ve perakendecisi için maliyetlerin arttığını ifade etti. Liman operasyonlarını iyileştirmek için daha uzun vadeli çözümler geliştirilinceye kadar, geçici bir adım atılmasının talep edildiği mektupta, FMC'den, Los Angeles ve Long Beach limanlarındaki konteynerler ve şasiler üzerindeki alıkoyma ve sürgün ücretlerini askıya alması talep edildi.

TÜRKİYE'DE NAVLUNLAR YÜKSELDİ

COVID-19 sürecinin ilk dönemlerinde yaşanan sert karantina önlemleri, limanlardaki tıkanıklığın artmasına neden olmuştu. Bugünlerde ise küresel ticaretin hızlanması ve bazı bölgelerde yaşanan yoğun dış ticaret dengesizlikleri, konteyner temininde problemler yaşanmasına sebebiyet veriyor. Salgın nedeniyle özellikle tıbbi malzeme, koruyucu giysi ve elektronik ürünlere yönelik talep patlaması ile Çin'deki üretim üst seviyelere çıktı ve bu da ABD'ye, Asya'dan ihracat yükünün artmasına neden oldu. Ancak, ABD'ye gelen konteynerlerin boş dönmesi ve gemilerin Asya limanlarında konum almayı tercih etmeleri, önce ABD'de ardından da Avrupa'da navlunların yükselmesini tetikledi. Durumun Türkiye'ye yapılan hatlardaki navlunları da etkilediği, kasım ayında 2 bin dolar seviyelerinde olan 40'lık konteyner navlunlarının, aralık ayında 6 bin dolara kadar tırmandığı ifade edildi. Uzmanlar, navlunlarda yaşanan dengesizliklerin 2021 Mart ayına kadar devam edebileceğini ifade ediyor. ■

the experience and opinions of UTIKAD members on the subject were shared with the relevant units of FIATA. On 2020 November 17, FIATA Working Group Sea Transport met to exchange ideas on the progress of the ongoing workflows and to identify the next steps to be taken. The preliminary results of the opinions received from 78 countries, as well as the opinions of UTIKAD members, on container surcharge practices were discussed. At the meeting, it was emphasized that the survey results and the opinions received were very important for the activities of FIATA Working Group Sea Transport in 2021.

THE DEMAND FOR “SUSPENDING THE DETENTION CHARGES”

On the other hand, retailers and other shippers are experiencing growing delays and increased charges as ports across the United States struggled this fall to keep up with the rapid increase in container volume and the number of ships seeking to load and unload. Several industry groups led by the Home Furnishings Association (HFA), the umbrella organization for U.S. home furnishings retailers, sent a letter to FMC, seeking to take action to clear the bottlenecks at the ports. The letter mentioned constantly increasing delays and inefficiencies in business processes, especially at the Southern California ports. The associations stated that the supply chain, which was already going through difficult times, has been knotted and costs have increased for many furniture importers, manufacturers and retailers. It was demanded in the letter that a temporary step should be taken until long-term solutions are developed to improve port operations, asking the FMC to suspend the detention and demurrage charges on containers and chassis in the Ports of Los Angeles and Long Beach.

FREIGHTS HAVE ROARED IN TURKEY

The harsh quarantine measures experienced in the early stages of the COVID-19 crisis caused the congestion in the ports to go up. Nowadays, the acceleration of global trade and intense foreign trade imbalances in some regions cause problems in container supply. Due to the pandemic, especially with the explosion of the demand for medical supplies, protective clothing and electronic products, the production in China went up, causing an increase in the export burden to the USA from Asia. However, the empty return of the containers arriving at the USA and the fact that the ships prefer to take position in Asian ports triggered the increase in freight rates first in the USA and then, in Europe. It was stated that this also affected the freight lines to Turkey and that the rate of 40' containers, which was around 2 thousand dollars in November, increased to 6 thousand dollars in December. Experts state that imbalances in freight rates may continue until March 2021. ■

FMC BOŞ KONTEYNERLER İÇİN SORUŞTURMA BAŞLATTI

Taşıma şirketlerinin ABD'de boşalan konteynerleri, tahıl yüklerine tahsis etmeden, hızlı bir şekilde hemen geri döndürerek pozisyona sokmayı tercih etmeleri sonucu navlunlar yükseldi. Bu durum ABD'de tarım ihracatının düşmesine neden olurken, ABD Federal Denizcilik Komisyonu (FMC), süreci normale çevirmek için hamlelerini sıklaştırdı ve bir soruşturma başlattı. Bazı nakliye firmalarının aylık 300 konteyner olan ABD tarım yükü miktarının aylık 3'e kadar düştüğü ifade edildi. ■

FMC HAS LAUNCHED INVESTIGATION FOR EMPTY CONTAINERS

Freight rates soared as the transport companies chose to position the empty containers in the US by returning them quickly, without allocating them to grain freight. While this caused agricultural exports to fall in the USA, the US Federal Maritime Commission (FMC) tightened its moves to normalize the process and launched an investigation. It was stated that the amount of US agricultural freight, which is 300 containers per month for some shipping companies, has decreased to 3 per month. ■

İRAN İLE TİCARET YAPARKEN BU NOKTALARA DİKKAT!

PAY ATTENTION TO THESE POINTS WHEN TRADING WITH IRAN!

İran'a uygulanan ABD yaptırımları problemleri de beraberinde getiriyor. BM ve AB tarafından Türkiye'nin İran'la ticaret yapabilmesi adına engel yok. Fakat yaptırımlar hem maliyetleri artırıyor hem de ABD nezdinde hukuki sorunlara yol açıyor.

The US sanctions imposed on Iran bring along some problems. There is no obstacle to Turkey's trade with Iran in the eye of the UN and EU. However, the sanctions both increase the costs and cause legal problems for the USA.

Diş ticaret ile doğru orantılı performans sergileyen lojistik sektörü, her zaman uluslararası yaptırımlardan en çok etkilenen iş alanlarının başında geliyor. Bu anlamda ABD'nin 2018 yılında uygulamaya koyduğu İran'a yönelik yaptırımlar da Türk lojistik sektörünü yakından ilgilendiriyor. ABD bu yaptırımlarla, İran'ın petrol ve petrokimya satışını engelleyerek ülkenin döviz ve silah sanayisindeki kritik maddelere erişimini engellemeyi hedefliyor.

Yaptırımlardaki ekonomik amaçlar ise dünyadaki tüm finansal kuruluşların İran'la ticarete aracılık yapmasını engellemek, İran'a yabancı yatırımlarını olabildiğince az indirmek ve üretim sanayisini sıfırlamak olarak göze çarpıyor. T.C. Tahran Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği tarafından konu ile ilgili olarak hazırlanan rapordaki detaylı açıklamalarla birlikte İran firmaları ile yapılacak ticarete dikkat edilmesi gereken hususları UTİKAD dergisi okuyucuları için derledik.

HANGİ ÜRÜNLER ABD YAPTIRIMINA DAHİL?

ABD, döviz çıkışını artıracak nihai ürünler ile insani ürünler olarak bilinen gıda, ilaç, tıbbi cihaz ve hijyen ürünleri konusunda esneklik gösterse de ülkenin dış ticaret yükünün önemli kısmını oluşturan alüminyum, çelik, kömür, otomotiv, uçak ürünleri gibi kalemlerin ihracat ve ithalatını engelliyor. ABD yaptırımlarının başladığı 2018'i ele alacak olursak, Türkiye ve İran arasındaki ticaret hacminin, 2017 yılında 10,7 milyar dolar seviyesinde gerçekleştiğini görüyoruz. Türkiye 2017 yılı genelinde, İrandan büyük çoğunluğu petrol ve doğal gaz alımı olmak üzere 7,5 milyar dolar civarında ithalat yaparken, altın, çelik profil, lif levha ve otomotiv yan sanayi ürünleri ağırlıklı olmak üzere 3,1 milyar dolardan fazla ihracat gerçekleştirdi. Sadece bu veriler dahi Türkiye'den İran'a taşınan ihracat yükünün yaptırımlar nedeniyle düştüğünü gözler önüne sermekte. 10 Ocak 2020 tarihli ABD Başkanlık Kararnamesi'nde ise yaptırımların sınırı daha da genişletildi. Daha önceki sektörler ile birlikte İran'ın tekstil, madencilik, inşaat sektörleri ve imalat faaliyetleri de



Displaying a performance directly proportional to foreign trade, the logistics industry has always been one of the business areas most affected by international sanctions. In this sense, the sanctions implemented by the USA against Iran in 2018 are also closely related to the Turkish logistics industry. With these sanctions, the US aims to prevent Iran's access to foreign currency and critical items in the arms industry by blocking the sale of oil and

petrochemicals. The economic objectives of the sanctions are to prevent all financial institutions in the world from mediating trade with Iran, to minimize foreign investment in Iran and to zero the production industry. We have compiled the detailed explanations in the report prepared by the Tehran Embassy Office of Commercial Counselor on the subject, along with the issues that need to be considered in trade with Iranian companies for UTİKAD Magazine readers.

WHICH PRODUCTS DO THE SANCTIONS COVER?

Although the USA shows flexibility in end products that will increase foreign exchange outflow and food, medicine, medical devices and hygiene products known as humanitarian products, it prevents the export and import of items such as aluminum, steel, coal, automotive and aircraft products that constitute a significant part of the foreign trade burden of the country. If we take 2018, the year when the US sanctions began, into account, we see that trade volume between Turkey and Iran was recorded as 10.7 billion dollars in 2017. In 2017, Turkey carried out export of more than 3.1 billion dollars, mainly in gold, steel profiles, fiberboard and automotive industry products whereas its import from Iran was around 7.5 billion dollars and was mainly on oil and natural gas procurement. Even these data reveal that the export burden moved from Turkey to Iran has fallen off due to the sanctions. The limit of sanctions was further expanded in the US Presidential Decree dated 10 January 2020. In addition to the previous industries, Iran's textile, mining, construction

yaptırımlar kapsamına alındı. Yaptırım listesine eklenen yeni sektörlerle birlikte, İran'a yönelik ihraç yükleri daha da azaldı.

İRAN'A İHRACAT AB VE BM NEZDİNDE YASAL

ABD'nin dış kaynaklı hesapları denetleme ofisi OFAC, İran'a yönelik yaptırımlarla ilgili, sürekli güncellediği SDN listesinde (özel olarak belirlenmiş vatandaşlar ve engellenen kişiler listesi), liman işleticileri, enerji, gemi taşımacılığı ve gemi inşa sektörleri temsilcileri de yer alıyor. Esasen Türkiye, İran'a uygulanan yaptırımlara taraf olmamakla birlikte, sınır komşusunun maruz kaldığı kısıtlamalardan doğrudan etkileniyor. BM ya da AB, bu konuda Türkiye'ye herhangi bir yaptırım uygulamıyor ve İran'la yapılan her ticaret faaliyeti yasal konumda. Ancak, ABD yatırımları söz konusu olduğunda firmalar adına ciddi riskler ortaya çıkıyor. İran ile yapılan ticaretteki meta ya da hizmetler, yaptırım kapsamında olmasa da alıcının SDN listesine alınmasına sebebiyet verebiliyor.

HAPİS CEZASI YA DA HESAPLARA EL KOYMA

Yaptırım sınırlarının ihlali noktasında yaşanacak sorunlar ise ABD ile bağlantılı şirketler için çok daha büyük önem taşıyor. ABD menşeli şirketlerin yetkililerine hapis cezasına kadar varan cezalar verilebiliyor. Türkiye'deki gerçek ve tüzel kişileri ilgilendiren cezalarda ise ABD, yaptırımları ihlal ettiğini belirlediği gerçek ve tüzel kişilerin, ABD üzerinden geçen para transferlerine el koyabiliyor. İran ile gerçekleştirilecek olası SWIFT işlemlerinde ise yine hapis cezası söz konusu.

İRAN İLE DIŞ TİCARET İMKÂNSIZ DEĞİL

ABD yaptırımlarıyla ortaya çıkan tüm bu olumsuzluklara karşın, Türk firmaların İran'la ticaretlerini sürdürmesi imkânsız değil. Yaptırımlar iki ülke arasındaki ticareti durdurmasa da riskleri ve maliyeti artırıyor. Türk firmaların İran pazarındaki aksiyonlarını sürdürürken; ticaretini yaptıkları ürünün yaptırım koduna, ticaret yapılacak kişi ya da kurumların SDN listesinde yer alıp almadığına, firma sahiplerinin veya firmanın ABD'de varlıklarının olup olmadığına, ABD'li finans kuruluşlarından firmaya yönelik kredi akışının olup olmadığına, olası ticaretlerde para transferinin nasıl olacağı konularına dikkat etmesi gerekiyor.

TÜRK BANKALARI PARA TRANSFERİ YAPMIYOR

Türkiye'de faaliyet gösteren bankalar yaptırım uygulanan bir alanda para transferine aracılık etmiyor. Ayrıca, söz konusu ürünü başka ülkeler üzerinden İran'a aktarmak ya da ikincil şirketler üzerinden ticareti nihayete erdirmek gibi yöntemler de OFAC tarafından sıkı bir şekilde denetleniyor. ABD'nin yaptırımlarına ilişkin işlemlerinde, söz konusu faaliyetin herhangi bir soruşturmaya tabi olmaması kaydıyla beş yıllık zaman aşımı süresi bulunuyor. Bununla birlikte, yaptırımın konusuna göre zaman aşımı süreleri değişebiliyor. ■

İRAN'A HANGİ ÜRÜNLERİN SATIŞI YAPILABİLİYOR

İran'a satışı yapılabilen ürünlerin listesi ise şöyle: Tarımsal ürünler, ilaç, medikal ekipman, temizlik ürünleri, hijyen ürünleri, sabun, el dezenfektanı, solunum cihazı, ventilator, iş güvenliği ekipmanları. Gıda, hijyen, kâğıt ve orman ürünleri sektöründeki Türk firmalar için İran'da halen büyük bir potansiyel bulunuyor. Ancak bu sektörlerle mal ve hizmet sağlayanlar, İranlı müşterilerinin ürettiği ürünlerin İran içinde kullanıldığından ve ihraç edilmediğinden emin olmalı. ■

industries and manufacturing activities were also covered by sanctions. With the new industries added to the sanctions list, the export burden on Iran has decreased even more.

EXPORT TO IRAN IS LEGAL IN THE EYE OF THE EU AND UN

Port operators, energy, shipping and shipbuilding industry representatives are also included in the SDN list (specially designated citizens and blocked persons list), which is constantly updated on sanctions against Iran by OFAC, the US's Office of Foreign Assets Control. Although Turkey is not a party to the sanctions imposed on Iran, it is directly affected by the restrictions that have been imposed on its neighbor. The UN or the EU does not apply any sanctions on Turkey about this issue and all trade activities with Iran are considered legal. However, when it comes to US investments, serious risks arise for companies. Commodities or services in trade with Iran may cause the consignee to be included in the SDN List, even if they are not covered by sanctions.

PENALTY OF IMPRISONMENT OR SEIZURE OF ACCOUNTS

The problems to be experienced at the point of violation of sanction limits are much more important for companies affiliated with the USA. Officials of US origin companies can be given penalties up to imprisonment. As for penalties concerning natural and legal persons in Turkey, the United States can seize money transfers of natural and legal persons who violate the sanctions over the US. The penalty of imprisonment can come into question again in the case of SWIFT transactions to Iran.

FOREIGN TRADE WITH IRAN IS NOT IMPOSSIBLE

Despite all these negativities that emerged with the US sanctions, it is not impossible for Turkish companies to continue to trade with Iran. Although the sanctions do not stop trade between the two countries, they increase risks and costs. Turkish companies need to pay attention to the sanction code of the product they trade, whether the persons or institutions to be traded are included in the SDN List, whether the company owners or companies have assets in the USA, whether there is a loan flow from the US financial institutions to the company, and in which way money will be transferred in possible trade while maintaining their activities in the Iranian market.

TURKISH BANKS DO NOT MAKE MONEY TRANSFERS

The banks operating in Turkey do not intermediate money transfers made in an area which is exposed to sanctions. In addition, methods such as transferring the product to Iran through other countries or ending the trade through secondary companies are strictly controlled by OFAC. There is a five-year period of limitation for the US sanctions, provided that the activity is not subject to any investigation. However, the period of limitation may vary depending on the subject of the sanction. ■

WHICH PRODUCTS CAN BE SOLD TO IRAN?

The list of the products that can be sold to Iran is as follows: Agricultural products, medicine, medical equipment, cleaning products, hygiene products, soap, hand sanitizer, respirator, ventilator, work safety equipment. There is still great potential in Iran for Turkish companies in the food, hygiene, paper and forestry products industry. However, those who supply goods and services to these industries must ensure that the products produced by their Iranian customers are used within Iran and not exported. ■

“ÜÇ YÖNETMELİK ÇALIŞMAMIZ VAR”

“WE ARE WORKING ON THREE REGULATIONS”

Taşımacılık faaliyetlerini direkt etkileyecek yönetmelik değişikliği çalışmaları hakkında UTİKAD'a konuşan Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, “Bazı indirimler yapılması için revizyon çalışmalarımız var. Ülkemizin sadece ürettiğinden değil, toprakları üzerinde taşınan yüklerden de katma değer kazanması önceliklerimiz arasında yer almaktadır” diyor.

Speaking to UTİKAD about the regulation changes that will directly affect the transportation activities, General Manager of Transport Services Regulation Mr. Murat Baştor says: “We have revision studies to make some reductions. It is among our priorities that our country gains added value not only from its production but also from the freights carried on its territory.



MURAT BAŞTOR
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ
DÜZENLEME GENEL MÜDÜRÜ
GENERAL MANAGER OF
TRANSPORTATION SERVICES
REGULATION

Pandemi sürecinde lojistik çalışanlarının, hayatın akışı içinde önem taşıdığı bir kez daha görüldüğüne dikkat çeken T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, “Lojistik çalışanlarımızın anahtar personel olduklarını düşünüyorum” yorumunu yapıyor. Baştor’a, lojistik sektörünü yakından ilgilendiren konular ve önümüzdeki süreçte yaşanacak gelişmeler hakkında sorular yönelttik.

Pandemi sürecinde Bakanlığınız tarafından, lojistik sektörünün paydaşlarına ne gibi kolaylıklar sağlandı veya sağlanıyor?
Pandeminin başladığı 2020 yılının ilk iki aylık döneminde taşımalarımız artış eğiliminde iken, pandeminin etkisini artırması, belirli taşıma güzergahlarının kapanması, sınır geçişlerine ve hareketliliğe getirilen kısıtlamalar sonucunda mart ve nisan aylarında taşımalarımızda önemli bir düşüş yaşandı. Ancak, lojistik sektörü mayıs ayından itibaren hızla toparlanma sürecine girdi, özellikle haziran ayından sonra kısıtlamaların da kalkmasıyla birlikte önceki yılın taşıma sayılarına ulaşıldı. Bu süreçte karayolu taşımacıları için belge sürelerinin uzatılması, sınavların ve araç muayenelerinin ertelenmesi gibi kolaylaştırmalar sağlamaya çalıştık.

Drawing attention to the fact that it has been seen once again that logistics employees are of vital importance during the pandemic, Ministry of Transport and Infrastructure Transport Services Regulation General Manager Mr. Murat Baştor says: “I believe that our logistics employees are key personnel.” We asked Mr. Baştor about the issues closely related to the logistics industry and the developments to be experienced in the upcoming period.

What kind of facilities has been provided or is being provided to the stakeholders of the logistics industry by your Ministry during the pandemic?

While our transportation activities were in an increasing trend in the first two months of the year 2020, when the pandemic started, there was a significant decrease in our transportation activities in March and April as a result of the increase in the impact of the pandemic, the closure of certain transport routes, restrictions on border crossings and mobility. However, the logistics industry has been in a rapid recovery process since May; we reached the previous year’s transport figures with the removal of the restrictions, especially after June. During this period, we tried to provide facilitation such as extending document validity for

Tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik sektörde çalışanların eğitimlerini erteledik, sertifika sürelerini uzattık.

Araç muayene istasyonlarında ise vatandaş için muayenelere erteleme getirdik.

Uluslararası taşımacılarımıza kolaylık sağlanması amacıyla tek tek tüm komşu ülkelerimiz ve Avrupa ülkeleri ile yoğun temaslarda bulunduk. Bu kapsamda ilave sınır geçiş belgeleri ve geçişlerde kolaylıklar sağladık.

Yakın zamanda yayımlamayı planladığınız yönetmelikler var mı? Varsa bu yönetmelikler sektöre ne gibi yenilik veya kolaylıklar getirecek?

Lojistikçileri yakından ilgilendirecek üç adet yönetmelik çalışmamız bulunmakta. Bunlardan ilki şu an yürürlükte bulunan Taşıma İşleri Organizatörlüğü yönetmeliğidir. Bu yönetmelikte sektörden gelen talepler doğrultusunda işlemeyen hususların işler hale getirilmesi ve bazı indirimler yapılması için revizyon çalışmaları sürdürüyoruz.

Bir diğer yayınlamayı planladığımız yönetmeliğimiz ise Kombine Taşımacılık Yönetmeliğidir. Bu yönetmelik ile, kombine taşımacılık faaliyetlerinin kayıt altına alınarak, bu faaliyetleri etkin ve verimli yapanlara idari ve mali yönden desteklerin sağlanması, bu şekilde ülkemizde kombine taşımacılığın teşvik edilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca bu yönetmelik kapsamında yeşil lojistik kavramını ortaya koymayı planlıyoruz. Taşımacılığın daha çevreci yapılması ve özellikle Avrupa Birliği Yeşil Mutabakatı ile gelecek kurallar için sektörümüzün daha rekabetçi olabilmesini sağlamak istiyoruz.

Öte yandan, “Lojistik Merkez Yer Seçimi Yönetmeliği” ile lojistik merkezler için yer seçimi, projelendirme, yapım ve işletme modellerini düzenlemeyi amaçlıyoruz. Ticaret Bakanlığı ile ortaklaşa yürüttüğümüz bu çalışma ile, ülkemizdeki lojistik merkez yatırımlarının Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) ile uyumlu olarak hayata geçirilmesi önceliğimizdir.

“E-DEVLET ÜZERİNDEN KAĞITSIZ SİSTEME GEÇMEYİ AMAÇLIYORUZ”

Bakanlığımızın dijitalleşme anlamında ne gibi projeleri bulunuyor, sektörün bu süreçte tanıştığı veya tanışacağı dijital sistemler var mı?

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak dijitalleşmeye öncelik veriyoruz. Şu anda verdiğimiz hizmetlerin büyük kısmı e-devlet üzerinden yürütülmektedir. Biz bu oranı da artırmak üzere hedeflerimizi belirledik. 2019 yılında verdiğimiz e-devlet hizmetlerinden 22 milyon adet işlem yapıldı. 2013 yılında bu değer 2 milyon adet civarındaydı. Pandemi dönemi bu hizmetlerin ne kadar önemli olduğunu ortaya koydu. Genel Müdürlük olarak pandemi döneminde teknolojiyi kullanarak verdiğimiz hizmetlerin aksamamasını sağladık. Bu kapsamda; esnek çalışma veya sokağa çıkma yasağı nedeniyle evden çalışan personelimizin tüm hizmetleri verebilecekleri bir ortam oluşturduk. Ayrıca, Genel Müdürlüğümüzde tüm taşımacılık belgelerini U-net otomasyon sistemi üzerinden

road transporters, postponing exams and vehicle inspections.

We postponed the training of employees in the industry for the transport of dangerous goods and extended their certification validity.

As for vehicle inspection stations, we postponed the inspections for citizens.

We established intensive contacts with all our neighboring countries and European countries one by one in order to facilitate our international transportation. In this context, we provided facilitation in border crossings and additional border crossing documents.

Are there any regulations that you plan to release in the near future? If any, what kind of innovation or convenience will these regulations introduce to the industry?

We have three regulation studies that will closely concern the logistics professionals. The first of these is the Regulation for Freight Forwarders, which is currently in effect. We continue to revise the issues that do not work in line with the demands of the industry in this regulation and to make some reductions.

Another regulation we plan to release is the Combined Transport Regulation. With this regulation, it is aimed to provide administrative and financial support to those who perform combined transport activities effectively and efficiently by keeping a record of these activities and thus, to encourage combined transport in our country. Moreover, we are planning to introduce the concept of green logistics within the scope of this regulation. We want to make transportation more environmentally friendly and to make our industry more competitive, especially for the regulations that will be introduced with the European Union Green Deal.

On the other hand, we aim to regulate location selection, project design, construction and operation models for logistics centers with the “Logistics Center Location Selection Regulation”. It is our priority to realize the logistics center investments in our country in line with Turkey Logistics Master Plan (TLMP) with this study, which we conduct jointly with the Ministry of Trade.

“WE INTEND TO SWITCH TO THE PAPER-FREE SYSTEM THROUGH E-GOVERNMENT”

What kind of projects does your Ministry have in terms of digitization? Are there any digital systems the industry has met or will meet in this process?

As Directorate General of Transport Services Regulation, we prioritize digitization. Most of the services we currently provide are carried out via e-government.

We set our targets to increase this rate. In 2019, 22 million transactions were made via e-government services we provide. This figure was around 2 million in 2013. The pandemic has revealed how important these services are. As Directorate General, we ensured that the services we provide are not interrupted during the pandemic with the use of technology. In this context, we created an environment where our employees working from home due to the lockdown or

“Kombine Taşımacılık Yönetmeliği ile taşımacılığın daha çevreci yapılması ve özellikle Avrupa Birliği Yeşil Mutabakatı ile gelecek kurallar için sektörümüzün daha rekabetçi olabilmesini sağlamak istiyoruz.”

“We want to make transportation more environmentally friendly and to make our industry more competitive through Combined Transport Regulation especially for the regulations that will be introduced with the European Union Green Deal.”

düzenliyoruz. Vatandaşlarımız tarafından sunulan evrakların incelenmesi, ödemelerin yapılması kare kodlu belgelerin oluşturulması ve yapılan işlemlerin e-devlet üzerinden sorgulanması gibi birçok işlemi kağıt kullanmadan yapabiliyoruz.

U-net sistemi sayesinde yapılan işlemler süresince tüm adımlar yazılım tarafından doğrulanmakta ve birçok belge ve bilgi e-devletten otomatik sorgulanabilmektedir. Böylece, yanlış yazılma gibi kullanıcı hatası olmamaktadır. Yapılacak ödemeler sistem tarafından hesaplanarak, vatandaşlarımıza SMS olarak bildirilmekte, ödemeler bankalara yapılmakta ve ödeme bilgileri otomatik olarak sisteme düşmektedir.

Biz sistemimizi her gün biraz daha geliştiriyoruz. Amacımız, tüm işlemlerin e-devlet üzerinden yürütülmesi ile kağıtsız bir sisteme geçmektir.

Pandemi döneminde intermodal sistemlere yönelimde artış devam etti. Türkiye'nin ulaştırma altyapısının bu anlamda şansını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Pandemi süreci, tedarik zincirinde süregelen alışkanlıkların sorgulanmasına neden olmuştur. Dijitalleşme ve temassız ticaret de ön plana çıkan diğer kavramlar olmuştur.

Kısıtlamaların en yoğun olduğu dönemde, ticaretin özellikle yarı römork (dorse) veya konteyner taşımacılığı şeklinde temassız olarak devam edebilmesi, intermodal taşımacılığı geleceğe dönük planlamalarda stratejik bir çözüm olarak konumlandırmaktadır.

Bölgesinin en güçlü ekonomileri arasında yer alan Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika'nın kalbinde önemli bir üretim üssüdür. Yıllardır ulaştırma alanında yapılan yatırımlar sonucunda oluşturulan güçlü lojistik altyapı, Türkiye'de ekonominin ve dış ticaretin itici gücü haline gelmiştir. Ülkemizin geleceğe yönelik hedefleri doğrultusunda dış ticaretteki taleplerinin karşılanması, bunun yanı sıra transit konumunun da sunduğu fırsatlar ile ülkemizin sadece ürettiğinden değil, toprakları üzerinde taşınan yüklerden de katma değer kazanması ve lojistik hizmet ihracatında sayılı ülkeler arasında yer alması stratejik önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

Özellikle Avrupa'ya yönelik taşımalarımızda karşılaşılan geçiş belgesi kotası ve sınır kapılarındaki yoğunluk gibi sorunlar nedeniyle, en etkin çözüm olarak yine intermodal taşımacılık öne çıkmaktadır. Halihazırda uluslararası karayolu taşımalarımızın önemli bir bölümü deniz sınır kapılarımızdan, Ro-Ro seferleri şeklinde gerçekleşmektedir. İtalya, Fransa, Ukrayna gibi ülkelere yönelik Ro-Ro hatları aktif bir şekilde kullanılmaktadır. Ro-Ro hatları dışında Ro-La hatlarını da kullanan taşımacılarımız, alternatif taşıma modları ile ticaretimizi kesintisiz bir şekilde sürdürebilmektedir. Önümüzdeki dönemde de, yeni Ro-Ro hatları, blok tren/konteyner gibi intermodal taşımacılık alternatifleri ile ülkemiz ihracatını destekleyecek, daha rekabetçi ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi tesis etmeyi planlıyoruz.

Marmaray, bu anlamda gelecek dönemde nasıl bir rol oynayacak? Avrupa'nın ardından geçtiğimiz aylarda Çin'e yük götüren ilk ihracat treni de seferini tamamladı. Marmaray'da yük taşımaları artacak mı?

Marmara Bölgesi'nin ülkemizin üretim potansiyelindeki payı malumunuzdur. Bu bölgede üretilen yüklerin Avrupa ülkelerine açılması veya tam tersi Avrupa ülkelerinden gelen ithalat yüklerinin dağılması için Marmaray tren yolu hattı bir şah damarı gibi bölgede akışı sağlayacaktır.

Son dönemde sektörümüzde, Marmara Bölgesi'nde tren yolu

flexible working hours can provide all services. In addition, we organize all transportation documents in our General Directorate over the U-Net automation system. We can do many operations without using paper, such as examining the documents submitted by our citizens, making payments, creating square code documents and querying the transactions made via e-government.

Thanks to the U-net system, all steps during transactions are verified by the software and many documents and information can be queried automatically via e-government. Thus, there are no user errors such as a misspelling. Payments to be made are calculated by the system, our citizens are notified via SMS, payments are made to banks and payment information is automatically entered into the system.

We are improving our system a little more every day. Our aim is to switch to a paper-free system with all transactions being carried out via e-government.

The increase in the tendency towards intermodal systems has continued during the pandemic. How do you assess the chances of Turkey's transportation infrastructure in this sense?

The pandemic caused the ongoing habits in the supply chain to be questioned, and digitization and contact-free trade became the other concepts that came to the fore.

The fact that trade could continue without contact, especially in the form of semi-trailer (trailer) or container transportation at the time when restrictions were severer positions intermodal transportation as a strategic solution in future planning.

Turkey, which is among the most powerful economies of its region, is an important production base in the heart of Europe, Asia and Africa. The strong logistics structure, which was established as a result of the investments that have been made in the field of transportation for years, has become the driving force of the economy and foreign trade in Turkey. Our strategic priorities include meeting the demands of our country in foreign trade in line with its future goals, as well as gaining added value not only from its production but also from the freights carried on its territory, and being among the few countries in logistics service exports with the opportunities offered by its transit location.

Intermodal transportation stands out as the most effective solution, especially due to the problems such as the transit document quota and the congestion at the border gates encountered in our transport to Europe. A significant portion of our international road transport is currently carried out from our sea border gates as Ro-Ro services. Ro-Ro lines for countries such as Italy, France and Ukraine are actively used. Our transporters, who use Ro-La lines as well as Ro-Ro lines, can continue to trade with us uninterruptedly with alternative transportation modes. In the upcoming period, we plan to establish a more competitive and sustainable transportation system that will support our country's exports with intermodal transportation alternatives such as new Ro-Ro lines and block trains / containers.

What role will Marmaray play in this sense in the future? The first export train that carried cargo to China after Europe has recently completed its journey. Will freight shipments increase in Marmaray?

We all know the share of the Marmara Region in the production potential of our country. Marmaray railway line will provide flow in the region like a carotid in order to open the route for cargoes produced in this region to European countries or on the contrary, to distribute import cargoes from European countries.

taşımacılığı kapsamında büyük atılımlar gerçekleştirilmektedir. Tren yolu hattı üzerinde birçok firmanın yük aktarma merkezleri kurma ve bunları ana tren yolu hattına iltisak hatları ile bağlama projeleri bulunmaktadır.

Ayrıca, Halkalı'da faal olan ve Çerkezköy'de yapılmakta olan Bakanlığımız uhdesindeki lojistik merkezler de bölgedeki yük akışında büyük rol oynayacaklardır. Hem Asya ülkelerine hem de Avrupa ülkelerine yapılacak tren yolu taşımalarında Marmaray kritik bir önem taşımaktadır.

Bu süreçte demiryolu yük taşımacılığına talep arttı fakat altyapının talebe yetişemediğine dair yorumlar oldu. Siz ne düşünüyorsunuz? Yakın dönemde yük taşımacılığına yatırım eğilimi artar mı?

Ülkemizde gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığı ilk sırayı almakta, özellikle uluslararası taşımacılıkta demiryolu sektörünün aldığı pay çok düşük kalmaktadır. Ülkemizin 2023 ulaşım hedefleri doğrultusunda, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının paylarının dengeli bir şekilde artırılması amaçlanmaktadır. Örneğin, yurt içi taşımalarda demiryolu taşımacılığının yükteki payının yüzde 4,76'dan yüzde 15'e, denizyolu taşımacılığının payının ise yüzde 2,66'dan yüzde 10 seviyelerine çıkarılması hedeflenmektedir.

Bu hedefimiz doğrultusunda kuracağımız lojistik merkezler, bu merkezleri ve limanları demiryoluna bağlayacak iltisak hatları projelerine öncelik veriyoruz. Ayrıca demiryolu hatlarımızın işletilmesinde özel şirketlerin yatırım yapmasını teşvik etmek amacı ile gerekli mevzuat hazırlıklarını hızla yürütüyoruz. Kısa süre içinde bu konuda sektörde bir atılıma gitmeyi planlıyoruz.

Bölünmüş yollar ve Türkiye'nin dört bir yanında devam eden otoyol projeleri, ülke ekonomisine sağladıkları tasarrufla büyük katkı sunuyor. Ulaştırma projeleri bağlamında, 2023 hedefleri doğrultusunda lojistikte nasıl bir ulaşım ağı hedefleniyor?

Ülkemizin uluslararası ticaretteki hedeflerine ulaşabilmesi ve pandemi sürecinde yakaladığı fırsatın kalıcı hale gelebilmesi için, rekabetçi bir kombine taşımacılık sisteminin tesis edilmesi gerekmektedir. Uluslararası platformlarda, sadece karayolu taşımacılığına bağlı olan bir taşımacılık sisteminin, orta vadede sürdürülebilir olmadığı varsayılmaktadır.

Pandemi döneminde belirli taşıma güzergahlarının kapanması, alternatif güzergahlarda yaşanan geçiş belgesi kotası, geçiş ücretleri gibi sorunlar tedarik zincirinde olduğu gibi, taşıma modunda da çeşitliliğin önemini ortaya koymuştur. Bu sebeple; farklı taşımacılık türlerinin dengeli ve entegre bir şekilde kullanılmasını sağlayacak kombine taşımacılık düzenlemeleri ve faaliyetleri Bakanlığımızın geleceğe yönelik hedeflerinde öncelikli konular arasında yer almaktadır.

Ayrıca Avrupa Yeşil Mutabakatı, taşımacılık faaliyetlerini AB sınırları dahilinde önemli şekilde değiştirecek olup, sıfır emisyon hedefleri kapsamında ciddi kurallar getirilmesi planlanmaktadır. AB'nin önemli bir ticaret ortağı ve bu ülkelere yönelik çok sayıda taşıma yapan bir ülke olarak bu gelişmeleri yakından takip ediyoruz. Taşımacılarımızı, geleceğe bugünden hazırlamak amacıyla, çevreci uygulamaların ilerletilmesi yönünde destekler planlamaktayız. ■

Major breakthroughs have recently been made by our industry within the scope of rail transportation in the Marmara region. Many companies have projects to establish freight transfer centers on the railway line and to connect them to the main railway line with junction lines.

In addition, the logistics centers under the responsibility of our Ministry, which are active in Halkalı and are being established in Çerkezköy, will play a major role in the freight flow in the region. Marmaray is of critical importance for rail transport to both Asian countries and European countries.

During this period, the demand for rail freight transportation has increased, but there have been comments that the infrastructure could not meet the demand. What do you think about this? Will the tendency to invest in freight transport increase in the near future? Road transport takes the first place in both freight and passenger transport in our country, and the share of the railway industry in international transport is very low. It is aimed to increase the shares of

rail and sea transportation in a balanced way in line with the 2023 transportation goals of our country. For example, it is aimed to increase the share of rail transport in freight from 4.76% to 15%, and the share of sea transport from 2.66% to 10% in domestic transport.

In line with this goal, we prioritize the logistics centers we will establish and the junction lines that will connect these centers and ports to the railway. Besides, we are rapidly conducting the necessary legislative preparations in order to encourage private companies to invest in the operation of our railway lines. We are planning to make a breakthrough in this industry in a short time.

Divided roads and the ongoing highway projects around Turkey contribute greatly to the national economy with the savings they provide. In the context of transportation projects, what kind of transportation network is aimed in logistics in line with the 2023 goals?

In order for our country to reach its targets in international trade and to make the opportunity it seizes during the pandemic permanent, a competitive combined transportation system must be established. It is assumed that a transport system that depends solely on road transport in international platforms is not sustainable in the medium term.

During the pandemic, problems such as the closure of certain transportation routes, the quota of transition licenses on alternative routes, and tolls have revealed the importance of diversity in transportation modes, as in the supply chain. Therefore, combined transport regulations and activities that will ensure the balanced and integrated use of different transport modes are among the priority issues in the future goals of our Ministry.

Besides, the European Green Deal will significantly change transport activities within the borders of the EU and it is planned to introduce serious rules within the scope of zero-emission goals. As an important trade partner of the EU and a country that carries out many transportation activities to these countries, we follow these developments closely. In order to prepare our transporters for the future, we are planning to support environmental practices. ■

“Lojistik Merkez Yer Seçimi Yönetmeliği ile lojistik merkezler için yer seçimi, projelendirme, yapım ve işletme modellerini düzenlemeyi amaçlıyoruz.”

.....

“With the ‘Logistics Center Location Selection Regulation’, we aim to regulate the location selection, project design, construction and operation models for logistics centers.”



EKONOMİ AŞI OLURKEN TİCARETTE ROTALAR DEĞİŞİYOR

TRADE ROUTES ARE CHANGING WHILE THE ECONOMY IS BEING VACCINATED

Tarihin en karanlık yıllarından birini geride bırakan dünya, 2021'e toplu aşılama haberleriyle 'merhaba' dedi. 2021 toparlanma yılı olarak görülse de küresel ticaretin pandemi öncesi seviyelere gelmesi için birkaç yıla ihtiyacı var. Tedarikçi haritası yeniden şekillenirken, rekabetin odak noktasında yer alan lojistik sektörünü, ticaretin yeni döneminde neler bekliyor?

Leaving one of the darkest years of history behind, the world has welcomed the year 2021 with the news of mass vaccination. Although 2021 is seen as a year of recovery, global trade needs a few years to reach pre-pandemic levels. What awaits the logistics industry, which is at the focal point of competition, in the new era of trade while the supplier map is reshaping?

Dünya, 2019 yılını ABD-Çin arasındaki ticaret savaşları, iklim değişikliği, afetler ve uluslararası gerilimler ile geride bırakırken, büyük ümitlerle girdiği 2020'de ise tarihin en karanlık günlerini yaşadı. Dünya Sağlık Örgütü, Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan COVID-19 salgınına 11 Mart 2020'de 'pandemi' ilan etti. Avrupa ve ABD başta olmak üzere dünya genelinde hızla artan vaka sayıları ve ölümler, insanların evlere çekilmesine ve ülkelerin sınırlarını kapatmasına neden oldu. Tüm dünya artık, COVID-19 ile nasıl mücadele edeceğinin yollarını aramaya başlarken, günlük yaşamdan küresel ticarete kadar hızlı bir dönüşümün de fitili yakılmış oldu.

TİCARET SAVAŞLARINDA YENİ BİR CEPHE AÇILABİLİR

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) Başkanı Nail Olpak, dönüşümü şu sözleriyle tanımlıyor: "Geride bıraktığımız senenin, ekonomik açıdan değerlendirildiğinde, küresel ticaret bloklarının önemli gelişmelerden biri olduğunu görüyoruz. Asya Pasifik'te, 15 ülkeyi kapsayan Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık ve Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi Anlaşması'nın, ticaret savaşlarında yeni bir cephenin açılmasına neden olacağını farkındayız ve çalışmalarımızı bu farkındalıkla sürdürüyoruz. Ayrıca 2020 yılında bir taraftan COVID-19 kaynaklı olumsuzluklarla mücadele ederken, diğer taraftan da her alanda yaşanan teknolojik geçiş süreçlerinin hızlandığına da şahit olduk."

E-TİCARETİN PAYI %80 ARTTI

Bu teknolojik dönüşümün adı dijitalleşme oldu. Kamu işlemlerinden hizmet sektörü ve imalat sanayisine kadar hızlı bir dijitalleşme sürecine girildi. 2030'da hedeflenen dijitalleşme ve e-ticaret oranlarına, bu hızla giderse birkaç yıl içinde ulaşabileceğine vurgu yapılıyor. Sadece Türkiye'nin e-ticaret oranları bile hızlı büyümeye ışık tutuyor. T.C. Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, 2019 yılının ilk 6 ayında genel ticaret içerisindeki oranı yüzde 8,4 olan e-ticaretin, 2020 yılının ilk altı ayında yüzde 14,2'ye yükseldiğini açıkladı. Evden ve uzaktan çalışma modellerinin yaygınlaşmasıyla e-ticarette hızlı büyüme devam edeceğe benziyor.

"DİJİTALLEŞME MECBURİ HALE GELDİ"

"Türkiye'yi küresel tedarik zincirinin üst sıralarına taşımak adına hem kamu hem de özel sektör olarak dijitalleşme çalışmalarımızı sürdürmeliyiz" diyen UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, önümüzdeki süreçte yine en çok vurgulanacak konuların başında teknolojinin olacağını belirterek şunları söylüyor: "Lojistik sektörünün tamamı, pandeminin oluşturduğu kriz döneminde iş süreçlerini yönetirken, önceden yatırım yaptıkları teknolojik altyapılarından faydalandı. Her bir konteyneri, hava kargosunu ve kamyonları uydu sistemlerinden en ince ayrıntısına kadar şeffaf bir şekilde takip edebiliyoruz. Bu, bizler için olduğu kadar, müşteriler için de büyük önem taşıyor. İş modellerimizi teknolojiye uyumlu hale getirmek zorundayız. Bunu başaramayan firmalar ise pazarlarını kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalacaklar."

COVID-19 salgını ile birlikte dijitalleşmenin hayatın her alanında mecburi bir hâl aldığı altını çizen Eldener, "Pandemi bizlere gösterdi ki, dünya üzerindeki iş yapış biçimleri sürekli değişime açık" diyor.

ÇİN YERİNE TÜRKİYE TERCİH EDİLDİ

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Eldener, küresel ticaretteki değişimi de iyi okumak gerektiğine vurgu yaparak şu noktalara dikkat

As the world left 2019 behind with trade wars between the USA and China, climate change, disasters, and international tensions, it experienced the darkest days of history in 2020, which it actually welcomed with great hopes. The World Health Organization declared the COVID-19 outbreak seen in Wuhan, China, as a "pandemic" on March 11, 2020. The rapidly increasing number of cases and deaths worldwide, especially in Europe and the USA, caused lockdowns and closure of the borders. As the whole world is now beginning to look for ways to fight the COVID-19, the touch paper of rapid transformation from daily life to global trade has been lit.

A NEW FRONT MAY BE OPENED IN TRADE WARS

Foreign Economic Relations (DEİK) Board President Mr. Nail Olpak describes the transformation with the following words: "When we evaluate the previous year in economic terms, we see the global trade blocs were also among the significant changes. We are aware of the fact that the Regional Comprehensive Economic Partnership and the African Continental Free Trade Area Agreement covering 15 countries in the Asia Pacific will open a new front in the trade wars and we keep working with this awareness. Besides, we witnessed the acceleration of technological transition processes in every field on one hand while struggling with the troubles caused by the COVID-19 on the other hand."

THE SHARE OF E-COMMERCE INCREASED BY 80%

The name of this technological transformation was digitization. A rapid process of digitization process has begun in several fields from public transactions to the service and manufacturing industries. It is emphasized that the targeted digitization and e-commerce rates in 2030 can be reached within a few years if they keep this pace. Only Turkey's e-commerce rates shed light on the rapid growth. Trade Minister Ms. Ruhsar Pekcan announced that the rate of e-commerce, which was 8.4 percent in general trade in the first 6 months of 2019, rose to 14.2 percent in the first 6 months of 2020. The rapid growth in e-commerce seems to continue, thanks to the widespread use of home and remote working models.

"DIGITIZATION HAS BECOME MANDATORY"

UTIKAD Board President Mr. Emre Eldener, who says "We, as both the public and private sector, must continue to work for digitization in order to carry Turkey to the top of the global supply chain," states that technology will be one of the most emphasized issues in the upcoming period and adds: "The entire logistics industry has benefited from their previously invested technological infrastructures while managing their business processes during the crisis caused by the pandemic. We are able to transparently track each container, air cargo and trucks from satellite systems to the finest detail. This is of great importance for our customers as well as for us. We have to adapt our business models to technology. Companies that fail to do so will face the danger of losing their markets." Underlining that digitization has become mandatory in all areas of life due to the COVID-19 pandemic, Mr. Eldener said: "The pandemic has shown us that the ways of doing business around the world are open to constant change."

TURKEY WAS PREFERRED RATHER THAN CHINA

UTIKAD President Mr. Eldener emphasizes the need to evaluate the change in global trade well and draws attention to the following points: "The pandemic that started in China brought along a supply

çekiyor: “Çin’de başlayan salgın, küresel ticarete tedarik sıkıntısını da beraberinde getirdi. 2021’in, Türkiye özelinde sektörlerde değer katacağı noktalar da ufukta görünmeye başladı. Türkiye de dahil olmak üzere bazı ülkeler, Çin’den gelen ham maddelere veya yan ürünlere bağımlı olmanın, kriz dönemleri için büyük risk taşıdığına farkına vardılar. Bu nedenle dünya genelindeki tedarikçilerin büyük bölümü, ürün ya da hizmet aldıkları pazarları çeşitlendirme yoluna gittiler. Pandemi sürecinde, Çin’den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları, satın alma operasyonlarını Türkiye’ye yönlendirdi. Bu durumu, pandemi şoku ile başvurulmuş geçici bir yöntem olarak görmüyorum. Muhtemelen, Türkiye’ye yönelen satın alma eğilimleri, 2021 ve sonrasında da artarak devam edecektir.”

shortage in global trade. The points to which 2021 will add value in terms of Turkish industries have begun to appear on the horizon. Some countries, including Turkey, have realized that being dependent on raw materials or products from China poses a risk in crisis situations. For this reason, most of the suppliers around the world have looked to diversify the markets where they buy products or services. Some of the global companies that could not provide enough services and procurement from China during the pandemic directed their purchasing operations towards Turkey. I do not regard this situation as a temporary method applied due to the shock caused by the pandemic. Probably, the procurement trends towards Turkey will continue to increase in 2021 and beyond.”

GÜVEN VEREN FİRMALAR AYAKTA KALACAK

Küreselleşme anlamında yepyeni bir dönemin içerisindeyiz. COVID-19 ile birlikte tüm dünya, tek bir tedarikçiye bağımlı kalmanın neden olduğu sorunları kavramış durumda. Önceden uzak, yakın, pahalı, ucuz olarak nitelendirdiğimiz ürün ve hizmetlerin, yeni dönemde bulunulabilir ve ulaşılabilir olması önem kazandı. Bir başka şekilde açıklayacak olursak, ‘güven’ önümüzdeki sürecin belirleyici kavramlarının başında gelecek. Bu dönemin kazananları; ülke, firma ya da sektör bazında bir ayırım yapmadan, tedarik zincirini kopartmadan ayakta kalanlar ve muhataplarına güven duygusunu çok daha iyi verebilenler olacak. ■



NAİL OLPAK

DEİK BAŞKANI
DEİK PRESIDENT

RELIABLE FIRMS WILL SURVIVE

We are in a brand new era in terms of globalization. Thanks to the COVID-19, the world has grasped the problems caused by dependency on a single supplier. The availability and accessibility of products and services that we previously described as distant, near, expensive, and cheap have gained importance in the new era. To explain in another way, “trust” will be at the top of the determining concepts of the coming period. The winners of this period will be those who survive without making any distinction on the basis of country, company or industry without breaking the supply chain and those who can give their interlocutors a sense of trust much better. ■

İHRACAT 2020’DE MİKTAR BAZINDA ARTTI

Yılın ikinci yarısında Türkiye’nin ihracatta yakaladığı ivme, Başkan Eldeneri’i doğruluyor. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre ocak-kasım döneminde, ülke ihracatı miktar bazında geçen yılın aynı dönemine göre, yüzde 6,1 artarak, 155 milyon ton olarak gerçekleşti. Aynı dönemde ihracat, değer bazında yüzde 6,3 düşerek 169,5 milyar dolar olsa da Türkiye yılın üçüncü çeyreğinde ihracatını artıran 4 ülkeden biri olmayı başardı. “Küresel ticaretteki belirsizlik engelini, güvenilir tedarikçi kimliğimizle aşıyoruz” diyen TİM Başkanı İsmail Gülle, “2019’da miktar bazında 146 milyon tona ulaşan ihracatımızın 2023 yılında 200 milyon tona ulaşacağını öngörüyoruz. Gelişen ihracatımızla, doğal olarak lojistik ihtiyacı da artmakta” yorumunu yapıyor.

BÖLGESEL KAPSAMLI EKONOMİK ORTAKLIK

2020’nin ilk dokuz ayında küresel ticaretin yüzde 9,4 daraldığını hatırlatan TİM Başkanı Gülle, birçok ülkenin ihracatının bu dönemde çift haneli daralma ile karşı karşıya kaldığını belirterek şunları söylüyor: “Yılın ilk dokuz ayında Rusya’nın ihracatı yüzde 23, Fransa’nın ihracatı yüzde 19, Hindistan’ın ihracatı ise yüzde 18 daraldı. 2020’de küresel ticarete yıllık bazda daralmanın ise yüzde 8 dolayında olduğu düşünülüyor. Ayrıca kasım ayında dünyanın en büyük serbest ticaret anlaşması olan Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması için imzalar atıldı. Asya Pasifik’te atılan imzalar sonucunda, (küresel GSYH’nin yüzde 30’u, 15 ülke ve 2,1 milyarlık nüfus) tüm dünyaya ‘biz bize yeteriz’ mesajı verildi. Bizler de kazan-kazan iş modelimiz çerçevesinde hem mevcut iş birliği anlaşmalarımızı geliştirmeli hem de ivedilikle yeni anlaşmalara hazırlanmalıyız.”

EXPORTS HAVE INCREASED IN AMOUNT IN 2020

The momentum that Turkey caught in the second half of the year also confirms President Mr. Eldener. According to the data of Turkey Exporters Assembly (TIM), Turkey’s exports reached 155 million tons with an increase of 6.1 percent in January-December period, compared to the same period of the previous year. Although in the same period, the value of exports of Turkey was 196.5 billion dollars with a decrease of 6.3 percent, Turkey managed to become one of the four countries that increased its exports in the third quarter of the year. TIM President Mr. İsmail Gülle, who says “We overcome the obstacle of uncertainty in global trade with our identity as a reliable supplier.”, states: “We anticipate that our exports, which reached 146 million tons in 2019 on amount basis, will reach 200 million tons in 2023. With our developing exports, the need for logistics is naturally increasing.”

THE REGIONAL COMPREHENSIVE ECONOMIC PARTNERSHIP

Reminding that global trade contracted by 9.4 percent in the first nine months of 2020, TIM President Mr. Gülle states that the exports of many countries faced a double-digit contraction in this period and says: “In the first nine months of the year, Russia’s exports shrank by 23 percent, France’s exports by 19 percent, and India’s exports by 18 percent. The annual contraction in global trade in 2020 is expected to be around 8 percent. In addition, in November, the Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement, the world’s largest free trade agreement, was signed. As a result of the agreement signed in the Asia Pacific, 30 percent of the global GDP, 15 countries and 2.1 billion population gave the world a message: “We are enough for us”. Within the framework of our win-win business model, we must both improve our existing cooperation agreements and prepare for new agreements urgently.”



KÜRESEL MAL TİCARETİNDE %7,2 BÜYÜME BEKLENTİSİ

2020 yılında küresel mal ticaretinin yanı sıra yatırımlarda da ciddi düşüş oldu. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı raporunda, ülkelerin yabancı yatırımcı faaliyetlerinin 2020'de büyük düşüş gösterdiğine dikkat çekilerek, "2019'da 1,54 trilyon dolar olan doğrudan yabancı yatırımcı (DYY) payı, yaklaşık yüzde 40 düştü. 2020'de dünya genelindeki DYY payı 1 trilyon doların altına düşecek" ifadelerine yer verildi. Yatırımların azalmasının, küresel ekonomide toparlanmanın kısa sürede olmayacağını da bir göstergesi olduğu belirtiliyor. Birleşmiş Milletler'e göre, küresel ekonominin 2019 seviyelerini yakalaması için en erken, 2022'yi beklemek gerekiyor. Uluslararası Para Fonu (IMF), 2021 dünya ekonomisi için büyüme beklentisini son olarak yüzde 5,2 olarak revize etti. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ise 2021 yılına ilişkin öngörülerinde, küresel mal ticaretinde miktar olarak yüzde 7,2 büyüme beklediğini açıkladı. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), bileşik öncü göstergelerin ABD, Çin, Almanya ve Fransa gibi çoğu büyük ekonomide COVID-19'un neden olduğu ekonomik kriz karşısında toparlanmanın devam ettiğini gösterdiğini ancak toparlanmada değişim oranının ülkeler arasında ciddi farklılık arz ettiğini belirtti.

A GROWTH FORECAST OF 7.2% IN GLOBAL GOODS TRADE

In 2020, there was a serious decrease in investments as well as global commodity trade. In the report of the United Nations Conference on Trade and Development, it was pointed out that the foreign investor activities of the countries decreased significantly in 2020 and stated: "The share of foreign direct investment (FDI), which was 1.54 trillion dollars in 2019, fell by about 40 percent. In 2020, the share of FDI worldwide will shrink to less than \$ 1 trillion." It is stated that the decrease in investments is an indication that the recovery in the global economy will not be soon. According to the United Nations, it is necessary to wait until 2022 at the earliest for the global economy to reach the levels in 2019. The International Monetary Fund (IMF) has recently revised its growth forecast for the world economy for 2021 to 5.2 percent. The World Trade Organization (WTO), on the other hand, has announced that it expects a 7.2 percent growth in the global commodity trade in its forecasts for 2021. The Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) has stated that composite leading indicators show that recovery continues in the economic crisis caused by the COVID-19 in most major economies such as the USA, China, Germany and France, but the rate of change in recovery varies significantly between countries.

2021 YILINDA BİR MİKTAR TOPARLANMA OLABİLİR

2021'de ilk olarak, toplu açılma uygulamalarının başladığını da göz önünde bulundurarak, biraz daha önümüzü görebilir hale gelmek istiyoruz. Bu yıl bir miktar toparlanma olabilir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından hazırlanan raporda; 2020 ve 2021 yıllarını kapsayan dönem için yüzde 40'lık bir düşüşe vurgu yapılıyor. Dünyadaki yatırımlarda da şu an için yüzde 49 gibi büyük bir düşüş söz konusu. Fakat UNCTAD raporunda iki yıl için toplam yüzde 40 düşüş beklendiğine göre, 2021'de bir miktar toparlanma olacaktır. 2021, aslında 2022'de tekrar toparlanmasını umduğumuz ekonomi için hazırlık dönemimiz olacak. O büyük dönüşümleri, kendimizi yenileyecek adımları 2021 yılında atacağız. Buna bağlı olarak da birtakım yatırımlar olacaktır diye düşünüyoruz. 2020 kadar zorlu bir yıl olmayacağını öngörüyoruz. Türkiye'nin Avrupa'ya yakınlığı ve Avrupa ile Gümrük Birliği Anlaşması'nın olması bir avantaj. Tedarik zinciri kaymalarında, ülkenin güçlü sanayi altyapısını ve nitelikli iş gücünü göz önünde bulundurduğumuzda, aslında Türkiye için çok önemli fırsatların da ortaya çıkacağı bir dönemin henüz başındayız. Çünkü etrafımızda bizim kadar sanayide güçlü ve nitelikli iş gücü olan çok fazla ülke yok. ■



AYŞEM SARGIN

YASED BAŞKANI
CHAIRPERSON
OF YASED

THERE MAY BE RECOVERY TO SOME EXTENT IN 2021

We want to see the future better, taking into account that mass vaccination practices have started for the first time in 2021. There may be recovery to some extent this year. The report prepared by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) has emphasized a 40-percent decrease for the period covering the years 2020 and 2021. There is a great decline of 49 percent in investments in the world for now. However, since the UNCTAD report predicts a total decline of 40 percent for two years, there will be recovery in 2021 to some extent. 2021 will actually be our preparation period for the economy that we hope to recover in 2022. We will undergo those big transformations and take steps to renew ourselves in 2021. Therefore, we think that there will be some investments, as well. We foresee that it will not be a tough year like 2020. Turkey's proximity to Europe and the absence of a Customs Union Agreement with Europe is an advantage. When we take the shifts in the supply chain, the country's strong industrial infrastructure and qualified workforce into account, we are actually at the very beginning of a period, when very important opportunities for Turkey will emerge. Because there are not many countries around us that have strong and qualified labor force in the industry. ■

YENİ PAZARLARA YOĞUNLAŞMALIYIZ

2021'de yoğunlaşmamız gereken bir başka konu yeni pazarlar olmalı. Uluslararası ticaret faaliyetleri anlık gelişmelere bağlı olarak kısa sürede değişkenlik gösterebiliyor. Bu nedenle olası krizlere her zaman hazırlıklı olmalıyız. Türkiye, dış ticaret faaliyetlerinde ağırlıklı olarak Avrupa ve Doğu Asya pazarlarına odaklansa da özellikle Afrika ve Orta Doğu'dan artarak gelen talepleri de dikkate alarak bu bölgelerdeki yatırım ve operasyonlarımızı artırmalıyız. Özellikle; Tunus, Batı Afrika ve Güney Afrika'da hava taşımacılığı ve deniz taşımacılığı hizmetleri noktasında büyük potansiyel olduğunu görüyoruz. ■



EMRE ELDENER

UTİKAD YÖNETİM
KURULU
BAŞKANI
UTİKAD
PRESIDENT

WE SHOULD CENTRE ON NEW MARKETS

Another issue we should centre on in 2021 should be new markets. International trade activities can change in a short time depending on instant developments. Therefore, we must always be prepared for possible crises. Although Turkey focuses on mainly Europe and the East Asian markets in its foreign trade activities, we must increase our investments and operations in Africa and the Middle East, taking into account the increasing demand from these regions. We see great potential in air transport and maritime transport services in Tunisia, West Africa and South Africa, particularly. ■

TÜRKİYE'NİN 2021 BÜYÜME TAHMİNLERİ

Küresel ekonomi raporlarını açıklayan kurum, kuruluş ve örgütler Türkiye için 2021 öngörülerini birbiri ardına açıkladı. ABD merkezli yatırım bankası JP Morgan, 2021 yılında Türkiye için yüzde 3,6 olarak öngördüğü büyüme tahminini Aralık 2020'de yüzde 3'e çekti. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ise 2021 büyüme tahminini yüzde 3,9'dan yüzde 2,9'a düşürdü. Dünya Bankası, Türkiye için 2020 büyüme tahminini yüzde 3'ten yüzde 0,5'e indirdiğini açıkladı. Öte yandan bankanın Türkiye için 2020 yılı enflasyon tahmini yüzde 11 olurken, enflasyonun 2021'de yüzde 9'a ve 2022'de yüzde 8,5'e gerileyeceği beklentisi kaydedildi.

Dünyada ve Türkiye'de gündemi hatta hayatı yaşayış şekillerini belirleyen COVID-19 pandemisi, başta sağlık olmak üzere bazı sektörlerin önemini de gözler önüne serdi. Lojistik sektörü paydaşları da dünyanın evlerine çekildiği dönemde dağıtım işlerinin başında kalarak başta tıbbi malzeme ve ilaç ihtiyacı olmak üzere, dünyanın her noktasında ihtiyaç duyulan ürünleri son alıcılara teslim etme başarısı gösterdi.

TAŞIMACILIKTA KAYIP BÜYÜK

Taşımacılık faaliyetleri, pandemi döneminde hayati önem taşıyan bir sektör olarak ön plana çıksa da sınırların kapanmasıyla salgından en çok etkilenen sektörlerin başında geldi. İhracat-ithalat dengesinin bozulmasıyla denizyolu başta olmak üzere taşımalarda konteyner ve araç eksikliğine neden oldu. En büyük kayıp ise havayolu taşımacılığı yaşadı. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), küresel havayolu sektörünün 2020 yılı zararının 118,5 milyar dolara ulaşacağını, toplam gelir kaybının ise yarım trilyon doları aşacağını öngördü. IATA, COVID-19 salgınına bağlı olarak, havayolu şirketlerinin yolcu gelirlerinin 2020'de geçen yıla göre yüzde 55 düşerek 314 milyar dolar seviyesine gerilemesinin beklendiğinin altını çizdi. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ise karayolu yük taşımacılığı sektörünün 2020 yılı için ciro kaybı beklentisinin 543 milyar dolardan 679 milyar dolara yükseldiğini açıkladı.

AŞILAR HAVAYOLUYLA TAŞINACAK

Havayolu taşımacılığı bu süreçte kan kaybına uğramış olsa da COVID-19'a karşı çok önemli bir kurtarıcı rolünü de üstlendi. Özellikle 2020 yılının başlarından bu yana dünyanın dört bir yanına tıbbi malzeme ve ilaç yetiştiren havayolu taşımacılığının paydaşları, Aralık 2020'den bu yana da COVID-19 aşılarını güvenli bir şekilde dağıtıyor. Pandemi etkisiyle yükselen havayolu navlunları, aşı taşımaları nedeniyle gelen

TURKEY'S GROWTH FORECASTS FOR 2021

The institutions and organizations releasing their global economy reports announced their 2021 forecasts for Turkey, as well. US-based investment bank JP Morgan pulled down its growth forecast for Turkey for 2021, which was 3.6, to 3.0 in December 2020. The Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) lowered its growth forecast for 2021 from 3.9 percent to 2.9 percent. The World Bank announced that it lowered its growth forecast for Turkey for 2020 from 0.5 percent to 3 percent. On the other hand, the bank's inflation forecast for Turkey for 2020 was 11 percent while it noted that the inflation forecast for 2021 will decline to 9 percent for 2021 and to 8.5 percent for 2022. The COVID-19 pandemic, which has determined the agenda and even the way of living both in Turkey and around the world, has revealed the importance of certain industries, including the health industry, particularly. Logistics industry stakeholders have kept up distributing goods at times when people have locked down at their homes and they have succeeded in delivering the products needed in every corner of the world to the end buyers, especially the medical equipment and medicine needs.

THE LOSS IN TRANSPORTATION IS HUGE

Although transportation activities came to the fore as a vital industry during the pandemic, it was one of the industries most affected by the pandemic due to the closure of the borders. With the deterioration of the export-import balance, it caused a lack of containers and vehicles in transportation, especially in sea transport. Air transport suffered the biggest loss. The International Air Transport Association (IATA) forecasted that the global airline industry's loss in 2020 would reach \$ 118.5 billion while the total loss of revenue would exceed half a trillion dollars. IATA underlined that due to the COVID-19 outbreak, airline companies' passenger revenues are expected to decline to \$ 314 billion in 2020, with a decline of 55 percent compared to the previous year. The International Road Transport Union (IRU) announced that the forecast for the road freight transport industry's turnover loss for 2020 rose from \$ 543 billion to \$ 679 billion.

VACCINES WILL BE TRANSPORTED BY AIR

Even though airline transport lost blood during this process, it has also acted as a very important savior against the COVID-19. Stakeholders of airline transport, which has been transporting medical supplies and medicines to all over the world since early 2020, have been safely distributing COVID-19 vaccines since December 2020. Airfreight rates,



ek talep ile bir miktar daha arttı. Aşı sevkiyatlarının tartışmasız olarak öncelikli taşıma statüsünde yer alması bir bakıma hava kargo maliyetlerinin biraz daha artmasına neden oldu. COVID-19 aşlarının taşımacılığının mal bedellerinin yüksek oluşu ve dünyanın acil eylem planları içerisinde yer alması nedeniyle ağırlıklı olarak havayolu ile yapılması gerekiyor.

2020 yılında artan maske, koruyucu giysi ve hijyen ürünleri taşımacılığı, lojistik sektörüne 2021'de de can suyu olmaya devam edecek. Türkiye'nin yılın ilk 11 aylık döneminde COVID-19 ürünleri ihracatı, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 219 artış gösterdi.

BOŞ KONTENEYER SIKINTISI SÜRÜYOR

Salgına bağlı olarak 2020 yılının ilk aylarında Çin'in ihracatında başlayan düşüşle birlikte konteyner hatlarında sefer iptalleri de başladı. Düzenli hat taşımacılığı 2020 yılında düzensiz bir taşımacılığa sahne oldu. Konteyner operatörleri, konteyner eksikliğinden dolayı yüksek demuraj ücretlerine maruz kaldı. Sektörün genel tahmini, yaşanan ekipman sorunlarının Çin Yeni Yılı (şubat ayının ikinci haftası) sonrası 2021 yılı Mart ayına kadar devam edeceği yönünde. UTİKAD Başkanı Emre Eldener, bu süreç için firmalara, 'yükleme planlarını iyi yaparak, belirlenen yükleme tarihlerinden en az 1-2 hafta öncesinden ekipman ihtiyaçlarını lojistik firmalara iletmeleri, eğer mümkünse tek lot hacimli yüklemeler yerine sevki zamanına yayılmış şekilde planlamaları' önerisinde bulunuyor.

2021'DE HACİM BÜYÜYECEK

Ülkelerin sınırlarını kapattığı dönemde temassız taşıma özelliği nedeniyle demiryolu yük taşımacılığına talep arttı. Türkiye'nin özellikle komşu ülkelerle ticaretinde demiryolu önemli rol üstlendi. Ayrıca 2019 Kasım ayında Çin'den kalkan bir trenin Marmaray'ı kullanarak

which have increased due to the pandemic, have increased a little more with an additional demand due to vaccine transportation. The fact that vaccine shipments are undisputedly in priority transport status has led to a further increase in air cargo costs. The transportation of COVID-19 vaccines should be carried out mainly by air, due to the fact that the shipping costs are high and that the vaccines are among the world's emergency action plans.

The transportation of masks, protective clothing and hygiene products, which were highly demanded in 2020, will continue to be the lifeblood of the logistics industry in 2021. Turkey's exports of COVID-19 products in the first 11 months of the year showed a 219 percent increase compared to the same period of the previous year.

THERE IS STILL A PROBLEM OF EMPTY CONTAINERS

With the decrease in China's exports in the first months of 2020 due to the pandemic, flight cancellations on container lines also started. Regular line transportation witnessed irregular transportation in 2020. Container operators faced high demurrage charges due to the lack of containers. The general forecast of the industry is that the equipment problems will continue until March 2021, after the Chinese New Year (the second week of February). For this process, UTİKAD President Mr. Emre Eldener recommends companies to 'make the loading plans well, convey their equipment needs to logistics companies at least 1-2 weeks before the specified loading dates, and if possible, plan the shipments over time instead of one-lot volume shipments.'

THE VOLUME WILL GROW IN 2021

During the period when countries closed their borders, demand for rail freight transport increased due to its contact-free transportation feature. Rail transport played an important role in Turkey's trade, particularly

kesintisiz olarak Prag'a 18 günde ulaşmasının ardından, 2020 yılı içinde Çin'den Türkiye ve Avrupa'ya 10 blok tren seferinin daha yapıldığı açıklandı. 2020 Aralık ayında ise Türkiye'den kalkan ilk ihracat treninin 12 gün süren yolculuğun ardından Çin'e ulaştığı bildirildi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada; Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ile, Çin ve Türkiye arasındaki yük taşıma süresinin 1 aydan 12 güne indiği belirtilirken, Marmaray'ın bu hatta entegre olmasıyla Uzak Asya ile Batı Avrupa arasındaki seyahat süresinin 18 güne düştüğü vurgulandı. Bu gelişmeler, önümüzdeki süreçte, özellikle Orta Doğu, Kafkaslar, Güney Doğu Avrupa ve Orta Avrupa'ya ihracatın efektif bir şekilde devam edebilmesi adına demiryolunun her zamankinden daha önemli bir rol üstleneceğini gösteriyor. Sektör tarafından 2021 yılı ve sonrasında demiryolu ve intermodal modlara yönelim ve arzın artması bekleniyor.

AVRUPA TAŞIMALARINDA KUYRUK DEVAM EDİYOR

İntermodal taşımalarda oynadığı rol dışında Türkiye'nin dış ticaretinde yüzde 38 paya sahip olan karayolu taşımacılığının pandemi döneminde yaşadığı zorluklar, vaka sayılarının yükselmesine bağlı olarak ülkelerin kapanmaya başladığı kış aylarında da artmaya devam ediyor.

Türk nakliyeciler şu sıralar en büyük sıkıntıyı Avrupa taşımalarında yaşıyor. Taşıma verileri, bir önceki yıla göre Avrupa'ya yönelik ihracat taşımalarında artışa ışık tutuyor.

Mart-mayıs periyodundaki düşüş sonrası haziran ayı itibarıyla Avrupa'ya yapılan ihracat taşımaları aylık bazda bir önceki yıla göre arttı. Kasım ayında Kapıkule ve Hamzabeyli kapılarında haftalık geçiş ortalaması 11 bini aştı. Bu sayı geçen yıl 10 bin civarındaydı. Günlük geçiş ortalaması 900'den bin 100 adete ulaşmış olsa da Bulgaristan tarafında kapının yoğunluğa cevap

with neighboring countries. Besides, after a train departing from China arrived in Prague in 18 days through Marmaray in November 2019, it was announced that ten more block trains would depart from China to Turkey and Europe in 2020. In December 2020, the first export train departing from Turkey was reported to have arrived in China in 12 days. In the statement made by the Ministry of Transport and Infrastructure, it was stated that the cargo transport time between China and Turkey was reduced to 12 days from 1 month with Baku-Tbilisi-Kars Railway Line; it was also emphasized that travel time between the Far East and Western Europe was reduced to 18 days. These developments show that rail transport will now play a more important role than ever before in order to effectively continue exports to the Middle East, the Caucasus, Southeast Europe and Central Europe. The industry expects an increase in the trends and supplies to rail and intermodal transport in 2021 and beyond.

THERE ARE STILL QUEUES IN EUROPEAN TRANSPORT

The difficulties faced by road transport, which has a share of 38 percent in Turkey's foreign trade apart from the role it plays in intermodal transport, during the pandemic are continuously increasing in the months of winter when countries started to implement lockdown rules due to the increasing number of cases.

Turkish transporters are currently experiencing the biggest problem in European transport. Transport data shed light on the increase in export shipments to Europe compared to the previous year. After the decrease in the March-May period, export shipments to Europe increased on a monthly basis as of June, compared to the previous year. In November, the average weekly transitions through Kapıkule and Hamzabeyli gates exceeded 11 thousand. This figure was around 10 thousand last year. Although the average daily transition has increased from 900 to 100

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMDE DAHA ETKİN OLACAK

UND Başkanı Çetin Nuhoglu, batı ile doğu arasındaki ticarete karayolu taşımacılığının önümüzdeki dönemde daha etkin olacağını söylüyor. Nuhoglu'na göre sektörün önündeki tehditlerden biri de yabancı plakalı araçların Türkiye dış ticaretinden daha fazla pay almaya başlaması. Ekim ayında yabancı plakalı araçların taşımalarını dikkat çekici oranda artırdığını ve bu durumun Türk nakliyecileri üzerinde büyük bir baskı oluşturmaya başladığını söyleyen Nuhoglu, "Lojistik sektörü artık büyük bir endüstri ve ülkeler bu sektörü güçlendirerek diğer tüm alanlarda rekabet avantajı elde etmek istiyorlar. Ekim ayında yabancı plakalı araçlar, batı kara kapılarından yaptıkları taşımaları yüzde 12 artırırken, Türk araçlarının yaptığı taşımalar yüzde 8 ile sınırlı kaldı. Doğu kapılarında ise Türk araçlarının taşıma sayısı yüzde 18 düşerken yabancı plakalı araçların taşımaları yüzde 2 arttı. Güney kapılarımızda da Ro-Ro çıkışlarında önemli azalmalar olduğu göze çarpıyor. Bu bilgileri iyi analiz etmek gerekiyor. Pandemi ile birlikte başlayan üretim ve tedarik zincirindeki yeni arayışta alternatifte Türkiye öne çıkmaya başladı. Ülkemizin lojistik rekabetçiliğini artırmazsak, ayağımıza kadar gelmiş büyük bir fırsatı kaçırmış olacağız. Bu tabloyu en kısa sürede tersine çevirmek zorundayız" yorumunu yapıyor. ■



ÇETİN NUHOĞLU

UND YÖNETİM
KURULU
BAŞKANI
UND BOARD
PRESIDENT

ROAD TRANSPORTATION WILL BE MORE EFFECTIVE IN THE COMING PERIOD

UND Board President Mr. Çetin Nuhoglu says that road transportation will be more effective in the trade between West and East in the coming period. According to Mr. Nuhoglu, one of the threats to the industry is the fact that vehicles with foreign license plates have started to get more shares in Turkey's foreign trade. Mr. Nuhoglu, who tells that the transportation of vehicles with foreign license plates increased significantly in October and this situation started to put great pressure on Turkish transporters, says: "The logistics industry is now a big industry and countries want to gain a competitive advantage in all other areas by strengthening this industry. In October, while vehicles with foreign license plates increased their shipments through western land gates by 12 percent, Turkish vehicles were limited to 8 percent. At the eastern gates, the number of transports of Turkish vehicles decreased by 18 percent while the transportation of foreign license plates increased by 2 percent. It is striking that there are significant reductions in Ro-Ro exits at our southern gates. It is necessary to analyze this information well. Turkey has started to step forward as an alternative to a new quest in the manufacturing and supply chain, which started with the pandemic. If we do not increase the logistics competitiveness of our country, we will miss a great opportunity. We have to reverse this table as soon as possible." ■

2019 ÇIKTILARI İÇİN 2024'Ü BEKLEYECEĞİZ

Pandemi ile birlikte iş süreçlerimizi ve modellerimizi değiştirmek zorunda kaldık. Yaşanan tüm olumsuzluklarla birlikte, dijitalleşmenin ne kadar önemli olduğunun farkına vardık. Gerek devletle olan iş süreçlerinde gerekse şirketler özelinde dijitalleşme hamlelerini sıklaştırmamız gerekiyor. Dijitalleşme noktasında şampiyon olan şirketlerin, cirolarını yüzde 8 artırırken, maliyetlerini de yüzde 6 oranında düşürdükleri biliniyor. 2020'de pandeminin etkisiyle dünya ekonomisinde yüzde 7-8'lik bir daralma meydana geldi. 2019 çıktılarını yakalamak için 2021'in değil, 2024 hatta 2025'in beklenmesi gerektiğini düşünüyorum. Türk sanayisinin lokomotifi otomotiv üzerinden örnekleme yapacak olursak, bu sektörün 2019 yılı çıktısını yakalaması için 2026 hatta 2028 yılından bahsediyor. Türkiye özelinde pandeminin etkilerine göz attığımızda ise karamsar değilim. Yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen, Türkiye'nin lojistik konumuyla, sürekli artan iş gücü ve sanayi altyapısıyla pandemi sonrası dönemde en şanslı ülkelerden biri olduğu kanaatindeyim. Özellikle Avrupalı sanayicilerin, yeni tedarikçiler için arayışta olduğunu görüyoruz. Burada bizim için kilit nokta, dış ticaret arenasında çok fazla değişkenlik göstermeyen sürdürülebilir politikalar izlememiz. Bu politikalar aynı zamanda devlet politikası olarak iş süreçlerine kanalize olduğunda, Avrupalı bir yatırımcı, Uzak Doğu'daki herhangi bir ülkeye yapacağı olası yatırımı, Türkiye'ye aktaracaktır. ■



TUĞRUL GÜNAL

TEDARİK ZİNCİRİ
YÖNETİMİ
DERNEĞİ BAŞKANI
SUPPLY CHAIN
MANAGEMENT
ASSOCIATION
PRESIDENT

WE WILL WAIT FOR 2024 FOR THE OUTCOMES OF 2019

We had to change our business processes and models due to the pandemic. Due to all the hitches experienced, we realized how important digitization is. We need to increase the number of digitization moves both in business processes with the state and in companies. It is known that companies that are champions in digitization have increased their turnover by 8 percent and reduced their costs by 6 percent. There was a contraction of 7-8 percent in the world economy in 2020 due to the effect of the pandemic. I think we should wait for 2024, even 2025, rather than 2021 to get the outcomes of 2019. If we are to make an example from automotive, the locomotive of the Turkish industry, it is said that it will find 2026, even 2028 for this industry to get the outcomes of 2019. If we evaluate the impact of the pandemic on Turkey, I am not pessimistic. In spite of all the hitches, I think Turkey is one of the luckiest countries in the post-pandemic period with its logistics position of Turkey, its constantly increasing labor force and industrial infrastructure. We see that European industrialists, in particular, are looking for new suppliers. The key point for us here is that we follow sustainable policies that do not vary much in the foreign trade arena. Once these policies are also channeled into business processes as a state policy, European investors will transfer the potential investment they will make to any country in the Far East to Turkey. ■

verememesi nedeniyle TIR'lar günlerce beklemek zorunda kalıyor. Avrupa'ya yapılan ihracat taşımalarının yüzde 90'ının Bulgaristan geçişindeki batı kara kapıları ile yapıyor olması, Türkiye ihracatının rekabetçiliğini etkiliyor.

Diğer yandan ithalat ve ihracat arasındaki dengesizlik, ihracat navlunlarına ekstra maliyet olarak yansıyor. 2021'de Türk nakliyecisi ve ihracatçısını etkileyebilecek bir karar da Avusturya tarafından gelebilir. Çünkü Avusturya Yeşiller Partisi'nin meclise verdiği yasa önerisi çerçevesinde Türk nakliyecisinin Avusturyadan temin ettiği motorin alımlarında uygulanan indirim ve KDV indiriminin 2021 yılı itibarıyla sonlandırılması öngörülmüyor. UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Karayolu Çalışma Grubu Başkanı Ayşem Ulusoy, "Uluslararası yük taşımacılığı yapan araçların Avusturyadan geçişini zorlaştırarak karbon emisyonunu düşürmeyi hedefleyen Avusturyalı yetkililer, çareyi karayolu taşımacılığında firmalara sağlanan avantajları ortadan kaldırmakta bulacak gibi görünüyor" diyor.

Süreci yakından takip ettiklerini dile getiren Ayşem Ulusoy; "Bunun gerçekleşmesi durumunda üye firmalarımızı zor günler bekleyecektir. Ancak bize ulaşan bilgi, bu teklifin muhalefet tarafından hükümete sunulduğu yönünde, yani kesinleşen bir karar yok henüz. Avusturyalı meslektaşlarımız ve çözüm ortaklarımızla birlikte süreci yakından takip ediyoruz" açıklamasını yapıyor.

Uluslararası karayolu taşımacılığında kota ve vize sorunları, Gümrük Birliği Anlaşması'nın yenilenmesi, transit taşımacılığın problemlerinin üzerinde durulması, mevzuat değişikliği isteyen alanlar olarak 2021'de gündemini koruyacağı benziyor. ■

thousand, trucks have to wait for days due to the fact that the gate on the Bulgarian side cannot operate thoroughly because of the crowd. The fact that 90 percent of transport exports to Europe is carried out through the western land border gates to Bulgaria affects the competitiveness of Turkish exports. On the other hand, the imbalance between import and export is reflected in export freights as an extra cost.

A decision that could affect Turkish carriers and exporters might come from Austria in 2021. Because, within the framework of the law proposal submitted by the Austrian Green Party to the parliament, it is envisaged that the discount and VAT reduction applied to the diesel fuel purchases of the Turkish transporters from Austria will be terminated by 2021. UTİKAD Board Member and Road Working Group President Ms. Ayşem Ulusoy said: "Austrian authorities, who aim to reduce carbon emissions by making it difficult for international freight transportation vehicles to pass through Austria, seem to find the solution to eliminate the advantages provided to companies in road transport." Ms. Ayşem Uusoy, who stated that they were closely following the process, said: "If this happens, difficult times will await our member companies. However, the information we have received is that this proposal was submitted to the government by the opposition, that is, there is no finalized decision yet. We are following the process closely together with our Austrian colleagues and solution partners."

It seems that the quota and visa problems in international road transport, renewal of the Customs Union Agreement, focusing on the problems of transit transportation will keep their agenda in 2021 as areas that require legislative changes. ■

“TÜNELİN UCUNDAKİ IŞIĞI GÖRÜYORUZ”

“WE CAN SEE THE LIGHT AT THE END OF THE TUNNEL”

Göreve geldiği anda kendisini pandemi krizinin ortasında bulan FIATA Genel Müdürü Stéphane Graber, geride bıraktığı bir yılı değerlendirdi. Graber, 2021'in ilk çeyreğinde de lojistik süreçlerindeki tıkanıklıkların sürebileceğine dikkat çekerken, “Bir miktar iyileşme görmek için altı ay gibi bir zamana ihtiyacımız var. Ancak aşular sayesinde tünelin ucundaki ışığı görebiliyoruz” diyor.

Having found himself in the midst of a pandemic crisis when he was just assigned to the Presidency, FIATA Director General Dr. Stéphane Graber has evaluated the year he left behind. Mr. Graber, who points out that the bottlenecks in logistics processes might continue in the first quarter of 2021, says: “It will take about six months to see some improvement.

However, thanks to vaccines, we can see the light at the end of the tunnel.”

DR. STÉPHANE GRABER
FIATA GENEL MÜDÜRÜ
FIATA DIRECTOR GENERAL



Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu'ndaki (FIATA) genel müdürlük görevine, 1 Ocak 2020'de atanan Dr. Stéphane Graber; bir yıllık görev süresince yaşadıklarını, FIATA'nın küresel taşımacılık faaliyetlerini ve üyelerinin iş akışlarını kolaylaştırmak için hayata geçirdikleri projeleri ve sektörün geleceği için yapmak istediklerini anlattı.

Başkanlığınızda bir yılı geride bıraktınız. 2020 yılı sizin için nasıl geçti?

FIATA'nın gerçekleriyle paralel şekilde, üyeleri dinlemeyi ve ihtiyaçlarını anlamayı tercih ediyorum. Ele alınması gereken pek çok zorluk olduğunu biliyordum. Bu nedenle FIATA içinde çok iddialı bir şekilde 'sıfırlama programı'nı hayata geçirdik. Başkanlığın cesaretinden ve kararlılığından etkilendim, yeni gerçekliğe uyum sağlama ve değişimin gerekliliğini fark ettim. Ayrıca üyelerin çeşitliliğinden ve 2019'da söz konusu değişikliklere destek olma konusundaki taahhütlerinden, FIATA'ya karşı gösterdikleri büyük bağlılıklarından ve kararlı duruşlarından da etkilendim.

Ancak COVID-19'un ortaya çıkması her şeyi değiştirdi. İlk olarak, üyelerimizin COVID-19 süreci ile başa çıkmaları gerekliliğini gözden geçirmek durumunda kaldık. Ancak 'sıfırlama programı' da arka planda devam ediyordu. FIATA, gelişmekte olan duruma hızla ayak uydurmak adına, özel bir COVID-19 platformu geliştirmek ve üyeleri krizde yönlendirmek için kaynaklar ve yayınlar geliştirmek zorunda

Dr. Stéphane Graber, who was assigned as Director General of International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) on 1 January 2020, has told us about what he has lived through during his one-year presidency, the global transportation activities of FIATA and the projects implemented by its members to facilitate their workflows and what they want to do for the future of the industry.

You were assigned to your new role during the pandemic. As we leave this year behind, what kind of presidency and members did you imagine and what did you find? How was the year 2020 for you?

I didn't imagine anything. I prefer to listen to the members and get an idea of their needs by being confronted with the reality of FIATA. I knew that there were many challenges that needed to be addressed, that's why FIATA decided to adopt a very ambitious 'reset programme'. I was certainly impressed by the courage and determination of the Presidency, who understood the need to evolve and adapt to a new reality. I was also impressed by the diversity of the members and their great commitment and dedication to FIATA to accompany the change they committed to in 2019.

The emergence of COVID-19 changed everything. It forced a review of priorities, as the first focus had to be on supporting

kaldı. Bu yıl gerçekleşen 100'den fazla -rekor sayıdaki- toplantıyla birlikte, kuruluşun yaşadığı tüm zorlukların üstesinden gelmek ve aynı anda 'sıfırlama programı'nı uygulamak için yeterli zamanı bulmak oldukça zordu.

2020 yılı, FIATA ve üyeleri için salgının sonuçlarıyla başa çıkmak göz önüne alındığında çok zor oldu. Yeni ekibimiz, bir yandan COVID-19 kaynaklı baskılarla mücadele ederken, diğer taraftan pandemi sebebiyle fiziksel olarak buluşma (tanışma) imkanı yakalayamadı. Gerçekten de bu koşullarda, sadece dijital olarak bir başlangıç yapmak kolay değildi. Bu, günlük bir öğrenme süreciydi. Bununla birlikte, işlerdeki kesinti de fırsatlar getirdi. Bu süreçte FIATA üyeleri ve dışarıdaki ortaklarımızla iş birliğimizi güçlendirerek, sektördeki güçlüklerin üstesinden gelme noktasında büyük bir dönüşüm yaşandığına tanık olduk.

Pandemi FIATA'yı nasıl etkiledi, önceliğiniz ne oldu?

COVID-19, dijitalleşme açısından ulaşmak istediğimiz değişim hedefinin tetiklenmesine yardımcı oldu ve bu durum yeni düzene uyum sağlamayı kolaylaştıracak. COVID-19 sırasında ön plana getirilen sorunların çoğu zaten mevcuttu. Değişim faktörü ise kısa bir süre önce hızlandı ve mevcut durum göz önünde bulundurulduğunda artık daha da görünür hale geldi.

FIATA olarak pandemi ile birlikte önceliğimiz, üyelerin ihtiyaçlarına etkili, verimli bir şekilde cevap verebilmek için dijital toplantılara geçmek ve üyelerin dernek içinde dijital bağlantılarını sürdürmelerini sağlamak oldu.

FIATA öncelikle, üyelerinin, mallarını bu zor zamanlarda taşıyabilmesini sağlayabilmek için, kendi ulusal bölgelerinde kullanabilecekleri faydalı belgeler, tavsiyeler veya iyi uygulamalar sağlamayı hedefledi. Nisan ayında internet sitemizde; mücbir sebepler, terk edilen mallar karşısında neler yapılacağı, konteyner dengesizlikleri ve navlun yönlendirmesi gibi önemli sorunlarla nasıl başa çıkılacağı hakkında bilgi ve pratik kaynaklar içeren özel bir COVID-19 sayfasını hayata geçirdik. Aynı zamanda IMO, WSC, IATA, IRU gibi diğer uluslararası aktörler de bu zamanlarda ticareti ve sektörümüzü savunmaya yönelik çabalarıyla sektöre destek oldu.

FIATA, daha geniş bir seviyede, tedarik zincirindeki faaliyet alanını savunmak adına çabalarını hızlandırarak, sektördeki tüm oyuncuların diyalog olanaklarını artırdı ve üyeleri arasında bu alandaki çalışmalarını şekillendirmeye yönelik incelemeler ve araştırmalar yürüttü.

Sektör dijitalleşme açısından nasıl bir dönüşüm yaşıyor ve yaşayacak?

Dijital çözümlerde Taşıma İşleri Organizatörü firmalar için önemli olan, söz konusu teknolojilerin sadece kendi içlerinde değil, tedarik zincirinin verimliliğine ve optimizasyonuna katkı sağlayacak şekilde ele alınmasıdır. Teknoloji, nakliye firmaları tarafından, müşterileri için daha fazla değer yaratmak üzere, operasyonlarını optimize etme aracı olarak benimsenmelidir.

Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri'nin, tedarik zinciri içerisinde değer yaratmaya nasıl devam edebileceklerini yeniden değerlendirmeye ihtiyaçları var. Şirketler, iş süreçlerinde geleneksel olarak, nakliye ve döküman düzenlemelerine odaklanmış durumdadır. Bununla birlikte yeni iş modelleri, geleneksel hizmet sunumundan çok daha fazla değer katan bir hizmet sürecine geçme gereksinimini de beraberinde getiriyor.

Sektörümüz ve sektördeki KOBİ'ler, faaliyetlerine devam etme

members to cope with the new COVID-19 situation, whilst the reset programme was still ongoing in the background. FIATA had to act rapidly to the evolving situation, developing a dedicated COVID-19 platform, as well as resources and publications to guide the members through the crisis. Together with a record high of over 100 meetings taking place this year, it was very difficult to find enough time to meet all the challenges of the organization and implement the reset programme at the same time.

The year 2020 has been very difficult for FIATA and its members to cope with the multiple consequences of the pandemic. For the new staff it was not easy to start in such conditions, with the pressure caused by the COVID-19 situation and the impossibility to meet members physically, only exchanging digitally. It was a daily learning process. Yet, disruption also brings opportunities, and we have seen a great transformation take place in the organization with strengthened collaboration with FIATA members and external partners to address key industry challenges.

How did the pandemic impact FIATA's work, what was your priority?

COVID-19 helped trigger the change we want to achieve, for example in terms of digitalization, and will facilitate adaptation to a new environment. Many of the issues that were brought to the forefront during COVID-19 were already present. The change factor has just been accelerated and is now more visible given the current situation.

The priority was to move to digital meetings and increase the opportunity for members to meet and exchange to maintain digital connectivity within FIATA, in the interests of ensuring that FIATA can respond effectively and efficiently to their needs. In the first instance, FIATA sought to provide its members with useful documents, advice or good practices that they can use in their national contexts to ensure the movement of goods in difficult times. Back in April, we launched a dedicated COVID-19 page on our website with information and practical resources on dealing with key issues such as force majeure, how to deal with abandoned goods, container imbalances, and freight forwarding as essential services. We also joined the efforts of other international actors such as IMO, WSC, IATA, IRU, etc. to defend trade and our sector in such times.

On a broader level, FIATA ramped up its efforts to advocate for a level playing field in the supply chain, increasing opportunities for dialogue between all actors and conducting reviews amongst its members to shape its work in this area.

What kind of transformation is the industry going through or will it go through in terms of digitization?

For freight forwarders, it's not so much about the technologies themselves, but rather the efficiency and optimization of the supply chain and how the digital solution helps to achieve this goal. It's about embracing the use of technology as a tool for optimizing their operations to create more value for customers.

There is a need to reassess how international freight forwarders can continue to create value in the supply chain. Traditionally, they have focused on arranging transport and documentation preparation. However, new business models – and moving environments – require change from the traditional service delivery to a value adding service.

ve tedarik zincirinde yer alma noktasında her zamankinden daha fazla baskı altındalar. Dijital çözümler doğru kullanılması halinde, operasyonların düzene girmesine yardımcı olacak ve izlenebilirlik, güvenlik, sözleşme yönetimi gibi önemli konularda sektöre büyük katkı sağlayacaktır. Tedarik zincirindeki tüm oyuncular bu teknolojilerin getirdiği fırsatlardan faydalanabilir.

FIATA'nın dijitalleşme stratejisi nedir? Lojistik firmalarının ileride bir yazılım firmasına dönüşeceği iddia ediliyor. Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Lojistik şirketleri yazılım şirketlerine dönüşmeyecek ancak etkinliklerden daha fazla yararlanmak ve müşterilerine daha iyi hizmet vermek adına teknolojiyi nasıl kullanacaklarını öğrenmek zorunda kalacaklar (veri analizi, benzersiz kimlik, gelişmiş BT güvenliği vb. aracılığıyla).

Taşıma İşleri Organizatörleri'nin standartlaştırılmış dijitalleşmeye geçiş yapmalarına katkı sağlayacak, FIATA dijital stratejisine start verdik. Bu, verileri korurken, kullanılabilirliğini ve değişimini (alışverişini) mümkün kılıyor. Dijital stratejimiz, Taşıma İşleri Organizatörleri için standart belgelerin (konşimento gibi) paylaşımının ve dağıtımının yapıldığı, birlikte çalışabilirliği ve veri analizini destekleyen güvenilir bir ağ ortamına olanak sağlıyor.

İki proje üzerinde çalışmaya başladık bile. İlk olarak, FIATA üyelerinin dijital kimliklerinin bir kaydı, müşteriler ve iş ortakları için çevrim içi ve Ticaret Yönetim Sistemleri (TMS) aracılığıyla sunulacak. Bu kayıt defteri, kargo ileticilerinin kimliklerini onaylayarak, dijital stratejilerin sunduğu farklı çözümlerden faydalanmaları için gereksinimleri karşıladıklarından emin olarak, dijital dünyaya giriş yapmaları için ilk adım olacak. İkincisi ise ticari belgelerin elektronik sürümlerinin dağıtımını ve çoğaltılmasını kontrol etmek ile ilgili mevcut zorlukları en aza indirecek "dijital şablon kütüphanesi (kitaplığı)" olacak.

Bu şablon kitaplığı / kütüphanesi, standart FIATA belgelerine, Taşıma İşleri Organizatörleri'nin günlük araçlarla, kontrollü bir şekilde kolayca erişilebilmelerini, izlenebilir olmalarını ve bu belgeleri kolaylıkla kullanabilmelerini sağlayacak. Bu aynı zamanda Taşıma İşleri Organizatörleri'nin küresel itibarlarını korumaya devam etmelerine yardımcı da olacak.

Bu noktada kısa ve bilgilendirici videolar hazırladık. Konu ile ilgili herkesi dijital stratejimiz ve projelerimiz hakkında daha fazla bilgi edinmek için web sitemizi ve özel sayfamızı ziyaret etmeye davet ediyoruz.

COVID-19 tüm sektörleri etkiledi. Küresel lojistik ve taşımacılık faaliyetleri salgından nasıl etkilendi?

COVID-19 salgınının küresel lojistik ve ulaşım alanlarına etkisi büyük oldu. Sektörün küresel yapısı, özellikle uluslararası sınırların kapatılmasına yönelik kısıtlamaların ticaret üzerinde de etkili olması anlamına geliyordu. Söylediğim gibi, COVID-19 ile ortaya çıkan sorunlar yeni değildi ve çoğu zaman tedarik zincirindeki genel dengesizlikler ve verimsizliklerin belirtileri hissediliyordu. Hava taşımacılığı kapasitelerini ve konteyner dengesizliklerini yönetme, temlik faturalarına özel maddeler ekleme, terk edilen mallarla ilgili sorunlar pandeminin başlangıcıyla arttı ve daha da dikkat çekici bir hâl kazandı.

Tedarik zincirinin ön saflarında yer alan Taşıma İşleri Organizatörü firmaları, kriz zamanlarında kritik mallar da dahil olmak üzere, tüm malların akışını aksatmadan sağlama konusundaki temel hizmetlerini yerine getirmek için olağanüstü koşullara uyum

More than ever, our industry and the SMEs in this industry are under pressure to continue to operate and make the supply chain work. Digital solutions, when used correctly, can help to streamline business operations and aid the industry in important aspects such as traceability, safety and security, and contract management. All actors in the supply chain can harness the opportunities brought by these technologies.

What is FIATA's strategy for digitization? It is claimed that logistics companies will turn into a kind of software companies in the future. How do you evaluate this?

Logistics companies will not turn to a kind of software company but will have to learn how to use technology to leverage their activities and better serve their customers (through data analysis, unique Identity, enhanced IT security, etc).

This year, we launched the FIATA digital strategy to help freight forwarders transition toward standardized digitization. This will enable data availability and exchange, while keeping control of the data. Our digital strategy promotes a trusted network for freight-forwarders, the sharing and distributing of standards (such as the FIATA Bill of Lading), and interoperability and data analysis.

We have already started working on two initial projects. First, a registry of FIATA members' digital identities which will be made available to customers and partners online and through Trade Management Systems (TMS). This registry is a first step to enter the digital world, by certifying the identity of freight forwarders and ensuring they fulfil the requirements to benefit from the different solutions provided by the digital strategy. Second, a digital standard template library which will address the current challenge of controlling the distribution and multiplication of electronic versions of trade documents. The template library will make standard FIATA documents, such as the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL), easily available to freight forwarders through their everyday tools (TMS and other platforms), in a controlled manner to continue to uphold their strong global reputation as trustworthy and traceable trade documents

We have produced short video updates, and we invite all interested readers to have more information about our digital strategy and projects to visit our website and dedicated page.

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

The COVID-19 pandemic has had a profound impact in global logistics and transportation. The global nature of the industry meant that it was particularly hit by the restrictions on trade and closing of international borders. As said, the issues that arose through COVID-19 were not new, and in many instances were symptoms of overall imbalances and inefficiencies within the supply chain. Such challenges simply increased in prominence with the onset of the pandemic, such as the challenge of handling airfreight capacities and container imbalances, adding specific clauses in bills of lading, invoking force majeure, dealing with abandoned goods, etc.

Freight forwarders, who are at the forefront of the supply chain, have had to adapt and quickly respond to extraordinary circumstances to fulfil their essential services of maintaining the flow of all goods, including essential goods during times of crisis. At the same time, the industry had to grapple with governmental

sağlamak ve her zamankinden hızlı bir şekilde yanıt vermek zorunda kaldılar. Sektör çalışanları, aynı zamanda virüsün yayılmasını engelleme amaçlı hükümet kısıtlamalarıyla uğraşmak zorunda kaldı. Bu da başta malların ve kritik pozisyonlardaki çalışanların hareketini daha da kısıtladı. FIATA, tedarik zinciri içerisinde yer alan ve bu süreçte temel hizmetleri gerçekleştirmeye kesintisiz bir şekilde devam eden herkesin üstün çabalarını takdirle karşılıyor.

Her şeye rağmen COVID-19 salgınının sektör üzerinde bazı olumlu etkileri de oldu. Bu küresel sorunu çözmek için küresel tedarik zincirinde yer alan tüm oyuncuların daha fazla diyalog ve iş birliği kurmasının gerekliliği kısa sürede ortaya çıktı. Ayrıca pek çok hükümet, fiziksel iletişimi en aza indirmek amacıyla elektronik veri alışverişini kolaylaştırmak için gerekli aksiyonları aldı. Bu durumun uygulanması, COVID-19 olmasaydı muhtemelen çok daha uzun sürerdi.

Buna ek olarak, COVID-19'un neden olduğu dalgalanma, aşı dağıtımının karmaşık lojistik ihtiyaçlarıyla birlikte, 'son mil teslimatı' gibi diğer ulaşım yöntemlerinin de öneminin artmasına neden oldu.

Küresel kısıtlamalar ve kilitlemeler özellikle Avrupa'da yeniden başladı. 2021 küresel ticaret ve lojistik sektörü için nasıl geçecek? İkinci dalgaya hazır mıyız?

Şu an zaten ikinci dalgayı yaşıyoruz ve üçüncü bir dalgayı öngörmemiz gerekiyor. Aynı zamanda deniz tedarik zincirlerindeki konteyner eksiklikleri ve dengesizlikler de kamuoyuna duyurulmakta ve bu sorunun Çin Yeni Yılı'na kadar devam etmesi beklenmekte. Bunlar tedarik zincirini 2021'in ilk bölümünde belirli bir gerilime maruz bırakacak.

Büyük olasılıkla bir miktar iyileşme görmek için altı ay gibi bir zamana ihtiyacımız var. Ancak pazarlara gelen aşılardan sayesinde tünelin ucundaki ışığı görebiliyoruz. Taşıma İşleri Organizatörümü ve Tedarik Zinciri Topluluğu, aşılardan koordineli ve başarılı bir şekilde dağıtılmasını sağlamak da dahil olmak üzere malların taşınmasını kolaylaştırmaya devam etme noktasında önemli bir rol oynayaya devam edecektir.

FIATA ve üyeleri, şirketlerin kurumsal sosyal sorumluluğu kapsamında herkesin önceliği olması gereken önemli bir insani yardım misyonu olan aşılardan etkili şekilde dağıtılması için gerekli küresel çalışmalara katılım ve destek vermeye kararlıdır. Umarım, bu bizi normale döndüreceklerdir.

Son olarak, dernekler FIATA'dan ne bekliyor veya ne beklemeli? FIATA ile ulusal dernekler arasındaki ilişkiyi nasıl değerlendiriyorsunuz?

FIATA, Taşıma İşleri Organizatörlüğü ve lojistik sektörüne fayda sağlayacak politika ve düzenlemeleri hayata geçirmek ve üyelerinin menfaatini temsil etmek için çalışmalarını en yüksek düzeyde sürdürmektedir. Ulusal dernekler, FIATA'nın kendi üyelerine daha iyi hizmet vermek ve bölgesel şirketlerin çıkarlarını savunmak için sahip oldukları uzmanlığa güvenebilirler. FIATA'nın uluslararası düzeyde yaptığı çalışmalar, ulusal derneklerin küresel düzeydeki zorlukların üstesinden gelerek güçlenmelerini hedefliyor.

Sıfırlama programımızın uygulanmasıyla birlikte; bütün üyeler, Taşıma İşleri Organizatörleri ve tüm tedarik zinciri paydaşlarını, keşfetmeye açık, daha iyi yapılandırılmış bir organizasyon bekleyecek. Sıfırlama programı bir süreç olsa da şimdiden hedeflerimize ulaşma yolunda emin adımlarla ilerliyoruz. Üyelerimize sabırları, destekleri ve bize olan güvenleri için teşekkür ediyoruz. Sektörümüzü hep birlikte daha üst bir düzeye taşıyacağız. ■

restrictions aimed at curbing the spread of the virus, which, particularly at the beginning, exacerbated the fluid movement of goods and key workers. FIATA applauds the tireless efforts of all those in the supply chain who have continued to carry out these essential services.

Nevertheless, the COVID-19 outbreak has also had some positive impacts on the industry. It quickly became evident that there was a need for greater dialogue and cooperation between all actors in the supply chain worldwide to address this global issue. In addition, many governments put in place measures to facilitate data exchange via electronically to minimize person-to-person contact. This is something that probably would have taken far longer to implement had it not been for COVID-19. In addition, the volatility brought about by COVID-19, together with the complex logistical needs of vaccine distribution, for example, has also given greater attention to other modes of transport as focus has been turning increasingly towards road and rail to aid transportation and last mile delivery.

Global restrictions and lockdowns have started again, especially in Europe. How will 2021 go for the global trade and logistics industry? Are we ready for the second wave?

The second wave is already here and we have to anticipate a third wave. At the same time, the container shortages and imbalances in the maritime supply chains have been well-publicised and are expected to continue until Chinese New Year. These will put the supply chain under particular strain in the first part of 2021.

It will likely take another six months to see some improvement, but thanks to the vaccines coming to the markets, we can see the light in the end of the tunnel. As essential services, the freight forwarding and supply chain community will continue to play a key role in continuing to facilitate the movement of goods, including ensuring a coordinated and successful distribution of the vaccines.

FIATA and its members are committed to engaging in and supporting global efforts necessary for the effective distribution of the vaccines, a crucial humanitarian mission that must be a top priority for all as part of companies' corporate social responsibility. Hopefully this will put us back on the road to normality.

Finally, what do the associations expect or should expect from FIATA? How do you evaluate the relationship between FIATA and national associations?

FIATA works at the highest level to represent the interest of its members by influencing policies and regulations that benefit the freight forwarding and logistics industry. National associations can rely on FIATA's expertise to better serve their own members and liaise with their authorities to defend the interest of their regional companies. The work done by FIATA at the international level is meant to empower national associations to take on challenges at the national level.

With the implementation of our reset programme, all members should also expect a more structured organization working to reinvent itself in the interest of its members to ensure long-lasting relevance for forwarder networks and all supply chain stakeholders. While the reset programme is a process, we are now well on our way to accomplishing our goals and thank our members for their patience, support and trust in us. Together we will bring our key industry to the next level. ■

ALSANCAK LİMANI İHRACATÇIYA ALTERNATİF SUNUYOR

ALSANCAK PORT HAS BROUGHT AN ALTERNATIVE TO THE EXPORTER



Şehir trafiğini rahatlatma gerekçesiyle İzmir Alsancak Limanı'ndan 28 Ağustos 2018 tarihinde kaldırılan Ro-Ro operasyonları, 820 gün sonra yeniden başladı. Bu kararla birlikte lojistik maliyetlerinin düşmesi ve ülke ihracatının artması hedefleniyor.

The Ro-Ro operations at Izmir Alsancak Port, which were suspended on 28 August 2018 to ease the city traffic, restarted after 820 days. With this decision, it is aimed to decrease logistics costs and increase the country's export figures.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, Türk ihraç ürünlerinin yüzde 60'ından fazlasını yurt dışındaki alıcılara ulaştıran denizyolu taşımacılığının performansını daha da yukarıya taşıyacak bir hamle geldi. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi kararıyla şehir içi trafiğini olumsuz etkilediği gerekçesiyle 2018 yılının Ağustos ayında durdurulan İzmir Alsancak Limanı Ro-Ro operasyonlarına, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın izniyle 24 Kasım 2020 tarihinde yeniden başlandı.

Artan ihracatı desteklemek amacıyla hayata geçirilen düzenleme çerçevesinde, İspanya, Fransa, Tunus gibi ülkelere Ro-Ro taşımacılığında söz konusu limanın kullanılmasına izin verilerek, ihracatçıların daha ucuz

A step has been taken by the Ministry of Transport and Infrastructure to further improve the performance of sea transport, which transports more than 60 percent of Turkish export products to the consignees abroad. The Ro-Ro operations at Izmir Alsancak Port, which were suspended in August 2018 due to the decision of Izmir Metropolitan Municipality Transportation Coordination Center, restarted on 24 November 2020, following the permit of the Ministry of Transport and Infrastructure. Within the framework of the regulation implemented to support the increasing export, it is aimed for exporters to reach North Africa and Southern Europe with cheaper transportation costs by using the aforementioned port in Ro-Ro transportation to countries such as Spain, France and Tunisia.

taşıma maliyetleri ile Kuzey Afrika ve Güney Avrupa'ya ulaştırılması hedefleniyor.

İZMİR İŞ DÜNYASI KARARDAN MEMNUN

İzmir iş dünyasının paydaşları, TCDD İzmir Alsancak Limanı'nın yeniden Ro-Ro operasyonlarına açılmasından oldukça memnun. İzmir Ticaret Odası (İZTO) Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Özgener, Ro-Ro taşımacılığının ihracatçılar için çok önemli olduğuna dikkat çekerken, kararın lojistik ve dış ticaret ile ilgilenen firmaların iş süreçlerine olumlu etkisinin olacağını düşündüğünü açıkladı. Özgener ayrıca, bu hamlenin ihracat rakamlarına da olumlu bir şekilde yansıtacağını düşündüğünü ifade etti. Ege Bölgesi Sanayi Odası (EBSO) Yönetim Kurulu Başkanı Ender Yorgancılar da limanın yeniden büyük gemilere açılmasının rekabet ortamını geliştireceğini, bunun da lojistik maliyetlerine yansıtacağını öne sürdü.

"NAVLUNLARDA DÜŞÜŞ OLACAK"

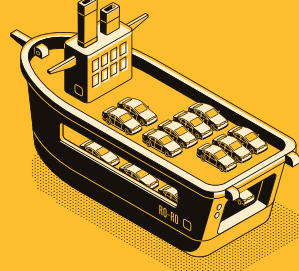
Ege İhracatçı Birlikleri (EİB) Koordinatör Başkanı Jak Eskinazi de Ro-Ro seferlerinin başlamasıyla navlunlarda bir düşüş olacağını belirterek, "Çeşme Limanı'ndaki sıkışıklığı ortadan kaldıracak ve Kapıkule'ye gidişler de azalacak. Bu durum bölge ihracatına nefes alıracak ve 2021 rakamlarına olumlu yansıtacaktır. Önceden yüklerimiz buradan İspanya'ya 6-7 günde gidiyordu. Hatta son günlerde 9-10 güne çıkmaya başladı. Ro-Ro ile eski haline dönecektir" değerlendirmesinde bulundu.

218 bin 694

2020 Ocak-Kasım dönemi Ro-Ro'lar ile Türkiye'ye giren araç

218 thousand 694

The number of vehicles entering Turkey with Ro-Ro vessels in 2020 January-November period



234 bin 480

2020 Ocak-Kasım dönemi Ro-Ro'lar ile Türkiye'den çıkan araç

234 thousand 480

The number of vehicles leaving Turkey with Ro-Ro vessels in 2020 January-November period

İZMİR BUSINESS WORLD IS SATISFIED WITH THE DECISION

Stakeholders of İzmir business world are very satisfied that TCDD İzmir Alsancak Port has been reopened for Ro-Ro operations. İzmir Chamber of Commerce (IZTO) Chairman Mr. Mahmut Özgener pointed out that Ro-Ro transportation is very important for exporters and explained that he thinks the decision will have a positive impact on the business processes of companies dealing with logistics and foreign trade. Mr. Özgener also stated that he thinks this move will reflect positively on export figures. Mr. Ender Yorgancılar, Chairman of the Board of Directors of the Aegean Region Chamber of Industry (EBSO), told that the re-opening of the port to large vessels will improve the competitive environment and this will be reflected in logistics costs.

THERE WILL BE A DECREASE IN FREIGHT PRICES

The Aegean Exporters' Unions (EİB) Coordinator President Mr. Jak Eskinazi stated that there will be a decrease in freight prices, thanks to the ongoing Ro-Ro activities and added: "It will also eliminate the congestion in Çeşme Port and the trips to Kapıkule will decrease. Regional exports will be relieved and this will reflect positively on the figures for 2021. Previously, it would take 6-7 days for our freights to arrive in Spain. In fact, it has started to take 9-10 days recently. This will return back to normal, thanks to Ro-Ro activities."

UTIKAD, RO-RO'NUN DEVAM ETMESİ İÇİN TALEPTE BULUNMUŞTU

UTIKAD; UKOME'nin 2018 yılındaki kararı sonrası, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bir yazı göndererek, Alsancak Limanı'nın Ro-Ro gemilerine kapatılmasının taşıma ve ihracat maliyetlerini olumsuz etkileyeceğini belirterek Ro-Ro seferlerinin devam etmesi talebinde bulunmuştu. İlgili yazıda şu noktalara dikkat çekilmişti: "Türkiye'nin en önemli ve en büyük ihracat limanlarından biri olan Alsancak Limanı'nın işletme izninin iptal edilmesi ile Ro-Ro taşımacılığı için TIR'ların yönlendirildiği Çeşme Limanı, Alsancak Limanı'na göre daha düşük kapasiteli bir limandır. Türkiye'nin ihracatının üst seviyelere çıkarılmasının tüm sektörler için hedeflendiği bu dönemlerde Ro-Ro taşımacılığının bir liman üzerinden devam ettirilecek olmasının hem iyi bir hizmet kalitesinin yakalanması hem de rekabetin sağlanması açısından zorluk yaşatacağı değerlendirilmektedir. Rekabetin ortadan kalkması ile maliyetlerin yükselmesi Ro-Ro şirketlerine olduğu kadar ihracatçı firmalarımıza da olumsuz olarak yansıtacaktır."

UTIKAD, bu gerekçelerle Bakanlıktan Alsancak Limanı'na Ro-Ro sınıfı gemilerin yanaşarak tahmil/tahliye yapmalarına izin verilmesi talebinde bulunmuştu. ■

UTIKAD MADE A REQUEST FOR THE CONTINUATION OF RO-RO TRANSPORTATION ACTIVITIES

After the decision of UKOME in 2018, UTIKAD sent a letter to the Ministry of Transport and Infrastructure, stating that the closure of Alsancak Port to Ro-Ro ships would have a negative effect on the transportation duration and export costs, and requested the continuation of the Ro-Ro transportation activities. The following points were pointed out in the relevant letter: "Çeşme Port, to which TIR trucks head for Ro-Ro transportation due to the suspension of operating permit of Alsancak Port, one of the most important and biggest export, has a lower capacity compared to Alsancak Port. It is thought that carrying out all Ro-Ro transportation activities through a single port will cause difficulties in both reaching a good service quality and ensuring competition these days when it is aimed to carry Turkey's export to a higher level for all industries. With the elimination of competition, the increase in costs will negatively affect our export companies, as well as Ro-Ro companies."

For these reasons, UTIKAD requested the Ministry to allow Ro-Ro class vessels to dock at Alsancak Port for loading / unloading. ■

“NAVLUNLARIN MAKUL SEVİYELERE GELMESİNİ SAĞLAYACAK”

Bildiğiniz gibi İzmir Limanı'nın UKOME kararı ile Ro-Ro taşımacılığına kapatılması ve Çeşme Limanı'nın bir süreden beri bu hizmeti tek başına veriyor olması bu alanda yeni yatırımlar yapılmasına da sebebiyet verdi. Söz konusu yatırımlar ile Çeşme Limanı, haftada üç sefer ile başarılı bir hizmet veriyor olsa da tekelleşmenin doğurduğu fiyat artışı nedeniyle ihracatçı ve ithalatçılar olumsuz yönde etkilendiler. Konuyu genel olarak Türkiye açısından değerlendirecek olursak, ihracat ve ithalatçının memnun olması bu gelişmedeki ilk unsur olarak dikkat çekmekte. Fiyatların çok artması, yer ve kapasite sorunlarının yaşanmaya başlamış olması bu kadar yoğun olan TIR trafiğini zora sokmaktaydı. Her girişimde olduğu gibi rekabet oluşumu hem kalite hem de fiyat anlamında ihracatçı ve ithalatçı için olumlu sonuçlar doğuracaktır. Bu bağlamda, İzmir Limanı'nın tekrar Ro-Ro taşımalarına açılması fiyatların makul seviyeye gelmesi, hizmetin daha çeşitli ve esnek olabilmelerini sağlayacaktır.

Alternatif taşıma modlarının ve kanallarının şart olmasının her zaman önemli olduğunu vurgulayan biz lojistikçiler de tek bir kanala bağlanmadan çalışmayı uygun buluyoruz. Örnek vermek gerekirse, yoğun işleri tek bir limana yöneltmek, bir gün o bölgede oluşabilecek doğal bir afet sonucunda, Türkiye ekonomisi için büyük bir sorun ya da sorunlara sebep olabilir. Bu nedenle alternatif her zaman gereklidir.

Çeşme özelinde düşüncecek olursak, kış aylarında bomboş kalan belde, bu sayede hareketli kalmakta ve kış ekonomisini de canlı tutmaktaydı. Bu açıdan bakıldığında olumlu bir gelişme olarak ele alınsa da yaz aylarında turizmin en hareketli olduğu beldelerden biri olan Çeşme'de, bölge halkı, evlerinin önüne park eden TIR'lardan memnun değildi.

Ayrıca, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin UKOME kararı ile İzmir Limanı'na yönelik, Ro-Ro trafiği saat düzenlemesini yaparak, şehir içinde bir yoğunluk yaratmadan TIR girişlerini düzene sokması da İzmir için önemli bir düzenleme oldu. ■



MÜGE TEKİN
MESCO A.Ş.
GENEL MÜDÜRÜ
GENERAL
MANAGER

IT WILL DECREASE FREIGHT PRICES TO REASONABLE LEVELS

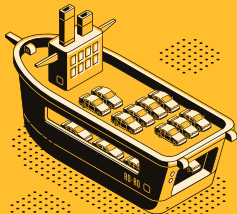
As you know, the closure of Izmir Port to Ro-Ro transportation following UKOME's decision and the fact that Çeşme Port had been providing this service alone for a while resulted in new investments in this field. With these investments, although Çeşme Port provided a successful service with three trips a week, exporters and importers were negatively affected by the price increase caused by monopolization. When we analyze this issue in terms of our country, the satisfaction of exporters and importers draw attention as the first element in this development. Increasing prices and the emergence of space and capacity problems caused congestion in truck traffic. As in every business, the opportunity for competition will have positive results for the exporter and the importer in terms of both quality and price. In this context, the opening of Izmir Port to Ro-Ro shipments again will make the service more diverse and flexible if the prices reach reasonable levels.

Emphasizing that it is always important to have alternative modes and channels of transport, we find it appropriate to operate without being dependent on a single channel. For example, directing busy operations to a single port may cause a big problem or problems for the economy if a natural disaster occurs in that region. Therefore, an alternative is always necessary.

If we evaluate this in terms of Çeşme, in particular, the town, which is solitary during the months of winter, remained active and kept its economy alive, thanks to the port. Although considered as a positive development from this point of view, the local people of the region were not satisfied due to the trucks parking in front of the houses in Çeşme, which is one of the regions where tourism is the most active in the months of summer.

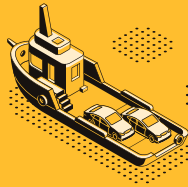
Besides, Izmir Municipality UKOME made an important arrangement for Izmir port by arranging the hours for the entrance of the trucks to the city without causing congestion and this was an important arrangement for Izmir. ■

Sayılarla İzmir Limanı Figures About Izmir Port



2.767

Yıllık gemi kapasitesi
Annual vessel capacity



104.000

Yıllık Ro-Ro kapasitesi
Annual Ro-Ro transportation capacity



1.230.807

Yıllık konteyner kapasitesi
Annual container capacity

372.000

Yıllık Ro-Ro için
TIR rıhtım kapasitesi
Annual truck dock capacity
for Ro-Ro transportation

GLOBELINK UNIMAR



YOUR SOLUTION PARTNER IN INTEGRATED LOGISTICS

UNIQUE AS YOU



+90 850 222 864 0
www.globelink-unimar.com

 /unimarglobelink

“GÖTÜRÜ TEMİNAT UYGULAMASI ANTREPOLAR İÇİN OLUMLU”

“LUMP-SUM GUARANTEE IS A POSITIVE PRACTICE FOR WAREHOUSES”

Gümrük Yönetmeliği'nde yapılan son düzenlemelerle antrepoların teminat yükümlülüklerinde önemli değişiklikler meydana geldi. UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Arkin Obdan, 2020 Aralık ayında yürürlüğe giren götürü teminat uygulamasını sektör olarak olumlu karşıladıklarını ifade etti.

Significant changes have occurred in the guarantee liabilities of warehouses with the latest regulations made in the Customs Regulation. UTİKAD Customs and Warehouse Working Group President Mr. Arkin Obdan stated that they welcomed the lump-sum guarantee practice, which entered into force as of December 2020, as the industry.

ARKIN OBDAN

UTİKAD GÜMRÜK VE ANTREPO
ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI
UTİKAD CUSTOMS AND WAREHOUSE
WORKING GROUP PRESIDENT



Resmi Gazete'de 30.09.2020 tarihinde yayımlanan Gümrük Yönetmeliği 01.01.2021 itibarıyla yürürlüğe girdi. Yeni yönetmeliğe göre antrepolar sabit teminat bedelinden ve antrepoya konulan ürünler için ödenen ilave teminat bedelinden muaf olacaklar. Yeni sistemde antrepolar için götürü teminat uygulanacak, bin metrekareye kadar olanlar için 1 milyon TL, bin metrekareden sonraki her bin metrekare için 500 bin TL daha teminat bedeli ödemekle yükümlü olacaklar. UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Arkin Obdan ile antrepoların teminat yükümlülükleri özelinde sektörün sorunlarını mercek altına aldık.

The Customs Regulation published in the Official Gazette on 30.09.2020 entered into force as of 01.01.2021. According to the new regulation, warehouses will be exempt from the fixed-guarantee fees and from the additional guarantee fees paid for the products kept in the warehouses. In the new system, a lump-sum guarantee system will be applied for warehouses. They will be obliged to pay 1 million TL for an area of up to a thousand square meters and 500 thousand TL for each thousand square meters after a thousand square meters. We focused on the problems of the industry in particular for the guarantee liabilities of warehouses with UTİKAD Customs and

Teminat yükümlülükleri göz önüne alındığında antrepolar nasıl bir süreçten geçti? Bu konuda neler söylersiniz?

Türkiye'ye bir ürün ithal olduğunda gümrük vergilerini ödemek zorundasınız. Eğer bir ürün Türkiye'ye geçici olarak giriyorsa ya da antrepo rejimi altına alınıyorsa, serbest dolaşıma girmese bile gümrük vergilerini garantiye alacak bir şekilde teminat yatırılması gerekiyor. Bu teminat nakit olabildiği gibi teminat mektubu da karşılanabiliyor. 2000'li yıllarda farklı bir teminat sistemi vardı. Antrepo metrekaresine göre belli bir teminatı yatırmanız, o firmanızın güvenliği konusunda bir artıydı ve ek teminat aranmıyordu. Belli bir sabit değer söz konusuydu ve işlemler o teminat üzerinden yürüyordu. Sonrasında, antrepolarında bazı sıkıntılar yaşandı ve Gümrük İdaresi de farklı bir sisteme geçti. Tüm antrepolarına giden eşyaların gümrük vergi ve resimlerinin toplamının yüzde 10'u kadar, (alkol ve tütün mamulleri gibi kritik eşyalar için yüzde 25) teminat istendi. Ayrıca da sabit 100 bin Euro'luk teminat yatırıldı. Bu durumlar antrepoları çok zorladı. Pandemi ile birlikte, çok sayıda ürün için yüzde 25-50 oranlarında ek vergiler geldi, bununla birlikte kurlardaki beklenmeyen artış, teminat rakamlarının direkt olarak yükselmesine sebebiyet verdi. Antrepo işletmeleri, antrepoları boş olduğu halde mal kabul edemez hale geldiler. Malum, belli bir antrepo sayısı var. Burada da ticari bir rekabet mevcut olduğundan, aslında mükelleflerin yatırması gereken teminatları antrepolar yüklenmek zorunda kaldı. Antrepolar bu süreçte çok büyük sıkıntılar yaşadı.

Yapılan son düzenlemelerin ardından antrepolar üzerinde hangi teminat yükümlülükleri var? Yeni teminat düzenlemeleri sektör paydaşları tarafından nasıl karşılandı?

UTIKAD'ın ve Gümrüklü Antrepo İşletmecileri Derneği'nin girişimi ile devletimiz antrepolar için metrekaresine bazında 'götürü teminat' kararını uygulamaya aldı. Bu noktada, yeni düzenlemeyle birlikte teminat miktarları ciddi tutarlar olarak karşımıza çıktı. Örnek vermek gerekirse, 10 bin metrekaresine bir antreponun vereceği bir teminat mektubu 5 milyon 500 bin TL civarlarında. Rakamlar yüksek olmasına rağmen önceki uygulamalarla kıyaslandığında şu an için yürürlükte olan 'götürü teminat' uygulamasının sektör adına daha olumlu olduğu kanaatindeyim.

Antrepo işletmelerinin teminatlar dışındaki güncel sorunları hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Pandemi ile birlikte özellikle karayolu ile yapılan ticareti ele aldığımızda, sınırların kapanmasına bağlı olarak hem karayolu hem de konteyner taşımacılığında tıkanıklıklar yaşandı. Türk Lirası'ndaki değer kaybı, tedarik zincirinin tamamında aksaklıklara neden oldu. Antrepolar da bu gelişmelerden direkt olarak etkilendi. Sağlık, temizlik, hijyen ve ilaç sektörleri ürünlerine yönelik bir yoğunluk oluşsa da bu ürünlerin Türkiye'ye getirilmesi noktasında yaşanan kısıtlamalar antrepoları etkileyen faktörler olarak karşımıza çıktı. Bu sektörler, yoğun talep almalarına karşın ham madde temini ve artan navlun fiyatları gibi zorluklar yaşadılar.

Teminatlar, GDY'ler ve beyannameler göz önüne alındığında antrepoların önceki dönemlere göre manevra alanlarının sınırlandığını düşünüyor musunuz?

Türkiye'nin, İpek Yolu üzerinde olması ve doğu ile batı arasında köprü konumunda bulunması gibi özelliklerini dikkate aldığımızda, lojistik açıdan önemini sürekli olarak artırdığını görüyoruz. 2000'li

Warehouse Working Group President Mr. Arkin Obdan.

Considering the guarantee liabilities, what kind of process have the warehouses gone through? What would you like to say about this?

You have to pay the customs duty on a product when it is imported to Turkey. If a product is temporarily entering Turkey or being taken under the warehouse regime, a guarantee fee should be paid so that it will guarantee the customs duties even if it does not enter free circulation. This guarantee fee can be paid in cash, as well as with a letter of guarantee. There was a different guarantee system in the 2000s.

In the past, when you paid a certain guarantee fee according to the area of a warehouse, it used to be a plus for the security of your company and no additional guarantee was required. There used to be a certain fixed value and transactions used to run over that guarantee. Later, some problems emerged in warehouses and the Customs Administration switched to a different system. A guarantee of 10 percent (25 percent for critical items such as alcohol and tobacco products) of the total of customs duties and taxes for goods going to all warehouses used to be requested. Besides, they paid a fixed-guarantee of 100 thousand Euros. These were very compelling practices for warehouses. After the pandemic, additional taxes of 25-50 percent came on many products, moreover, the unexpected increase in exchange rates directly caused the collateral figures to rise. Warehouse Operations became unable to admit goods even though their warehouses were empty. As you know, there is a certain number of warehouses. Since there is a commercial competition here, warehouses had to take under the guarantees that the taxpayers had to pay. Warehouses suffered great difficulties during this period.

What guarantee liabilities do the warehouses have following the latest regulations? How have the industry stakeholders reacted to the new guarantee regulations?

Upon the initiative of UTIKAD and the Customs Bonded Warehouse Operators Association, our government implemented the "lump-sum guarantee" practice on a square meter basis for warehouses. At this point, upon the new regulation, we faced with significant amounts of guarantee fees. For instance, a letter of guarantee to be given by a warehouse of 10 thousand square meters is around 5 million 500 thousand TL. Although the figures are high, I believe that the "lump-sum guarantee" practice, which is currently in effect, is more positive for the industry compared to previous practices.

What are your opinions about the current problems of warehouse businesses other than guarantees?

When we consider the trade, particularly made by road, there were bottlenecks in both road and container transportation due to the closing of the borders during the pandemic. The depreciation of the Turkish Lira caused disruptions in the entire supply chain. Warehouses were also directly affected by these developments. Although there was a high demand for health, sanitation, hygiene and pharmaceutical products, the restrictions experienced in the transportation of these products to Turkey emerged as factors affecting the warehouses. Although these industries received high demand, they faced difficulties with raw material supply and rising freight prices.

Considering the guarantees, temporary warehouse sites and declarations, do you think the maneuver areas of the warehouses are limited compared to the previous periods?

When we take Turkey's features such as its location on the Silk Road and

yılların başında değişen gümrük yönetmeliği ile birlikte, Türkiye'nin bir hub, bir lojistik üssü olmasına yönelik kararlar alındı. Gerek serbest bölgelerdeki vergisel kayıpların önüne geçmek gerekse de ekonomik etkili gümrük rejimlerinin eksiksiz uygulanması için fırsatlar karşımıza çıkmıştı. Cross Docking faaliyetleri de bu fırsatlardan biriydi. Ekonomik anlamda gümrük rejimleri içerisinde en büyük faydayı transit ticaret faaliyetleri sağlıyor.

Çeşitli ülkelerden gelen ürünler, burada konsolide olarak Orta Doğu, Türki Cumhuriyetler ve Rusya gibi bölgelere dağıtılıyor. Bu işlemlerin gerçekleştirilmesi sırasında bazı uygulama değişiklikleri, doğal olarak hem taşıyıcıların hem de antrepoların manevra alanlarını daralttı. Eskiden bir geçici depolama süresi içinde antrepo beyanı yapmıyorduk ve antrepolara eşya koyabiliyorduk. Denizden gelen eşyalar 45 gün, karadan gelen eşyalar ise 20 gün içinde, bir gümrükçe onaylanmış işleme kadar antrepolarda bekleyebiliyordu. Sonraki aşamada, antrepolara gelen araçların yük boşaltabilmeleri için antrepo beyanname gerektiren bir düzenleme ile karşı karşıya kaldık. Bir kamyonun 10'un üzerinde sevkiyat olabildiği durumlar göz önüne alındığında bu, iş süreçlerinde büyük olumsuzluklar ve kaos yarattı. Bununla birlikte, "İstanbul gümrükleri için 48 saat içinde antrepolara boşalmayan eşyalar geçici depolama yerlerine (GDY) gönderilecek" dendi. Biz tam da yeni sıkıntılara alışmaya çalışırken bu uygulama da elimizden alındı ve bu sefer de "antrepoya eşya boşaltılması gerektiğinde, araçtaki tüm antrepo beyanları bitmeden eşya boşaltılmayacak" dendi. Sırf antrepo işleticileri değil, İstanbul gibi büyük bir metropolde, gümrük müşavirleri olsun, nakliyeciler olsun ciddi bir iş yükü ile karşılaştılar. Kamyonların bekleme süreleri ve demuraj maliyetleri yükseldi. Bu durum şu an için antrepolardaki en büyük problem.

Türkiye'nin transit taşımacılık faaliyetlerinden yeteri kadar fayda sağladığını düşünüyor musunuz?

UTİKAD olarak, kamuoyuna transit ticaretin önemini vurgulayan bir rapor ve çalışma sunduk. Antrepolarda, yabancı firmaların, eşyalarını önemli bir geçiş noktası konumunda olan Türkiye'de stoklaması ve "anında teslimat" dediğimiz "just-in-time delivery" faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde gerçekleştirebilmeleri halihazırda mümkün. Ancak bunun için yurt dışındaki firmanın, potansiyel bir vergi numarası alması ve ürünlerin antreponun sorumluluğunda depoya konabilmesi gerekiyor. Buradan da istedikleri takdirde hem Türkiye içine hem de komşu ülkelere bir sevkiyat gerçekleştirilebiliyor. Bu noktada en önemli konulardan biri COVID-19 ile gündeme geldi. Bu konu, envanterin lojistik sürecine en uygun olduğu yerde tutularak, tedarik zincirinin kırılmadan ilgili noktalara ulaştırılması. Biz bu süreci Türkiye içerisinde sorunsuz bir şekilde hallediyoruz. Ancak, burada nakliye işlerini organize eden firmalar, Avrupadan ya da başka bir ülkeden ürünlerini Türkiye'ye getirip diğer ülkelere yollamak istediklerinde antrepolarda bu süreçler problemlili bir hâl alabiliyor. Çünkü bu süreç yurt dışındaki göndericinin sorumluluğunda antrepolara alınabiliyor ama sonuçta bir gönderici yok. Örneğin gönderici, malının Türkmenistan'a ulaştırılması için

its position as a bridge between East and West, we see that it increases its importance in terms of logistics constantly. With the changing customs regulations at the beginning of the 2000s, decisions were taken to make Turkey a hub, a logistics base. Opportunities emerged both to prevent tax losses in the Free Zones and to implement economically effective customs regimes. Cross Docking activities were among these opportunities. Transit trade activities provide the greatest benefit among customs regimes in the economic sense. Products from various countries are consolidated here and distributed to regions such as the Middle East, Turkic Republics and Russia. Some implementation changes which were applied during the execution of these procedures, naturally, restricted the activities of both transporters and warehouses. In the past, we did not use to make a warehouse declaration within a temporary warehouse period and we could put goods in the warehouses. Goods transported by sea could wait for 45 days and goods transported by road could wait for 20 days in warehouses until being approved by the customs. At the next stage, we faced a regulation requiring a warehouse declaration in order for the vehicles coming to warehouses to unload. Considering that there may be more than 10

shipments in a truck, this created great negativity and chaos in the operations. However, it was stated that "For Istanbul Customs, goods that are not unloaded into warehouses within 48 hours will be sent to Temporary Storage Sites (GDY)." While we were trying to get used to the new problems, this practice was also taken away from us and this time, it was stated that "When it is necessary to unload goods into the warehouse, the goods will not be unloaded before all warehouse declarations in the vehicle are completed." Not only warehouse operators but also customs brokers and transporters faced a serious workload in a metropolis, like Istanbul. The waiting times and demurrage costs of the trucks increased. This is the biggest problem for warehouses right now.

"UTİKAD'ın ve Gümrüklü Antrepolar Derneği'nin girişimi ile devletimiz antrepolar için metrekaşe bazında 'götürü teminat' kararını uygulamaya aldı."

"Our government has implemented the "lump-sum guarantee" practice for warehouses on a square meter basis upon the initiative of UTİKAD and the Customs Bonded Warehouse Operators Association."

Do you think Turkey gains enough favor from transit transportation activities?

As UTİKAD, we presented a report and study emphasizing the importance of transit trade to the public opinion. It is currently possible for foreign

companies to stock their goods in warehouses in Turkey, which is an important transit point, and to realize their "Just-In-Time Delivery" activities in a healthy way. However, for this, the foreign company must obtain a potential tax number and the products must be placed in a storage under the responsibility of the warehouse. Delivery can be made from here to both the locations within the borders of Turkey and the neighboring countries if desired. At this point, one of the most important issues have come up with the COVID-19. This issue is to keep the inventory at the most suitable place for the logistics process and to deliver it to the relevant points without breaking the supply chain. We are able to handle this process seamlessly in Turkey. However, these processes can cause problems in warehouses when companies organizing transportation operations here want to bring their products from Europe or from another country to Turkey and to deliver them to other countries. Because this process can be taken into warehouses under the responsibility of the consignor abroad, but ultimately there is no consignor. For example, the consignor pays a freight to deliver his goods to Turkmenistan. It would be more appropriate to deliver the goods of

bir navlun ödüyor. Uygun bir navlunla, çeşitli ülkelerden gelen Türkmenistan malının Türkiye'den konsolide olarak gitmesi daha uygun olacaktır. Antrepoların sadece bu iş için GDY statüsünde transit yükünü koyabilmesi çok önemli ve bu uygulama hayata geçirilirse çok iyi olur. Her gümrük için ayrı bir GDY var. Deniz, kara ya da bir tren gümrüğüne gelen Türkmenistan malının, Türkiye'ye girip konsolide olup gitmesi için ise muhakkak 'A tipi genel antrepolarla' konsolide olması gerekir.

Mevcut YYS miktarı hakkında ne düşünüyorsunuz? YYS sayısının artmasının olası etkileri hakkındaki görüşleriniz neler?

Transit ticarete Türkiye'nin gelişmesi için büyük destek gerekiyor. COVID-19 süreci de göz önüne alındığında, envanterin en kolay lojistik yapılabilecek merkezde toplanmasının Türkiye için çok önemli olduğu kanaatindeyiz. Bu problemler çözüldükçe, kuşkusuz Türkiye'nin ihracat kalemlerinde de artış görülecek. Avrupada çok yaygın olan Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS), Türkiye genelinde yaklaşık 540 nakliyeciyi, sanayici ve ticaret erbabında mevcut. Türkiye'de çok sayıda münferit antrepo işletmesi olduğu için bu antrepoların da YYS dahiline alınmasıyla birlikte, nakliye ticareti yapan şirketlere çok büyük imkanlar sağlanmış olacak. Zaten antrepolar devletin verdiği önemli kıstaslarla açılıyor. Tüm YYS özelliklerini kapsayan antrepolar halihazırda mevcut. Onlara bu belgenin verilmesiyle birlikte hem ticaret hem de ihracat için çok büyük kolaylıklar sağlanacaktır.

Dijitalleşme noktasında gündemde olan 5G teknolojilerinin lojistik sektörüne etkileri hakkındaki öngörüleriniz neler?

5G altyapılarının küresel anlamda yeterli boyuta ulaşması ve nesnelerin interneti ile harmanlanmasıyla birlikte lojistik sektöründe tam anlamıyla bir dijital devrim yaşanacak. Akıllı programlar ve yapay zeka işlemleri hayatımıza her zamankinden fazla girecek. İnsanların tamamladığı iş süreçlerinde makineler ve yazılımlar daha aktif rol oynayacak. Yapay zekayla insani hataları en aza indirebileceğiz. Ancak bu, insan gücünden vazgeçebileceğimiz anlamı da taşımayacak. Sonuçta lojistik insan odaklı bir iş. 5G'nin de hayatımıza dahil olmasıyla 2023, 2024 yıllarında dijitalleşmeyi iş süreçlerimizin her alanında çok daha fazla hissedeceğiz.

Lojistik sektörünün orta-uzun vadedeki geleceğinde sizce hangi kavramlar etkili rol oynayacak?

Dijitalleşme, Avrupa Yeşil Mutabakatı, Endüstri 4.0 ve bölgesel korumacılık kavramları önümüzdeki süreçte büyük önem arz edecek. Sektörel anlamda bundan 10 yıl önce başlattığımız dijital hamlelerle dijitalleşme noktasında önemli bir yol kat ettik. Ülke olarak Tek Pencere Sistemi ile gümrük işlemleri sırasında gerekli olan çok sayıda belgeyi tek noktadan temin etme olanağı yakalayarak, süreçlerin akışını hızlandırmayı başardık. Ancak söz konusu dijitalleşme olduğunda süreçteki tüm mekanizmaların ortama uyum sağlaması gerektiğini düşünüyorum. Dünyada globalizasyonun ise COVID-19 ile yavaşladığına, bölgesel korumacılık politikalarına yoğunlaşıldığına şahit olduk. Avrupa Yeşil Mutabakatı da önümüzdeki dönemde tüm sektörler için büyük önem arz edecek. Avrupadaki en genç ve çevreye duyarlı kamyon filosuna sahip olan Türkiye'nin, Yeşil Mutabakat'a uyum sağlama noktasında gerekli adımları atmaya devam etmesi durumunda, Avrupa ve Asya arasındaki geçiş trafiğine karayolu anlamında hakim olacağı bir gerçek. ■

Turkmenistan coming from various countries on a consolidated basis in Turkey. It is very important for warehouses to be able to put their transit load in Temporary Warehouse Site status only for this operation and it would be very good if this practice is implemented. There is a separate Temporary Warehouse Site for each customs. In order for the goods of Turkmenistan coming by sea, land or rail customs to enter Turkey and to be delivered after being consolidated, it must be consolidated to 'Type A General Warehouses'.

What do you think about the current number of the AEOs? What are your opinions about the possible effects of increasing the number of the AEOs?

Transit trade needs major support for the development of Turkey. We think that the collection of inventory at a center where logistics can be carried out easily is very important for Turkey when we also take the COVID-19 pandemic into account. As these problems are resolved, we will undoubtedly see an increase in Turkey's exports, as well. In Turkey, approximately 540 transporters, industrialists and merchants hold the Authorized Economic Operator status, which is very common in Europe. Since there is a large number of separate warehouse businesses in Turkey, the companies making shipping trade activities will be provided great possibilities when these warehouses are taken under the AEO status. The warehouses are actually opened after meeting important criteria requested by the state. There are warehouses that cover all AEO status requirements. If they are given this document, great facilities will be provided for both trade and export.

What are your predictions about the effects of 5G technologies, which are on the agenda of the logistics industry in terms of digitization?

A digital revolution will be experienced in the logistics industry when 5G infrastructures reach the desired size on a global scale and are blended with the Internet of Things. Intelligent programmes and artificial intelligence processes will enter our lives more than ever. Machines and software will play a more active role in business processes operated by humans. We will be able to minimize human errors with artificial intelligence. However, this will not mean that we can walk away from human labor. After all, the logistics industry is a people-oriented business. With the inclusion of 5G in our lives, we will feel digitization much more in all aspects of our business processes in 2023 and 2024.

Which concepts do you think will play an effective role in the medium-long term future of the logistics industry?

The concepts of digitization, the European Green Deal, Industry 4.0 and regional protectionism will be of great importance in the upcoming period. We have come a long way in digitization with the digital moves we started 10 years ago in the sectoral sense. As a country, we have managed to accelerate the flow of processes by obtaining the opportunity to obtain a large number of documents required during customs procedures from a single point with the Single Window System. However, when it comes to digitization, I think all mechanisms in the process should adapt to the environment. We witnessed that globalization slowed down with the COVID-19, and countries focused on regional protectionism policies. The European Green Deal will also be of great importance for all industries in the upcoming period. It is an inevitable fact that Turkey, which has the youngest and the most environmentally friendly truck fleet in Europe, will dominate the transition traffic between Europe and Asia in terms of road transport if it continues to take the necessary steps to comply with the Green Deal. ■

UTİKAD ÜYELERİ DİJİTALLEŞMEDE KURUMSAL DESTEĞİ DERNEKLERİNDEN ALACAK

UTİKAD MEMBERS WILL RECEIVE CORPORATE SUPPORT FROM ASSOCIATIONS FOR DIGITIZATION

Pandemi, şirketlerin kaderini dijital altyapılarına yönelik yatırımlarının belirleyeceğini gözler önüne serdi. UTİKAD, üyelerinin gelecekte de var olmaları, yeni iletişim modellerini programlarına almaları ve olası krizleri doğru bir şekilde yönetebilmeleri adına harekete geçti.

The pandemic has revealed that investments in digital infrastructure will determine the fate of companies. UTİKAD has taken action to help its members exist in the future, include new communication models in their programs and manage possible crises properly.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), üyelerine yönelik hizmetlerine ve eğitim desteklerine bir yenisini daha ekledi. Mesleki eğitim seminerleri, çok sayıda lojistik eğitimi ve FIATA Diploma Eğitimi'nde teknolojinin avantajlarını kullanarak devrim niteliğinde yenilikler sunan UTİKAD, üyelerinin kurumsal iletişim stratejilerini oluşturmalarına ve güçlendirmelerine katkı sağlamaya başladı. UTİKAD Kurumsal İletişim Departmanı bünyesinde sunulacak 'Kurumsal İletişim Danışmanlığı Hizmeti' ile üyelere, 'yeni medya' kanallarını ve geleneksel medyayı efektif bir şekilde kullanmaları noktasında ışık tutulacak. Ayrıca bir günlük 'Kurumsal İletişim Eğitimi' verilecek.

ÜYELERE YENİ İLETİŞİM MODELLERİ ANLATILACAK

UTİKAD Üyeleri, firmaların sadece fiziksel ortamlarda yer almasının yetersiz kaldığı, dijital dünyadaki mevcudiyetin zorunluluk haline aldığı günümüzde, kurumsal iletişimin güncel haliyle tanışma ve bu dünyanın derinliklerine inme fırsatı yakalayacaklar. Tüm üyelerinin sürdürülebilir bir geleceğe sahip olması için faaliyet alanını sürekli genişleten UTİKAD, COVID-19 salgını öncesinde başlattığı Kurumsal İletişim Eğitimi'nin yanına Kurumsal İletişim Danışmanlığı Hizmeti'ni de ekledi. Danışmanlık hizmeti çerçevesinde firmaların temsilcilerine bir günlük ücretsiz Kurumsal İletişim Eğitimi verilirken, dileyen üye firmalara UTİKAD'ın çözüm ortağı ve lojistik sektöründe ajans deneyimi olan Beyaz Zürafa ve BİNT Ajans'tan uygun ücretlerle teklifler sunuluyor. ■

Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (UTİKAD) added a new one to its services and training support for its members. UTİKAD, which important innovations by using the advantages of technology in vocational training seminars, numerous pieces of logistics training and FIATA Diploma In Freight Forwarding Programme, has started to support its members to form and strengthen their corporate communication strategies. With the "Corporate Communication Consultancy Service" to be offered by UTİKAD Corporate Communications Department, members will be guided about the effective use of "new media" channels and traditional media. Besides, they will be given a one-day "Corporate Communication Training".

NEW COMMUNICATION MODELS WILL BE EXPLAINED TO THE MEMBERS

UTİKAD members will have the opportunity to get familiar with the current state of corporate communication and to delve into the depths of this world in our days when the presence of companies only in physical environments is insufficient and presence in the digital world is a necessity. UTİKAD, which continuously expands its field of activity so that all its members have a sustainable future, has added the Corporate Communication Consultancy Service to the Corporate Communication Training that it started before the COVID-19 crisis. Within the framework of the consultancy service, a free one-day Corporate Communication Training is given to the representatives of the companies and they will be presented offers at affordable prices from Beyaz Zürafa and BİNT Agency, which are UTİKAD's solution partners and agency experience in the logistics industry. ■

FİRMALARIN YAPISINA ÖZEL PROGRAMLAR

SPECIAL PROGRAMMES FOR THE STRUCTURE OF FIRMS

Eğitimin en önemli özelliklerinden biri, kalıba bağlı kalmayıp her firmanın işleyiş yapısına uygun programlarla işlenecek olması. Firmalara özel paketler ve programlar, UTİKAD Kurumsal İletişim Departmanı ve ilgili ajansın temsilcileri tarafından hazırlanacak, süreçler sürekli takip edilecek. Bu hizmetten faydalanmak isteyenler kurumsal@utikad.org.tr adresi üzerinden mail yoluyla UTİKAD birimleriyle iletişime geçebilirler.

One of the most important features of the training is that it will be run with programmes suitable for the working structure of each company, without sticking to the usual programmes. Packages and programmes specific to companies will be prepared by UTİKAD Corporate Communication Department and the representatives of the relevant agency, and the processes will be constantly monitored. Those who want to benefit from this service can contact UTİKAD units via e-mail at kurumsal@utikad.org.tr. ■

A'DAN Z'YE KURUMSAL İLETİŞİM EĞİTİMİ

CORPORATE COMMUNICATION TRAINING FROM A TO Z

Yüz yüze iletişimin mümkün olmadığı durumlarda firmaların online dünyadaki varlığı ve yeni medya olarak adlandırılan sosyal medya kanallarının önemi, pandemi sürecinde açıkça gün yüzüne çıktı. Eğitim içerisinde bu gibi kriz dönemlerinde, tüzel sosyal medya hesaplarından verimli bir şekilde faydalanmaktan dijital kurumsal kimliğin nasıl oluşturulacağına kadar altın değerinde bilgiler paylaşılacak.

In cases where face-to-face communication is not possible, the presence of companies in the online world and the importance of social media channels called new media have clearly emerged during the pandemic process. Key information such as making efficient use of corporate social media accounts in such crisis periods and how to create a digital corporate identity will be shared in the training. ■

İSTENMEYEN MESAJLARI HAYATINIZDAN ÇIKARABİLECEKSİNİZ

YOU WILL GET RID OF THE SPAM MESSAGES

Günlük hayatın yoğun temposu içinde, çoğu kişi için can sıkıcı bir pazarlama yöntemi haline gelen istenmeyen mesaj ve e-postaları artık hayatınızdan çıkarabilirsiniz. Ticaret Bakanlığı tarafından hayata geçirilen İleti Yönetim Sistemi, hem söz konusu iletileri gönderen işletmeler hem de sürekli bu iletilere maruz kalanlar için çarpıcı özellikler sunuyor.

You can now get rid of the spam messages and e-mails, which is an annoying marketing method for many people in the hectic pace of daily life. The Message Management System, implemented by the Ministry of Trade, offers striking features for both businesses that send these messages and those who are constantly exposed to these messages.



Günlük hayatın can sıkıcı ayrıntılarından biri haline gelen istenmeyen ticari mesaj ve e-postalara yönelik yeni bir döneme giriliyor. 500 bin şikayet üzerine T.C. Ticaret Bakanlığı'nın devreye aldığı uygulamanın hazırlıkları ve altyapısı tamamlandı. 'İleti Yönetim Sistemi' (İYS) isimli uygulama devreye girdiğinde, onayı bulunmayan alıcılara ticari elektronik ileti gönderilemeyecek.

İYS; 1 Mayıs 2015 tarihinde yürürlüğe giren 6563 sayılı Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkındaki Kanun ve Ticari İletişim ve Ticari Elektronik İletiler Hakkında Yönetmelik çerçevesinde, Ticaret Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nce sunulan ticari elektronik ileti izinlerinin ve şikayet süreçlerinin yönetilebildiği web tabanlı bir platformdur. İYS, hizmet sağlayıcıların arama, SMS mesaj, e-posta yoluyla ticari elektronik ileti göndermek için alıcılardan aldıkları onayları saklayıp yönetebilmesine, alıcıların ise onay ve ret hakkını kullanabilmesine, ticari elektronik ileti şikayetlerini iletebilmesine ve yönetebilmesine imkan tanıyan, güvenlik standartlarına sahip ulusal bir veri tabanı sistemidir.

A new era is beginning for unsolicited commercial messages and e-mails, which have become one of the annoying details of daily life. The preparations and infrastructure of the implementation commissioned by the Ministry of Trade upon 500 thousand complaints have been completed. Once the "Message Management System" (IYS) implementation is activated, commercial electronic messages will not be sent to recipients without taking their consent. IYS, which was put into force on 1 May 2015 and which is served by the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey assigned by the Ministry of Trade within the context of the Regulation on Commercial Communication and Commercial Electronic Messages, is a web-based platform where commercial electronic mail permissions and complaint processes can be managed. IYS is a national database system with security standards which allows service providers to store and manage the consents they receive from the recipients to send commercial electronic messages via call, SMS message, e-mail, and which allows the recipients to use the right of permission and rejection, to communicate and manage commercial electronic message complaints.

PEKİ 'İYS' NASIL İŞLEYECEK?

Bu düzenlemeyle birlikte artık tüm ticari elektronik ileti izinleri, İYS'de saklanabilecek. Ticari ileti gönderen tüm işletmeler (hizmet sağlayıcılar), pazarlama, promosyon, kampanya, indirim, hediye reklam, özel gün kutlamaları vb. içerikli ticari iletilerini müşterilerine arama, SMS, e-mail olarak iletebilmek için alıcılarından aldıkları iletişim izinlerini İYS'ye aktaracak. Vatandaşlar yani alıcılar ise bu izinleri için çıkış (ret) haklarını diledikleri zaman kullanabilecek. 'iys.org.tr' adresinden siteye giren kullanıcılar e-devlet şifrelerini girdikten sonra yapay zeka tarafından yönlendirilerek işlemlerini isteklerine göre sonlandırabilecekler.

İZİNİ OLMAYANA İLETİ GİTMEMEYİ

Alıcılar, nereden, ne zaman, hangi kanal üzerinden hangi hizmet sağlayıcısının veya markanın ticari elektronik ileti göndermesine izin verdiğini İYS üzerinden görüntüleyecek. Hizmet sağlayıcılara her bir kanal (arama, SMS, e-mail) için verdikleri izinleri İYS üzerinden düzenleyebilecek ve tüm bu işlemler tek bir platformdan yapılabilecek. İşletmeler herhangi bir kanaldan ticari ileti göndermek istediklerinde, vatandaşların (alıcıların) verdikleri izinleri İYS üzerinden kontrol edecek ve sadece izin vermiş alıcılara ticari elektronik ileti gönderebilecekler.

ŞİRKETLERİN İYS'YE BAŞVURUSU İÇİN HANGİ BELGELER GEREKİYOR?

İYS'ye başvuru sırasında hizmet sağlayıcı (mesajı gönderen) ve gerçek kişiler (vatandaşlar) için ayrı belgeler gerekmektedir. Gerekli belgeler ile ilgili detaylı bilgiler de 'iys.org.tr' adresinden öğrenilebilir.

İYS KAYIT VE ONAY TARİHLERİNDE DEĞİŞİKLİK

Hizmet sağlayıcıların İYS'ye kaydolma ve mevcut onaylarını yükleme tarihi, Ticaret Bakanlığı tarafından 30 Kasım 2020 tarihinde yeniden düzenlendi. Hizmet sağlayıcıların İYS'ye kaydolmaları ve ticari elektronik ileti onaylarını aktarmaları gereken son tarih 1 Aralık 2020 olarak belirlenmişti. Ancak COVID-19 salgınının günlük hayattaki olumsuz etkileri nedeniyle iş süreçlerinde yaşanan bazı aksamalar İYS uygulama tarihlerinde değişikliğe gidilmesine sebebiyet verdi. 150 bin adedin üstünde ticari elektronik ileti onayı olan hizmet sağlayıcılar için onay yükleme son tarihi 31 Aralık 2020; bu onayların vatandaş tarafından kontrol edilme son tarihi ise 15 Şubat 2021, 150 bin adet ve altında ticari elektronik ileti onayı olan hizmet sağlayıcılar için onay yükleme son tarihi 31 Mayıs 2021'e; bu onayların vatandaş tarafından kontrol edilme son tarihi ise 15 Temmuz 2021'e ertelendi. ■

HOW WILL 'İYS' RUN?

With this regulation, all commercial electronic mail permissions will now be stored in IYS. All businesses (service providers) sending commercial messages will import the communication permissions obtained from the recipients to IYS in order to send their commercial messages containing marketing, promotions, campaigns, discounts, gift advertisements, special day celebrations, etc. to its customers as calls, SMS messages and e-mails. Citizens, in other words, recipients will be able to use their rejection rights whenever they want for these permissions. Users entering the website 'iys.org.tr' will be guided by artificial intelligence after entering their e-government passwords and be able to terminate their transactions according to their wishes.

Ticari ileti almayı reddettikleri bir işletmeden tekrar ileti alan vatandaşlar, şikayet haklarını İYS üzerinden hızlıca kullanabilecekler.

.....

Citizens who still receive messages from a business they have refused to receive commercial messages will use their complaint rights quickly through IYS.

THOSE WHO DO NOT GIVE CONSENT WILL NOT RECEIVE MESSAGES

Recipients will view which service provider or brand they have allowed to send them commercial electronic messages through which channels and where and when. They will be able to edit the permissions they have given to service providers for each channel (call, SMS, e-mail) via IYS and all these transactions can be done from a single platform. When businesses want to send commercial messages from any channel, they will check the permissions given by the citizens (recipients) through IYS and they will be able to send commercial electronic messages only to the recipients who have given consent.

WHICH DOCUMENTS ARE REQUIRED FOR COMPANIES TO REGISTER TO İYS?

Different documents are required for the service provider (sending the message) and real persons (citizens) during the registry to IYS. Detailed information about the required documents can be found at 'iys.org.tr'.

CHANGES IN İYS REGISTRATION AND APPROVAL DATES

The registry date of service providers to IYS and the date for submitting their approval status were revised by the Ministry of Trade on November 30, 2020. The deadline for service providers to register to IYS and to submit their commercial electronic message approvals was set as 1 December 2020. However, the disruptions in business processes experienced due to the negative effects of the COVID-19 pandemic in daily life caused an amendment in the implementation dates of IYS. The deadline for submitting approvals for service providers with more than 150 thousand commercial electronic messages has been postponed to 31 December 2020, the deadline for these approvals to be checked by citizens has been postponed to 15 February 2021, and the deadline for submitting approvals for service providers with commercial electronic message approvals of 150 thousand or less has been postponed to 31 May 2021 and the deadline for these approvals to be checked by citizens has been postponed to 15 July 2021. ■

HER ŞEY KAYIT ALTINDA

Hizmet sağlayıcı işletmeler, onaylarını İYS aracılığıyla alacak. Böylece onayların ispatı İYS'de saklanacak. İleti Yönetim Sistemi'ne gelecek onay ve ret bildirimleri günlük olarak raporlanacak. Vatandaşların tüm izin hareketleri, her bir iletişim kanalı için ayrı ayrı saklanacak. ■

EVERYTHING IS RECORDED

Service provider businesses will receive their approval via IYS. Thus, the proof of the approvals will be kept in IYS. Approval and rejection notifications to be sent to the Message Management System will be reported daily. All permit transactions of citizens will be stored separately for each communication channel. ■

TİO-ÜDY MUAFİYETİ SAĞLAYAN EĞİTİME YÜKSEK KATILIM

HIGH PARTICIPATION IN THE TRAINING PROVIDING FREIGHT FORWARDERS AND SENIOR-LEVEL EXECUTIVES EXEMPTION

TİO Belgesi sahibi firmalara TİO-ÜDY muafiyeti sağlayan UTİKAD Lojistik Eğitimi, yüksek katılımıla başladı. Eğitim programı, yalnızca UTİKAD tarafından verilen ve taşımacılara TİO-ÜDY muafiyeti sağlayan ilk ve tek çevrim içi eğitim olma özelliği taşıyor.

UTİKAD Logistics Training, which provides freight forwarders and senior-level executives exemption to companies holding Freight Forwarding Certificate, started with high participation. Provided by UTİKAD, the training programme is the first and only online training that provides Freight Forwarders and Senior Level Executives exemption to transporters.

UTIKAD, TİO Yönetmeliği gereğince TİO Belgesi sahibi firmaların sahip olması gereken TİO-ÜDY muafiyeti sağlayan yeni eğitimine 43 katılımcı ile 7 Kasım Cumartesi günü başladı. 26 Haziran 2021 tarihine kadar sadece Cumartesi günleri altı saat olarak, çevrim içi yapılacak olan UTİKAD Lojistik Eğitimi'nin açılış programı konuşmasını, UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener yaptı. Eğitimin yüksek lisansa eşdeğer olduğunu belirten Eldener, "Hem sektöre yeni girenlerin hem de sektörün tecrübeli temsilcilerinin bu eğitimden sağlayacağı faydanın çok değerli olduğunu düşünüyorum. Bu çok büyük bir özveri. Sizleri öncelikle bu özveriniz için tebrik ediyorum" diye konuştu.

UTİKAD ÇEVİRİM İÇİ EĞİTİMLERE HAZIRDI

UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur ise eğitimin sektör paydaşlarından büyük ilgi gördüğünü belirtti. Pandemi nedeniyle çevrimiçi olarak planlanan UTİKAD Lojistik Eğitimi'nin derneğin önemli bir hedefine hizmet ettiğinin altını çizerek şöyle konuştu: "UTİKAD eğitimlerimizi çevrim içi olarak gerçekleştirmek için altyapısını oluşturmaya uzun zaman önce başlamıştık ve hatta sektöre sunma aşamasındaydık. Pandemi tam da bu dönemde patladı ve biz hazırдық. Bu modülleri oluşturmuştuğumuz dolayısıyla son derece hızlı bir şekilde eğitimimizi sizlerle buluşturduk."

EĞİTİM SADECE UTİKAD TARAFINDAN VERİLİYOR

Eğitim kapsamında, çok modlu taşımacılık dahil olmak üzere tüm taşıma modları, dış ticaret, depolama ve dağıtım, gümrük süreçleri, proje taşımacılığı, sigorta, tehlikeli maddeler, güvenlik ve emniyet, maliyet yönetimi konuları, mevzuat ile operasyonel bilgiler eşliğinde sektörün ve akademik dünyanın uzmanları tarafından aktarılacak.

Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği gereği, TİO Yetki Belgesi sahibi firmaların belge sorumluluğu gereğince firma bünyelerinde bir ÜDY, iki ODY istihdam etmeleri gerekiyor. UTİKAD Lojistik Meslek Eğitimi'ne katılıp başarı ile tamamlayan katılımcılar TİO-ÜDY muafiyeti kazanabiliyor. Türkiye'de yalnızca UTİKAD tarafından verilen eğitim, taşımacılara TİO-ÜDY muafiyeti sağlayan ilk ve tek çevrim içi eğitim olma özelliğini taşıyor. ■

UTIKAD started its new training providing Freight Forwarders and Senior-Level Executives exemption, which companies holding Freight Forwarding Certificate should have, on Saturday, November 7 with 43 participants. The opening speech of UTİKAD Logistics Training, which will be held online for 6 hours only on Saturdays until June 26, 2021, was delivered by UTİKAD Board President Mr. Emre Eldener. Stating that the training is equivalent to a master's degree, Mr. Eldener said: "I think that both new entrants and experienced representatives of the industry will gain very valuable benefits from this training. This is a great dedication. First of all, I congratulate you for your dedication."

UTİKAD WAS READY FOR ONLINE TRAINING

UTİKAD General Manager Mr. Cavit Uğur, on the other hand, stated that the training drew the great interest of industry stakeholders. He underlined that UTİKAD Logistics Training, which was planned online due to the pandemic, served an important goal of the association, and added: "We had begun to build the infrastructure to realize our UTİKAD trainings online a long time ago and we were even at the stage of presenting it to the industry. The pandemic broke out just at this time but we were ready. We had already created these modules, so we presented our training to you very rapidly"

THE TRAINING IS GIVEN ONLY BY UTİKAD

Along with legislation and operational information, the subjects of all modes of transport, including multi-modal transport, foreign trade, storage and distribution, customs processes, project transport, insurance, hazardous materials, safety and security, and cost management will be conveyed by the prominent figures of the academic world within the scope of the training.

In accordance with the Regulation of Freight Forwarders, companies holding Freight Forwarding Certificate are required to employ one Senior-Level Executive and two Mid-Level Executives within the company in accordance with the liability of the certificate. Participants who attend and successfully complete UTİKAD Logistics Vocational training can earn Freight Forwarders and Senior-Level Executives exemption. Provided by UTİKAD, the training programme is the first and only online training that provides Freight Forwarders and Senior Level Executives exemption to transporters. ■

UTİKAD EĞİTİMLERİ PANDEMİ DİNLEMEDİ

UTİKAD TRAININGS ARE CONTINUING DESPITE THE PANDEMIC

UTİKAD, lojistik sektörünün paydaşlarına yönelik eğitimlerine pandemi döneminde de kesintisiz devam ediyor. COVID-19 nedeniyle ara vermek bir yana, UTİKAD eğitim programlarına sürekli yenileri ekleniyor.

UTİKAD continues to organize trainings for the stakeholders of the logistics industry during the pandemic without taking a break. UTİKAD constantly adds new trainings to its training programme.

U TİKAD, sektörün hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik eğitim programlarına pandeminin neden olduğu olumsuz koşullar altında da devam etti. COVID-19 süreci öncesinde FIATA Diploma Eğitimi dışında mesleki eğitimlerine de devam eden UTİKAD, pandemi sebebiyle eğitim çalışmalarını yüz yüze eğitimden çevrim içi platformlara taşıdı. UTİKAD ayrıca mevcut eğitimlerin çevrim içi platformlara taşınmasının yanı sıra üyelerin ve sektörün ihtiyaçları doğrultusunda günlük yeni eğitim seminerlerini de takvimine ekledi. UTİKAD'ın pandemi sürecinde gerçekleştirdiği çevrim içi eğitimler arasında şunlar yer aldı:

- Satınalma ve Sözleşme Yönetimi
- Konşimento Eğitimi
- Lojistik Sektöründe Etkin Satış ve Satış Teknikleri
- Lojistik İşletmeleri için Sigorta Eğitimi
- Lojistik İşletmeleri için Maliyet Yönetimi Eğitimi
- Lojistik İşletmeleri için Gümrükleme Eğitimi
- Depo Yönetimi Eğitimi
- Dış Ticaret Eğitimi
- Lojistikte Sözleşme Hukuku
- Lojistikte Taşıma

Pandemi dönemi ile birlikte firmaların kurum içi eğitimlere olan talebinin artmasıyla UTİKAD, kurum içi eğitimlerini de planlamayı sürdürüyor. Firmalardan gelen taleplere bağlı olarak eğitimler belirlenen gün ve saatlerde verilebiliyor.

YILIN SON HAFTASINDA DIŞ TİCARET EĞİTİMİ

2020 yılının son günlerinde çevrimiçi olarak tamamlanan eğitimlerden biri de Dış Ticaret Eğitimi oldu. 25 Aralık'ta gerçekleştirilen Dış Ticaret Eğitimi'nde ise şirket çalışanları ile ileride dış ticaret yapmak isteyen kişilere dış ticaret konusunda kapsamlı bilgiler verildi. ■



U TİKAD continues to organize training programmes, which aim at increasing the service quality of the industry, under the pandemic conditions, as well. UTİKAD, which continued its vocational training apart from FIATA Diploma In Freight Forwarding Programme before the COVID-19, switched its training activities from face-to-face training to online training due to the pandemic. UTİKAD also added new daily training seminars to its calendar in line with the needs of the members and the industry, as well as moving its current trainings to online platforms. The following trainings were among the online trainings that UTİKAD carried out during the pandemic:

- Procurement and Contract Management
- Bill of Lading Training
- Effective Sales and Sales Techniques in the Logistics Industry
- Insurance Training for Logistics Companies
- Cost Management Training for Logistics Companies
- Customs Clearance Training for Logistics Companies
- Warehouse Management Training
- Foreign Trade Training
- Contract Law in Logistics
- Transport in Logistics

Due to the increasing demand of companies for in-house trainings during the pandemic, UTİKAD continues to plan in-house trainings. Depending on the demands of the companies, trainings can be held on the specified days and hours.

FOREIGN TRADE TRAINING IN THE LAST WEEK OF THE YEAR

One of the online trainings completed in the last days of 2020 was Foreign Trade Training. Comprehensive information was given to the company employees and persons who want to get involved in foreign trade in the future on December 25th. ■

QR kodu okutarak UTİKAD eğitimleri ve takvimi hakkında daha fazla bilgiye ulaşabilirsiniz.



You can scan the QR Code to get more information about UTİKAD trainings and the calendar.

3E İç ve Dış Ticaret Taahhüt 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

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 Taahhüt ve Tic. Ltd. Şti.
www.airtechkargo.com

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

Akyapı Lojistik Ltd. Şti.
www.akyapilojistik.com

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

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

Aktifped Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.
www.aktifped.com.tr

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

Alışan Lojistik A.Ş.
www.alisangroup.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 Taahhüt Konteyner Hizmetleri ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.anchorlogistics.com.tr

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

APL Taahhüt ve Lojistik Ltd. Şti.
www.apllogistics.com

Apron Global Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.
www.apronglobal.com.tr

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.arenmumrukleme.com.tr

Ares Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.arestans.com.tr

Arco Denizcilik Servis A.Ş.

Argo Freight Lojistik A.Ş.
www.argofreight.com

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

Ariya Lojistik Uluslararası Taahhüt 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

Ase 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.asegmuruk.com

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

Aslanlar Grup Lojistik Tic. Ltd. Şti.

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

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

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

Asyaport Liman A.Ş.
www.asyaport.com

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

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

Atat Taahhüt Çözümleri A.Ş.
www.ataatransport.com

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

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

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

Atlantic Expeditions Uluslararası Taahhüt A.Ş.
www.atlanticforwarding.com

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

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

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

Aytaş Global Lojistik ve İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.aytaslojistik.com

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

Baikay Global Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.baikay.com

Balkan Kara Taahhüt Kuyumculuk Tic. Ltd. Şti.
www.rumeligmuruk.com

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

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

Bati 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.groupe-bbl.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 Taahhüt İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.bhsfreight.com

BISLOGISTICS Bis Usul Lojistik Taahhüt
Organizasyonu ve Turizm San. Tic. Ltd. Şti.
www.bislogistics.com.tr

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

Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taahhüt 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.brsllogistics.com.tr

Buzmavi Deniz ve Hava Taahhüt 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.cbitransport.com

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

Capital Lojistik ve Taahhüt 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 Taahhüt 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

CETA Uluslararası Nakliyat
Petrol Gıda İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.cetalojistik.com.tr

Ceva Uluslararası Taahhüt 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

Collicare Lojistik A.Ş.
www.collicare.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

CTU Lojistik Nakliyat Hizmetleri İnşaat Taahhüt Gıda
Petrol Ürünleri İth. İhr. Tic. ve San. Ltd. Şti.
www.ctulojistik.com

CTT Denizcilik A.Ş.
www.ctt.com.tr

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

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

Celebi 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

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

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

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

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

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

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

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

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

DHL Worldwide Express Taahhüt 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 Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.
www.dpworldyarimca.com

DPEX Taahhüt Hizmetleri Ltd. Şti.
www.dpexturkey.com

DPL Lojistik A.Ş.
www.dpl.com.tr

DSL Lojistik ve Uluslararası Taahhüt Tic. Ltd. Şti.
www.dsllogistics.com.tr

DSV Hava ve Deniz Taahhüt A.Ş.
www.dsv.com

DSV Uluslararası Kara Taşıma İşleri Organizatörlüğü A.Ş.
www.tr.dsv.com

Dünya Global Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.
www.glojistik.com

E.A.S.T. Trans Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
www.easttrans.com.tr

EASTRANS Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
www.easttrans.com.tr

Ecu Worldwide Turkey Taş. Ltd. Şti.
www.ecuworldwide.com

EFA Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.efanakiyat.com.tr

Ege Ekspres Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.egeekspres.com

Ekol Lojistik A.Ş.
www.ekol.com

Eksper Tren Taşımacılığı A.Ş.
www.ekspertren.com

Ekspres Gemicilik Hava Kargo Turizm ve Tic. Ltd. Şti.
"www.expressairtravel.net - www.express-airtravel.com"

Ektrans Ulus. Nak. ve Tic. A.Ş.
www.ektrans.com.tr

Element Uluslararası Nakliyat Lojistik ve Turizm İth. İhr. Tic. Ltd. Şti.
www.elementlogistic.com

ELS Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.elslog.com

Elsa Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.
www.elsanakiyat.com

EM Ocean Denizcilik Ulus. Taş. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.emocean.com.tr

Embassy Freight Uluslararası Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti.
www.embassy.com.tr

Enatrans Ulus. Taş. Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.enatrans.com

Enco İstanbul Seyahat ve Taş. Tic. Ltd. Şti.
www.enco.com.tr

Ergünler Konteyner Depolama Nakliyat
Lojistik Petrol Ürünleri ve San. Tic. Ltd. Şti.
www.ergunlernakiyat.com.tr

Erse Lojistik Turizm Tekstil Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.erselozistik.com

ES Uluslararası Taşımacılık ve Denizcilik Tic. A.Ş.
www.esitr.com

Esalco Lojistik ve Dış Tic. A.Ş.
www.esalco.com

Esnâ Uluslararası Taşımacılık Brokerlik Hizm. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.esnafreight.com

Eti Lojistik Demiryolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Vagon
Bakım Onarım İmalat San. ve Tic. A.Ş.
www.yilport.com

Europe Intermodal Nakliyecilik Hizmetleri Aracılığı Ltd. Şti.
www.europeintermodal.com

Everest Denizcilik Lojistik İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.everestshipping.com.tr

Evolog Nakliyat ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.evolog.com.tr

Expeditors İnternational Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.expeditors.com/turkey

FAHRİ ÜYE - Arif DAVRAN

FAHRİ ÜYE - Ayşe Nur ESİN

FAHRİ ÜYE - Lütfi AYGÜLER

FAHRİ ÜYE - Müjdat MANDAL

FAHRİ ÜYE - Polat BENGİSERP

FAHRİ ÜYE - Selma AKDOĞAN

FAHRİ ÜYE - Tolga ALPASLAN

Fast Taşımacılık Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.
www.fast-ltd.com

Fedex Trade Networks Ulus. Nak. Ltd. Şti.
www.ftn.fedex.com

Ferrari Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.
www.ferrarigroup.net

Fevzi Gandur Lojistik A.Ş.
www.fevzigandur.com

FL Fuar Lojistik Hizmetleri Taşımacılık Ltd. Şti.
www.fuarlojistik.com

FLS Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.fls.com.tr

FMS Lojistik Ltd. Şti.
www.fms-logistics.com

Formar Denizcilik ve Ticaret A.Ş.
www.formarshipping.com

Former Deniz Acenteliği San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.formerlojistik.com.tr

Forsa Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti.
www.forsaship.com

FP Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.fourplus.com.tr

Fratelli Cosulich Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti.
www.cosulich.com.tr

Freightcon International Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.
www.freightcon.com.tr

FSP Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.fsplogistics.com

Galata Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.
www.galpi.com.tr

Gata Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.
www.gataairlines.com

Gaziport Lojistik ve Tic. Ltd. Şti.
www.gaziport.com

Gefco Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.
www.tr.gefco.net

Gemline Denizcilik Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.gemline.com.tr

Genel Transport Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.
www.geneltransport.com.tr

Geodis Turkey Nakliyat A.Ş.
www.geodis.com.tr

Gezairi Transport Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
www.gezairi.com

GF Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.gflogistics.com.tr

GG İklim Grup Liman Hizmetleri A.Ş.
www.ggiklim.com

Giritli Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ltd. Şti.
www.girtliglobal.com

Globelink Ünimar Lojistik A.Ş.
www.globelink-unimar.com

Globe Air Cargo Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.ecsgroup.aero

Glober Lojistik A.Ş.
www.globerlojistik.com

GNV Lojistik Uluslararası Taşımacılık
Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.gnwlogistics.com

GTS Lojistik Ltd. Şti.
www.gtslog.com

Gökbil Nakliyat Depolama Lojistik San. ve Dış Tic. A.Ş.
www.gokbil.com.tr

Greenlog İntermodal Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.greenlog.com.tr

Gruptrans Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.gruptrans.com

Gulf Agency Denizcilik A.Ş.
www.gac.com/turkey

Gürbulak Nakliyat Otomotiv San. Tic. Ltd. Şti.
www.gurbulaknakliyat.com.tr

Haliç Ulus. Taş. Turizm ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.halicint.com

Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.
www.havas.net

Hellmann Worldwide Lojistik Ltd. Şti.
www.hellmann.net

Hilal Trans Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş.
www.hilaltrans.com

Hisar Lojistik Turizm İnşaat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.hisargroup.com

Hitit Trans Uluslararası Nakliyat Gümrük Müş. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.hitittrans.com

HK Hızlı Kargo Uluslararası Taşımacılık
Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.
www.shipzip.com

HM Uluslararası Proje Taşımacılığı A.Ş.
www.hm-proje.com.tr

Horoz Bollere Logistics Taşımacılık A.Ş.
www.horozbollere.com

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve Tic. A.Ş.
www.horoz.com.tr

Hoyer Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti.
www.hoyer-group.com

Hödlmayr Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.
www.hoedlmayr.com

HS Lojistik Uluslararası Nakliyat İhracat İthalat Hasan SEVİNSEL
www.hsinternationaltransport.com

HTX Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.
www.htx-logistic.com

Hursan Lojistik ve Dış Tic. A.Ş.
www.hursanlojistik.com

Hyundai Glovis Lojistik Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.glovis.com.tr

Imperial Turkey Lojistik Tic. A.Ş.
www.imperiallogistics.com

Innova Global Sistem Danışmanlık Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.
www.innovaturkey.com

ISC Lojistik A.Ş.
www.isc.com.tr

Isl Int. Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.
www.islgroup.net

ISS Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.
www.iss-globalforwarding.com

Italmare Lojistik Servis A.Ş.
www.italmare.com.tr

ITS Lojistik A.Ş.
www.itslojistik.com

İbrahim Atabay Premium Lojistik

İbrakom Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.ibrakom.com

İda Uluslararası Taşımacılık Tic. A.Ş.
www.idafreight.com

İdeal Denizcilik ve Taşımacılık Ltd. Şti.
www.ideal-transport.com

İDL Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.idllogistics.com

İDO İstanbul Deniz Otobüsleri San. ve Tic. A.Ş.
www.ido.com.tr

İmiş İth. İhr. Tic. ve Nak. A.Ş.
www.imisk.com.tr

İMS Lojistik Ulus. Taş. İth. İhr. Turizm. İnş. Taah. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.imslojistik.com

İnter Kombi Transport ve Lojistik A.Ş.
www.intercombi.com

İntermax Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.intermax.com.tr

İntermed Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti.
www.intermed.com.tr

İrnak Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.
www.irkak.com.tr

İstanbul Denizcilik Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
www.istanbullogistics.com

İTL Dış Ticaret Uluslararası Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.itl-transport.com

İTT Uluslararası Taşımacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.itt.com.tr

JMS Uluslararası Taşımacılık Organizasyon Ticaret A.Ş.
www.jms.com.tr

John Good Denizcilik Taşımacılık ve Lojistik Hiz. Tic. Ltd. Şti.
www.johngood.com.tr - www.johngood.co.uk

Kalenakiyat, Seyahat ve Turizm A.Ş.
www.kalenakiyat.com.tr

Kamp Lojistik Ticaret A.Ş.
www.kamplogistics.com

Kargotur Dış Ticaret Nakliyat Turizm Ltd. Şti.
www.kargotur.com.tr

Karınca Lojistik A.Ş.
www.karincalogistics.com

KATILIMCI ÜYE - Ahmet AYTOĞAN

KD Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.kdd.com.tr

KDY Lojistik ve Nakliyat A.Ş.
www.kdylogistics.com

Keşif Nakliyat ve Gümrükleme Tic. Ltd. Şti.
www.kesifnakliyat.com

Keyline Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.keyline-tr.com

KHT Uluslararası Nakliye Gümrükleme
Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.khtlojistik.com

Kinay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.
www.kinaygroup.com

Kita Ulaştırma Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.kitalogistics.com

KLN Lojistik San. ve Tic. A.Ş.

Konsped Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.
www.konsped.com

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

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

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

Kumpot Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş.
www.kumpot.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

Lanes Lojistik ve Tic. A.Ş.
www.laneslog.com

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

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

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

Limsir Liman Servisleri ve Tic. Ltd. Şti.
www.kinay.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

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

Logitrans Lojistik A.Ş.
www.logitransport.com

Logitrans Intermodal 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

Martrade Denizcilik Taşımacılık A.Ş.
https://marlog-lbg.com

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.medshipping.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

Militer 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 Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.
www.mngairlines.com

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

Nadirler İç ve Dış Tic. İth. İhr. Loj. Ulus. Taş. Dan. Ltd. Şti.
www.nadirler.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

Netaway Global Lojistik Taşımacılık ve Depolama Hizmetleri Dış Tic. A.Ş.
www.netaway.com.tr

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.nisallogistics.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 Entrepoculuk ve Taş. Tic. A.Ş.
www.obdansistem.com

OC Lines Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.
www.oc-lines.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 Global Uluslararası Taşımacılık Lojistik Tic. Ltd. Şti.
www.omegagloballogistics.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 Tarım Ürünleri İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.orfe.com.tr

Orient Ekspres Uluslararası Taşımacılık Turizm ve Ticaret Ltd. Şti.
www.orientekspres.com

Origen Lojistik Taşımacılık Ticaret A.Ş.
www.origenlog.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

Öykü Lojistik A.Ş.
www.oykugrup.com.tr

Öznakliyat Kara Taşımacılığı A.Ş.
www.oznakliyat.com.tr

Paket Taşımacılık Sistemleri A.Ş.
www.pts.net

Pan Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.panlogistics.com.tr

Pers Lojistik Hizmetleri İth. İhr. İnş. San. Ltd. Şti.
www.pers.com.tr

Petrogates Lojistik Hizmetleri Maden Kimya Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.petrogateslogistics.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

Punta Denizcilik Ticaret Levent Aydınç

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

Rhenus Intermodal Sistemleri Lojistik Ltd. Şti.
www.tr.rhenus.com

RORO Denizcilik ve Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.
www.rorolozistik.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 Intermodal 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.ssystem.com.tr

Sabay Lojistik Ltd. Şti.
www.sabay.com.tr

SAB Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.

Sahra Havaçılık ve Lojistik Hizmetler Ltd. Şti.
www.sahragroup.com

Sal Depoculuk Hizmetleri Lojistik Nakliye San. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.sallojistik.com.tr

Sarp Intermodal Hizmetleri İç ve Dış Tic. A.Ş.
www.sarpintermodal.com

Savino Del Bene Nakliyat A.Ş.
www.savinodelbene.com

Scanwell Lojistik A.Ş.
www.scanwell.com

Schenker Arkas Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
www.schenkerarkas.com.tr

SEA World Denizcilik Ltd. Şti.
www.seaworldshipping.com

Sega Lojistik ve Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti.
www.segalozistik.com

Select Bilişim Hizmetleri A.Ş. www.selectyazilim.com	Stoneway Uluslararası Taşımacılık İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti. www.stoneway.com.tr	Transmot Ulus. Taş. ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.transmot.com.tr	Vegamar Denizcilik ve Taşımacılık Tic. A.Ş. www.vegamar.com.tr
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	Transorient Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.transorient.com.tr	Vera Lojistik A.Ş. www.veralog.com
Sertrans Ulus. Nak.Ticaret A.Ş. www.sertrans.com.tr	Talos Denizcilik Taşımacılık Tanıtım Organizasyonu ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.talos.com.tr	Trasant Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.trasant.com	Veritas Ulus. Taş. Tic. Ltd. Şti. www.veritasforwarding.com
Servex Global Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.servex.com.tr	Tan-Air Ulus. Taş. ve Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tanair.com.tr	Tria Lojistik Hizmetler Ticaret A.Ş. www.trialogistics.com	Viking Kargo Ltd. Şti. www.vikingcargo.com.tr
Sevnako Uluslararası Taşımacılık İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sevnako.com	Tandem Lojistik Servisler Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.tandemlojistik.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
SGS Transitnet Transit Sistemi Destek Hizmetleri A.Ş. www.sgs.com.tr/transitnet	Tar-Sha Ulus. Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.tar-sha.com	Tunaset Bioforma Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.biotunaset.com	Winlog Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.win-log.com
Shipco Transport Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.shipco.com	Team Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.teamlog.com.tr	Turkon Lojistik A.Ş. www.turkon.com	World Courier Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.worldcourier.com.tr
Sibel Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sibel.com.tr	Tek San Lojistik Tic. Ltd. Şti. www.teksanlojistik.com.tr	Türk Hava Yolları A.O. www.thy.com.tr	Yedaiah International Group Lojistik Dış Tic. İth. İhr. Ltd. Şti. www.yedaiah.com
Siber Yazılım A.Ş. www.siberyazilim.com.tr	Terra Transport Ulus. Taşıma İşleri Organizatörlüğü ve Tic. Ltd. Şti. www.terra-spedition.com	Türkmen Grup Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.turkmenlogistics.com	Yeditepe Taşımacılık A.Ş. www.yeditepecargo.com
Silk Road Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.silk-roadco.com	TGL Transtaş Global Lojistik A.Ş. www.transtaş.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	TGM Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tgmgumruk.com	Ultima Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.ultimalogistics.com	Yeni Antalya Transport ve Ticaret A.Ş. www.yeniantalya.com
Sistem Yiğit A.Ş. www.sistemvinc.com	Tırsan Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.tirsanlogistics.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	TİT Uluslararası Nakliyat Deri Teks. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti. www.tittransport.com	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	TMA Transcontinental Uluslararası Nakliyat Ticaret ve Gümrükleme A.Ş. www.tmatrans.com	Uluslararası Organize Nakliyat Ltd. Şti.	YSL Uluslararası Nak. Dış Tic. Ltd. Şti. www.yslugistic.com
SOFT İş Çözümleri A.Ş. www.soft.com.tr	TMGD TR Mühendislik Ltd. Şti. www.tmgdmuhendislik.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	Topaloğlu Global Lojistik Taşıma Depolama Dağıtım Tic. ve San. A.Ş.	UPS SCS Uluslararası Nakliyat Ltd.Şti. https://forwarding.ups-scs.com	Yusen İnci Lojistik ve Ticaret A.Ş. www.yusen-logistics.com
Solmaz Gümrük Müşavirliği A.Ş. www.solmaz.com	Trade Factory Global Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.global-tradefactory.com	UTG Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.utg.com.tr	Yüce Ulus. Nak. Güm. Hiz. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yucetrans.com
Solmaz Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.solmaz.com	Trans Okyanus Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. A.Ş. www.transocean.com.tr	Ülgen Denizcilik ve Lojistik San. Tic. A.Ş. www.ulgen.com	Zafer Tank Taşıma Uluslararası Nakliyat Turizm ve Tic. Ltd. Şti. www.tanktasima.com
Soyer Nakliyat ve Ambalaj San. ve Tic. A.Ş. www.soyer.com.tr	Transalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transalkim.com.tr	Ünimer Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.	Zen Ulaştırma ve Lojistik Hizmetleri San. Tic. Ltd. Şti. www.zenulastirma.com
Sönmez Uluslararası Nakliyat Gümrükleme ve Tic. Ltd. Şti. www.sonmeztransport.com	Transavasya Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.transavasya.com	Xinerji Teknoloji Hizmetleri Ltd. Şti. www.xinerji.com	
ST Uluslararası Deniz Taşımacılığı Nakliyat Lojistik Hizmetleri ve Dış Tic. A.Ş. www.stlojistik.com.tr	Transhat Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transhat.com	V Mar Organizasyon Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.v-mar.org	
Statü Gemi Kiralama ve Tic. Ltd. Şti. www.statushipping.com	Transitex Lojistik A.Ş. www.transitex.com	Vanguard Turkey Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.vls-global.com	
Stellamar Gemi Acenteliği Ltd. Şti. www.stellamarshipping.com	Transmec Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transmecgroup.it	Vazin Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.vazinlojistik.com	

ÜYELİK BAŞVURUSU**UTIKAD ASİL ÜYELİK ŞARTLARI**

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,

- 2021 yıllık üyelik aidatının (4.500 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont.

**GİRİŞ VE YILLIK ÜYELİK AIDATININ 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.



Customer Satisfaction. Delivered.

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com

