



utikad

2018
NİSAN / MAYIS / HAZİRAN
APRIL / MAY / JUNE

ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETCİLERİ DERNEĞİ / ASSOCIATION OF INTERNATIONAL FORWARDING AND LOGISTICS SERVICE PROVIDERS SAYI | ISSUE: 12

TASLAK TİO YÖNETMELİĞİ TARTIŞILIYOR

THE DRAFT REGULATION FOR
FREIGHT FORWARDERS IS
BEING DISCUSSED

LOJİSTİK SEKTÖRÜ TARİFE KISKACINDA

LOGISTICS
INDUSTRY IS IN
THE GRIP OF
TARIFFS

SERBEST
TİCARETE MÜDAHALE
KANUNA DAYANDIRILDI
THE INTERVENTION TO FREE TRADE
IS GROUNDED ON THE LAW

**TEPAV İCRA DİREKTÖRÜ GÜVEN SAK:
"HİZMET SEKTÖRÜ SERBESTLEŞTİRİLMELİ"**

TEPAV MANAGING DIRECTOR MR. GÜVEN SAK:
"SERVICE SECTOR SHOULD BE LIBERALIZED"

**DOING BUSINESS RAPORU
YABANCI YATIRIMCIYA ODAKLANMIYOR**

DOING BUSINESS REPORT DOES
NOT FOCUS ON FOREIGN INVESTORS

**BLOCKCHAIN TEKNOLOJİSİ
VE LOJİSTİK**

BLOCKCHAIN TECHNOLOGY
AND LOGISTICS



**KENETLENDİĞİNDE ELLERİMİZ,
ÇOK ŞEY SÖYLER İÇ SESİMİZ.**

*İş ortaklığımız;
yol arkadaşlığı,
kader birliği,
emek mücadelesi,
alın teri ve kazanılanın
haklı gururudur bizim için.*

SERİN YA DA SOĞUK DEPOLAMA
SOĞUK HAVA PORTATİF ARCTICBLAST
DÜNYA GENELİNDE HİZMET
ULTRAFREEZER ARCTICSTORE
AVRUPA GENELİ DEPO LOKASYONLARI ÖZEL MODELLER HOTSTORE
BENZERSİZ SICAKLIK KONTROLLÜ DEPOLAMA

**KİRALIK
YA DA
SATILIK**

SuperStore™
20' ve 40' ISO standartlarında
kolay montajlı modüller

ArcticBlast™
Hızlı soğutma ve şoklama

ArcticStore™
10', 20' ve 40',
-40 C / +30 C arası

UltraFreezer™
-60 C soğuk hava
depolama



Taşınabilir soğuk hava depolarımız ile ilgili daha fazla bilgi için
www.TITANcontainers.com web sitemizi ziyaret edebilirsiniz.

İletişim bilgilerimiz: Tel: +90 212 468 52 52 Ext: 5274

M: +90 533 064 12 47 E-mail: gur@tcmil.eu

İÇİNDEKİLER

CONTENTS



UTİKAD, Lojistik
Sektörünün Türkiye'deki
Durumunu Değerlendirdi
**UTİKAD Has Evaluated
the Situation of Logistics
Industry in Turkey**

18



İstanbul Yeni
Havalimanı'nın
Detayları Belli Oldu
**The Details of Istanbul
New Airport
Have Been Clarified**

52



İntermodal mi,
Multimodal mi
Yoksa Kombine Taşımacılık mı?
**Is It Intermodal, Multimodal
or Combined Transport?**

46



DOING BUSINESS RAPORU YABANCI YATIRIMCIYA ODAKLANMIYOR
DOING BUSINESS REPORT DOES NOT FOCUS ON FOREIGN INVESTORS

34

HABERLER / NEWS

FIATA Diploma Eğitimi, Liman ve Depo Ziyaretleri ile Devam Etti 08
FIATA Diploma Training Goes on with Port and Warehouse Visits

Turgut Erkeskin, DEİK'te Yeniden Yürütme Kurulu Başkanı 10
Turgut Erkeskin Is the Chairman of the Executive Board in DEİK Again

UTİKAD Üniversitelerde 16
UTİKAD Is at the Universities

Hukukçular ve Lojistikçiler Ordino Belgesinde Hemfikir 20
Legists and Logisticians are in Agreement About the Delivery Order

UTİKAD'dan Ankara'ya Ziyaret 24
A Visit to Ankara by UTİKAD

KAPAK / COVER
TİO Yönetmeliği Sektöre Neler Getiriyor? 26
What Does the Regulation for Freight Forwarders Introduce to the Industry?

RÖPORTAJ / INTERVIEW
Doing Business Uzmanı Ines Zabalbeitia Mugica
"Türkiye İhracatta Hızlı, İthalatta Maliyetli Kalıyor" 30
**Doing Business Expert Ines Zabalbeitia Mugica
"Turkey Is Fast in Exporting and Costly in Importing"**

GÜNCEL / ACTUAL
TRANS-HAZAR Koridoru BTK ile Canlandı 42
The Trans-Caspian Corridor Has Revived with BTK

MEVZUAT / REGULATIONS
Karayolu Taşımacılığı Yönetmeliği'nin Küçük Revizyonlara İhtiyacı Var 54
The Road Transportation Regulation Needs Minor Revisions

TANITIM / PROMOTION
Blockchain Teknolojisi ve Lojistik 56
Blockchain Technology and Logistics

EĞİTİM / EDUCATION
Lojistik Eğitiminde Standart Oluşturulacak 60
Logistics Trainings Will Be Standardized

48 YAKIN GELECEK / NEAR FUTURE
11. Kalkınma Planı'na
UTİKAD Katkısı
**UTİKAD'S Contribution to the
11th Development Plan**

38 RÖPORTAJ / INTERVIEW
Güven Sak: Hizmet Sektörü
Serbestleştirilmeli
**The Service Sector
Should be Liberalized**



Değerli Dostlarım,

2018 yılına girerken, lojistik sektörü olarak bir hayli yoğun bir gündemimiz olacağını öngörebiliyorduk. 2017 yılının son aylarında Bakanlığımız tarafından yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği taslağı, 2018'in ilk çeyreğinde de UTİKAD'ın öncelikli gündem maddeleriydi. Sektörümüzün tüm paydaşlarını yakından ilgilendiren yönetmelik taslaklarıyla ilgili olarak sadece Yönetim Kurulu ve İcra Kurulu olarak çalışmadık. Tüm çalışma gruplarımız da taslak yönetmelikler için kapsamlı toplantılar yaparak, sektörümüzün ve tabii ki ülke ekonomisinin faydasına olacak öneriler hazırladı. UTİKAD tarafından ortak akıl ile hazırlanan bu öneriler, Bakanlığımızın ilgili birimleri olan Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü ile paylaşıldı. Bu dönemde Ankara ziyaretlerimizi de sıklaştırarak, yazılı olarak paylaştığımız konu başlıklarını, etkinlikler ve çalışmalar sonucunda ortaya çıkan kıymetli verileri yetkililerle yüz yüze de görüşme imkanı yakaladık. Karşılıklı yapılan değerlendirmeler ile olumlu noktalara vardığımızı düşünüyoruz. Önümüzdeki dönemde bu çalışmalarımızın faydalarını tüm paydaşlar olarak yaşayacağız. Ziyaretlerimiz çerçevesinde UDHB Müsteşarı Sayın Suat Hayri Aka ile de bir araya geldik. TİO Yönetmeliği'nin hazırlanması sürecinde önemli fikir alışverişlerinde bulunduğumuz bu ziyarette, sektörümüzün sorunlarını ve beklentilerini ifade etme şansı yakaladık. Şubat ayında basın mensupları ile bir araya geldiğimiz basın toplantımızda da sektöre dair çalışmalarımızı ve öngörülerimizi kamuoyu ile paylaştık. Uluslararası endekslerin ülkemize ve lojistik sektörüne etkilerini değerlendirmeye çalıştık. Endeksler özelinde hatalı yaklaşımlara dikkat çekmeye çalıştık. Biliyorsunuz ki

TÜM MESAIMİZİ DOĞRU MEVZUATLAR İÇİN HARCİYORUZ



WE HAVE BEEN SPENDING ALL OUR WORKING HOURS ON THE RIGHT REGULATIONS

Dear Friends,

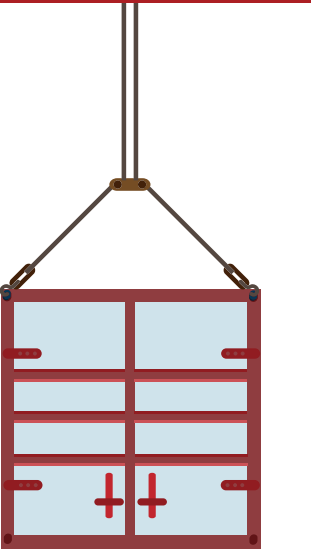
By the year 2018, as the logistics industry, we could foresee that we would have a very busy agenda. In the last months of 2017, the Road Transport Regulation and the Raft Regulation for Freight Forwarders, which were published by the Ministry, were the priority agenda items of UTİKAD, as well. It was not only our Board of Directors and the Executive Board which worked on the draft regulations which deeply interested all of the stakeholders in our industry. All of our working groups made extensive meetings about the draft regulations and prepared proposals that would benefit our industry and, of course, our country's economy. These proposals, which were prepared by UTİKAD with a common mind, were shared with General Directorate of Highway Regulation and General Directorate of Dangerous Goods and Combined Transport, which are the relevant units of the Ministry. During this period, we also made frequent visits to Ankara and we had the opportunity of interviewing with the authorities about the topics we shared in writing, the events and the valuable data that emerged as a result of the studies. We believe that we have reached positive points with the mutual evaluations. As all stakeholders, we will experience the benefits of these studies in the upcoming period. We also gathered together with the Undersecretary of the Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communications Mr. Suat Hayri Aka within the scope of our visits. In this visit, where we exchanged significant ideas in the process of the preparation of the Regulation for Freight Forwarders, we had the chance of talking about the problems and expectations of our industry. We shared information about our studies and forecastings about the industry with the public in the press meeting where we gathered together with the press members in February. We tried to evaluate the impact of the international indices on our country and the logistics industry. We tried to draw attention to the incorrect approaches specific to indices. As you

ordinoya tavan fiyat getirilmesiyle sonuçlanan olayların fitilini ateşleyen Dünya Bankası tarafından yayınlanan Doing Business Raporu olmuştu. Bu raporun hazırlanma sürecinde hataya düşülen noktaları basın mensupları aracılığıyla kamuoyuna açıkladık. Ayrıca devlet müdahalesinin sadece lojistik sektörünü değil yatırım ortamını da olumsuz etkileyeceğinin altını çizdik. UTİKAD olarak her platformda serbest rekabet ortamının önemini vurgularken, 10 Mart'ta yayınlanan "Yatırım Ortamının İyileştirilmesi Amacıyla Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile sektörümüz ağır bir darbe aldı. Yayınlanan kanun ile uluslararası taşımacılık faaliyetinde yararlanılan deniz ve havalimanlarını işleten kuruluşlar ile geçici depolama yeri işleticilerine gümrük iş ve işlemleri ile ilgili tahmil, tahlîye, ardiye, saha içi taşıma ücretleri ve benzeri masraflar için Bakanlıkça azami bedellerin belirleneceği hükmü getirildi. Bunun yanı sıra azami bedellere uyulmaması halinde, her bir işlem için beş bin Türk Lirası usulsüzlük cezası uygulanacağı da yeni kanuna eklendi. Uzun süredir söylediğimiz üzere bu kanun ve cezai yaptırım ile ne yazık ki; sektörün rekabet anlamında eli zayıflayacak ve yabancı yatırımcının ülkemizi terk etme tehlikesi doğacaktır. Ancak biz üyelerimizden aldığımız destek ve lojistik sektöründe geçen 32 yılın verdiği tecrübe ile çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Türk lojistik sektöründe iş yapış koşullarını daha verimli ve etkin hale getirmek için paydaşlarımızla da sık bir araya geleceğiz. Mayıs ayı içinde İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu ile UTİKAD İş Birliği ile Taşımacılıkta ve Kanunlarımızda Demuraj ve Tasfiye Süreçleri Paneli düzenleyeceğiz. Bunun yanı sıra lojistik kültürünün oluşturulması ve geliştirilmesi hedefimize yönelik olarak genç meslektaş adaylarımıza önümüzdeki süreçte bizleri bekleyen değişimleri aktarmaya devam edeceğiz. Barış ortamında, bol kazançlı ve sağlıklı günler diliyorum. ■

know, it was Doing Business report which fired up the events which resulted in the introduction of ceiling fee implementation to delivery order. We disclosed the faults that had been made during the preparation process of this report to the public through the press. Besides, we underlined that the public intervention would both affect the logistics industry and also the investment environment negatively. Whereas UTİKAD underlined the importance of free competition on every platform, the industry got a severe blow with the Law on Amendments In Some Laws for the Improvement of the Investment Environment, which was published on March 10. The provision stipulated that the maximum prices for the customs clearance, evacuation, storage, in-field transportation charges and similar expenses shall be determined by the Ministry for the operators operating sea and airports and the operators of the temporary warehouses. In addition to this, it was added to the new provision that if maximum prices were not paid, a penalty of irregularity at an amount of five thousand Turkish lira would be applied for each transaction. As we have been telling for a long time, this law and penal sanction will weaken the industry in the sense of competition and the danger of being abandoned by foreign investors will be born for our country. However, we will continue to work with the support we have received from our members and the experience gained in logistics industry for over 32 years. We will also meet with our stakeholders frequently to make doing business conditions in Turkish logistics industry more efficient and effective. We will organize a panel on Demurrage and Liquidation Processes in International Transportation with the cooperation of Istanbul Bar Association Logistics and Transport Law Commission and UTİKAD. In addition to this, we will keep communicating with the universities for the purpose of creating and developing logistics culture and we will continue to convey the changes that are waiting for us in the coming period to our young colleagues. I wish you peaceful, wealthy and healthy days. ■

Emre Eldener

*Yönetim Kurulu Başkanı
President of the Board of Directors*





FIATA DİPLOMA EĞİTİMİ, LİMAN VE DEPO ZİYARETLERİ İLE DEVAM ETTİ

FIATA DIPLOMA TRAINING GOES ON WITH PORT AND WAREHOUSE VISITS

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTIKAD) tarafından İstanbul Teknik Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi (İTÜSEM) desteği ile düzenlenen FIATA Diploma Eğitimi'nde, katılımcılar saha ziyaretlerine devam ediyor.

The attendants continue to visit fields in FIATA Diploma Training, which is organized by Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (UTIKAD) with the support of Istanbul Technical University Continuing Education Center (ITUSEM).

FİATA Diploma Eğitimi katılımcıları, 13 Ocak 2018 Cumartesi günü Ekol Lojistik'in Şekerpınar'da bulunan Lotus tesisini ziyaret etti. Ekol Lojistik Yöneticisi Akif Geçim tarafından verilen karayolu taşımacılığı dersi kapsamında tesisi ziyaret eden katılımcılara Akif Geçim ile beraber Ekol Lojistik yöneticilerinden Evren Özataş da eşlik etti. Lotus tesisinde yükleme operasyonlarını gözlemleyen FIATA Diploma Eğitimi katılımcıları, yükleme ekipmanlarını yerinde incelendi ve tesisin faaliyete giren yerlerinde depolama sahasını gezildi. Katılımcılar, 3 Mart Cumartesi günü ise iki saha ziyareti birden gerçekleştirdi. FIATA Diploma Eğitimi'nin Prof. Dr. Mehmet Tanyaş tarafından verilen "Logistics" modülü kapsamında ilk olarak U.N. Ro-Ro Pendik Limanı'nı ziyaret eden FIATA Diploma Eğitimi katılımcılarının ikinci durağı ise Omsan'ın Tuzla'daki deposu oldu. İlk olarak U.N. Ro-Ro Pendik Limanı'nı ziyaret eden FIATA Diploma Eğitimi katılımcılarına, U.N. Ro-Ro'da Liman Operasyonları Başkanı Arif Akkoz tarafından bir sunum yapıldı. Liman gezisinde katılımcılar, Fransa'nın Toulon şehrine yapacağı sefere hazırlanan UN Trieste gemisini inceleme şansı yakaladı. İkinci adres ise Omsan Lojistik'in Tuzla'daki deposuydu. Bu ziyarette katılımcılara; Depo Operasyon Sorumlusu Barış Demirel, Gümrüklü Sahalar Operasyon Sorumlusu Öznur Sel ve Müşteri Temsilcisi Mehmet Yiğit Varlıklı eşlik etti. ■

FİATA Diploma Training attendants visited Ekol Logistics' Lotus facility, which is located in Şekerpınar, on Saturday, January 13, 2018. The attendants, who visited the facility within the scope of the road transport course which is taught by Ekol Logistics Executive Mr. Akif Geçim, were accompanied by Mr. Geçim and Mr. Evren Özataş, one of the executives of Ekol Logistics. Having observed the loading operations in Lotus facility, the attendants examined the loading equipment on site and visited the warehousing areas on the operating units of the facility. On Saturday March 3, the attendants made two field visits. The attendants of FIATA Diploma Training visited U.N. Ro-Ro Pendik Port first within the scope of the "Logistics" module lectured by Prof. Dr. Mehmet Tanyaş and their second stop was Omsan's warehouse in Tuzla. The Head of Port Operations Mr. Arif Akkoz delivered a presentation to FIATA Diploma Training attendants, who visited UN Ro-Ro Pendik Port first, at UN Ro-Ro. The attendants had a chance of examining the UN Trieste ship, which was getting prepared for its navigation to Toulon-France. The second address was Omsan Logistics warehouse in Tuzla. The attendants were accompanied by Warehousing Operations Executive Mr. Barış Demirel, Customs Bonded Zones Executive Mrs. Öznur Yel and Customer Representative Mr. Mehmet Yiğit Varlıklı in this visit. ■

CVS

YAKIT KORUMA SİSTEMLERİ

Deponuzu Biz Koruruz
Her Model
Her Marka



www.cvsyakitkoruma.com

Telefon: 0212 438 20 34 Mobil : 0532 397 83 97

e-mail: koruma@cvsyakitkoruma.com

Oruç Reis Mah. Vadi Cad. Giyimkent No: 170/106 Esenler İstanbul

ByTruck
Otomotiv İnş. Paz.
San. Tic. Ltd. Şti.



ERKESKİN, DEİK'TE YENİDEN LOJİSTİK İŞ KONSEYİ YÜRÜTME KURULU BAŞKANI

MR. ERKESKIN IS THE CHAIRMAN OF LOGISTICS BUSINESS COUNCIL EXECUTIVE BOARD IN DEİK AGAIN

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nun (DEİK) faaliyetlerini daha etkin ve odaklanmış şekilde sürdürebilmesi için üyelerin desteği ile planlanan, bölgesel üyelikten ülke bazlı yapılanmaya dönüşüm süreci kapsamında İş Konseyleri Olağan Genel Kurulu, 11 Ocak 2018 tarihinde gerçekleştirildi. Seçimler sonucunda 142 iş konseyinin başkanları ile 6 koordinatör başkanı belli oldu. 2015 yılından bu yana DEİK Lojistik İş Konseyi Yürütme Kurulu Başkanlığı görevini yürüten UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve FIATA Kıdemli Başkan Yardımcısı Turgut Erkeskin, yeniden seçildi. Erkeskin, konsey başkanlığını iki yıl boyunca sürdürecektir. Lojistik İş Konseyi Başkanlığı görevine yeniden seçilen Erkeskin, DEİK'in yenilenen konsey yapısının dış ticaret hacmini genişletecek uluslararası ilişkiler geliştirme fonksiyonunu her zamankinden daha etkili bir şekilde yerine getirmeye hazırlandığını söyledi. Uluslararası değer zincirinde ülkemizin rekabetçi yönünün geliştirilmesinde, ihracatçı ve ithalatçılarımızın ihtiyaç duyacağı lojistik kabiliyetlerin geliştirilmesinde ve beraberinde ülkemizin hizmet ihracatında lojistiğin birinci sıraya yerleştirilmesinde DEİK Lojistik İş Konseyimizin büyük önemi olduğunu belirten Erkeskin, "Kurulan güçlü yapı ile ülkemizin ve DEİK'in stratejik hedeflerine ulaşabilmesi için büyük bir gayret ve azimle çalışacağız. Yapılan seçimlerin ve sonuçların hayırlı olmasını temenni ederim" diye konuştu.

YENİ YÜRÜTME KURULU BELİRLENDİ

Turgut Erkeskin başkanlığındaki DEİK Lojistik İş Konseyi'nin yeni dönemdeki Yürütme Kurulu'nda ise şu isimler yer alıyor: Diane Arcas (Arkas Lojistik A.Ş.), Mehmet Hakan Genç (Marport Liman İşletmeleri San. Tic. A.Ş.), Yusuf Yalçın Dorman (Solmaz Nakliyat ve Tic. A.Ş.), Oğuz Güleç (Horoz Bollore Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.), Gökalp Çak (Netlog Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.), İlker Altun (Eko Mmi Fuarçılık Ltd. Şti), Ali Sedat Özkazanç (MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.), Özgür Gökşen Töre Sancak (Ford Otosan A.Ş.), Koral Karşılıklı (Merden Lojistik A.Ş.), Ekin Murat Küçük (Aras Kargo Yurtiçi Yurtdışı Taşımacılık A.Ş.) ■

The Business Councils General Assembly, which is planned with the support of Foreign Economic Relations Board (DEİK) members to enable DEİK to carry out its activities more effectively by focusing more within the scope of the process of transforming into a country based structure from regional membership, was held on January 11, 2018. The chairmen of 142 business councils and 6 coordinator chairmen were elected in the elections. UTİKAD Board Vice-President and FIATA Senior Vice-President Mr. Turgut Erkeskin, who has been the Chairman of DEİK Logistics Business Council Board since 2015, was reelected. Mr. Erkeskin is going to be the chairman of the council for the next two years. Having been reelected as the Chairman of Logistics Business Council, Mr. Erkeskin said that he was getting ready to carry out the function of developing foreign relations, which would expand the foreign trade volume of DEİK's renewed council structure, more effectively than usual. Mr. Erkeskin, who stated that DEİK Logistics Business Council had a crucial role in developing our country's competitive side in international value chain, improving the logistics skills that our exporters and importers would need and placing logistics in the first rank in our country's service exports, added: "Through this strong structure, we will work with great enthusiasm and endeavor to help our country and DEİK reach their strategic goals. I hope that the elections and their results will be beneficial."

THE NEW EXECUTIVE BOARD HAS BEEN DEFINED

The following persons take place in the new-term Executive Board of DEİK Logistics Business Council under the presidency of Mr. Turgut Erkeskin: Diane Arcas (Arkas Logistics SA), Mehmet Hakan Genç (Marport Terminal Operators SA), Yusuf Yalçın Dorman (Solmaz Logistics SA), Oğuz Güleç (Horoz Bollore Logistics SA), Gökalp Çak (Netlog Global Forwarding SA), İlker Altun (Eko Mmi Fair Organization Co. Ltd.), Ali Sedat Özkazanç (MNG Airlines SA), Özgür Gökşen Töre Sancak (Ford Otosan SA), Koral Karşılıklı (Merden Logistics SA), Ekin Murat Küçük (Aras Cargo SA). ■



YÜKÜNÜZÜ HAFİFLETİYORUZ

Uzman ekiplerimizle yüklerinize özel, entegre çözümler üretiyoruz. İşinizi kolaylaştıran hizmetleri ile Horoz Lojistik her zaman yanınızda.



Her zaman, bizi geleceğe taşıyacak hayallerimizin peşinden gittik ve hep daha zorunu, daha mükemmelini hayal ettik.

**Çünkü biz Borusan Lojistik'iz.
Fark yaratmak ve fayda sağlamak için çalışıyoruz.**

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÖNEMLİ GELİŞME

A SIGNIFICANT DEVELOPMENT IN AIR TRANSPORTATION

UTIKAD'ın 2014 yılından bu yana takipçisi olduğu, havayolu taşımacılığında gümrük kıymetinin tespitinde gerçekte ödenen taşıma faturası tutarları yerine ana konşimentoda gösterilen ve gerçekte ödenmeyen TACT fiyatlarının esas alınması ve gümrük vergilerinin bu fiyatlar üzerinden hesaplanması sorunu, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından "Konşimento Beyanı (Havayolu)" konulu genelge ile çözüme kavuşturuldu. Yeni genelge havayolu taşımacılığı hacminin artmasına da katkı sağlayacak. UTİKAD'ın konuya ilişkin çalışmalarına 2014'teki FIATA İstanbul Dünya Kongresi sırasında başladığını belirten UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur; "Konuyu öncelikle IATA Kargo Başkanı Glyn Hughes ve yine IATA'nın Avrupa Bölgesi'nden Sorumlu Kargo Müdürü Stephane Noll'a taşıdık ve bu durumun Türkiye'de ithalatçıların gerçekte ödemediği rakamlar üzerinden daha yüksek vergi ödemelerine neden olduğunu aktardık. Bunun dışında konunun paydaşları olan IATA Türkiye, THY Kargo, ACC Türkiye (Airports Cargo Committee), İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği ile ortak çalışmalar yürüttük. Ayrıca katıldığımız 11. Kalkınma Planı ve Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu çalışmalarında ve kamu ile yapılan diğer toplantılarda sorunu dile getirdik" dedi. Ayrıca Avrupalıdaki uygulamaları da araştıran UTİKAD, üyesi olduğu CLECAT ile yaptığı çalışmada Avrupa Birliği ülkelerinde gerçekte ödenen navlun tutarının tamamı yerine sadece çıkış ülkesinin Avrupa'ya olan mesafesine göre belirli bir yüzdesinin gümrük kıymeti tespitine dahil edildiğini tespit etti. Tüm bu bilgileri Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne ilettiklerini belirten Uğur, "Bakanlığımızın yöneticilerinin duyarlı yaklaşımıyla, konunun mevzuata uygun bir şekilde çözülmesi sağlandı. UTİKAD olarak ithalat ve ihracatçılarımızın yüksek vergi ödemesine neden olan bu sorunun çözümüne liderlik etmiş olmaktan dolayı memnuniyet duyuyoruz." diye konuştu. ■

The issue of taking TACT prices, which are shown in the main bill of lading but not paid in real, as a base and calculation of the customs taxes over these prices, instead of the actual transport bills paid in the determination of customs value in air transportation, which UTİKAD has been following since 2014, has reached a resolution with the circular "Declaration of Bill of Lading (Air)" published by Directorate General of Customs of The Ministry of Customs and Trade. The new circular will contribute to increasing the volume of air transport. UTİKAD General Manager Mr. Cavit Uğur, who has stated that UTİKAD started studying on the subject during FIATA World Congress in Istanbul in 2014, has said: "We conveyed the subject to IATA Global Head of Cargo Mr. Glyn Hughes and IATA Regional Cargo Manager of Europe Mr. Stephen Noll first and told them that this situation caused importers to pay higher taxes for the figures that they had not paid actually. We conducted joint studies with IATA Turkey, ACC Turkey (Airports Cargo Committee) and Association of Customs Brokers in Istanbul. We also expressed the problem in the studies of the 11th Development Plan and Trade Facilitation Council and in the other meetings with the public." Having researched the other implementations in Europe, UTİKAD found out in the study it conducted with CLECAT, whose member it is, that only a certain percentage of the freight cost calculated to the distance of the origin country to Europe was included in the determination of customs value, instead of all the freight cost that is paid, in the European countries. Mr. Uğur, who has stated that they conveyed all these information to the Directorate General of Customs, has added: "As UTİKAD, we are pleased to lead the way to the solution of this issue, which caused our importers and exporters to pay high taxes." ■



UTİKAD 'DÜNYA GÜMRÜK GÜNÜ'NÜ ZİYARETLERLE KUTLADI

UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Üyeleri, 26 Ocak Dünya Gümrük Günü çerçevesinde bir dizi ziyaret gerçekleştirdi. UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Rıdvan Haliloğlu öncülüğünde gerçekleştirilen ziyaretler kapsamında Halkalı Gar, Ambarlı, Muratbey (Çatalca), AHL ve Erenköy Gümrük Müdürlükleri'ne gidildi. UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Üyeleri, son olarak İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürü Halil İbrahim Bozkuş'u makamında ziyaret etti. Nezaket ziyaretinde sektörün gündemindeki konular değerlendirildi. ■

UTİKAD CELEBRATED THE "WORLD CUSTOMS DAY" WITH ITS VISITS

The members of UTİKAD Customs and Warehouse Working Group made a series of visits on January 26 World Customs Day. Halkalı Terminal, Ambarlı, Muratbey (Çatalca), AHL and Erenköy Customs Directorates were visited within the scope of the visits led by UTİKAD Board Member and the Head of Customs and Warehouse Working Group Mr. Rıdvan Haliloğlu. The members of UTİKAD Customs and Warehouse Working Group visited Istanbul Regional Director of Customs and Trade Mr. Halil İbrahim Bozkuş at his office, lastly. During the visit of courtesy, the issues on the agenda of the industry were evaluated. ■

DÜNYA AVUCUMUZUN İÇİNDE

ABD'den Çin'e, Avrupa'dan Asya'ya çok geniş bir coğrafyada 65 lojistik merkeziyle hizmet veriyoruz.



444 4 245

info@barsan.com www.barsan.com



UTIKAD ÜNİVERSİTELERDE UTIKAD IS AT THE UNIVERSITIES

UTIKAD, Mart ayı boyunca Maltepe Üniversitesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi ve Necmettin Erbakan Üniversitesi tarafından düzenlenen lojistik etkinliklerine katılarak akademisyen ve gençlere sektörün değişimi ve gelişimi ile ilgili bilgiler verdi.

Bir yandan sektörel sorunların çözüme kavuşturulması konusunda çalışmalarını sürdürürken, diğer yandan da lojistik sektörünün geliştirilmesi hedefine uygun olarak akademik eğitime destek veren UTİKAD, Maltepe Üniversitesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi ve Necmettin Erbakan Üniversitesi tarafından Mart ayında düzenlenen etkinliklere katıldı. Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Kulübü ile İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nün 15 Mart tarihinde düzenlediği 8. Lojistik ve Ticaret Buluşması'na UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener katıldı. Eldener, akademisyenler, bürokratlar, sektör temsilcileri ve öğrenciler ile bir araya geldi.

ENDÜSTRİ 4.0 VE LOJİSTİĞE ETKİLERİ

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Kulübü ile İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü'nün ortaklaşa düzenlediği 8. Lojistik ve Ticaret Buluşması'nda sunum yaptı. Eldener sunumuyla lojistik sektöründeki trendleri katılımcılar ile paylaştı. Eldener, Türkiye'deki taşımacılık modları ile ilgili olarak bilgiler de paylaştı. Sunumunda endüstri 4.0'ın sektöre etkilerine, e-ticaret ve e-ihracatta geline son noktalar ile e-lojistik kavramına değinen UTİKAD Başkanı Eldener, "Sektörümüz çok hızlı bir değişimle karşı karşıya. Teknoloji hayatımızın her alanında olduğu gibi lojistik sektöründe de çok ciddi bir değişimi tetikledi. Endüstri 4.0'ın sektörümüze etkilerini çok iyi takip etmeliyiz. Bu treni kaçırmamalıyız. Genç meslektaş adaylarımızdan da kendilerini bu yönde geliştirmelerini bekliyoruz" diye konuştu. Moderatörlüğünü Prof. Dr. Mehmet Tanyaş'ın üstlendiği oturuma UTİKAD Başkanı Eldener'in yanı sıra TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü Veysi Kurt, Sertrans Genel Müdürü Nilgün Keleşoğlu, Seferim Güvende Platform Lojistik A.Ş. Genel Müdürü Atakan Akalın ve Kumport Genel Müdür Yardımcısı Erhan Tunçbilek katıldı.

UTIKAD participated in the logistics events organized by Maltepe University, Istanbul Commerce University and Necmettin Erbakan University throughout March and informed the academicians and the young people about the change of the industry and its development.

UTIKAD, which has been carrying on its studies on resolving the sectoral problems on one hand and which has been supporting the academic training in accordance with the goal of developing the logistics industry, attended the events held by Maltepe University, Istanbul Commerce University and Necmettin Erbakan University in March. UTIKAD Board President Mr. Emre Eldener attended the 8th Logistics and Trade Meeting, which was organized by Maltepe University International Trade and Logistics Club and Faculty of Business and Management Sciences International Trade and Logistics Department on March 15. Mr. Eldener gathered together with the academicians, bureaucrats, industry representatives and students.

INDUSTRY 4.0 AND ITS IMPACTS ON LOGISTICS

UTIKAD Board President Mr. Emre Eldener delivered a presentation at the 8th Logistics and Trade Meeting held by Maltepe University International Trade and Logistics Club and International Business and Logistics Department jointly. Mr. Eldener shared the trends in the logistics industry with the participants in his presentation. Mr. Eldener also shared information about the transport modes in Turkey. UTIKAD President Mr. Emre Eldener, who mentioned about the impacts of Industry 4.0 on the industry, the present situation of e-commerce and e-logistics, said: "Our industry is facing a very rapid change. Technology has triggered a very serious change in the logistics industry, as well as in all areas of our life. We must follow the effects of Industry 4.0 on our industry very well. We should not miss this opportunity. We expect the young colleague candidates to develop themselves in this direction, as well. "In addition to UTIKAD President Mr. Eldener, TCDD Transport SA General Manager Mr. Veysi Kurt, Sertrans General Manager Mrs. Nilgün Keleşoğlu, Seferim Güvende Platform Logistics SA General Manager Mr. Atakan Akalın and Kumport Vice General Manager Mr. Erhan Tunçbilek attended the session moderated by Prof. Dr. Mehmet Tanyaş.

GENÇLERE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ ANLATILDI

22 Mart'ta gerçekleşen Necmettin Erbakan Üniversitesi Lojistik Bilgi Topluluğu tarafından "Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Geleceği" konulu konferansın konuşmacısı ise UTİKAD Yönetim Kurulu eski Başkanı Kosta Sandalcı oldu. Konferansta Türkiye'nin dış ticaret hacminin 2023'te 500 milyar doları geçeceğini ifade eden Sandalcı, Türkiye'nin ihracatı artırıp ithalatı azaltması gerekliliğine dikkat çekerek, "Yeni havalimanı, hava taşımacılığına hem yolcu hem de kargo açısından büyük bir ivme kazandıracak" diye konuştu. Endüstri 4.0'ın üretimi en yükseğe, maliyet ve enerjiyi en aza çekmeyi amaçladığını, bunun başarılı olabileceğini ve öğrencilere de bu konuda görevler düştüğünü ifade eden Sandalcı, e-ticaret ve lojistik ilişkisine değinerek, 2016'da online alışverişlerin yüzde 30'unun sınır ötesi yapıldığını 2020 yılında bu oranın yüzde 40 olacağını ayrıca 2020'de sınır ötesi e-ticaret yapan insanların 1 milyarı aşacağını belirtti.

BLOCKCHAIN İLE SAHTE KONŞİMENTOYLA MÜCADELE EDİLEBİLİR

UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur ise 21 Mart'ta İstanbul Ticaret Üniversitesi'nde akademisyenlerle bir araya geldi. İstanbul Ticaret Üniversitesi'nin Sütluçe Yerleşkesi'nde "Lojistik ve Dış Ticaret Süreçlerinde Blockchain Teknolojisi" konusyla düzenlenen çalışmaya katılan UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur, blockchain'in lojistik süreçlere olası etkileri ve entegrasyonu konulu bir sunum gerçekleştirdi. Blockchain teknolojilerin birçok sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de kullanılacağını belirten Uğur, blockchain teknolojilerin yaygınlaşmasıyla sahte konşimento kullanımı ile mücadele edilebileceğine dikkat çekerek, "Bizim mesleğimizde sahte konşimento kullanımı maalesef çoktur. Blockchain teknolojiler sahte konşimentoyla mücadelede faydalı olacaktır. Konşimento hala değerli bir evrak, özellikle deniz taşımacılığında. Blockchain teknolojileri lojistik sektöründeki tüm bu yoğun iletişim ve onay süreçlerini hızlandıracaktır" dedi. Bazı taşıma türlerinde dokümanı hazırlamak için ödenen maliyetin, taşımının toplam maliyetinin yüzde 15'i ile yüzde 50'si arasında olduğunu aktaran Uğur; "Göndericiler, taşıyıcılar, gümrük işletmeleri, bankalar, limanlar, terminaler ve alıcılar bu süreçten çok ciddi faydalar sağlayacak. Göndericiler ve alıcılar blockchain teknolojisiyle malın orijinini, gerçek fiyatını görebilecek. Anlık takip edebilecek, hakikaten bu mal Çin'de mi üretilmiş yoksa Bangladeş'te mi? Tahsilatlar daha demokratik ortamlarda yapılacak" diye konuştu. Çalıştay, akademisyenler ve sektör paydaşlarının yanı sıra konuyla ilgili çalışmalarını bulunan girişimcilerin sunumlarıyla noktalandı. ■



THE STUDENTS WERE INFORMED ABOUT THE FUTURE OF THE LOGISTICS INDUSTRY

The speaker of the conference, which was themed "The Future of the Logistics Industry in the World and in Turkey" and which was held by Necmettin Erbakan University Logistics Information Society on March 22, was UTIKAD Former Board President Mr. Kosta Sandalcı. Stating that Turkey's foreign trade volume would surpass 500 billion dollars in 2023, Mr. Sandalcı drew attention to the necessity that Turkey needed to increase export and decrease import and said: "The new airport will accelerate the air transport in terms of both passengers and cargo." Mr. Sandalcı, who expressed that Industry 4.0 aimed to maximize the production and minimize the cost and energy and this could be possible and that there were some duties of students on this issue, mentioned about the relationship between e-commerce and logistics and told that 30% of the online shopping in 2016 was overseas and this rate would be 40% in 2020, besides, the number of the people doing overseas e-commerce would exceed 1 billion.

BLOCKCHAIN CAN BE BENEFICIAL IN FIGHTING AGAINST FAKE BILL OF LADING

UTIKAD General Manager Mr. Cavit Uğur met with the academicians in Istanbul Commerce University on March 21. Participating in the workshop organized under the theme of "Blockchain Technology in Logistics and Foreign Trade Processes" in Sütluçe Campus of Istanbul Commerce University on March 21, UTIKAD General Manager Mr. Cavit Uğur delivered a presentation about the possible impacts of blockchain on logistics processes and its integration. Stating that Blockchain technologies could be used in the logistics industry, as well as in many industries, Mr. Uğur pointed out that blockchain technologies could be used to fight against the use of fake bill of lading and said: "Unfortunately, the use of fake bill of lading in our industry is quite much. Blockchain technologies will be useful in fighting against fake bills. Bill of lading is still a valuable document, especially in sea transport. Blockchain technologies will accelerate all these intensive communication and approval processes in the logistics industry." Mr. Uğur conveyed that the cost paid for preparing the document in some transport modes was somewhere between 15% and 50% of the total cost of transportation and told: "Senders, transporters, customs operators, banks, ports, terminals and buyers will make crucial benefits out of this process. The senders and buyers will be able to see the origin and the real price of the product. They will be able to track instantaneously whether that product is produced in China or in Bangladesh. Collections will be performed in more democratic environments." The workshop ended after the presentations of the entrepreneurs who were conducting studies about the issue, as well as the presentations of the academicians and industry stakeholders. ■



UTIKAD, LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE'DEKİ DURUMUNU DEĞERLENDİRDİ

UTIKAD HAS EVALUATED THE SITUATION OF LOGISTICS INDUSTRY IN TURKEY



Uluslararası Taahhüt ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği Yönetim Kurulu üyeleri, düzenlenen basın toplantısında medya mensupları ile bir araya geldi. Basın toplantısında UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, Türk lojistik sektörüne dair önemli gündem maddelerini paylaştı.

The Board Members of Association of International Forwarding and Logistics Service Providers gathered together with the press members in the press meeting. UTİKAD Board President Mr. Emre Eldener shared the significant items of the agenda about Turkish logistics industry.

InterContinental İstanbul Otel'de 6 Şubat 2018 Salı günü gerçekleşen basın toplantısında Başkan Eldener, lojistik sektörünü dış ticaretten bağımsız olarak değerlendirmenin mümkün olmadığını vurguladı. Dünya Ekonomik Forumu tarafından hazırlanan Küresel Rekabetçilik Endeksi'nde 2017-2018 yılında Türkiye'nin 137 ülke arasından 53. sıraya yükselmesine rağmen 2013-2014 yılları arasında yer aldığı 45. sıraya geri dönmediğini söyleyen Eldener, endekste idari politikalarındaki istikrarsızlığın, eğitimsiz iş gücünün ve yanlış döviz politikalarının Türkiye'deki çalışma ortamını kötü etkileyen faktörler arasında gösterildiğini ifade etti. Eldener, serbest piyasa koşullarında rekabetçiliği engelleyen uygulamaların ve kamu müdahalelerinin Türkiye'nin küresel arenadaki rekabetçi yapısını zedelemekte olduğunu vurguladı. The Heritage Foundation ve The Wall Street Journal tarafından hazırlanan Ekonomik Özgürlük Endeksi'nde Türkiye'nin 2017 yılında 170 ülke arasında 60. sıraya yükseldiğini bildiren Eldener'in verdiği bilgiye göre; aynı rapor, çeşitli hizmet ve ürünlerde fiyatların devlet tarafından belirlenmesi, iş gücü pazarının esnek olmaması gibi etkenlerin girişimciliği engellediğini söylüyor. Bu durumun yatırım ortamını bozarak yerli ve yabancı sermayenin yurt dışına kaçmasına neden olacağına işaret eden Eldener, ayrıca Türkiye'nin Ekonomik Özgürlük Endeksi'ndeki sıralamasının düşüşüne de belirtti.

DÜNYA BANKASI'NIN MEMNUNİYET DUYDUĞU TİO KISITLANIYOR

Eldener, 2012 yılında Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nde 27. sırada yer alan Türkiye'nin, 2016 yılında 34. sıraya gerilediğini ifade etti. Yurt içi değerlendirme çalışmalarında Taahhüt İşleri Organizatörleri'nden duyulan memnuniyet oranının yüzde 64 olduğunu belirten UTİKAD Başkanı, Yüksek oy alan taşıma işleri organizatörlerinin yeni bir yönetmelikle kısıtlanmaya ve yüksek belge ücretleri ödemeye zorlandığını söyledi.

Mr. Emre Eldener emphasized in the press meeting which was held in Intercontinental Istanbul Hotel on Saturday, February 6, 2018 that it was not possible to evaluate the logistics industry independently of foreign trade. Mr. Eldener said that although Turkey had ranked the 53rd out of 137 countries in the Global Competitiveness Index, which was prepared by the World Economic Forum, in 2017-2018, it could not reach the 45th rank which it had reached in 2013-2014 and added that the unsteadiness in administrative policies, uneducated labor force and wrong currency policies were shown among the factors that affected the working environment in Turkey negatively. Mr. Eldener highlighted that the implementations hindering the competitiveness in free market conditions and public interventions were damaging Turkey's competitive structure in the global arena.

According to the information given by Mr. Eldener who informed that Turkey had ranked the 60th out of 170 countries in 2017 in the Economic Freedom Index prepared by the Heritage Foundation and the Wall Street Journal, the factors like the same report, the prices of various services and products which were set by the government, inflexible labor force market hindered the entrepreneurship. Mr. Eldener, who pointed out that this would damage the investment environment and cause the domestic and the foreign investment head towards abroad, also stated that this situation would drop off Turkey's ranking in Economic Freedom Index.

FREIGHT FORWARDERS, WHO ARE APPRAISED BY THE WORLD BANK, ARE BEING RESTRICTED

Mr. Eldener said that Turkey, which had ranked the 27th in the World Bank Logistics Performance Index in 2012, had ranked the 34th in 2016. UTİKAD President told that the rate of satisfaction felt towards the Freight Forwarders in domestic evaluation studies was 64% and added that the freight forwarders who received the majority of the votes were being restricted with a new regulation and they were being forced to pay high fees of licenses.

DOING BUSINESS RAPORU DOĞRUYU YANSITMIYOR

Konuşmasının devamında Eldener, Dünya Bankası'nın ithalatta ve ihracatta, zaman ve maliyetlerini ölçtüğü Doing Business Raporu'nda çok ciddi hatalar saptadıklarını, raporda Türkiye için belirlenmiş ithalat ve ihracat senaryoları ile uyumsuz belge ve işlemlere yer verildiğini ortaya koydu. Doğru verilere dayandırılarak hazırlanmayan raporlara dayanarak, ülkemizde mevzuat düzenlemeleri ve tarife kısıtlamaları yapıldığını da vurgulayan Eldener, sözlerine şöyle devam etti: "UTİKAD Dünya Bankası, TOBB ve YOİKK ile iş birliği yaparak, Doing Business anket sonuçlarımızın doğru veriler içermesi için çalışmaktadır. Bu konuda geçtiğimiz aylarda Başbakan Yardımcımız Sayın Recep Akdağ ile de bir araya gelerek değerlendirmelerimizi kendilerine aktardık."

2023 hedeflerine ulaşabilmesi için sektör ve kamu idaresi arasında koordinasyon, iş birliği ve ortak anlayışın sağlanması yoluyla lojistik sektörünün ihtiyaçlarının doğru belirlenmesinin önemini vurguladı. Eldener, "Sektörün çalışma barışını ve yatırım ortamını bozacak, girişimciliği engelleyecek tarife kısıtlamaları, kamu müdahalesi, yüksek maliyetli belge ücreti yaklaşımlarından vazgeçilmesi gerekiyor" dedi. 2018 yılı Yatırım Programı'na göre 88.1 milyar TL kamu yatırımı bütçesinin 21.4 milyar TL'lik kısmının ulaştırma sektörüne ayrıldığını ve bu durumun umut verici olduğunu belirten UTİKAD Başkanı Emre Eldener, 'Bir Kuşak Bir Yol' ve diğer taşımacılık koridoru projelerinden, daha büyük payların alınabilmesi için altyapı hizmetlerinin bir önce tamamlanması gerektiğine dikkat çekti. Eldener, "Doğu-batı ve kuzey-güney hatlarında kesintisiz demiryolu hattımız ne yazık ki mevcut değil. Çoğu limanımızda demiryolu bağlantılarının olmaması ülkemiz üzerinden geçecek transit yük trafiğinin alternatif rotalara kaymasına sebep oluyor. Lojistik merkezler modlar arası yük entegrasyonunu kolaylaştırıcı şekilde planlanmıyor" dedi.

2018 YILI UMUT VERİCİ BİR YIL OLACAK

Eldener sözlerini şöyle noktaladı: "Sektörü ilgilendiren idari kararlar sektör paydaşları ile birlikte alınmalıdır. Doing Business Raporu gibi yararlanılan verilerin yanlış olduğu ortada olan çalışmalara istinaden, serbest rekabet ortamını zedeleyen kararlar iç pazar dinamiklerini bozacağı gibi yabancı yatırımcılar için de teşvik edici olmayacaktır. Çerçevesi kanunlar ile zaten belirlenmiş Taahhüt İşleri Organizatörlüğü mesleği tekrar düzenlenmek istenmektedir. Taahhüt İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ile getirilen düzenlemeler, lojistik sektörünün dinamikleri ile uyumsuz bir işleyiş getirmekte, sektöre giriş yüksek belge ücretleri ile zorlaştırılmaktadır. Tüm bu gelişmeler çerçevesinde UTİKAD olarak 31 yıldır olduğu gibi çalışmalarımızı yoğun bir şekilde sürdürüyoruz. 2018'de sektörümüzün gelişmesini sağlayacak adımlar atılacağını umuyoruz. Sadece endekslerde yükselmek değil, sektörün kendi bileşenleri ile daha kalıcı çözümler üreteceği bir yıl geçireceğimizi düşünüyoruz." ■



DOING BUSINESS REPORT DOES NOT REFLECT THE TRUTH

In the next part of his speech, Eldener set forth that they had detected very crucial mistakes in Doing Business Report, which the World Bank assessed the time and costs in exports and imports, and that the report included the documents and processes which were not in accordance with the export and import scenarios drawn for Turkey. Mr. Eldener, who also emphasized that legislative regulations and tariff restrictions were being implemented in our country based on the reports which had not been written on the basis of accurate data, added: "UTİKAD has been carrying out its studies in cooperation with the World Bank, TOBB and YOİKK in order to ensure that Doing Business survey results include accurate data. We gathered together with Deputy Prime Minister Mr. Recep Akdağ to discuss this issue last month and we conveyed our evaluations." Besides, he highlighted the significance of identifying the needs of the logistics industry precisely through the coordination between the industry and the public administration, collaboration and mutual understanding so as to reach the goals for 2023. Mr. Eldener told: "The tariff restrictions, public inventions and the implementations of high license fees which will harm the work peace and the investment environment of the industry should be given up." UTİKAD President Mr. Emre Eldener, who stated that 21.4 billion TL of the public investment budget which was 88.1 billion TL in total was separated for transportation industry according to the Investment Programme for 2018 and that this was very promising, remarked that the infrastructure services should be completed as soon as possible so that bigger shares could be received from 'One Belt One Road' and other transportation corridor projects. He said: "Unfortunately, we do not have a continuous rail line on east-west and north-south lines. The fact that there are no rail connections in most of our harbors causes the transit freight traffic which will pass through our country to head towards alternative routes. Logistics centers are not planned in such a way that they facilitate the freight integration between the modes."

2018 WILL BE A PROMISING YEAR

Mr. Eldener finished his speech with these words: "The administrative decisions which affect the industry should be taken together with the industry shareholders. The decisions harming the free market economy and taken based on the studies like Doing Business Report which include inaccurate data will damage the domestic market dynamics and they will not be encouraging for the foreign investors, either. The profession of Freight Forwarding, whose frame has already been set by laws, is being attempted to rearrange. The regulations brought by the Regulation for Freight Forwarders are introducing a functioning which is inconsistent with the dynamics of logistics industry, entrance to the industry is being made difficult by charging high license fees. Within the scope of all these developments, as UTİKAD, we have been working very hard for 31 years. We hope that steps that will develop our industry will be taken in 2018. I believe that we will have a year when our industry will not only rise on the indexes but also produce more permanent solutions with its own components." ■



HUKUKÇULAR VE LOJİSTİKÇİLER ORDİNO BELGESİNDE HEMFİKİR

UTIKAD ve İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu, "Lojistikte Son Gelişmeler" panelinde bir araya geldi. 17 Ocak 2018 tarihinde İstanbul Barosu'nda düzenlenen "Lojistikte Son Gelişmeler" panelinde Taslak Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği'nden ordino belgesine getirilen tavan ücretine kadar pek çok konu masaya yatırıldı.

İstanbul Barosu Merkez Konferans Salonu'nda düzenlenen panelin açılış konuşmalarını İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı Avukat Egemen Gürsel Ankaralı, İstanbul Barosu Başkanı Avukat Mehmet Durakoğlu ve UTIKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener yaptı. Panelin ilk konuşmacısı Türk Ticaret Kanunu'nu Hazırlayan Komisyonun Üyesi Prof. Dr. Kerim Atamer oldu. Konuşmasında ordino belgesinin taşımacılıktaki yerini ve önemini hukuki boyutları ile açıklayan Atamer, şöyle konuştu: "Taşıyan yalnızca taşımakla değil, yükü doğru kişiye teslimle de sorumludur ve ordino acente tarafından antrepo işletmecisine verilen onay mekanizmasıdır. Ordino belgesinin Gümrük Kanunu'nda yer almadığını sav olarak ortaya koymak yanlıştır. Çünkü ordino yükün el değiştirmesi ile ilgili bir belgedir. Belge adının 'yük teslim belgesi' olarak yenilenmesi, belgenin işlevini değiştirmez. Çünkü ismi ne olursa olsun bu belge zilyetliği nakleden araçtır."

"KONŞİMENTO VE TAŞIMA SENEDİ EŞDEĞER DEĞİLDİR"

Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmelik Taslağı ile ilgili de görüşlerini belirten Prof. Dr. Atamer, taslakta taşıyanın ve gönderenin sorumluluklarıyla ilgili yer alan hükümlerin zaten Türk Ticaret Kanunu'nda detaylı olarak tanımlandığını, yönetmelikte tekrar belirtilmesine gerek olmadığını söyledi. Taslak yönetmelikteki bazı maddeler ile ilgili eleştirilerini de dile getiren Atamer,

LEGISTS AND LOGISTICIANS ARE IN AGREEMENT ABOUT THE DELIVERY ORDER

UTIKAD and Istanbul Bar Association Logistics and Transportation Law Commission gathered together in the panel themed "The Latest Developments in Logistics". Several issues ranging from the Draft Regulation For Freight Forwarders to the ceiling fees imposed on delivery order were discussed in "The Latest Developments in Logistics" panel, which was held in Istanbul Bar Association on January 17, 2018.

President of Istanbul Bar Association Logistics and Transportation Law Commission Atty. Egemen Gürsel Ankaralı, President of Istanbul Bar Association Atty. Mehmet Durakoğlu and UTIKAD Board President Mr. Emre Eldener delivered the opening speeches of the panel organized in Istanbul Bar Association Central Conference Hall. The first speaker of the panel was Prof. Dr. Kerim Atamer, the member of the commission which legislated the Turkish Commercial Code. Mr. Atamer, who explained delivery order's role and its significance in transportation through a legal perspective, said: "The carrier is not only responsible for carrying but also delivering the freight to the right person and delivery order is the approval mechanism given to the warehouse operator by the agency. It is not right to assert that delivery order does not take place in the Customs Law because delivery order is a document related to the process of changing hands for freights. Changing the name of the document as "freight delivery document" does not change the function of the document because no matter what it is called, this document is the tool that transfers the possession."

"BILL OF LADING AND WAYBILL ARE NOT EQUIVALENT"

Prof. Dr. Atamer, who also conveyed his opinions about the Draft Regulation for Freight Forwarders, told that the provisions related to the responsibilities of the Carrier and the Shipper were already defined in details in Turkish Commercial Code and there was no need for mentioning it in the regulation again. Mr. Atamer, who expressed his criticism about

Dünyaları Aşmak Bizim İşimiz.



MERDEN
www.merden.com.tr

yönetmelikte konşimento ve taşıma senedinin eşdeğer olarak gösterildiğini, bunun önemli bir yanlışlık olduğunu belirtti. Atamer, yönetmelik incelendiğinde farklı tipte konşimentolar olmasına rağmen tek tip bir konşimento işaret edilmiş gibi anlamlar çıktığını, bunun yanı sıra zorunlu sigortada bedel belirtilmediğini ifade ederek, yönetmelikteki diğer yanlışlıklara işaret etti.

“ORDİNO RİSK BARINDIRAN BİR TAŞIMANIN GARANTİSİDİR”

Prof. Dr. Kerim Atamer'in ardından söz alan KÜDENFOR Danışma Kurulu Üyesi, Armatörler Birliği Akademik Komisyon Danışma Kurulu Üyesi ve Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Danışma Kurulu Üyesi Harun Şişmanyazıcı, Türkiye'de ordino belgesinin kaldırılmasının karmaşaya yol açacağını altını çizdi. Şişmanyazıcı, konşimentodan farklı bir işleve sahip olan ordinonun risk barındıran bir taşımanın garantisini olduğunu, bu nedenin hem taşıyıcı için hem de taşıyan için son derece önemli olduğunu dile getirdi.

“ORDİNOYA GETİRİLEN ÜCRET UYGULAMALARI YABANCI YATIRIMCIYI KAÇIRABİLİR”

Panelin son konuşmacısı UTİKAD Başkanı Emre Eldener, sözlerine ordino belgesinin değerine vurgu yaparak başladı. Dünyada ticaretin güvenli yapılabilmesi için ordinonun gerekli bir belge olduğunun altını çizen Eldener Türk ihracatçısının yurt dışına sevk ettiği malın karşı tarafta doğru alıcıya teslim işleminin, ihracatçının mal bedelini tahsil ettikten sonra gerçekleştirilmesini sağlayan, kontrol eden ve garantileyen belgenin de ordino olduğunu vurguladı. Taşıma İşleri Organizatörlerinin tüm bu sürecin doğru işlenmesi için çalışan istihdam ettiklerini, her tescil işlemi, konşimento ve ordino için damga vergisi ödemeleri yaptıklarını, bu noktada kamu idaresi tarafından belirlenen tavan ücretin üzerinde maliyetlerle karşılaştıklarını ve gemi acentelerinin kendilerinden 120-130 lira gibi bir ordino ücretini tahsil ettiklerini anlattı. YOİKK'ten de sorumlu olan Başbakan Yardımcısı Recep Akdağ ile görüşüp kendisine bu tavan fiyat uygulamalarının yatırım ortamını iyileştirmeyeceğini aktardıklarını söyleyen Eldener, serbest piyasa ekonomisine müdahale eden bu uygulamaların, son yıllarda önemli lojistik ve liman yatırımları yapan yurt dışı menşeli firmaların ülkemizi terk etmesine neden olabileceğini ifade etti. Sunumların ardından geçen soru-cevap bölümünde söz alan UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur, Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmelik taslağında yer alan bazı maddelerin kanunlarla çeliştiğini ortaya koydu. Hizmet kalemlerine taban ve tavan ücreti getirilmesinin de serbest piyasa ekonomisinde iş yapan tüccarın rekabet şansını elinden aldığı bu yüzden bu ücret uygulamalarının idare ve rekabet hukuku açısından çok dikkatli değerlendirilmesi gerektiğini ifade etti. ■



some articles in the draft regulation, stated that bill of lading and waybill was shown as equivalent in the regulation and this was a crucial mistake. Mr. Atamer pointed out the other mistakes in the regulation by stating that when the regulation was examined, it was inferred that there was only one type of bill of lading although there were different types of bills of lading; besides, the compensation was not mentioned in the compulsory insurance.

“DELIVERY ORDER IS THE GUARANTEE OF THE TRANSPORTATION INVOLVING RISKS”

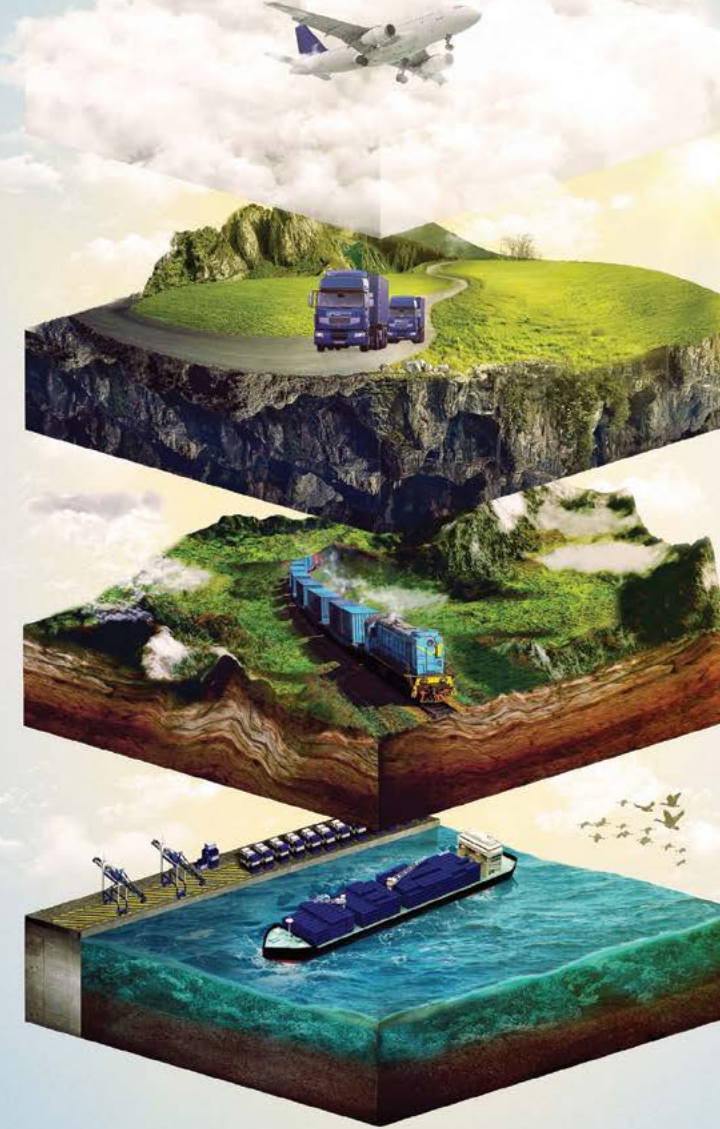
KUDENFOR Advisory Committee Member, Turkish Shipowners' Association Academic Commission Advisory Committee Member and Turkish Ship and Yacht Exporters' Association Advisory Committee Member Mr. Harun Şişmanyazıcı, who took the floor after Prof. Dr. Kerim Atamer, underlined that removing delivery order in Turkey would cause a chaos. Mr. Şişmanyazıcı stated that delivery order, which had a different function than bill of lading, was the guarantee of a risky transportation and thus, it was extremely significant for both the Carrier and the Shipper.

“IMPOSING FEES ON DELIVERY ORDER MIGHT DISTRACT THE FOREIGN INVESTORS”

The last speaker of the panel, UTİKAD President Mr. Emre Eldener, started his speech by emphasizing the value of delivery order. Mr. Eldener, who underlined that delivery order was an essential document for safe trade in the world, emphasized that delivery order was the document which checked, guaranteed and ensured that the freight exported abroad by a Turkish exporter was delivered to the right person only after the exporter collected the freight price. He told that Freight Forwarders employed employees in order to

ensure that the whole process was managed properly, they paid stamp tax for each registration, delivery order and bill of lading, they were charged fees over the ceiling fee defined by the administrative regulation at that point and the ship agents collected a fee of 120-130 TL for delivery order from them. Mr. Eldener, who said that they had also met with Deputy Prime Minister Mr. Recep Akdağ who was also responsible from the Coordination Council for the Improvement of Investment Environment and that they had conveyed him these ceiling fee implementations would not improve the investment environment, expressed that these implementations, which interfered with the free market economy, might cause the foreign firms which had made significant logistics and port investments recently might leave the country. UTİKAD General Manager Mr. Cavit Uğur, who took the floor in the question-answer session after the presentations, set forth that some articles in the Draft Regulation for the Freight Forwarders conflicted with the law. He stated that imposing floor and ceiling fees on service items removed the chance of competition for the merchants trading in the free market economy and therefore, these fee implementations should be dealt with very carefully in terms of administrative law and competition law. ■

Güvenilir Çözüm Ortağınız Arkas Lojistik



Size iyi bir depolama, doğru bilgi akışı ve planlı bir organizasyon sunuyoruz. Kara yolu, demir yolu, hava yolu ve deniz yolu seçenekleriyle, kombine proje taşıma hizmetlerimizle yanınızdayız.

arkaslojistik.com.tr / 0850 222 7527

ARKAS LOJİSTİK



UTIKAD'DAN ANKARA'YA ZİYARET A VISIT TO ANKARA BY UTIKAD

UTIKAD, Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmelik Taslağı ile ilgili görüşmek üzere Ankara'daki yetkilileri ziyaret etti.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD, 8 Ocak'ta yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmelik Taslağına ilişkin görüşmeler yapmak amacıyla Karayolu Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Mahmut Gürses, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürü Cem Murat Yıldırım ve Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka'yı ziyaret etti. Karayolu Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Mahmut Gürses ile, 27 Şubat 2018'de bir araya gelen UTİKAD yönetim kurulu üyeleri, Gürses ile yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği maddelerini tek tek görüştü ve U-ETDS sistemi ile ilgili olarak sektör paydaşlarına detaylı bilginin verileceği bir seminer düzenlenmesi gerektiğinin altını çizdi. UTİKAD heyetinin ikinci durağı ise Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü oldu. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmelik taslağı ile ilgili görüş ve önerilerini TMKTD Genel Müdürü Cem Murat Yıldırım'a aktaran UTİKAD heyeti, lojistik sektörü açısından büyük önem taşıyan gündem maddelerini Yıldırım ile yüz yüze görüşme fırsatı yakaladı. Taşıma İşleri Organizatörlerinin iş yapış şekillerinin yeniden belirlenmesini öngören yönetmeliğin hazırlanma sürecinde yoğun bir çalışma yürüten UTİKAD, 20 Mart'ta da Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka'yı makamında ziyaret etti. UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, UTİKAD Yönetim Kurulu Üyeleri Serkan Eren, Mehmet Özal, İbrahim Dölen ve UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur, UDHB Müsteşarı Suat Hayri Aka ile gündeme dair konuları ayrıntılı olarak değerlendirdi.

TMKTD'DEN UTİKAD'A ZİYARET

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürü Cem Murat Yıldırım, 8 Ocak'ta yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmelik Taslağı konusunda kendisini ziyaret eden UTİKAD'a iade-i ziyarette bulundu. UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener ve Genel Müdür Cavit Uğur'un hazır bulunduğu ziyaret kapsamında, TMKTD Genel Müdürü Cem Murat Yıldırım ile TİO yönetmelik taslağının detayları masaya yatırıldı. ■

UTIKAD visited the authorities in Ankara to discuss the Road Transport Regulation and the Draft Regulation for Freight Forwarders.

Association of International Forwarding and Logistics Service Providers UTIKAD visited Undersecretary of the General Directorate of the Dangerous Goods and Combined Transport Mr. Suat Hayri Aka and Deputy Director General of Road Transport Regulation Mr. Mahmut Gürses so as to discuss the Road Transport Regulation and the Draft Regulation for Freight Forwarders, which were published on January 8. UTIKAD Board Members, who met with Deputy Director General of Road Transport Regulation Mr. Mahmut Gürses on February 27, 2018, discussed each articles in the Road Transport Regulation with Mr. Gürses and highlighted that a seminar where the industry stakeholders would be informed about U-ETDS system in details should be organized. The second stop of UTIKAD committee was the General Directorate for Dangerous Goods and Combined Transport. Having conveyed their opinions about the Draft Regulation for Freight Forwarders to TMKTD Director Mr. Cem Murat Yıldırım, UTIKAD committee had an opportunity of discussing the agenda items, which were of great importance for the logistics industry, personally. UTIKAD, which conducted an intense study during the preparation process of the regulation setting forth that the business models of Freight Forwarders should be identified again, visited Undersecretary of the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communication Mr. Suat Hayri Aka in his office on March 20. UTIKAD Board President Mr. Emre Eldener, UTIKAD Board Members Mr. Serkan Eren, Mr. Mehmet Özal, Mr. İbrahim Dölen and UTIKAD General Manager Mr. Cavit Uğur discussed the agenda topics with Undersecretary of UDHB Mr. Suat Hayri Aka in details.

A VISIT TO UTIKAD BY TMKTD

General Manager of the General Directorate for Dangerous Goods and Combined Transport Mr. Cem Murat Yıldırım paid a visit back to UTIKAD, which visited him about the Road Transport Regulation and the Draft Regulation for Freight Forwarders on January 8. The details of the Draft Regulation for Freight Forwarders were discussed by TMKTD General Manager Mr. Cem Murat Yıldırım, UTIKAD Board President Mr. Emre Eldener and General Manager Mr. Cavit Uğur during the visit. ■



SERKAN EREN

EMRE ELDERER

CEM MURAT
YILDIRIM

EZGİ DEMİR

CAVİT UĞUR

T1/T2 HİZMETLERİNDE SGS TRANSITNET FARKINI YAŞAYIN

35 AVRUPA ÜLKESİNDE GEÇERLİ



Transit destek hizmetlerinde global lider ve öncü **SGS TransitNet**'i tercih edenler, spedisyon kullanmadan ve ofisten ayrılmadan, **elektronik ortamda T1 / T2 / TR Beyanı** sunabiliyor. Üstelik tüm taşıma sürecini, varış gümrüğünde sonlanana kadar, yine ofisten takip edebiliyor. Siz de **SGS TransitNet**'in Türkiye dahil **35 Avrupa ülkesinde geçerli** sistemiyle tanışın, işinizde rahatlığı yaşayın.



SGS TRANSITNET TRANSIT SİSTEMİ DESTEK HİZMETLERİ A.Ş.

Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95 İş İstanbul Plaza A Girişi

Güneşli 34209 İstanbul / Türkiye

t +90 212 368 40 20 f +90 212 224 78 96

e transitnet.turkey@sgs.com w www.sgs.com.tr/transitnet

SGS

TİO YÖNETMELİĞİ SEKTÖRE NELER GETİRİYOR?

WHAT DOES THE REGULATION FOR FREIGHT FORWARDERS INTRODUCE TO THE INDUSTRY?

Taşıma İşleri Organizatörleri Taslak Yönetmeliği'nde yer alan maddeler, yeni yatırımları önleyecek maddeler içerirken, havayolu ve denizyolundaki forwarder firmalarına da belge zorunluluğu getiriyor.

While the articles in the Draft Regulation for Freight Forwarders contain items to prevent the new investments, they also impose the obligation of licenses to the air and maritime forwarding firms.



Taşıma İşleri Organizatörleri Taslak Yönetmeliği, lojistik sektörünün verdiği hizmet kalemlerine yönelik tavan ücret uygulaması gibi doğrudan düzenlemeler getiriyor. Yönetmelik, daha önce yetki belgesi alma zorunluluğu olmayan denizyolu ve havayolu sektöründeki forwarderlere da yüksek ücretli belge zorunluluğu getiriyor. UTİKAD'a göre; taslak yönetmelikte belirtilen sermaye ve belge ücretleri, rekabeti ve sektörün gelişimini olumsuz etkileyecek. UTİKAD Dergisi'nin UDH Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka ile yaptığı röportaj ile sektöre duyurduğu Taşıma İşleri Organizatörleri Taslak Yönetmeliği, 22 Aralık 2017 tarihinde lojistik sektöründeki ilgili kuruluşlara gönderilerek, sektörün görüşlerine açıldı. Lojistik şirketlerinin geleceğini çok yakından etkileyecek taslak yönetmeliğe ilişkin UTİKAD Yönetim Kurulu ve Çalışma Grupları hemen bir çalışma yaparak görüşlerini, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne iletti. Çünkü yönetmelik, taşıma işleri organizatörlerinin hizmet kalemlerine tavan ücreti uygulama yasal altyapısını oluştururken, tüm taşıma modlarında forwarder hizmeti veren firmalara da ilave maliyetler getiriyor. UTİKAD, ilgili kuruluşlara gönderdiği önerilerinde, kamu idaresinin ticari faaliyeti olan taşımacılık işine yönelik taban ve tavan ücret getirmemesi gerektiğinin üzerinde dururken, ticaret serbestisi içinde belirlenmesi gereken ücretlere kamu müdahalesinin doğru olmadığını belirtti. Bu tür müdahalelerin serbest ekonomi ilkelerine uymadığını da belirten UTİKAD, yönetmeliğin bu haliyle hem lojistik sektöre yönelik iş barışını ve hem de yatırım ortamını bozacağını altını çiziyor.

TASLAK YÖNETMELİKTEKİ TİO TANIMI DOĞRU DEĞİL

UTİKAD Çalışma Gruplarının yaptığı çalışmalar neticesinde taslağa yönelik hazırlanan ve 2 Ocak 2018 tarihinde Bakanlıklara, genel müdürlüklere ve ilgili sivil toplum kuruluşlarına iletilen UTİKAD'ın görüş

The Draft Regulation for Freight Forwarders introduces direct regulations, such as the implementation of the ceiling fee for logistics service items. The regulation introduces the obligation of having a high-cost license for the forwarders operating in maritime and air transport industries, which have not been obliged to obtain licenses before. According to UTİKAD, the capital and the license fees stated in the draft regulation will affect the competition and the development of the industry negatively. The Draft Regulation for Freight Forwarders, which was announced in UTİKAD Magazine's interview with the Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communication Undersecretary Mr. Suat Hayri Aka, was sent to the relevant organizations of the logistics industry on December 22, 2017 and was opened up for the views of the industry. UTİKAD Board and Working Groups conducted a study about the Draft Regulation, which will affect the future of the logistics companies very closely, urgently and conveyed their opinions to the General Directorate of Dangerous Goods and Combined Transport Regulation, because the regulation establishes the legal infrastructure of the implementation of imposing ceiling fees for the service items of freight forwarders while it brings additional costs to the firms forwarding in all transport modes. UTİKAD stated in its proposals it sent to the relevant organizations that the public intervention to the fees to be set within the trade liberalization was not right while emphasizing that public administrations should not set base and ceiling fees for transportation, which is the commercial activity of the public administration. Stating that such interventions do not comply with the principles of free economy, UTİKAD highlighted that they would ruin both the business peace and the investment environment.

THE DEFINITION OF "FREIGHT FORWARDER" IN THE DRAFT REGULATION IS NOT CORRECT

The following issues were remarked in UTİKAD's letter of opinion, which was prepared about the draft as a result of the studies conducted

yazısında şu konulara dikkat çekildi.

Taslak yönetmelikte TİO tanımının doğru yapılmadığı, taşıma işleri organizatörlerinin mevzuatta açıkça tanımlanmayan ücretleri müşterilerine tahakkuk ettiremeyecek olmasının, taşımacılık faaliyetlerini ve buna bağlı olarak ticari faaliyetleri olumsuz etkileyeceği vurgulandı. Taşıma işleri organizatörleri tarafından sunulacak hizmetlere yönelik kamu idaresince taban ve tavan ücret uygulaması getirilecek olmasının serbest piyasa koşulları ile ters düşen bir uygulama olacağı vurgulanan görüş yazısında, bu maddenin tamamen iptal edilmesi gerektiği belirtildi. TİO faaliyeti için şart koşulan yetki belgesini almak isteyen firmaların 300 bin TL sermayeye sahip olmasının, sektöre girişi engelleyip, rekabeti önleyeceği gerekçesiyle makul seviyelere çekilmesi istendi. UTİKAD tarafından, yetki belgesi olmadan faaliyet gösteren firmaları denetleyebilecek mekanizmaların tam anlamıyla oluşturulmadan yetki belgesi ücretinin yüksek belirlenmesi halinde, yatırım ortamının bozulacağı ve haksız rekabet ortamının oluşacağı da Bakanlığa iletili. Dünyanın hiçbir ülkesinde sektöre girişlerde bu tür belgeler ve ücretlerin olmadığı altını çizen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Aktifsped Genel Müdürü Ekin Tırman, sektörün kayıt altına alınabilmesi için, belge ücretlerinin sembolik rakamlar olması gerektiğini belirtiyor. Sektörü bir çatı altında toplamak adına yönetmeliğin anlamlı olabileceğini söyleyen Tırman; "Eğer belge ücretleri sembolik olursa bu söz konusu olabilir. Bu rakamlar sembolik olmanın ötesine geçtiği zaman, bugüne kadar karayolunda çok iyi bildiğimiz gibi belge almamayı tercih edecek çok firma olacaktır. Sembolik bir rakam belirlenirse, pek çok firma belge almaya isteyeceği için şu ankinden daha yüksek bir gelir elde edilebilir. Çünkü denizyolu ve havayolunda hizmet veren büyüklü küçük binlerce forwarder var. Yüksek ücretlerin istenmesi sektörde büyük infial yaratacaktır" yorumunu yapıyor.

by UTİKAD Working Groups and which was conveyed to the ministries, general directorates and the relevant non-governmental organizations on January 2, 2018.

It was emphasized that the definition of Freight Forwarder in the draft regulation was not made correctly and the fact that the freight forwarders would not be able to accrue the fees that were not explicitly defined in the legislation, would negatively affect the transportation activities and the commercial activities accordingly. In the letter of opinion, which emphasized that the implementation of base and ceiling fees for the services to be provided by freight forwarders by the public administration, it was stated that this article should be canceled entirely.

It was requested that the condition of having a capital of 300 thousand TL for the firms which wanted to obtain the license stipulated for freight forwarding activity should be withdrawn to more reasonable levels since it would prevent the entrance to the industry and the competition.

UTİKAD Board Member and the General Manager of Aktifsped Mr. Ekin Tırman, who underlines that there are no such documents or fees in any other countries of the world, states that the license fees should be symbolic figures in order to be able to register the industry. Tırman says that it might make sense to direct the industry in order to gather under one roof and adds "This may be the case if the license fees are symbolic. When these figures go beyond being symbolic, there will be many firms that will prefer not to obtain it, as we know it very well from the road transport industry. If a symbolic figure is set, many firms will want to get the license, so a higher income than the current one can be obtained because there are thousands of large or small forwarders operating in sea or air transport. It will cause a great stir in the industry if high fees will be charged."

DENİZCİ VE HAVACILARA DA BELGE ÜCRETİ GELİYOR

UTIKAD'ın taslak yönetmeliğin tüm paydaşların katılımı ile düzenlenecek bir toplantıda değerlendirilmesi yönündeki talebine istinaden, yönetmeliği hazırlayan Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü, 25 Ocak 2018 tarihinde Ankara'da bir çalıştay düzenledi. Taslakta yer almayan, ancak çalıştay sırasında dağıtılan taslak metinde TİO yetki belgesi ücretinin beş yıl için 200 bin TL olarak öngörüldüğü öğrenildi. UTİKAD Yönetim Kurulu Üyeleri ve sektördeki firma yöneticileri, sektör firmalarından vergi haricinde ilave gelir sağlamaya yönelik bu düzeyde yüksek belge ücreti belirlememesi gerektiği, bunun girişimcilerin sektöre girişini zorlaştıracak ve yatırımdan alıkoacak bir adım olduğunun altını çiziyor.

"Karayolu dışında, demiryolundaki firmalar için de bir belge ücreti getirilmmişti fakat denizyolu ve havayolu sektöründe faaliyet gösteren forwerdarlar için bir belgelendirme söz konusu değildi. TİO yönetmeliği ile dört temel taşıma modundaki organizatörlük hizmeti tek bir yönetmelik altında toplanarak isteniyor." diyen Ekin Tirman, ilkesel olarak hepsinin bir bütün şeklinde ele alınması açısından, yanlış görünmese de taşımacılara getirilen kısıtlamalar ve belge ücretleri anlamında sektöre katma değerden çok, yük getireceğini söylüyor.

"PARA İLE REGÜLASYON OLMAZ"

"Şu an havayolunda freight forwarder firmalar, 2 bin 300 TL ücreti olan bir yetki belgesi ile faaliyetlerini yapıyor" diyor UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve MNG Havayolları Yer İşletme Başkanı Serkan Eren ve yönetmeliğin, belirtilen bedellere çıkması halinde havacıları çok yoracağını söylüyor.

**EKİN TIRMAN**

TİO yönetmeliği ile dört temel taşıma modundaki organizatörlük hizmeti tek bir yönetmelik altında toplanmak isteniyor.

The regulation aims to gather the services of organizing in four basic transport modes under the Regulation for Freight Forwarders.

Member and MNG Airlines Ground Operations Director Mr. Serkan Eren and he tells that if the regulation imposes the aforementioned

THE SEA AND AIR FORWARDERS WILL BE CHARGED THE LICENSE FEES, AS WELL

In accordance with UTIKAD's request on evaluating the draft regulation at a meeting to be held with the participation of all stakeholders, the General Directorate of Dangerous Goods and Combined Transport Regulation, which prepared the regulation, held a workshop in Ankara on 25 January 2018. It was learned that the fee for Freight Forwarder license had been foreseen as 200 thousand TL for five years in the draft text, which was not involved in the draft but distributed during the workshop. UTIKAD Board Members and the executives of the firms in the industry underlined that such a high amount of license fee should not be set to obtain additional income from the industry

firms, except the taxes and that this was a step that would make the entrepreneurs' entrance to the industry difficult and restrain them from investing. Apart from the road transport, there was also a license fee for companies operating in rail transport, but there was no documentation for the forwarders operating in the sea and air transport industries. Mr. Ekin Tirman, who says: "The regulation aims to gather the services of organizing in four basic transport modes under the Regulation for Freight Forwarders.", tells that although it does not seem wrong to deal with them as a whole in principle, it will bring a burden to the industry, rather than added value in terms of the restrictions imposed to the transporters and the license fees.

"NO REGULATION CAN BE MADE WITH MONEY"

"Right now, a freight forwarder is able to perform its activities with a license that costs 2 thousand 300 TL", says UTIKAD Board

SERBEST TİCARETE MÜDAHALE KANUNA DAYANDIRILDI

Lojistik sektörü, Taşıma İşleri Organizatörlüğü taslak yönetmeliğini tartışırken, lojistik sektörünü yakından etkileyecek bir kanun da 10 Mart 2018 tarihli Resmi Gazete'de yayımlandı.

Yayımlanan "Yatırım Ortamının İyileştirilmesi Amacıyla Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile devlet ceza müeyyide getirdi ve çıkaracağı yönetmeliklerin bağlanacağı esas bir kanun maddesi yaratmış oldu. Yayımlanan kanunun 12. maddesi ile 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 218. maddesine devletin gerek gördüğünde tarifelere müdahale edebileceği fıkrası eklendi. Eklenen fıkrada şöyle denildi:

"Türkiye ile diğer ülkeler arasında deniz ve havayolu ile yapılan eşya ve yolcu taşımalarında yararlanılan deniz ve havalimanlarını işleten kuruluşlar ile geçici depolama yeri işleticileri, gümrüklü sahalarda 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamı dışında bulunan gümrük iş ve işlemleri ile ilgili tahmil, tahliye, ardiye, saha içi taşıma ücretleri ve benzeri masrafların belirlenen azami bedellerine uymakla yükümlüdür. Bakanlık tarafından azami bedeller belirlenirken özelleştirme uygulamaları çerçevesinde yapılan sözleşmelerde yer alan düzenlemeler dikkate alınır."

Söz konusu kanunun 13. maddesinde ise Gümrük Kanunu'nun 241. maddesine yukarıda belirtilen azami bedellere uyulmaması halinde her bir işlem için 5 bin Türk Lirası usulsüzlük cezası uygulanacağına ilişkin fıkraya eklendi.

INTERVENTION TO FREE TRADE HAS BEEN GROUNDED ON THE LAW

While the logistics industry was discussing the Draft Regulation for Freight Forwarders, a law that would impact the logistics industry was published in the Official Gazette dated March 10, 2018.

With the publication of the Law on Amendment of Some Laws for the Improvement of the Investment Environment, the state has introduced a penal sanctioning and it has created a ground article on which the regulations it would release would ground. With the 12th article of the published law, it was added to the article 218 of the Customs Act No. 4458 that the state could intervene in the tariffs whenever it found it necessary. The added item is as follows: "The organizations operating the sea and airports which are used for the goods and passenger transports between Turkey and other countries and temporary warehousing operators are obliged to comply with the maximum prices determined for the charges, evacuation, warehouses, in-field transportation fees and similar costs that are not included in the Statutory Decree about the Organization and Duties of the Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communication No.655 and dated 09.26.2011. When the maximum prices are determined by the Ministry, the regulations contained in the contracts executed within the scope of liberalization practices shall be taken into consideration." A paragraph stating that an irregularity penalty of 5 thousand Turkish Liras would be applied for each transaction, if the maximum prices above are not paid was added to the Customs Law Article No. 241 with the 13th article of the aforementioned law.

Sektörün yasal düzenlemelerle regüle edilmesine taraf olduklarını söyleyen Serkan Eren, para ve yüksek ücretler ile regülasyon olamayacağını belirtiyor ve şöyle devam ediyor: "Personel eğitimlerinin üst seviyelere çıkarılması, hizmet standartlarının yükseltilmesi ve denetim mekanizmalarının artırılması gibi düzenlemeler ile sektörün servis kalitesi artırılabilir. Uluslararası normlara göre düzenlemeler yaptığımızda, dış ticareti artırmak, ekonomiye katma değer yaratmak gibi farklı konuları konuşuyor olursunuz. Fakat belge ücretleri ve tavan ücretler ile sektörü yatırıma ve gelişime kapatmış hale getirirsiniz."

"KATMA DEĞERLİ HİZMET İLE MÜŞTERİNİN İLK TERCİHİ OLUYORSUNUZ"

Taslak yönetmelikte yer alan tavan ücreti uygulaması ile katma değerli hizmetin engelleneceğinin altını çizen Eren, "Tavan ücret uygulaması, müşteri ile yaptığımız sözleşme serbestliğini ortadan kaldırıyor. Çünkü mevzuatta tanımlanmayan ve ücretlendirmeyen hizmeti veremeyeceğimiz anlamına geliyor. Katma değerli hizmet, müşterinin ilk tercihi olmayı sağlıyor. Siz bu hizmeti veremezsiniz veya en fazla şu fiyata verebilirsiniz dediğiniz zaman, sektörü bir yere taşıyamazsınız" yorumunu yapıyor.

YÖNETMELİK YATIRIMCININ ÖNÜNE DUVAR ÖRÜYOR

Bu tür yönetmeliklerin sektörü derleyip toplamak için yapıldığını söyleyen Armada Lojistik Satış ve Pazarlama Müdürü Cihan Özkal, tavan ücret uygulaması ve yüksek belge ücretleri ile serbest piyasa koşullarına müdahale edildiğine dikkat çekerek şöyle devam ediyor: "Yetki belgeleri için istenen çok yüksek ücretler ve yüksek sermaye şartları, işini çok iyi yapan küçük işletmelerin ve sektöre girmek isteyen yatırımcıların önüne duvar örüyor. Yatırım ortamını düzeltmek için ticaretin önünü açmak gerekiyor. Fakat bu tür uygulamalar, yatırımın önüne kapatıyor."

Sorumluluk sigortası, FIATA Diplomalarının mesleki yeterlilik olarak sayılacak olması gibi yönetmeliğin iyi tarafları olduğuna da vurgu yapan Özkal, "10 maddeden sekizine mutabık kalabiliriz. Fakat sektörde dengeleri bozacak ve kâr marjlarının düştüğü bir ortamda, küçük işletmeleri zor durumda bırakacak maddi yükümlülüklerin, sektörün gelişimini engelleyeceğini düşünüyorum" diyor.

TİO Yönetmeliği ile, taşıma işleri organizatörlerinin hizmetleri kapsamında, tavan ücretlerinin belirlenmesine yönelik bir başka yasal altyapının da hazırlanıyor olması sektördeki oyuncuları endişelendiriyor. Sektör temsilcileri, orta ve uzun vadede bu sektöre ve bu sektörden hizmet alan ithalat ve ihracatçıya zarar getirecek bir uygulama olacağına dikkat çekerek, bu tür yönetmeliklerin ilk çıkarıldığı zaman çok iyi değerlendirilmesi ve her açıdan gözden geçirilmesi gerektiğine inanıyor. ■

**SERKAN EREN**

Tavan ücret uygulaması, müşteri ile yaptığımız sözleşme serbestliğini ortadan kaldırıyor.

The ceiling fee implementation eliminates the contractual freedom we have made with the customer.

**CİHAN ÖZKAL**

Küçük işletmeleri zor durumda bırakacak maddi yükümlülüklerin, sektörün gelişimini engelleyeceğini düşünüyorum.

I think the financial obligations, which will leave the small businesses in a difficult situation will prevent the development of the industry.

fees, that will tire the air transporters too much. Serkan Eren, who states that they are in favor of regulating the industry with legal regulations, states that no regulation can be made with money and high fees and he continues: "The quality of the industry service can be improved by regulations; such as raising staff training to higher levels, increasing service standards and increasing the control mechanisms. When you make regulations according to the international norms, you talk about different issues; such as increasing foreign trade and creating added value in economy. But with the license fees and ceiling fees, you close the industry to investment and development."

"YOU BECOME THE FIRST CHOICE OF THE CUSTOMER THANKS TO THE VALUE ADDED SERVICE"

Eren underlines that the ceiling fee implementation included in the draft regulation will prevent the value-added service and says "The ceiling fee implementation eliminates the contractual freedom we have made with the customer. This means that we will not be able to provide services that are not charged and defined in the regulation. The value-added service makes you become the first choice of the customer. If you cannot provide this service or if you set the highest cost, you cannot develop the industry."

THE REGULATION SETS A BARRIER IN FRONT OF THE INVESTOR

Armada Logistics Sales and Marketing Manager Mr. Cihan Özkal, who says that such regulations are made to tidy the industry up, remarks that the free market conditions are intervened through the ceiling fee implementation and high license fees and continues: "The very high fees and high capital requirements required for licenses are setting a barrier in front of the small businesses and investors that want to enter the industry. In order to enhance the investment environment, it is necessary to pave the way for trade. However, such implementations are closing the gate for investors". Mr. Özkal, who emphasizes on the pros of the regulation like, the liability insurance and the fact that FIATA Diplomas will be regarded as a professional competence, says: "We can agree on eight articles out of ten. However, I think that the financial obligations, which will leave

the small businesses in a difficult situation and upset the balances in the industry in an environment where the profit margins have dropped, will prevent the development of the industry."

The fact that another legal infrastructure for the determination of the ceiling fees is being prepared with the Regulation for Freight Forwarders within the scope of the Freight Forwarders' services is upsetting the players in the industry. The industry representatives point out that it will be a harmful implementation for the industry in a medium and long-term and for the exporters and importers who receive service from this industry and they believe that such regulations should be evaluated very well and revised in all aspects when they are first introduced. ■

DOING BUSINESS UZMANI
INES ZABALBEITIA MUGICA

DOING BUSINESS EXPERT INES
ZABALBEITIA MUGICA

“TÜRKİYE İHRACATTA HIZLI, İTHALATTA MALİYETLİ KALİYOR”

“TURKEY IS FAST
IN EXPORTING AND
COSTLY IN IMPORTING”

Türkiye'nin ihracatta gümrükleme, belge temini ve liman prosedürlerini tamamlamak için nispeten kısa sürelere sahip olduğunu söyleyen Doing Business Uzmanı Ines Zabalbeitia Mugica, ithalat söz konusu olduğunda ise Türkiye'deki maliyetlerin bölgesel ortalamanın üzerinde olduğunu belirtti.

Doing Business Expert Ines Zabalbeitia Mugica, who says that Turkey has relatively short times for completing customs clearance, documentary and port operations procedures, states that Turkey's costs are above the region, when it comes to export.



Dünya Bankası'nın her yıl yayımladığı Doing Business (İş Yapma Kolaylığı) Raporu, bir süredir Yatırım Ortamı İyileştirme Koordinasyon Kurulu'nun ana gündem maddesi haline geldi. Rapordan yola çıkarak, rekabet koşullarını olumsuz etkileyecek mevzuat düzenlemelerine gidildi ve kamu, lojistik sektöründe tavan ücreti uygulamalarına başladı. Raporun amacını ve yatırım kararlarındaki etkinliğini daha iyi öğrenmek için Doing Business Uzmanı Ines Zabalbeitia Mugica ile bir söyleşi gerçekleştirdik. Zabalbeitia Mugica, Sınır Ötesi Ticaret çalışmaları başta olmak üzere, Türkiye'nin sayılı ve güçlü yanlarıyla ilgili bilgiler verdi.

Doing Business Raporu'nun kapsamı ve amacı nedir?

Dünya Bankası Grubu'nun Doing Business (İş Yapma Kolaylığı) Raporu, özellikle çoğu ülkede büyümenin motoru olan küçük ve orta ölçekli

Published by the World Bank every year, Doing Business report has become the main topic of the Coordination Council for the Improvement of the Investment Environment's agenda recently. Some arrangements with negative effects have been brought to the regulation grounding on the report and the government has started to impose ceiling fees to the logistics industry. We have made an interview with Doing Business Expert Ines Zabalbeitia Mugica to have a better grasp of the purpose of the report and its efficiency on the investment decisions. Mrs. Zabalbeitia Mugica has given information about the weaknesses and strengths of Turkey, particularly the works of Trading Across Borders.

What is the scope and purpose of Doing Business Report?

The World Bank Group's Doing Business report promotes fair, efficient and transparent rules

işletmeler (KOBİ) başta olmak üzere özel sektöre yönelik adil, etkin ve şeffaf kuralları teşvik eder. Bunu da bir işletmenin yaşam döngüsü boyunca 11 adet olan temel uygunluk alanlarındaki iş yapma kolaylığını gözlemleyerek gerçekleştirir. Bu konuları; işe başlama, inşaat izinleri, tapu kaydı, elektrik temini, kredi temini, vergilerin ödenmesi, azınlık durumdaki hissedarların haklarının korunması, sınırlar arası ticaret yapma, sözleşmelerin icrası, tasfiye ve işgücü piyasası düzenlemelerinin çözümlenmesi olarak sıralayabiliriz. Fakat Doing Business, iş yapma kolaylığı açısından toplam sıralamada yer alan işgücü piyasası düzenleme göstergeleri için veri içermez. 15 yıl önceki başlangıcından bu yana Doing Business, halihazırda izlediği 190 ekonomiden 186'sında 3 bin 188 iş reformu kaydetti. Yıllar içinde, hükümetler giderek artan bir şekilde dünya çapında iyi uygulamalara ilişkin benzersiz bilgiler sağlayan ve iş ortamlarını iyileştirmek için iş dünyası göstergelerini kullanan, uygulanabilir ve objektif verilerden oluşan bir depo olan Doing Business'a yöneldi.

Bize rapor ve Sınır Ötesi Ticaret konusu ile ilgili metodoloji hakkında bilgilendirir misiniz?

2014-2016 dönemi boyunca, Doing Business metodolojisi önemli ölçüde geliştirildi ve genişletildi. 11 adet Doing Business göstergesini kapsayan iyileştirmeler, düzenlemenin kalitesine daha fazla ölçüm dahil etmek için hükümet düzenlemelerine uymanın zamanı ve maliyeti gibi iş düzenlemesinin etkinliğini ölçmede kullanılan kriterleri genişletmiştir. Genel olarak bakıldığında, yeni metodoloji, yerel girişimcileri içerdiği için daha eksiksiz ve dengeli bir iş düzenlemesi sağlar. Doing Business ayrıca, iyi ve kötü tasarlanmış düzenlemeler arasındaki farklılıklara daha fazla açıklık getirir. Düzenlemenin kalitesi ile ilgili yeni veriler, düzenlemelerin işletmeler adına gelişime ve rant arayışına olanak tanıdığı yerlerin de belirlenmesini kolaylaştırmaktadır. Sınır Ötesi Ticaret göstergeleri seti, malların ihracat ve ithalatının lojistik süreci ile ilişkili zaman ve maliyeti kaydeder. Mal sevkiyatının ihracatı veya ithalatı sürecinin bütünü içerisinde, üç prosedür grubu (gerekli belgelerin temini, sınır geçişine uygunluk ve yurtiçi taşımacılık) ile bağımlı zaman ve tarifeler hariç maliyeti ölçer. Belgelerin temini, uluslararası ticaretin tamamlanmasını sağlayacak belgelerin hazırlanması ile ilgili zaman ve maliyeti dikkate alır. Sınır geçişine uygunluk prosedürü ise; liman veya sınırda yapılan elleçleme dolayısıyla zaman ve maliyetin yanı sıra ithalat/ihracat işleminin gerçekleştiği ekonominin gümrük düzenlemeleri ve sevkiyatın o ekonominin sınırından geçebilmesi için zorunlu olan diğer denetlemeler ile ilgili zaman ve maliyeti dikkate alır. Yurtiçi taşımacılık prosedürü, ekonominin en büyük

“

Sınır Ötesi Ticarete ilişkin veriler, yerel taşıma işleri organizatörlerine, gümrük müşavirlerine, liman yetkililerine ve tüccarlara uygulanan bir anketle toplanır.

The data on Trading Across Borders are gathered through a questionnaire administered to local freight forwarders, customs brokers, port authorities and traders.

”

olduğu iş kentindeki bir depodan olan sevkiyatın, ekonominin en çok kullanılan limanı veya kara sınırına taşınmasıyla ilgili olan zaman ve maliyete odaklanır. Her ne kadar Doing Business, yurt içi taşımacılık ile ilgili verileri toplasa ve yayınlansa da, bu verileri sınır ötesi ticaret işlemlerinin kolaylığı ile ilgili sıralamayı hesaplamak için kullanmaz. Bunun başlıca nedeni, iç ulaşımın zaman ve maliyetinin, transit bölgenin coğrafyası ve topoğrafyası, yol kapasitesi ve genel altyapısı, en yakın limana ya da sınırlara yakınlığı ve ticareti yapılan malların depolandığı antrepoların konumu gibi birçok dış faktörden etkilenmesidir. Bu yüzden bir ekonominin ticaret politikaları ve reformlarından doğrudan etkilenmez.

Anket katılımcılarına ne tür sorular yöneltilmiştir?

Sınır Ötesi Ticarete ilişkin veriler, yerel taşıma işleri organizatörlerine, gümrük müşavirlerine, liman yetkililerine ve tüccarlara uygulanan bir anketle toplanır. Anket, ticaret prosedürlerinin verimliliğine odaklanmakta ve gümrükleme, kontrol denetimleri, sınır işlemleri, belge hazırlama ve yurtiçi taşımayla ilgili zaman ve maliyete yönelik soruları içermektedir.

Yatırımcıların kararlarını vermeden önceki aşamada rapor sonuçlarınızın ne kadar önem arz ettiğini düşünüyorsunuz?

Doing Business raporu, yabancı yatırımcılara değil, küçük ve orta ölçekli şirketlere odaklanıyor. Ancak Doing Business'ın ticaret hacimleri veya doğrudan yabancı yatırımlarla

for the private sector, particularly small and medium enterprises (SMEs) which are the engine of growth in most countries. It does so by monitoring the ease of doing business in 11 areas of key relevance during the lifecycle of a business. We can list them as starting a business, dealing with construction permits, registering property, getting electricity, getting credit, paying taxes, protecting minority investors, trading across borders, enforcing contracts, resolving insolvency and labor market regulation. However, Doing Business does not include the data for the labor market regulation indicators in the aggregate ranking on the ease of doing business. Since its inception 15 years ago, Doing Business has recorded 3,188 business reforms in 186 of the 190 economies it now monitors. Over the years, governments have increasingly turned to Doing Business as a repository of actionable, objective data providing unique insights into good practices worldwide and are using Doing Business indicators to improve their business climate.

Can you briefly inform us on the report and the methodology of the Trading Across Borders topic in particular?

The Doing Business methodology was significantly improved and expanded during the 2014-2016 period. The improvements, which covered all 11 Doing Business indicators, expanded the benchmarks used to measure the efficiency of business regulation, such as the time and cost of complying with government regulations, to include more measurements of the quality of regulation. For example, in the area of Getting Electricity, new measurements include frequency and duration of power outages as well as power tariffs, in addition to existing measurements of time, cost and complexity of getting an electricity connection. Overall, the new methodology provides a much more complete and balanced view of business regulations as they apply to local entrepreneurs. In addition, Doing Business provides further clarity on the differences between well-designed and badly designed regulation. The new data on the quality of regulation make it easier to identify where regulation is enabling businesses to thrive and where it is enabling rent seeking. The Trading Across Borders indicator set records the time and cost associated with the logistical process of exporting and importing goods. It measures the time and cost (excluding tariffs) associated with three sets of procedures—documentary compliance, border compliance and domestic transport—within the overall process of exporting or importing a shipment of goods. Documentary compliance captures the time and cost associated with compliance with the total burden of preparing the bundle of documents that will enable completion of the international trade. Border compliance captures the time and cost associated with compliance with the economy's



odaklandığı kural ve yönetmeliklerin önemini ilişkilendiren birkaç çalışması bulunmaktadır. Buna ek olarak, birçok yabancı yatırımcı yurt dışında iş yaparken yerelleşmeyi tercih ediyor ve bu nedenle raporun sağladığı bilgiler, nereye yatırım yapacağınıza karar verirken de önem arz ediyor.

Sınır Ötesi Ticaret'e göre en iyi ve en kötü performans gösteren ülkelerin ortak paydaları nelerdir?

Sınır Ötesi Ticaret'in en iyi performans gösterenleri, ortak ticaret kolaylaştırma uygulamalarını paylaşıyor. Gümrük bilgilerini işlemek için elektronik sistemler kullanıyorlar ve nadiren belgelerin basılı kopyalarını talep ediyorlar. Gümrük bilgileri genellikle, ticaret paydaşlarını, müşavirlerden kontrol kurumlarına bağlayan Tek Pencere sistemleri ile paylaşıyor. Bu ülkeler ayrıca çoğu denetim kaynağını ekonomiye risk teşkil eden faaliyetlere tahsis ederek, kargoyu sevkiyatın risk profiline göre incelemektedir. En iyi performans gösteren ekonomiler, sınır taşıma süreçlerini ve yeterli liman altyapısını kolaylaştırmaya meyillidir. Ayrıca, bu ülkelerin çoğu Avrupa Birliği veya Avrasya Gümrük Birliği gibi gümrük birlikleri içinde ticaret yapmaktadır.

Türkiye'nin Sınır Ötesi Ticaret'teki sıralaması hakkındaki yorumlarınız nelerdir?

Türkiye, sınır ötesi ticaret yapan 190 ekonomi arasında 71. sırada yer alıyor. Özellikle, Doing Business Almanya'ya araç ihraç eden ve Almanya'dan otomobil parçaları ithal edenler için Türkiye'nin zamanını ve maliyetlerini analiz ediyor. İhracata gelince, Türkiye'nin gümrükleme, belge temini ve liman prosedürlerini tamamlamak

customs regulations and with regulations relating to other inspections that are mandatory in order for the shipment to cross the economy's border, as well as the time and cost for handling that takes place at its port or border. Domestic transport captures the time and cost associated with transporting the shipment from a warehouse in the largest business city of the economy to the most widely used seaport or land border of the economy. Although Doing Business collects and publishes data on domestic transport, it does not use these data in calculating the ranking on the ease of trading across borders. The main reason for this is that the time and cost for domestic transport are affected by many external factors—such as the geography and topography of the transit territory, road capacity and general infrastructure, proximity to the nearest port or border, and the location of warehouses where the traded goods are stored—and so are not directly influenced by an economy's trade policies and reforms.

What kind of questions are directed towards survey participants?

The data on Trading Across Borders are gathered through a questionnaire administered to local freight forwarders, customs brokers, port authorities and traders. The questionnaire focuses on the efficiency of trade procedures and includes questions on the time and cost associated with customs clearance, control inspections, border handling, document preparation and domestic transport.

How important do you think the results of your report for investors before making their decision?

The Doing Business report focuses on domestic small and medium-size companies, rather than on foreign investors. However, there are several studies linking the importance of the rules and regulations that Doing Business focuses on with trade volumes or foreign direct investment. In addition to that, many foreign investors opt for becoming local when doing business abroad and thus, the information provided by the report is also relevant when deciding where to invest.

What are the common denominators of best and worst performing countries according to Trading Across Borders?

Trading Across Borders' top performers share common trade facilitation practices. They use electronic systems for processing customs information, and they rarely request paper copies of documents. Customs information is usually shared through Single Windows that connect trade stakeholders, from brokers to control agencies. These countries also inspect cargo based on the risk-profile of the shipment, allocating most inspection resources to those operations that pose a risk to the economy. Best performing economies tend to have streamlined border handling processes and adequate port infrastructure. In addition, many

için nispeten kısa süreleri var. Ancak ithalat söz konusu olduğunda, Türkiye'deki maliyetler bölgesel ortalamasının üzerinde.

Sınır Ötesi Ticaretin son sonuçlarına göre, en iyi performans gösteren ülkeleri yakalamak için özel kurumlar ve kamu kurumları tarafından ne yapılmalıdır?

Türkiye'nin özellikle ihracat konusunda, ticaret zamanına ilişkin iyi bir performansı var. Ticaretin maliyeti konusu ise, Türkiye için bir fırsat alanıdır. Düşük ticaret maliyetleri olan ekonomiler, özel sektör katılımını kolaylaştırarak rekabeti teşvik etme eğilimindedir. Gümrük formalitelerinin ötesinde, gümrük müşavirleri, nakliye şirketleri ve liman hizmet sağlayıcıları gibi özel ticaret hizmetleri sağlayıcılarının hepsi sınır ötesi ticaretin maliyeti üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Ticari hizmet sağlayıcıları arasındaki daha büyük rekabet, daha düşük ücretlere ve daha yüksek hizmet kalitesine yol açabilir.

Sınır Ötesi Ticaret'in en yeni sonuçlarının incelenmesinin ardından, hükümet tarafından Türkiye'de lojistik şirketleri tarafından sağlanan belirli hizmetlere tavan ücreti uygulaması getirildi. Bu tür bir düzenlemenin ardındaki mantık, Sınır Ötesi Ticaret'e göre, lojistik endüstrisindeki nispeten yüksek ücretlere dayandırılmaktadır. Bunun önümüzdeki araştırma için ne gibi bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?

Doing Business, tüccarların bakış açısından ticaretin kolaylaştırılmasını incelediği için, bu tür

“
Türkiye'nin özellikle ihracat konusunda, ticaret zamanına ilişkin iyi bir performansı var. Ticaretin maliyeti konusu ise, Türkiye için bir fırsat alanıdır.
Turkey has a good performance with regards to the country's time to trade, particularly when exporting. In terms of the cost to trade, it is an area of opportunity for Turkey.

bir ölçümün etkisini değerlendirmek için henüz erkendir. Bu yüzden, düzenleyici bir eylemin raporda yer alması için, ihracatçılar ve ithalatçılar tarafından uygulamada tecrübe edildiği gibi ticarete zaman ve maliyet üzerinde bir etkisi olması gerekir. Her halükarda; Doing Business ekibi, diğer ülkelerdeki benzer tedbirlerin olumlu etkilerini gözlemlemektedir ve Türkiye örneğini de azami dikkatle takip edecektir. ■

of these countries trade within customs unions, such as the European Union or the Eurasian Customs Union.

What are your comments on Turkey's rank in Trading Across Borders and what do you think the main reasons are for this rank? Turkey ranks 71 out 190 economies on Trading Across Borders. Specifically, Doing Business analyzes Turkish time and costs to export vehicles to France and import of auto-parts from Germany. With regards to exports, Turkey has relatively short times for completing customs clearance, documentary and port procedures. However, when it comes to imports, Turkey's costs are above the regional average.

According to the latest results of Trading Across Borders, what should be done by the private and public agents in order to catch up best performer countries?

As I mentioned above, Turkey has a good performance with regards to the country's time to trade, particularly when exporting. In terms of the cost to trade, it is an area of opportunity for Turkey. Economies with lower trade costs tend to stimulate competition by making private sector participation easier. Beyond customs formalities, private providers of trade services—such as customs brokers, transport companies and port service providers—all have important effects on the cost of trading across borders. Greater competition among trade service providers can lead to lower fees and higher quality of service.

After reviewing the latest results of Trading Across Borders, ceiling fees are introduced by the government to certain services provided by logistics companies in Turkey. The rationale behind this kind of regulation is justified by relatively high fees in logistics industry according to Trading Across Borders. What do you think the impact of this would be for the upcoming research?

It is still early to assess the impact of such measure, as Doing Business looks at trade facilitation from the perspective of traders. Because of that, for a regulatory action to be acknowledged in the report, it must have an impact on the time and cost to trade as experienced in practice by exporters and importers. In any case, the Doing Business team has observed a positive impact of similar measures in other economies and will follow the case of Turkey with the utmost attention. ■





DOING BUSINESS RAPORU YABANCI YATIRIMCIYA ODAKLANMIYOR

DOING BUSINESS REPORT DOES NOT FOCUS ON FOREIGN INVESTORS

Dünya Bankası'nın ankete dayalı olarak hazırladığı İş Yapma Kolaylığı Raporu, Türkiye'nin mevzuat değişikliklerine yön veriyor. Raporun "Sınırlar Arası Ticaret" çalışmasında, Türkiye için belirlenmiş ithalat ve ihracat senaryoları ile uyumsuz belge ve işlemlere yer verilerek puanlama yapıldığı görülüyor. Fakat yine de bu veriler dikkate alınarak lojistik sektöründe ordinoya tavan ücret uygulaması getirildi. Ekonomistler ise kamu müdahalelerinin, ülkenin rekabet gücünü artırmaktan çok, ülkeye yabancı yatırım çekmesini engelleyeceğini düşünüyor. Uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan Küresel Rekabetçilik Endeksi ve Ekonomik Özgürlük Endeksi de bunu doğruluyor.

The World Bank's Doing Business Report, which was prepared based on a survey, steers Turkey's regulative amendments. The scores in the "Trading Across Borders" study of the report were given based on the documents and processes that did not match with the export and import scenarios defined for Turkey. However, the ceiling fee implementation was imposed to delivery order in industry by taking these data into account. Still, the economists think that the public interventions will prevent the foreign investment in our country, instead of enhancing the country's competitive power. The Global Competitiveness Index and Economic Freedom Index verifies, which were prepared by the international organizations, this, as well.

Dünya Bankası'nın yıllık olarak hazırladığı İş Yapma Kolaylığı Raporu'nun 2018 raporunda, Türkiye'nin, bir önceki yıla göre iyileşme gösterdiği ve dokuz basamak birden yükselerek, 60. sıraya geldiği görülüyor. Fakat Hükümetin ekonomi yönetimi, iyileşmeyi yeterli bulmadığı için mevzuat değişiklikleriyle ülke performansını artırmaya çalışıyor. Başbakan Yardımcısı ve Yatırım Ortamı İyileştirme Koordinasyon Kurulu Başkanı Recep Akdağ, Yatırım Ortamının İyileştirilmesi Reformları Çalıştayı'nın açılışında yaptığı konuşmada, hedeflerinin yıl sonuna kadar 30, gelecek yılda da 20. sıraya gelmek olduğunu söyledi. Fakat iş dünyasının büyük kısmı, Türkiye'de iş yapma ortamının çok iyi olmadığını kabul etse de Doing Business Raporu'nun sağlıklı veriler içerdiğinden şüpheli. Çünkü rapor, bilimsel bir araştırmadan çok, ankete dayalı hazırlanıyor ve ismini açıklayanlarda avukatlık firmaların çokluğu dikkat çekiyor. TEPAV İcra Direktörü Güven Sak, "Doing Business analizi bilimsel bir çalışma değil, algı anketi. Fakat o algı da önemli bir algı. Sonuçta ülkede iş yapmada zorluk olduğuna ilişkin algı olması önemli. O algıyı yönetmek de işe yarayabilir araçlardan bir tanesi olmalı" diyor. Doing Business Uzmanı Ines Zabalbeitia Mugica da Doing Business raporunun yabancı yatırımcılara değil, küçük ve orta ölçekli şirketlere odaklandığını söylüyor.

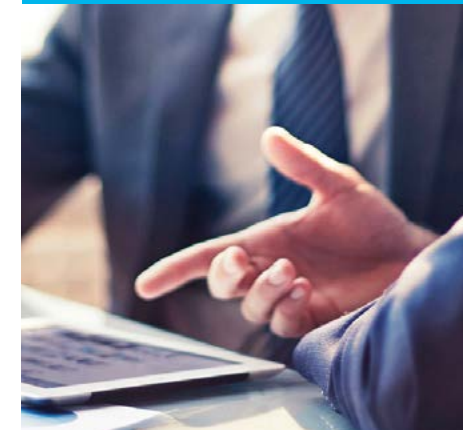
Dünya Bankası'nın yıllık olarak hazırladığı İş Yapma Kolaylığı raporu, şirket kurma ve işletme, sınır ötesi ticaret yapma, vergi ödeme ve iflas prosedürleri gibi bir ekonomideki işletmelerin yaşam döngüleri boyunca geçerli olan düzenlemeleri analiz ediyor. Temel hedefi, dünya genelindeki ekonomilerde yerel işletmelere yönelik düzenleyici ortamın anlaşılması ve iyileştirilmesi için nesnel bir zemin sunmak. Genel iş yapma kolaylığı sıralamaları 11 konu başlığı için sınıra uzaklık puanlarına dayalı olarak hazırlanmakta ve 190 ülkeyi kapsamaktadır. İş Yapma Kolaylığı raporu, iş ortamının şirketleri ve yatırımcıları etkileyen tüm yönlerini ölçüyor. Fakat rapor, mali yönetim kalitesini, makroekonomik istikrarın diğer yönlerini, işgücü piyasasındaki becerilerin düzeyini veya finansal sistemlerin sağlamlığını ölçmüyor. Doing Business raporunda 11 konu başlığından biri olan Sınırlar Arası Ticaret (Trading Across Borders) araştırmasında, Türkiye son birkaç yıldır 71. sırada yer alıyor.

Sınırlar Arası Ticaret çalışmasında belirli senaryolar dahilinde ithalat ve ihracatta zaman ve maliyetler ölçülüyor. Ölçüm, evraksal uyum süreci, gümrük hizmetleri ve iç taşıyımaya yönelik anket yöntemi ile gerçekleştiriliyor.

Ines Zabalbeitia Mugica, Türkiye'nin Sınırlar Arası Ticaret performansı ile ilgili şu yorumu yapıyor: "Türkiye, sınır ötesi ticaret yapan 190

UTİKAD: Doing Business Raporu'nda yer verilen ordino bedelleri ile işlem süreleri piyasa ortalamalarını ve şartlarını temsil etmemektedir.

UTİKAD: The costs for delivery order and durations of the processes in the Doing Business report do not represent the market averages and conditions.



ekonomi arasında 71. sırada yer alıyor. Özellikle, Doing Business Almanya'ya araç ihraç eden ve Almanya'dan otomobil parçaları ithal edenler için Türkiye'deki zaman ve maliyetleri analiz ediyor. İhracata gelince, Türkiye'nin gümrükleme, belge temini ve liman prosedürlerini tamamlamak için nispeten kısa süreleri var. Ancak, ithalat söz konusu olduğunda, Türkiye'deki maliyetler bölgesel ortalamaların üzerinde kalıyor."

RAPORDA SENARYOLARI İLE UYUŞMAYAN BELGELER VAR

Raporda, Türkiye için belirlenmiş ithalat ve ihracat senaryoları ile uyumsuz belge ve işlemlerin raporda yer aldığı altını çizen UTİKAD, şu konulara dikkat çekiyor: "Raporda yer verilen ordino bedelleri ile işlem süreleri piyasa ortalamalarını ve şartlarını temsil etmemektedir. Ankete katkı sağlayarak isminin açıklanmasına rıza gösterenlerin listesi içerisinde tek bir Lojistik veya Taşıma İşleri Organizatörü firma yer almamaktadır. Doğru verilere dayandırılarak hazırlanmayan raporlar dikkate alınarak ülkemizde mevzuat düzenlemeleri ve tarife kısıtlamaları yapılmaktadır."

Bu nedenle UTİKAD, lojistik sektörü başta olmak üzere hizmet sektörüne getirilen tavan ücret uygulamalarının iş yapma kolaylığını olumlu

It can be seen in the 2018 report of Doing Business Report, which is prepared by the World Bank annually, that Turkey has shown an improvement when compared to the previous year and it has ranked the 60th by raising 9 steps at once. However, the economic management of the government has been trying to increase the country's performance since it has not found this improvement good enough. Deputy Prime Minister and the President of the Coordination Council for Improvement of Investment Environment Mr. Recep Akdağ said in the speech he delivered in the opening of the Workshops for the Improvement of Investment Environment Reforms that they aimed to be the 30th by the end of the year and to be the 20th the following year.

Yet, although a big part of the business world admits that the doing business environment is not very good in Turkey, they are also suspicious about the accuracy of Doing Business Report because the report is based on a survey, rather than a scientific research and it attracts attention that most of the ones which have declared their names are law firms. TEPAV Managing Director Mr. Güven Sak says: "Doing Business analysis is not a scientific study, but a perception survey. However, that perception is a significant one. Indeed, it is important that there should be a perception that it is hard to do business in the country. Managing that perception should be one of the working tools."

Doing Business Expert Mrs. Ines Zabalbeitia Mugica says that Doing Business report does not focus on foreign investors, but small and medium-scale companies.

Prepared by the World Bank annually, Doing Business report analyses the regulations valid during the lifecycle of the businesses in the economy like; starting a business and operating it, trading across borders, paying taxes and insolvency procedures. Its main purpose is to introduce an objective platform towards the local businesses in the economies worldwide for clarifying the regulative environment and improving it. It is prepared based on the distance to frontier scores on 11 topics for ranking the general ease of doing business and it includes 190 countries. Doing Business report measures all the parts of the business environment that affect the companies and the investors. But, the report does not measure the quality of financial management, other parts of macroeconomic stability, the level of the competencies in the labor market or the validity of the financial systems. Turkey has been ranked the 71st in Trading Across Borders research, which is among the 11 topics in Doing Business report for a couple of years. The time and costs in export and import are measured in Trading Across Border study within some specific scenarios. The measurement is carried out with a survey towards documentary compliance process, customs services and domestic transport. Mrs. Ines Zabalbeitia Mugica makes the following comment on Turkey's Trading Across Borders performance: "Turkey is ranked the 71st among



Kaynak: World Bank Doing Business, UNCTAD

tepav 2017-2018

İş Yapılabilirlik Endeksi'ndeki ilk 25 ülkenin, Türkiye'nin ve Brezilya'nın doğrudan yabancı yatırımlarının kıyası

The comparison of the first 25 countries in the Ease of Doing Business Index, Turkey and Brazil in terms of direct foreign investments

yönde etkilemeyeceğine vurgu yaparak "Serbest piyasa koşullarında rekabetçiliği engelleyen unsurlar ve kamu müdahaleleri Türkiye'nin küresel arenada rekabetçi yapısını zedelemektedir" açıklamasını yaptı.

UTIKAD, Dünya Bankası, TOBB ve YOİKK ile iş birliği yaparak, Doing Business anket sonuçlarının doğru bilgiler içermesi için çalışma yapıyor.

"TÜRKİYE'NİN İDARİ POLİTİKALARINDA İSTİKRARSIZLIK VAR"

UTIKAD, Dünya Ekonomik Forumu'nun Küresel Rekabetçilik Endeksi Raporu'nda Türkiye ile ilgili yapılan yorumlara dikkat çekerek, "Rapor'da; idari politikadaki istikrarsızlık, finansmana erişim, eğitimsiz işgücü, döviz politikaları, iş ortamını olumsuz etkileyen faktörler olarak belirtilmiş" diyor. Dünya Ekonomik Forumu tarafından 2004'ten beri yıllık olarak hazırlanan Küresel Rekabetçilik Endeksi, rekabetçiliğin makro ve mikro unsurlarını bir araya getiren bir çalışma olarak öne çıkıyor. 2017 yılında yayımlanan raporda Türkiye, 137 ülke arasında 53. sırada yer alıyor. Rapor; altyapı, makroekonomik çevre, sağlık ve temel eğitim, yükseköğretim ve mesleki eğitim, mal piyasasının etkinliği, emek piyasasının etkinliği, finansal piyasasının gelişmişliği, teknolojik altyapı, piyasasının büyüklüğü, iş dünyasının çeşitliliği ve inovasyon olmak üzere 12 ana başlık altında puanlamalar yapılarak hazırlanıyor. Sıralamalar ise, kamuya açık kesin verilerin kombinasyonu ve yönetici görüşü anketlerinin sonuçları esas alınarak gerçekleştirilmesi açısından sağlıklı bilgilere yer veriliyor.

190 economies trading across borders. Doing Business particularly analyses the time and costs in Turkey for the ones exporting vehicles to Germany and importing automobile parts from Germany. With regards to exports, Turkey has relatively short times for completing customs clearance, documentary and port procedures. However, when it comes to imports, Turkey's costs are above the regional average."

THERE ARE DOCUMENTS WHICH DO NOT MATCH WITH THEIR SCENARIOS IN THE REPORT

Highlighting that there are documents and processes which do not match with the export and import scenarios defined for Turkey in the report, UTIKAD draws attention on the following topics: "The costs for delivery order and durations of the processes in the report do not represent the market averages and conditions. There is no single Logistics or Freight Forwarding firm in the list where the ones who took the survey and gave consent to the declaration of their names. Regulative amendments and tariff restrictions are being imposed in our country by taking the reports which were not prepared based on accurate data." Therefore, UTIKAD emphasizes that the ceiling fee implementations brought to the services sectors, particularly logistics, will not have a positive effect on the ease of doing business and tells: "The elements preventing the competitiveness in free market conditions and the public interventions damage the competitive structure of Turkey in the global arena." UTIKAD has been conducting studies so that Doing

Business survey results can include accurate information by cooperating with the World Bank, TOBB and YOİKK.

"THERE IS INSTABILITY IN THE ADMINISTRATIVE POLICIES OF TURKEY"

UTIKAD draws attention to the comments about Turkey in the Global Competitiveness Index Report of the World Economic Forum and says: "In the report, the instability in administrative policies, access to finance, uneducated labor force, exchange policies were identified as the factors having a negative effect on the business environment." The Global Competitiveness Index, which is prepared annually by the World Economic Forum since 2004, steps forward as a study drawing the macro and micro elements of the competitiveness together. Turkey ranks the 53rd in the report published in 2017 among 137 countries. The report is prepared by giving scores under 12 main topics like; infrastructure, macroeconomic environment, health and basic education, higher education and vocational training, goods market efficiency, labor market efficiency, financial market development, technological readiness, market size, business sophistication and innovation. The rankings provide accurate information since they are carried out based on the combination of the accurate data which are open to the public and the results of executive opinion surveys.

"THERE ARE OBSTACLES RESTRICTING THE ENTREPRENEURSHIP"

The comment of the Economic Freedom Index, which is prepared by the Heritage Foundation and the Wall Street Journal, about Turkey justifies UTIKAD. Turkey ranks the 60th by the year 2017 in the report prepared by taking the criteria "Superiority of Law, Superiority of Government, Regulation Efficiency, Market Openness" into account since 1995. The following comments are made about Turkey in the 2017 report of the Economic Freedom Index: "There are obstacles restricting the entrepreneurship. The prices of various services and products are defined by the government. The inflexibility of labor force market prevents the occurrence of a dynamic economy." UTIKAD, which evaluates the report, says: "The public intervention to free market dynamics and enforcements preventing the entrepreneurship like high license fees spoil the investment environment and direct the domestic and foreign stock towards abroad."

TEPAV: "THE GOVERNMENT SHOULD GIVE UP IMPOSING A QUOTA"

TEPAV Managing Director Mr. Güven Pak says: "The government should give up regulating these issues by imposing a quota." and he adds: "As far as I can see, this is the main problem which

"GİRİŞİMCİLİĞİ KISITLAYAN ENGELLER VAR"

The Heritage Foundation ve The Wall Street Journal tarafından hazırlanan Ekonomik Özgürlük Endeksi'nin Türkiye ile ilgili yorumu da, UTIKAD'ı haklı çıkaran nitelikte. Dünya Bankası ve IMF gibi kuruluşlardan elde edilen veriler ile 1995'ten beri "Hukukun Üstünlüğü, Devletin Büyüklüğü, Mevzuatın Etkinliği ve Piyasaların Açıklığı" kriterleri göz önüne alınarak hazırlanan raporda, Türkiye 2017 itibarıyla 60. sırada yer alıyor. Ekonomik Özgürlük Endeksi 2017 raporunda Türkiye ile ilgili şu yorumlar bulunuyor: "Girişimciliği kısıtlayan engeller bulunmaktadır. Çeşitli hizmet ve ürünlerde fiyatlar, devlet tarafından belirlenmekte. İş gücü pazarının esnek olmaması, dinamik bir ekonominin ortaya çıkışını engellemektedir." Raporu değerlendiren UTIKAD, "Kamunun serbest piyasa dinamiklerine müdahale etmesi ve yüksek belge ücretleri gibi girişimciliği engelleyen yaptırımlar, yatırım ortamını bozarak yerli ve yabancı sermayeyi yurt dışına kaçırmaktadır" yorumunu yapıyor.

TEPAV: "DEVLET KOTA KOYMAKTAN VAZGEÇMELİ"

"Kamunun kota koyarak bu işleri düzenlenmekten vazgeçmesi gerekiyor" diyor TEPAV İcra Direktörü Güven Sak ve ekliyor: "Türk sanayisinde bugün benim gördüğüm uluslararası rekabet gücünü azaltan ana problem bu. Türkiye'de hizmetler sektörünün rekabete açık olmamasından kaynaklı problemler var. Kamunun bu sektörde fiyat oluşum sürecine tarifelerle, kotalarla müdahalesine son vermemiz gerekiyor."

SERMAYE FARKLI KRİTERLERE BAKIYOR

Dünya Bankası Doing Business ve UNCTAD verilerinden yararlanılarak İş Yapılabilir Endeksi'ndeki 25 ülkenin doğrudan yabancı yatırımlarını gösteren bir grafik, sıralamadaki yerin öneminin olmadığını gösteriyor. İş yapılabilir endeksinde 60. sıradaki Türkiye'ye 133 milyon dolarlık dış yatırım gelirken, Türkiye'den 65 sıra geride olan Brezilya'ya beş kata daha çok yabancı yatırım yapılmış. Endekte dokuzuncu sırada olan Gürcistan'a ise sadece 24 milyon dolarlık yatırım yapıldı. Yabancı sermayenin gelmesi için endeksteki sıralama en temel gösterge olmuyor. UTIKAD, mevzuat değişikliği yaparken, ülkenin rekabet gücünü azaltacak ve yatırımcıları yurt dışına yönlendirecek uygulamalar yürürlüğe koyulmadan önce, daha bilimsel hazırlanan raporların da detaylı olarak incelenmesi gerektiğine vurgu yapıyor. Aksi halde orta ve uzun vadede serbest piyasa koşullarındaki dengelerin bozulacağını altını çiziyor. ■

“

UTIKAD: Kamunun serbest piyasa dinamiklerine müdahale etmesi ve yüksek belge ücretleri gibi girişimciliği engelleyen yaptırımlar, yatırım ortamını bozarak yerli ve yabancı sermayeyi yurt dışına kaçırmaktadır.

UTIKAD: The public intervention to free market dynamics and enforcements preventing the entrepreneurship like high license fees spoil the investment environment and direct the domestic and foreign stock towards abroad.

”

decreases the international competitive power in Turkish industry. There are problems sourcing from the fact that the services sector in Turkey is not open to competition. We need to end the public intervention to cost determination processes through quotas in this industry."

THE STOCKS LOOK FOR DIFFERENT CRITERIA

The graphics showing the direct foreign investments of 25 countries in the Ease of Doing Business Index by benefiting from the World Bank Doing Business and UNCTAD data proves that the ranking is not important. Whereas Turkey, which ranks the 60th in the Ease of Doing Business Index, received a foreign investment of 133 million dollars, Brazil, which is 65 ranks behind of Turkey, received foreign investment five times more than Turkey. Georgia, which ranks the 9th in the index, received only 24 million dollars of investment. The ranking in the index is not the basic indicator for attracting the foreign investment. UTIKAD emphasizes that the reports prepared on a more scientific base should be reviewed in details while making regulative changes before imposing any implementations that will decrease the competitive power of the country and that will direct the investors abroad. It is underlined that otherwise, the balances of medium and long-term free market conditions will be disturbed. ■





TÜRKİYE EKONOMİ POLİTİKALARI ARAŞTIRMA VAKFI İCRA DİREKTÖRÜ GÜVEN SAK “HİZMET SEKTÖRÜ SERBESTLEŞTİRİLMELİ” THE ECONOMY POLICY RESEARCH FOUNDATION OF TURKEY MANAGING DIRECTOR MR. GÜVEN SAK “THE SERVICE SECTOR SHOULD BE LIBERALIZED”

“Türkiye’de sanayinin bir üst aşamaya sıçramasını istiyorsak, hizmetler sektörünü hızlı bir şekilde rekabete açmamız gerekiyor.”

“If we want the industry in Turkey to reach a higher stage, we need to open the services sector to competition rapidly.”

Yapısal reformlar açısından Türkiye’nin rekabet gücünün zayıfladığının altını çizen TEPAV İcra Direktörü Güven Sak, uluslararası değer zincirlerinin ülkeye gelmesi için yatırım ortamının iyileştirilmesi gerektiğine inanıyor. Sanayinin bir üst aşamaya sıçraması için hizmetler sektörünün hızlı bir şekilde rekabete açılması gerektiğini düşünen Ekonomist Güven Sak ile servis sektöründen Doing Business raporuna kadar Türkiye ekonomisinin gündemindeki konuları konuştuk.

Dışarıdan baktığımızda büyüyen bir ekonomi görüyoruz. İhracatta ciddi bir artış, GSYİH’da yüzde 7’lik bir büyüme var. Makro bakıldığında siz nasıl bir fotoğraf görüyorsunuz?
Makro resme baktığımızda, Türkiye’nin 2017’de büyüebilmek için arabaya fazla gaz verdiğini söyleyebiliriz. Onun için de risk biriktirerek büyüdük

Undersecretary TEPAV Managing Director Mr. Güven Sak, who has underlined that the competitive power of Turkey has weakened, believes that the investment environment should be improved in order to bring international value chains to the country. We have talked with the Economist Güven Sak, who thinks that services sector should get into competition rapidly so that the industry can leap one stage upwards, about the issues on Turkish economy agenda from service sector to Doing Business report.

We see a growing economy when we have a look in from outside. There is a significant increase in export and a growth of 7% in GDP. What kind of a picture do you see from a macro perspective?
When we have a look at the macro picture, we can tell that Turkey stepped on the gas too much so as to be able to grow in 2017. Therefore, we grew by collecting risks

geçen yıl. Enflasyon yükseldi, o büyümeye rağmen işsizlik oranı düşmedi, bütçe açıkları büyüdü ve hazinenin finansman ihtiyacı arttı. Ödemeler dengesi açığımız büyüdü. Türkiye ekonomisi yeterince tasarruf üretmediği için yurt dışından daha fazla borçlanmak zorunda kaldık. Kamu borç stoku yıllar sonra ilk kez büyümeye başladı. Hem iyi şeyler hem kötü şeyler aynı anda oldu. Bu resme bakınca şunu görmek lazım; Türkiye ekonomisinin kırılganlığı arttı. Ekonomiyi daha dikkatli yönetmemiz gereken bir sürece girdik. Makro yönetimin başarısı, öngörülebilir bir şekilde, belli bir büyüme oranını ekonomiye garanti etmek ve riskleri arttırmamakla ölçülür. Yani ekonominin öngörülebilir bir şekilde büyümesini sağlamak gerekiyor. Özel aktörlerin yatırım açısından kendilerini iyi hissetmesi ve önlerini görmeleri lazım. Bir yıl yüzde 3, öteki yıl yüzde 7 büyüme iyi değil. Her yıl yüzde 5 büyümek daha iyi.

Yatırım Ortamı İyileştirme Koordinasyonu Kurulu’nun bu anlamdaki çalışmalarını yeterli olmuyor mu?

Yatırım Ortamı İyileştirme Koordinasyon Kurulu önemli bir iş yapıyor. Türkiye’deki iş ve yatırım ortamını düzeltmek için bir dizi adım attılar. Türkiye’de iş yapmayı özel sektör açısından kolaylaştırmaya çalışıyorlar. Söylenen reformların hepsini yaparlarsa, dış ticaret sisteminde, gümrüklerdeki bir dizi zorluk dışında fazla bir zorluk alanımız kalmayacak. Ama o doküman tek başına Türkiye’den değer zincirlerinin daha fazla geçmesini sağlar mı ondan emin değilim. Çünkü ekonomi politikalarının tümünde bir koordinasyon gerekiyor. Yatırım ortamını tek başına değiştirmek, bir ülkeye yatırımın gelmesini sağlamıyor. Kamunun niyetlerinin yatırımcılara daha ayrıntılı olarak belli edilmesi lazım. Sen faizi sıfıra yaklaştırsan da, bedava kredi veriyor olsan da, yatırımcı nasıl iş yapacağını bilemiyor ve önünü göremiyorsa o işi yapmaz. Büyüme stratejisiyle beraber, şirketlere hızlı büyüyebilecekleri ortam sunabiliyor muyuz, rekabet güçleri artıyor mu? ona bakmak lazım. Bence bizim desteklerimiz, küçük şirketleri, küçük şirket olarak tutmak ve yaşatmak için veriliyor. Bizim sistemimiz onlara, yarışa girip büyüyebilmeleri için gereken inisiyatif vermiyor. Türkiye’nin özellikle yapısal reform tarafında ne yapacağı konusunda düşünmesi gerekiyor.

Ekonominin yeni bir reforma mı ihtiyacı var?

Bence birkaç şeyi arka arkaya koymak lazım. Türkiye’nin rekabet gücünün zayıfladığı bir döneme girdik. Bir ülkenin rekabet gücü derken o ülkenin, zengin ülkelerin ihraç ettiği mal sepetine yakın ne kadar mal ihraç edebildiğine bakıyoruz. Çünkü zengin ülkeler, yalnızca kendilerine özgü belirli mal gruplarını

“

Yatırım ortamını tek başına değiştirmek, bir ülkeye yatırımın gelmesini sağlamıyor.

Improving the investment environment on itself only does not bring investment to this country.

”

ürettiği için en gelişmiş mal sepetine sahipler. Hem katma değeri yüksek hem de sadece onların yapabildiği ürünler var. Dolayısıyla bizim gibi ülkeler, süreç içerisinde o sepete ne kadar yaklaşıyorlar veya uzaklaşıyorlar ona bakmamız lazım. Türkiye’nin kendi ihracat mal sepeti, 2002’den başlayarak hızlı bir şekilde zengin ülkelerin ihracat mal sepetine yakınsamaya başlamıştı fakat 2007’den sonra gerilemeye başladı. Çünkü 2007 siyaset açısından belirleyici bir dönemin başlangıcı oldu ve bu hala devam ediyor. 2012’den sonra ise Türkiye’nin rekabet gücü hızla aşağı indi. 2007’de olan ikinci önemli şey ise, Avrupa’nın Türkiye’ye yönelik bakış açısı önemli ölçüde değişmeye başladı. Sarkozy Fransada başkan oldu. AB sürecinde, biz odaklanamadık, doğrusunu yapamadık ama Avrupalılar da Türkiye’yi değiştirme vizyonunu kaybetti. 2006’da biten IMF programının yerine, onun kadar kapsayıcı yeni bir program da koyamadık. Bir nevi büyüme stratejisi geliştiremedik. Böyle olunca boru akımlarının 2008 küresel krizi kaynaklı genişlemeci para politikası nedeniyle bize doğru gelmesinden, stratejimizin olmaması nedeniyle yeterince yararlanamadık.

Teknoloji üreten şirketleri mi Türkiye’ye çekmek gerekiyor?

Türkiye’nin yüksek teknoloji ihracatının toplam ihracatımız içinde oranı çok az. Avrupa gibi en önemli piyasaya aslında mal satabiliyoruz. Yolunu biliyoruz, kanallarımızı işletebileceğimizi biliyoruz. Yanımızda

last year. The inflation rose; the rate of unemployment did not decrease in spite of that growth, the budget deficits widened and the financial need of the Treasury increased. Our balance-of-payments deficit widened. We had to get into debt more than abroad since Turkish economy could not economize enough. Public debt stock started to grow for the first time in years. Both good and bad things happened at the same time. When we have a look at this picture, we need to see this: The fragility of Turkish economy has increased. We have entered a period when we have to manage the economy more carefully. The success of macro management is assessed by guaranteeing a specific growth rate to the economy in a foreseeable way and by not increasing the risks. In other words, the economy should be ensured to grow in a predictable way. The private actors need to feel good in terms of investment and to see their future. A growth of 3% one year and a growth of 7% the other year is not good. Growing by 5% every year is better.

Do the studies of the Coordination Council for the Improvement of Investment Environment on this help?
The Coordination Council for the Improvement of Investment Environment does an important job. They have taken a series of steps in order to improve the business and investment environment in Turkey. They have been facilitating the act of business making in Turkey in terms of the private sector. If they carry out all the reforms that have been told, there will not be many difficulties in the foreign trade system, except a series of difficulties in the customs. Yet, I am not so sure whether that document will enable the value chains are introduced to Turkey more because there is a coordination in all the economic policies. Improving the investment environment on itself only does not bring investment to this country. The intentions of the public should be cleared in a more detailed way for the investors. If an investor does not know how to do business or if he cannot see what is expecting him, he cannot do that business even if you decrease the interest rate to zero or even if you give credits for free. We need to see if we can offer an environment where companies can grow rapidly with a growth strategy or if their competitive power rises. I believe that our supports are given for keeping and sustaining small companies as small companies. Our system does not give them the initiative necessary to compete and grow. Turkey needs to think about what it can do, particularly on the side of structural reform.

Does the economy need a new reform?

I think a few issues should be listed one after another. We have entered a period when Turkey’s competitive power has weakened. When we talk about the competitive power of a country, we have a look at how much it can export when compared to the rich countries’ basket of the goods exported because rich countries have the most developed goods baskets since they produce particular goods groups that are unique to them. There are products with a high added value and which are produced by them only. Therefore, we need to see how much closer or further the countries like us get to that basket. Turkey’s own export goods basket had started to get closer to the export goods basket of the rich countries rapidly since 2002; however, it has started to regress since 2007 because 2007 was the beginning of a significant period in terms of politics and this still continues. Besides, after 2012, the competitive power of Turkey has declined rapidly. The

dünyanın en zengin pazarı olmasına rağmen, yüksek teknolojiyi ihracat yapmamıza imkân sağlayacak işleri yapamıyoruz. Bu da rekabet gücünün azalmasıyla ilgilidir diye düşünüyorum. Mesela Türkiye'ye gelenler, Türk gibi davranıyorlar. Türk şirketleriyle birlikte iç pazarına yönelik ağırlıklı üretim yapıyorlar. Bu bölgede sanayi ülkesi olarak nitelendirilebileceğimiz bir biz, bir de İsrail var. İsrail bunu yapıyor ama biz yapamıyoruz. Çünkü bizim iç pazarımız çok büyük, yabancılar da buraya geldiklerinde bizim iç pazarımızdan yararlanmak için geliyorlar. Gümrük Birliği anlaşması ile Türk sanayisini rekabete açtık ama Türk hizmetler sektörünü ve tarımını daha rekabete açmadık. Yurt dışında sağlam bağlantıları olan, yabancıların değer zincirinde yer alan şirketlerimiz aslında faaliyetlerini rahat bir şekilde sürdürebilir ama bizim böyle firmalarımızın sayısı çok az. O alandaki şirketlerin sayısını arttırmamız gerekiyor. Bunun olması için daha fazla yabancı şirketin Türkiye'ye gelip bizimle çalışmaya hazır olması lazım. Onların değer zincirinde bizim şirketlerimizin de daha fazla yer edinmesi gerekiyor.

Son dönemde üzerinde durduğunuz servisifikasyon problemleri buradan mı geliyor?

Sanayinin servisifikasyonu meselesinin en önemli problemimiz olduğunu düşünüyorum. Bizim dağıtım sistemimiz rekabete açık değil, müşavirlik hizmetlerimiz rekabete açık değil. Türkiye'de hizmetler sektörünün rekabete açık olmamasından kaynaklı problemler var. Türkiye'de sanayinin bir üst aşamaya sıçramasını istiyorsak, hizmetler sektörünü hızlı bir şekilde rekabete açmamız gerekiyor. Hizmetler sektörünün rekabete açılmasından kasıt, yabancı şirketlere, Türkiye'de çalışma imtiyazı verilmesi değil, hizmetler sektöründe işlerin yapılma biçiminin değiştirilmesi aslında. Kamunun bu sektörde fiyat oluşum sürecine tarifelerle, kotalarla müdahalesine son vermemiz gerekiyor. Bu, Türkiye'nin en önemli meselelerinden bir tanesi. Bizim yapmamız gereken şey, sektörün kendisini, çalışma biçimini, işlerin yapılış biçimini rekabete açmak. Bunu yurt içi ve yurt dışı lojistik taşıma maliyetlerinde de görüyoruz. Yurt içi daha pahalı, yurt dışı daha ucuz çünkü yurt dışında rekabet var, yurt içinde yok. 1970-80'lerde küresel değer zincirleri bu kadar ağırlıklı olmadan önce bir üretim firmasının en katma değerli işi fabrikasyon/imalat işiydi. Yani üretimin kendisiydi. Şimdi bir firmanın kendi değer zinciri içerisinde, kendi ürettiği ya da dışarıdan aldığı hizmetlerin payı önemli ölçüde arttı. Üretim sürecinin niteliği değişti. Artık imalat sanayii katma değerinin yüzde 40'ı hizmetler sektörüyle ilgili. Türk firmalarında yapılan çalışmaların içinde tasarım, lojistik,



second important thing that happened in 2007 is that the perspective towards Turkey started to change dramatically in Europe. Sarkozy became the President of France. We could not get focused in the process of EU, we could not do it right but Europeans lost the vision of changing the Turks, as well. Instead of the IMF programme which ended in 2006, we could not implement a new programme as inclusive as it. We could not develop a sort of growth strategy. Thus, we could not benefit from the fund statements due to the expansionary monetary policy stemming from 2008 global crisis and due to lack of strategy.

Does Turkey need to attract the companies producing technology?

The rate of high technology export in Turkey is very less within our total export. Actually, we can sell goods to Europe, which is the most important market. We know how to do it, we know we can activate the channels. Although we have the richest market of the world next to us, we cannot carry out the things that will enable us to export high technology. I believe that this is something related to the decrease in the competitive power. For instance; the ones who come to Turkey behave like Turks. They make production more towards the domestic market together with the Turkish companies. There is only Israel and us that we can identify as the country of industry in this region. Israel achieves this, but we cannot because our domestic market is very big, the foreigners want to benefit from our domestic market when they come here. We opened Turkish industry to competition with the Customs Union agreement but we have not opened Turkish services sector and agriculture yet. The companies which have reliable connections abroad and which take place within the value chain of the foreigners can actually carry out their activities more easily; however, the number of such firms is very few. We need to increase the number of the companies in that field. In order to realize this, more foreign companies need to come to Turkey and need to be ready to work with us. Our companies need to take more places within their value chain.

Do the servicification problems that you have been discussing lately stem from here?

I think that the issue of the servicification of the industry is our biggest problem. Our distribution system is not open to competition, our consultancy services are not open to competition. There are problems related to the fact that services sector is not open to competition in Turkey. If we want the industry in Turkey to reach a higher stage, we need to open the services sector to competition rapidly. What is meant by opening the services sector to competition is not giving the foreigners the privilege to work in Turkey, but changing the way of doing business in the services sector, in fact. We need to stop the public intervention in price determination process in this sector through quotas. This is one of the most important issues of Turkey. The thing we need to do is to open the sector itself, its way of operating and the way of doing business to competition. We see this in domestic and overseas logistics transportation costs. Domestic one is more expensive, the overseas one is cheaper because there is competition abroad. There is not any competition in our country. In the 1970s-1980s, before the global value chains were not as much important as today, the most value-added business of a production firm was the fabrication/ manufacturing business. In other words, it was the production itself. Nowadays, the share of the services a firm produces within its own value chain or the services it receives has increased dramatically. The qualification of the production process has changed. Now, 40% of the added value of the manufacturing industry is related to the services sector. The total efficiency diminishes when Turkish firms carry out the operations like design, logistics, distribution, etc themselves among the other activities.

Is it possible to say that the ceiling fee implementation brought to the delivery order fees is an indicator of the fact that the services sector has not been opened to competition, as you have mentioned?

I cannot comment on delivery order as I do not know about its details but what I want to say is that the state should not hold the authorities that will intervene

dağıtım vesaire gibi çalışmalarını firmalar kendileri yaptıklarında, toplam verimlilikleri azalıyor.

Ordino ücretlerine getirilen tavan fiyat uygulaması da aslında bahsettiğiniz hizmetler sektörünün rekabete açılmadığının bir göstergesi diyebilir miyiz?

Ordino işinin ayrıntılarını tam bilmediğim için özellikle onun üzerinde bir yorumda bulunamam fakat benim söylemek istediğim, devletin elinde fiyat oluşum sürecine müdahale edecek tarife belirleme, kota koyma gibi yetkilerin bulunmaması gerektiğidir. Devletin elinde, şirketlerin fiyat oluşum sürecine müdahale edecek yetkiler olmamalı. Hizmetler sektörünün serbestleştirilmesinden ben bunu anlıyorum. Rekabet ortamını denetlesin tabi ki ama o kural işletilirken, kamunun fiyat oluşum sürecine müdahale etmesi ya da maliyetinin oluşum sürecine müdahale etmesini sağlayacak şekilde işletilmesin. Bence liman işletmelerinden başlayıp demiryollarına kadar buraları gerçek anlamda nasıl serbestleştirceğimizi tartışmaya başlamamız gerekiyor. Taksi plakası kotası olmasın, halk otobüsü kotası olmasın. İsteyen serbestçe hizmet vermek için devreye girsin. Tren yolu söz konusu olduğunda, altyapı devlette olsun ama üstünde biz serbestçe tren işletilelim. Kamunun kota koyarak bu işleri düzenlemekten vazgeçmesi gerekiyor. Türk sanayisinde bugün benim gördüğüm uluslararası rekabet gücünü azaltan ana problem bu. Yabancıların Türkiye'ye gelip biz dünyaya buradan üretim yapacağız diye düşünmesini engelleyen ana faktör, koyduğumuz bu engeller. Biz, bu engelleri nasıl kaldırırız diye düşünmeliyiz.

Doing Business raporu da Türkiye ile ilgili bu noktalara mı dikkat çekiyor?

Dünya bankası iş yapmayı kolaylaştıran bir skala oluşturmaya çalışıyor. Amacı da ülkelerin kamu idaresinin daha etkin bir şekilde çalışmasını teşvik etmek ve o çerçevede de yabancı yatırımlar için ülkeyi daha uygun hale getirmek. Doing Business analizi bilimsel bir çalışma değil, algı anketi. Bu anket de konuyla ilgili firmaların fikri. Fakat o algı da önemli bir algı. Sonuçta ülkede iş yapmada zorluk olduğuna ilişkin algı olması önemli. O algıyı yönetmek de işe yarayabilir araçlardan bir tanesi. Kamunun iş yapma maliyetini azaltma tedbirleri kadar, o ülkenin makro politikaları da önemli. Türkiye'nin bence sıçrama potansiyeli var. Dünyadaki ülkelerle karşılaştığımızda bu halinden yeni bir hale geçebilecek, hızla zenginleşebilecek on ülke varsa, Türkiye onlardan bir tanesidir. İkinci olarak ise, yeni teknolojik devrim, başkalarının ayak izlerini takip etmeden kendi

çizdiğimiz yoldan zenginleşebileceğimiz bir imkan da sunuyor bize. Bunlar büyük imkanlar aslında. Önce farkına varmamız lazım. Ama bunun için Türkiye'nin bahsettiğim gibi bir dizi reform yapması gerekiyor ki bunların başında iktisadi çalışma ortamını, daha uygun hale getirmesi geliyor. Bu yalnızca maliyetleri azaltmaktan ibaret değil, mevcut sektörleri serbestleştirmekle de ilgili aynı zamanda. Tekrar vurgulamak gerekirse, Türkiye'nin en önemli problemlerinden biri nedir diye sorsalar, ilk olarak sanayisinin servisifikasyon problemini ve servis sektörünün hala kamunun müdahalesinin altında olmasını söylerdim.

Son olarak 2018'e dair öngörünüzü de dinlemek isteriz...

2018 yılı için OECD Türkiye ile büyüme oranı beklentisini yeni yükseltti. 2018 yılında Türkiye ekonomisi dinamizmini/canlılığını koruyor. Bu iyi bir gelişme. İhracat pazarlarımız hızla eski temposuna kavuşuyor. Avrupa normalleşiyor. Amerikan ekonomisi de artık yoğun bakımdan çıkıyor. Türkiye'nin gelişmiş ülkelerde para politikası ve hayat normalleşirken, yükselen cari işlemler açığını akıllıca nasıl yönetebileceği üzerine odaklanması gerekiyor. Küresel ekonomi toparlanırken, küresel siyaset ise giderek yerelleşiyor. Bu süreci dikkatle takip etmek lazım. Yerelleşen siyasetin 2018 yılında Türkiye ekonomisine olası etkilerinin nasıl yönetilebileceği üzerine akıllı tedbirler tasarlamak gerekiyor. ■

“

Kamunun hizmet sektöründe fiyat oluşum sürecine tarifelerle, kotalarla müdahalesine son vermemiz gerekiyor.

We need to stop the public intervention in price determination process in services industry through quotas.

”

in the price determination process of the companies. This is what I understand from the liberalization of the services sector. It should supervise the competition environment, for sure; but, while applying that rule, it should not apply it in such a way that will enable the public to intervene in the price determination process or cost determination process. I think we should start discussing how we can liberalize the areas starting from the port operators to railways in its real meaning. There should not be a quota for taxi plates and public buses. The ones who are interested should be able to step in to provide service freely. When railway is a matter of subject, the state should be responsible for the infrastructure but we should be able to operate trains on them freely..The public should give up arranging these by imposing a quota. For me, the main problem which decreases the international competitive power in Turkish industry is this. The main factor preventing the foreigners think that they can come to Turkey and make production here for the whole world is these obstacles, in fact. We need to think about how we can remove these obstacles.

Does Doing Business report draw attention on these points about Turkey?

The World Bank is trying to create a scale that facilitates doing business. Its purpose is to encourage the public administrations of those countries to work more effectively and to make the country more suitable for foreign investors within that framework. Doing Business analysis is not a scientific study; it is a perception survey. This survey is the idea of the firms about the subject. Yet, that perception is a significant perception. After all, the perception that there is difficulty in doing business in the country is important. As one of the tools, managing that perception can work out. The macro policies of that country are as important as the cost reduction precautions of the public. I think Turkey has the potential of leaping. When compared to the countries in the world, if there are ten countries which can transform into a new condition and which can prosper rapidly, Turkey is among them. Secondly, the new technological revolution offers us an opportunity of prospering by drawing our own route without following the others' footsteps. These are important opportunities, actually. We need to realize this first. However, Turkey has to make a series of reforms for this, as I have mentioned. Improving the financial business environment is the leading one of these reforms. This is only about reducing the costs; it is also about liberalizing the present sectors. To emphasize again; if I were asked about the most important problems of Turkey, I would say the servicification problem of the industry and the public intervention in the service sector first.

Lastly, we would like to hear your predictions about 2018...

OECD has raised its growth rate expectation for Turkey for 2018. The Turkish economy is keeping its dynamism/ liveliness in 2018. This is a good development. Our export markets are regaining its previous pace rapidly. Europe is becoming normal. The American economy is coming out from the intensive care. While the monetary policy in developed countries and the life is getting normal, Turkey needs to focus on how it can manage the increasing current accounts deficit smartly. While the global economy is recovering, the global politics is becoming localized. This process should be followed carefully. Smart precautions about how to manage the potential effects of the localized politics on Turkish economy in 2018 need to be planned. ■



TRANS-HAZAR KORİDORU BTK İLE CANLANDI

THE TRANS-CASPIAN CORRIDOR HAS REVIVED WITH BTK

Pekin ile Londra arasında kesintisiz demiryolu ulaşımının oluşması için kritik öneme sahip iki adımdan biri olan BTK hizmete girdi, Marmaray da yük taşımacılığına açılırsa, Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz ulaşım ağı kurulmuş olacak. Geçen yıl 1.9 milyon ton yük taşınan Trans-Hazar Koridoru'nda, BTK sonrası hedeflenen yük hacmi iki katına çıkarıldı.

BTK, one of the two steps that have significance in creating non-stop railway transportation between Beijing and London, has been put into service; if Marmaray is opened to freight transport, a non-stop transport network will be established from Asia to Europe. In the Trans-Caspian Corridor, which carried 1.9 million tons of cargo last year, the targeted freight volume was doubled after BTK.

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Bakü-Tiflis-Kars hattının da içinde yer aldığı Trans-Hazar Koridoru'nda iş birliklerini artırdı. Son olarak Şubat 2017'de TCDD Taşımacılık A.Ş.'de Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Uluslararası Birliği'nin (TITR) daimi üyesi oldu. Çin'den başlayıp Avrupa'ya uzanan taşımacılık hattının oluşturulmasına yönelik faaliyetler kapsamında çalışan, ilgili ülkelerin demiryolu taşımacılığı şirketlerinin üye olduğu TITR, 'orta koridor' olarak da adlandırılıyor. TITR ile 60'dan fazla ülkeyi, 4.5 milyar nüfusu kapsayan çok geniş bir coğrafyada taşımacılık ve lojistik alanında iş birliği alanları geliştiriliyor. Çin ve Güneydoğu Asya'dan başlayarak, Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa ülkelerine uzanan bu hat, en kısa, en hızlı ve iklimsel olarak en elverişli hat olduğu için diğer hatlara oranla daha çok tercih ediliyor. Çünkü bu hat ile

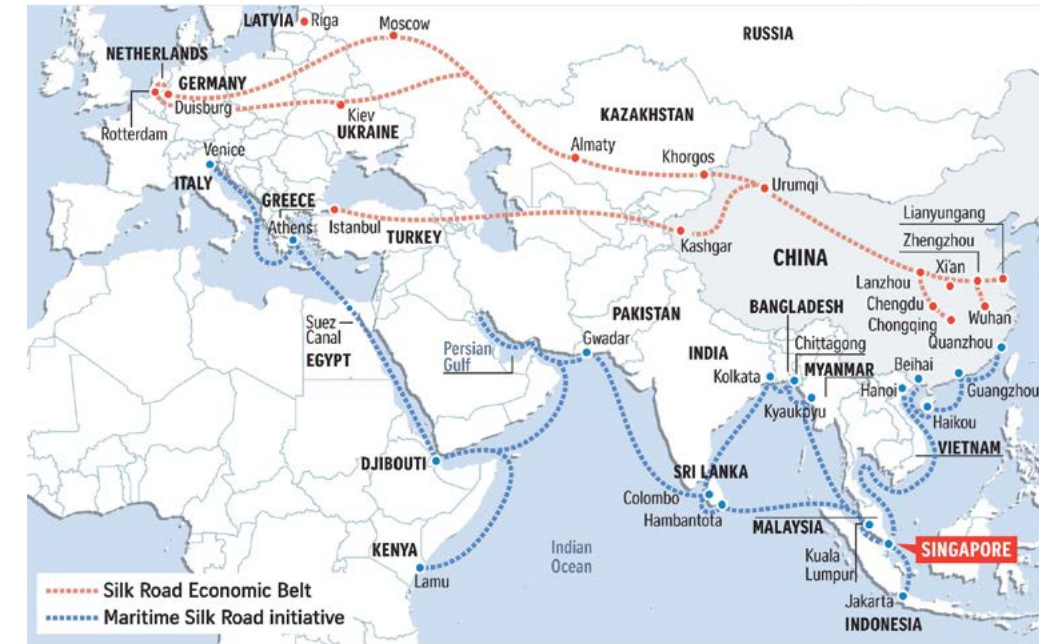
China's One Belt One Road project has increased its cooperation in the Trans-Caspian Corridor, where the Baku-Tbilisi-Kars line is also located. Finally, in February 2017, TCDD Transport SA has become a permanent member of the Trans-Caspian International Transport Route Union (TITR). TITR, of which the rail transport companies of the relevant countries operating within the activities towards building a transport line from China to Europe are members, is also called as 'the middle corridor'. The cooperation areas in the field of logistics and transport are being expanded on a very wide geography involving countries over 60 and a population of 4.5 billion through TITR. Starting from China and Southeast Asia and extending to European countries through Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia and Turkey, this line is more preferable than the other lines because it is the shortest,

Çin'den yola çıkan bir yükün, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıma süresi 45 günden 15 güne düşmüş oluyor. BTK'nın hizmete girmesiyle bu güzergahtan Kuzey Afrika'ya kurulacak denizyolu bağlantısı, Viking Treni ile Karadeniz ve Baltık Denizi bağlantısı Türkiye açısından önemli hatlar olarak öne çıkıyor. Hız ve maliyet açısından rekabet avantajı sağlayan bu hat sayesinde Türkiye'nin aktarma merkezi olma iddiası daha da güçlenecek gibi görünse de bunun için atılması gereken adımlar bulunuyor.

TEKNİK SORUNLAR AŞILMAZSA, TRENLER TÜRKİYE'DEN GEÇMEZ

Çünkü başta Kazakistan olmak üzere bu hattı kullanan ülkelerin özellikle yüksek tonajlı yüklerini taşımalarını sağlayacak olan hat, ülkeler arası teknik entegrasyonun sağlanmamasından dolayı 'kesintisiz' olarak sürdürülemiyor. En büyük sorunun ülkelerin demiryollarındaki ray aralığı farkından kaynaklandığı belirtiliyor. Bakü-Tiflis-Ahılkelek bölümünün de bulunduğu Gürcistan ve Azerbaycan'da 1.520 mm'lik geniş ray aralığı kullanılırken, Türkiye'nin standart ray aralığı 1.435 mm olarak kullanılıyor. Kars'tan Ahılkeleğe kadarki bölüm yine bu aralıkta inşa edilmiş durumda. Bu durum Ahılkelek'te boji değiştirme (vagonların ray aralığının değiştirilmesi) yapılacağı anlamına geliyor. Fakat Türkiye'de kullanılan vagonların bu değişime uygun olmaması sebebiyle Türk vagonlarının Ahılkelek'ten öteye gidemediği belirtiliyor. Aktarma üssü olmak isteyen Türkiye'nin rekabet avantajını kaybettiğini düşünen UTİKAD, şu noktalara dikkat çekiyor: "Bu noktada iki çözüm bulunuyor; ilk çözüm Gürcistan'ın Ahılkelek kasabasında yüklerin vagonlardan vagona aktarılması. İkinci çözüm ise Ahılkelek'te, Azeri ve Gürcü vagonlarının akslarının değiştirilerek Türkiye'ye devam ettirilmesi. Ancak daha geniş ray aralığı olan Azeri ve Gürcü vagonlarının teknik nedenlerden dolayı Kars'tan öteye geçişine izin verilmesi beklenmiyor. Dolayısıyla Kars bu tür yüklerin aktarıldığı ve depolandığı bir merkez haline gelemeyecek, bu işlemler genel itibarıyla Ahılkelek'te yapılacak demektir. Ahılkelek'te bir kez aktarma gördükten sonra yüklerin Kars'ta ikinci kez elleçlenmesi hem lojistik akışı daha da yavaşlatacak hem de maliyeti arttıracaktır."

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi - China's One Belt, One Road



the fastest and the most convenient line in terms of climate because the transportation duration of a freight sent from China to Europe through Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Turkey has dropped to 15 days from 45 days. The maritime connection, the Black Sea and the Baltic Sea connection with Viking train, which will be established in the North Africa from this route with the introduction of BTK's service, stand out as important lines for Turkey. Although Turkey's claim to be the transfer hub seems to get stronger thanks to this line which will provide competitive advantage in terms of speed and costs, there are steps to be taken for this.

TIR ile Çin'den yola çıkan bir yükün, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıma süresi 45 günden 15 güne düşecek.

Transportation duration of a freight sent from China to Europe through Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Turkey has dropped to 15 days from 45 days.

IF THE TECHNICAL PROBLEMS ARE NOT SOLVED, THE TRAINS WILL NOT PASS THROUGH TURKEY

The line, which will enable the countries using this line, particularly Kazakhstan, to transport their gross rail loads, cannot be sustained uninterruptedly due to the lack of technical integration among the countries. It is stated that the biggest problem stems from the difference in the gauges between the countries' rails. While the width of the track gauge is 1.520 mm in Georgia and Azerbaijan, which includes Baku-Tbilisi-Ahılkelek part, Turkey's standard track gauge is used as 1.435 mm. The section from Kars to Ahılkelek is built regarding this gauge, too. This means that the operation of bogie exchange (the change of track gauges) will be carried out in Ahılkelek. However, it is stated that Turkish wagons cannot go beyond Ahılkelek since the wagons in Turkey are not

ALTYAPI EKSİKLİĞİ TÜRKİYE'NİN REKABET AVANTAJINI ZAYIFLATIYOR

BTK hattındaki bir diğer sorun ise ülkelerin demiryollarının farklı dingil basınçlarına uygun olarak inşa edilmiş olması. BTK'nın 800 tonluk dingil basıncına dayanıklı olması, Kazakistan'dan yola çıkan daha ağır tonajlı blok trenlerin bu hatta devam edebilmesini imkansız kılıyor. Bu yüklerin BTK'da devam edebilmesi için daha küçük blok trenlere bölünmesi gerekiyor. Rusya'nın demiryolları çok daha ağır dingil basınçlarına çıkabildiği için bu noktada BTK, rekabet anlamında zayıflıyor. Marmaray'ın yük taşımacılığına henüz açılmamış olmasından dolayı, Kars'ta trene yüklenen bir yükün kesintisiz olarak Trakya'ya geçmesinin mümkün olmayışı rekabette zayıflatan bir diğer unsur olarak öne çıkıyor. Çünkü bugünkü şartlarda yükün İzmit Körfezi'nde trenden indirilip, denizyolu feribotu ile Tekirdağ'a geçirilip, tekrar trene yüklenmesi süreci uzattığı ve maliyeti artırdığı için demiryolu tercih edilmiyor. Çoğu limanın demiryolu bağlantılarının olmaması, Türkiye üzerinden geçecek transit yük trafiğinin alternatif rotalara kaymasına neden oluyor. Türkiye'nin elini güçlendirecek diğer bir unsur ise Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne yapılması planlanan demiryolu hattı. 2023'e kadar yapılması planlanan demiryolu hattı, hizmete girdiğinde Türkiye'nin rekabet gücünü arttıracaktır.

KORİDORDA TAŞINAN YÜK HACMİ ARTIYOR

Türkiye'nin altyapı yetersizlikleri nedeniyle BTK'daki rolü zayıflasa da, BTK koridorunda taşınan yük hacminde artış dikkat çekiyor. TITR Yönetim Kurulu ve Kazakistan Demiryolları Ulusal Şirketi A.Ş. Başkanı Kanat Alpysbayev, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının devreye girmesiyle Trans Hazar Koridoru'na ivme kazandırdığını belirterek, geçen yıl hedeflenenin çok üzerinde yük taşınarak, 2 milyon tona yaklaştığını açıklıyor. TITR'nin 2018 hedefi, 4.5 milyon ton yük ve 15 bin konteyner. 1 Nisan'dan itibaren Aktau ve Bakü limanları arasında başlayacak olan feeder servisin, bu hattı destekleyeceği belirtiliyor. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Uluslararası Birliği yöneticileri, Türkiye ziyaretlerinde çeşitli iş adamları ile görüşerek, hattın avantajlarını anlattı. Ukrayna ve Gürcistan'dan yeni üyelerin başvuruda bulunduğu belirtilirken, birliğin her geçen gün daha çok genişlediğinin altı çizildi. ■



suitable for this exchange. UTIKAD believes that Turkey, which wants to be the transfer hub, has lost its competitive advantage and points out the following points: "There are two solutions at this point; the first solution is to transfer freights from wagon to wagon in the village of Ahilkelek in Georgia. The second solution is to direct the Azerbaijani and Georgian wagons to Turkey by changing their axles in Ahilkelek. However, it is not expected that Azerbaijani and Georgian wagons, which have a wider track gauge, will be allowed to go beyond Kars due to technical reasons. Therefore, Kars will not become a center where such cargoes are transferred and stored, and these operations will generally be done in Ahilkelek. After being transferred in Ahilkelek once, handling the cargoes for the second time in Kars will slow down the logistics flow and increase the cost."

THE LACK OF INFRASTRUCTURE WEAKENS TURKEY'S COMPETITIVE ADVANTAGE

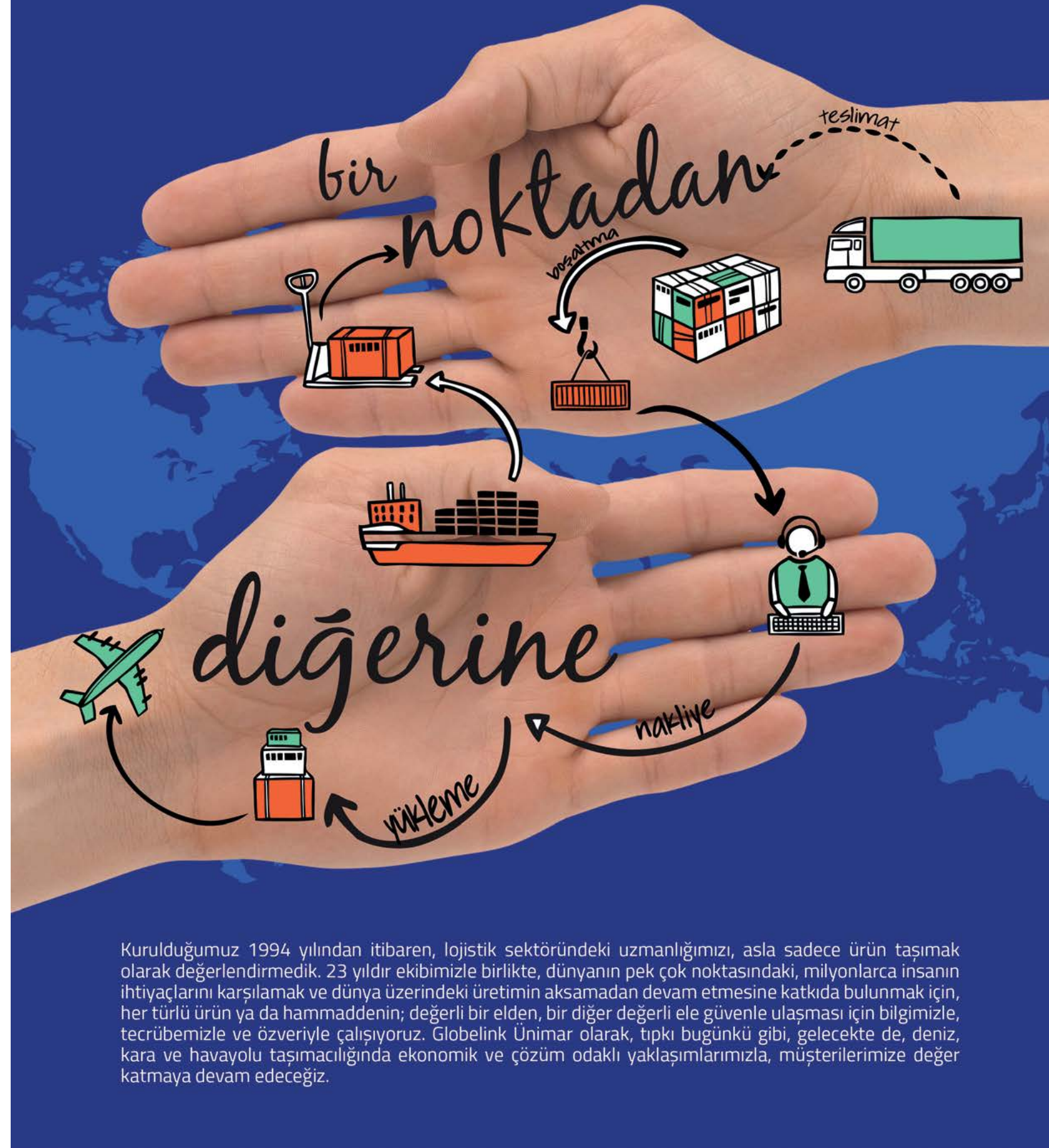
Another problem on BTK line is that the railways of the countries are built in accordance with different axle pressures. The fact that the ICTA is resistant to 800 tons of axle pressure makes it impossible for the heavier block trains from Kazakhstan to continue on this line. These freights have to be divided into smaller block trains to be able to continue in ICTA. Since Russia's railways are able to reach even heavier axle pressures, the ICTA is weakening in terms of competition at this point. Since Marmaray has not been opened for freight transport yet, the fact that it is impossible for the freight loaded to reach Trakya uninterruptedly stands out as another factor that weakens the competition because the railway is not preferred since the process of unloading the freight from the train in Gulf of Izmit and loading to train

again after being transferred to Tekirdağ via ferry increases the time and cost in today's conditions. The fact that most harbors do not have railway connections causes the transit freight traffic that will pass through Turkey to shift to alternative routes. Another factor that will strengthen Turkey's hand is the railway line that is planned to be constructed on Yavuz Sultan Selim Bridge. The railway line, which is planned to be completed by 2023, will increase the competitive power of Turkey when it is put into service.

THE VOLUME OF CARGO BEING TRANSPORTED IN THE CORRIDOR IS INCREASING

Although BTK's role in Turkey has weakened due to the inadequate infrastructure, the increase in the volume of cargo transported in BTK corridor is remarkable. President of TITR Board and Chairman of Kazakhstan Railways National Company Inc. Mr. Kanat Alpysbayev states that the Baku-Tbilisi-Kars railway line has been gaining momentum in the Trans-Caspian Corridor and he explains that it has reached 2 million tons by carrying more cargo than what was aimed the previous year. The goal of TITR for 2018 is 4.5 million tons of freight and 15 thousand containers. It is stated that the feeder service, which will start operating between Aktau and Baku on April 1st, will support this line.

The executives of the Trans-Caspian International Transport Routes International Association has met with several businessmen in their visits to Turkey and has told about the advantages of the line. It has been underlined that the Union is expanding more and more every day while indicating that new members from Ukraine and Georgia have made their applications. ■



Kurulduğumuz 1994 yılından itibaren, lojistik sektöründeki uzmanlığımızı, asla sadece ürün taşımak olarak değerlendirmedik. 23 yıldır ekibimizle birlikte, dünyanın pek çok noktasındaki, milyonlarca insanın ihtiyaçlarını karşılamak ve dünya üzerindeki üretimin aksamadan devam etmesine katkıda bulunmak için, her türlü ürün ya da hammaddenin; değerli bir elden, bir diğer değerli ele güvenle ulaşması için bilgimizle, tecrübemizle ve özveriyle çalışıyoruz. Globelink Ünimar olarak, tıpkı bugünkü gibi, gelecekte de, deniz, kara ve havayolu taşımacılığında ekonomik ve çözüm odaklı yaklaşımlarımızla, müşterilerimize değer katmaya devam edeceğiz.

INTERMODAL MI, MULTIMODAL MI YOKSA KOMBİNE TAŞIMACILIK MI?

Lojistik sektörünün günlük iş akışında sıkça kullanılan ve çoğu insanın aynı şeyi anlattığını düşündüğü üç terim, aslında çok farklı operasyonları anlatıyor. Sizin firmanız, hangi işi yapıyor, intermodal mı, Multimodal mı yoksa Kombine Taşımacılık mı?



2001 yılında BM Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından yayınlanan Kombine Taşımacılık Terminolojisi (Terminology on Combined Transport) dokümanında "Multimodal", "intermodal", "kombine taşımacılık" ve "road-rail transport" terimleri tanımlanmıştı fakat bahse konu dokümandaki mevcut tanımlar, sektörde karışıklığa neden oluyordu. Lojistik firmalarının ilgili departmanlarında ve unvanlarda her üç terimin birbirinin yerine kullanıldığı görülüyor. Bu tanımların güncellenmesi gerektiğini düşünen UTİKAD Demiryolu ve İntermodal Çalışma Grubu tarafından bir çalışma yapıldı ve bahse konu terimlerin mevcut hali ile önerilen tanımları UDHB Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne iletildi. Güncellenen tanımlamada; "Kombine Taşımacılık"ın üst başlık olduğu ve bunun ikiye ayrıldığı vurgulanırken, iki terim arasındaki fark şöyle anlatıldı: "Eğer taşımacılık modları arasında ürün elleçleniyorsa, multi-modal, ürünün içine konduğu kap/konteyner veya araç elleçleniyorsa intermodal denilmektedir."

ÖNERİLEN TANIMLAR SÖYLEDİR:

- **Çok Modlu Taşımacılık:** İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde doğrudan yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemidir.
- **İntermodal Taşımacılık:** Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde yüklerin içine konulduğu araç veya kapların elleçlendiği, yüklerin elleçlenmediği taşımacılık sistemidir. Modlar Arası Taşımacılık (intermodal transport), taşıma kabı veya aracına bağlı kalmadan, birden fazla taşıma türünün kullanılmasıdır. İntermodal Taşımacılık Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından "Bir yükün aynı taşıma kabı veya kara aracı içinde birbirini takip eden iki veya daha fazla taşıma modeli ile yükün kendisinin mod değişim esnasında elleçlenmeden taşınmasıdır" şeklinde tanımlanmaktadır. ■

IS IT INTERMODAL, MULTIMODAL OR COMBINED TRANSPORT?

The terms "Multimodal", "Intermodal", "Combined Transport" and "Road-Rail Transport" were defined in Terminology on Combined Transport document which was published by UN European Economic Commission in 2011; yet, the terms in the aforementioned document were leading to confusion in the industry. It is seen that these three terms substitute each other in the relevant departments or titles of the logistics firms. UTİKAD Rail and Intermodal Working Group, which thinks that these definitions need to be updated, has carried out a study and the current definitions of the aforementioned terms and their proposed definitions have been conveyed to Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications Directorate General of Dangerous Goods and Combined Transport. While emphasizing that "Combined Transport" is a main heading in the updated definition and that it is divided into two parts, the difference between the two terms are described as: "If the goods themselves are handled while changing transport modes, this is called multimodal transport; if the loading unit/ container or the vehicle where the goods are carried is handled, this is called intermodal transport."

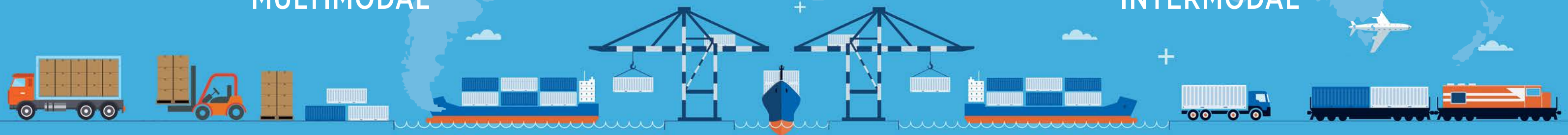
SUGGESTED DEFINITIONS:

- **Multimodal Transport:** The carriage of goods by using two or more modes of transport respectively by physical handling of the goods themselves while changing transport modes.
- **Intermodal Transport:** Carriage of goods in one and the same loading unit or road vehicle, which uses two or more modes of transport respectively without handling the goods themselves while changing modes. In an intermodal transport, the main transport is executed by rail, inland waterways or sea. Pre-carriage and/or final delivery is carried out by road as short as possible. ■

The three terms which are used very often in the daily workflow of logistics industry and all of which are thought to describe the same thing, refer to very different operations, in fact. Which one of these does your firm do? Intermodal, Multimodal or Combined Transport?



MULTIMODAL



INTERMODAL



11. KALKINMA PLANI'NA UTİKAD KATKISI

UTİKAD'S CONTRIBUTION TO THE 11TH DEVELOPMENT PLAN

2019-2023 yılları arasında ekonomik ve sosyal büyümeyi, kalkınmayı ve gelişmeyi yönlendirecek 11'inci Kalkınma Planı hazırlıkları başladı. Beş yıllık plan çalışmaları için 43 özel ihtisas komisyonu, 32 özel çalışma grubu oluşturuldu. UTİKAD, "Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu" toplantılarında ve "Gümrük Hizmetlerinin İyileştirilmesi Çalışma Grubu"nda rol alarak, kalkınma planlarına katkı sağlıyor.

The preparations for the 11th Development Plan, which will direct the economic and social growth, development and improvement between 2019-2023 have started. 43 specialization commissions and 32 working groups have been formed for the preparations for the five-year plan. UTİKAD has been providing contribution to the development plans by participating in the "Specialization Commission for the Development of the Logistics Service" meetings and "the Working Group on the Improvement of Customs Services".

Kamu ve özel sektör kuruluşlarının desteği ile hazırlanacak plan tasarısı, haziran ayının sonunda TBMM'ye sunacak. TBMM'nin onayından sonra, plan 2023 yılına kadar ekonomik ve sosyal büyümeyi, kalkınmayı ve gelişmeyi yönlendirecek temel belge olarak yürürlüğe girecek. Belirlenen komisyon ve gruplar belli konularda 2023 yılına kadar yapılması gerekenler konusunda bilgi toplamaya başladı. UTİKAD, lojistik ve gümrük konularında plana katkı sağlamak amacıyla, derin bir çalışma yaptı. Toplantılarda; Transit Yüklerin Antrepoya Alınmaması ve Transit Ticaretin Gelişiminin Engellenmesi, İthalat İşlemlerindeki Giderler ve Navlun Farkları ile İlgili Yaşanan Sorunlar, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü, Lojistik Firmalarının

The plan draft, which is to be prepared with the support of the public and private sector organizations, will be submitted to the Grand National Assembly of Turkey at the end of June. After the approval of the Parliament, the plan will enter into force as the basic document to direct the economic and social growth, development and improvement till 2023. The assigned commissions and the groups have started to gather information on particular subjects about the subjects to be carried out until 2023. UTİKAD has carried out a detailed study in order to provide contribution to the plan about the logistics and customs. It has provided contribution by expressing opinions on the issues like the Disallowance of Warehousing the Transit Freights and the Intervention of Transit Commerce, the Expenses in Export Operations and the Problems Encountered About The Differences Among the Freight Fees, the Status of Authorized Economic

EXW ve DDP Teslim Şekillerinde Gümrükleme Dahil Fatura Düzenlememesi ve Uluslararası Ticarete Yük Teslim Belgesi Sorunu gibi konularda görüşlerini belirterek, katkı sağladı.

UTİKAD ayrıca gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin verimliliği, ticaret ve ulaşım altyapısının kalitesi ve rekabetçi fiyatla taşımacılık yapma kolaylığı başlıkları ile ilgili önerilerini de toplantılarda paylaştı. Kamu idaresinin, lojistik hizmet verenleri yüksek belge ücretleri veya iş yapmayı zorlaştırıcı mevzuatla boğmaması ve bunun yerine serbest rekabet ortamında hizmet kalitesini artırmayı özendirici kontrol mekanizmalarının oluşturulması gerektiği bir kez daha vurgulandı. Çin'in "Kuşak ve Yol" girişimi başta olmak üzere, uluslararası taşımacılık koridorlarında Türkiye'nin konumunu güçlendirmek amacıyla BTK demiryolu hattının bir an önce ülkenin batısına ve güneyine doğru olan demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi gerektiğinin altı çizilirken, öncelikli yapılması gerekenler şöyle sıralandı: "İstanbul Boğaz geçişlerinin demiryoluyla ve kesintisiz olarak sağlanmalı. Van Gölü geçişleri yeni feribotlar ve yeni rıhtımlarla bir an önce verimli hale getirilmeli. Deniz limanlarının demiryolu bağlantıları tamamlanmalı ve güçlendirilmeli. Transit işlemler hızlandırılmalı."

ORTAK LİMAN TOPLULUK SİSTEMLERİ OLUŞTURULMALI

Toplantılarda, Türkiye'nin lojistik performansını artıracak ORTAK LİMAN/ TERMİNAL TOPLULUK SİSTEMLERİ'nin oluşturulması önerisini paylaşan UTİKAD, sistemle ilgili şu bilgileri verdi: "Bu sistem, ilgili deniz limanı/havalimanı/kara terminali/ demiryolu terminali ve lojistik merkezlerde, merkezinde gümrük idaresinin bilgi sisteminin olduğu, o terminalde faaliyet yürüten tüm paydaş kamu veya özel sektör kurumlarının, gerekli güvenlik ve yetki sınırları içinde kendi verilerini elektronik yolla gönderdiği ve kendi faaliyet sahasıyla ilgili verileri bu platformdan yine elektronik olarak temin edebildiği, onay ve kontrol süreçlerinin de yer aldığı interaktif bir dijital platformdur. Bu tür dijital platformlar hali hazırda Avrupada pek çok deniz ve hava limanıyla lojistik merkezlerde devrededir. Günümüzde çeşitli alanlarda kullanılmaya başlanan "blockchain" teknolojisi bu tür platformların son derece güvenli, müdahale edilemez ve siber saldırıları önleyecek şekilde oluşturulmasını sağlayabilmektedir. Bu tür platformlar hem verimsiz bilgi ve doküman akışlarını hızlandıracak hem de tüm sürecin tek bir platform üzerinden yürütülmesiyle, paydaşlar arasındaki çoklu veri girişlerini

Operator, the Inability of the Logistics Firms in Invoicing in EXW and DDP Delivery Types- Including the Clearance and the Issue of Freight Delivery Receipt in Overseas Trade.

UTİKAD has shared its suggestions about subjects of the efficiency of customs and border clearance operations, the quality of the infrastructure of commerce and transportation and the facility of transportation with competitive prices in the meetings. It has been stressed in the meetings once again that the public administration should not make things difficult for the logistics service providers by imposing high license fees or regulations making it difficult to do business and that the controlling mechanisms promoting the increase of service quality in free competition environment should be established, instead of these.

While highlighting that the railway connections of BTK railway line which extend to the west and south of the country should be fortified as soon as possible in order to strengthen Turkey's position in international transportation corridors, mainly China's "Belt and Road" initiative, the things that should be dealt with have been listed as it follows: "Istanbul Strait crossings should be provided uninterruptedly and via railway. Lake Van crossings should be made more efficient through new ferryboats and new docks as soon as possible. The rail connections of seaports should be completed and fortified. Transit operations should be accelerated."

JOINT PORT COMMUNITY SYSTEMS SHOULD BE ESTABLISHED

Sharing the suggestion of establishing JOINT PORT/ TERMINAL COMMUNITY SYSTEMS which will increase the logistics performance of Turkey, UTİKAD has given the following information about the system in the meeting: "This system, at the center of which there is the information system of the customs administration, is an interactive digital platform used in the relevant seaports/ airports/ land ports/ rail ports and logistics centers and all the shareholders -public or private sector organizations- can transmit their data electronically within the boundaries of requested security and authority and they can obtain the essential data related to their own operation field electronically through this platform which also includes affirmation and control processes. Such kinds of digital platforms are currently in operation in several seaports, airports and logistics centers in Europe. The "blockchain" technology, which has been used in various fields nowadays, can make these platforms be extremely safe and uninterferable and block the cyber attacks. These platforms will both accelerate the inefficient information and document flows and prevent the multi-input data among the shareholders and the errors by

UTİKAD, 11. Kalkınma Planı hazırlıklarında "Kamu idaresinin, lojistik sektörünü iş yapmayı zorlaştırıcı mevzuatla boğmaması ve hizmet kalitesini artıracak mekanizmalar kurması gerektiğini vurguladı.

In the preparation of the 11th Development Plan, UTİKAD emphasized that the public administration should not tire the logistics industry with the legislations making it difficult to do business and it should establish mechanisms that would increase the quality of service.

ve hatalarını önleyecektir. Bu sayede aşağıdaki başlıkların pek çoğunda çok büyük olumlu sıçramalar sağlanabilecektir.

E-TİCARETİN HACMİ ARTIRILABİLİR

UTİKAD, e-ticaret hacminin daha çok artması için çözüm önerilerini de paylaşarak; "Hali hazırda yurt dışı kurye, posta gönderilerinin toplam ücreti üzerinden alınan yüzde 2,35 oranındaki Evrensel Posta Hizmeti Katılım Payı gönderinin sadece yurt içine tekabül eden kısmından alınması, aynı gönderi için birden fazla firma tarafından her seferinde ayrı ayrı ödenmekte olan Evrensel Posta Hizmeti (EPH) payının KDV'deki gibi mahsup yoluyla ödenmesi gerektiği vurgulandı. Gerekçe olarak da bu her iki maddedeki ödemelerin nihai tüketiciye yansıtıldığından dolayı e-ticaretin maliyetlerinin yükseldiği ve hacmin büyümesine engel oluşturduğu-nun altı çizildi. ■



operating the whole process through a single platform. This way, there can be great positive springs in many of the topics below:

THE VOLUME OF E-COMMERCE CAN INCREASE

UTİKAD has shared its solution suggestions so as to provide an increase in e-commerce and has stressed that the Universal Postal Service Contribution Share which is 2.35% and which is collected over the total costs of overseas couriers and posts should be collected from the part that corresponds to the domestic part and the Universal Postal Service share, which is being paid separately for the same post by more than one firm, should be paid by set-off, as in VAT. It has been underlined as the reason that the costs of e-commerce have increased and thus, it prevents the growth of the volume since the payments in both these subjects are requested from the final consumer. ■

ARA RAPORDA "LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KAR MARJI DÜŞÜK" DENİLDİ

Diğer yandan ikinci özel ihtisas toplantısında Türkiye ekonomisi, sanayi ve hizmet sektörüne yönelik hazırlanan ara raporda Lojistik Sektör Analizinde; veri eksikliği dolayısıyla Türkiye'de lojistik sektörünün büyüklüğü konusunda bazı varsayımlara dayalı çıkarımlardan daha fazlasını elde etmenin mümkün olmadığı belirtilirken, lojistik sektörünün büyüme hızının Türkiye ekonomisinin büyüme hızıyla eşdeğer olarak arttığı belirtildi. Sektördeki işyeri sayısının payı, sektörün ekonomiye katkısının hemen hemen iki katı olduğu belirtilen raporda, bunun sektörde fazla sayıda küçük ölçekli kurumun bulunmasından kaynaklandığı genel olarak küçük ölçekli kurumlar, büyük ölçekli kurumlara göre daha düşük verimlilikle çalıştıkları için, sektörde kar marjlarının düşük olduğu kaydedildi.

SEKTÖR MARMARA'DA YOĞUNLAŞMIŞ DURUMDA

Raporda lojistik sektörü ile ilgili şu bilgilere yer verildi: "Sektör, Türkiye içindeki coğrafi dağılımını göre Marmara bölgesinde yoğunlaşmıştır. Türkiye'de kayıtlı yaklaşık 4700 civarında uluslararası karayolu taşımacılık yetki belgeli firmanın yaklaşık 1000 tanesi İstanbul ve çevre bölgelerde bulunmaktadır. Yurtiçi taşımacılık yetki belgeli yaklaşık 313 bin firmanın ise 105 bin tanesi İstanbul bölgesinde bulunmaktadır. Benzer şekilde, uluslararası nakliyeciler derneğine kayıtlı 1079 adet üyenin 316 tanesi İstanbul'da, Ankara'da, 32 tanesi İzmir'de, 23 tanesi ise Kocaeli ve Gebze'de yer almaktadır. Kayıtlı üyelerin 29 tanesi demiryolu, 49 tanesi denizyolu, 37 tanesi havayolu, 766 tanesi karayolu ve 27 tanesi inter-modal/kombine taşımacılık hizmetleri vermektedir. Benzer bir şekilde, UTİKAD'a bağlı 447 adet lojistik firmanın 363 tanesinin merkezi İstanbul'da bulunmaktadır. Raporda, Türkiye'nin lojistik performansı ile ilgili de detaylı bilgilere yer verildi.

IT HAS BEEN NOTED IN THE INTERIM REPORT THAT "THE PROFIT MARGIN OF THE LOGISTICS INDUSTRY IS LOW"

On the other hand, it has been stated in the interim report Logistics Industry Analysis, which was prepared for Turkish economy, industry and service sector, in the second specialization commission that it is not possible to obtain more than inferences based on some assumptions about the size of the logistics industry in Turkey due to lack of data and it has been mentioned that the growth rate of the logistics industry increases in a way equivalent to the growth rate of Turkish economy. In the report where it has been stated that the share of the number of the businesses in the sector is almost the double of the sector's contribution to the economy, it has been noted that this results from the fact that there are too many small-scale institutions in the sector and their profit margin is low since they work less effectively when compared to big-scale institutions.

THE INDUSTRY IS DENSE IN MARMARA

The following information about the logistics industry have taken place in the report: "The industry is dense in the Marmara Region according to its geographical distribution in Turkey. Nearly 1000 of 4700 firms registered in Turkey and holding international road transport authorization license are located in Istanbul and its surrounding regions. 105 thousand of approximately 313 thousand firms holding domestic transport authorization license are located in Istanbul region. Likewise, 316 of 1079 members registered in International Transporters Association are in Istanbul and Ankara, 32 of them are in Izmir and 23 of them are in Kocaeli and Gebze. 29 of the registered members provide rail transport services, 49 of them provide sea transport services, 37 of them provide air transport services, 766 of them provide road transport services and 27 of them provide intermodal/ combined transport services. Likewise, 363 of 447 logistics firms which are UTİKAD members have their central offices in Istanbul. The report has given detailed information about Turkey's logistics performance, as well.



LOJİSTİK

Stratejik Buluşma Noktası

Ambarlı Liman Tesisleri Marmara Mah.
Liman Cad. No:40/1 Yakuplu /
Beylikdüzü / İstanbul
Telefon : +90 212 876 62 00
Faks : +90 212 876 53 93

www.hursanlojistik.com.tr

Geleceğinizi
Güvenle
Depoluyoruz



İSTANBUL YENİ HAVALİMANI'NIN DETAYLARI BELLİ OLDU

THE DETAILS OF ISTANBUL NEW AIRPORT HAVE BEEN CLARIFIED

Atatürk Havalimanı'ndan İstanbul Yeni Havalimanı'na taşınmayı kolaylaştıracak önemli detaylar belli oldu

The significant details which will facilitate transportation from Atatürk Airport to Istanbul New Airport have been clarified.



IGA yetkilileri ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü yöneticileri ile yapılan görüşmeler ve toplantılar sonucunda, İstanbul Yeni Havalimanı'nın açılışı ve taşınma süreci ile ilgili önemli detaylar belirlendi. Ayrıntılar şu şekilde: Yıllık 5 milyon ton kargo kapasiteli kargo şehri de içeren İstanbul Yeni Havalimanı'nın resmi açılışı 29 Ekim'de yapılacak. 30 Ekim, saat 03.00'te başlayacak tek hamlede taşınma işlemi, 31 Ekim, saat 23.59'da tamamlanacak. Taşınma sürecinde hem Atatürk Havalimanı'nda hem de Yeni Havalimanı'nda 12 saat süre boyunca sefer yapılmayacak, taşınma işleminin sonunda uçular, kademeli olarak arttırılacak. Havalimanının açılışını takiben AHL'den yapılmakta olan tüm tarifeli ve tarifersiz yolcu uçuşlarının Yeni Havalimanı'ndan yapılması öngörülse de müstakil kargo uçakları bir süre daha AHL'yi kullanacak. Kargo faaliyetleri bir süre her iki havalimanında birden yürüyecek, dolayısıyla UTİKAD üyelerinin bu süre boyunca her iki havalimanında çalışan bulundurulması söz konusu olabilecektir. Taşınma tarihleri arasında

The important details about the opening and moving process of Istanbul New Airport were clarified in consequence of the meetings and talks made with IGA authorities and the executives of General Directorate of State Airports Operations. The details are as follows: The official opening of Istanbul New Airport, which includes a cargo city with an annual cargo capacity of 5 million tons, will be held on 29 October. The moving process which will be carried out in one move at 3 a.m., on October 30, will be completed at 11.59 p.m., on October 31. During the relocation process, there will be no flights at both Atatürk Airport and the New Airport for 12 hours and the number of the flights will be gradually increased at the end of the moving process. Although all the scheduled and unscheduled passenger flights from Atatürk Airport are expected to be made from Istanbul New Airport following the opening of the airport, the individual cargo planes will continue to use Atatürk Airport for a while. Cargo activities will be carried out at both airports for a while, so it may be possible for UTİKAD members to locate their employees at both airports

UTİKAD üyeleri, AHL'den veya AHL'ye yapılacak hava kargo taşımaları ve rezervasyonları için havayolları ile yakın iletişim içinde olmalı ve yurt dışı acentelerine bu tarihlerdeki işlemler için önceden bilgi vermeli. Geçici depolama yeri işletmecileri ile sözleşmeler tamamlanma sürecine girerken, acente ofis binası ile gümrük idaresi binası inşaatının ince detayları da bitmek üzere. Bazı küçük değişikliklerle yenilenen acente ofis sözleşmeleri imzalanmaya Nisan-Mayıs döneminde başlanacak. Sözleşmeler, acenteler tarafından önceden seçilmiş mevcut yerler üzerinden yenilenmeden önce Yeni Havalimanı'na giderek seçtikleri yerlere bakabilecek ve isteğe bağlı olarak, ofislerin uygunluğuna göre ofis değişimi yapabilecekler. Nisan ayı itibarıyla günde 4-5 acente ile Yeni Havalimanı'nda oryantasyon gezileri düzenlenmeye başlanacak ve bu gezilerin yapılacağı günlerde, acentelerin sözleşmeleri yenilenecektir. Resmi açılış tarihine kadar acentelerden herhangi bir kira bedeli alınmayacak, ancak resmi açılıştan sonra acente taşınmasa dahi kira ödeyecek. Acente binasındaki ofislerde, acente yan yana birden fazla ofis kiralamış olsa dahi aradaki duvarların kaldırılarak tek ofis haline getirilmesine ilk yıl izin verilmeyecek.

YÜKSEK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ GELİYOR

Acente binasındaki 10 kişilik bir İGA ekibi, tüm teknik ihtiyaçlar ve talepleri karşılayacak. Acente ofislerinde yüksek standartlı güvenlik önlemleri uygulanacak ve binaya kartlı giriş turnike sistemi kurulacak. Acentelerin ofislerde çalışacağını bildireceği çalışanların, sigorta kayıtları istenecek ve tüm çalışanlar kendi kartlarıyla giriş çıkış yapabilecekler. Çalışanlar dışında gelenler binaya ziyaretçi kartı ile girebilecek ve bu girişler kayıt altına alınacak. Ofis denetimleri yapılacak ve ofis paylaşımına kesinlikle müsaade edilmeyecek. Ofisi olmayan acente çalışanı başka bir acentenin ofisini kullanamayacak. Turnike giriş çıkış kayıtlarından düzenli gelen ve uzun saatler bina içinde kalan ziyaretçilerin takibi yapılacak. Kargo şehrine mal teslimi için gelen ve ancak bekleme yapacak araçların park etmesi için ise 23 bin metrekarelik ücretli bir otopark alanı planlanıyor. Buna ek olarak, kargo şehri içerisinde ise 13 bin 475 metrekare ve 17 bin 100 metrekare olmak üzere toplamda 30 bin 575 metrekarelik park alanı bulunuyor. İstanbul Yeni Havalimanı'nda işletmeye ilişkin tüm sorumluluk İGA'ya ait olacak ve ofis kiralari dahil diğer işletme, park yeri ücretleri gibi giderler İGA tarafından tespit edilip giderilecek. İstanbul Yeni Havalimanı'nın ICAO kodu "LTFM", üçlü kodu ise "IST" olacak. Taşınmadan sonra AHL'nin üçlü kodu ise "ISL" olarak değişecektir. ■

during this period. Between the dates of moving, UTİKAD members should be in close contact with air forwarders for air cargo movements and bookings to be made from or to Atatürk Airport and must inform the overseas agencies in advance for the transactions on these dates. As the temporary warehousing operators enter the process of completing the contracts, the fine details of the construction of the agency office building and the customs administration building are also about to end. The agency office contracts which have been renewed with some minor changes will start to be signed in April-May. The agencies will be able to go to New Airport and have a look at the locations they have selected or exchange offices optionally depending on the suitability of the offices before the contracts are renewed on current locations that were selected by the agencies previously. As of April, orientation visits will be arranged in New Airport with 4-5 agencies a day and the contracts of the agencies will be renewed on these days. No rent will be charged until the official opening date, but after the official opening, the agency will pay rent even if it will not move. For the offices of the agency building, even if the agency rents more than one office side by side, it will not be allowed to make a single office by removing the walls in the first year.

HIGH SECURITY MEASURES ARE BEING TAKEN

An IGA team of 10 people in the agency building will meet all the technical needs and demands. High standard safety precautions will be implemented in the agency offices and a card-pass turnstile system will be installed. The insurance records of the employees who will be declared to work by their agencies will be required and all the employees will be able to enter and exit using their own cards. Apart from the employees, the visitors will be able to enter the building with a visitor card and these entries will be recorded. Office inspections will be conducted and sharing offices will be strictly prohibited. The employee of an agency without an office will not be able to use another agency's office. The visitors who regularly visit the building and who stay in the building for long hours will be followed from the entry and exit records of the turnstile. A parking area with a paid parking space of 23 thousand square meters is being planned for parking the vehicles which will come to the cargo city for goods delivery and wait there. In addition, there is a parking area of 13 thousand 475 square meters and 17 thousand 100 square meters, in other words, 30 thousand 575 square meters in total in the cargo city. IGA will be responsible for operating Istanbul New Airport and other costs including office rents and parking fees will be determined and charged by IGA. The ICAO code of Istanbul New Airport will be "LTFM" and its 3-letter code will be "IST". After the moving, the 3-letter code of Atatürk Airport will change as "ISL". ■



KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YÖNETMELİĞİ'NİN KÜÇÜK REVİZYONLARA İHTİYACI VAR

UTİKAD, Karayolu Taşımacılığı Yönetmeliği ile gelen yeni uygulamaların sektörde yaratabileceği aksaklıkları ve üyelerinin revizyon taleplerini, UDH Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Mahmut Gürses'e iletti.

THE ROAD TRANSPORTATION REGULATION NEEDS MINOR REVISIONS

UTIKAD informed the Deputy Director General of the Directorate General of Road Transport Regulation of the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communication Mr. Mahmut Gürses about the malfunctions that the new implementations might cause and the members' demands for revisions.



Çok sayıda yenilik içeren Karayolu Taşıma Yönetmeliği 8 Ocak 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Taslak yönetmelikte azaltılan yetki belge sayıları maddesi, daha geniş çaplı değerlendirmeye ihtiyaç duyulduğu için yeni yönetmelikte yer almadı. Fakat UTİKAD'ın da taslak aşamasında yetki belgelerinin ücretlerinin düşürülmesine dair görüşleri dikkate alınarak, ücretlerde yüzde 50'ye varan indirimle gidildi. 98 TL'den 500 TL'ne üstüne çıkarılan taşıma kartı ücreti ise 300 TL olarak belirlendi. Fakat sektörün beklentisi, kart ücretlerinin tamamen kaldırılması yönündeydi. Yönetmeliğin en yeni uygulaması ise Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) oldu. U-ETDS, karayolu taşımacılığı faaliyetinde bulunanların faaliyetlerine ilişkin verilerin girileceği, bu verilerin gerektiğinde ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla paylaşılacağı bir sistem olarak tanımlanıyor.

SEKTÖRÜN TALEPLERİ BELİRLENİP, ÜYELERE İLETİLDİ

Yeni Karayolu Taşımacılığı Yönetmeliği ile ilgili üyeleriyle bir değerlendirme yapan UTİKAD Karayolu Çalışma Grubu, yönetmelikte küçük revizyonlara ihtiyaç olduğunu vurguladı. Öncelikli olarak eşya ve yolcu taşımacılığının ayrı yönetmeliklerle yönetilmesi gerektiğinin altını çizen Çalışma Grubu, yeni yönetmelikte istediği değişikliklere dikkat çekti. Sınırlamalar, kısıtlamalar ve geçici düzenlemelerin yer aldığı 11.

The Road Transport Regulation, which includes several renewals, was published in the Official Gazette on January 8, 2017 and entered into force. The article about the number of the authorization licenses which was decreased in the draft regulation was not included in the new regulation since it needed a detailed evaluation. However, a discount of up to 50% in the authorization licenses was introduced taking UTİKAD's notions on decreasing the fees of licenses during the draft processes into account. The transport card fee, which had increased to over 500 TL from 98 TL, was set as 300 TL. Yet, the industry expected the card fees to be removed entirely. The newest implementation of the regulation was Transport Electronic Tracking and Controlling System (U-ETDS). U-ETDS is defined as a system which will enable inputting data about the activities of road transport operators and sharing this data with the relevant public organizations and institutions when necessary. The demands of the industry were taken and conveyed to the members UTİKAD Road Working Group, which made an evaluation with its members about the new Road Transport Regulation, emphasized that there was a need for minor revisions in the regulation. Having underlined that especially, goods and passenger transportation should be dealt with separate regulations, the Working Group drew attention to the changes they demanded in the new regulation. While emphasizing that the 11th article including limitations, restrictions and temporary regulations conflicted with the 8th article, it was noted that this article took place in the

maddenin, aynı yönetmelikte 8. madde ile çeliştiği vurgulanırken, bu maddenin eski yönetmelikte de yer aldığı ve değiştirilmediği kaydedildi. Serbest rekabete müdahale imkanı tanıdığı için sıkıntı yaratabileceği düşünülen 11. maddede şu ifade yer alıyor: "Bakanlık, bu yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerle ilgili piyasadaki ücretlerin; ülke ekonomisi ve/veya kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve/veya aşırı ücret uygulanması ve/veya rekabet ortamının bozulması hallerinde ve gerektiğinde söz konusu faaliyetler için belirli bir süreyle sınırlı taban ve/veya tavan ücret tarifesi uygulaması getirebilir." Yeni yönetmelikte, belge ücretlerine yapılan indirim, sektör tarafından olumlu karşılanırsa da R yetki belgesi için istenen ücretlerin hala yüksek olduğu belirtiliyor.

ŞUBELERE DE YETKİ BELGESİ ZORUNLULUĞU GELDİ

"Yeni yönetmeliğin 73. maddesinin 3. fıkrasında her bir şube için alınacak yetki belgesi ücretine asıl belge ücretinin yüzde 95'i oranında indirim uygulanır" deniyor veya başka deyişle "Her bir şube için asıl belge ücretinin yüzde 5'i oranında yetki belgesi ücreti alınır" uygulaması en çok tepki alan değişikliklerden oldu. Diğer yetki belgeleri için şubelere yetki belgesi alınması zorunluluğu getirilmezken, H (komisyoncu) R (Organizatör) belgeleri için getirilen şube ayrımının kesinlikle kalkması gerektiği değerlendirildi. Sigortasız araçların taşıma yapamayacağı belirtilen madde 49'da sigorta maddelerinin sadece yolcu taşımacılığı için düzenlendiği belirtilirken, eşya taşımacılığı için de benzer düzenlemeler yapılması gerektiği vurgulandı.

OLMAYAN KART İÇİN PARA ALINIYOR

Mevcut Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde 98 TL olarak belirlenmiş olan Taşıt Kartı ücreti, taslak yönetmelik ile birlikte bir anda dört kattan fazla artırılarak, 500 TL'ye çıkarılmıştı. UTİKAD, bu durumda sektör oyuncularına büyük bir maliyet kalemi yaratacağına dikkat çekerek ücretin sıfırlanmasını talep etti: "Teknolojik imkanların geliştiği, araç ile ilgili tüm bilgilere elektronik ortamda ulaşılabilirdiği ve basılı olarak devletten alınmayan bir kart olduğu dikkate alınarak, "Taşıt Kartı Bulundurma" yükümlülüğünün ücretsiz hale getirilmesi ve bu belge ücretinin devlet için bir gelir yaratma aracı olmaması gerektiği değerlendirilmektedir."

İŞYERİ AÇMA RUHSATI SORUNU

Yönetmeliğe eklenen bir maddeyle yetki belgesi alacak veya yenileyeceklerin fiziki yer ve mekan şartları sağlandığına dair, ilgili mevzuat hükümlerine göre düzenlenmiş işyeri açma ve çalışma ruhsatı ile Bakanlığın ilgili bölge müdürlüğüne düzenlenmiş uygunluk denetim tutanağının alınması şartı getirildi. Daha önce bu şart, bu işe elverişli bağımsız bir büronun kullanım hakkına sahip olmakla yerine getirilebiliyordu. Ancak eski binalarda faaliyet gösteren bazı iş yerleri için yeni eklenen bu madde gereği ilgili ruhsatın alınmasında sorunlar çıkınca, yıllardır belge ücretini ödeyerek belgeli çalışmakta olan firmalardan bu nedenle belgelerini yenileyemeyenler oldu. UTİKAD Çalışma Grubu, bu düzenlemeyle ilgili, "Bu tür durumlarda firmanın faaliyetlerinin durmasına neden olan belge yenilenmemesi ve şifresinin bloke edilmesi uygulaması yerine, belgenin yenilenerek, bahse konu ruhsatın alınması için belirli bir süre tanınması uygulaması en azından geçiş dönemi için yararlı olacaktır" önerisinde bulundu. ■

old regulation and it was not changed. The following statement takes place in the 11th article which is believed to cause trouble since it allows intervention to free competitions: "The Ministry may impose limited base and / or ceiling tariffs for a certain period of time on the condition that the fees in the market related to the activities within the scope of the regulation yield results against the country economy and/or the public interest and/or excessive fees are imposed and/or the competition environment is damaged." Despite the fact that the discount brought to license fees in the new regulation has received positive reactions, it is stated that the fees demanded for R authorization certificate are still high.

THE OBLIGATION OF AUTHORIZATION CERTIFICATE HAS BEEN IMPOSED ON THE BRANCH OFFICES, AS WELL

"In the third paragraph of Article 73 of the new regulation, it says: "The authorization license to be obtained for each branch shall be reduced by 95% of the original license fee" or, in other words, "5% of the original document fee shall be charged as an authorization license fee for each branch" became the implementation receiving the most reactions. While it was not necessary to obtain a license of authority for branches for other authorization documents, it was evaluated that the branch separation brought for H (broker) R (organizer) documents should be definitely removed. While it is stated in Article 49, which states that non-insured vehicles cannot be used for transport, that insurances are regulated only for passenger transport, it is emphasized that similar regulations should be made for goods transport.

CARD FEE IS CHARGED FOR A CARD THAT IS NOT OBTAINED

The Vehicle Card fee, which was determined as 98 TL in the current Road Transport Regulation, has been increased to 500 TL by being quadrupled at once together with the draft regulation. UTİKAD demanded that the fee be cancelled by pointing out that this would create a huge cost item for the industry players who invested in vehicles in the industry: "Considering that technological possibilities are developed, all information about the vehicle can be reached in electronic form, and the card is not taken from the state, it is evaluated that the

"Transport Card" obligation is to be made free and this fee should not be a means of generating income for the state.

THE ISSUE OF BUSINESS LICENSE

Through an article introduced to the regulation, it has been made obligatory to obtain a license of opening and operating business regulated according to relevant regulation provisions and a compliance audit report regulated by the relevant regional directorate of the Ministry for the ones who will obtain an authorization license or who will renew their licenses ensuring that they have fulfilled the requirements of physical place and location. Previously, this condition could be fulfilled by having the right to use an independent office suitable for this job. However, when problems have occurred in obtaining the relevant license regarding this article which has been introduced newly for some workplaces operating in old buildings, there have been some companies that have not been able to renew the documents due to this reason. UTİKAD Working Group made the following proposal about the implementation: "In such cases, instead of not renewing the license or the blockage of password which causes the companies' activities to stop, it will be useful for the transitional process at least to renew the license and to grant a certain period of time to obtain the aforementioned license." ■



Alperen GÜLER
UTIKAD Uzman

BLOCKCHAIN TEKNOLOJİSİ VE LOJİSTİK BLOCKCHAIN TECHNOLOGY AND LOGISTICS

Blockchain teknolojisinin lojistik süreçlere adaptasyonu ile lojistik firmalarının sundukları hizmetlerde fark yaratabilmeleri mümkün olabilecek.

It will be possible for logistics firms to make a difference in the services they provide thanks to the adaptation of blockchain to logistics processes.

İş dünyasındaki hızlı dijital dönüşüm neticesinde sıklıkla karşılaşmaya başladığımız "blockchain" terimi, çeşitli hizmet ve üretim sektörlerindeki geleneksel iş yapış prosedürlerini kökten değiştirmeye aday bir teknoloji olarak karşımıza çıkıyor. Bankalar gibi işlem ve bilgileri merkezi bir sistemde toplayan yapıların aksine blockchain, her bilginin gelişmiş şifreleme algoritmaları ile birbirine bir zincir gibi bağlanarak dağıtık bir veri tabanı aracılığı ile geleneksel manada bir merkeze ihtiyaç duyulmadan işlem yapılmasına olanak sağlıyor. Blockchain sayesinde kullanıcılar bilgi kayıtlarını geçmişe yönelik inceleyebilmekte ve güncellemeler hakkında bilgi sahibi olabilmektedir. Her yeni işlem yani her yeni bilgi bloğu kendisinden önceki ve sonraki bloklara ait bilgileri içermekte, böylece blockchain terimine ismini veren zincir meydana gelmektedir. Bir kitabın sayfaları gibi birbiri ardına dizilen bloklar, kitabın sayfalarının yerinin değişmesinin mümkün olmamasına benzer bir şekilde sabittir. Dağıtık defter teknolojisi olarak adlandırdığımız kayıt tutma sistemi sayesinde bilgiler, işlemlerle ilgili tüm taraflarca kayıt altına alınmaktadır. Yakın geçmişimizde bakkalların alışveriş kayıtlarını tuttukları verisiye defteri ile karşılaştırıldığında blockchain, tüm müşterilerin defterdeki

The "blockchain" term, which we have started to come across very often as a result of the rapid digital transformation in the business world, is a technology that is a candidate for changing traditional business processes in various service and manufacturing sectors radically. Unlike the structures collecting transactions and information in a centralized system, such as banks, Blockchain allows each information to be processed as a chain with advanced encryption algorithms, without the need for a center in the traditional mania via a distributed database. Thanks to Blockchain, users can review their history of information and are informed about updates. Each new process, that is, every new block of information contains information about the blocks before and after it, so the chain that gives the name to the blockchain shows up. Blocks arranged one behind the other, like the pages of a book, are fixed in a manner similar to the impossibility of changing the location of the book's pages. Thanks to the record keeping system that we call as distributed ledger technology, information is recorded by all the parties involved in the transactions. When compared to the bookkeeping file where grocery stores held their shopping records in the recent past, blockchain is a recording system

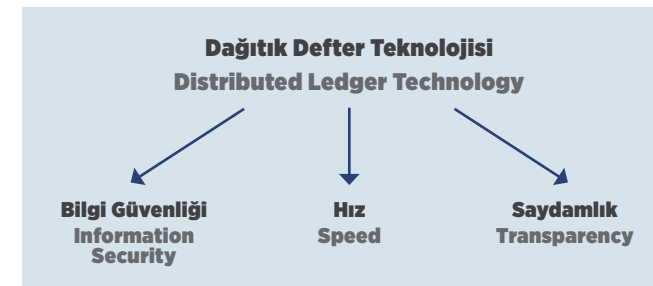
kayıtları inceleyebildiği, verisiye defterine yazılan her bilginin ilgili tüm tarafların, yani bakkal işletmecisi dahil olmak üzere tüm müşterilerin kayıtlarında belirdiği, tüm taraflarca kayıtların tutulduğu olması sebebiyle verisiye defterinin fiziken kaybolması söz konusu olsa dahi bilgilerin erişilebilirliğinde herhangi bir aksamanın olmadığı bir kayıt sistemi olma özelliği taşımaktadır.

Blockchain'in temel taşlarından birisi olan dağıtık defter teknolojisi, üç temel özellik sağlıyor. Bunlar sırasıyla bilgi güvenliği, hız ve saydamlık. Bilgi ve işlemlerin değiştirilememesi bilgi güvenliğine, araçların ortadan kalkması ve dijitalleşme hızına, son olarak işlemlerin ilgili tüm taraflarca izlenebilirliğinin ve erişilebilirliğinin mümkün kılınması ise saydamlık yani şeffaflığa yol açıyor. Genel anlamda taşıma, elleçleme ve depolama süreçlerinden meydana gelen lojistik faaliyetler küresel anlamda kabul görmüş yedi doğrunun yerine getirilmesi ile gerçekleştirilmektedir. Lojistiğin yedi doğrusu doğru ürünün, doğru miktarda, doğru biçimde, doğru zamanda, doğru kaynaktan, doğru yolla ve doğru fiyata sağlanmasıdır. Günümüzde katma değerli hizmet üretimi sağlanan sektörlerin başında gelen lojistik sektöründe, bahsettiğimiz yedi prensip çerçevesinde hizmet sunumunun gerçekleştirilmesi için lojistik firmalarının gerekli organizasyonel planlamayı sunacak kapasitedeki yapıları dönüşmüş olmaları gerekmektedir. Günümüzde lojistik firmalarının sundukları hizmetlerde fark yaratabilmeleri müşterilerine hızlı hizmet, maliyet avantajı, bilgi akışı ve takip edilebilirlik gibi unsurlardan geçmektedir. Hızlı hizmet

which allows all customers to examine the records in the book, which enables all the information written down the bookkeeping file appears in all related parties, in other words, in every customers' records- including the grocery store owner and where no interruption in the accessibility of the information occurs even if it is physically lost, as the records are kept by all parties.

Distributed ledger technology, which is one of the cornerstones of Blockchain, provides three key features. These can be listed as information security, speed and transparency. The inability to change information and transactions leads to information security, the exposures of intermediaries and digitization leads to speed, and finally enabling the monitoring and accessibility of the transactions by all interested parties leads to transparency.

In a general sense, the logistics activities which are composed of transportation, handling and warehousing processes are carried out by fulfilling the seven globally accepted rights. The seven rights of logistics are providing the right product for the right customer for the right price from the right place at the right time in the right quantity and in the right way. In today's logistics industry, which is one of the leading sectors that provide value-added service production, it is necessary for logistics companies to transform into the structures that will provide the necessary organizational planning in order to realize service provision within the framework of the seven principles we are talking about. Nowadays, the factors like fast service, cost advantage, information flow and traceability are crucial for logistics firms in making a difference in



yalnızca yük hareketinin hızlı olması değil, esnek müşteri taleplerine yanıt verebilmek anlamına da gelirken, maliyet avantajı sunabilmek lojistik firmalarını her zaman bir adım öne çıkarmaktadır. Bilgi akışının doğru yönetilmesi ile tüm lojistik süreçte evrak, para ve yük akışlarına yönelik bilgi paylaşımı da kastedilmekte olup yük hareketlerinin takip edilebilirliğinin sağlanabilmesi ise lojistik hizmet sunan firmaların lojistik sürece yönelik hakimiyetinin bir göstergesi olarak görülebilmektedir.

BLOCKCHAIN'İN LOJİSTİK SÜREÇLERE ENTEGRASYONU

Blockchain teknolojisinin lojistik süreçlere adaptasyonu ile lojistik firmalarının sundukları hizmetlerde fark yaratabilmeleri mümkün olabilecektir.

- Lojistik sektöründe dokümantasyona yönelik faaliyetler insan gücü başta olmak üzere önemli ölçüde kaynağa gereksinim duymaktadır. Örnek verecek olursak, donmuş ürünlerin Kenyadan Avrupa'ya denizyolu ile taşınmasında 30 farklı taraf birbirleri ile 200'den fazla kez etkileşime geçmek zorundadır. Dünya ticaretinin %80 oranındaki hacminin denizyolu ile gerçekleştirildiğini göz önüne aldığımızda bu veri daha çarpıcı hale gelmektedir. Dokümantasyon süreçlerinin taşımacılığa ilişkin tüm tarafların erişiminin olanaklı kılındığı bir blockchain uygulamasına adapte edilmesi, dokümanların hazırlama ve onay süreçlerini daha güvenli ve hızlı hale getirecek, sahte konşimento kullanımının önüne geçilecek ve doküman hazırlamaya yönelik kaynak kullanımında önemli azalmalara sebep olacaktır. Kayıp, çalıntı vb. sebeplerden kaynaklanan verimsizliklerin önüne geçilerek blockchain ile yüke ilişkin tüm bilgiler değiştirilmesi mümkün olmayacak şekilde ilgili tüm tarafların (limanlar, taşıyıcılar, alıcılar, göndericiler, bankalar, gümrükler) erişimine açılmış olacaktır. 2018 yılının üçüncü çeyreğinde devreye alınması planlanan ve Maersk-IBM ortaklığında geliştirilen küresel ticaret platformu ile denizyolu taşımacılığında olduğu gibi fiziki anlamda dünyaya yayılmış dağıtık haldeki kullanıcıların denizyolu taşımacılığındaki dokümantasyon süreçlerinin blockchain teknolojisine aktarılması planlanıyor. Bu proje ile Maersk, yönettikleri tedarik zinciri süreçlerinin izlenebilirliğinde artış sağlamayı hedefliyor.

- “Akıllı Sözleşmeler” ise blockchain teknolojisinin lojistik sektöründeki bir diğer uygulama alanı olarak ortaya çıkmaktadır. Sözleşme konusu faaliyet ve işlemlerin otomatikleştirilmesi olarak tanımlayabileceğimiz akıllı sözleşmeler, geleneksel anlamda evrak gerektirmemekte olup temel olarak bir bilgisayar programıdır. Bir akıllı sözleşme, yerine getirilen işleme bağlı borcun ödemesini, söz konusu işlem yerine getirildiği anda otomatik olarak gerçekleştirmektedir. Akıllı sözleşmeler en temel anlamda taraflar arası anlaşmazlıkları minimize etme işlevine sahiptir: Sözleşme hükümlerine uymamaktan dolayı kaynaklanan anlaşmazlıklar ortadan kalkar. Lojistik sektöründe sıklıkla karşılaşılan, taşıma işlemi yerine getirildiği halde taşıma bedelinin ödenmemesine yönelik anlaşmazlıklar, taşıma yükümlülüğünün ifası neticesinde ödemenin otomatik olarak gerçekleşmesi ile önlenir.

Buna ek olarak, parasal işlemlerde herhangi bir aracı gerektirmemesi sebebiyle akıllı sözleşmeler sayesinde işlem maliyetleri azalır ve işlem süreleri kısalmır. Ödeme işlemleri banka ve diğer finansal kurumlar aracılığı ile yerine getirilmez. Aracı kurumlar sebebiyle yaşanan zaman kaybı ve mali kayıplar önlenir. Akıllı sözleşmeler büyük ve küçük ölçekteki hizmet veren ve hizmet alan firmalar arasındaki büyüklük farkı sebebiyle ortaya çıkan orantısız tahsilat kabiliyetini demokratikleştirir. Lojistik sektöründe göndericilerin karşılaştığı demuraj, ardiye vb. ücretler, akıllı sözleşmeler ile süreçlerin otomatize edilmesi sayesinde ortadan kalkar veya evraksal, finansal ya da operasyonel sorunlar sebebiyle karşılaşılan söz konusu maliyetler azalır.

the services they provide. While fast service means not only fast freight movement and fast respond to the flexible customer demands, providing cost advantage always brings the logistics firms one step forward. Proper management of the information flow also means sharing information about documents, money and freight flows in the entire logistics process and ensuring the traceability of the freight movements can be seen as a sign of the dominance of the logistics firms in the logistics process.

THE INTEGRATION OF BLOCKCHAIN TO LOGISTICS PROCESSES

It will be possible for logistics firms to make a difference in the services they provide thanks to the adaptation of blockchain to logistics processes.

- Documentation-oriented activities in the logistics industry require a significant amount of resources, especially human resources. As an example, 30 different parties have to interact with each other more than 200 times in order to transport frozen products by sea from Kenya to Europe. This data is becoming more striking when we consider that 80% of world trade is carried out by sea. Adapting the documentation processes to a blockchain application where access for all parties is possible makes the preparation and approval processes of the documents safer and faster, avoids the use of false bills of lading, and causes significant reductions in the use of resources for document preparation. By avoiding the inefficiencies caused by the reasons like losses, stolen goods via blockchain, all the information related to the freight will be open to the access of all interested parties (ports, forwarders, buyers, senders, banks, customs) in such a way that it will not be possible to change them.

It is planned to transfer the user's, who are scattered around the world physically, documentation processes in the maritime transport with the global commerce platform, which is being planned to be put into use in the third quarter of 2018 and which is developed with the collaboration of Maersk – IBM, as in the maritime transport. With this project, Maersk aims to increase the traceability of the supply chain processes they execute.

- “Smart Contracts” shows up as another application area of the blockchain technology in the logistics industry. Smart Contracts, which we can define as the automation of the contractual activities and transactions, does not require documents in the traditional sense and it is basically a computer program. A smart contract fulfills the payment of the debts depending on the transaction carried out automatically when the transaction is performed. In the most basic sense, smart contracts function to minimize the conflicts between the parties: The conflicts arising from not complying with the provisions of the contract disappear. Conflicts about the non-payment of the freight forwarding fee although the act of forwarding is realized, which are often encountered in the logistics industry, can be avoided by the automatical payment after the execution of the freight forwarding. In addition to this, smart contracts reduce transaction costs and shorten transaction times, since they do not require any intermediaries in monetary transactions. Payment transactions are not carried out through banks or other financial institutions. Loss of time and financial losses due to the intermediary institutions are avoided. Smart contracts democratize the disproportionate collection ability that arises due to the size difference between the large and small-scale firms providing or receiving service. The fees, which the senders face in the logistics industry, like demurrage, warehouse, etc are removed thanks to the automatization of the process by smart contracts and the costs encountered due to the documentary, financial or operational problems reduce.

- Blockchain technology provides added value for logistics service providers and suppliers thanks its traceability, transparency and prevention of the manipulation of the history of the freight movements in the management of supply chain and logistics processes. The fact

- Blockchain teknolojisi, tedarik zinciri ve lojistik süreçlerin yönetiminde yük hareketlerinin takip edilebilirliği, şeffaflık ve geriye dönük manipüle edilemezliği sayesinde lojistik hizmet sağlayanlar ve temin edenler için katma değer sunar. Yüklerin fiyatı, üretim tarihi, orijinalliği, kalitesi, üretim yeri gibi bilgilerin blockchain sayesinde şeffaf bir şekilde ulaşılabılır olması planlama, kaynakların kullanımı ve yasal uyum süreçlerinde hız kazandırır.

2020 yılında 20 milyar nesnenin birbiri ile iletişime geçeceği tahmin edilmekle birlikte Nesnelerin İnterneti uygulamaları olan RFID (Radio Frequency Identification) ve NFC (Near Field Communication) etiketleri ile yük hareketlerinin takip edilebilirliği artar. Akıllı sözleşmeler ile entegre edildiğinde Nesnelerin İnternet uygulamaları taraflar arası sorumlulukların hızlıca yerine getirilmesini olanaklı kılar. Örneğin, RFID etiketi ile yüklerin varış yerine ulaştığı tespit edilen bir taşıma operasyonunda, RFID etiketi ile eşleştirilmiş bir akıllı sözleşme, RFID sinyali ile sözleşmenin konusu olan işlemin ifa edilmiş olması sayesinde taşımaya ilişkin ödemeyi otomatik olarak gerçekleştirecektir.

FARK YARATMAK VE KÜRESEL EĞİLİMİ YAKALAMAK

Lojistik hizmet sunan firmaların fark yaratabilmesi teknolojik dönüşüme ayak uydurabilmelerinden geçiyor. Blockchain teknolojisinin lojistik faaliyetlere adaptasyonu ile hızlı hizmet, maliyet avantajı, bilgi akışı ve takip edilebilirlik gibi fark yaratan unsurların lojistik faaliyetlerin bir parçası olmasını sağlamak mümkün. Ancak yük hareketlerine ilişkin tüm tarafların da bu sistemi kullanır hale gelmelerinin blockchain uygulamalarından alınan verimi arttırmaya yönelik etkisi olacaktır. Gümrük idarelerinin yük akışlarıyla ilgili gerekli bilgiyi sağlamaya yönelik muhtemel çekinceleri, ülkemizde blockchain teknolojisinin lojistik sektörüne uyarlanması ve kullanılmasına yönelik bir soru işareti teşkil ediyor. Öte yandan blockchain uygulamalarının sektör oyuncuları tarafından ne oranda kabul göreceği de blockchain'in sektöre nüfuz etme kabiliyetini belirleyecek bir başka unsur. Ancak doğası gereği lojistik hizmetlerin tüm dünyada aynı standartlarda sunulması gerekliliğinden yola çıkarak, hizmet anlayışıyla fark yaratmak, küresel eğilimi yakalamak ve hatta iş yapış şekillerine yön vermek isteyen lojistik firmalarının mutlaka teknolojik evrimin yeni bir halkası olan blockchain terimi etrafındaki gelişmelere kulak vermesi gerekiyor. ■

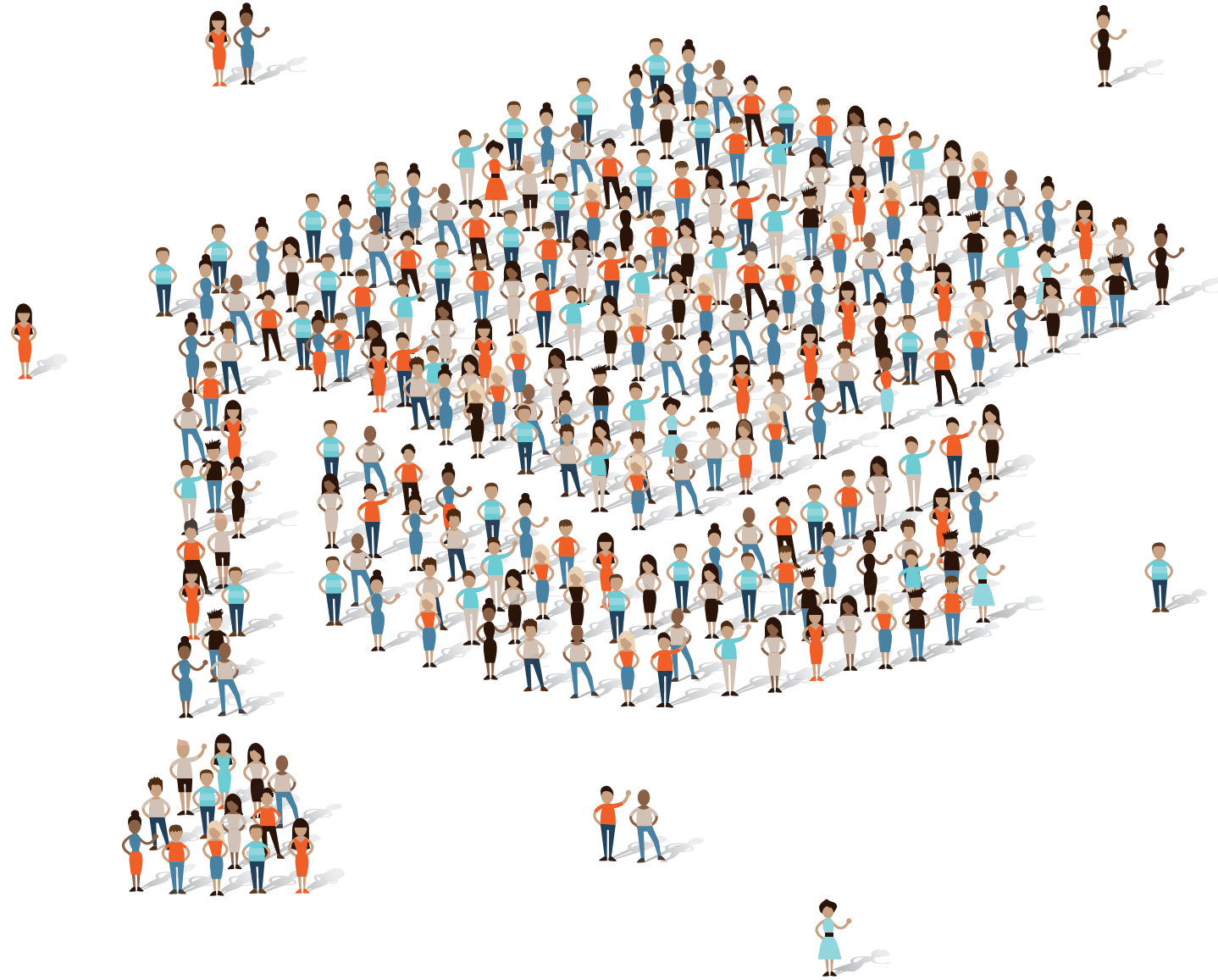
that information such as price, production date, originality, quality, production place of the freights can be accessed transparently through blockchain speeds up the planning, use of resources and legislative harmonization processes.

It is estimated that 20 billion objects will get into communication with each other in 2020. With the labels like RFID (Radio Frequency Identification) and NFC (Near Field Communication), which are the applications of the Internet of Things, the traceability of the freight movements can increase. If integrated with smart contracts, the applications of the Internet of Things enables the fast fulfillment of the responsibilities between the parties. For example, in a transport operation where it is detected that the freights have arrived their destination, an RFID label which is paired with a smart contract will automatically perform the payment for the forwarding due to the fact that the operation in the contract has been performed via RFID signal.

MAKING A DIFFERENCE AND CATCHING UP WITH THE GLOBAL TREND

The firms providing logistics service can make a difference if they can adapt to the technological transformation. It is possible to ensure that the elements making a difference like fast service, cost advantage, information flow and traceability become a part of the logistics activities with the adaptation of Blockchain technology to the logistics activities. However, if all parties involved in freight movements start using this system, the efficiency obtained from blockchain applications will increase. Possible drawbacks of the customs administrations on providing the necessary information about the freight flows pose a question mark about the adaptation of blockchain technology to the logistics industry and its use in our country. On the other hand, the extent to which blockchain applications are accepted by industry players is another factor that will determine the blockchain's ability to penetrate the industry. However, from the point of the view that logistics services should be provided according to the same standards all over the world by its nature, the logistics firms which want to make a difference with their service understanding, to catch up with the global trend and even to shape their business manners, definitely should be following the developments around the blockchain term, which is the new ring of the technological evolution. ■





LOJİSTİK EĞİTİMİNDE STANDART OLUŞTURULACAK

LOGISTICS EDUCATION WILL BE STANDARDIZED

Üniversitelerde çok sayıda lojistik bölümü açılmasına rağmen, uzman eğitmen olmayınca, lojistik eğitiminde kalite düşmeye başladı. Eğitimin kalitesini artırmak isteyen Lojistikçiler Derneği (LODER), 120 akademisyen ve lojistik sektörden 40 temsilcinin katılımıyla bir oluşuma öncülük etti. Bu oluşum, çalıştaylarla, ders içeriklerinden eğitmenlerin eğitimine kadar lojistik eğitiminde bir standart getirecek. Bu standartlar, üniversiteler için bir referans olacak.

Despite the fact that a large number of logistics departments have been opened at universities, the quality of logistics trainings has started to decline since there are no specialist trainers. The Logistics Association (LODER), which wants to increase the quality of the trainings, has pioneered a formation with the participation of 120 academicians and 40 representatives from the logistics industry. This formation will bring a standardization to the logistics trainings from course contents to the training of the trainers with the workshops. These standards will be a reference for universities.

Türkiye’de son yıllarda hızlı büyüyen ve gelişen sektörlerin başında gelen lojistik sektörünün kalifiye eleman ihtiyacı artıyor. Bu talebi karşılamak isteyen 100’ün üzerinde üniversitede lojistik bölümleri açıldı fakat bu bölümler sektörün beklentisini karşılamadı. 2017 yılı itibarıyla Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti dahil Türkiye’de 63 lisans (fakülte), 28 yüksekokul ve 99 ön lisans (Meslek Yüksek Okulu) olmak üzere toplam 190 farklı eğitim veren okulda binlerce kontenjan oluştu. Fakat geçen yıl, lojistik bölümlerinin kontenjanlarında ciddi düşüşler oldu. LODER Başkanı Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, bunun nedenini eğitmenlerin tam olarak yetiştirilememesi ve uygun müfredatın oluşturulmamasına bağlıyor ve şöyle söylüyor; “Böyle olunca eğitim kalitesi düşük oldu, mezunların kalitesi düştü ve sektör bunu anladı, lojistik mezunlarına itibar etmeye başladı. Bu kötü gidişatı görünce, LODER olarak 120 akademisyen ve 40 tane de sektör temsilcisinin olduğu bir oluşuma gittik.” Bugün üniversitelerde, Lojistik, Lojistik Yönetimi, Uluslararası Lojistik, Uluslararası Ticaret ve Lojistik, Ulaştırma ve Lojistik, Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık gibi farklı isimlere sahip bölüm ve programların amacı hep aynı: Lojistik sektörünün gereksinimleri doğrultusunda eğitim ve öğrenim gerçekleştirerek, öğrencileri en donanımlı ve hazır şekilde sektöre kazandırmak. Fakat okullarda, eğitime göre programların oluşturulduğunu ve dersin nasıl işlendiğinin de ayrı bir muamma olduğunu söyleyen Prof. Dr. Tanyaş, “Her üniversitenin programını kendi vizyonu doğrultusunda belirlemesi ve bu kapsamda farklı dersler planlaması çok doğal. Ancak lojistik sektöründe çalışacak mezunların temel bilgi ve becerilerinin, en azından asgari ortak noktada, benzerlik taşıması önemli bir konu olsa gerek. Ayrıca bu bölüm ve programlar arasında yatay ve dikey geçişlerin de yapıldığını dikkate aldığımızda, derslerin isim, süre, kredi miktarı ve içerik açısından bir uyum içinde olmasının fayda sağlayacağı muhakkak” yorumunu yapıyor.

DERS İÇERİKLERİ HAZIRLANIYOR

Hedefler arasında bir akreditasyon sistemine gidip, lojistik eğitiminin bir standarda oturtulması ve bazı derslerin ortak olması var. Oluşumun amacı, nasıl bir mezun, nasıl bir ders planı, o derslerde neler işlenmeli ve eğitimcilerin eğitimi gibi lojistik eğitim kalitesini yükseltmek. Bu amaçla yurdun dört bir yanında çalıştaylar yapılıyor. Şu ana kadar Mersin ve Kütahya’da birer çalıştay yapıldı. Prof. Dr. Tanyaş, 7-8 Nisan’da Mersin’de üçüncü bir çalıştay yapılacağını ve Eylül ayında da Kayseri’de bir çalıştay yapılacak, bu yıl ders içerikleri ve ders planının tamamlanacağını belirtiyor. Proje kapsamında, gelecek yıl eğitimcilerin eğitimlerinin programlanması ve lojistik bölümlerinin altyapılarının oluşturulması süreci yürütülecek. Sonrasında ise referans ders kitaplarının hazırlanması tamamlanacak. 2020’de ise projenin tamamlanması planlanıyor. Mesleki Yeterlilik Kurumu ile de iş birliği içinde olduklarını söyleyen Tanyaş, “Oradaki yetkinlikleri de sisteme dahil ediyoruz. Eğitimcilerin eğitimini Lojistikçiler Derneği olarak biz üstleneceğiz. Fakat burada sponsorluk ihtiyacımız olacak. Akademisyenlerin, eğitimlere katılabilmesini finanse edebilecek destekler gerekecek. Mersin, İzmir veya İstanbul’da eğitmenlerin eğitimini sırayla gerçekleştireceğiz” bilgisini paylaştı. Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, UTİKAD’ın, tüm çalıştaylara katılım sağlayarak, eğitim standartlarının oluşturulması konusunda büyük destek verdiğini de sözlerine ekledi. ■

The logistics industry, which is one of the main sectors growing and developing rapidly in Turkey in the recent years, has been feeling a need for qualified staff. Logistics departments have been opened at universities over 100 which have wanted to meet this demand; yet, these departments have not satisfied the sector’s expectation. As of 2017, there were thousands of quotas, for students at schools providing 190 different programs, 63 of which were undergraduate programs (faculty), 28 of which were high schools and 99 of which were associate degrees (vocational high school), in Turkey including Turkish Republic of Northern Cyprus. However, there were dramatic declines in the quotas of the logistics departments. LODER President Prof. Dr. Mehmet Tanyaş thinks that this is related to the fact that the trainers are not fully trained and the course content is not appropriate. Prof. Dr. Mehmet Tanyaş says: “Therefore, the quality of the trainings is low, the quality of the graduates has declined and the industry has realized this, it does not rely on the graduates of logistics anymore. When we have seen that the situation is getting worse, we –as LODER- have gone under a formation where 120 academicians and 40 industry representatives take part.”

Today, the purpose of the departments and the programs which all have different titles like Logistics, Logistics Management, International Logistics, International Trade and Logistics, Transportation and Logistics, International Logistics and Transportation at universities is the same: raising the most qualified and well-prepared students for the industry by training and educating them in accordance with the needs of the logistics industry. However, Prof. Dr. Mehmet Tanyaş tells that the training programs at schools are arranged according to the instructor and it is a subject of uncertainty how these instructors lecture and he makes the following comment: “It is very natural that each university defines its own program in accordance with its own vision and plans different courses within this scope. Yet, it is an important issue that the graduates who will work in the logistics industry should share the similar basic knowledge and skills, at a minimum level at least. Besides, when we take into consideration that lateral and external transfers are made among these departments and programs, it is obvious that it will be beneficial for the courses to be in harmony in terms of their titles, durations, credit amounts and content.”

COURSE CONTENTS ARE BEING PREPARED

Bringing standardization to the logistics trainings by adopting an accreditation system and making some courses common at schools are among the goals. The purpose of the formation is to increase the quality of the logistics trainings by clarifying the issues like what kind of a graduate, what kind of a course plan, what kind of a course methodology and the training of the trainers. Workshops are being held throughout the country, for this purpose. Workshops have been held in Mersin and Kütahya so far. Prof. Dr. Tanyaş says a third workshop will be held in Mersin, on April 7-8, another workshop will be held in Kayseri in September and the content of the courses and the course plan will be completed this year. Next year, the processes of programming the trainings of the trainers and establishing the infrastructures of the logistics departments will be carried out. Later on, the preparation of the reference coursebooks will be completed. It is planned to complete the project in 2020. Mr. Tanyaş, who says that they are also in collaboration with the Vocational Qualifications Authority, states: “We include the competences over there to the system, as well. As the Logistics Association, we will be responsible for the training of the trainers. However, we will need a sponsorship about it. Supports will be needed in order to finance the academicians’ participation in the trainings. We will start the trainings of the trainers in Mersin, İzmir and İstanbul one by one.” Prof. Dr. Mehmet Tanyaş also adds that UTİKAD has provided great support in forming the standards of the trainings by participating in all workshops. ■

PROJE KAPSAMINDA PLANLANAN FAALİYETLER

1. Eğitimci Niteliklerinin Belirlenmesi ve Eğitimci Eğitimi
2. Eğitim Ortamının Belirlenmesi (Laboratuvar, vd.)
3. Referans Ders Kitaplarının Ortaklaşa Yazılması
4. Kritik Başarı Etmenlerinin Belirlenmesi
5. Program Performans Ölçüm Sisteminin Oluşturulması
6. Denetim ve Raporlama Sisteminin Oluşturulması

THE ACTIVITIES THAT ARE PLANNED WITHIN THE SCOPE OF THE PROJECT

1. Identifying the Qualifications of the Trainers and the Training of the Trainers
2. Identifying the Training Environment (Laboratory, etc.)
3. Writing Up the Reference Coursebooks Jointly
4. Identifying the Critical Success Factors
5. Forming the Performance Measurement System of the Program
6. Forming the Monitoring and Reporting System

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

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

A. Harotrd İstanbul Lojistik Ltd. Şti.
www.harotrd.com

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

ACE Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.acelogistics.org

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 Taşımacılık Hizmetleri Gıda ve Tekstil Maddeleri San. Tic. Ltd. Şti.
www.agilitylogistics.com

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

Air Partner Havaçılık ve Taşımacılık Ltd. Şti.
www.airpartner.com

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

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

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

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

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

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

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

Alışan Lojistik A.Ş.
www.alisangroup.com

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

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

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

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

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

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

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

Aras Kargo Yurt İçi Yurt Dışı Taşımacılık A.Ş.
www.araskargo.com.tr

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

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

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

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

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

Armada Liman Hizmetleri Gemi ve Oto Kiralama Lojistik Taş. Denizcilik Tic. Ltd. Şti.
www.armadalogistics.biz

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.asemgumruk.com

Asgard Taşımacılık ve Ticaret Ltd.Şti
www.asgard.com.tr

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

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

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

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

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

Asyaport Liman A.Ş.
www.asyaport.com

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

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

Atat Taşımacılık Çözümleri A.Ş.
www.atat-co.com

ATC Grup Ulus. Nak. ve 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

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

Atlasjet Havaçılık A.Ş.
www.atlasglb.com

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

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

Ayman Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Ticaret Ltd. Şti.
www.ayman.com.tr

Azer Maral Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.azermaral.com

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

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

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

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

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

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

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

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

Berker Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.
www.berkertransport.com

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

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

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

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

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

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

Boite Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.bdpinternational.com

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

Boyut Lojistik Ulus. Taş. ve Danışmanlık Ltd. Şti.
www.boyutlojistik.com.tr

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

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

Burkont Konteyner Lojistik Denizcilik Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd.Şti.
www.burkont.com.tr

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

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

Capital Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.caplogtr.com

Carry Lojistik Çözümleri A.Ş.
www.carrylogistic.solutions

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

CBI Ulus.lth-İhr. Nak. ve Tic.Ltd.Şti.
www.cbitransport.com

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

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

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

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

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

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

Collicare Lojistik A.Ş.
www.collicare.com

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

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

CWT Depolama Hizmetleri Ltd. Şti.
www.cwtcommodities.com

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

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

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

Daimon Lojistik Hizmetleri ve Tic. A.Ş.
www.daimonlogistics.com

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

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

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

Den Hartogh Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.denhartogh.com

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

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

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

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

DHL Freight Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.dhl.com.tr

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

DHL Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.dhl.com.tr

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

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

DP World Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.
www.dpworldyarimca.com

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

DPL Lojistik A.Ş.
www.dpl.com.tr

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

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

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

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

E.F. Ulus. Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.eftransport.com

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

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

Egemen Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
www.egemenlogistics.com

Ejder Global Lojistik Otomotiv ve Pazarlama Ltd. Şti.
www.ejderlojistik.com.tr

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 Ulus. Taş. Hizm. Tic. Ltd. Şti.
www.elslog.com

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

Ematrans Uluslararası Turizm Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.ematrans.com

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

Eren Lojistik İthalat İhracat Taşımacılık ve Gümrük Danışmanlık Hizmetleri Öner Eren
www.erenlojistik.com

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

Ertan Ülkelerarası Taş. Ltd. Şti.
www.ertangumrukleme.com

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

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

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

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

Etis Lojistik A.Ş.
www.etislojistik.com

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

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

Expeditors International 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-td.com

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

Ferrari Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.
www.ferrari-group.net

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

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

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

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

Formar Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti.
www.formarshipping.com

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

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

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

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

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

Geodis Calberson Bosphorus Lojistik A.Ş.
www.geodiscalbersongec.com

GES Logistics Taşımacılık Ltd. Şti.
www.globeexpress.com

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

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

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

Glober Lojistik A.Ş.
www.globerlojistik.com

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

Grupaj Servis Lojistik A.Ş.
www.grupaj.com.tr

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

GTS Lojistik Ltd. Şti.
www.gtslog.com

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

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

Gürer Ulus. Nak. Güm. Tic. Ltd. Şti.
www.guremnakliyat.com

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

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

Herdem Gümrük Müşavirliği Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.herdemgumruklemec.com.tr

Hermes Global Lojistik A.Ş.
www.hermesantrepo.com.tr

HG Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.hggumruk.com.tr

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

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

Hittit Trans Uluslararası Nakliyat Gümrük Müş. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.hittitrans.com

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

Horoz Bollore Logistics Taşımacılık A.Ş.
www.horozbollore.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

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

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

ICT Uluslararası Kombine Taşımacılık Lojistik ve Gemi Acenteliği San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.ictlojistik.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

ITS Lojistik A.Ş.
www.itslojistik.com

İbrahim Atabay Premium Lojistik

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

İda Ulus. Taş. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.idafreight.com

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

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

İlka Denizcilik Nakliyat Lojistik San. ve Tic. A.Ş.
www.landseaglobal.com

İmişk 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

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

İran Payam Uluslararası Taşımacılık İthalat İhracat Ltd. Şti.
www.iranpayam.com.tr

İranieltrans Uluslararası Taşımacılık Kargo İthalat İhracat Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.
www.iraniantrans.com

İstanbul Denizcilik Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
www.istanbulogistics.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

Kale Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.
www.tunalojistik.com.tr

Kalenakliyat, Seyahat ve Turizm A.Ş.
www.kalenakliyat.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

Kervantur Ulus. Nak. Turizm ve Tic. A.Ş.
www.kervantur.com

Key Uluslararası Taşımacılık Depolama Dağıtım ve Turizm Ltd. Şti.
www.keyline-tr.com

KG Denizcilik ve Proje Taşımacılığı Dış Tic. Ltd. Şti.
www.kg-project.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

Komet Turizm ve Denizcilik Ticaret ve San. A.Ş.
www.komet.com.tr

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

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

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

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

Kühne&Nagel Nakliyat Ltd.Şti.
www.kn-portal.com

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

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

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

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

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

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

Link Denizcilik ve Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.
www.linkshipping.com

Linot Net Ulus. Taş. Nak. Dış Tic. Ltd. Şti. www.linoint.com	Militzer Münch Uluslararası Nak. ve Loj. Hiz. Tic. A.Ş. www.mumnet.com	Origin Lojistik Taşımacılık Ticaret A.Ş. www.originlog.com	Rhenus Intermodal Sistemleri Lojistik Ltd. Şti. www.maxx.be	Sistem Vinç A.Ş. www.sistemvinc.com	Tahran Trans Uluslararası Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti. www.tahrantrans.com.tr	Trasant Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.trasant.com	Vera Lojistik A.Ş. www.veralog.com.tr
Logistics Plus Ulus. Taş. Ltd. Şti. www.logisticsplus.net	Mira Taşıma Hiz. İnş. San. Tic. Ltd. Şti. www.miratransport.com	Orship Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti. www.orship.com.tr	RORO Denizcilik ve Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti. www.rorolojistik.com	Sistem Vinç A.Ş. www.sistemvinc.com	Talos Denizcilik Taşımacılık Tanıtım Organizasyon ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.talos.com.tr	Tria Lojistik Hizmetler Ticaret A.Ş. www.trialogistics.com	Veritas Ulus. Taş. Tic. Ltd. Şti. www.veritasforwarding.com
Logisturk Uluslararası Taşımacılık Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.logisturk.com.tr	Mission Freight İstanbul Ulus. Nak. Tur. Güm. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.mission.com.tr	Ortaoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş. www.rotamar.com.tr	Rotamar Denizcilik Dış Tic. Ltd. Şti. www.rotamar.com.tr	Smart Lojistik Uluslararası Taşımacılık A.Ş. www.smartlog.com.tr	Tan-Air Ulus. Taş. ve Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tanair.com.tr	Troya İç ve Dış Ticaret Dan. Paz. ve Taş. Ltd. Şti. www.troyatrade.com.tr	Viking Kargo Ltd. Şti. www.vikingcargo.com.tr
Logitrans Lojistik A.Ş. www.logitransport.com	MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş. www.mngairlines.com	OSF Uluslararası Lojistik Hizmetleri Dış Tic. A.Ş. www.osfturkey.com	Royal Lojistik ve Uluslararası Taşımacılık Dış Tic. Ltd.Şti. www.royallojistik.com	SNS Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sns-international.com	Tandem Lojistik Servisler Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.tandemlojistik.com.tr	Türkmen Grup Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.turkmenlogistics.com	Well Enerji Uluslararası Nakliyat ve Lojistik A.Ş. www.well.uk.com
Logwin Air And Ocean Lojistik Hizmetleri ve Ltd. Şti. www.logwin-logistics.com	Moda Denizcilik Nak. Dış Tic. Ltd. Şti. www.modaship.com	Oskar Lojistik ve Taşımacılık Ltd. Şti. www.oskargrup.com	RTSB Intermodal Taşımacılık ve Lojistik Tic. Ltd. Şti. www.rtsb.de	SOFT Bilgi İşlem Danışmanlık ve Tic. A.Ş. www.soft.com.tr	Tania Lojistik Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.taniaojistik.com	U.N. RO-RO İşletmeleri A.Ş. www.unro-ro.com.tr	WFS Uluslararası Lojistik San. ve Tic. A.Ş. www.wfs.com.tr
Lotus Antrepo Lojistik ve Taşımacılık Hiz. Dış Tic. Ltd. Şti. www.lotuslojistik.com.tr	MP Taşımacılık Dış Ticaret ve Danışmanlık Ltd. Şti. www.mp-trueluxury.com	Öykü Lojistik A.Ş. www.oykugrup.com.tr	S Lojistik Hizmetler A.Ş. www.slojistik.com.tr	Solibra Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.solibra.com.tr	Team Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.teamlog.com.tr	UG Lojistik İhracat İthalat ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.ugcargo.net	World Courier Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.worldcourier.com.tr
LSC Levant Denizcilik San. ve Tic. A.Ş. www.lsc-int.com	MTS Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş. www.mts.com.tr	Pan Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.panlogistics.com.tr	S Sistem Lojistik Hizmetler A.Ş. www.ssisitem.com.tr	Solmaz Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.solmaz.com	Tek San Lojistik Tic. Ltd. Şti. www.teksanlojistik.com.tr	Ugab Trans Uluslararası Nak. Tic. Ltd. Şti. www.ugabtrans.com	Xinerji Teknoloji Hizmetleri Ltd. Şti. www.xinerji.com
M Ekspres Kargo Taşımacılığı Turizm ve Tic. Ltd. Şti. www.mex.com.tr	MTS Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.mtsizm.com	Panalpina World Transport Nakliyat Ltd. Şti. www.panalpina.com	Sabi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. www.safiport.com.tr	Soyer Nakliyat ve Ambalaj San. ve Tic. A.Ş. www.soyer.com.tr	Terra Transport Ulus. Taşıma İşleri Organizatörlüğü ve Tic. Ltd. Şti. www.terra-spedition.com	Ulusal Lojistik Antrepo Hizmetleri Dış Tic. Ltd. Şti. www.ulusalantrepo.com.tr	Yeditepe Taşımacılık A.Ş. www.yeditepecargo.com
Maksimum Lojistik Hizmetleri ve Ticaret A.Ş. www.maxlines.com.tr	Mundoimex Global Lojistik ve Dış Tic. A.Ş. www.mundoimex.com	Parkpalet Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.parkpalet.com	Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. www.safiport.com.tr	Sönmez Uluslararası Nakliyat Gümrükleme ve Tic. Ltd. Şti. www.sonmeztransport.com	TGL Transtaş Global Lojistik Ltd. Şti. www.transtas.com.tr	Yüksel Global Lojistik A.Ş. www.yukas.com.tr	Yeni Antalya Transport ve Ticaret A.Ş. www.yeni-antalya.com
Marinport Lojistik Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.mplltd.com	MYL Lojistik A.Ş. www.myl.com.tr	Pasifik Ekspres Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.pasifikexpres.com	Samsun Demiryolu Taşımacılık Hizmetleri Lojistik Merkezi ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.samsunlojistik.com.tr	ST Uluslararası Deniz Taşımacılığı Nakliyat Lojistik Hizmetleri ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.stlojistik.com.tr	Tiran Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti. www.tirannakliyat.com	Yeni Global Uluslararası Taş. Ltd. Şti. www.yeniglobal.com	Yeskon Konteyner Taşımacılık Hizmetleri Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yeskon.com.tr
Marmaris Gemi Acentalığı A.Ş. www.marmarishipping.com.tr	Nadirler İç ve Dış Tic. İth. İhr. Loj. Ulus. Taş. Dan. Ltd. Şti. www.nadirler.com.tr	Panpalet Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.panpalet.com	Sarıtaş Lojistik A.Ş. www.saritasaskimya.com	Star Air Sea Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. www.starairsea.com	TİT Uluslararası Nakliyat Deri Teks. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti. www.tittransport.com	United Win Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş. www.united-win.com	Yurtici Kargo Servisi A.Ş. www.yurticikargo.com
Marport Liman İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş. www.marport.com.tr	Neptün Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.neptunlogistics.com	Perge Denizcilik ve Gemi Acentalığı Ltd. Şti. www.pergeshipping.com	Sarp Havacılık Lojistik Turizm San. ve Tic. A.Ş. www.sarplojistik.com	Statü Gemi Kiralama ve Tic. Ltd. Şti. www.statushipping.com	Titan Lojistik Ticaret Ltd. Şti.	UPS SCS Uluslararası Nakliyat Ltd.Şti. www.ups.com	Yıldız Gümrük Acentalığı ve Danışmanlık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.yildizgumruklemem.com
Marpro Lojistik Ulus. Taş. ve Tic. Ltd. Şti. www.marprologistics.com	Net Logistics Taşımacılık A.Ş. www.thenetlogistics.com	Pers Lojistik Hizmetleri İth. İhr. İnş. San. Ltd. Şti. www.pers.com.tr	Sarp Intermodal Hizmetleri İç ve Dış Tic. A.Ş. www.sarpintermodal.com	Steinweg Lojistik Depolama Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.steinweglevant.com	TLS Lojistik A.Ş. www.tlsojistik.com	UTG Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.utg.com.tr	YSL Uluslararası Nak. Dış Tic. Ltd. Şti. www.yslogistic.com
Mars Hava ve Deniz Kargo Taşımacılığı A.Ş. www.marslogistics.com	Neta Nakliyat ve Lojistik A.Ş. www.netagroup.com	Petrogates Lojistik Hizmetleri Maden Kimya Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.petrogateslogistics.com	Savino Del Bene Nakliyat A.Ş. www.savinodelbene.com	Stoneway Uluslararası Taşımacılık İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti. www.stoneway.com.tr	TMA Transcontinental Uluslararası Nakliyat Ticaret ve Gümrükleme A.Ş. www.tmatrans.com	Ügen Denizcilik ve Lojistik San. Tic. A.Ş. www.ulgen.com	Yurtici Kargo Servisi A.Ş. www.yurticikargo.com
Martı Global Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti. www.martidis.com	Netlog Global Forwarding Taşımacılık A.Ş. www.netlog.com.tr	Planet Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.planetlogistics.com.tr	SBB Atlantic Uluslararası Taşımacılık ve Denizcilik Tic. Ltd. Şti. www.sbbatlantic.com	Suvari Gemi Kiralama ve Acentelliği Makina Turizm İnşaat San. Tic. Ltd. Şti. www.suvarishipping.com	Transokyanus Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. A.Ş. www.transocean.com.tr	V Mar Organizasyon Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.v-mar.org	Yusen İnci Lojistik ve Ticaret A.Ş. www.yusen-logistics.com
Martı Konteyner Hizmetleri A.Ş. www.marticontainer.com.tr	Netok Lojistik Gümrükleme İnşaat Orman Ürünleri Turizm Petrol Gıda Dış Tic. İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.netok.com.tr	Profreight Taşımacılık Hizmetleri A.Ş. www.profreight.com.tr	Sea Road Lojistik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.searoadlojistik.com	Şenol ALPSOY / Milenyum Ticaret www.milenyumgumruklemem.com	Transat Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transat.com	Vazin Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.vazinlojistik.com	Yüce Ulus. Nak. Güm. Hiz. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yuce-trans.com
Mavi Uluslararası Nak. ve Tur. Tic. Ltd. Şti. www.mavi-intl.com	Nippon Express İstanbul Global Lojistik A.Ş. www.nipponexpress.com	Proje Kargo ve Yat Taş. Ltd. Şti. www.project-yacht.com	SEA World Denizcilik Ltd. Şti. www.seaworldshipping.com	Taha Kargo Dış Tic. A.Ş. www.tahagroup.net	Transalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transalkim.com.tr	Vegamar Denizcilik ve Taş. Tic. Ltd. Şti. www.vegaship.com.tr	Zafer Tank Taşıma Uluslararası Nakliyat Turizm ve Tic. Ltd. Şti. www.tanktasima.com
Maviyol Ulus. Taş. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.maviyol.net	Nisa Lojistik Hizmetleri Makine Nakliye Turizm Tekstil San. Tic. Ltd. Şti. www.nisalojistik.com.tr	Puma Denizcilik ve Lojistik A.Ş. www.pumashipping.com	Select Bilisim Hizmetleri A.Ş. www.selectyazilim.com	Ser Den Denizcilik Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.ser-den.com	Transhat Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transhat.com		
MCL Uluslararası Konsolidasyon ve Liman Hiz. Ltd. Şti. www.mcl-turkey.com	Nora Uluslararası Nakliyat İthalat İhracat Tic. Ltd. Şti. www.norainternational.com.tr	Qualitairsea Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.qualitairsea.com.tr	Sertrans Ulus. Nak.Ticaret A.Ş. www.sertrans.com.tr	Ser Den Denizcilik Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.ser-den.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Medfor Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.meddenshipping.com	Novel Uluslararası Taş. ve Tekstil San. Tic. Ltd. Şti. www.noveltrans.com	Rahban Lojistik Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.rahbanlogistics.com	Sevnaçko Uluslararası Taşımacılık İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sevnaçko.com	SGS Transitnet Transit Sistemi Destek Hizmetleri A.Ş. www.sgs.com.tr/transitnet	Transhat Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transhat.com		
Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş. www.medlog.com.tr	Obdan Sistem Antrepoculuk ve Taş. Tic. A.Ş. www.obdansistem.com	Rail Cargo Logistics Ulus. Taş. Loj. ve Tic. Ltd. Şti. www.railcargologistics.com.tr	Shipco Transport Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.shipco.com	Sibbel Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.sibbel.com.tr	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Medmar Lojistik A.Ş. www.medmarlogistics.com	ODS Global Lojistik Ticaret A.Ş. www.odsglobal.com	Ramin Marine Lojistik Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti. www.raminmarineojistik.com.tr	Sienzi Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sienzi.com	Silk Road Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.silk-roadco.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Mentfield Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.mentfield.com	OGL Global Lojistik Sanayi Tic. A.Ş. www.onelgumruk.com	Rapid.Ulus.Taş. Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti. www.rapid.com.tr	Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Merden Lojistik A.Ş. www.merden.com.tr	Omega Shipping Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.omega-shipment.com	Raykam Lojistik Taşıma Madencilik İnşaat Orman Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti. www.raykamlojistik.com.tr	Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Merkont Lojistik A.Ş. www.merkont.com.tr	Omsan Lojistik A.Ş. www.omsan.com.tr	Reibel Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. www.reibel-tasimacilik.com.tr	Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Mertaş Turizm Denizcilik İşletmeciliği Nak. ve Tic. A.Ş.	Oregon Teknoloji Hizmetleri A.Ş. www.oregontech.com.tr	Reis Taşımacılık A.Ş. www.reisgroup.com	Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Mesco Uluslararası Taşımacılık İthalat İhracat Tic. A.Ş. www.mesco.com.tr	Orient Ekspres Uluslararası Taşımacılık Turizm ve Ticaret Ltd. Şti. www.orientekspres.com		Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Metrans İstanbul Taşımacılık ve Lojistik Danışmanlık Eğitim Tic. Ltd. Şti. www.metrans.eu			Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Metropars Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.metropars.com.tr			Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		
Midas Global Lojistik Ltd. Şti. www.mglcc			Sinac Lojistik Antrepo ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sinac.com.tr	Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Transhalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transhalkim.com.tr		

ÜYELİK BAŞVURUSU
UTİKAD ASIL ÜYELİK ŞARTLARI
 Taşımacılık ve lojistik alanında ticari faaliyeti bulunan gerçek ve tüzel kişi olmak
 “UTİK - Uluslararası Taşıma İşlerine İlişkin UTİKAD Kuralları”na mesleki faaliyetleri sırasında uygulamayı kabul ve taahhüt etmiş olmak;

ÜYELİK BAŞVURUSU İÇİN GEREKLİ BELGELER VE ÜYELİK AİDATI
 • 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 (2.700 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont,
 • 2018 yıllık üyelik aidatının (2.700 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont.

GİRİŞ VE YILLIK ÜYELİK AİDATININ YATIRILACAKI BANKA HESABI
UTİKAD ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ
 Vakıflar Bankası Florya Şubesi

TL IBAN No: TR08 0001 5001 5800 7296 2724 80
 190 TL (KDV Dahil) KAYIT VE KİTAP ÜCRETİ ÖDEMESİNİN YAPILACAKI BANKA HESABI

UTİKAD 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.

SUSTAINABLE BRANDS 2018 İSTANBUL

UTİKAD'ın da destekçisi olduğu, Sürdürülebilirlik Akademisi tarafından Global Sustainable Brands ağına İstanbul buluşması olan "Sustainable Brands 2018 İstanbul" 18-19 Nisan 2018 tarihlerinde Fairmont Quasar İstanbul'da gerçekleştirilecek.

"Redefining The Good Life" teması ile marka dünyasının tüm paydaşlarını iyi yaşamı yeniden tasarlamak için bir araya getirmekte olan Sürdürülebilir Markalar Konferansı, bu yıl da uluslararası ve ulusal ilham veren konuşmacıları ve marka deneyimlerini katılımcılar ile buluşturacak.

UTİKAD desteği ile etkinlik çerçevesinde bu yıl ilk kez Good Logistics Paneli düzenlenecek. 19 Nisan 2018 tarihinde Ana Konferans Salonu'nda düzenlenecek 'Başarılı Tedarik Zincirinin Arkasındaki Sır: İyi Lojistik' konulu panelin moderatörlüğünü UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener yapacak olup, UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Nil Tunaşar ile UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi İbrahim Dölen konuşmacı olarak panele katılacak.

Yer: İstanbul

Tarih: 18-19 Nisan 2018

SUSTAINABLE BRANDS 2018 İSTANBUL

"Sustainable Brands 2018", which is the meeting point of Global Sustainable Brands in Istanbul and which is supported by UTİKAD, will be held by Sustainable Academy in Fairmont Quasar Istanbul, on April 18-19, 2018.

Bringing all the stakeholders of the brand world to redefine the good life under the theme "Redefining The Good Life", the Sustainable Brands Conference will draw the international and national inspiring speakers, their brand experiences and the participants together this year, too.

Good Logistics Panel will be held with the support of UTİKAD within the framework of the event for the first time this year. "The Secret Behind The Successful Supply Chain: Good Logistics" panel, which will be held in the Main Conference Hall on April 19, 2018, will be moderated by UTİKAD Board President Mr. Emre Eldener and UTİKAD Board Vice-President Mrs. Nil Tunaşar and UTİKAD Board Member Mr. İbrahim Dölen will attend the panel as speakers.

Place: İstanbul **Date:** April 18-19, 2018

"TAŞIMACILIKTA VE KANUNLARIMIZDA DEMURAJ VE TASFİYE SÜREÇLERİ"

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu ile UTİKAD iş birliğinde 9 Mayıs 2018 tarihinde İstanbul Barosu Genel Merkezi Konferans Salonu (İstiklal Cad. Orhan Adli Apaydın Sok. No:2, Beyoğlu-İstanbul)'nda "Taşımacılıkta ve Kanunlarımızda Demuraj ve Tasfiye Süreçleri" konulu panel düzenlenecek. Katılımın ücretsiz olduğu panelde, çekilemeyen yüklerde demuraj ve tasfiye süreçleri, haciz ve icralık eşyaların durumu, teslim alınmayan yüklere ilişkin olarak TTK uyarınca işletilmesi gereken yaptırımlar konuları katılımcılara aktarılacak.

Yer: İstanbul

Tarih: 11 Mayıs 2018

THE PROCESSES OF DEMURRAGE AND LIQUIDATION IN TRANSPORTATION AND LAWS

The panel themed "The Processes of Demurrage and Liquidation in Transportation and Laws" will be held in Istanbul Bar Central Office Conference Hall on May 9, 2018, with the cooperation of UTİKAD and Istanbul Bar Logistics and Transportation Law Commission. Subjects like demurrage and liquidation processes for undrawn freights, the condition of seized and executed goods and the enforcement that should be imposed to the undelivered freights according to Turkish Commercial Code will be conveyed to the participants in the panel where the participation is for free.

Place: İstanbul

Date: May 11, 2018

**3. EKONOMİ VE LOJİSTİK ZİRVESİ**

İki senedir ekonomi dünyası, kamu ve lojistik sektörünü bir araya getirerek, reel sektörleri ve lojistik sektörünü buluşturan Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, 3. Yılında; dijital ekonomi ve endüstri 4.0'ın ortaya çıkardığı yeni fırsatları, firmaların bu süreçte nasıl konumlandıklarını, iş modellerine, lojistik süreçlerine etkilerini ve lojistik sektörünün bu süreçlere entegrasyonunu ele alıyor.

3. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, sektörde 24 yıldır aylık olarak yayınlanmakta olan UTA Lojistik Dergisi tarafından 14 Mayıs 2018'de İstanbul'da gerçekleştirilecek.

Yer: İstanbul

Tarih: 14 Mayıs 2018

THE 3RD ECONOMY AND LOGISTICS SUMMIT

The Economy and Logistics Summit, which has been drawing the real sectors and the logistics industry together by gathering the economy world and public and logistics industry together for 2 years, is dealing with the digital economy and the new opportunities brought by Industry 4.0, how the firms locate within this process, the business models, the impacts on the logistics industry and the integration of the logistics industry to these processes in its third year. The Third Economy and Logistics Summit will be held by UTA Logistics Magazine, which has been published monthly for the industry for 24 months, in Istanbul on May 14, 2018.

Place: İstanbul

Date: May 14, 2018

KITALOGISTICS

moving ideas

aviation@kitalogistics.com · sales@kitalogistics.com

Offices in Turkey & Germany & Russia & Saudi Arabia & Kazakhstan & North Iraq **kitalogistics.com****AEROSPACE
AVIATION
& DEFENCE****Reliable
Fast
Efficient**

YENİ DESTİNASYON BOGOTA

DÜNYADA EN ÇOK ÜLKEYE UÇAN HAVA KARGO MARKASI
5 MART'TAN İTİBAREN BOGOTA, KOLOMBİYA'YA UÇUYOR.



**TURKISH
CARGO** 

turkishcargo.com | +90 850 333 0 777