



**HOPA TİCARET
VE
SANAYİ ODASI**

2018

2. LOJİSTİK ÇALIŞTAY RAPORU



www.hopatso.org.tr

İÇİNDEKİLER

< GİRİŞ

Neden Lojistik Çalıştayı?

(Atilla YILDIZTEKİN)

<< SUNUM VE KONUŞMALAR

Osman AKYÜREK (HOPA TSO Yönetim Kurulu Başkanı)

(Konu: Sektörün Durum Analizi ve Mevcut Sorunlar)

Tamaz SHAHADZE (ACARA TSO Yönetim Kurulu Başkanı)

(Konu: Ticaret Odaları Arası Diyalog)

Avtandil MİKATSADZE (Gürcistan Cum. Trabzon Başkonsolosu)

(Konu: Gürcü-Türk İlişkileri ve 1. Çalıştay Sonrası Atılan Adımlar)

Makbule KOÇAK (T.C. Batum Başkonsolosu)

(Konu: Türk Nakliyecisinin Sorunları ve Başkonsolosluğun Yürüttüğü Çalışmalar)

Mohammad YAZDANPANA SHORGOL (İran İslam Cumhuriyeti

Trabzon Başkonsolosluğu Ticari Ataşesi)

(Konu: İran-Türkiye Sınır Kapıları ve Lojistikte Karşılaşılan Sorunlar)

(Recai ŞEN (UND İcra Kurulu Başkanı))

(Konu: Sektörün İstatistiksel Portresi)

O. Hakan ÖZDEMİR (Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü

U/A İlişkiler Koordinasyon Dairesi Başkanı)

(Konu: Türkiye'nin Küresel Lojistik Sektöründeki Konumu)

Meriç Burçin ÖZER (HOPAPORT Genel Müdürü)

(Konu: Hopa Limanı Tanıtımı ve Lojistik Faaliyetler)

Atilla YILDIZTEKİN (Lojistik Danışmanı)

(Konu: Türkiye ve Hopa'da Lojistikte Gelecekte Neler Olacak?)

< SORU CEVAP BÖLÜMÜ

< SONUÇLAR

GİRİŞ

NEDEN LOJİSTİK ÇALIŞTAYI?

Lojistik tüm ülkelerde ekonominin gelişmesi, başta uluslararası ticaret olmak üzere; her seviyede kurumlar arasındaki alışverişin düzene girmesi, maliyetlerinin azalması, hizmet kalitesinin artması amacıyla yapılan bir hizmet şeklidir. Ülkelerin gelişmişlik seviyeleri artık lojistik hizmet endekslerinin derecesiyle ölçülmektedir. Temel olarak taşımacılık ve depolama gibi operasyonların yönetildiği lojistik hizmet sürecinde, üretici ve ticari kuruluşlar bu iki temel hizmeti kendileri yapmak yerine, bu amaçla kurulmuş şirketlerden temin ederler. Bu günkü Dünya ticareti içinde, lojistik hizmetlerin uluslararası seviyede verilmesi arzu edilen bir hedeftir.

Bu derecede büyütülmesi için öncelikle şirketler kendi ülkelerinde, hatta başlangıçta kendi şehirlerinde bu hizmetleri verebilecek şekilde yapılandırılmalıdır. Bu yapılanmanın temelinde hem yatay hem de dikey büyüme gerçekleştirilmesi söz konusudur. Dikey büyüme alt yapı ölçeklerinin, yani depo ölçülerinin büyümesi, sayılarının artması ve taşıma araçlarının, yani filoların büyümesi olarak değerlendirilir.

Yatay büyüme de hizmet yelpazesinin genişletilmesidir. Şirketlerin verdikleri hizmetlere değen başka hizmetleri de kendi bünyelerinde verecek yatırımlara girmeleri veya bu konuda başarılı şirketlerle stratejik iş birlikleri kurmalıdır. Lojistiğin bu seviyede gelişmesi öncelikle bilinirliğin artmasına, şehirlerde lojistik hizmetlerin verilmesi için gereken alt yapıların, depoların, aktarma merkezlerinin, araç parklarının inşa edilmesine bağlıdır.

Şehirlerin geleceğinde sadece ulaşım için şehir ve bölge planlamaları yapmakla yetinmemeleri, lojistik ihtiyaçlarının da gelecekte olacak talebe karşılık verecek şekilde planlanmasına da ağırlık vermeleri önemlidir.

Şehirlerde üst düzey bürokratlar, kamu yöneticileri, dernek ve oda yöneticileri, akademisyenler, üretim şirketlerinin ve ticari şirketlerin yöneticileri, araç ve depo sahipleri bir araya gelip, şehirlerin bu günkü lojistik sorunlarını daha fazla büyümeden çözebilecek, gelecekte olabilecek ihtiyaçların planlamasına katkıda bulunacak fikirleri ortaya çıkartması ve paylaşımları gerekmektedir.

Bu paylaşım için en pratik yol yabancı katılımcıların, sektör danışmanlarının, ulusal lojistik derneklerinin yöneticilerinin bir araya geleceği lojistik çalıştayları yapılması ve görüşmelerin sonuç bildirgelerine bağlanmasıdır.

DEVAMI SAYFA 3'DE

NEDEN LOJİSTİK ÇALIŞTAYI?

Çalıştaylar sonucu hazırlanacak SWOT analizleri ile sektörün gelişmesine katkıda bulunacak projeler de gündeme gelmelidir. Hopa'da Ticaret ve Sanayi Odamızın öncülüğünde, başta Hopa Limanı olmak üzere üst düzey yöneticilerin katkılarıyla, geçen sene 1.si, bu sene 2.si düzenlenen Lojistik çalıştayları bu hizmeti yerine getirmiştir. Ardından yapılacak çalışmalarla Hopa ilçemizde lojistiğin bölge gelişmesinde oynayacağı önemli rol ortaya çıkacak, bölge üreticileri, ticari kurumlar, lojistik sektör çalışanları, küçük esnaf, tüketicilere kadar tüm oyuncular lojistiğin yaratacağı katma değerden paylarını alacaklardır.

Atilla Yıldıztekin

Lojistik Yönetim Danışmanı



KATILIMCI YORUMLARI

22 Ekim tarihinde düzenlenen 2. Lojistik Çalıştayı süreklilik arz etmesi ve konunun muhataplarını bir araya getirmesi açısından son derece önemli bir çalışma olmuştur. Hopa TSO sektörün sorunlarının ele alınması noktasında verimli bir çalışma gerçekleştirmiştir. Çalıştayı daha geniş bir kitle ile gerçekleştirilmesi ele alınan konuların ve önerilen çözümlerin daha geniş bir yelpazeye sahip olmasını sağlayacaktır. Bu çalıştayı her yıl yapılması ilçemize katkı sağlayacaktır.

Gelecek yıl yapılacak çalıştaya Azeri yetkililerin ve bakanlığımızın müsteşarı ya da bakan yardımcısı seviyesinde katılım sağlamanın daha başarılı bir çalıştay düzenlenmesi noktasında etkili olacağı kanaatindeyim.

Celil YILDIRIM

**S.S. Hopa Motorlu Taşıyıcılar
Kooperatifi Başkanı**



Hopa TSO tarafından düzenlenen çalıştay verimli geçmiştir ve Bakanlık Uzmanlarının gerçekleştirmiş olduğu sunumların kapsam açısından yeterli olmuştur.

Çalıştay her yıl düzenlenerek geleneksel hale getirilmeli ve sektörle ilgili düzenlenen etkinlik sayısı ve katılımcı sayısının artırılması önem arz etmektedir.

Hasan YILMAZ

Birleşim Uluslararası Nakliyat

Sektör temsilcilerinin katılımı az olmasına nazaran verimli bir çalıştay olmuştur. UND İcra Kurulu Başkanı tarafından yapılan ve istatistiksel bilgilerin bulunduğu sunum son derece faydalı olmuştur.

Sorunların tespiti noktasında önemli görüşler paylaşılmıştır ancak sadece geniş bilgiler verilen sunumlar değil çözüm odaklı bir çalışma planlanmalıdır.

Aslan AKBIYIK

Akbiyıklar Uluslararası Nakliyat



SUNUM VE KONUŞMALAR**Sektörün Durum Analizi ve Mevcut Sorunlar:**

Programın açılış konuşmasında Akyürek ikincisi düzenlenen Lojistik çalıştayının amacını bir farkındalık yaratmak hem bölgede hem de komşu ülkelerimizde yaşanan sorun ve sıkıntılara bir nebze de olsa dikkat çekmek olarak tanımlamıştır. Lojistik sektörünün ülkemizde, Gürcistan'da, Azerbaycan ve İran'da karşılaştığı sorunları ayrı ayrı ele alarak tespitlerini ve çözüm önerilerini katılımcılarla paylaşmıştır.

•Türkiye; İhracat işlemlerindeki bürokrasi

nedeniyle nakliyecilerimiz gümrüklerde bekletilmektedir. Mühürleme, tescil ve transit işlemleri ihracat gruplarında ayrı ayrı uygulamalar nedeniyle nakliyecilerimiz mağdur edilmektedir. Çözüm yıllardır söylediğimiz tek pencere sistemidir.

• Nakliyecilerin ülkemize getirdiği döviz göz önüne alınarak mutlaka ve mutlaka hizmet ihracı sayılmalı, İhracat teşvik ve kredilerinden yararlandırılmalıdır.

• Ekonomik kriz göz önüne alınarak nakliyecilerimizin içine düştüğü finansal borçlanmanın mutlaka bir çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Yine ifade etmek istiyorum ki yabancı araçlardan Ülkemize gelen tüm yabancı araçlar için söylüyorum trafik cezaları, köprü geçiş ücretleri tahsil edilemediği için haksız rekabet ve bizim nakliyecilerimize mağduriyet oluşturmaktadır. Bütün dünyada geçiş belgelerin de konulan kota uygulamaların nakliyecileri yine zor duruma düşürmektedir. Ek maliyetler getirmektedir. Bir önemli konuda ülke içinde limanlar göz önünde bulundurularak mutlaka ve mutlaka İpek yolu güzergâhlarının tekrar gözden geçirilmesini talep etmekteyiz.

• İran; İlçe ve bölgemizdeki lojistik sektörünün gelişmesi noktasında önemli rol sahibi olan İran'a Hopa Limanından yıllarca nakliye gerçekleştirdik. Günümüzde azda olsa taşımacılığımız devam ederken yaşadığımız sorunları da dile getirmek istiyorum. 15.01.2015 yapılan ikili anlaşmalarında İran topraklarında litre başına 0.30 veya 32 Euro ceza veya ücret uygulama anlaşması yapılmışken İran bu sözleşmeye bugüne kadar uymayarak litre başına 0.30 yerine 0.80 Euro ücret olarak yakıt depolarında ki maliyetimizi nakliye yansıtmaktadır. **DEVAMI SAYFA 6'DA**

Sektörün Durum Analizi ve Mevcut Sorunlar:

- İran'a transit gecen Türk araçlarından anlaşmaya aykırı olarak kara yollarından geçiş ücreti alınmaktadır. Yine 2015 tarihli anlaşmadan İran'ı transit geçen Türk araçlarından mazot depoları mühürlü olmak şartıyla ceza uygulanmaz denmektedir. Oysaki sınırda yaşanan sorunlar, uygulanan cezalar ve uzun beklemler Türk araçlarının artık İran'dan mazot almasını engel olmaktadır. İran araçları Türkiye'ye girişlerinden ülke içinde akaryakıt farkı ceza ödememektedir. Buda bizim İran araçlarına karşı rekabet yapılamaz hale getirmektedir.
- Türkiye'ye taşıma yapan İran plakalı araçlar izne ihtiyaç olmadan Türkiye'den herhangi bir yerden yük almakta taşıma yapmakta ya da herhangi bir zorlukla karşılaşmamaktadır. Oysaki Türk araçları İran da herhangi bir yerde yük boşalttıklarında mutlaka ve mutlaka orada Bir başka bölgeden yük alacaklarsa özel izin almak zorundadırlar. İran'ın bize uyguladığı bu farklı uygulamalarını mutlaka 2015 tarihli sözleşmelere uyarak yeniden gözden geçirmelerini talep etmekteyiz.
- Yine Türk araçları İran'dan boş olan bir kapıya yönlendirilmekte uzak mesafeye gitmek zorunda olan Türk araçları burada büyük bir mağduriyet yaşamaktadır. Örneğin Wazegan kapıda geçmesi gereken aracımız mutlaka oradaki kendi araçlarının daha hızlı geçişini sağlayabilmesi için (Cuntaya) Nahçıvan'a yönlendirilerek 50 200 km mesafe kat edilerek nakliyedeki maliyetini rekabet edemez hale getirmektedir.
- Gürcistan; transit gecen Türk araçların da haksız uygulamalar hala devam etmektedir. Transit geçen Türk araçları tam tespit kontrolleri nedeniyle çıkış gümrüklerinden geri çevrilerek Tiflis'te Gezi Gümrüğü ne getirilmekte, X-ray taraması, boşaltma, tartı, kapıların açılması önlemlerine tabi tutulmaktadır. Azerbaycan, Rusya, Ermenistan sınır kapılarından geri Tiflis'te çevrilen bu araçlar Azeri kapıdan ortalama 150 km Rusya ve Ermenistan kapılarından ortalama 300 km mesafe gitmekte, en az yedi ile on gün Tiflis'te bekletilmektedir. Yine Gürcistan hükümeti 2011 yılından beri transit geçen tüm araçlarımızdan 200 Lari ücret almaktadır. Bugün her araç başı 80 \$'a tekabül etmektedir. Fakat anlaşma gereği UBAK belgesine bağlı olarak yapılması gereken bu işlemin tüm araçlara hiçbir fark gözetmeksizin uygulanması bizleri mağdur etmektedir. Oysaki Gürcü araçları Türkiye de UBAK belgesini ibraz ettiklerinde herhangi bir ücret talep edilmemektedir.

Sektörün Durum Analizi ve Mevcut Sorunlar:

- Elektronik sıra uygulaması için Gürcistan yetkilileri ne buradan teşekkür etmek istiyorum. Ancak bu parkların özel sektör tarafından işletilmesi suistimallere sebep olmaktadır. Dönem dönem bu konuyu karşılıklı görüşerek çözsek de sağlıklı bir sonuca bağlanması açısından devlet eliyle işletilmesi daha önemli bir sonuç elde eder kanaatindeyiz.
- Ülkemiz ile Gürcistan arasında ortak kapı projesi mutlaka hayata geçirilmelidir. Gürcistan ile yapmış olduğumuz ortak protokol ile Sarp, Aktaş, Türkgözü Kara gümrük geçiş noktaları ortak kullanımına dair protokol hayata geçirilmeli her iki ülke taşımacılıklarının bekleme olmaksızın hızlı geçişin önü açılmalıdır.
- 1 Mart 2018 tarihinden itibaren yabancı plakalı araçlara Gürcistan'a girdiklerinde sigorta yapılması zorunluluğu Gürcistan'ın yasal düzenlemesi kendi haklarıdır. Bunu çok doğru buluyoruz. Ancak bu zorunluluk kendi araçların da uygulanmalı ki kaza yapan iki aracın birbirini mağduriyet açısından örtüşmesini sağlasın. Biz bunun tek çaresinin Yeşil kart sigorta sistemine geçişin olduğuna inanmaktayız.
- Sürekli dile getirdiğimiz Gürcistan'da cezalar yüksek ödenebilir değil. Bunun için mahkeme kapılarında dolaşmaktayız. Araç başına uygulanan 5000 bin Lari cezalar bugün 2200 - 2300 \$'a tekabül etmektedir. Bunlar ödenemez cezalardır. Bu cezaların her platformda dile getirdiğimiz gibi makul seviyelere indirilmesi nakliyecimiz açısından oldukça önemlidir.

Osman AKYÜREK (Hopa TSO Yönetim Kurulu Başkanı)



Ticaret Odaları Arası Diyalog:

Tamaz SHAVADZE (ACARA TSO Yönetim Kurulu Başkanı)

Hopa TSO tarafından bu yıl ikincisi düzenlenen Lojistik çalıştayı sadece Hopa için değil tüm bölge için önemli bir çalışmadır. Acara TSO Başkanı olarak burada bulunarak gerekli notlar alacağını ve birlik ve beraberlik içerisinde sorunların çözümü noktasında kendi paylarına düşeni yerine getireceklerini ifade etti. Gürcistan Türkiye arasındaki ilişkileri gün geçtikçe artmaktadır ve 2 milyarı aşan dış ticaret hacmimiz lojistik konusunda yeni konuları gündeme getirmektedir.

Ticaret ve Sanayi Odaları olarak iyi ilişkiler kurduğumuz Hopa ile yakın çalışmaya, üyelerimizin sorunlarının ilgili mercilerde çözüme kavuşturulması noktasında uyum içerisinde çalışmaya devam edeceğiz ifadelerini kullanarak konuşmasını sonlandırdı.

Gürcü-Türk İlişkileri ve 1. Çalıştay Sonrası Atılan Adımlar:

Avtandil MİKATSADZE (Gürcistan Cumhuriyeti Trabzon Başkonsolosu)

•Hopa Ticaret ve Sanayi Odasına öncelikle teşekkür etmek istiyorum gerek Türk mevkidaşım olsun gerekse bizler olalım tüm sorunlarda bizlerle birlikte çözüm aramıştır ve üzerine düşeni fazlasıyla yerine getirmiştir.

•Transit geçişler bizim için çok önemli, transit geçişlerin artması için çaba sarf etmeliyiz ve tabi bunun içinde mevcut olan sorunları öncelikle çözmeliyiz. Araçların geri çevrilmesi konusunda bazı tırların sınır kapılarına, Tiflis'i gezi gümrüğüne çevrildiğini biliyoruz. Bir istihdam var nakliyecilerin özellikle Sarp Sınır kapısında, diğer kapılarda giriş yaptıkları sıra da özellikle beyannamelerine dikkat etsinler.

Beyannamelerin de çıkış kapısı ya da gezi gümrüğü diye Tiflis gezi gümrüğü not düşürülüyor ama bunun haricinde beyanname de Gezi gümrüğü ne uğramayacak diye bir not düşmemişse böyle durumla karşılaştığımız zaman Hopa TSO Başkanına iletirseniz hemen direk o an Araç gümrükte iken müdahalede bulunuruz. **DEVAMI SAYFA 9'DA**



Gürcü-Türk İlişkileri ve 1. Çalıştay Sonrası Atılan Adımlar:

- Tır parkı sorunu her iki taraf için ne kadar büyük bir sorun olduğunu biliyorsunuz. İlk olarak Elektronik Geçiş sistemini faaliyete getirdik diğer zamanlarda umut ediyoruz ki iyi bir şekilde çözeriz. Tır parkı konusuna gelince biz dış işleri bakanlığı olarak parkların özellikle gelir idaresi devlet tarafından işletilmesi oradaki şartların daha düzgün bir hale getirmesi taraftarıyız. Bununla ilgili çalışmalar olduğunu size iletmek istiyorum.
- Cezalar konusuna gelince kesinlikle katılıyorum gerçekten 5000'Lari 10.000 TL'den daha fazla. Bayağı ciddi bir ceza rakamı olduğunu tabi biliyoruz. Genelde hayati konularda cezalarının artmasına taraftarız ama hatalı cezaların olmaması gerekiyor biliyoruz. Cezalarla ilgili Türkiye tarafında da artış var. Bu konu daha önceki toplantıda da dile getirdik diğer şehirlerde yapmış olduğumuz toplantılarda. Ceza miktarı konusunda yasal bir değişiklik yapılması gerekiyor. Biz bu konudaki hassasiyetimizi hep dile getirdik ve tekrar dile getireceğiz.
- Biliyorsunuz gerçekten daha önce pratik mevcuttu sınır toplantıları sadece sınır polis değil tüm kurumlar katılıyordu ve sorunları çok rahatça yerinde çözümlüyorduk. Zaman da tabi bizde de yasal değişiklikler oldu. Sınır Komiserliği ile ilgili biliyorsunuz buradaki mülki idare amiri Vali bizde kanun farklı olarak işliyor. Bu konuyla ilgili yasal çalışmalar tekrar devam ediyor ve bu komisyon toplantıları tekrar faaliyete geçirirse çok daha verimli olacağına inanıyorum.
- Tabii bir sorunu da dile getirmek istiyorum. Biliyorsunuz sadece Gürcistan tescilli araçların Türkiye'ye vekâletname ile girmesi yasak diğer hiçbir ülkeyi kapsamıyor. Her zaman dostuz diyoruz ama sadece Gürcistan için böyle bir uygulama olması ciddi anlamda soru işaretleri dile getiriyor. Bu uygulama yapılmıyorsa da devletin resmi araçlarını bile bu genelgeye dayanarak gümrükteki memur sınırdan geçirmeyebilir. Bu konu ümit ediyoruz en kısa sürede çözülür.

Türk Nakliyecisinin Sorunları ve Başkonsolosluğun Yürüttüğü Çalışmalar:

Makbule KOÇAK (T.C. Batum Başkonsolosu)

•Gürcistan her alanda bizim için çok önemli bir ülke, dostumuz.

•Önemli olan ulaştırma alanında orta koridor dediğimiz merkezi koridor dediğimiz ve Çin'in ortaya attığı bir kuşak bir yol projesinin de parçası olarak da görülen, yeni ipek yolunun da parçası olarak görülen bir güzergâh. Dolayısıyla bu güzergâh stratejik anlamda hem Gürcistan hem de Türkiye için çok önemli. Gürcistan Trabzon Başkonsolosu ve Ticaret ve Sanayi Odası başkanlarımızın her ikisinin de işaret ettiği gibi bizler bu süreçte birer partneriz.

•Öncelikle yüksek trafik cezaları yani burada mevzuatta engelimiz var. Çünkü yani bir ihlal trafik mevzuatın ihlali standart bir cezası var. Orada uygulayıcıya da bir şey hakkı tanınmıyor. Daha az bir ceza verme hakkı tanıyan bir mevzuat yok. Ceza uygulaması ile ilgili bir mevzuat değişikliği yapılması gerekiyor ama tabi mevzuat değişikliği her ülkede zaman alan bir süreç biz talebimizi ilettik. Bunun dışında bu cezalar konusunda bizim bir hukuk danışmanımız var ve onun vasıtasıyla biz bu cezalara itiraz edilmesini sağlıyoruz. Haksızsa bu ceza zaten iptal edilebiliyor iptal edilen çok örneklerde var ancak bazen bir ihlal varsa ceza çok yüksek de olsa maalesef iptal ettirmeyi başaramıyoruz.

•Ulaştırma bakanlığı UND temsilcileri ve bizlerin bulunduğu ortak bir WhatsApp grubumuz var büyükelçimizin inisiyatifiyle kurulan bir grup. Dolayısıyla ulaştırma sorunları o gruba yazılıyor ve büyükelçimiz de ben de anında haberdar oluyoruz. Bizim bölgemiz başkonsolosluk olarak; Acara, Kutaisi ve Poti ile sınırlı dolayısıyla benim girişimde bulunacağım makamlarda Acara makamları bulunmakta, ötesinde merkezi bir girişim gerektiğinde ben bu hususları sayın büyükelçimize arz ediyorum gerekli girişimlerde büyükelçimiz bulunuyor.

•Başkonsolosluk olarak bizim bir tır acil hattımız var sizden ricam bunu bütün sahadaki şoförlerimize duyurmanız. Batum'da 3 tır parkı mevcut onları düzenli olarak ziyaret ediyoruz. Ama pek çok şoförümüzün böyle bir uygulamadan haberi yok bize ulaşamamaktan zaman zaman şikâyet ediyorlar. **DEVAMI SAYFA 11'DE**



Türk Nakliyecisinin Sorunları ve Başkonsolosluğun Yürüttüğü Çalışmalar:

Makbule KOÇAK (T.C. Batum Başkonsolosu)

•Başka bir sorunsu X-ray konusu. Bununla ilgili merkezi hükümetle ele almamız gereken bir husus olduğu için daha ziyade Büyükelçiliğimiz tarafından takip ediliyor ve inanın her düzeyde girişimlerde bulunuldu ilgili bakanlara da bu husus aktarıldı. Bu konuda yapılması gereken şoförlerimiz giriş yaptıkları yerde gidecekleri yer hakkında bilgi versinler geri dönüşler olmasın.

•Diğer bir konuda doğrudan lojistik çalıştay ile ilgili değil ama çimento konusunda son dönemde yoğun sıkıntılar yaşıyoruz. Bir kamyonun 28 gün 30 gün beklemesi sizler bakımından çok düşünebilecek bir şey değil çok ciddi bir maliyet artışı yaratıyor. Bu konuyu da en üst düzeyde Gürcistan makamlarına sunuldu. Bildiğim kadarıyla ticaret bakanımızın bu konuda bir mektubu ilettili. Ben bu konuda da bize söylenen bir mevzuat değişikliği yapılması üzerinde çalışıldı ve kolaylaştırıcı bu süreyi kısaltıcı bir mevzuat değişikliği hazırlıkları yapıldığı yönünde ancak bu değişiklik henüz yapılmadı.



İran-Türkiye Sınır Kapıları ve Lojistikte Karşılaşılan Sorunlar:

Mohammad YAZDANPANAŞ SHORGOL (İran İslam Cumhuriyeti Trabzon Başkonsolosluğu Ticari Ataşesi)

•Kadim İpek Yolunun önemli güzergâhı olan İran şu anda yeni ipek yolunun önemli yer sağlayacak ve biz her gün bu stratejik önemi taşımak için çaba gösteriyoruz.

•Yakıt fiyatındaki farklar bazı sorunlara yol açmaktadır. Bildiğiniz gibi İran ile Türkiye arasında en az 12 kat yakıt fiyatı farkı var. Yıllar boyu İran'dan yakıt kaçakçılığı yapıldığı ve halen bizim sıkı kurallarımıza rağmen yapılıyor. O yüzden bazen anlaşmazlıklar oluyor.

•Aslında şu bilinmeli ki sorunlar tek taraflı değil her iki tarafta da yaşanıyor. Örneğin nakliyecilerimiz İran sınırındaki kapının Sarp kara hudut kapsı gibi sorunsuz çalışmasını istiyorlar.

•Bildiğiniz gibi İran'da ekonomi yüksek oranda gelişmiş insan gücüne ve ucuz enerjiye sahip olması dayanır.

Bu sayede ürünlerin üretiminde büyük tasarruf sağlamaktadır. Çelik, Nano, Petrokimya endüstrisinde başarılı adımlar atarak gelişmiştir.

• İran'da sekiz tane serbest ticari bölgesi var; Aras, Maku, Enzeri ,Erbent, Kiş, keş Çabaha, Siccan gibi serbest bölgelerdendir. Maku ve Aras bu bölgeye, Kafkaslara Türkiye'nin doğu ve kara sınırlarındaki bölgelerine çok yakındır. Bu bölgelere Artvin, Trabzon ve tüm Karadeniz Bölgesi'nin iş adamlarını yatırım yapmaya davet ediyoruz. Çünkü hem önemli teşvikler önemli yasal düzenlemeler ve önemli imtiyazlar var hem de orada ortak bir yatırım yapma olasılığı da var.

•Yatırımcıların kendi fabrikalarından yapacakları ithalat ve ihracatına kolaylıklar sağlanacaktır. Vergi muafiyetleri, vize giriş kolaylıkları, para ve mal transferi için özel kolaylıklar, milli arazi ve kaynaklardan yararlanma ya özel tasarımları, insan gücü ve sigorta ve sosyal sigorta mevzuatı bunların hepsi sadece şu sekiz farklı serbest bölgede sağlanan imkânlardır.



Sektörün İstatistiksel Portresi

Recai ŞEN (UND İcra Kurulu Başkanı)

•Türkiye’de lojistik sektöründe karayolu taşıma ihracat alanında payı yaklaşık %39.40’dur. Çin den batı ya düşünen taşımaların %3 lük bir kısmının karayolu taşımacılığı ediyor ve bu miktar yılda 68 milyar \$ civarındadır. . Burada bir rekabet söz konusu fakat bu rekabeti çok iyi değerlendirmek için esasen iç Gümrüklere ihtiyacımız var, yani iş birliği olmadan devletlerden sınırlardan bağımsız taşımacılar arasında belli işbirlikleri belli alışverişleri olmadan bu pastadan doğrudan yararlanmanın imkânı olmadığını düşünüyoruz.

•Çin ile geçen sene itibariyle bir kara yolu taşımacılık anlaşması imzaladık. Bu taşımacılık anlaşması şu anda bazı yasal süreçleri bekliyor ve önümüzdeki birkaç aylık dönemde yürürlüğe girdiğinde bizde bu çalışmalara Türkiye olarak başlayacağız.

•Bu koridorlardan çok önemli olan bir tanesi orta koridordur ve bu orta koridorda Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan hepsi bir şekilde yer almak istiyor.

•Sarp gümrük modernizasyonu bitmek üzere ancak yapılan yapının yakın gelecekte yıkılmayacağı ve uzun süreli kullanılacağına çok inanmıyorum. İhtiyaca karşılık veremeyecektir. 1970’lerden günümüze çok bir değişim olmamış gibi modernlik açısından çok geride bir uygulama mevcut. Nakliye de kontroller erkenden yapılarak köprülerdeki otomatik sistemler gibi bir yapı kurulmalı ve nakliyece kimseyle temas kurmadan geçebilmeli.

•Dünya Bankası’nın yaptığı bir lojistik performans endeksi çalışması var, lojistik sektörün etkinliği açısından Dünya bankası her iki yılda bir çalışma yapıyor ve değerlendiriyor. Biz küresel lojistik performansında 2016 ve 2018 baz alınarak 34. sıradan 47. sıraya düşmüşüz. Lojistik performans olarak 2016’ya göre uluslararası taşıma alanında rekabetçi fiyatları kaybetmişiz. Zamanında teslim etme konusundaki kabiliyetimizi önemli ölçüde yitirmişiz ve 2016’da 35. sırada iken Dünya genelinde şu anda 53. sıradayız.

DEVAMI SAYFA 14 ‘DE



Sektörün İstatistiksel Portresi

Recai ŞEN (UND İcra Kurulu Başkanı)

•Diğer ülkelere bakıldığında; Gürcistan 130. sıradaki yerini 119'a kadar çıkmış yükseltmiş. İran 96. sıradan 64'e çıkmış.

Gürcistan'ın 130'dan 119'a çıktı diyagramda uluslararası sevkiyatlarda rekabetçi fiyatların anlamında 131. sıradan 124'e çıkmış yani demek ki Gürcistan taşımacılığı Uluslararası alanda daha rekabetçi fiyatlar vermeye başlamıştır. Zamanında teslim konusunda 117'den 105'e çıkmış yani uluslararası taşımacılık raflarında güzergâhların da daha az engelle karşılaşmışlar. İran ise zamanda teslim konusunda 116. sıradan 60. Sıraya yükselmiş.

•Bu hususlarda önce nasıl organize olduğumuza sonrada ne kadar yatırım yaptığımıza araçları ne kadar yenilediğimize ne kadar sürat kazandığınıza çalışanlarla ilgili düzenlemeyi ne kadar verimli yaptığınıza uluslararası stratejilere ne kadar bağımlı olduğunuza bakmamız gerekir. Bugün 2018'de aslında ilgilenmemiz gereken konulardan tümüyle farklı konularla ilgileniyoruz çünkü benim taşımacım sefer başına kazandığı kar hanesine yazdığı miktarın iki katını bir kalemde belki ceza olarak ödüyor. Planlama yapmak yerine bunlarla uğraşmak ve çözüm bulmak zorunda kalıyoruz.

•ATS ile gelen araçların büyük çoğunluğu X-ray kontrolüne düşüyor ve hatta özellikle onlar düşüyor yani ATS cihazı takmasanız daha karlısınız daha avantajlısınız. Dolayısıyla biz devletin regülasyonlarına saygılıyız ama bunlara bize engel olmadan yapmaları lazım.

•Taşımacı paylarından bahsedelim. ihracat taşıma performansı Ocak-Eylül 2017 döneminde Gürcistan'a giden eşyalarda taşıma payları Gürcü %35 bize %65 iken 2018 yılının aynı dönemi arasında %35 olan Gürcü payı %39 a çıkmış bizdeki daha önceki 65 olan pay 61 inmiş . İthalatta kimler taşımış Gürcü taşımacı arkadaşlar biraz daha göreceli üstünlükleri var. Ülkemi<e yapılan taşımalarda 2017'de %32 Gürcü taşıtları tarafından yapılırken bizim araçlarımız %67 oranında taşıma gerçekleştiriyordu. 2018'in Ocak Eylül döneminde Gürcü %32'den 46'ya çıkarken, Türk taşıtların da %67'den %54'e düşmüş, iki tarafta da hem ithalatta hem ihracatta dengesizlikler var.

•İran'a yapılan ihraç taşımalarında da Türkler 2017'de %57 iken bir sonraki dönemde %46'ya düşmüş İran araçlarının payı da %43'ten %54'e çıkmış İthalat taşımalarında Türklerin %18'den 16'ya düşmüş İran'ın ise %81'den 84'e çıkmış 2015'te İran'la yapılan hükümleri ne yazık ki yerine getiremedik. Bizim asıl işimiz bu rakamları ele almak ve daha çok çalışmak.

Türkiye'nin Küresel Lojistik Sektöründeki Konumu:

O. Hakan ÖZDEMİR (Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü U/A İlişkiler Koordinasyon Dairesi Başkanı)

•Bugün lojistik ticaretin bel kemiğini oluşturuyor. Artık kaliteli ve ucuz üretmek kafi gelmiyor. Ürettiğini daha hızlı daha ekonomik ve daha güvenli taşıyanlar ön plana çıkıyor. Türkiye'de böyle bir şansımız oluştu son konjonktür de artık Türkiye Avrasya'nın güney Afrika'nın orta doğunun ve batıda Avrupa'nın bir lojistik merkezi haline gelmeye başladı.

•Lojistik hizmetleri 13 milyar \$ ile turizm den sonra gelen en önemli hizmet sektör haline gelmiştir. Bu nedenle bu konularda çalışmaların yoğunlaştırıyor. Batıyla doğunun arasında olduğu kadar kuzey ve güney arasında da bir köprü haline geldik. Çünkü Ro-ro hatları da Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden Ro-ro hatlarda çok yoğunlaşmaya başladı.

•Kara yolları düzenleme genel müdürlüğümüz 2003 yılında çok büyük bir transformasyon yaptı. Türkiye'de Cumhuriyet tarihinde ilk kez bir karayolu taşıma kanunu, 4925 sayılı kanun çıkardık. Ondan sonrada Türkiye'nin Avrupa Birliği'nin normlarına uygun bir taşımacılık tesisi için elimizden gelen çalışmaları yaptık.

•Milli eğitim bakanlığı iş birliği halinde 4.4 milyon mesleki yeterlilik belgesi vermişiz bunların büyük bir çoğunluğu sürücülere ancak üst düzey yöneticiler orta düzey yöneticiler içinde çeşitli eğitim planları yapıyor. Sektörde 3 milyon taşıt kayıt altına alındı biz sektörün sadece Uluslararası nakliyeciler derneği değil iç nakliye yapan veya ulus taşımacılığı yapan temsilcileriyle de sürekli iş birliği ve fikir alışverişi içinde olarak bu konudaki çalışmalarımıza devam etmekteyiz.

•Uluslararası taşımacılığı baktığımız zaman 3 farklı kıtada 70'in üzerinde ülkeye taşıma yapıyor. Avrupa ülkelerine ve Asya ülkelerine 600.000'in üzerinde sefer yapan bir taşımacılık sektörümüz var. Toplamda nakliyecilerimiz bu yıl 1,3 milyon sefer taşımacılık gerçekleştirmiş. sektörde bazı temel engeller var ve bunların birincisi geçiş ücretleri. Gürcistan'da bir geçiş ücreti alınıyor 200 Lari bunun karşılıklı olarak bugün kaldırılmasına hazır olduğumuzu belirterek Gürcistan'ı beklediğimizi ifade etmek isterim.

DEVAMI SAYFA 16'DA



Türkiye'nin Küresel Lojistik Sektöründeki Konumu:

O. Hakan ÖZDEMİR (Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü U/A İlişkiler Koordinasyon Dairesi Başkanı)

•İkincisi bizim için kanayan bir yara olan ve çözemediğimiz sürücü vizeleri. Taşımacımız Schengen vizesi aldığı anda çözdüğünü zannediyor ama

Schengen'de de kalış süresi sorunu var bunu da aşamıyoruz Orta Asya ülkelerinde çok daha vahim sıkıntılarımız var.

• Üçüncü konu geçiş belgesi kotası dediğimiz yıllık sınırlama. Burada bulunan İran'la Gürcistan'la bu tür bir problemimiz yok Azerbaycan'la da önemli ölçüde aşmış durumdayız ama birçok Avrupa ülkesinde gerçekten taşımaları durma noktasına getiren sorunlar mevcut ki şu an canlı örneği Macaristan'dır. Geçiş belgesi kotaları sadece taşımacılığın değil ticaretin önündeki engellerin en önemlisi durumuna geldi.

•Diğer bir konu ise bütün konuşmacıların hem fikri olduğu trafik kuralı ihlalinde mütenasip olmayan çok yüksek cezalar. Örneğin Çalışma dinlenme sürelerinin uymayan bir taşıtımızın sürücüsü Bulgaristan'a gittiğinde Türkiye'de ki bulunduğu zamanı ihlal ettiğinde 1200 € ceza yiyor biz diyoruz ki bu ceza bu ihlal için uygun değil aynı şekilde Gürcistan'da da çok basit ve rahatlıkla telafi edilebilir cezalar mevcut.

Bir konuda hemen 5 bin Lari ceza yazılıyor. Biz Recai beyin söylediği gibi kısıtlamasız bir Uluslararası taşımacılık istiyoruz ancak eşit rekabet koşullarında benim taşımacım geçiş belgesi, geçiş ücreti, sürücü vizesi ve cezalar konusunda ne zaman ki diğer ülkeyle aynı konumda olursa ben onun sırtından iteklemeyi bırakırım derim ki bundan sonra senin rekabet gücün konuşur.

•2017 Mayıs ayında imzalanan Çin Halk Cumhuriyeti ve Türkiye karayolu taşıması anlaşması hala anayasanın 90. maddesine göre yürürlüğe girememiştir. Bu da bizim eksikliğimiz.

Aynı şekilde bir anlaşmamız daha Özbekistan bekliyor. Meclisten geri dönüyor talebimiz bir daha gönderiyoruz tekrar geri geliyor bunlar bizim kendi içimizde çözmemiz gereken konular olarak buradaki arkadaşlarda arz etmek isterim.

•UNED denilen otomasyon sistemimiz gerçekten karayolu taşımacılığında önemli kolaylıkları sağlıyor. Bunun yanında çeşitli bilgilendirme seminerleri yaptığımız UETDS denilen bir sistemi gündemi koyduk bir de sizlere yakında sayısal topoğraf veri tabanı sistemi duyuracağız.

Hopa Limanı Tanıtımı ve Lojistik Faaliyetler:

Meriç Burçin ÖZER (HOPAPORT Genel Müdürü)



- Hopa limanı, Doğu Karadeniz Bölgesinin en doğusunda, Gürcistan Sarp sınır kapsına 18 km mesafede 1972 yılından bu yana yük trafiğine hizmet veren uluslararası bir limandır. Limanda yükleme, boşaltma, terminal hizmetleri, depolama, kılavuzluk, kurtarma ve likit dolum tesisleri işletmeciliği hizmetleri verilmektedir.
- Hopa Limanı, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 9 Mayıs 1997 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan ve işletme hakkının 30 yıl süre ile devredilmesi yöntemi ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından fiilen 27 Haziran 1997 tarihinde Park Denizcilik Ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir.
- Modern ekipmanlar ile 50.000 DWT'luk dökme yük gemilerine kadar hizmet verilmektedir. Limanda boru, rulo sac, demir, paletli, big bag'li, sling bag'li vb. genel yükler elleçlenmektedir.
- Hopa Limanı'nda konteyner yükleme, boşaltma, shifting, terminal hizmetleri, CFS hizmetleri (konteyner iç yükleme, iç boşaltma, İmco' lu konteyner hizmetleri, verilebilmesi için ekipman ve alt yapı yatırımlarına devam etmektedir.
- LPG Terminali, Çimento Terminali, Kruvaziyer Terminali ve Hopa-Batum Demiryolu projeleri limanın gelecek planlama çalışmaları arasında yer almaktadır.
- Üç tarafı denizlerle çevrili, yarımada ülkesi olan Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının düğüm noktası olup bu kıtalar arasında bir aktarma merkezidir. Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan, Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu'yu birleştiren konumu ile ulaştırma sektöründe önemli bir üstünlük elde eden Türkiye, bu coğrafi konumu sayesinde kombine taşımacılık konusunda büyük bir potansiyele sahip olmaktadır.
- İran'ın küresel ticarete entegre olma süreci hızlanmıştır. Türkiye, İran'ın en fazla ticaret yaptığı komşusudur. Ancak ekonomik büyüklüklerle karşılaştırıldığında ticaret hacmi nispeten düşüktür. AB ülkeleri ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile ticarete, Hopa limanı Doğu Karadeniz'deki avantajlı konumu ve yeterli alt yapı/donanımı ile İran'ın özellikle Kuzey yönlü ticareti için aktarma üssü olabilecek konumdadır.

Türkiye ve Hopa'da Lojistikte Gelecekte Neler Olacak?

Atilla YILDIZTEKİN
(Lojistik Danışmanı)



- Mevcut durum; Faaliyetlerin yaklaşık yüzde 50'sinin doğrudan lojistik firmaları tarafından, diğer yüzde 50'sinin sanayi ve ticaret firmalarınca yapılıyor. Dış ticaretin yüzde 62'sinin denizyoluyla, yüzde 23'ünün karayoluyla, yüzde 14'ünün havayoluyla demiryolu taşımacılığının sadece yüzde 1'lik payı Türkiye'de özel sektöre ait vagon sayısı 2003'te 771 Eylül 2017'de 4 bin 131'e yükseldi. İhracat taşımalarının yüzde 20'si, Balkanlarda şirket kuran Türkler tarafından, İthalatın yüzde 33'ü yabancı araçlarla yapılıyor. Küresel Rekabetçilik Endeksi'ne göre Türkiye 137 ülke arasında 55'incilikten 53. sıraya yükseldi, ancak daha önce ulaştığı 45'inci sıraya uzak.
- Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi'nde 2012'de 27. sırada yer alan Türkiye 2016'da 34'üncülüğe 2018 de 44. sıraya geriledi. Küresel taşımacılıktan daha yüksek pay için liman, lojistik köy, demiryolu, duble yol altyapı projeleri sürdürülmüyor. 2018 Yatırım Programı'na göre 88,1 milyar TL kamu yatırımı bütçesinin 21,4 milyar liralık kısmı ulaştırma sektörüne ayrıldı.
- Gelecek Neler Olacak Eylem Planlarımız Neler olduğuna dair konu başlıkları aşağıdaki şekilde sıralanabilir;
Demir Yollarının Geliştirilmesi; Demiryollarına 12.000 km ilave ray döşenmesi, Demiryolu Kanunu, Karadeniz – Akdeniz Demiryolu Hattı, Terminallerin Özelleştirilmesi, Yüke Özel Demiryolları, Taşıma Hızının Arttırılması, Lokomotif ve Vagon Eksikliği, Liman ve OSB'lere hat bağlanması, Vagon üretiminin arttırılması, Intermodal Aktarma İstasyonları İnşası
Kara Yollarının Geliştirilmesi; 15.000 km duble veya üç şeritli yol, Limanlara duble yol bağlanması, Kara Taşıma Yönetmeliğinin Uygulanması, Şehir içi Taşımaların Konsolidasyonu, Intermodal Terminallerin İnşası, Lojistiğin Anadolu'ya Yayılması, Kara yolu terminalleri yapılması, Ölçeklerin Büyümesinin Teşviki, Deniz Taşımacılığımızın Geliştirilmesi; Deniz Filomuzun Oluşturulması, Konteyner Taşımacılığına Destek, Liman Ölçeklerinin Büyütülmesi, Limanlara Demir Yolu Bağlantısı

DEVAMI SAYFA 19'DA

Türkiye ve Hopa'da Lojistikte Gelecekte Neler Olacak?

Atilla YILDIZTEKİN (Lojistik Danışmanı)

limanı, Demiryolu bağlantısı potansiyeli, İthalat ve İhracat noktası, Ulaşılması kolay geniş hinterland, Lojistik Bilinci oluşmuş, Hedefler ve stratejiler kolayca belirlenebilir

•Hopa'nın Güçlü Yönleri;

-Hopa'da güçlü gruplar tarafından işletilen bir liman olması,
-Orta Asya hatta Rusya için, komşu ülkelerin konteynır taşıma ihtiyaçlarının karşılanması açısından Hopa Limanı'nın en uygun pozisyonda olması,
-HOPA'da t önemseyen HOPA TSO olması. Özel sektör profesyonellerinin ders vermesi,

-Gümrük çıkış kapısına yakın olması, Hopa'da gümrük müdürlüğünün olması, Bölge artalanındaki illerinin maden potansiyeli, Türkiye'nin diğer limanlarına kıyasla liman maliyetlerinin düşük olması,

-THY Hava kargo terminalinin olması,

-Nakliyeciliğin Kooperatifleşmiş halde olması, Bölgede her türlü taşıma moduna uygun taşımacılık firmalarının bulunması

•Hopa'nın Zayıf Yönleri;

-Lojistik sektöründe yetişmiş, kalifiye eleman eksikliği

-Hopa'da (İstanbul'da olduğu gibi) alternatif vizyon, kurumsal gelişim ve verimlilik sağlamaya yönelik çalışan, danışmanlık ve teknik destek firmalarının bulunmaması

-Araçların liman giriş-çıkışında yaşadığı sıkışıklık ve bu sıkışıklığın karayolu trafiğini aksatması

-Kombine taşımacılığın yeterince gelişmemiş olması

-Depolama alanlarının eksik olması

•Hopa İçin Potansiyel Riskler;

-Özellikle Avrupa ve BDT ülkelerine yapılan taşımalarda vize ve geçiş belgesi konularında yaşanan sorunların Türk taşımacıları olumsuz etkilemesi ve pazarın yabancı taşımacıların eline geçme riski,

-Yurtiçi taşımalarda yüksek yakıt ücretlerinin taşımacıları zorda bırakması ve maliyetleri artırması, Yakıt fiyatlarının değişiklik göstermesi, taşıma ücreti tespitinde sıkıntı yaşanması, Firmaların fiyat düşürmeye dayalı haksız rekabete yol açan uygulamaları, Dünya'da ve Türkiye'de yaşanan ve yaşanabilecek küresel ekonomik kriz temel riskler arasındadır.

DEVAMI SAYFA 20'DE

Türkiye ve Hopa'da Lojistikte Gelecekte Neler Olacak?

Atilla YILDIZTEKİN (Lojistik Danışmanı)

- sorunların Türk taşımacıları olumsuz etkilemesi ve pazarın yabancı taşımacıların eline geçme riski,
- Yurtiçi taşımalarda yüksek yakıt ücretlerinin taşımacıları zorda bırakması ve maliyetleri artırması, Yakıt fiyatlarının değişiklik göstermesi, taşıma ücreti tespitinde sıkıntı yaşanması, Firmaların fiyat düşürmeye dayalı haksız rekabete yol açan uygulamaları, Dünya'da ve Türkiye'de yaşanan ve yaşanabilecek küresel ekonomik kriz temel riskler arasındadır.
- Hopa İçin Potansiyel Fırsatlar;
- Serbest Bölge'nin kurulması projesinin yeniden geliştirilmesi yönündeki çalışmalar, Hopa'nın henüz sanayi ve lojistik anlamında ve yeni yatırımlara uygun ve açık olması, Sektörün ve üst düzey yöneticilerin Hopa'nın lojistik üs olması kavramı konusunda haberdar olması, konuyu tartışması ve bu konuya destek vermesi, Lojistik eğitimi konusunda somut çalışmaların başlatılmış olması, Karadeniz Sahil yolunun tamamlanmış olması. Batum demiryolu hattının devreye girmesi
- Atılması Gereken Adımlar;
- Hopa Limanına Karadeniz'in önemli uluslararası aktarma limanları özelliği kazandırılması gerekmektedir.
- Hopa'nın Orta Asya hatta Uzakdoğu ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Karadeniz çevresindeki taşımalarındaki rolünün artırılması son derece önemli olacaktır.
- Orta Anadolu bölgesinde oluşacak tarımsal amaçlı endüstriyel ürünlerin hammadde, yarı mamul ihtiyaçlarının karşılanmasında ve buralarda üretilecek ürünler için bir giriş ve çıkış kapısı oluşturulmadır.
- Tüm bu yapılacaklar için HOPA TSO bünyesinde bir komite oluşturulması gerekiyor.
- Bir master planı çalışması yapılması ve Danışmanlık alınması gerekiyor.

*Soru Cevap Bölümüne İlişkin Notlar:***Soru:****Bülent BALCIOĞLI****Balcıoğlu Uluslararası Nakliyat**

Azerbaycan hattın da parsel taşıması yapıyorum. Araçlarımızın sınır kapılarının geri çevrilmesi nedeniyle ciddi maddi kayıplar yaşadım. Son 3 aylık dönemde 20'ye yakın aracım transit geçerken 3. Ülke kapılarından geri çevrildi. Diğer taraftan yaklaşık iki ay önce aracım trafik kazası geçirdi. Kazada kusurlu taraf biz olmamamıza rağmen aracımızı alamıyoruz. Diğer yandan araçlarımız için trafik sigortaları yaklaşık 15 Bin TL'den başlıyor. Biz uluslararası taşıma yaptığımız için yılın dörtte birlik kısmında araçlarımız ülke dışında. Bu nedenle sigorta maliyetleri konusunda sizlerden yardım bekliyoruz.

Hasan BAYRAKTAR**Bayraktar Uluslararası Nakliyat**

Trafik kazalarında raporların hazırlanması 2-3 ay gibi bir süre alıyor ve bu zaman diliminde araçlar özel bir parka çekilerek günlük 50 Lari ücret alınıyor. Süre sonunda kaza ile ilgili kusursuz bulunmamanız dahi ciddi bir külfetle karşılaşıyoruz. Gürcü yetkililerin bu konuda bir çalışması mevcut mu? Mağduriyetimizin giderilmesini talep ediyoruz.

Cevap:**O. Hakan ÖZDEMİR****Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü****U/A İlişkiler Koordinasyon Dairesi Başkanı**

Trafik kazaları konusunda Gürcistan'da Azerbaycan'da karşılaştığımız problemler yoğun bir şekilde karşılaşıyoruz. Sayın Batum Başkonsolosumuz konuşmasında ifade etti lütfen oluşturduğumuz WhatsApp hattını kullanın. Bunu kullanamıyorsanız Bakanlığımıza bildirin. Her türlü konuda bizi arıyorsunuz ama 1-2 satır yazın bizim şöyle bir problemimiz var acil durum e-posta gönderin. Haberdar olduğumuz her konuya araç kazası olsun, kapıdan geri dönme olsun bizler hemen müdahale edebiliriz. Gürcistan Trabzon Başkonsolosumuz da bu konular da devreye girmeye söz verdi.

LOJİSTİK ÇALIŞTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ

- 1-) Nakliyecilerin uluslararası arenada karşılaştığı sorunlar hakkında yetkililere ulaşabilmeleri için iletişim kanalları ile ilgili düzenli olarak bilgilendirilmesine ve alınan bilgilerin gümrük komisyoncusu, lojistik ve ihracat sektöründeki üyeler ile paylaşılmasına,
 - 2-) Lojistik sektörünü destekleyici alt yapı, hizmet ve istihdama yönelik yatırımlarla ilgili çalışmaları yapılmasına (Antrepo işletmeciliği, depolama vb.),
 - 3-) Yerel, ulusal ve uluslararası paydaşların görüşlerinin de yansıtılacağı kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin ortaya konacağı bölgesel Lojistik Master Planı hazırlanmasına,
 - 4-) Hopa'nın lojistik üs olması noktasında gerekli adımların planlanmasına, bu faaliyetlerin yürütülmesi için Hopa TSO öncülüğünde lojistik sektör konseyi oluşturulmasına,
 - 5-) Serbest bölge kurulması çalışmalarının devam ettirilmesine bürokratik engellerle ilgili lobicilik faaliyetlerinin artırılmasına,
 - 6-) Hopa Limanının uluslararası aktarma limanı özelliği kazandırılarak Nahcivan, Irak ve İran bölgeleri için nakliye sektörü için iş alanı yaratılmasına,
 - 7-) 3. Lojistik çalıştayının katılımcıları hususunda Kafkas ülkeleri dış temsilciliklerinin (Büyükelçi ve Konsolos) katılımı sağlanarak davet sayısının artırılması ve nitelikli sunum organizasyonu hususunda özenle bir çalışmanın gerçekleştirilmesine,
 - 8-) Lojistik sektörünün doğrudan temsilcisi UND ve benzeri derneklerle daha yoğun işbirliği içinde olunması ve birlikte hareket edilmesinin sağlanmasına,
 - 9-) Kafkas Cumhuriyetleri (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan, Rusya ve Türkiye Cumhuriyetleri) ile yaşanan sorunlar takip edilmeli, bir rapora dönüştürülerek ilgili makamlara doğrudan iletilmesine,
 - 10-) İran ve Irak'ın deniz ayağı Hopa olmalı, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu çalışmalarında Hopa Limanı planlama içine alınması için çalışma yapılmasına,
 - 11-) Büyük maliyetlere ve rekabet gücünün azalmasına neden olan Tır ve otobüslerimize yazılan cezalar konusunda Dışişleri ve Ulaştırma Bakanlıkları ile görüşülmesine,
 - 12-) Sarp Kara Hudut Kapısındaki modernizasyon çalışmalarının tamamlanması ve tek pencere sistemi ile ihracat araç geçişlerinin zaman kaybetmesinin engellenmesine ve gerekli takiplerin yapılmasına,
 - 13-) Uluslararası alanda lojistik sektörüne dair sözleşmeler ve yasalardaki değişikliklerin yakından takip edilmesine,
 - 14-) Lojistikte Avrupa tarafında yaşanan 'vize', kalma süreleri ve değişen yasal koşulları yakından takip edilmesine karar verilmiştir.
- Çalıştay kapsamında gündeme getirilen sorun ve çözüm önerileri temel alınarak hazırlanan çalıştay sonuç bildirgesi, Hopa TSO tarafından tanzim edilmiş ve imza altına alınmıştır. (22.11.2018)



Kuledibi Mah.
Turgay Ciner Cad.
No:6 Kat:1-2
Hopa/Artvin
Türkiye



Tel:
0(466) 351 42 17
Faks:
0(466) 351 68 87
E-mail:
hopatso@tobb.org.tr

