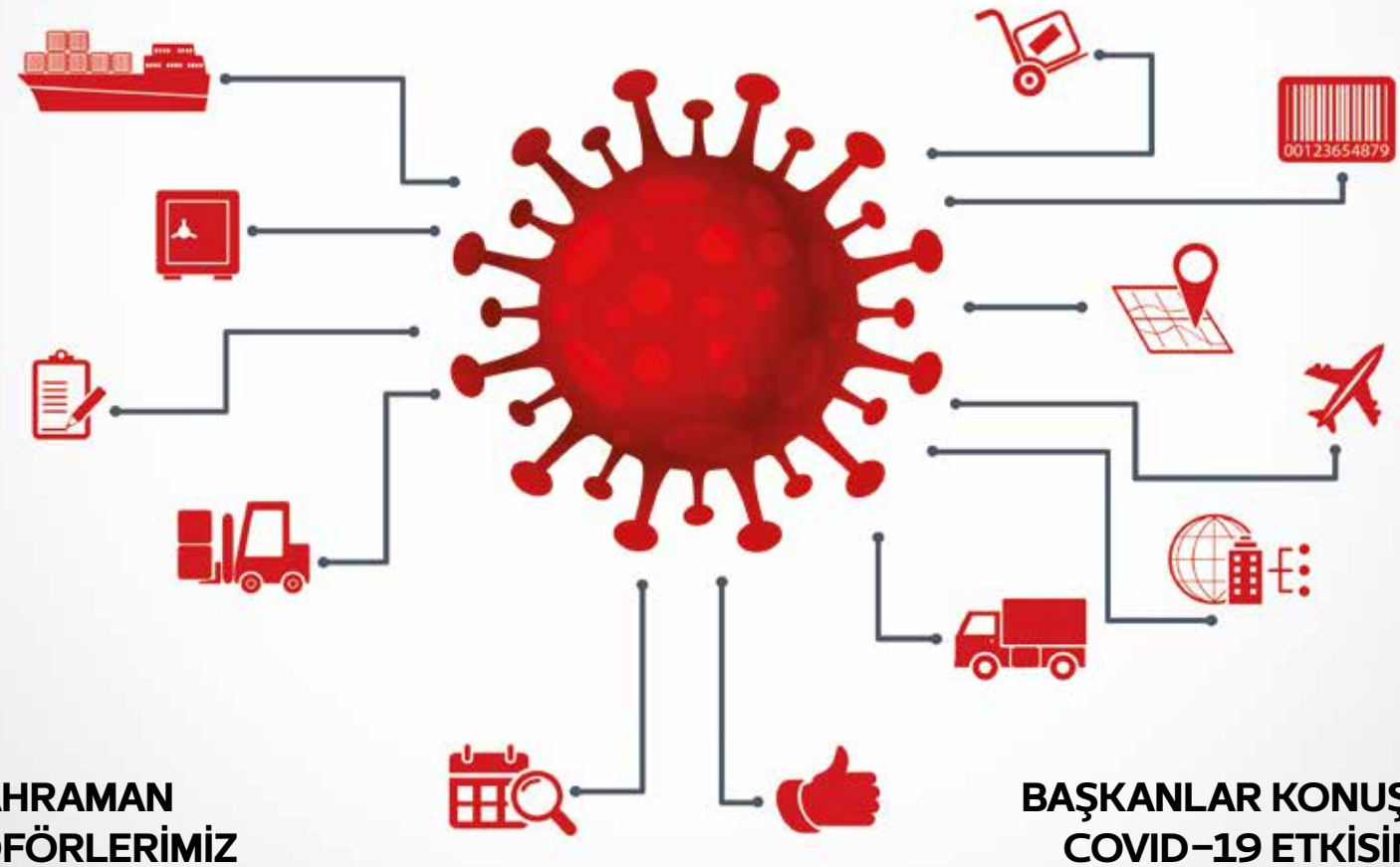
UND'NİN SESİ
35.yıl
Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yayın Organı
MAYIS 2020 SAYI: 451

# COVID-19 GELDİ
## TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ EKSİKLİKLER ORTAYA ÇIKTI




KAHRAMAN ŞOFÖRLERİMİZ YOLLARDA

BAŞKANLAR KONUŞTU: COVID-19 ETKİSİNDE TAŞIMACILIK NASIL YAPILIYOR?

## COVID-19'A KARŞI TAŞIMACILAR ÖNLEMLERİNİ ALDI

Uluslararası taşımacılar Koronavirüsün tehdit olmaya başlamasıyla hemen harekete geçti ve sürücülerini, çalışanlarını korumak için farklı önlemleri devreye aldılar.

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ

ARKAS SİGORTA ARACILIK HİZMETLERİ A.Ş.

*İşbirliğiyle*



## Türkiye'den Irak'a gönderilen, Irak'tan Türkiye'ye gelen mallarınız artık Arkas Sigorta aracılığı ile sigortalı olacak!

Tekstil, gıda, inşaat, kimyasal maddeler, metal ve metal ürünleri, otomotiv yedek parçası sektöründe faaliyet gösteren, Türkiye ve Irak arası sevkiyat yapan tüm şirketlerin faydalanabileceği geniş teminatlı nakliyat sigortası iş insanlarının hizmetine sunulmuştur.

Risklere karşı poliçe geniş teminatları:

- Harp, Grev, Terör
- War of Land
- Çarpma, Çarpışma, Devrilme
- Yangın, Hırsızlık, Islanma
- Yükleme, Aktarma, Boşaltma
- Araç Değişimi

**Detaylı bilgi ve teklif çalışması için:**

Murat Çetin (İstanbul-Trabzon, Samsun/0533 626 09 59)

Barış Nazif Polat (İzmir-Manisa/0530 239 08 12)

Selçuk Köken (Denizli-Eskişehir-Ankara-Antalya/0530 239 13 78)

Necmettin Özkardeş (Mersin-Hatay-Konya-Kayseri/0532 706 34 36)

Mesut Adem Kayabaş (Gaziantep/0535 107 97 92)

Burcu Yavru Öztürk (Bursa/0530 035 35 12)

**www.undsigorta.com**




# TEK OTOBAN CİHAZI SAYESİNDE MANZARANIN TADINI ÇIKARIN

Avrupa'nın 6 otobanında geçerli tek cihaz ile seyahat etmenin konforunu keşfedin.Çoklu cihazlarınızdan, kalabalık ön camınızdan kurtulun ve sadece işinizin geleceğine odaklanın!

TOLL EXPERT
YENİ EETS SOLUTION
DE AT FR BE ES PT

Almanya, Avusturya, Fransa, Belçika, İspanya, Portekiz ve Herren, Warnow ve Liefkenshoek tünellerinde geçerli.

Toll4Europe işbirliği ile!

eurowag.com

International Diesel Service

# Neden piyasadaki en güvenli yakıt kartından daha azıyla yetinesiniz?

- Avrupa genelinde seyahat eden tırlarınız için güvenli ve hızlı şekilde yakıt alabilirsiniz
- RFID çip ve PIN koduna sahip temassız kartlarla %100 güvenli transferler yapabilirsiniz
- Tüm kartları(nızı) 7 gün 24 saat çevirim içi ve gerçek zamanlı kontrol edebilirsiniz
- 27 Avrupa ülkesinde, 600'den fazla istasyondan en avantajlı fiyatlarla yakıt temin edebilirsiniz




IDS, Avrupa'nın önde gelen yakıt kartı tedarikçilerinden biridir ve Kuveyt Petrol Şirketi'nin bir parçasıdır. İds.q8.com adresinden daha fazla bilgi alabilirsiniz.

**Orcun Tufan, tuorcun@q8.com, +90537 058 0110**
**Irmak Sever, irsever@q8.com, +90530 8342768**

Q8

# içindekiler


## KAPAK

**32** COVID-19 GELDİ TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ EKSİKLİKLER ORTAYA ÇIKTI

**40** COVID-19'A KARŞI TAŞIMACILAR ÖNLEMLERİNİ ALDI

## UND'DEN

**10** SEMPTOM GÖSTERMEYEN TIR ŞOFÖRLERİ KARANTİNADA BEKLEMEYECEK

**12** HABUR SINIR KAPISI'NDA 'TEMASSIZ' FORMÜLDE REKOR KIRILDI

**14** UND, "COVID-19 SALGIN SÜRECİNDE SEKTÖREL UYGULAMA REHBERİ" HAZIRLADI

## LOJİSTİK

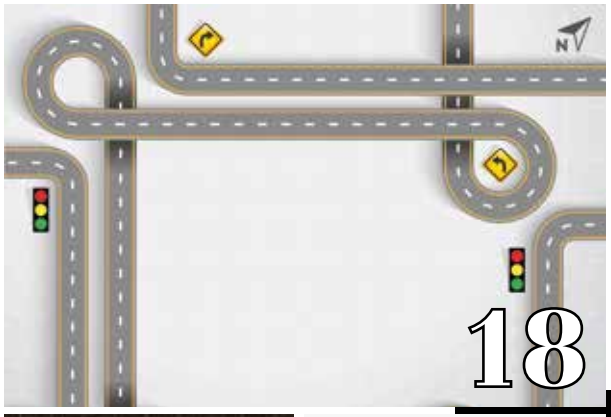
**22** BAŞKANLAR KONUŞTU: COVID-19 ETKİSİNDE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK NASIL YAPILIYOR?

**28** BU HİZMETİN DEĞERİ ÇOK! TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ HEM KAZANIYOR, HEM KAZANDIRTIYOR

## İHRACAT

**44** KORONAVİRÜSÜN SEKTÖRLERE ETKİSİ NASIL OLDU?

**54** 40 TALEP, 40 ÇÖZÜM!






ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ
MAYIS 2020 SAYI: 451



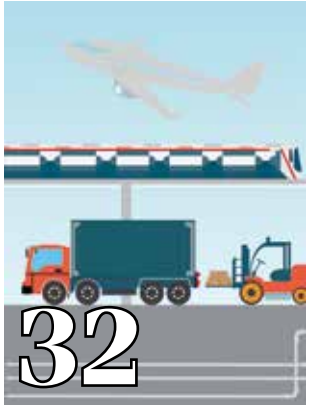











# künye


*UND Danışmanlık ve Tanıtım Hizmetleri A.Ş Adına Sahibi*
Ömer Çetin Nuhoğlu

*Genel Yayın Yönetmeni*
*Alper Özel*

*Sorumlu ve Yazı İşleri Müdürü*
Hatice Hacısalihoğlu

*Yayın Kurulu*
Nagihan Soylu,
Banu Damla Alışan

*Yazı Kurulu*
*Elif Sevim,*
*Evren Bingöl,*
*Muammer ÜnlÜ,*
*Alpdoğan Kahraman,*
*Kadir Çirkin*

*Haber Merkezi*
Berkalp Kaya,
Ayşegül Ketenci,
Selin Nazlı

*Mali İşler Müdürü*
*İbrahim Halil Divitçi*

*Reklamlar için;*
0212 359 26 00 / 208

*Yayına Hazırlık*
LOCA MEDYA
ORG. VE REK. HİZ. LTD. ŞTİ

*Genel Yönetmen*
Mutlu Doğan

*Editör*
Hasan Karakurt

*Grafik Tasarım*
Erhan Aydın

*İletişim*
0212 579 92 35

*ctp baskı ve cilt*
İstanbul Basım Ltd.Şti
0212 603 26 20 -
MAYIS 2020



LOCAMEDYA
www.locamedya.net

*Adres*: Kartaltepe Mah. 1.Malazgirt Cad. No: 10/1 B Blok D:236 Küçükçekmece - İSTANBUL - TÜRKİYE
Tel: 0212 579 92 35 / mutlu@transmedya.com / Yerel ve Süreli Yayın

# "Balkanlar Artık Bizimle Daha Yakın..."




Eksen Lojistik olarak,
uluslararası karayolu taşımacılığı
ağımızı genişletiyor, desteğinizle
büyümeye devam ediyoruz.

EKSEN LOJİSTİK

Eksen Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Ltd.Şti.
Latilokum Sokak Fidan Apt. No:7/1 Mecidiyeköy
Şişli / İstanbul T: +90 850 811 64 04



ÖMER ÇETİN NUHOĞLU
UND YÖNETİM KURULU BAŞKANI

# Değerli Dostlarım,

Dün yaptıklarımızın gelecek için yetmeyeceğini gördük. Artık ülkelerin ve işletmelerin yeni stratejiler ortaya koymalarının vakti geldi. Yeni stratejilerde öne çıkan en büyük alan tedarik zinciri yönetimi olmalı. Covid-19 salgınıyla birlikte gördük ki; ne ülkeler ne de şirketler ani gelişen talepler karşısında hazır değiller. Evet çok değişik bir dönemi yaşıyoruz. Dünya ticareti tahminlere göre 350 milyar dolar azalacak ve bu durum bütün dünya ekonomilerini etkileyecek. Küreselleşmenin farklı bir boyut kazanacağı aşikar. Son yıllarda artan ticaret gerilimleri ve bunun sonucu ortaya çıkan korumacılık nedeniyle zaten diken üstünde olan uluslararası ticaret, yeni virüs dalgasıyla iyice sarsıldı ve önümüzde çok zor bir dönem var. Bu dönemi fırsat olarak değerlendirip sağlıklı işleyen bir altyapının temelleri atılabilir. Şu çok açık ortaya çıktı; ülkeler tek başına bir sistemi kurup yönetemezler. Gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkelerin, sürekli temas halinde olduğu, gümrük entegrasyonundan, uluslararası ticaret hukukuna, ulaştırma sistemlerinden, özel işletmelere yönelik düzenlemelere kadar ortak bir ticaret sistemine ihtiyaç var.

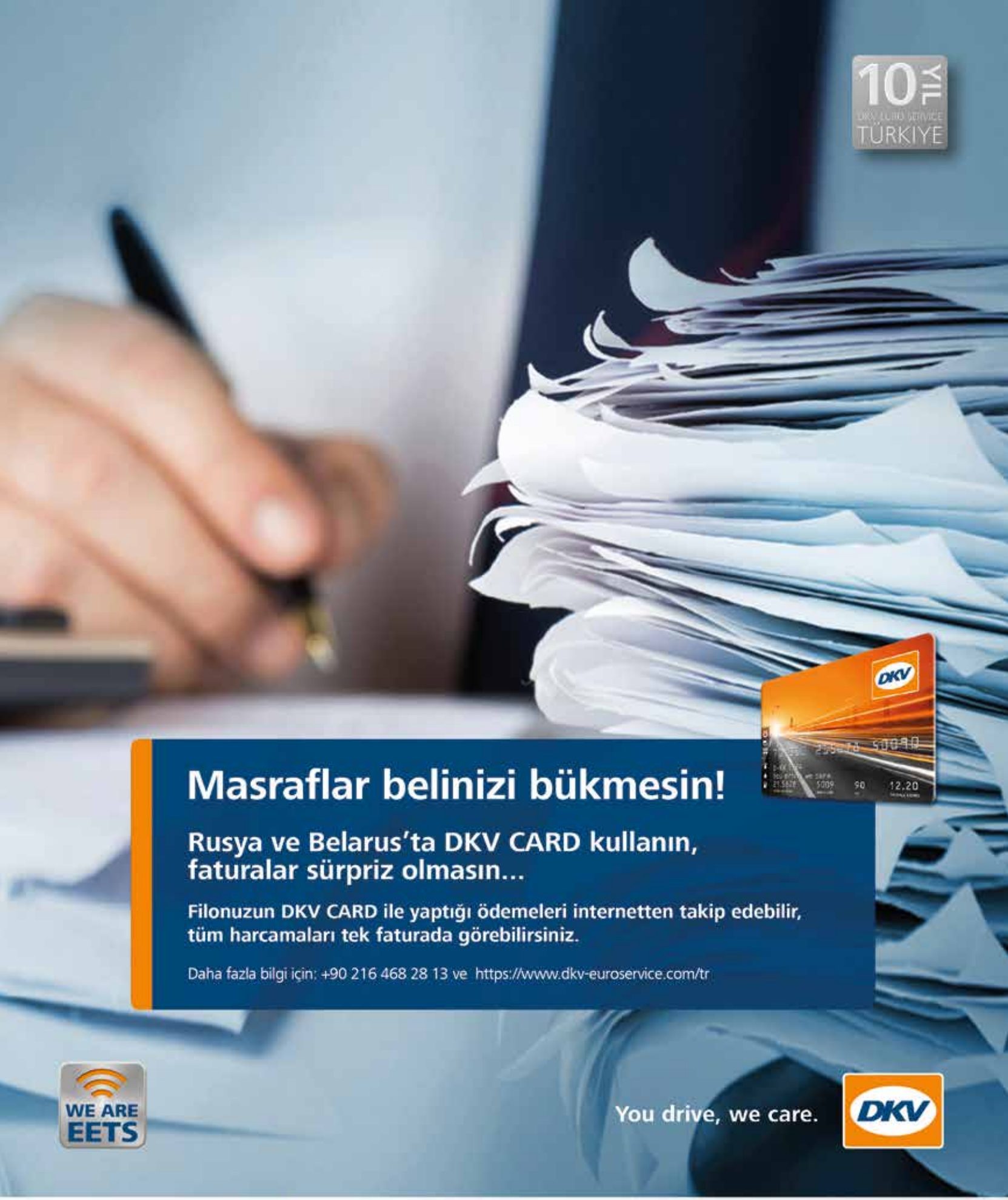
Bu bir küresel salgın ama sebebi küreselleşme değil. Küreselleşmenin yeniden ele alınıp, herkesin faydasına olacak, eşit rekabetçilik ve sürdürülebilir bir eko sistemi oluşturmalıyız.
Hiçbir ülke bütün ihtiyaçlarını yerelde üretip insanlarına sunamaz. Bunu sağlamanın yolu uluslararası ticarettin şeffaf bir zemine oturtulmasıdır. Yöntem ise uluslararası ticaretin taşıyıcısı ve sunucusu olan lojistik sektörünün tüm engellerden ve korumacılıktan arındırılmasıdır. Bir mod üzerine yapılan dayatmalar, tek bir hatta bağlı kalmak, farklı alternatifler ve çözümler üretmemek her zaman ülkeler için tehdit olacaktır. Covid-19 bunu bize açıkça gösterdi. İş modelleri, iş yapış şekilleri ve ihtiyaçlar çok hızlı değişiyor. Yarın neler olacağını kestirmek zorlaşıyor.

Küresel salgınla birlikte eksiklikler ve hatalar ortaya çıktı. Türk sürücülerine vize vermeyen Avrupa ülkeleri, ticari araç sürücülerinin vizesiz iş yapmalarını sağlayacak bir düzenleme gerektiğini anladı. Aynı şekilde tarife dışı engeller, geçiş kotaları, dayatmalar gibi ticaretin önündeki engellerin neden dünya için bir tehdit olduğunu anlaşılıyor. Virüse karşı önlem olarak kapatılan sınır kapılarında, acil ürünlerin geçmesi için yeşil hatların oluşturuldu. Bu hattan ticarete konu olan tüm ürünlerin geçmesi gerektiği net olarak görüldü. Artık buradan geri dönülemez. Konuşacağımız şey daha fazla serbestleşme ve herkesin eşit şartlarda rekabet edeceği şeffaf bir ticaret ortamın oluşturulmasıdır.

Kazanabilecekken neden kaybedelim? Neden var olan gücü kullanıp bu gücün doğru olarak kullanılmasının önünü açmayalım! UND olarak bu dönemde çok önemli önerilerimiz ve çözümlerimiz oldu ve bunu yetkili birimlere ve bakanlıklarımıza ilettik. Ortak hareket edince neleri başarabileceğimizi de gördük. Bunun en güzel örneği Habur ve Kapıkule'de başarıyla uygulamaya konan Temassız Ticaret modeli oldu. Virüs nedeniyle bir anda taşımalar durma noktasına gelmişti. UND'nin desteği ile, treyler ve sürücü değişikliği yapılarak taşımaların sürmesi sağlanırken, ortaya inanılmaz bir performans ortaya çıktı ve kapılardan çıkış adetleri normal günlerdeki sayılara döndü. Ticaret Bakanımız Sayın Ruhsar Pekcan da vermiş olduğumuz destek için bizlere teşekkürlerini iletti. Bizler de kendilerine; almış olduğu kararlar, uygulamalar ve gösterdikleri olağanüstü gayretlerden dolayı teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Virüse karşı ülke olarak büyük başarı sağladık. Bunda katkısı olan tüm yetkililere, karar alıcılara ve bunu uygulayan tüm kesimlere teşekkür etmek gerekiyor. Ortak hareket edince neleri başarabileceğimizi görmüş olduk ve bunu herkese de gösterdik. Covid-19'a karşı savaşı kazanacağız ve ondan sonra oturup neler yapabileceğimizi konuşacağız. Ulusal bir strateji oluşturabilmemiz çok önemli. Bu stratejinin temelinde de lojistik sektörü olmalıdır. Böylesi zor bir dönemde, canla başla çalışan, bizler evimizde kalalım diye yola çıkan sürücülerimizle, her türlü sıkıntıya, zorluğa rağmen ülkesi için çalışan firma sahiplerimizle, sektörün tüm çalışanları ve temsilcileriyle her türlü desteğe hazırız. Dünya değişecek, üretim, satış ve pazarlamada dijital bir sistem oluşacak. Ancak malların hep olduğu gibi bundan sonra da fiziki olarak hareket etmesi gerekecek. O halde yapmamız gereken, bunu nasıl daha iyi ve sürdürülebilir şekilde gerçekleştirebileceğimizi araştırıp, en son Temassız Ticaret modelinde olduğu gibi, kamu-özel sektör işbirliğinin en güzel örneklerini hayata geçirecek projeler geliştirmek olacaktır.

*Saygı ve Sevgilerimle...*


10 YIL
DKV EURO SERVICE
TÜRKİYE
DKV
Masraflar belinizi bükmesin!
Rusya ve Belarus'ta DKV CARD kullanın,
faturalar sürpriz olmasın...
Filonuzun DKV CARD ile yaptığı ödemeleri internetten takip edebilir,
tüm harcamaları tek faturada görebilirsiniz.
Daha fazla bilgi için: +90 216 468 28 13 ve https://www.dkv-euroservice.com/tr
WE ARE
EETS
You drive, we care.
DKV
SERVICE STATIONS
GAZPROMNEFT
işbirliği ile ...

# Editör'den



*Alper ÖZEL*
*UND İcra Kurulu Başkanı*

## *Merhaba,*

Covid-19 salgını defedildikten sonra dünyada ekonomilerinin en çok üzerinde duracağı konu hiç kuşkusuz ki "tedarik zinciri yönetimi" olacak. Ülkeler ve dev şirketler ilk olarak, anlık değişimlerden etkilenmeyen bir tedarik zinciri sistemini kurmaya çalışacaklar ve bunun için büyük yatırımlar yapacaklar. Ülkeler ve şirketler arasında yeni işbirliklerini ve oluşumları görmeye başlayacağız. Çünkü salgın ile ortaya çıkan ani değişim, dünyada yönetilmesi zor kaotik bir durum ortaya çıkardı. Üretimler ya tamamen durdu ya da askıya alındı. Hammadde sorunu, taleplerdeki ani değişim, üretim planlamasındaki zorlukların temelinde tedarik zinciri yönetimi vardı. Herkesin bu ani durumlara karşı hazırlıksız olduğu görüldü. Ve şu da ortaya çıktı ki, dünyadaki ekonomik sistemin böylesi ani değişimlerde zarar görmemesi için ülkelerin tek başına yapacağı yatırımlar ve alacağı kararlar yeterli olmayacak.

Dünyanın ödevi belli! Bol alternatifli ve esnek bir tedarik zinciri nasıl kurulabilir? Covid-19'un tedarik zincirine nasıl zarar verdiğine bakarsak, ödevi doğru yapmak için elimize başlıklar olacak. Ülkeler ilk refleks olarak sınır kapılarını kapatarak, kontrolleri artırdılar. Taşımalarda ortaya çıkan durum tüm tedarik zincirini etkiledi. Tüm sektörlerin ani değişimleri yönetecek stokları ve üretim planlamaları olmadığı için dengeler bozuldu. Belirsizlik tedarik zincirini bozarken işletmelerde sermaye sorunları ortaya çıktı. Teslimat süreleri uzayınca üretim süreçlerinde bozulmalar yaşandı. Yakın gelecekte en temel ihtiyacımız anlık değişimlerden etkilenmeyen esnek iş modeline sahip, sürdürülebilir bir tedarik zinciri sistemi olacak. Atılacak her adımda, alınan her kararda ve uygulamada lojistik sektörünün izlerini çok daha fazla görmeye başlayacağız. Çünkü ülkelerin ve firmaların, hatta insanların kaderini lojistik sektörü belirliyor.

Ülke olarak bu konuda oldukça önemli bir konumdayız. Sektörümüzün dinamik ve yeniliklere açık yapısı ve bulunduğumuz konum bizi şanslı kılıyor. Dünya ticaret sisteminin akışını daha alternatifli hale getirmek için yapılacak planlar içerisinde Türkiye mutlaka olacak. Son yıllarda ülkemizdeki ulaştırma sektörüne yapılan yatırımları da göz önünde bulundurursak elimizin daha güçlü olduğunu söyleyebiliriz. Oldukça güçlü bir karayol ağına sahip olmamız, denizyolu taşımacılık filomuzun ve liman altyapımızın güçlü olması, havayolu taşımacılığında elde edilen başarılar ve dünyanın en büyük 3 havalimanından birine sahip olmamız, demiryolunda BTK hattının işler hale gelmesi bizi daha güçlü yapıyor. Bu gücü kullanarak esnek, ani durumlara karşı modellenebilir ve hemen kırılmayan bir tedarik zinciri sistemini nasıl oluşturacağımızı şimdiden planlamalıyız. Artık Türkiye'nin ve bulunduğumuz bölgenin "gerçek" lojistik planlamasını yapmalıyız ve senaryolar üzerinde kurgulamamız gerekmektedir.

Ayrı bir parantez de uluslararası karayolu filosuna açmak gerekiyor. Firmalarımız tüm sürücü ve çalışan ekibiyle çok büyük işlere imza attılar ve ticaretin devam etmesini sağladılar. Bunu yaparken de çalışanların sağlığını korumak için beklentilerin çok ötesinde tedbirler aldılar. Firmalarımız koronavirüsün tehdit olmaya başlamasıyla birlikte hemen harekete geçtiler sürücülere maske, eldiven dağıttılar, araçları dezenfekte ettiler. Kendi çalışanlarını ve müşterilerini korumak için alınan tedbirler sayesinde taşımaların sağlıklı şekilde sürmesini sağladılar.

Mart ayı ile birlikte virüsün tüm sektörlere etkisi hissedilmeye başladı ve sektörlerde ortalama yüzde 15'lik iş kayıpları oluştu. Sektörümüz de doğal olarak etkilendi ve yıla iyi başlayan uluslararası taşımalarda gerileme başladı. 17 Şubat-15 Mart tarihleri ve 16 Mart-12 Nisan tarihleri arasındaki geçiş adetlerine bakıldığında taşıma adetlerinde ortalama yüzde 40'lık düşüş görüldü. Salgının etkisi geçmeye başlayınca geçiş adetleri artacaktır. Ancak bu dönemde böylesini kritik bir görevi yapan sektörün her türlü desteği hakettiği de açıktır.

Bu zor dönemde tüm zorluklara ve sıkıntılara rağmen işlerinin başında olan ve ticaret akışının devam etmesini sağlayan lojistik sektörüne ayrıca teşekkür etmek gerekiyor. Firmalarımız kendi çalışanlarını korumak için tedbirler alırken müşterilerinin ürünlerinin de sağlıklı şekilde ulaştırılması için beklentilerin ötesinde önlemler uyguladılar.

Bu vesileyle, ülkemizin geçmiş 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutluyorum. Şanlı meclisimizin 100'yılını kutlarken bugünlere gelmemizi sağlayan Mustafa Kemal Atatürk, tüm silah arkadaşları, gazi ve şehitlerimizi minnetle anıyorum.

Aynı zamanda bu ay mübarek Ramazan ayı. Rahmet ayı olan Ramazan ayının ülkemize, tüm islam alemine hayırlara vesile olmasını yüce Allahtan diliyorum.

*Saygılarımla...*

# CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN: TÜRK KONSEYİ ÜYELERİNDEN TAŞIMACILARIMIZ İÇİN KOLAYLIK İSTEDİ

Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Türk Konseyi Liderler Zirvesi'ne video konferans yoluyla katıldı ve Hazar geçişli orta koridorun önemine değindi.
Türk Konseyi Liderler Zirvesi'nde konuşan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, "Aldığımız tedbirler aramızdaki ticareti olumsuz etkileyebiliyor. Bu nedenle ulaştırma, gümrük sınır geçişleri gibi alanlarda halk sağlığını gözetmek suretiyle olabilecek en pratik çözümleri en kısa zamanda hayata geçirmeliyiz" dedi.
"Bakü-Tiflis- Kars hattı üzerinden mevcut yüke ek günlük 3 bin 500 ton yükün taşınabilmesi için çalışmalar yapıyoruz" diyen Erdoğan, "Bu sıkıntılı dönemler de inşallah kısa sürede bitecek, çok daha aydınlık ve huzurlu günler bizleri kucaklayacaktır" diye konuştu.
Erdoğan, konsey üyelerinden geçiş belgesi



kotası, geçiş ücretleri, sürücü vizeleri gibi konularda kolaylık sağlamalarını beklediğini de söyledi. Erdoğan, gelişmelerin Hazar geçişli orta koridorun güçlendirilmesinin önemini bir kez daha ortaya koyduğunu kaydetti.

# SEMPTOM GÖSTERMEYEN TIR ŞOFÖRLERİ KARANTİNADA BEKLEMEYECEK




Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan "Covid-19 (koronavirüs) semptomu göstermeyen yabancı uyruklu şoförlerin 14 gün karantina uygulanmadan 72 saat içinde yüklerini bırakmalarına izin verilecek. Covid-19 semptomu göstermeyen Türk şoförler, karantina süresi dolmadan Irak ve İran sınır kapıları hariç tekrar yurtdışına çıkabilecek" dedi. Pekcan, uluslararası yük taşımacılığı kapsamında birçok önemli düzenleme yapıldığını, bunlara ilaveten Covid-19 ile mücadelede gelinen aşama dikkate alınarak, ihracat sevkıyatlarının olumsuz yönde etkilenmemesi, tedarik zincirinin zarar görmemesi ve taşımacılık sektörünün etkin bir şekilde çalışabilmesi amacıyla İçişleri, Sağlık, Ulaştırma ve Altyapı ile Dışişleri bakanlıklarıyla eş güdüm içinde önemli bir adım daha atıldığını kaydetti. Alınan kararın önemine dikkati çeken Pekcan, "Uluslararası ticari taşımacılık kapsamında İran ve Irak sınır kapılarından giriş-çıkışlar hariç olmak üzere, Türk şoförlerin Türkiye'ye girişlerinde, Sağlık Bakanlığı birimlerince yapılan muayene sonrasında Kovid-19'a ilişkin herhangi bir semptom tespit edilmemesi ve her türlü sağlık tedbirlerinin alınması koşuluyla 14 günlük karantina süresini beklemeden tekrar yurtdışına çıkış yapabilmelerine izin verilecek" değerlendirmesinde bulundu.

# GURUR DUYUYORUZ

Ülkemiz evde kalabilsin diye sağlık başta olmak üzere tüm ihtiyaç malzemelerinin tedariğini ayakta tutan lojistik sektörünün, gece gündüz dünyanın tüm yollarında çalışan şoförlerin, canla başla ikmal alanlarında, depolarda çalışan görevlilerin ve tüm ekiplerin güvenliğini sağlayan, operasyonların devamlılığını garanti eden yöneticilerin her zaman yanındayız.

Sizinle çalışmaktan gurur duyuyoruz.

#senevdekaldiyeyollarda
#tırsanyanında




444 5 847
4445 TIR

YOL YARDIM

TIRSAN




# HABUR SINIR KAPISI'NDA
## 'TEMASSIZ' FORMÜLDE REKOR KIRILDI

Sağlık Bakanlığı'nca koronavirüs ile ilgili önleyici tedbirler kapsamında Irak'ta Covid-19 virüsünün tespit edilmesi üzerine Türkiye'den Irak'a açılan tek gümrük kapısı olan Şırnak'ın Silopi ilçesindeki Habur Sınır Kapısı iki yönlü geçişlere kapatılmıştı. Ticaretin aksamaması amacıyla UND'nin girişimleri, Ticaret Bakanlığı'nın öncülüğü ve Sağlık Bakanlığı'nın onayıyla, 1 Mart 2020'den itibaren Habur Sınır Kapısı ile İbrahim Halil Gümrük Kapısı arasındaki tampon bölgede temassız ticaret başladı.

Irak'a açılan Habur Sınır Kapısı'nda, koronavirüs tedbirleri kapsamında tampon bölgede treyler ve şoför değişimi temassız bir şekilde gerçekleştirilirken, UND'nin sürekli desteği ile hayata geçirilen taşıma modeliyle sınır kapısında taşıma rekoru kırıldı. Habur Gümrük Müdürlüğü verilerine göre Koronavirüs krizine rağmen sınır kapısında 1 Mart-16 Nisan'da ticari amaçla 83 bin 170 araç ile giriş ve çıkış gerçekleştirildi. Salgının başlangıcında günde 400 olan araç sayısı son günlerde 1500'e ulaşırken, virüse karşı alınan tedbirler, koordineli şekilde hassasiyetle uygulanıyor .

Habur Sınır Kapısı'nda aksamadan devam eden operasyon ve rekor taşıma sayısına ulaşılması vesilesiyle elde edilen başarıyı kutlamak isteyen UND, motivasyon amaçlı olarak gümrük sahasında görevli operasyon görevlilerine, sürücülere ve Irak tarafındaki gümrük görevlilerine baklava dağıttı.

UND yaptığı açıklamada, "Ülke olarak zor bir süreçten geçtiğimiz bu dönemde, özverili çalışmalarından dolayı tüm gümrük çalışanlarına ve sektörümüze verdikleri yoğun destek için Ticaret Bakanlığımıza, sektörümüz adına teşekkür ederiz" dedi.



ALG'IM YERİNDE TRAFİK GÜVENDE



# ALG VE UND
## DAHA GÜVENLİ KARAYOLU İÇİN BİRLİKTE!

Kasım ayında imzalanan "İş Birliği Anlaşması" ile
UND üyesi kurumların tüm şoförleri, psikoteknik test süreçlerini
81 ilde kolayca tamamlıyor, yola ALG güvencesiyle çıkıyor.

**444 52 54**
www.algpsikoteknik.com

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ

ALG PSİKOTEKNİK

# ORTA ASYA'DAN GELEN SÜRÜCÜLER KARANTİNAYA GİRMEYECEK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu "Orta Asya'dan yük getiren şoförler, araçtan inmemeleri ve kurallara uymaları halinde karantinaya girmeyecek" açıklamasında bulundu. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'le yaptığı telefon görüşmesinde, ticari amaçla yük getiren şoförlere ilişkin 14 günlük karantina süresinin indirilmesi konusunun masaya yatırıldığını anlatan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, söz konusu görüşmenin ardından Rusya Ulaştırma Bakanı ve Kazakistan Altyapı Bakanı başta olmak üzere ilgili Bakanlarla görüşmeleri yaptıklarını duyurdu. 14 günlük karantina süresini 72 saate indirecek şekilde mutabakata varıldığını bildiren Bakan Karaismailoğlu, konuyla ilgili genelgenin yayınlandığını açıkladı. Karaismailoğlu, yayınlanan genelge ile Rusya ve Kazakistan başta olmak üzere Orta Asya'dan gelen yabancı ve Türk uyruklu araç şoförlerine, Türkiye'ye




girişlerinden itibaren en geç 72 saat içerisinde ülkeden tekrar çıkış yapmaları ve belirlenen kurallara uymaları halinde 14 günlük karantina süresinin uygulanmayacağını anlattı. Karaismailoğlu, "Genelgeye göre ülke içinde bulunduğu 72 saatlik süre içerisinde, solunum sistemi enfeksiyon belirti ve bulguları geliştiğinde, en yakın sağlık kuruluşuna maske ile başvuracağını taahhüt edecektir. Türk şoförlerimiz ise 72 saat içerisinde çıkış yapmayacaklarını beyan etmeleri halinde, ikametgâhlarında 14 günlük ev karantinasında kalacaktır" dedi.

# TIR KARNESİNİN GEÇERLİLİK SÜRESİ 210 GÜNE ÇIKTI




Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından yapılan duyuruda TIR Karnelerinin geçerlilik süresinin 120 günden 210 güne çıkarıldığı açıklandı.
TOBB'un UND'ye geçtiği duyuruda şu açıklamaya yer verildi:
- Bilindiği üzere, halihazırda düzenlenen TIR Karnelerinin geçerlilik süresi 120 gün olarak uygulanmakta ve geçerlilik bitiş tarihi karne üzerine kaşe ile tatbik edilmektedir.
- Son günlerde Koronavirüs (Covid-19l salgını nedeniyle birçok ülkenin sınır kapılarını kapatması nedeniyle önceden Birlikleri kefaleti altında, TIR Karnesi almış olan TIR Karne Hamillerinin ellerindeki TIR Karnelerini kullanma imkanı kısıtlanmıştır.
- Bu çerçevede, Birlikleri tarafından Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği nezdinde yapılan girişimler neticesinde 15 Aralık 2019 - 31 Ocak 2020 arasında düzenlenen ve henüz kullanılmamış olan TIR Karnelerinin geçerlilik sürelerinin 120 günün üzerine 90 gün eklenerek uzatılmasına karar verilmiştir. Örnek olarak; 2 Ocak 2020 tarihinde düzenlenerek TIR Karne Hamiline teslim edilen bir TIR Karnesinin normal geçerlilik süresi 1 Mayıs 2020 tarihinde bitmekteyken, 90 gün uzatılarak 30 Temmuz 2020 olarak güncellenecektir.
- Söz konusu tarih aralığında düzenlenen ve henüz kullanılmamış olan karneler için süre uzatma işlemi TIR iş ve işlemlerinin takip edildiği yazılımlar üzerinden gerçekleştirilmiş olup Karne üzerindeki tarihler ise TIR Karnesi düzenlemeye yetkili Odalar tarafından mühür tatbik edilerek düzeltilecektir.

# Dijital Dönüşümünüze Rehberlik Ediyoruz



e-Dönüşümden, siber güvenliğe; robotik süreç otomasyonundan,
veri merkezine ve teknolojik altyapı çözümlerine kadar
tüm ihtiyaçlarınızı tek elden karşılıyor;
dijital dönüşüm yolculuğunuzda size eşlik ediyoruz.

**İşNet, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin
KVKK ve Teknolojik İş Çözümleri Ortağı'dır.**

Ses | İnternet | Sanal Ağ VPN | Uydu | Veri Merkezi | e-Dönüşüm
Bulut Bilişim | Siber Güvenlik | Robotik Süreç Otomasyonu | Nesnelerin İnterneti

0850 290 0 290 | isnet.net.tr

isnetTR isnet isnet isnet_TR

Türkiye İş Bankası kuruluşudur | TÜRKİYE İŞ BANKASI

İşnet



## TEMAZSIZ TİCARETTE BÜYÜK BAŞARI SAĞLANDI

# BAKAN PEKCAN UND'YE TEŞEKKÜR ETTİ

**Koronavirüs nedeniyle geçişlerin durma noktasına gelmesi nedeniyle, başlatılan temassız ticaret ile geçişler hızlandı. Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, temassız ticaret konusundaki çalışmaların başarıyla gerçekleştirilmesine katkılarından dolayı Uluslararası Nakliyeciler Derneği ve Güneydoğu Anadolu İhracatçı Birliklerine, tüm gümrük personeline ve nakliyecilere teşekkür etti. Pekcan, "Tampon bölgede bizim şoförümüz aracı bırakıyor, karşı taraftan şoför gelip alıyor. Dönen araçlar da tamamen dezenfekte edilerek, sahamızda bekleyen Türk sürücüler tarafından girişi yapılıyor" dedi.**

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, yeni tip koronavirüs (Covid-19) salgınına karşı dış ticarette başlatılan "temassız ticaret" formülünü başarıyla sürdürdüklerini söyledi. Öncelikle İran ve Irak sınır kapılarının yolcu giriş çıkışlarına kapatıldığını anımsatan Pekcan, "Dünyayı etkisine alan Covid-19 pandemisinin ticaretimiz üzerinde etkisini en aza indirmek ve dış ticareti mümkün olduğu kadar etkin ve yüksek kapasiteyle sürdürmek için hayata geçirdiğimiz 'temassız ticaret' uygulamalarımızı başarıyla sürdürüyoruz" diye konuştu. Habur Gümrük Kapısı'nda tampon bölgede temassız şekilde "konteyner, treyler ve şoför" değişimi yapıldığını ifade eden Pekcan, işlemler gerçekleştirilirken her türlü sağlık ve dezenfeksiyon tedbirlerinin de sıkı şekilde alındığını dile getirdi.

### HABUR'DAN 55 BİN GİRİŞ 50 BİN ÇIKIŞ YAPILDI

Temassız ticarete geçilen mart ayından bu yana Habur Gümrük Kapısı'ndan toplam 55 bin 208 tırın giriş, 50 bin 386 tırın ise çıkış yaptığı bilgisini veren Pekcan, şöyle devam etti: "Covid-19 pandemisinden önce, Irak'a açılan Habur Sınır Kapımızdan şubat ayında günlük ortalama tır çıkış sayısı 1613 düzeyindeydi. Salgının etkisini artırmasıyla sınır kapısının kapanmasının akabinde ilk hafta geçiş sayısı 311'e gerilediği. 9-31 Mart döneminde günlük ortalama çıkış sayısı 779'a, 1-24 Nisan döneminde ise 1.249'a yükseldi. Ayrıca 18 Nisan'da Habur'da en yüksek günlük 1.576 çıkış sayısına da ulaşıldı. Bu gümrük kapımızdan çıkış yapan ticari araç sayısı 24 Nisan'da 1.449 oldu. Bu sayı ile pandemi öncesi dönemdeki günlük rakamlara oldukça yaklaştık."

### KAPIKULE'DEN 43 BİN TIR ÇIKIŞ YAPTI

Pekcan, Kapıkule Gümrük Kapısı'ndan da marttan bu yana çıkış yapan tır sayısının toplam 43 bin 213 olduğunu aktardı. Bu süreçte Türkiye'nin geleneksel ticaret ortakları niteliğindeki sınır komşularıyla ticarette demir yollarına ağırlık verilmesi gerektiğini vurgulayan Pekcan, İran'a açılan Kapıköy Demir Yolu Gümrük Kapısı'nda, mal alışverişinin insan teması olmaksızın vagonlarla gerçekleştirildiğini söyledi. Pekcan, burada işlemlerin, vagonların

Türkiye tarafından lokomotiflerle itilip, İran tarafından yine lokomotiflerle çekilerek gerçekleştirildiğini, gelen boş vagonların da dezenfekte edildiğini belirterek, şu değerlendirmede bulundu: "Kapının kapanmasından önce günlük yaklaşık 261 tır İran varışlı olarak çıkış yapmaktaydı. Pandemiye ilişkin önlemler kapsamında kara hudut kapılarımızı kapatmamız ve İran'a ihracatımızda tampon bölge bulunmaması nedeniyle Kapıköy Demir Yolu Gümrük Kapımız alternatif olarak öne çıkmıştır. Bu hatta ocak-şubat döneminde aylık ortalama 289 vagonla taşımacılık yapılıyordu. Temassız ticaret kapsamında mart ayında ise Kapıköy'den 781 vagon çıkış yaparken, bu sayı 24 Nisan itibarıyla 2 katına çıkarak 1633 vagona ulaştı. Taşınan yük miktarı da bu dönemde 27 bin 384 tondan 41 bin 913 tona yükseldi. Vagonla işlem hacmimizdeki artış memnuniyet verici."

Bakü-Tiflis-Kars hattını da daha yoğun kullanmak için çalıştıklarını vurgulayan Pekcan, ocakta toplam 121 vagon, 4 bin 219 ton olan eşya taşıma değerinin, 1-24 Nisan tarihlerinde 344 vagonla 10 bin 194 ton olarak gerçekleştiğini bildirdi.

Azerbaycanlı ve Gürcü muhataplarla da yoğun şekilde video konferans ve telefon görüşmeleri yaptıklarına işaret eden Pekcan, "Mevcut süreç tüm ülkeleri alternatif şekillerde ticaretin devamı için çalışmaya itiyor. Tedarik zincirlerinin devamı, günlük ihtiyaçların sürekli ve etkin karşılanması için mümkün olan her türlü çalışmayı muhataplarımızla beraber koordineli bir şekilde gerçekleştirmeye uğraşıyoruz" dedi.




## HALKALI-KAPIKULE-AVRUPA HATTINDA TREN FREKANSINI ARTIRICAĞIZ

Halkalı-Kapıkule-Avrupa hattındaki tren frekanslarının sayısını artırmak için de çalışmaların devam ettiğini anlatan Pekcan, Kapıkule Garı'ndan vagonlarla yapılan sevkıyatın sayısının da 35 bin 800'den 50 bine çıkarılmasını hedeflediklerini dile getirdi. Bakan Pekcan, demir yoluyla dorse taşımacılığı kapsamında Çerkezköy-Plovdiv tren sefer sayısını da 26 Mart itibarıyla ikiye çıkardıkları bilgisini verdi.

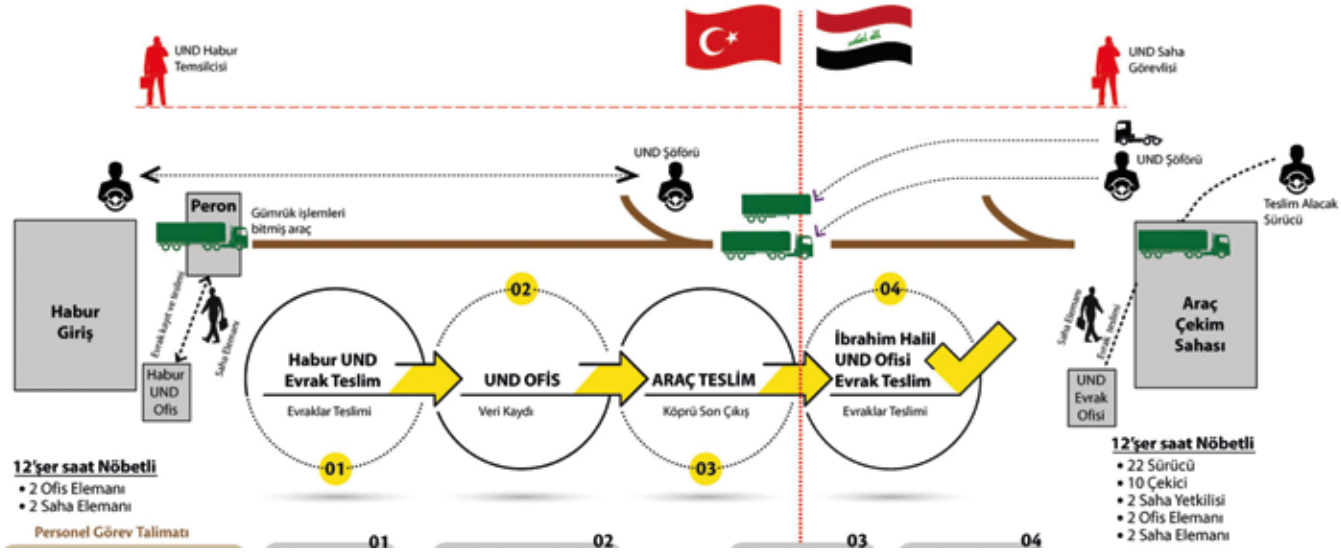
Türkiye'nin en önemli ticari partneri olan Avrupa'ya açılan deniz kapıları limanlarda da her türlü önlemi aldıklarına dikkati çeken Pekcan, İtalya ve Fransa başta olmak üzere, bazı ülkelere Tuzla, Çeşme, Ambarlı, Mersin ve Yalova limanlarından Ro-Ro gemisi kullanarak deniz yolu ile tır ve dorse sevkini de güvenli ve temassız şekilde sürdürdüklerini anlattı.

Pekcan, 2019 yılında Türkiye'den Avrupa ülkelerine Ro-Ro hatları vasıtasıyla 222 bin 951 araç taşındığını ve bu taşımaların 165 bin 74'ünün (yüzde 74'ü) Trieste Limanı'na gerçekleştirildiğini kaydetti. Bu işlemlerde, gerekli sağlık kontrolleri ve dezenfeksiyonu harfiyen uyguladıklarını vurgulayan Pekcan, taşımacılıkta görevli mürettebatın ya da personelin kesinlikle kara ile temasına izin verilmediğini söyledi.

## KÖSTENCE'YE DÜZENLİ RO-RO SEFERLERİ BAŞLADI

Köstence Ro-Ro hattında da ilk geminin 2 Nisan'da deneme seferini gerçekleştirdiğini belirten Pekcan, 15 Nisan'dan itibaren haftada bir olmak üzere düzenli seferlere başlandığını, yakın zamanda haftada 4 sefere çıkılmasına yönelik çalışmaların yapıldığını sözlerine ekledi.

## UND HABUR - İBRAHİM HALİL GÜMRÜĞÜ ARAÇ ÇIKIŞ ŞEMASI





# KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA HARAKETLİLİĞİN SÜRMESİ İÇİN DÜNYADA YENİ UYGULAMALAR DEVREYE GİRDİ

**Koronavirüs pandemisi nedeniyle ülkeler toplumun hayati ihtiyaçlarını onlara ulaştıran karayolu taşımacılığının sürekliliğini sağlamak için tedbirler aldılar. Sürüş sürelerinden finansal desteklere kadar ülkeler farklı uygulamaları devreye soktular.**

Karayolu taşımacılığına salgın döneminde büyük görev düştü. Ülkeler de karayolunda hareketliliğin sürmesi için bir dizi önlemi hayata geçirdiler. Ülkemizde virüs yayılmaya başlayınca şehirler arasında seyahat engellenirken karayolu ile mal taşımacılığının devam etmesi sağlandı. Gümrüklerde ise temassız taşımalara başlanarak treylerlerin değiştirilmesi yöntemiyle gümrüklerde sağlıklı bir geçiş ortamı oluşturuldu.

## PEKİ DÜNYADA KARAYOLU TAŞIMALARI NASIL YAPILDI?

### AMERİKA

Kuzey ve Güney Amerika bölgesindeki tüm ülkeler, günlük ihtiyaçların insanlara ulaştırılmasını sağlamak için karayolu operasyonlarının sürdürülmesinin önemini kabul ettiler.

-Kuzey Amerika'da, üç hükümet ticari araçların veya temel ihtiyaçları olan diğerlerinin, özellikle ABD'nin meyve ve sebzelerinin çoğunu Meksika'dan aldığı bu ülke ile sınırı geçmesine izin vermek için sınır politikalarını koordine etti.

-Güney Amerika'dan gelen gıda ve tarım ürünleri, deniz limanlarında işlenmeye devam ederken, kamyonlar malları depolara ve perakende satış mağazalarına taşımaya devam etti.

-ABD Ulaştırma Bakanlığı, önemli yükleri taşıyan ticari sürücülerin normal hizmet saatlerinden daha fazla görev yapmalarını sağlayan bir acil durum bildirisi yayınladı.

## ÇİN

Salgının başladığı Çin'de, ulusal makamlar, aşağıdakiler de dahil olmak üzere bir dizi önlem getirerek taşımacılık faaliyetlerini sürdürmeye devam ettiler:
-Salgın sona erene kadar tüm araçlar için ülke genelinde tüm otoyol geçiş ücretleri (köprüler ve tüneller dahil) kaldırıldı.
-Acil durum malzemeleri ve gerekli personeli taşıyan araçlar için kesintisiz, kontrolsüz, ücretsiz geçiş sağlandı.
-COVID-19 salgınından etkilenen şirketlere, özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelere ve temel malları ve günlük ihtiyaçları taşımakla görevli şirketlere finansal destek sağlandı.
-Ticari araç muayene ve yeterlilik belgelerinin geçerlilik süresi Covid-19 salgını sona erdikten sonraki 45 güne uzatıldı.
-Sigorta şirketlerini sigorta süresini uzatmaya ve motor sigorta primlerinin ödenmesini ertelemeye ve COVID-19 salgını sırasında operasyonları askıya alınan ticari araçlar, gemiler ve uçaklar için primleri düşürmeye veya muaf tutmaya teşvik etti.

## AVRASYA

-Belarus'ta gümrük idaresi, iç tüketim sınırında gerekli mal kamyonu sevkiyatlarının gümrük işlemlerinin kolaylaştırılacağını duyurdu. Ayrıca, Belarus'a veya diğer ülkelere geçiş için gerekli olan gümrük mallarının gümrüklenmesine ve geçişine öncelik vermek için sınırlarda "yeşil şerit" tanıttı. Nitekim, Belarus gelenekleri Ocak-Mart 2020 arasında malların Belarus sınırlarının ötesine geçişinin sağlık krizine rağmen geçen yılın aynı dönemine göre arttığını bildirdi.
-Bu ayın başlarında kuyrukların artmasından sonra bölgenin diğer ülkelerinde sınır geçişi prosedürlerini kolaylaştırmak için önlemler alındı.
-Kazakistan'da Hükümet, Covid-19 vakaları yaşayan ülkelerden gelen şoförler ve kamyonlar için gereksinimlerini değiştirdi, bu da bu sürücülerin ülkenin sınır geçiş noktalarına vardıklarında artık araç değiştirmek zorunda kalmayacakları anlamına geliyor.
-Azerbaycan ayrıca İran için "transit yeşil koridorunu" açık tuttu ve Rusya'ya ve dünyanın geri kalanına bağladı.
-Rusya'da, Covid-19 salgını karşısında malların düzgün akışını garanti etmek için benzer çabalar sarf edildi. Ulusal yetkili makamlar: Uluslararası karayolu taşımacılığı sürücülerini, virüs belirtileri yoksa, 14 gün boyunca zorunlu karantinaya maruz bırakmayın. Bölgesel yollarda yıllık bahar kısıtlamaları getirilmemelidir. Nakliye şirketlerini nakliye vergisi ödemekten muaf tutun. Küçük ve orta ölçekli işletmeler için sigorta primlerini azaltın uyarısında bulundu.

## AVRUPA

-Avrupa Komisyonu, Covid-19 salgınının başlangıcından itibaren yük taşımacılığı ve lojistiğin temel doğasını tanıdı.
-Ekonomiyi sürdürmek ve ulaştırma işçilerinin AB'deki evlerinden işyerlerine ulaşabilmelerini sağlamak için bu sektörlere öncelik verdi.
-Avrupa Komisyonu, AB Üye Devletleri tarafından getirilen tek taraflı önlemleri uyumlu hale getirmek için, öneriler ve kılavuz ilkeler getirdi.
Avrupa Komisyonu'nun önerileri şöyle oldu:
-Yük taşımacılığına öncelik vermek için iç ve dış sınırlarda yeşil şeritlerin oluşturulması
-Profesyonel sürücülerin aracı olmadan serbest dolaşımını garantilemek için tek bir işveren sertifika şablonu oluşturulması
-Bir dizi yük, araç ve personel ile ilgili sertifika ve kontrol belgesinin geçerliliğinin geçici olarak uzatılması için bir çerçeve oluşturulması
-Sürücüler için sürüş ve dinlenme sürelerinde daha fazla esneklik sağlanması ve AB Üye Devletlerinin derogasyonlara başvurabilecekleri bir çerçeve oluşturulması
-Ağır yük taşıtları için trafik yasaklarının kaldırılması









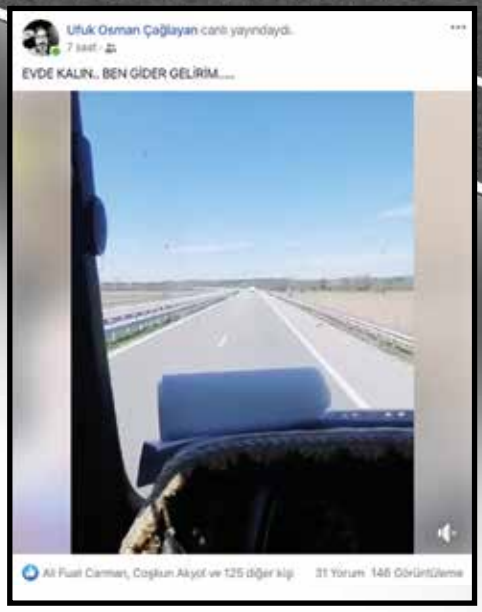



# HAYAT ONLAR SAYESİNDE DEVAM EDİYOR..
# BİZ EVDE KALALIM DİYE ONLAR YOLLARDA

**Koronavirüste canları pahasına görev yapan sürücüler, ülkesinde hayat devam etsin diye yollardaydı. Bir kamyon sürücüsü sosyal medyadan şöyle bir paylaşımda bulundu: "Yollarda Tırcılardan kamyoncudan başka kimse kalmadı, savaş olur silah mühimmat taşırız, deprem olur erzak-eşya taşırız, virüs olur yiyecek-içecek taşırız, siz evde kalırken yokluk çekmeyin diye biz yolda kalırız. Var mı bizi de aklına getirip dua eden." Böyle zor bir dönemde hayatı kolaylaştıran sürücülere hepimiz duacıyız ve her birine ayrı ayrı teşekkür borçluyuz.**

# ONLAR KAHRAMAN ŞOFÖRLER










Öyle bir mesleği icra ediyorlar ki; her şey onlara bağlı. Bugüne kadar yaptıkları işi ekonominin, ticaretin bir gereği olarak görüyorduk. Bugün bir kez daha gördük ki onlar hayatın sürmesini de sağlıyorlar. Gıda, içecek, tıbbi malzemeler ne varsa onlar sayesinde ulaşılabilir oluyor. Koronavirüs tehdidine karşı yine sahneye çıktılar, geçtiler direksiyonunun başına, hepimize gıda oldular, içecek oldular, ilaç oldular, umut oldular….
UND'nin Sesi Dergisi için sürücülerimizin sosyal medya paylaşımlarına baktık. Hepsi aynı şeyi söylüyor: **"SİZ EVDE KALIN DİYE BİZ YOLLARDAYIZ."**




# BAŞKANLAR KONUŞTU

**DEİK, UND ve UTİKAD başkanları internet üzerinden yaptıkları toplantıda Covid-19 sürecinde uluslararası taşımacılıkta yaşanan durumları ve alınması gereken önlemleri konuştular. UND Başkanı Çetin Nuhoğlu, sınır geçiş süreleri ve vize sorunlarının temel iki büyük sorun olduğunu söyledi. Kapıkule ve Irak'ta oluşturulan tampon bölgelerin taşımaların devam etmesi açısından önemli olduğunun altını çizen Nuhoğlu, şoförler için uygulanan 14 günlük karantina sorunun yapılacak testlerle çözülebileceğini söyledi.**

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), "Covid-19 Salgın Sürecinde Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Nasıl Etkileniyor?" konulu online bir seminer gerçekleştirdi. 8 Nisan'daki internet seminerinin moderatörlüğünü DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Turgut Erkeskin yaptı. Toplantıya; DEİK Başkanı Nail Olpak, UND Başkanı ve DEİK Yönetimi ile İcra Kurulu Üyesi Çetin Nuhoğlu ve UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, katıldı. Turgut Erkeskin, lojistikte karşılaşılan problemlerin neler olduğu, neler yapılması gerektiği noktasında sorular sorarken, katılımcıların sorularını da iletti.

## NAİL OLPAK: HER ŞEYE RAĞMEN İHRACAT SÜRDÜ

DEİK Başkanı Nail Olpak, virüsün başlamasından itibaren iş konseyleri ile birlikte sürekli online toplantılar yaptıklarını, büyükelçilikler ve ticaret müşavirleri ile de görüştüklerini söyledi. Yaptıkları görüşmelerde herkesin endişeli olduğunu ancak ümitsizlik görmediğinin altını çizen Olpak, yaşanan tüm gelişmelere ve zorluklara rağmen lojistik sektörünün ihracat taşımaları yaptığını söyledi. Böyle bir durumda dahi yeni kanallar bulunduğunu ve işlerin sürdüğünü aktaran Olpak, bu dönem atlatıldıktan sonra yarın tekrar bir araya gelip konuşulacağını ve sektörün geleceğinin kurgulanacağını ifade etti.

## ÇETİN NUHOĞLU: HER ŞARTTA TAŞIMACILIK ÖNEMLİ

UND Başkanı ve DEİK Yönetimi ile İcra Kurulu Üyesi Çetin Nuhoğlu, ülke olarak değişik bir dönemden geçtiğimizi söyleyerek karayolu taşımacılığının önemine vurgu yaptı. "Karayolu taşımacılığı ihracata en büyük desteği sunuyor. Ka-

rayoluyla Avrupa'ya yapılan ihracatın miktarı 42 milyar dolardır. Orta Doğu'ya yapılan ihracatın 12 milyar dolarlık kısmı karayoluyla gerçekleşiyor. Karayolu nakliyecileri Rusya ve BDT'ye 8 milyar dolarlık yük taşıyorlar" diyen Nuhoğlu karayolu taşımacılığının ülkemizin mevcut konumu nedeniyle büyük avantajlar sunduğunu anlattı.

## "VİZELER İÇİN OLUMLU ADIMLAR ATILIYOR"

Her şartta taşımacılığın önemli olduğuna vurgu yapan Nuhoğlu, AB Komisyonu tarafından hazırlanan kılavuzda bunun ortaya konduğunu söyledi. Nuhoğlu, "Sağlık için önemli tedbirler alınırken, taşımacılar için yeşil hatlar oluşturuldu. AB, karayolunda taşımaların duraksamadan geçilmesi için de tedbirler aldı" dedi. AB ülkelerinin tedbir kapsamında ilk başta vizeleri askıya aldığını ancak şimdi şoförlerin bulundukları ülkelerde vize başvurusu yaptığında vizelerin uzatıldığını söyledi. Nuhoğlu, "Hatta AB'de sürücülerin vizesiz çalışması için nelerin yapılabileceği konuşuluyor, bu süreçte vize ve transit geçişlerin serbestleştirilmesi konusunda AB ye önemli bir mesaj verildi" şeklinde konuştu.

Alınan tedbirler ve engeller yüzünden yaşanan sıkıntılara da vurgu yapan Nuhoğlu, Kapıkule'den yapılan geçişlerle ilgili örnek verdi: "Ocak ve Şubat aylarında Kapıkule'den günlük 1.100 geçiş oluyordu. Bugün bu sayı 700'e düştü."

## "OLUŞTURULAN TAMPON BÖLGELERLE TAŞIMALARIN DEVAM ETMESİ SAĞLANDI"

Temassız taşımacılık için alınan tedbirlerin çok önemli olduğunu aktaran Nuhoğlu, Kapıkule'de ve Habur'da oluşturulan tampon bölgelerde treyler değişimlerinin yapıldığını söyledi. Irak'ta daha önce günlük 1.500 araç çakışı yapıldığını, bunun tamamen durmaması için alının tampon bölge çözümü ile günlük 1.200 araç çıkışının gerçekleştiğini söyledi. Bunun için 45 Iraklı sürücünün görev yaptığının bilgisini verdi.

Nuhoğlu, İran'da tampon bölge oluşturulmadığı için taşımaların durduğunu söyledi. İran'a ve İran üzerinden transit 60 bin sefer yapıldığı aktaran Nuhoğlu, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan gibi ülkelere yapılan taşımalarda ciddi sıkıntılar yaşandığını aktardı. Tek hattın Gürcistan-Hazar geçişi oluğunu söyleyen Nuhoğlu, bu bölgeye yapılan 3 milyar dolarlık taşımanın risk altında olduğunu ve çözüm için İran Derneği ile yaptıkları görüşmelerin sürdüğünü ifade etti.

## "YENİ TAŞIMACILIK ÇÖZÜMLERİ ÖNEMLİ"

Böylesi kritik bir dönemde lojistik stratejilerinin oluşturulması gerektiğinin önemine vurgu yapan Nuhoğu, Karadeniz-Köstence Ro-Ro hattının hizmete başlamasının önemli olduğunu ve desteklenmesi gerektiğini söyledi. Nuhoğlu bu sayede Romanya tarafında sürekli hazır bekleyen sürücülerin araçlarımızı alarak taşımalara kesintisiz devam edebileceklerini söyledi. Nuhoğlu Çerkezköy-Avrupa tren seferlerinin de artırılması ve Mersin Taşucu'ndan Lübnan'a giden gemilerin daha aktif hale getirilmesi gerektiğini belirtti.

## "SÜRÜCÜLERE TEST YAPILACAK SAĞLIKLI BİR ALTYAPI OLUŞTURULMALI"

Şoförlere uygulanan karantina nedeniyle yaşanan sıkıntıları da anlatan Nuhoğlu, sürücülere test yapılmasını 15 gün önce istediklerini söyledi. Bunun için Kapıkule'de test merkezi kurulmasını talep ettiklerini gerekirse parasını verebileceklerini söylediklerini aktaran Nuhoğlu, şöyle devam etti: "Test sonucunu bildirelim ve sürücüler gönül rahatlığıyla çalışsın dedik. Bu hafta bu konu tekrar görüşülecek. Tabi ortada şöyle bir durum var. 15 dakikalık testler bize kesin sonuç vermeyebilir. Sürücülerimizi de onların ailesini de tehlikeye atabiliriz. Sağlık Bakanlığı testleri yaptıktan sonra emin olabilmemiz için bir çalışma yapıyor. Sürücülerimizin ilk testlerinin ardından kontrol edebileceğimiz alanların olması gerekiyor. Sürücülerimizin gideceği güzergaha göre testler 24 saat arayla yapılabilir. Sınır kapılarında gümrük çalışanlarına ve sürücülere sürekli güvenli test yapılmasını sağlayacak altyapı biran önce sağlanmalı."

Nuhoğlu, Avrupa'ya yapılan taşımaların iki seferden tek sefere düştüğünü bunun da maliyetleri artırdığını söyledi. Bir Tır'da ortalama 73 bin dolarlık mal taşındığını söyleyen Nuhoğlu, asıl önemli noktanın bu malları ulaştırabilmek olduğunu aktardı.

## EMRE ELDENER: DENİZ VE HAVADA NAVLUN FİYATLARI YÜKSELDİ

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, taşıma modlarının kendine göre sorunları olduğunu söyledi. Hava kargo taşımalarında, yolcu uçaklarının kargo kapasitesinin kullanıldığını yolcu taşımacılığı durduğu için sadece kargo uçaklarının kullanılmak zorunda kalındığını bunun da maliyetleri artırdığını söyledi. Eldener denizyolunda yaşanan sıkıntıyı ise şöyle anlattı: "Deniz taşımacılığında Çin'e gidemeyen satın alma ekipleri şubat ayında Türkiye'ye geldiler. Üretimin devam ettiğini görünce Türkiye siparişlerini artırdılar. Ancak armatörler azalan konteyner trafiği nedeniyle seferlerini ve bazı limanlara uğramayı kestiler ve boş konteyner gelmedi. Talep de artınca sevkiyatları ertelemek zorunda kaldık. Fiyatlarda navlunlarda yüzde 30 artış oldu. Yine de en az etkilenen sektör konteyner taşımacılığıdır. Türkiye'ye gelen gemilerde 14 gün karantina süresi var. Gemilerde ciddi bekleme maliyet çıkıyor." TCDD'nin 1.200 vagonu olduğunu ve ekipman yetersizliği olduğunu belirten Eldener, demiryolu taşımacılığının temassız taşımanın en çok olduğu mod olması nedeniyle önemli hale geldiğini söyledi.

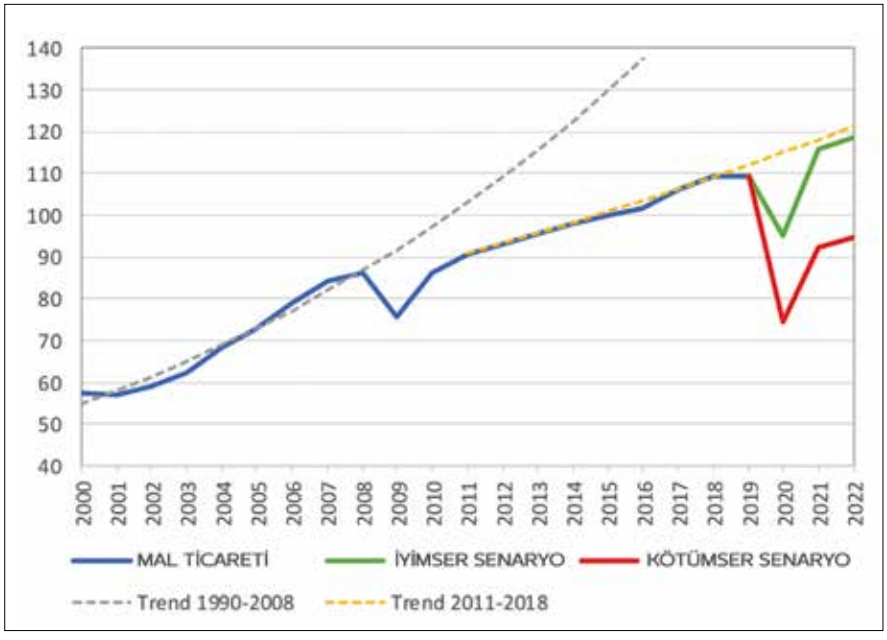




# KÜRESEL EKONOMİYE COVID-19 AYARI

**Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) yaptığı açıklamada Covid-19 pandemisi nedeniyle dünya ticaretinin 2020 yılında yüzde 13-32 arasında daralacağını açıkladı. DTÖ rakamların arasındaki farkın, dünyada eşi benzeri görülmemiş belirsizlik nedeniyle oluştuğunu söyledi.**

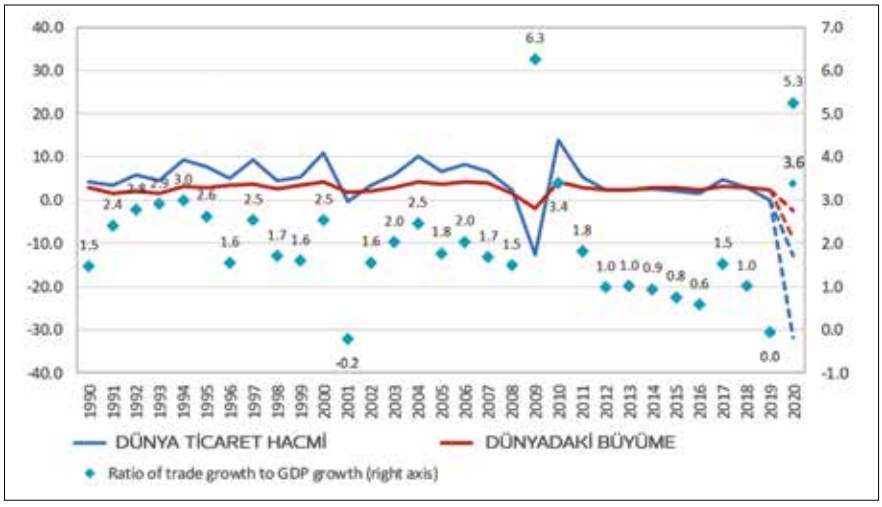
2020'de dünya ticaretinin yüzde 13 ila yüzde 32 arasında düşmesi bekleniyor. DTÖ yaptığı açıklamada, Covid-19 salgınının ekonominin gidişatını bozduğunu ve dünyadaki yaşamı tehdit ettiğini söyledi. Öngörülen düşüş için geniş olasılıklar bulunduğunun belirtildiği açıklamada, bunun nedeni olarak da Covid-19





krizinin eşi benzeri görülmemiş doğası ve kesin ekonomik etkisine dair belirsizlik nedeniyle olduğunu belirtildi. Ancak DTÖ iktisatçıları, düşüşün büyük olasılıkla 2008 küresel mali krizinin yol açtığı ticaret düşüşünü aşacağına inanıyor.

DTÖ, 2021 yılında beklenen toparlanmaya ilişkin tahminlerin de belirsiz olduğunu açıkladı. "Bu kriz her şeyden önce hükümetleri insanların hayatlarını korumak için benzeri görülmemiş önlemler almaya zorlayan bir sağlık krizidir" diyen DTÖ Genel Direktörü Roberto Azevêdo, "Ticaret ve üretimdeki kaçınılmaz düşüşler, hastalığın kendisinin neden olduğu insan acılarının üstünde hane halkı ve işletmeler için acı verici sonuçlar doğuracaktır. Acil hedef, salgını kontrol altına almak ve insanlara, şirketlere ve ülkelere verilen ekonomik zararı azaltmaktır. Ancak politika yapıcılar pandemi sonrası planlamaya başlamalıdır" dedi.




## ÜLKELER BİRLİKTE ÇALIŞIRSA GERİ DÖNÜŞ YAŞANABİLİR

Roberto Azevêdo, öngörülerin kötü olduğunu ancak güçlü bir geri dönüş yapılabileceğini söyledi. Alınacak kararların, toparlanmanın gelecekteki şeklini ve küresel büyüme beklentilerini belirleyeceğini aktaran Azevêdo şöyle konuştu: "Güçlü, sürdürülebilir ve sosyal olarak kapsayıcı bir toparlanmanın temelini atmalıyız. Ticaret burada maliye ve para politikası ile birlikte önemli bir bileşen olacaktır. Piyasaları açık ve öngörülebilir tutmak ve daha genel olarak elverişli bir iş ortamını teşvik etmek, ihtiyaç duyacağımız yenilenen yatırımı teşvik etmek için kritik olacaktır. Ülkeler birlikte çalışırsa, her ülkenin tek başına hareket etmesinden çok daha hızlı bir iyileşme göreceğiz."

## DTÖ'DEN 2019'DA TİCARET GERİLEMİŞTİ UYARISI

Küresel ticaretin geçtiğimiz yıl virüsten önce yavaşladığını söyleyen Roberto Azevêdo, "Dünya mal ticareti, bir önceki yılda yüzde 2,9 oranında arttıktan sonra, hacim bazında yüzde 0,1 oranında hafif bir düşüş kaydetti. Bu arada, 2019 yılında dünya mal ihracatının dolar değeri yüzde 3 düşerek 18.89 trilyon dolara geriledi. Buna karşılık, dünya hizmetler ticareti 2019 yılında artmış, dolar bazında ihracat yüzde 2 artarak 6.03 trilyon dolara yükseldi. Genişleme hızı, hizmet ticaretinin yüzde 9 arttığı 2018 yılına göre daha yavaştı" değerlendirmesini yaptı.

## 2020 VE 2021 NASIL OLACAK?

DTÖ tarafından yapılan açıklamada 2020 ve 2021 yıllarına ait ticari görünümle ilgili öngörüler de paylaşıldı. İşletmeler ve tüketiciler pandemiyi geçici, tek seferlik bir şok olarak görürlerse güçlü bir toparlanma olasılığı daha yüksektir. Bu durumda, yatırım malları ve dayanıklı tüketim malları harcamaları kriz azaldığında önceki seviyelere yakın bir seviyede devam edebilir. Öte yandan, salgın uzarsa ve / veya tekrar eden belirsizlik yaygınlaşırsa, hanehalkları ve iş dünyası daha ihtiyatlı bir şekilde harcama yapabilir.

Her iki senaryoda da, 2020 yılında "Afrika, Orta Doğu ve ortak ve eski üye devletler de dahil olmak üzere Bağımsız Devletler Topluluğu'ndan (CIS) oluşur) hariç, tüm bölgelerde ihracat ve ithalatta çift haneli düşüşler yaşanacaktır. İhracattaki bu nispeten küçük tahmini düşüş, bu bölgelerden gelen ülkelerin, talebin dalgalanan fiyatlardan nispeten etkilenmediği enerji ürünleri ihracatına büyük ölçüde bağlı olmasından kaynaklanmaktadır. Eğer pandemi kontrol altına alınır ve ticaret tekrar genişlemeye başlarsa, çoğu bölge 2021'de iyimser senaryoda yüzde 21 ve kötümser senaryoda yüzde 24 olmak üzere çift basamaklı toparlanma kaydedebilir.

## İMALAT SİPARİŞLERİNDEKİ YÜZDE 43'LİK DÜŞÜŞ TİCARET İÇİN BİR GÖSTERGEDİR

DTÖ, Covid-19 salgınının uluslararası ticaret üzerindeki etkisinin henüz çoğu ticaret verilerinde görülmediğini belirterek, "Ancak bazı zamanında ve öncü göstergeler yavaşlamanın kapsamı ve önceki krizlerle karşılaştırılması hakkında ipuçları verebilir. Satınalma Yöneticilerinin Endekslerinden (PMI) elde edilen yeni ihracat siparişleri endeksleri bu konuda özellikle yararlıdır. JP Morgan Mart ayı küresel PMI, imalatta ihracat siparişlerinin 50 temel değerine göre 43.3'e düştüğünü ve yeni hizmetler ihracatının 35.5'e düşerek ciddi bir gerileme olduğunu gösterdi" uyarısında bulundu.



# BM: "ESKİ NORMALE" DÖNÜŞ OLMAYACAK!

**BM Covid-19 sonrası dönemde ekonomilerin toparlanması ve istihdamın korunması için yol haritasını açıkladı. "Eski normale geri dönüş olmayacak. Hükümetler yeni ekonomik yapı ve daha fazla istihdam için harekete geçmeli" denildi.**

Covid-19 sonucu ortaya çıkan sağlık krizi daha önce görülmemiş seviyede kayıba ve işsizliğe neden oluyor, benzersiz bir insani krize yol açıyor, en fazla da en yoksulları, kadınları ve çocukları etkiliyor. Açıklanan çerçeve raporu ile ülkelerin sosyo-ekonomik toparlanma yolunda desteklenmesine yönelik yol haritası ortaya konuyor. Birleşmiş Milletler bu çalışma ile her yerde herkesin temel hizmetlere ve sosyal korumaya erişiminin garanti altına alınması için uluslararası desteğin ve siyasi taahhüdün olağanüstü seviyede arttırılması çağrısı yapıyor.

"Birleşmiş Milletlerin Covid-19 acil sosyo-ekonomik yanıtı çerçeve raporu: Ortak sorumluluk, küresel dayanışma ve ihtiyaç sahipleri için acil eylem" raporu istihdamı, işletmeleri ve geçim kaynaklarını korumak üzere "eski normalden" daha iyi, daha sürdürülebilir, cinsiyet eşitliğine dayanan ve karbon nötr bir yönde ilerlenmek üzere toplumların ve ekonomilerin mümkün olan en kısa sürede güvenli bir şekilde toparlanmalarının teşvik edilmesi çağrısında bulunuyor.

Genel Sekreter António Guterres Covid-19'un sosyo-ekonomik etkileri konusunda yayınladığı "Ortak Sorumluluk, Küresel Dayanışma" başlıklı raporu konusunda yaptığı açıklamada, "Bu sadece bir insani kriz değildir, istihdam krizidir, insani yardım krizidir ve kalkınma krizidir. Sadece en kırılgan kesimlerle kısıtlı değildir. Pandemi ile en zayıf sağlık sistemi kadar güçlü olduğumuz ortaya çıktı. Bu da hepimizin risk altında olduğunu gösteriyor. Görülmemiş orandaki ihtiyaç, görülmemiş oranda yanıtı gerektiriyor" dedi.

Genel Sekreter bu kriz sırasında ve sonrasında yapılan tüm çalışmaların, pandemi, iklim değişikliği ve karşı karşıya olunan diğer küresel zorluklar karşısında daha dirençli, daha eşit, kapsayıcı ve sürdürülebilir ekonomiler ve toplumlar inşa etmeye odaklanması gerektiğini söyledi. Bugün yayımlanan bu yeni çerçeve raporu, Birleşmiş Milletler kuruluşlarının bu vizyonu hayata geçirmelerinde yol gösterici olacak.

Raporda, gelecek birkaç ay içerisinde alınacak kararların Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarına yönelik olarak sağlanacak ilerleme açısından hayati önem taşıdığı ifade ediliyor.

2014 yılında Ebola salgını sırasında sosyal hizmetlerdeki kesinti ve ekonomik çöküşün virüsten daha fazla ölüme neden olduğunu hatırlatan raporda en kırılgan ülkelerden, gruplardan ve geride kalma riski olanlardan başlayarak pandemiden en çok etkilenenlerin ihtiyaç ve haklarının korunmasına odaklanılıyor.

2008-2009 küresel ekonomik ve finansal krizinden alınan derslere değinilen raporda güçlü sosyal koruma sistemleri

ve temel hizmetleri olan ülkelerin en az zarar gördüğü ve en hızlı şekilde toparlandığı belirtiliyor.
Milyarlarca insanın yoksulluğa kaymasını önlemek için, dünyadaki hükümetlerin nakit transferleri, gıda yardımı, sosyal güvenlik programları ve çocukların ve ailelerin desteklemesi gibi güvenlik "yastıklarını" hızla uyarlamaları, genişletmeleri ve büyütmeleri gerektiği aktarılıyor.
BM COVID-19'un kırılgan gruplar, çocuklar, kadınlar, erkekler ve kayıt dışı ekonomide yer alanları da dahil edecek şekilde farklı gruplar üzerindeki farklı etkilerini azaltmaya yönelik büyük ölçekli desteklerin sağlanması çağrısı yapılıyor. Bu çağrı, özellikle dünya nüfusunun yarısından çoğunun, her üç çocuktan ikisi dahil olmak üzere ya hiç ya da yeterli olmayan seviyede sosyal korumaya sahip olduğu bir dönemde daha da büyük önem taşıyor.

## İYİLEŞME PLANI HAYATA GEÇİRİLECEK

BM, Covid-19'a verdiği yanıtta, toplulukları toparlanma çabalarının merkezine yerleştiren beş temel unsura odaklanıyor: 1. Mevcut sağlık hizmetlerinin korunması ve sağlık sistemlerinin Covid-19'a yanıt verme kapasitesinin güçlendirilmesi; 2. Sosyal koruma ve temel hizmetler yoluyla insanların sıkıntılarla başa çıkmalarına yardımcı olmak; 3. Ekonomik iyileşme programları yoluyla istihdamın korunması, küçük ve orta ölçekli işletmelerin ve kayıt dışı sektör çalışanlarının desteklenmesi; 4. Makroekonomik politikaların en savunmasız kesimlere de destek sağlaması için mali ve finansal teşvikte gerekli canlanmanın yönlendirilmesi ve çok taraflı ve bölgesel yanıtların güçlendirilmesi; ve 5. Sosyal uyumu teşvik etmek ve toplum önderliğindeki dayanıklılık ve yanıt sistemlerine yatırım yapmak. Söz konusu beş madde, ülkelerin toparlanması ve "eskisinden daha iyisini inşa etmesi" ve pandemiler dahil olmak üzere ileride karşılaşılabilecek şoklarla başa çıkabilmesi için çevresel sürdürebilirliğin sağlanması amacıyla da birbirleriyle doğrudan bağlantılı bulunuyor.
162 ülkedeki BM ekipleri önümüzdeki 12-18 aylık bir sürede söz konusu iyileşme planını hayata geçirecekler. Çalışmalar BM Mukim Koordinatörlerinin liderliğinde ve küresel ve bölgesel uzmanların desteğiyle uygulamaya konacak. Sosyo-ekonomik toparlanma çabalarının teknik yönünün liderliğini yapacak olan Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) Covid-19'un etkilerine karşı verilen yanıtın tüm yönlerinde birlikte çalışan tüm BM ekipleriyle birlikte Mukim Koordinatörlere destek sağlayacak.
BM kuruluşlarının mevcut 17,8 milyar dolarlık sürdürülebilir kalkınma programları portföyünün önemli bir kısmı Covid-19 ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenecek ancak pandeminin yarattığı sosyo-ekonomik etki göz önünde bulundurulduğunda ilave kaynağa da ihtiyaç doğabilecek.
Söz konusu çalışmaları desteklemek üzere Genel Sekreter "Birleşmiş Milletler Covid-19 Yanıtı ve Toparlanma Fonu"nu oluşturdu. BM kuruluşlarını kapsayan fon, düşük ve orta gelir seviyesindeki ülkelerin sağlık ve kalkınma krizini aşmalarına ve en kırılgan grupların ekonomik ve sosyal çalkalanmaya karşı korunmalarına destek olmayı amaçlıyor.
Fonun ilk 9 aylık mali kaynak ihtiyacının bir milyar dolar seviyesinde olduğu hesaplanmış bulunuyor ve ilerleyen dönemlerde ihtiyacın yeniden belirlenmesi için gerekli değerlendirmelerin yapılması öngörülüyor. Genel Sekreter dünyada bu zamana kadar gerçekleştirilen en büyük destek programı için küresel gayri safi hasılanın en az yüzde onunun çok taraflı yanıta ayrılması çağrısı yapmıştı.
Raporda "eski normale" dönüşün olmayacağı belirtiliyor. Pandemi, borç sorunu ve kısıtlı mali hareket alanı bulunan kalkınmakta olan ve yükselen ekonomilere darbe vuruyor ve birçok gelişmekte olan ülkenin borçlarına acil olarak rahatlama getirilmesi gerekiyor. Başta çatışmaların yaşandığı ülkeler olmak üzere en kırılgan ülkelerin sorundan çok daha ciddi etkileneceği ifade ediliyor.
BM gelecek haftalarda ve aylarca mali ve finans kaynaklarının yeni amaçlara yönlendirilmesi ve böylece fosil yakıtlara sağlanan sübvansiyonlara son verilmesi, bunların yardımlar için kullanılması çağrısı yapıyor. BM statükonun ve böyle gelmiş böyle gider yaklaşımının siyaseten tercih edilebileceğini, ancak bunun vazgeçilemez bir husus olmadığını belirtiyor. Daha fazla insana yarar sağlayacak sürdürülebilir kalkınma için tercihin Covid-19'dan hızlı, adil, yeşil ve kapsayıcı bir şekilde toparlanma yönünde kullanılması gerektiği ifade ediliyor.



# BU HİZMETİN DEĞERİ ÇOK! TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ HEM KAZANIYOR, HEM KAZANDIRIYOR



Dünyayı sarsan koronavirüs hizmetler ticaretinin ne kadar önemli olduğunu gözler önüne serdi. Virüs etkisiyle üretimler düşerken taşımacılık sektörünün desteği ile üretimin durması önlendi ve ekonominin devam etmesi sağlandı. Sektörün önemi belki de ilk kez bu kadar somut olarak gözlendi. Bundan sonra taşımacılık sektöründe hızın ve etkinliğin artırılması için küresel anlamda nelerin yapılabileceği masaya yatırılacak. Biz de hizmet ihracatının ülkemizdeki gelişimine baktık. Hizmetler sektörü yıllık 57 milyar dolarlık ihracatı, 31 milyar dolarlık cari fazlası ve 150 milyar dolarlık hedefiyle ülke ekonomisine umut olacak avantajlar sunuyor. Bunlar içerisine taşımacılık sektörü öne çıkıyor. Sektör 2028 yılında 25 milyar dolarlık hizmet ihracatına imza attı. Sektörün mal ihracatına sunduğu katkıyı da dikkate alırsak, şu anda ülke ekonomini taşımacılık sektörünün sırtladığını söyleyebiliriz.

Dünyada ve ülkemizde hizmet ihracatı mal ihracatından daha hızlı bir büyüme gösteriyor. Hizmet ihracatının tarihsel gelişimine bakarsak bunu görebiliriz. Hizmetler sektörün gelişimi İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlıyor. Bu savaşın akabinde gelişmiş ekonomilerde, tarım ve sanayi sektörüne dayalı ekonomik modeller yerini hizmet sektörünün ağırlıkta olduğu yeni bir ekonomik yapıya bıraktı. İlerleyen yıllarda gelişmekte olan ülkeler de hizmet sektörünün önemini kavradılar.

## GATT İLE HİZMETLERİN SERBESTLEŞTİRİLMESİ GEREKTİĞİ ORTAYA KONDU

Hizmet ticaretinin tarihsel gelişimin kilometre taşlarına baktığımızda, 1973 – 1979 yılları arasında gerçekleştirilen Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) Tokyo Turu'nda gelişmiş ülkelerin tarife dışı engellerin bulunduğu hizmetlerin serbestleştirilmesine ilişkin ısrarcı davrandıkları görülüyor. 1986 – 1994 yılları arasında gerçekleştirilen Uruguay Turu Görüşmeleri, turizm gibi uluslararası ticarete konu olabilecek çok sayıda hizmete ilişkin kapsamlı bir anlaşma sağlanmasına yönelik gerçekleştirilen ilk çok taraflı müzakereler olması sebebiyle, hizmetler dünya ticaretinin önemli bir bileşeni olarak müzakerelere dahil oldu ve müzakerelerin nihai senedinde yerini aldı.

## GATS 106 ÜLKE TARAFINDAN İMZALANARAK YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Uruguay Turu müzakereleri sırasında hizmet ticaretine yönelik engellerin kaldırılması, hukuki düzenlemelerde istikrar ve tahmin edilebilirlik, pazara giriş ve hizmet sunumu maliyetlerinin azalmasıyla birlikte hizmet kalitesinde artış, kaynakların etkin kullanımı, belirli sektörlerde monopol hizmet sunumunun sınırlandırılması ve tüketicinin korunması gibi hususlar değerlendirildi. Çoğu kez özellikle "En Çok Kayrılan Ülke", iletişim hizmetleri, deniz taşımacılığı hizmetleri ve gelişme yolundaki ülkelerin (GYÜ) finansal hizmetler ile ilgili önerileri gibi sebeplerden dolayı müzakereler durma noktasına geldi. En nihayetinde, 1994 yılının Nisan ayında 97 adet hizmet taahhüt programı ve 350 adet "En Çok Kayrılan Ülke" muafiyetine yer verilen Hizmetler Ticareti Genel Anlaşması (GATS), aralarında Türkiye'nin de olduğu 106 ülke tarafından imzalandı ve 1 Ocak 1995 tarihinde yürürlüğe girdi.
GATS'ın öncelikli amacı, hizmet ticaretinin serbestleştirilmesine ilişkin uluslararası standartları belirlemektir. GATS'ın çizmiş olduğu çerçevede, taahhütte bulunan üyelerden söz konusu taahhütlerinin değerini azaltacak herhangi bir tedbir almamaları şart koşulmaktadır.
Öte yandan, son yıllarda, yabancı doğrudan yatırımlarda meydana gelen gelişmeler, bilgi teknolojilerindeki ilerlemeye bağlı olarak ortaya çıkan yeni hizmet sektörlerinin ticarete konu olmaları ve uluslararası işgücü hareketliliğinde meydana gelen artış neticesinde hizmetler sektörü ve ticareti dünya ticaretinde önemli bir yer edindi. Ülke bazında değişen hizmet ticareti engelleri ve DTÖ müzakere sürecinde yaşanan tıkanma sebebiyle ikili ve çoklu hizmet ticareti anlaşmaları ve müzakereleri yoğunlaştı. Bu bağlamda, ülkemiz, 2013 yılında başlayan Uluslararası Hizmet Ticareti Anlaşması (TISA) müzakerelerinde taraf ülkeler arasında yer alıyor. Ayrıca, son dönem AB uygulamaları ve uluslararası ticaret gelişmeleri ile aynı doğrultuda ülkemizce de hizmet ticareti ve yatırımları da içeren yeni nesil Serbest Ticaret Anlaşması (STA) müzakereleri yürütülüyor; mevcut STA'larımızın kapsamının bu alanları da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik çalışmalar sürdürülüyor.
Son olarak, ülkemizle AB arasındaki Gümrük Birliği'nin çağın gereklerine ve ikili ilişkilerimizin ihtiyaçlarına göre güncellenmesi amacıyla yürütülecek müzakerelerde hizmetler AB ile tercihli ticari ve ekonomik ilişkilerin genişletilmesinin hedeflendiği yeni alanlardan biri olarak yer alıyor. Söz konusu müzakereler ile iş kurma hakkı ve hizmet sunma serbestisi alanında AB ile mümkün olan en ileri pazar bütünleşmesinin sağlanması hedeflenmiş, bu bütünleşmenin ilk aşamasında hizmet sunucularımızın, AB'nin hizmet pazarına girişinde karşılaştıkları engellerin bertaraf edilmesi ve dünyanın en büyük hizmet ithalatçısı olan AB pazarına erişimin kolaylaştırılmasına yönelik somut adımlar atılması amaçlanıyor.

## HİZMET İHCARATÇILARI ÖDÜLLENDİRİLİYOR

Ülkemizde her yıl Türkiye'nin en büyük ihracatçıları açıklanıyor ve bunun için ödül töreni düzenleniyor. Son 3 yıldır hizmet ihracatçıları için de ödül düzenleniyor ve en çok ihracat yapan firmalar kürsüye çıkarılarak Cumhurbaşkanı'nın elinden ödülü alıyorlar. Ayrıca HİB (Hizmet İhracatçıları Birliği) kuruldu. Birlik sektörün 2023 hedefi olan 150 milyar dolarlık ihracatı yakalaması için önemli bir destek sunacak.
Hizmet ihracatı düşük ithal girdisine



ihtiyaç duyması ve döviz kazandırıcı bir faaliyet olmasından dolayı, cari açığa pozitif etki sağlıyor. Türkiye mal ticaretinde açık veren bir ülke iken hizmetler dış ticaretinde 2018 yılında 25.8 milyar dolar fazla verdi.

## HİZMET İHRACATINDA CUMHURİYET REKORU KIRILDI

HİB kurulduktan sonra hizmetler ihracatı rekor bir artışa imza attı. HİB bir açıklama yaparak yapılan ihracat rakamları ve bunun önemini anlattı: "Dünyada olduğu gibi ülkemizde de oluşturduğu katma değer ve yarattığı istihdam olanakları ile hizmetler sektörü en etkili sektörlerden biri konumunda olup, son yıllarda önemli bir ivme yakalamıştır. 2002 yılında 14 milyar dolar düzeyinde olan hizmet ihracatı, 2019 yılında Cumhuriyet tarihi rekorunu kırarak 53,7 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. Merkez Bankası istatistiklerine göre, 2018 yılında 48,6 milyar dolar ihracat gerçekleştiren Türk Hizmet Sektörü, 2019 yılında yaklaşık yüzde 11 artışla 53,7 milyar dolar ihracata erişmiştir. 2018 yılında yaklaşık 25,6 milyar dolar dış ticaret fazlası veren Türk Hizmet Sektörü, 2019 yılında ise yüzde 23 artışla yaklaşık 31,5 milyar dolar dış ticaret fazlası üreterek ülke ekonomisine ciddi bir katkı sağladı.

> TÜRKİYE'NİN HİZMET İHRACATINDA DÜNYADAKİ YERİ, MAL İHRACATINDAKİ YERİNDEN ÇOK DAHA ÖNDE. 2018 RAKAMLARI BAZ ALINARAK BAKILDIĞINDA, ÜLKEMİZ 167 MİLYAR DOLAR MAL İHRACATI YAPARKEN DÜNYADA 46'INCI SIRADA YER ALIYORDU. TÜRKİYE'NİN AYNI YIL HİZMET İHRACATINDAKİ YERİ 49 MİLYAR DOLARLA 40'INCI SIRAYDI. TÜRKİYE'NİN TAŞIMACILIKTAKİ DÜNYA SIRALAMASINDAKİ YERİNE BAKTIĞIMIZDA 17,6 MİLYAR DOLARLIK İHRACATLA 31'İNCİ SIRADA OLDUĞUNU GÖRÜYORUZ. BU RAKAMLAR ÜLKEMİZİN TÜM ZORLUKLARA RAĞMEN TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE ÇOK DAHA İYİ BİR PERFORMANS GÖSTERDİĞİNİ ORTAYA KOYUYOR.

Türkiye'nin milli gelirinin yüzde 60'ından fazlasını oluşturan hizmet sektörü, ihracat ve istihdama önemli katkılar sunmanın yanı sıra, imalat sanayinin ve küresel değer zincirlerinin de önemli bir bileşenidir. Milli gelirin yaklaşık 2/3'ünü, toplam ihracatın ise yüzde 22'sini oluşturan ve bu yönüyle ülke ekonomisine yüksek katma değer sağlayan stratejik bir sektör konumunda olan hizmet sektörü ihracatının 2020 yılında da artış trendini sürdürdüğü görülmektedir."

## TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN ETKİSİ ARTIYOR

UND yaptığı açıklama ile taşımacılık sektörünün ülkemiz hizmet ihracatında yüzde 73 pay ile ilk sırada yer aldığının önemine vurgu yaptı. Sektörün 2018 yılında gerçekleştirdiği 25 milyar dolarlık hizmet ihracatı ile, telekomünikasyon ve bilişim hizmetleri gibi sektörleri geride bırakarak yeni bir rekora imza attığı belirtildi. Hizmet ihracatının yaklaşık olarak dörtte üçünü oluşturan taşımacılık hizmetlerinde 2016 yılında yapılan ihracat 19 milyar 734 milyon dolar iken 2017'de yüzde 12,1'lik artışla 22 milyar 123 milyon dolar, 2018'de ise yüzde 11,5 artarak 24 milyar 664 milyon dolar olduğu vurgulandı. Taşımacılık hizmetleri kapsamındaki alt sektörlerden biri olan "yük taşımacılığı ve lojistik hizmetleri"nin sağladığı döviz gelirinin, son 3 yılda yüzde 13 civarında artışla 9,2 milyar dolara ulaştığı ifade edildi.



# EN UZUN TREN KARS'TAN YOLA ÇIKTI

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Covid-19 tedbirleri kapsamında bölgedeki ülkelerin ticaretini Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattı üzerinden yapmaya başladığını belirterek, bu kapsamda BTK hattının açılışından bu yana en fazla yükü taşıyan 940 metre ile en uzun trenin de Kars'tan yola çıktığını söyledi.**

Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'a kadar gidecek yükleri taşıyan tren 18 Nisan'da Kars'tan yola çıktı. 82 konteynerden oluşan tren bölgesel ticaretin devam etmesi için önemli bir hat olarak görülüyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu "Yük treni kardeş ülkelere doğru yola çıktı" diyerek "Özellikle bu süreçte bölgedeki birçok ülke ticareti Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu hattı üzerinden yapmaya başladı. Şu anda da yeni tip korona virüs tedbirleri kapsamında temassız ve yüksek dezenfekte işlemlerine tutularak demiryolunda önemli miktarda yük taşınıyor" ifadelerini kullandı.






Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan'a kadar gidecek yükleri taşıyan trenin 82 konteynerden oluştuğunu vurgulayan Bakan Karaismailoğlu, İzmir, Adana, Mersin, Kocaeli ve Kütahya'da üretilen ihraç malzemelerini taşıyan trenin 940 metre uzunluğunda olduğunun altını çizerek, şunları aktardı: "Bu tren, Bakü-Tiflis-Kars hattında şu ana kadar işletilen en uzun tren olma özelliğini taşıyor. Kars'tan hareket ederek ilk durağı olan Gürcistan'a doğru hareket etti. Hat üzerindeki diğer ülkelerde de yüklerini bırakarak 9 gün sonunda Özbekistan'a ulaşacak. Bu 9 günlük süreç içerisinde tüm yükleri ulaştırmış olacak. Yeni tip korona virüs tedbirleri nedeniyle birçok ülke ihtiyaçlarını tedarik edemez oldu. Bu dev trenle, kardeş ülkelerimize Türk malı ürünlerle, ihtiyaçlarını da ulaştırmış olacağız. Trende temizlik malzemelerinden otomotiv sanayi ürünlerine kadar birçok kalem malzeme bulunuyor. Tabi ki, tüm taşıma işlemleri tamamen insan temassız ve yoğun dezenfekte işlemlerine tabi tutularak yapılıyor."



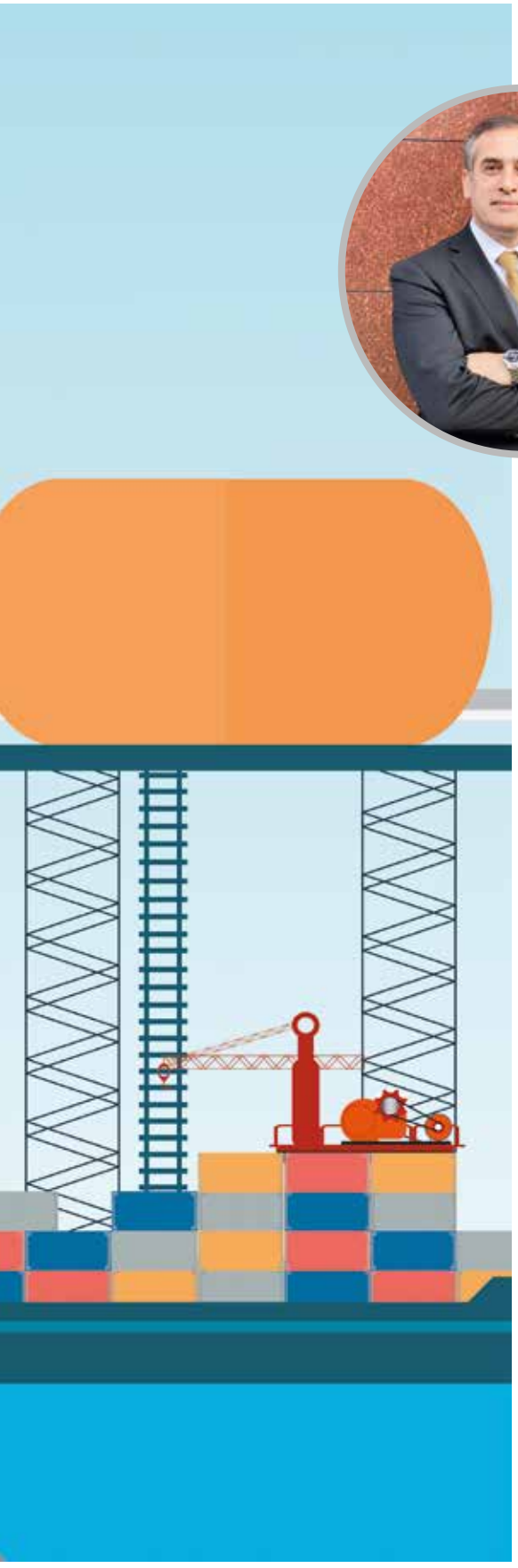
Dünya Sağlık Örgütü'nün pandemi ilanından sonra İran karayolu taşımacılığının durdurulduğunu, söz konusu karar sonrasında İran'ın ihtiyaçlarının karşılanmasının yanı sıra İran üzeri Asya ülkeleri ticaretinin de Bakü-Tiflis-Kars hattına kaydırıldığını anlatan Bakan Karaismailoğlu, "Koronavirüs gerekçesiyle, eşyaların ülke kara yolu geçişlerinde, sınırlama geldiği andan itibaren gerekli tedbirleri aldık. Bakü-Tiflis-Kars hattında seferlerin tekrar başlatıldığı 3 Mart'tan bugüne kadar İran ile karşılıklı yaklaşık 3 bin vagon ile 100 bin ton, Bakü-Tiflis-Kars hattından ise bin 350 vagon ile yaklaşık 55 bin ton taşıma yaptık" aktarımında bulundu.

# COVID-19 GELDİ TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ EKSİKLİKLER ORTAYA ÇIKTI

## BOL ALTERNATİFLİ YENİ TEDARİK ZİNCİRİ SENARYOLARI KONUŞULACAK



Uluslararası şirketler, güçlerini ve performanslarını anlatırken en çok tedarik zinciri yönetimi başarısı üzerinde duruyorlardı. Covid-19, 6 kıtaya yayılmış dev firmaların dahi büyük eksikliklerinin bulunduğunu ortaya koydu. Firmaların alternatif üretemedikleri, ani ortaya çıkacak durumlara karşı planlarının bulunmadığı görüldü. Peki Koronavirüs, uluslararası tedarik zincirini nasıl etkiledi ve önümüzdeki dönemde ne tür değişimler ve stratejiler ortaya koymak gerekecek?



# LOJİSTİK İÇİN ACİL DURUM PLANI OLUŞTURULMALI



UND Strateji ve İş Geliştirme Başkanı Fatih Şener, Çin'de başlayan ve tüm dünyaya yayılan Covid-19 pandemisinin tüm sektörleri ciddi sıkıntıya soktuğunu, tedarik zinciri yönetiminde kırılmalar yaşandığını söyleyerek, "Şunu açıkça gördük ki; böyle ani ortaya çıkan durumlara karşı dünyanın acil lojistik plana ihtiyacı var" dedi.

Şener, virüsle birlikte ilk önce Çin'den mamul ve yarı mamul ithal eden ülkelerde sıkıntıların ortaya çıktığını, ülkemizin de yarı mamul ithalatının yüzde 6'sını bu ülkeden yapması nedeniyle benzer sıkıntıları yaşadığını söyledi. Ancak Türkiye'nin krizin etkisini tam olarak hissetmediğimiz ocak ve şubat aylarında Çin'e alternatif olma düşüncesi içinde Türkiye'nin olduğunu aktaran Şener, virüsün önce İran, ardından İtalya ve tüm Avrupa'ya daha sonrada dünyaya yayılmasıyla herkesi etkileyen dev bir krize dönüştüğünü ifade etti.

## AB İYİ BİR SINAV VERDİ

Covid-19'un etkisini artırmasıyla ülkelerin bir yandan virüsten korunma diğer yandan da tedarik zincirinin aksamaması için çaba sarfetmeye başladığını söyleyen Şener, "Bu dönemde sınır geçişlerinin ilaç, gıda ve koruyucu maddelerle sınırlı olsa da ticaretin akışının sürmesi çok kritik bir öneme sahipti. Bu anlamda Avrupa Birliği'nin çok iyi bir sınav verdiğini söyleyebiliriz. Devreye alınan uygulamalar da oldukça isabetliydi. Minimum temasla, getir, boşalt ve terk et mantığıyla tedarik zincirini hızlı yürüyecek hale getirdiler. Özellikle sürüş dinlenme sürülerinin esnetilmesi, hafta sonu sürüş yasaklarının kaldırılması gibi karayolunu destekleyici kararlar ticaret akışının sürmesini sağladı" açıklamasını yaptı.

## DOĞUMUZDAKİ ÜLKELERLE KOPMALAR YAŞANDI

Avrupa yönlü taşımalarda sıkıntılar yaşansa da taşımaların sürdüğünü ancak Doğumuzdaki ülkelerde kopmalar yaşandığını söyleyen Şener, şu değerlendirmeyi yaptı: "Oluşan panik nedeniyle Türkmenistan sınırı kapatınca ihracat taşımaları tamamen durdu. İran'la da karayolu taşımaları kesildi. Buna karşın demiryolu taşımaları arttı, gemilerle taşımaya yapılmaya çalışıldı. Tabi tedarik zincirinde modlar arasındaki geçişler ürünün özelliklerine ve aynı zamanda fiyatına etki etti. Havayolu çok pahalı olduğu için bazı ürünler hiç gönderilemedi."

## KARAYOLU TAŞIMACILARI ÇOK İYİ BİR SINAV VERDİ

Fatih Şener, karayolu taşımacılığına ayrı bir parantez açarak sektörün performansını övdü. Şener, "Sürücüler en riskli grup olarak görülse de bir kabin içinde oldukları için izole olarak görev yapıyorlar. Avrupa'da da ülkemizde de şoför kaynaklı bir yayılmayla karşılaşmadık. AB bunu görerek taşımayı kolaylaştırdı ve karayolu taşımacıları çok iyi bir sınav verdiler."

## YENİ NORMAL ESKİ NORMAL GİBİ OLMAYACAK

Covid-19 pandemisinin dünyayı sosyal, ekonomik ve kültürel olarak büyük bir değişime iteceğini söyleyen Şener, artık dünyanın acil durumlar karşısında planlarının elinde hazır olması gerektiğini vurguladı. "Görünen şu ki pandemiyi tek merkezden yönetecek bir salgın yönetim merkezine ihtiyaç duyulduğu açıktır" diyen Şener, "Aynı mantıkla, dünyada da lojistiğin, ben kapattım geçemezsin keyfiliğinden çıkartılması gerekiyor. Pandemi gibi ani gelişen durumlarda lojistiğin nasıl yapılacağını gösteren acil durum planlarının olması gerektiğini bu salgında gördük. Dünya normale dönecek ama eski normalden farklı bir normal olacak" şeklinde konuştu.

Koronavirüsün en çok etkilediği alanların başında tedarik zinciri yönetimi geliyor. Salgının ani ve hızlı yayılımı nedeniyle ortaya çıkan kaotik durum nedeniyle firmalar üretim yapmakta zorlanırken bir çoğu üretimini durdurdu. İnsan sağlığı, hammadde sorunu, taleplerdeki değişim, üretim planlaması gibi konularda nedeniyle ortaya çıkan arz sorunun temelinde tedarik zinciri yönetimi geliyor. Gelecekte firmaların ve ülkelerin sürdürülebilirlik için en çok çaba göstereceği yer toplam tedarik zinciri yönetimi olacak. Konuyla ilgili en önemli uyarı Avrupa Birliği (AB) Komisyonu Ticaretten Sorumlu Üyesi Phil Hogan'dan geldi. Hogan, ülkelere koronavirüs salgınının ardından tedarik zincirini çeşitlendirme çağrısında bulundu. Hogan, "Covid-19 salgınının küresel ekonomi ve ticaret üzerinde kısa ve uzun vadede ciddi sonuçları olacaktır" dedi. Herşeyin yerel olarak üretilemeyeceğini kaydeden Hogan, "Çeşitliliğe dayalı esnek tedarik zincirinin nasıl kurulabileceğine bakmamız gerekiyor" açıklamasını yaptı. Uluslararası danışmanlık şirketleri Covid-19 salgınının etkileri üzerine araştırma yaparak bunları yayınladılar. Deloite, PWC ve KPMG tarafından hazırlanan raporlarda; salgının tedarik zincirine etkileri ve bunların nasıl yönetileceğini konusu yer aldı.



## BELİRSİZ TALEP TEDARİK ZİNCİRİNDE SORUNLAR YARATIYOR

Deloite tarafından hazırlanan raporda; "Azalan ve ne zaman geri döneceği belirsiz talep ve bozulan tedarik zinciri, işletmelerde nakit ve işletme sermayesi sorunları yaratıyor" denildi. Neredeyse tüm sektörlerin yaşanan süreçten olumsuz olarak etkilendiği belirtelerek en çok etkilen sektörler şöyle sıralandı: Ulaşım, kruvazörler gemileri, limanlar ve nakliye sektörü ile havayolları, oteller, restoranlar, konaklama hizmetleri, perakende, özellikle karmaşık tedarik zincirine sahip olanlar üreticiler.
Raporda işletmelerin yaşadığı sorunların neler olduğu da açıklanıyor bunlar şöyle sıralanıyor:
- Azalan ve ne zaman geri döneceği belirsiz talep ve bozulan tedarik zinciri, işletmelerde nakit ve işletme sermayesi sorunları yaratıyor.
- Üreticilere kritik bileşenleri teslim edemeyen tedarikçiler, üretim sürecini geciktiriyor veya durduruyor.
- Tüketici talebindeki gerileme işletmelerin stoklarında yığılmaya neden oluyor ve işletmelerin envanterlerinin temizlenmesi giderek daha da zorlaşıyor.
- İşletmelerin nakit sıkıntısı çeken müşterilerinden alacaklarını zamanında tahsil edilmesinde zorluklar yaşanıyor.
- Kısa vadeli nakit akışı kısıtlamaları nedeniyle tedarikçi ödemelerinde de gecikmeler oluşuyor.
- Ticari hayatın içinde kritik bir rol oynayan ve alacak finansmanı yöntemi olarak kullanılan vadeli çekler bu dönemde nakit akışında yaşanan sıkıntılar sebebiyle ciddi tahsilat sorunlarına yol açıyor.
- Ayrıca vadeli çeklerin işletmeler tarafından teminat gösterilmesi sebebiyle vadeli çeklerin ödenememesi neticesinde finansman sorunları ve bunların hukuki sonuçları doğuyor.

> AVRUPA BİRLİĞİ (AB) KOMİSYONU TİCARETTEN SORUMLU ÜYESİ PHİL HOGAN, ÜLKELERE KORONAVİRÜS SALGINININ ARDINDAN TEDARİK ZİNCİRİNİ ÇEŞİTLENDİRME ÇAĞRISINDA BULUNDU. HOGAN, "COVID-19 SALGINININ KÜRESEL EKONOMİ VE TİCARET ÜZERİNDE KISA VE UZUN VADEDE CİDDİ SONUÇLARI OLACAKTIR" DEDİ.

## TEDARİK ZİNCİRİ İÇERİSİNDE DOĞRU BİLGİNİN ENTEGRE BİR ŞEKİLDE PAYLAŞILMASI KRİTİK HALE GELDİ

PWC tarafından hazırlanan raporda, "Covid-19 isimli koronavirüs, modellenmesi, ölçümü ve tahmini zor olacak şekilde dünya üzerindeki operasyonlarda ve tedarik zincircilerinde etkisini göstermektedir" deniliyor. Raporda önümüzdeki dönemde neler yaşanacağı ile ilgili şu öngörüye yer veriliyor: "Yakın gelecekte Çin başta olmak üzere salgından etkilenen ülkelerden tedarik edilen malzemelerin maliyetlerinin; ek mesai ve hızlandırılmış taşıma masraflarının yanı sıra malzeme stokunu artırmak ve kapasiteyi korumak amaçlı ödenen primler kaynaklı artış göstermesi beklenmektedir. Şirketler ayrıca alternatif satınalma stratejileri üzerinde çalışmaktadır. Virüsün yayılmasının farklı bölgelerde ortaya çıkması ve artışı ile genel seyri doğrultusunda alternatif tedarik senaryolarını belirlemek ve bunların operasyon için nasıl bir anlam teşkil edeceğini değerlendirmek kritik önem taşıyacaktır."
Raporda tedarik zinciri yönetimine ilişkin kriz yönetimi önlemleri anlatılıyor ve orta vadede tedarik zincirine odaklanılması gerektiği açıklanıyor. Bunun için nasıl bir yol izlenmesi gerektiği açıklanıyor:

### Tedarik zinciri görünürlüğünü iyileştirin

Küresel üreticiler tedarikçilerinin tedarik zincirlerinin daha detayına inerek sipariş ettikleri ürünlerin hammaddelerinin dahi nereden geldiğini görebilmektedir. Amerika ile Çin arasındaki gerilim özellikle dış kaynaklı ve yarı dış kaynaklı tedarik

zincirine sahip şirketler için menşei ülke ve toplam üretim ve lojistik maliyetlerine olan hassasiyeti artırmıştır. Ticari uygulamalar çocuk işçi yasalarına, maden politikalarına veya ticari ambargolara uymak gibi ithalatı/ihracatı ilgilendiren konularda kurallara uyumluluk ve direnç stratejilerini desteklemektedir. Tedarik zincirindeki tüm oyuncular ve ağda yer alan tüm paydaşlar arasında gerçek zamanlı, tam ve doğru bilginin entegre bir şekilde paylaşılması daha da kritik hale gelmektedir. Bu bağlamda, tedarik zincirlerinin dijitalleşmesine yönelik adımların hızla planlanıp uygulamaya geçirilmesi beklenmektedir."

## Yeni risk ve maliyetleri modelleyin

Yöneticiler yeni araç ve teknolojilerin iş zekâsına nasıl katkı sağlayacağını incelemelidir ki bu husus dijital tedarik zinciri ile bağlantılı olarak değerlendirilebilir. Örneğin, makine öğrenmesini kullanan risk değerlendirme araçları makroekonomik, jeopolitik verilere; küresel sağlık, kur verilerine bakarak belirli ilişkiler kurabilir ve bu sayede risk ve fırsatları belirleyebilir. Buna ek olarak, şirket yöneticileri potansiyel karbon dengeleme maliyeti gibi ek unsurları dâhil edecek şekilde toplam üretim ve lojistik maliyet araçlarının kapsamını genişletmelidir. Bu araçlar aynı zamanda alternatif tedarik ve taşıma senaryoları oluşturabilmektedir. Örneğin, bir limanın operasyonlarında sıkıntı yaşandığında rota değişimi veya tedarik kaynağını değiştirme gibi alternatifler üretebilmektedir.

## Dirence odaklanın

Salgından edinilen öğrenimlerle birlikte, tedarik zinciri operasyonlarının rekabetçi yönü daha kapsamlı proaktif bir modele doğru gitmektedir. Şirketler tedarik zincirlerini daha derin ve farklı boyutlardan anlaması gerekmektedir. Covid-19 salgını nedeniyle tedarik zincirlerinin direnç sağlamak için daha uzun ömürlü yeniden yapılandırmalar uygulaması beklenmektedir.
Şirketler bu tür olaylar neticesinde değişen ticaret politikaları nedeniyle coğrafi boyutta operasyonlarını çeşitlendirmeye başlamış olup tedarik zincirindeki direnci artırıcı yaklaşımları proaktif ve sistemli bir şekilde devreye almaları beklenmektedir.

## YAKIN GELECEKTE ANLIK DEĞİŞİMLERDEN ETKİLENMEYEN TEDARİK ZİNCİRLERİNE İHTİYAÇ DUYULACAK

KPMG tarafından hazırlana raporda Covid-19'un tedarik zinciri üzerindeki etkisini yönetmek için neler yapılabileceği anlatılıyor. "Bugünlerde tedarik zincirlerinin yönetiminde, geleneksel zaman serileri bazlı talep ve tedarik planlama yaklaşımlarının, pazar ve ticari dinamiklerdeki keskin değişimler, pandemiler, doğal felaketler vb. unsurlardan dolayı, güncel iş ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediği aşikârdır" ifadesinin yer aldığı raporda, yakın gelecekte anlık değişimlerden etkilenmeyen esnek iş modeline sahip ve sürdürülebilir kararları dinamik bir şekilde alabilen tedarik zincirlerine ihtiyaç duyulacağı belirtiliyor. Raporda, tedarik zincirinin yönetimi ile ilgili önemli değerlendirmeler yer alıyor:

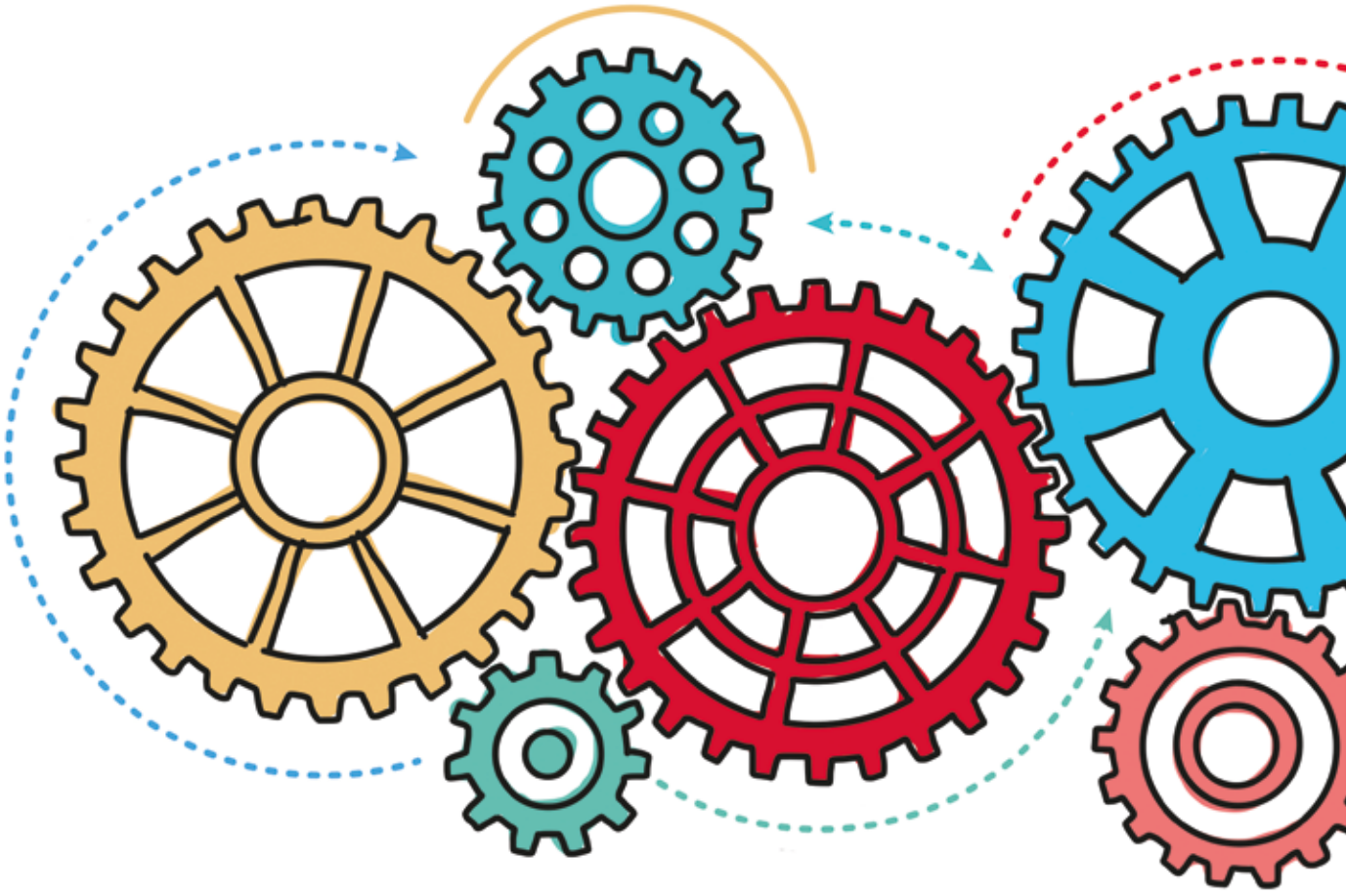
Organizasyonların mevcut stoklarını etkin kullanmaları ve tedarik zincirlerini uçtan uca mevcut konjonktürel durumdan kaynaklanan risklerini optimum seviyede tutarak yönetmeleri önem arz etmektedir. Organizasyonların değer zincirlerini olumsuz yönde etkileyen 3 temel kök neden vardır: Hammadde tedariğinde büyük ölçüde ithalata bağımlı olunması, satışların tahmin edilebilirliğinin olumsuz yönde etkilenmesi ve tüm tedarik zinciri planlamalarının söz konusu satış tahminleri üzerinden yapılması ve değer zincirinin tüm paydaşlarının (tedarikçiler, üreticiler, müşteriler, vb.) etkilenmesi ile iş problemlerinin komplikasyonunun artması.

**KOVİD-19'a karşı tedarik zincirinde yapılabilecek olası taktiksel hamleler**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Personel sağlık izleme ve değerlendirme | Bütçe revizyonları ve satış tahminleri güncelleme | Kriz / acil durum yönetimi takımı kurma | Felaket kurtarma ve acil durum senaryoları | Kısa vadeli likidite ve finansman yönetimi | Kurumsal risk iştahını gözden geçirme |
| Kontratları gözden geçirme | Kanal yönetimi | Müşteri ilişkileri yönetimi | Paydaş yönetimi | İhracat optimizasyonu | Siparişe / talebe göre üretim |
| Esnek organizasyon | Esnek çalışma | Bütüncül ve şeffaf performans yönetimi | Alternatif tedarikçi ve alternatif mal / hizmet grupları | Büyüme fırsatlarını gözden geçirme | ... |

**KPMG UZMANLARI İŞLETMELERİN UYGULAMASI GEREKEN AKSİYONLARI 5 TEMEL BAŞLIK ALTINDA TOPLUYORLAR:**

1. KRİZ YÖNETİMİ İLE STRATEJİK PLANLAMANIN SİNERJİSİNİN ARTIRILMASI: KRİZ YÖNETİMİ, İŞ SÜREKLİLİĞİ, FELAKET KURTARMA, RİSK YÖNETİMİ VB. FONKSİYONLARINIZIN, STRATEJİK PLANLAMA, YATIRIM YÖNETİMİ FONKSİYONLARINIZ İLE KOORDİNELİ ÇALIŞMASI EN DOĞRU HAMLELERİN YAPILMASINI SAĞLAYACAKTIR.
2. ALTERNATİF TEDARİK VE SATIŞ KANALLARININ TANIMLANMASI: TEDARİKÇİLERDEN MÜŞTERİLERE UZANAN DEĞER ZİNCİRİNİN, ALTERNATİF TEDARİK (ALTERNATİF TEDARİKÇİ, ALTERNATİF MAL GRUBU, VB.) VE SATIŞ (ALTERNATİF MÜŞTERİ, ALTERNATİF ÜRÜN / HİZMET, ALTERNATİF KANAL, VB.) ROTALARININ BELİRLENMESİ İLE GÜVENLİĞİ SAĞLANACAKTIR.
3. YENİ 'NORMAL'İN BELİRLENMESİ, TALEP ODAKLI BİR PLANLAMA YAPILMASI: GÜNCEL TEDARİK, SATIŞ VE ÜRETİM PLANLARININ GÖZDEN GEÇİRİLEREK MEVCUT TALEBE GÖRE REVİZE EDİLMESİ İLE HAMMADDE İSRAFI VE ATIL ÜRETİMİN ÖNÜNE GEÇİLMİŞ OLACAKTIR.
4. İZLENEBİLİRLİĞİN VE GÜVENİLİRLİĞİN GELİŞTİRİLMESİ: TEDARİK ZİNCİRİNİN ETKİN YÖNETİMİ İÇİN EK RAPORLAMA MEKANİZMALARININ TAHSİS EDİLMESİ İLE PAZARDA GELİŞEN DURUMLARA ANLIK OLARAK TEPKİ VERİLEBİLECEKTİR.
5. FIRSATLARIN BELİRLENMESİ: KULLANILMAYAN MAL GRUPLARINDAN PAZARDAKİ TALEBİ KARŞILAYACAK YENİ ÜRÜN / HİZMET GELİŞTİRİLMESİ GİBİ STRATEJİK HAMLELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ İLE EK GELİR KALEMLERİ YARATILABİLECEKTİR.



# BU SES NEYİN SESİ!

Logistic

**“Bu yeni ses koronavirüs salgını ile başlayan değişen dünyada, tedarik zincirindeki değişimin ayak sesleridir. Neler olacak bundan sonra diyenlere soranlara ilk cevabım şu oluyor hep; insan var oldukça tüketim de ticaret de durmaz; ama güçler ve dengeler değişebilir. Türkiye Avrupa Birliği’nin, “Tabi Avrupa Birliği kalmaya devam ederse”, yeni tedarik zinciri anlayışı ile daha çok tercih edilen tedarik ülkesi halini alır. Ben ilerleyen dönemde firmaların daha az stok ile daha kaliteli ürünleri tedarik etmek isteyeceklerini bunun da ülkemiz için avantaja dönüşeceğini düşünenlerdenim.”**

UND’nin Sesi başlığını hep sevmişimdir, yani bu derginin ismini. Aslında UND’nin denilen sesin, nakliyecilerin ve lojistikçilerin sesini duyurmak olduğunu düşündüğümde; daha da bir sempatik gelmiştir bana. Belki de karşılıklı iletişim anlamına geldiği için olsa gerek.
İletişimin en kuvvetli tutulması gereken sektörlerin başında geldiğini söylemek hiç de abartı olmaz lojistik ve taşımacılığın. En dinamik, en hareketli ve Covid-19 salgını ile ihtiyaç duyulan en önemli gereksinimin fiziki olarak ürünlere ulaşmak olduğunu düşündüğümüzde de en kritik sektörlerden birisi olduğunu kabul etmemek mümkün değil.
Ben neden başlığa bu ses neyin sesi dedim acaba diye düşünenleriniz olabilir.





**Dr. Hakan Çınar**
Mentor Gümrük Müşavirliği
Yönetici Ortağı

> KORONAVİRÜS SONRASI İLK OLARAK ÜLKELERİN BU SÜRECİ NASIL YÖNETTİKLERİ KONUŞULACAK VE TÜM ÜLKELER SİYASİ OTORİTELERİNİN DURUMUNU SORGULAYACAK. YAVAŞ DA OLSA BAŞLADI BİLE. İKİNCİ OLARAK KAPİTALİZM SORGULANACAK, BİR KEZ DAHA BÖYLE BİR DURUM İLE KARŞILAŞMAMA ADINA; ÇOK GENİŞ BİR BAŞLIK OLAN BU KONU TARTIŞILACAK, YAPILAN HATALAR VE ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER MASAYA YATIRILACAK.

Kastettiğim derginin ismi değildi. Kastettiğim, Koronavirüs salgını ile başlayan değişen dünyada, tedarik zincirindeki değişimin ayak sesleri idi. Yaşam da yaşayış da alışkanlıklar da besbelli değişim gösterecek. Beni Dünya Gazetesi'ndeki köşemden bilenler bilir, hiç öyle bilimsel ve ağır tabirler ile vermem mesajlarımı; bilakis en yalın haliyle anlatmaya gayret ederim hep ve şimdi yine öyle yapmaya çalışacağım.

Son günlerde artık malum online toplantılar ve söyleşiler bir hayli moda. Tahminimizin ötesinde digital TV'ler standart televizyonların önüne daha hızlı geçiyor olacaklar. Ben de bol bol bu söyleşilere katılıyor ve görüş veriyorum. Klasik soru, ne olacak bundan sonra dünyanın ve dış ticaretin durumu. Önce konuya genel anlamda nasıl baktığımdan söz edeyim. Covid-19'un etkisi ile yaşadığımız durumu ben tek iki kelime ile tarif edebiliyorum: "Yaşam Durdu". Bu süreç, dünya ekonomisi başta olmak üzere; ülke, şirketler ve elbette ev ekonomilerine de büyük, ama çok büyük zararlar verecek ve delikler açacak. Hatta açtı bile, ama daha ne kadar derinleşeceğini elbette kestiremiyoruz, fakat mutlaka ileride bunun etkilerini çok daha fazla göreceğiz. Alınmaya çalışılan ekonomik tedbirlerin, ne denli fayda sağlayacağını da hep birlikte yaşayacağız. Her ülke gücü ölçüsünde bazı destekler sunmaya çalışıyor. Ülkemizde de dikkati çeken ve üzerine yoğunlaşılan bazı tedbirler var elbet. Aynı şekilde dünya ülkeleri de benzer davranışlar sergileyip, krizin ileriye çok fazla iz bırakmamasını temin etmeye gayret ediyorlar.

Unvanımda her ne kadar doktor yazsa da ben bir tıp doktoru değilim ve virüsün ne olacağını bilme şansım da yok. Ama bu süreç böyle devam ederse, dünya ekonomisinin ve tüketim alışkanlıklarının nasıl seyredeceğine dair epey görüşüm olduğunu söyleyebilirim. Hem lojistik, hem gümrük müşavirliği alanına yıllarını vermiş ve halen veren ve 27 yıllık akademisyen de olunca, teori ile pratik bütünleşiyor kafada. Neler olacak bundan sonra diyenlere soranlara ilk cevabım şu oluyor hep; insan var oldukça tüketim de ticaret de durmaz; ama güçler ve dengeler değişebilir. Türkiye Avrupa Birliği'nin, "Tabi Avrupa Birliği kalmaya devam ederse", yeni Tedarik Zinciri anlayışı ile daha çok tercih edilen tedarik ülkesi halini alır. Uzakdoğu yerine, daha az ve sık sipariş, daha az stok, daha verimli lojistik yönetimi, eminim dünyanın da AB'nin de yeni ürün tedarik anlayışını oluşturacak. Ben ilerleyen dönemde firmaların daha az stok ile daha kaliteli ürünleri tedarik etmek isteyeceklerini bunun da ülkemiz için avantaja dönüşeceğini düşünenlerdenim. Çin'in bitmesi veya büyük bir güç kaybedeceği görüşünde ise değilim. Yani büyük mucizeler beklemeyelim, ama büyük değişimler bekleyebiliriz.

Son olarak, dünya neleri konuşacak konusuna değinmek isterim. İlk olarak ülkelerin bu süreci nasıl yönettikleri konuşulacak ve tüm ülkeler siyasi otoritelerinin durumunu sorgulayacak. Yavaş da olsa başladı bile. İkinci olarak kapitalizm sorgulanacak, bir kez daha böyle bir durum ile karşılaşmama adına; çok geniş bir başlık olan bu konu tartışılacak, yapılan hatalar ve alınması gereken tedbirler masaya yatırılacak. Tarım çok konuşulacak, sağlık sektörü çok konuşulacak, teknoloji çok konuşulacak. Bu sektörlerin tamamındaki fırsatlar yeniden tartışılacak, karneler çıkacak ve birçok yatırımcı için bu alanlar bir kez daha değerlendirilecek. İhracat yeniden ele alınacak, korumacılık bir kez daha gündem olacak. Türkiye'nin ihracatını arttırmak için yeni fırsatların da olacağını çok net söyleyebilirim. Yine en çok konuşulacak konulardan bir tanesi de kripto para olacak. Bu alanda da yeni girişimlerin olacağını göreceğiz. Tüm bunların yanı sıra; yaşam ve beslenme biçimlerimiz ve alışkanlıklarımız da yeniden ve bol bol ele alınacak, tartışılacak. Sonunda kişisel yaşamımız ve alışkanlıklarımızda da radikal değişimler olurken, digital satış, digital pazarlama ve en önemlisi e-ticaret inanılmaz bir hızla gelişecek ve bizler her birimiz kendimize birer ayna tutacağız.



Prof. Dr. Abdullah OKUMUŞ
İstanbul Üniversitesi
Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Dekanı

# "MEVCUT TEDARİK ZİNCİRİ YAPISININ ANİ KRİZLERE KARŞI YETERİNCE DAYANIKLI OLMADIĞI GÖRÜLDÜ"

**Covid-19 salgını, uluslararası tedarik zincirini ve bu zincirin akışında rol alan aktörleri birçok bakımdan olumsuz etkiledi.. Tedarik zincirinin mevcut yapısının ani krizlere karşı yeterince dayanıklı olmadığı çok net anlaşıldı. Dengeler ve belirli ülkelerin hâkimiyeti daha fazla sorgulanır hale geldi. Uluslararası tedarik zincirinin mevcut yapısının ani şoklara karşı dayanıklı olmadığı, bu yapıyla uluslararası tedarik zincirinin geleceğine umutla bakmanın çok mümkün olmadığı çarpıcı bir şekilde anlaşıldı.**

Hayat şu sıralar çoğu zamanı evde de olsa devam ediyor. Çok şanslıyız ki yaşama sevincimizi, sevdiklerimizle paylaştığımız mutlulukları ve insan olmanın getirdiği güzellikleri evlerimizde de hissedebiliyoruz. Hatta teknolojinin ve iletişim kanallarının sunduğu imkanlarla birçok işi, ticari ve sanatsal faaliyeti eve sığdırabiliyoruz. Diğer taraftan, hayatın durmaması için en kötü şartlarda, afetlerde, salgınlarda ve diğer felaketlerde dahi işlemesi gereken bir sistem var ve bu sistemin çarklarının bazıları evin dışında bulunuyor. Tedarik zinciri de bu çarkların en önemlileri arasında yer alıyor.

Covid-19 salgını, uluslararası tedarik zincirini ve bu zincirin akışında rol alan aktörleri birçok bakımdan olumsuz etkiledi, gelecekte de bu etkilerin artarak devam edeceği biliniyor. Mevcut durumda uluslararası tedarik zincirinin geleceğini konuşmak için öncelikle salgının etkisindeki mevcut bilançonun anlaşılması gerekmektedir. Salgının uluslararası tedarik zincirini ne derecede etkilediğini sayısal olarak ölçmek, tartışmasız bir tablo ortaya koymak oldukça zor. Ancak, salgının özellikle hangi şartları daha ağır kılacağını, ülkelerin, şirketlerin

ve tüketicilerin ne gibi bedeller ödeyeceğini tahmin etmek o kadar zor değil.
Günümüzde şirketlerin kahir ekseriyetinin daha fazla kâr etmek amacıyla maliyetlerindeki verimliliği arttırmaya çalıştığını biliyoruz. Söz konusu durum kârlılık açısından önemli bir avantaj sağlasa da bazı durumlarda sağlam ve sürdürülebilir bir tedarik zinciri yapısının oluşmasına engel oluyor. Zira, her durumda maliyetin düşürülmesini önceleyen şirketler, en düşük maliyetle satın alabildikleri hammaddeye, ara mala veya ürüne yönelirken bir ya da çok az sayıdaki tedarikçiye bağımlı hale gelebiliyor. Bunun sonucunda da söz konusu stratejiyi uygulayan şirketler için salgın gibi ani kriz ortamlarında alternatif üretmek hiç de kolay olmuyor. Bugün karşı karşıya olduğumuz tablo söz konusu durumu net bir şekilde gösteriyor. Salgının merkezi Çin'in uluslararası tedarik zincirinde diğer birçok ülke için vazgeçilmez bir halka olması nedeniyle diğer ülkelerde faaliyet gösteren şirketler Çinli firmalara alternatif bulmakta zorlanmıştır. Bunun sonucunda uluslararası tedarik zincirinin işleyişi ağır bir darbe almış, mevcut yapısının ani krizlere karşı yeterince dayanıklı olmadığı çok net anlaşılmıştır. Gelinen noktada tedarik zincirindeki dengeler ve belirli ülkelerin hâkimiyeti daha fazla sorgulanır hale gelmiştir.
Uluslararası tedarik zincirindeki aktörlerin faaliyetlerini başarıyla sürdürebilmeleri için satışlarını doğru olarak tahmin edebilmeleri elzemdir. Zira şirketler bulundurdukları ve bulunduracakları stok seviyelerini satış tahminlerine göre belirlemektedir. Bu tahminlerde yapılan hatalar ne kadar büyük olursa şirketlerin karşı karşıya kaldığı kamçı etkisi de o denli sert olmaktadır. Halihazırda, geleceğe yönelik satış tahminleri bugün yapılmaktadır. Şirketlerin bugün bulundurdukları stok seviyelerini belirleyen satış tahminleri ise geçmişte yapılmıştır. Salgının ortaya çıkışından önce, bugünün satış tahminlerini doğru bir şekilde yapmak ne kadar zor ise, bugünün belirsizliğinde geleceğe yönelik satış tahminleri yapmak da o kadar zor bir hal almıştır. Bu bakımdan şirketlerin önümüzdeki süreçte kamçı etkisini daha az hissetmek için çok daha dikkatli olması gerekmektedir.
Salgının etkisiyle bazı ihtiyaçlarımızı erteleyebiliyor, dışarıda yaptığımız satın alma faaliyetlerinin birçoğuna ara verebiliyoruz. Diğer taraftan, erteleyemeyeceğimiz ya da ertelemek istemediğimiz ihtiyaçlarımızı karşılamak üzere e-ticaret siteleri aracılığıyla birçok satın alma faaliyeti gerçekleştiriyoruz. E-ticarette pazarlama faaliyetleri yürüten Emarsys şirketi ve Gooddata adlı yazılım şirketinin iş birliği ile hazırlanan bir projede Türkiye'de e- ticaretten elde edilen gelirin 15 Mart 2020'de, 15 Mart 2019'a göre yüzde 43 arttığı ifade edilmektedir. 12 Nisan 2020'de, 12 Nisan 2019'a göre yüzde 4'lük bir düşüş görülse de 5 Nisan 2020'ye göre yüzde 11'lik bir artış yaşanmıştır. İtalya ve ABD'deki e-ticaret gelirlerine bakıldığında bu iki ülkedeki e-ticaret gelirlerinin 5 Ocak-12 Nisan 2020 tarihleri arasında 2019'un aynı tarih aralığına göre sürekli yükseldiği, 12 Nisan 2020 tarihinde zirveye ulaşarak, 12 Mart 2019'a göre İtalya'da yüzde 90, ABD'de ise yüzde 64 artış kaydedildiği görülmektedir. Çin'in Ocak ayının başından itibaren elde ettiği e-ticaret gelirlerinin ise Türkiye, ABD ve İtalya'ya göre oldukça farklı seyrettiği tespit edilmiştir. Çin'de e-ticaret gelirleri 5 Ocak-12 Nisan 2020 tarihleri arasında 2019'un aynı tarih aralığına göre 15 Mart 2020 tarihindeki yüzde 4'lük artış dışında istikrarlı bir şekilde düşmüştür. Yukarıda paylaştığım rakamlar gösteriyor ki bazı ülkelerin e-ticaret gelirlerinde kayda değer bir ilerleme yaşanmıştır.
Salgının üretimde, dağıtımda ve satışta yol açtığı yaralar er ya da geç sarılacaktır. Ancak söz konusu faaliyetler kısa vadede sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilse bile özellikle Çin ve salgından etkilenen diğer ülkelerden ithalat yapan ülkeler eskiye nazaran daha yüksek maliyetlerle karşılaşacaklardır.
Salgının yukarıda açıklanan etkileri dışında uluslararası tedarik zincirinde birçok farklı yansıması bulunmaktadır. Salgına karşı alınan seyahat kısıtlaması, karantina uygulamaları, sokağa çıkma yasakları gibi önlemler iş dünyasının birçok farklı sektöründe faaliyet gösteren iş adamları ve çalışanların hareket kabiliyetlerini kısıtlamıştır. Bu durumun uluslararası tedarik zincirindeki koordinasyonu ve uyumu olumsuz etkileyeceği açıktır. Yine, ülkelerin uluslararası ticarette daha korumacı politikalara yöneldiği, bazı ürünlerin ihracatında ve ithalatında kısıtlamalara gidildiği görülmektedir. Diğer taraftan, birçok işyeri ve mağaza kapanmış, satış faaliyetleri sekteye uğramıştır. Birçok sektördeki tüketici talepleri azalmış, tüketicilerin talepleri normal koşullarda daha az rağbet gören bahçe ekipmanları, müzik enstrümanları gibi farklı alanlara yönelmiştir.
Salgının en çok etkilediği ve etkileyeceği alanlardan biri de uluslararası tedarik zincirinin sorunsuz şekilde işlemesi için vazgeçilmez olan ulaştırma ve lojistik sektörüdür. Yakın zamanda, İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi olarak KPMG firmasının desteğiyle ulusal basında geniş yer bulan "Türkiye Lojistik Sektörü İçin Lojistik Güven Endeksinin Geliştirilmesi" projesini gerçekleştirdik. Bu kapsamda, Nisan ayı dahil üç aylık periyotta ülkemiz lojistik sektörünü en çok etkileyebilecek gelişmeleri ve etki derecelerini belirleyebilmek için 104 sektör uzmanı ile görüştük. Sektör uzmanları ile yapılan anket formunda COVID-19 ile ilgili bir soruya da yer verdik. Sektör uzmanlarının yüzde 83'ü COVID-19'un, sektörü çok fazla etkileyeceğini, yüzde 9'u etkileyeceğini, yüzde 3'ü ise sektörü az etkileyeceğini belirtmiştir. Etkili olmayacağını belirtenlerin oranı sadece yüzde 5'tir. Bu sonuçlar salgının ulaştırma ve lojistik sektörünü çok önemli derecede etkileyeceğini açıkça göstermektedir. Salgın, kademeli olarak tüm dünyada yolcuların ve yüklerin hareketini doğrudan etkileyerek önemli ölçüde kısıtlamıştır. Bu durumdan şüphesiz tüm taşımacılık türleri olumsuz etkilenmiştir. Yakın gelecekte lojistik faaliyetlerindeki kısıtlamaların ve sevkiyatlardaki gecikmelerin devam etmesi beklenmektedir.
Uluslararası tedarik zincirinin mevcut yapısının ani şoklara karşı dayanıklı olmadığı, bu yapıyla uluslararası tedarik zincirinin geleceğine umutla bakmanın çok mümkün olmadığı çarpıcı bir şekilde anlaşılmıştır. Tek veya birkaç ülkeye bağımlı bir tedarik zincirinin ne gibi sorunlara yol açtığı herkes tarafından açıkça görülmüştür. Gelinen noktada, tedarik zincirindeki önceliklerini doğru şekilde belirleyen, lojistik operasyonların sürekliliğini sağlayan, tedarikçi ve müşterileri ile ilişkilerini başarıyla sürdüren ülkeler salgının şokunu daha kolay atlatabilecektir. Türkiye'nin güçlü sağlık altyapısı, güven veren stratejileriyle salgın krizini bir an önce atlatacağına, daha az bağımlı bir tedarik zinciri oluşturmak için kamu ve özel sektör iş birliğiyle var gücüyle çalışacağına ve sonucunda başarılı olacağına inanıyorum.

> COVID-19 SALGINI, ULUSLARARASI TEDARİK ZİNCİRİNİ VE BU ZİNCİRİN AKIŞINDA ROL ALAN AKTÖRLERİ BİRÇOK BAKIMDAN OLUMSUZ ETKİLEDİ, GELECEKTE DE BU ETKİLERİN ARTARAK DEVAM EDECEĞİ BİLİNİYOR. MEVCUT DURUMDA ULUSLARARASI TEDARİK ZİNCİRİNİN GELECEĞİNİ KONUŞMAK İÇİN ÖNCELİKLE SALGININ ETKİSİNDEKİ MEVCUT BİLANÇONUN ANLAŞILMASI GEREKMEKTEDİR.

# COVID-19'A KARŞI TAŞIMACILAR **ÖNLEMLERİNİ ALDI**

Covid-19'dan korunmak için herkes üzerine düşeni yapıyor. Sosyal izolasyon, sosyal mesafenin korunması ve sokağa çıkma yasağı gibi tedbirlerle virüsün bulaşmasının önüne geçilmeye çalışılıyor. Uluslararası taşımacılar da koronavirüsün tehdit olmaya başlamasıyla hemen harekete geçti ve sürücülerini ve çalışanlarını korumak için farklı uygulamaları devreye aldılar. Sürücülere maske, eldiven dağıtan firmalar araçlarını ve ofislerini de dezenfekte ediyorlar. Firmalar, kendilerini ve müşterilerin korumak, taşımaların sağlıklı şekilde sürmesini sağlamak izin istenilenin ötesinde tedbirler uyguluyorlar.






## **YÜKSEL ULUSLARARASI TAŞIMACILIK** SÜRÜCÜLERİ DE ARAÇLARI DA KORUYOR

Yüksel Uluslararası Taşımacılık Sahibi A. Ali Yüksel, aldıkları önlemlerle ilgili şu bilgileri verdi: "Yoldan gelen şoförlerimizi ve çekicileri garajda karantinaya alıp yurt içindeki şoförler ile boşaltma işlemini yaptıktan sonra çekici ve römorkların içini-dışını garajımızda kendi elemanlarımızla steril hale getiriyoruz. Sterilizasyondan sonra 24 saat havalandırıyoruz."
Ali Yüksel, şu ana kadar gelen şoförlerinden hastalanan olmadığını ancak şirket doktorlarını olası bir hastalık için devamlı hazırda beklettiklerini söyledi. Yüksel, "Yurt dışındaki şoförlerimize gerekli koruyucu vitamin türü ilaçlar ile maske ve steril malzemeleri (tulum, eldiven, maske, solusyon vs) gönderiyoruz. Personelimizi mart ortasından bu yana gün aşırı ve günde 4 saat ofiste çalışacak şekilde programladık" diyerek aldıkları koruyu önlemlere vurgu yaptı.
Sektörde yaşanan sıkıntılarla ilgili de bilgi veren Yüksel şu değerlendirmede bulundu: "Şubat sonundan bu yana İtalya uçak seferlerinin durması ile başlayan sıkıntılarımız katlanarak devam ediyor. Ro-Ro gemilerinin yük azlığı nedeniyle sefer iptali yapmaları, kara yolundaki izdiham nedeni ile güzergah değiştiremediğimiz için mecburen 3/4 güne kadar limanlarda beklemeler oluşuyor.
Alıcı firmaların kapalı olması nedeniyle boşaltmalarda gecikmeler yaşanıyor. Gönderici firmaların belli günlerde ve randevu ile yükleme yapmaları sebebiyle de gecikmeler oluyor. Yurt dışındaki firmalardan gelecek ödemelerin gecikmesi , yurt içindeki tahsilat sıkıntısı nedeni ile kredi ihtiyacı doğuyor.



Şoförlerin vize sorunları var, yurda dönüşlerinde 15 günlük karantina sonrasında bir daha sefere gitmek istemiyorlar. Gitmeleri gerektiğini söylediğimizde istifa ediyorlar. Şehir dışında oturan şoförlerimiz, garaja geliş ve gidişlerinde araç bulamıyorlar."

# BOLU BEYİ ULUSLARARASI NAKLİYE
## HEMEN HAREKETE GEÇEREK ÖNLEMLERİNİ ALDI

Bolu Beyi Uluslararası Nakliye Türkiye'de vakaların görülmeye başladığı andan itibaren tüm gelişmeleri çalışanlarıyla paylaştı. Bolu Beyi Uluslararası Nakliye Sahibi Ömer Gülen, panik yapmadan soğukkanlı bir şekilde saha çalışanlarına ve sürücülere, eldiven, maske ve hijyenik malzemeleri ulaştırdıklarını söyledi. Gülen, "Virüsün yayılma şekli konusunda bilgiler vererek sosyal mesafe kuralları konusunda bilgilendirdik. Dış ticaretle uğraşan Türkiye'deki gönderici ve Avrupa'daki alıcıların bu konuda bilinçli olması bizim için ciddi bir avantaj oldu. Yükleme ve boşaltma sahalarındaki ikili temaslar minimum hale getirildi. Sınır kapılarında birçok ülke ikili teması en aza indirecek tedbirler aldı" dedi.

"Çok şükür Türkiye ye gelip 14 gün karantina sürecini tamamlayan çalışanlarımızdan rahatsızlanan kimse olmadı" diyen Ömer Gülen, sektörün durumuyla ilgili şu yorumu yaptı: "Sektörümüz her coğrafi koşulda, her şartta yer alan bir yapıya sahip. Uluslararası lojistik sektörü olarak bizim şansımız uzun yıllardır farklı koşulların




getirmiş olduğu ve önceden de bu tür tedbirlere maruz kalmamızın vermiş olduğu bir tecrübeye sahip olmamız. Gıda üretimi yapan, yanıcı kimyasal üretimi yapan, ADR kurallarını bilen veya duyan bir yapıya sahip olmamız bizi hızlı tedbir ve çözümler almamızda faydalı oldu diye düşünüyorum."

Gülen, sektörün en büyük sorunlarından olan transit güzergah ve vize sorunlarının çözümünün önümüzdeki dönemde daha kolay olacağının da altını çizdi.

# EKSA TRANSPORT ALDIĞI TEDBİRLERLE ÖRNEK OLDU



Sağlık Bakanlığı'nın açıklamalarından sonra Eksa Transport, sürücüleri için koruyucu ekipman ve dezenfektan tedarik ederek ilk günden itibaren gerekli tedbirleri aldı. Çalışanlarını Covid-19 virüs tehlikesinden nasıl korunmaları gerektiği konusunda bilgilendiren firma ofis ve araçlarının temizlik ve dezenfeksiyonları günlük olarak yapıyor. Eksa Transport Sahibi Ekrem Karaoğlu, alınan tedbirlerle ilgili yaptığı açıklamada, "Ayrıca haftalık genel dezenfeksiyon ve ilaçlama işlemleriyle tüm araçlarımız kontrol altında tutulmaktadır. Sürücülerimize güvenli bir yolculuk yapmaları için tüm gereksinimleri ve koşulları sağlamaktayız. Yurtdışına giden yarı römork ve komple araçları alan sürücülerimize yiyecek, içecek, maske, dezenfektan ve diğer tüm ihtiyaçları için ne gerekiyorsa buradan tedarik ederek gönderiyoruz" dedi.

Eksa Transport, beyaz yakalı çalışanları da, ofis ortamında korunmak için dönüşümlü ve sosyal mesafeye uygun bir şekilde ayarlamalar yaparak işini sürdürüyor. "Minimum kişi sayısıyla, dönüşümlü ve esnek çalışma saatleri ile sosyal izolasyonu sağlıyoruz. Maske ve dezenfektan gibi koruyucu ekipmanları da sürekli güncelleyerek her bir çalışanımız için tedarik ediyoruz" diyen Ekrem Karaoğlu aldıkları diğer önlemleri de şöyle açıkladı: "Bunların dışında gelen kargo ve evrakları önem derecisine göre farklı bölmeler oluşturarak ofis dışında beklemeye alıyoruz veya acil olanları dezenfekte ederek ilgili birime aktarıyoruz. Dışarıdan minimum düzeyde kişiyi ofise davet ediyoruz ve yine minimum düzeyde kişiyi de gerekli işlemler için dışarı gönderiyoruz. Bunlar önem durumuna göre değişmektedir."

# ALIŞAN LOJİSTİK RUTİN ÖNLEMLERE EK ÖNLEMLER UYGULUYOR



Alışan Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Damla Alışan, koronavirüse karşı aldıkları önlemleri şöyle anlattı: "Covid-19 kapsamında, tüm depo ve çalışma alanlarımız ile araçlarımız düzenli olarak ilaçlanmakta; tüm saha çalışanlarımız almaları gereken önlemler konusunda bilgilendirilmektedir. Bu rutin önlemlere ek olarak; dış ofislerimizde vardiya sistemine geçilmiştir. Merkez ofis çalışanlarımız ise home-office sistemine geçmiş ve evlerinde bilgisayar başında operasyonları yönetmektedirler. Tüm bu süreçlere ek olarak, yayınlanan genelgeler süratle incelenmekte ve müşterilerimiz gerek sosyal medya hesaplarımızdan gerekse birebir iletişimimizle operasyonel açıdan sürekli bilgilendirilmektedir."

# MARS LOGISTICS COVID-19'A GEÇİŞ YOK DEDİ

Mars Logistics İnsan Kaynakları Direktörü Nihal Kansu, Covid-19'un tüm dünyada etkisini artırması ile birlikte şubat ayı sonunda çok hızlı bir şekilde önlemler almaya başladıkları söyledi.

Nihal Kansu aldıkları önlemlerle ilgili şu bilgileri verdi: "Öncelikle tüm çalışanlara koronavirüs hakkında bilgilendirme mailleri göndererek, uygulanması gereken kişisel temizlik tedbirlerini anlattık. Edindiğimiz her yeni bilgiyi çalışanlarımıza aktardık. Ortak alanlara, ofis ve depolara doğru el yıkama, gargara yapma, maske kullanımının önemi ve doğru kullanımı gibi bilgilerin bulunduğu posterler asarak çalışanların bu tedbirleri uygulaması için teşvikte bulunduk. Bütün ofis ve çalışma sahalarına dezenfektan el temizleyici çözelti koyduk, akabinde ofis ve sahalara kolonya dağıtımı yaptık. 10 Mart 2020 tarihinde Türkiye'de ilk vakanın açıklanması ile önlemlerimizi sıklaştırdık. Tırları ve depoları dezenfekte ettik, sürücülere ve saha çalışanlarına maske, eldiven temin ettik. Sosyal mesafenin korunmasının önemini belirterek depolarda ve ofislerde kişilerin arasında 1,5 metre olması kuralını getirdik.

Periyodik olarak bakımı yapılan havalandırmaların bakım tarihini öne alarak periyodu sıklaştırdık. Ofis içi ve ofis dışı



tüm toplantıları video konferans şeklinde yapmaya başladık. Yurt içi ve yurt dışı tüm seyahatleri iptal ettik. Çalışanların aile üyelerinden veya yakın temasta bulunduğu kişilerden birinin yurt dışından gelme ihtimaline karşı her çalışana 14 gün karantina kuralını bildirdik.

Her tesis için sorumlular belirleyerek bütün çalışanların her sabah işe başlamadan önce ateşlerinin ölçülmesini sağladık. Ateşi normalin üzerinde çıkan çalışanları sağlık kontrolüne yönlendirdik. 12 Mart tarihinden itibaren ise uygun olan birimlerimizin evden çalışma sistemine geçmesini sağladık. Depo çalışanları için ise servisleri iptal ederek iki kişilik araçlarla ulaşım sağlamaya başladık."

Nihal Kansu, Mars Logistics Yönetim Kurulu Başkanımız Garip Sahillioğlu'nun hiçbir çalışanlarının işini kaybetmeyeceği yönündeki açıklamasını da hatırlattı. Kansu, "Lojistik sektörünün devamlılığı hayati bir öneme sahip olduğundan operasyonlarımıza da devam ettik. Karayolu taşımacılığında sınır kapılarındaki yoğunluk ve sürücülü taşımacılık nedeniyle sürücüsüz taşımacılık yolu olan demiryolu taşımacılığına ağırlık verdik" dedi.

# GÜRBULAK NAKLİYAT
## HİÇBİR AYRINTIYI GÖZARDI ETMİYOR

Gürbulak Nakliyat, İş Sağlığı Güvenliği uzmanı ile alınacak tedbirleri belirleyip hızlıca harekete geçti, hiçbir detay atlanmadı. Gürbulak Nakliyat Sahibi Beslen Çakan, lojistik programları ile uzaktan sisteme bağlantı ile evden takip ve işlem yapmaya uygun alt yapıları ile tüm birimlerinin çalışmalarını sürdürdüğünü söyledi. Çakan, salgın karşısında aldıkları önlemlerle ilgili açıklamaları da tüm paydaşlarına gönderdiklerini söyledi.

Gürbulak Nakliyat'ın aldığı tedbirler şöyle:

• Ofis giriş – çıkış kapısında personel ve ziyaretçilerin Ateş ölçer cihazla kontrolleri sağlanılmaktadır.

• Ofis giriş – çıkışlarında dezenfeksiyon ve sterilizasyon sisteminin uygulaması için cihaz ve ürünlerin satın alınma süreci haftalık sağlanılmaktadır.

• Ofis içi dezenfekte çalışmasına haftalık düzenli olarak yapılmaktadır.

• Personellere 80 derece kolonya temini ve kullanımı için bilgilendirme yapılmaktadır.

• Koronavirüs ile tıbbı eğitim ve tedbirler hakkında bilgilendirme yapılmaktadır.

• Dijital taşıma irsaliye sistemi ile araç sevk / yönlendirme işlemi ile sevkiyatlar sürdürülmektedir.

• Tüm çalışan personellere dezenfekte / kolonya ve maske haftalık olarak düzenli sağlanmaktadır.




• Araç içi ve dışı dezenfeksiyon / sterilizasyon işlemi garajlarda haftalık düzenli olarak yapılmaktadır.

• Beyaz yaka / ofis çalışanları zorun haller dışında evden çalışma imkanı ve fırsatı sağlanmaktadır.

• Şoförlere yönelik fabrika / depo ve limanlarda araçlarından zorunlu olmadıkça inmemelerine yönelik eğitim ve talimatlar sesli ve yazılı olarak bildirilmektedir.

Beslen Çakan lojistik süreçlerin sağlıklı devam etmesi için; trafikte, fabrika, depo, liman ve gümrük sahalarında ağır vasıta ticari araçlara öncelik verilmesi ve uzun süre yükleme / boşaltma sahalarında bekletilmemesi gerektiğini söyledi. Çakan, trafik denetim noktalarında ağır vasıta ve ticari araçlara öncelik verilmesinin de sürecin en sağlıklı şekilde atlatılması için önemli olduğunu kaydetti.

# YÖRÜK TAŞIMACILIK TEDBİRİ ELDEN BIRAKMIYOR




Yörük Taşımacılık Sahibi İbrahim Ethem Öcal, çok kısa sürede dünya çapında ciddi bir tehdit haline gelen Covid-19 virüsü ile ilgili tüm gelişmeleri en baştan bu yana üzülerek takip ettiklerini söyledi. "Bu sürecin kayıpsız atlatılması adına firma olarak üzerimize düşen sorumlulukları eksiksiz yerine getirmeye çalışıyoruz. Bu bağlamda Dünya sağlık örgütü ve Bakanlıklarımız tarafından verilen tavsiyeler çok büyük önem taşımaktadır" diyen Öcal aldıkları tedbirlerle ilgili şu bilgeleri verdi: "Bizler de firma olarak; çalışanlarımızla hijyen bilincini yüksek tutmak amacıyla iletişim halinde kalıyoruz. Sosyal mesafenin, maske kullanımının, el temizliğinin ve kişisel korunmanın önemini her seferinde belirtiyoruz. Tedbirin hiçbir zaman elden bırakılmaması doğrultusunda; araçlarımız, ekipmanlarımız ve serbest depomuz ise düzenli olarak firmamız bünyesindeki görevli arkadaşlarımız tarafından düzenli olarak dezenfekte edilmektedir. İntermodal taşımalarımız ile de insan faktörünü minimize ederek ticaretin sürekliliğine katkı sağlıyoruz. Motivasyonu ve tedbiri elden bırakmayarak görünmeyen bu virüsün de üstesinden ülke olarak en kısa zamanda geleceğimize canı gönülden inanıyoruz."



# KORONAVİRÜSÜN SEKTÖRLERE ETKİSİ NASIL OLDU?

**Yıla iyi başlayan ülkemizde koronavirüsün etkisi mart ayında hissedildi ve farklı sektörlerde ortalama yüzde 15'lik bir kayıp oluştu. Otomotiv, kimya, hazır giyim sektörleri mart ayı ile birlikte düşüşe geçti. Uluslararası taşımacılık sektörü de salgından etkilendi. Covid-19 nedeniyle ülkeler tedbirleri artırınca 15 Mart'tan sonra uluslararası karayolu taşımalarında yüzde 40 düşüş yaşandığı gözlendi.**

Koronavirüsün dünya ticaretine zararı her geçen gün artıyor. Uluslararası ticarette büyük bir daralma yaşanıyor ve ülkeler sektörlerini korumak için tedbirler alıyorlar. Ülkemiz de aldığı tedbirlerle işletmelerin ayakta kalması sağlamaya çalışıyor. Ancak alınan önlemler virüsün etkisini azaltsa da yok etmeye yetmiyor. 2020 yılına çok iyi başlayan ülkemizde koronavirüsün etkisi mart ayında hissedildi ve farklı sektörlerde ortalama yüzde 15'lik bir kayıp oluştu. Otomotiv, kimya, hazır giyim sektörlerinde mart ayında başlayan düşüşün önümüzdeki aylarda da devam etmesi bekleniyor. Uluslararası taşımacılık sektörü de salgından etkilendi. Covid-19 ile birlikte uluslararası karayolu taşımacılığında taşımalar yüzde 40 azaldı. İlk 3 ayda ise sektörün taşıma adetleri yüzde 3 azalmış oldu.

## ULUSLARARASI TAŞIMALAR YÜZDE 40 AZALDI

2020 yılı uluslararası taşımacılık sektörü için iyi başladı. Ancak Koronavirüs ile işler tersine döndü. Covid-19 öncesi ve sonrası sınır kapıları geçiş adetlerine bakıldığında önemli düşüşler göze çarpıyor. 17 Şubat-15 Mart tarihleri ve 16 Mart-12 Nisan tarihleri arasındaki geçiş adetleri kıyaslandığında Batı sınır kapılarında yüzde 36'lık düşüş olduğu görülüyor. Aynı şekilde Batı Ro-Ro limanlarından yapılan çıkışlar da yüzde 34 düştü. Doğu kapılarından yapılan çıkışlar ise yüzde 43 azaldı. Uluslararası karayolu taşımacılığının ilk 3 aylık ihracat taşıma adetleri Koronavirüs nedeniyle bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 3 düştü. İlk çeyrekte Türk araçları ile yapılan ihracat taşımaları geçtiğimiz yıl toplamda 298 bin adetten 290 bin adede düştü. En fazla ihracat taşıması yapılan 20 ülkede düşüş yüzde 3,5 olarak gerçekleşti. Yabancı araçlar ise bu dönemde Türk ihraç taşımalarındaki adetlerini yüzde 3 artırdılar.




Türkiye'den Avrupa'ya yapılan ihraç taşımaları geçtiğimiz yılın ilk 3 ayında 151 bin adetken bu yılın ilk çeyreğinde gerçekleşen topla ihraç taşıması 2 bin düşerek 149 bin oldu. Avrupa'ya yapılan taşımalardaki düşüş yüzde 1 oldu.
BDT ülkelerine yapılan ihracat taşımaları 2019 yılının ilk çeyreğinde 58 bin 882 adetken 2020'nin ilk çeyreğinde 68 bin 707 adede çıktı ve taşımalar yüzde 17 arttı. Orta Asya ülkelerine gerçekleşen taşımalar ise 176 bin 338 taşımadan 163 bin 653'e düştü ve taşımalar yüzde azaldı.
Türk araçlarının yaptığı ithal taşımalarındaki performansı pandemi öncesi ve sonrası diye ikiye ayırmak mümkün. İlk 3 ayda Türk araçları ithal taşımalarındaki adetlerini yüzde 6 artırdılar. Daha fazla artış gerçekleştirilecekken 20 Mart'tan itibaren düşüşe geçti. 20-29 Mart tarihleri arasındaki düşüş yüzde 9 oldu.

## OTOMOTİVDE ÜRETİM YÜZDE 6, İHRACAT YÜZDE 14 AZALDI

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), 2020 yılı Ocak-Mart dönemine ait üretim, ihracat adetleri ile pazar verilerini açıkladı. Otomotiv fabrikalarının büyük bir bölümünün üretimlerini durdurmasına sebep olan Koronavirüs (Covid-19) salgınının ilk etkileri, özellikle Mart'ın ikinci yarısından itibaren rakamlara yansımaya başladı. Salgın etkisiyle beraber, Mart ayında toplam otomotiv üretimi 103 bin 350 adet seviyesinde kaldı. Şubat ayında bu rakam 128 bin 3 adetti. Yılın ilk üç aylık döneminde, toplam üretim bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 6 azalarak 341 bin 136 adet, otomobil üretimi ise yüzde 2 azalarak 235 bin 199 adet oldu. Traktör üretimiyle birlikte toplam üretim ise 348 bin 589 adet olarak gerçekleşti.
Şubat'ta 87 bin 710 adet olan otomobil üretimi, Mart ayında salgın nedeniyle yavaşladı ve 72 bin 93 adette kaldı. Ticari araç grubunda ise üretim, ihraç pazarlarındaki daralmanın da etkisiyle yılın ilk çeyreğinde azalma eğilimine devam etti. 2020 yılı Ocak-Mart döneminde, ticari araç üretimi bir önceki yıla kıyasla yüzde 14 azalırken, ağır ticari araç grubunda bu azalma yüzde 5, hafif ticari araç grubunda ise yine yüzde 14 oranında kaydedildi. Bu dönemde, toplam ticari araç pazarı yüzde 31, ha-





fif ticari araç pazarı yüzde 26 ve ağır ticari araç pazarı ise yüzde 64 arttı. Baz etkisi dikkate alındığında ise yılın ilk çeyreğinde ticari araç pazarı 2017 yılının yüzde 36 gerisinde kaldı. Ticari araç grubunun Mart ayı toplam üretim adedi ise 31 bin 257 adet olarak gerçekleşti.
2020 yılının ilk çeyreğinde, toplam ihracat bir önceki yılın aynı dönemine göre adet bazında yüzde 14 azalarak, 276 bin 348 adet olarak gerçekleşti. Bu dönemde, otomobil ihracatı yüzde 9 oranında azalarak 191 bin 608 adet olurken, ticari araç ihracatı ise yüzde 23 oranında azaldı. Toplam otomotiv ihracatı dolar bazında yüzde 10, Euro bazında ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 7 oranında azaldı. Bu dönemde, toplam otomotiv ihracatı 7,1 milyar dolar olarak gerçekleşirken, otomobil ihracatı yüzde 2 azalarak 2,9 milyar dolar oldu. Euro bazında otomobil ihracatı ise yüzde 1 artarak 2,6 Milyar Euro seviyesinde gerçekleşti.

## KİMYA SEKTÖRÜ İYİ BAŞLADI MART AYINDA DÜŞTÜ

İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) verilerine göre, kimya sektörü ihracatı 2020 yılı Mart ayında 1 milyar 557 milyon dolar olarak gerçekleşti. Kimya ihracatı geçen senenin Mart ayına göre yüzde 15,6 azalırken, bu yıl Şubat ayına göre yüzde 3 arttı. Sektörün üç aylık ihracatı ise 4 milyar 771 milyon dolara ulaştı.
Mart ayı kimya sektörü ihracat rakamlarını değerlendiren İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) Yönetim Kurulu Başkanı Adil Pelister, "Tüm dünyanın yaşadığı Koronavirüs salgınının etkisini kimya sektörümüzde de görüyoruz. Mart ayında 1 milyar 557 milyon dolarlık kimya ihracatı gerçekleştirirken üç aylık kimya ihracatımız ise 4 milyar 771 milyon dolara ulaştı. Geçen seneye göre yüzde 15,6'lık bir azalma olurken bu yıl bir önceki aya baktığımızda yüzde 3'lük bir artış görüyoruz. Tüm olumsuzluklara rağmen ihracatımızı durdurmuyoruz ve Ticaret Bakanlığımızın önerileri doğrultusunda farklı lojistik kanallarımızı kullanmaya çalışıyoruz. Özellikle bu süreçte demiryolu, hava kargo taşımacılığı ve deniz yolu daha fazla öne çıkıyor. Kara yollarında ise temassız ticaret yapılıyor. Bu kritik dönemde önemli olan öncelikle insan sağlığı ve ülkemizin ihtiyaçları. Biz de İKMİB olarak bu doğrultuda hareket ediyoruz." şeklinde ifade etti.

## HAZIR GİYİMDE KAYIP YÜZDE 15 OLDU

Koronavirüsün Avrupa'daki satışları durdurması, Türk hazır giyim ihracatçısına mart ayında yüzde 15 kayıp yaşattı. Koronavirüs, ihracatının yüzde 70'ini Avrupa'ya yapan Türk tekstilcisini vurdu. Virüsün henüz Avrupa'da hayatı durdurmadığı ocak ve şubat aylarında siparişlerin Çin'den Türkiye'ye kaydırılması nedeniyle ihracatını artıran hazır giyim sektörü, virüsün Avrupa'yı da etkisi altına almasının ardından yüzde 9-15 kayıp yaşadı.
İstanbul Hazır Giyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği (İHKİB) Başkanı Mustafa Gültepe, "Müşteri, 'Malları yüklemeyin, bekletin' diyor. Üretime başlamadığımız mallar iptal oldu. Diğer siparişler de beklemeye alındı. Avrupa'ya ihracatta ocak ve şubatta yüzde 7 artış, martta yüzde 9-15 düşüş var. Salgına bir aylık dönemde çözüm üretilmezse, nisanda da yüzde 15 düşüş bekliyoruz" dedi. "İtalya, İspanya ve İngiltere'de satışlar düştü. Stokları var, depolarını şişirmek istemiyorlar" diyen Gültepe, şöyle devam etti: "Daha az tüketim, daha az ihracat... Avrupa'ya 2019'da 12.5 milyar dolarlık satış olmuştu. 2020'nin ikinci yarısından sonra toparlanma başlar, geçen yılla başa baş kapatırız bu yılı. Küresel bir sorun olduğu için pazar arayışına gireceğimiz bir durum da yok. Her şeyin rayına girmesi lazım. Sükûnetle durmak gerekiyor."

## MOBİLYA SEKTÖRÜNDEKİ DÜŞÜŞÜN YÜZDE 35 OLMASI BEKLENİYOR

Ocak ve Şubat ayında mobilya ihracatı yüzde 15 artarken Mart ayında yüzde 15 düştü. İstanbul Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri İhracatçıları Birliği Başkanı Ahmet Güleç, Mart ayında yüzde 15 düşüşe geçen mobilya ihracatının, Nisan ayında yüzde 30 ila 35 arasında düşmesini beklediklerini bildirdi. Güleç, "Mobilya sektörü Ocak ve Şubat ayında çok güzel geçti içeride ve dışarıda. 2020 yılı mobilyanın yılı olacak diye düşünüyorduk. İnsanlık bir noktaya geldi ve Mart ayı istatistiklerimiz iki ayda yüzde 15 artmasına rağmen, Mart ayında yüzde 15 düştük. Nisan ayında yüzde 30-35 düşme ihtimali çok yüksek. Müşteri talepleri ihtimalimiz yok. Çalışanlarımıza sahip çıkmamız lazım. İş adamlarımız bu konuda duyarlılık gösteriyor. Mobilya





sektörü gerek çalışanlarımıza, çalışanlarımızın sabrı ve sebatını görüyoruz. Türkiye büyüklüğünü kamu personelleri ile gösteriyor. Dünyada bir an önce bu salgın biter ve dünya pazarından daha fazla pay alan ülkelerden biri olmasını temenni ediyorum" diye konuştu.

## YAŞ MEYVE SEBZE İHRACATI ARTTI

Mart ayında Türkiye'nin yaş meyve sebze ihracatının geçen yılın aynı ayına göre yüzde 25 artışla 179 milyon dolara ulaştı.
Akdeniz Yaş Meyve Sebze İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Nejdat Sin, koronavirüs salgınının uluslararası alanda yaratmış olduğu etkiye rağmen Ekonomik İstikrar Kalkanı Tedbir Paketi ve Temassız İhracat Modeli gibi çözümler sayesinde yaş meyve sebze ihracatını kesintiye uğramadan devam ettirdiklerini söyledi.
Mart ayında yaş meyve sebze sektörü olarak 286 bin 710 ton ihracat gerçekleştirerek ülkemize 178 milyon 866 bin dolar döviz kazandırdıklarını açıklayan Sin, bu dönemde yaş meyve sebze ihracatında taze sebzenin 89,58 milyon dolar ile ilk sırada yer aldığını, narenciye ihracatının 63,82 milyon dolar, taze meyve ihracatının ise 24,66 milyon dolar olarak gerçekleştiğini duyurdu. Başkan Sin, mart ayında en çok ihraç edilen ürünlerin 52,53 milyon dolar ile domates, 29,46 milyon dolar ile limon ve 18,94 milyon dolar ile biber olduğu bilgisini verdi.

## YILA İYİ BAŞLAYAN AĞIR TİCARİ ARAÇ PAZARI MART AYINDA DÜŞÜŞE GEÇTİ

TAİD (Ağır Ticari Araçlar Derneği), ağır ticari araçlar pazarının ilk çeyrek rakamlarını açıkladı. Üyelerin Ocak-Mart satış rakamlarından derlenen veriye göre; 16 ton üzeri toplam pazar satışları yüzde 69 artarak 2 bin 427 adet olarak gerçekleşti.
TAİD Başkanı İlhami Eksin, son 5 yıldır sürekli olarak düşen ağır vasıta sektörünün, yıla iyi başlasa da Koronavirüsün etkisiyle beklenen yükselişi yapamadığını söyledi. 2020 yılının ilk üç ayında geçen yılın aynı dönemine göre; 16 ton üzeri kamyonda yüzde 23, çekicide yüzde 151 oranında artış sağlandığını kaydeden Eksin, "Söz konusu rakamlar, geçen yıla göre yükselişi ifade etse de pazarın esas büyüklüğüne göre satışların halen istenilenden çok uzakta olduğunu gösteriyor" şeklinde konuştu. Eksin, Türkiye Koronavirüsün etkisinin nisan ayında hissedileceğini söyledi. Pazarın toparlanmasının salgının durumuna bağlı olduğunu söyleyen Eksin, "Hepimiz olağanüstü zamanlar- dan geçiyoruz. Salgın, ülkemizi olduğu kadar Avrupa'yı ve dünyayı derinden etkiliyor. Ağır Ticari Araçlar sektörü tüm paydaşlarıyla bu salgının etkilerini derinden hissediyor" ifadelerini kullandı. Eksin, "Türkiye'nin pek çok yerinde hayat durdu ancak kamyonlar durmuyor. Başta sağlık ve gıda maddeleri olmak üzere birçok hayati mal ve ürün işlerini profesyonelce yapan lojistikçilerimiz tarafından taşınıyor. Ticari araçların bu dönemde yoluna devam etmesi, hızlı ve güvenilir servis hizmeti sunması her zamankinden daha önemli. Servislerimizi açık tutmakla beraber, gerekli hijyen ve korunma tedbirlerimizi alıyoruz. En büyük dileğimiz, Ağır Ticari Araçlar sektörünün tüm paydaşlarının en az hasarla ve bir an önce kurtulmasıdır" dedi.





# TÜRK İŞ DÜNYASININ TEMSİLCİLERİ:
## COVİD-19'UN EKONOMİYE ETKİSİ EN AZ BİR YIL SÜRECEK

**KPMG Türkiye, Covid-19'un iş dünyasını nasıl etkilediğini araştırdı. Ankete katılan iş dünyası temsilcileri küresel salgının ekonomiye olumsuz etkisinin ortadan kalkması için en az bir yıla ihtiyaç olduğunu söylüyor.**

KPMG Türkiye Strateji ve Operasyonlar Danışmanlık ekibi, 1 - 6 Nisan tarihleri arasında tüm sektörlerden yaklaşık 250 kişinin katılımıyla Covid-19 Etki Araştırması yaptı. Aralık 2019'da Çin'den başlayarak tüm dünyaya yayılan ve pandemiye dönüşen koronavirüs salgınının iş dünyasına ve sektörlere etkileri araştırıldı. KPMG Türkiye'nin iş dünyası temsilcileriyle gerçekleştirdiği anket, salgın sonrası dönemle ilgili öngörülere de ışık tutuyor.

Covid-19 sonrası toparlanma süresi ve şekli ile ilgili farklı görüşler bulunmakla beraber öngörülen zaman 3 ay ile 12+ ay arasına yayılıyor. Bununla beraber ekonomide önemli daralma öngörülüyor. KPMG Türkiye Strateji ve Operasyonlar Danışmanlık Lideri ve Şirket Ortağı Serkan Ercin, Türkiye'de küresel örneklere benzer şekilde, farklı sektörlerin bu önlemlerden farklı derecede etkilendiğini, kimi sektörlerin bu etkilerden çok önce nasibini almaya başladığını bazılarının ise bu etkileri sonradan hissetmeye başladığını belirtti.

Ercin, "Sosyo-ekonomik hareketliliğin azalmasına bağlı yaşanan sorunların ortadan kalkması için pandeminin kontrol altına alınması ve bunu takiben hayatın normale döneceği tarih merak edilmektedir. Bu süreç sonrası yaşanacak ekonomik toparlanma konusunda da farklı tahminler bulunmaktadır. Covid-19 sonrası ülkemiz ve dünya ekonomileri için olası toparlanma senaryolarına baktığımızda, 3 ay ile 12+ ay arasında zamana yayılan ve ekonomide önemli ölçüde daralma öngören tahminler görüyoruz. Diğer taraftan, bu toparlanmaların da sektörler ve şirketler bazında farklılık göstereceğinin, bu döneme hazırlıklı giren, doğru kararlar alan ve yeni normale uyum sağlayan yapıların bu süreçten en iyi şekilde çıkacağını düşünüyoruz" dedi.

Araştırmadan çıkan başlıklar şöyle:

## YÜZDE 88 'YÜKSEK ETKİ' DİYOR

- Ankete katılanların yüzde 88'i Covid-19'un Türkiye ekonomisini yüksek derecede etkileyeceği görüşünde. Yüzde 12'si ise orta düzeyde etki edeceğini düşünüyor.
- Ankete katılan şirket temsilcilerinin yüzde 80'inden fazlası 2020 yılında Türkiye ekonomisinde yüzde 3'ten fazla daralma beklediğini ifade ediyor. Yüzde 30'u yüzde 6'dan fazla daralma öngörüyor, yüzde 19'u ise büyüme bekliyor.

## EN AZ BİR YIL SÜRECEK

- Covid-19'un Türkiye ekonomisi üzerinde etkisinin ortadan kalkması için en az 12 ay gerektiğini söyleyenlerin oranı yüzde 35. Yüzde 19'luk kesim en az 3-6 ay gerektiğini, yüzde 21,9'luk kesim ise 6-9 ay süreceğini düşünüyor.

Sektörlere etkisi

- Sektör temsilcilerinin hemen hemen tamamı Covid-19'un faaliyet gösterdikleri sektörü önemli ölçüde etkilediğini belirtiyor. Katılımcıların yüzde 42'si pandeminin faaliyet gösterdikleri sektörü orta derecede etkilediği, yüzde 50'si ise yüksek derecede etkilediğini görüşünde. Yüzde 7'si etki yaratmadığını ya da düşük derecede etkilediğini ifade ediyor.
- Tüm sektörler Covid-19'un ekonomik etkilerini hissederken enerji, ilaç, endüstriyel üretim ve kimya sektörlerinde etkinin görece daha az hissedildiği görülüyor.
- Sektör bazında toparlanma beklentileri ülke ekonomisindeki beklentilere paralellik göstermekle beraber endüstriyel üretim, tekstil, turizm / ev dışı tüketim, enerji, inşaat ve yiyecek – içecek sektörlerinde toparlanmanın 2020 sonrasına sarkacağı öngörülüyor.

## KOBİ'LER YÜZDE 95

- Covid-19'dan en fazla etkilenen kesim olan KOBİ dünyasındaki oran yüzde 95 olarak telaffuz ediliyor.

Evden çalışma yarı yarıya

- Ankete katılanların yüzde 58'i tüm çalışanları salgınından korumak için evden çalışma sistemine geçtiğini belirtiyor. Yüzde 20'si yalnızca beyaz yakaya evden çalışma uygulaması başlattığını söylüyor. Evden çalışan sektörler eğitim, hukuk, finansal hizmetler, bankacılık, sigortacılık, emeklilik ve hayat, enerji olarak öne çıkıyor.



## KİMSE KRİZE HAZIR DEĞİL

- Krize hazırlık ve kriz yönetimi kabiliyetleri açısından, şirketlerin cirosal büyüklükleriyle kriz yönetimi kabiliyetlerinin paralellik gösterdiği görülüyor. Kriz yönetimine dair prosedür ve süreçlere sahip KOBİ'lerin oranı yüzde 25 iken, bu oranın cirosal oranla paralel artarak, cirosu 10 milyon TL'den yüksek şirketlerde yüzde 75'lere çıktığı gözleniyor.
- Covid-19 krizi medya, eğitim, tekstil, enerji, kimya, finansal hizmetler ve inşaat sektörleri başta olmak üzere kriz yönetimi kabiliyetinin geliştirilmesi konusunda her sektörün yol alması gerektiğini ortaya koyuyor.

## ŞİRKETLERİN SIKINTILARI

- Sektörlerin tümü incelendiğinde Covid-19 nedeniyle şirketler en fazla finansmana erişimde sıkıntı (yüzde 25'i), yurt içi kaynaklı satışlarda düşüş (yüzde 24'ü), üretim maliyetlerinde artış (yüzde 22'si) ve likidite sıkıntısı (yüzde 18'i) beyan ediyor.

## CİROLAR DÜŞECEK

- Katılımcılar, Covid-19'un şirketlerinin 2020 cirolarında yüzde 40'lara varan düşüşlere sebep olacağını tahmin ediyor, 2020 bütçelerinde önemli ölçüde hedef revizyonuna gideceklerini belirtiyorlar. Şirket temsilcilerinin yüzde 53'ü 2020 cirolarında yüzde 2-20 arasında düşüş beklerken, yüzde 36'sı yüzde 20'den fazla düşüş bekliyor. Yüzde 10'u cirosunda düşüş beklemiyor. Ciro artışı bekleyenlerin oranı ise yüzde 1.
- Covid-19'un ciroyu en çok etkileyeceği sektörler 2020'de yüzde 40'lara varan düşüş bekleyen turizm / ev dışı tüketim, perakende / mağazacılık ve özel girişim sermayesi sektörleri olarak öne çıkıyor.

## PAKETLER İÇİN NE DEDİLER

- Araştırmaya katılanların yüzde 43'ü hükümetin açıkladığı paketlerde yer alan vergi ve SGK primi erteleme desteğini yüksek seviyede kullanılabilir ve faydalı buluyor. Yüzde 41'i ise asgari ücret desteği ve kısa çalışma ödeneğini yüksek seviyede kullanılabilir ve faydalı görüyor. Kredi anapara ve faiz ödemelerini erteleme desteğini kullanabilir ve faydalı bulanların oranı yüzde 27. Finansmana erişim ve kredi yapılandırma için ise oran yüzde 21'dir.
- Ekonomik İstikrar Kalkanı paketi kapsamında sunulan vergi ve SGK prim erteleme ve asgari ücret desteği ve kısa çalışma ödeneği desteklerin daha çok görece küçük ve orta ölçekli şirketler tarafından faydalı görüldüğü anlaşılıyor.
- Ekonomik İstikrar Kalkanı paketinde sunulan desteklere ek olarak kapsamın genişletilmesi ve şartların iyileştirilmesi geliyor. Sağlanan kredi imkânlarının iyileştirilmesi, vergi alanında uzun dönemli erteleme ve borçların silinmesi, kapsama giren sektörlerin genişletilmesi, sektör özeli kalkınma paketleri, şirketlerin çalışan maliyetlerini azaltıcı ve kapsamı genişletilen istihdam destekleri talepleri öne çıkıyor.




# HERKES SORUMLULUK ALMALI

**SKD Türkiye, Reporting Matters Türkiye 2019 Raporu'nu Koronavirüs gölgesinde açıkladı. Raporda sürdürülebilir ve daha iyi bir gelecek için herkesin sorumluluk alması gerektiği belirtildi. SKD Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Dildar bu kötü durumu avantaja çevirip daha iyi bir dünya ekosistemi, daha güçlü bir iş dünyasına geçiş kapısı olarak görmek gerektiğini söyledi.**

İş Dünyası ve Sürdürülebilir Kalkınma Derneği'nin (SKD) Türkiye çatı örgütü Dünya Sürdürülebilir Kalkınma İş Konseyi (WBCSD) ve Radley Yeldar tarafından geliştirilen Reporting Matters'ın Türkiye Raporu 2019 sonuçları kamuoyu ile paylaşıldı. SKD Türkiye'nin öncülüğünde üye 25 şirketin katılımıyla bu yıl üçüncü kez yapılan çalışma bu yıl da PwC Türkiye iş birliğiyle gerçekleşti.

2019 yılı Reporting Matters Türkiye Raporu'nun 2020 yılının küresel gündemi COVID-19 salgını sürecinde yayınladıklarına işaret eden İş Dünyası ve Sürdürülebilir Kalkınma Derneği (SKD) Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Dildar Edin, "Dünya tarihinde her krizin kaos ile ilerleme arasında ince bir çizgide sonuçlandığını biliyoruz. Doğru adımları atan, yeniliklere açık ve inovatif bir yaklaşım benimseyen ve Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları çerçevesinde sürdürülebilir büyümeyi odak alanına alan tüm şirketlerin bu süreci güçlenerek atlatacağına inanıyoruz" dedi. Bu dönemin yönlendirdiği yeni araçların, yeni iş yapış biçimlerinin ve yeni bakış açılarının ortaya çıktığına değinen Edin, Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'nın gerçekleştirilmesine yönelik işlevsel çıktıları olacağını söyledi. Edin, bu kötü durumu avantaja çevirip daha iyi bir dünya ekosistemi, daha güçlü bir iş dünyasına geçiş kapısı olarak görmek gerektiğini kaydetti.

Ebru Dildar Edin, bugünkü gibi değişken ortamda sürdürülebilirlik raporlarının öneminin arttığını belirterek konuşmasını şöyle sürdürdü: "Tüketici davranışları, inovasyon ve demografik değişimlerin, şirketlerin sürdürülebilirlik raporlarını hazırlama şekillerini etkileyeceğini tahmin etmek mümkün. Dünya her açıdan olağanüstü bir dönemden geçerken, şeffaflığı, insan sermayesini ve sürdürülebilirliği daha fazla önemseyen, bu öğeleri de şirket öncelikleriyle birleştirip raporlayan şirketlerin bu dönemde avantaja sahip olacaklarını söyleyebiliriz"

## RAPORLAMA YAPAN ŞİRKETLER KAYDA DEĞER İLERLEME GÖSTERİYOR

SKD Türkiye'nin çatı örgütü Dünya Sürdürülebilir Kalkınma İş Konseyi (WBCSD) ve Radley Yeldar tarafından geliştirilen Reporting Matters sistematiğini 2017 yılında Türkiye'ye getirdiklerini hatırlatan Ebru Dildar Edin, şunları söyledi: "Bu yılın karşılaştırmalı sonuçları bize, raporlama yapan

şirketlerde kayda değer ilerlemelerin olduğunu gösteriyor. Bu gelişmeler, SKD Türkiye'nin, şirketlerin sürdürülebilirlik raporlaması konusundaki kapasitelerinin geliştirilmesi ve küresel ölçekte rekabet güçlerinin artırılması hedeflerine her yıl biraz daha yaklaştığını gösteriyor. Bu konudaki kararlılığımızı, 2020 yılında ve devamında da sürdüreceğiz. Reporting Matters 2019'un, içeriği, raporlama konusundaki yol göstericiliği ve yenilikleri ile yine iş dünyasına bu yıl da rehber olacağına biliyoruz. Sürdürülebilir bir gelecek inşa etme yolunda, herkesin sorumluluk alması gerektiğine inanıyoruz."

## SORUNLARIN TEK BİR ÇÖZÜMÜ VAR; BİRLİKTE MÜCADELE ETMEK

SKD Türkiye Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Sürdürülebilir Finans ve Risk Yönetimi Odak Alanı Eş Başkanı Ediz Günsel de, "Gerek şirketlerden projemize ilişkin aldığımız olumlu geri bildirimler gerekse değerlendirdiğimiz raporlardaki gelişmeler bizleri hem mutlu ediyor hem de cesaretlendiriyor. Raporlama kalitesi giderek artarken, genel puanını iyileştiren üyelerimizin oranı yüzde 93,3'e ulaştı. Her ne kadar raporlama kalitesinde hatırı sayılır bir gelişme gözlemlesek de, uluslararası iyi örneklerle karşılaştırdığımızda daha gidilecek yolumuz var. Özellikle 'raporlanan sürdürülebilirlik temalarının Strateji ile olan bağlantısı' ve 'TCFD, SASB gibi uluslararası çerçevelerle olan uyum' gibi konularda gelişme alanları mevcut." dedi. Dünyanın 2030 yılı Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'na ulaşma konusunda zorlandığını belirten Ediz Günsel, şu görüşleri dile getirdi: "Ekonomi büyürken dünya genelinde yoksulluk istenilen düzeyde azalmıyor. Çevresel ayak izimiz büyürken iklim değişikliği ile mücadelede alınması gereken yolun uzun olduğu da açık. PwC'nin her yıl gerçekleştirdiği 2019 Küresel CEO Araştırması'na göre CEO'lar geleceğin belirsiz olduğunu dile getirerek ekonomik büyümenin yavaşlayacağını düşünüyor. Buna ek olarak, bir zamandır maruz kaldığımız küresel iklim değişikliğine bağlı sorunlarla, yaşamakta olduğumuz COVID 19 küresel salgını gibi tüm dünyanın karşı karşıya olduğu sorunların çözümünde hep birlikte mücadele etmek zorunda olduğumuzu bugünlerde daha da iyi anlıyoruz. İş dünyasının bu zorlu süreçteki performansının da sürdürülebilir bir geleceğin inşasında önemli olduğunu düşünüyoruz. "



**REPORTING MATTERS TÜRKİYE 2019 ANA BULGULAR**

- SKD ÜYELERİNİN RAPORLAMA YAPMA ORANI ARTIYOR. 2017'DE YÜZDE 40 OLAN BU ORAN ÜYE SAYISINDAKİ ARTIŞA RAĞMEN 2019'DA YÜZDE 48.
- 3 YIL ÜST ÜSTE GERİ BİLDİRİM ALAN ÜYELERİN ORTALAMA PUANI 2017'DE 53 İKEN 2019'DA 67. BU İLERLEMEDE VERİLEN GERİ BİLDİRİMLERİN DE ETKİSİ OLDUĞUNU SÖYLEMEK YANLIŞ OLMAZ.
- 3 YIL ÜST ÜSTE GERİ BİLDİRİM ALAN ÜYELERİMİZ ARASINDA GENEL PUANINI İYİLEŞTİREN RAPOR ORANI YÜZDE 93. GEÇEN YIL BU ORAN YÜZDE 76 İDİ.
- 2017'DEN BERİ ÖNEMLİLİK PUANINI ARTIRAN RAPOR ORANI YÜZDE 24''TEN YÜZDE 53'E ÇIKTI.
- IOT, AI GİBİ YENİ TEKNOLOJİLERE VE BU TEKNOLOJİLERİN İŞ YAPIŞ BİÇİMLERİNE ETKİSİNE ATIFTA BULUNAN RAPOR ORANI GEÇEN SENEYE GÖRE BÜYÜK BİR ARTIŞ YAŞADI. YÜZDE 40'TAN YÜZDE 68'E ÇIKTI.
- BAĞIMSIZ DENETİME TABİ OLAN RAPOR ORANI 2017'DE YÜZDE 35 İDİ. 2018'DE YÜZDE 44 OLDU AMA 2019'DA YÜZDE 32'YE DÜŞTÜ. BURADA İLK DEFA GERİ BİLDİRİM VERİLEN RAPORLARIN OLMASI VE ÜLKEMİZDEKİ EKONOMİK GELİŞMELERİN ROL OYNADIĞI TAHMİN EDİLİYOR.
- DIŞ GÜVENCE ORANI WBCSD'DE 2018'DE YÜZDE 86 İKEN BU YIL YÜZDE 79 OLARAK BELİRLENDİ. BENZER BİR DURUM KÜRESEL OLARAK KENDİNİ GÖSTERİYOR.
- RAPORLAR DİJİTALLEŞİYOR. PDF İÇERİKLERİN YANI SIRA WEB SİTELERİNDE DETAYLI BİLGİ BULUNDURAN ŞİRKET ORANI YÜZDE 44.

HUKUK



**Naz Ege Ege**
**Avukat**

# KORONAVİRÜS SALGINI (COVID-19) HUKUKAL SORUNLAR

Yaşanan Virüs Salgını dolayısı ile iş hayatındaki yansımaları dolayısı ile hukuksal bazı tartışmalarda baş göstermiş olup, mevcut ve olası sorunları irdelemek için, yasal mevzuat çerçevesinde hazırladığımız çalışmayı, genel anlamda yol göstermesi açısından bilgilerinize sunarım.
Çalışmamızın, pratik olması ve kolay anlaşılabilir olması açısından soru cevap şeklinde ilerlemenin daha doğru olacağını düşünerek çalışmamızı bilgilerinize sunarız.

## 1- KORONAVİRÜSÜ SALGINI MÜCBİR SEBEP (FORCE MAJOR ) MİDİR ?

Mücbir sebep, sorumlu veya borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış normunun veya borcun ihlâline mutlak ve kaçınılmaz bir şekilde yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olaydır. Deprem, sel, yangın, salgın hastalık gibi doğal afetler mücbir sebep sayılır."
Yukarıdaki açıklama, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 2017 / 1190 E. ve 2018 / 1259 K. numaralı kararından alıntı yapılmış bir açıklamadır.
Bu açıklamadan da anlayacağımız üzere halen ülkemizde de yayılan ve bir takım yasaklayıcı idari kararlarında alınmasına sebep olan konu Koronavirüs Salgını hukuksal süreçte Mücbir Sebep olarak kabul edilecektir.

## 2- KORONAVİRÜS SALGINI ÇERÇEVESİNDE, İŞ HUKUKU AÇISINDAN İŞVERENİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE HAKLARI NELERDİR?

### 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu

4/C Maddesi : İşverenin risk değerlendirmesi yapması ve yaptırması, işverenin genel yükümlülükleri içerisindedir.
3/Ö Madde : İşyerinde var olan ya da dışarıdan gelebilecek tehlikelerin belirlenmesi, bu tehlikelerin riske dönüşmesine yol açan faktörler ile tehlikelerden kaynaklanan risklerin analiz edilerek derecelendirilmesi ve kontrol tedbirlerinin kararlaştırılması amacıyla yapılması gerekli çalışmalar.
İşbu madde gereğince işverenin risk değerlendirmesi yapma yükümlülüğü vardır.

### İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği

8/3/G Maddesi : Çalışma ortamına ilişkin hijyen koşulları ile çalışanların kişisel hijyen alışkanlıklarından kaynaklanabilecek tehlikeler.
arasında gösterilebilecek olması sebebiyle; işveren Koronavirüs tehlikesini belirlemesini müteakip,
- İşbu tehlikenin sebep olacağı riskleri tespit etmek,
- Tespit ettiği riskleri sıralamak,
- Söz konusu riskler için uygun kontrol tedbirleri belirlemek,
- Belirlenen kontrol tedbirlerini uygulamak, uygulanıp uygulanmadığını düzenli olarak denetlemek
- Bütün bu risk değerlendirmesi sürecine ilişkin bilgi ve belgeleri saklamakla yükümlü olacaktır.

İşverenin yukarıda sayılı olan risk değerlendirmesi sürecine aykırı hareket etmesi halinde ise 6331 sayılı Kanun'un 4. ve 10. maddelerinde yer alan yükümlülüklerine aykırı hareket ediyor olmasından bahisle hakkında idari para cezası uygulanabilecektir.

## 3- KORONAVİRÜS SALGINI ÇERÇEVESİNDE, İŞVERENİN İŞİ DURDURMAK ÜCRET ÖDEMEMEK YADA İŞ SÖZLEŞMESİNİ FESİH HAKKI VAR MIDIR?

### UMUMİ HIFZISSIHHA KANUNU

Madde 76 : Koronavirüs gibi salgınlara yakalan kimseler çalışmaktan yasaklanabilecektir.
Bu kapsamda 65 yaş ve üstündeki yaşlardaki kişiler ile, yaşı ne olursa olsun kronik rahatsızlıkları olan kişiler açısından sokağa çıkma yasağı uygulanmış olması dolayısı ile, Yasa ve Mevzuattan kaynaklan bu çalışma yasağı sürecinde iş sözleşmesi askıda kalacaktır. Dolayısıyla sözleşmenin askıda olduğu bu sürede işçi iş görme edimini yerine getiremezken; işveren de ücret ödeme borcu altına girmeyecektir.

### İŞ KANUNU

Madde 25/I/b-2 : alt bendinde sayılan sebepler dışında işçinin hastalık, kaza, doğum ve gebelik gibi hallerde işveren için iş sözleşmesini bildirimsiz fesih hakkı; belirtilen hallerin işçinin işyerindeki çalışma süresine göre 17 nci maddedeki bildirim sürelerini altı hafta aşmasından sonra doğar.
Doğum ve gebelik hallerinde bu süre 74 üncü maddedeki sürenin bitiminde başlar. Ancak işçinin iş sözleşmesinin askıda kalması nedeniyle işine gidemediği süreler için ücret işlemez.
Madde 25/III : İşçiyi işyerinde bir haftadan fazla süre ile çalışmaktan alıkoyan zorlayıcı bir sebebin ortaya çıkması.
Madde 40 : 24 ve 25 inci maddelerin (III) numaralı bentlerinde gösterilen zorlayıcı sebepler dolayısıyla çalışamayan veya çalıştırılmayan işçiye bu bekleme süresi içinde bir haftaya kadar her gün için yarım ücret ödenir.
İş Kanunu'nun 40. maddesi uyarınca işveren, zorlayıcı sebepler dolayısıyla çalışamayan veya çalıştırılmayan işçisine bu bekleme süresi içinde bir haftaya kadar her gün için yarım ücret ödemek durumundadır.
Ancak bu sürenin bir haftayı aşması halinde,

Kanun işverene sözleşmeyi haklı nedenle feshetme hakkı tanımaktadır. Dolayısıyla işçinin Koronavirüs tehdidi sebebiyle işyerine ulaşamaması halinde işveren bir hafta boyunca işçiye gelemediği günler için işçinin normalde hak edeceği ücretin yarısını ödeyecek ve bir haftanın sonunda işçinin işe gelmesi mümkün gözükmüyor ise sözleşmeyi feshetmesi mümkün olacaktır. Belirtmek gerekir ki, bir haftalık sürenin sonun işçinin sözleşmesinin feshedilmesi işverene getirilmiş bir zorunluluk olmayıp işveren dilerse işçinin sözleşmesini feshetmeden askıya alabilir ve geçen sürede işçi herhangi bir ücrete hak kazanmaz. Ancak bu durumda zorlayıcı sebebin ortadan kalkması halinde işveren işçiyi yeniden çalıştırmaya başlamak durumunda kalacaktır.

Madde 14 :Uzaktan çalışma; işçinin, işveren tarafından oluşturulan iş organizasyonu kapsamında iş görme edimini evinde ya da teknolojik iletişim araçları ile işyeri dışında yerine getirmesi esasına dayalı ve yazılı olarak kurulan iş ilişkisidir.

(Ek fıkra: 6/5/2016-6715/2 md.) Dördüncü fıkraya göre yapılacak iş sözleşmesinde; işin tanımı, yapılma şekli, işin süresi ve yeri, ücret ve ücretin ödenmesine ilişkin hususlar, işveren tarafından sağlanan ekipman ve bunların korunmasına ilişkin yükümlülükler, işverenin işçiyle iletişim kurması ile genel ve özel çalışma şartlarına ilişkin hükümler yer alır.

Mümkün olan işlerle ilgili uzaktan çalışma şartları İş Kanunu 40.maddede düzenlenmiş olup, İşveren olarak bu yolunda bir seçenek olarak değerlendirilebileceğini bildirmek isterim.

Uzaktan çalışmada işçiler, esaslı neden olmadıkça salt iş sözleşmesinin niteliğinden ötürü emsal işçiye göre farklı işleme tabi tutulamaz. İşveren, uzaktan çalışma ilişkisiyle iş verdiği çalışanın yaptığı işin niteliğini dikkate alarak iş sağlığı ve güvenliği önlemleri hususunda çalışanı bilgilendirmek, gerekli eğitimi vermek, sağlık gözetimini sağlamak ve sağladığı ekipmanla ilgili gerekli iş güvenliği tedbirlerini almakla yükümlüdür."

Bu düzenleme çerçevesinde, uzaktan çalışmanın geçerli olması için işçi ile YAZILI sözleşme imzalanmış olması gereklidir. Mevcut sözleşmelerde bu konuda bir düzenleme yok ise EK PROTOKOL ile sorun giderilebilir.

Uzaktan çalışma sırasında evde yaşanan kazalar iş kazası sayılır. Bir kazanın iş kazası sayılması durumunda rapor kullanmak gerektiğinde geçici iş göremezlik geliri, sakatlanma durumunda sürekli iş göremezlik geliri ödenir. Ölüm halinde ise eş ve çocuklarına aylık bağlanır. Evdeki kazaların iş kazası sayılabilmesi için, işverenin belirlediği çalışma saati içinde olması gerekir. İş kazalarının 3 işgünü içinde Sosyal Güvenlik Kurumu'na (SGK) bildirilmesi gerekmektedir.

Uzaktan çalışma sırasında COVID-19 bulaşının olması iş kazası olarak değerlendirilebilir. Bu konuda görevi esnasında H1N1 virüsünün bulaşması sebebiyle vefat eden işçi bakımından ölümün iş kazası olduğu yönünde verilen Yargıtay kararı şu şekildedir:

### YARGITAY 21.Hukuk Dairesi Esas: 2018/ 5018 Karar: 2019 / 2931 Karar Tarihi: 15.04.2019

"Somut olayda, tır şoförü olan davacı murisinin 26.11.2009 tarihinde davalı işveren tarafından Ukrayna'ya sefere gönderildiği,11.12.2009 tarihinde Türkiye'ye giriş yaptığı, Adli Tıp Kurumu raporunda, H1N1 virüsünün kuluçka süresinin 1-4 gün arasında değiştiği, murisin 13.12.2009 tarihli hastaneye başvurusunda belirttiği şikayetlerin hastalığın başlangıç belirtileri olduğu taktirde hastalığın bulaşmasının bu tarihten 1-4 gün öncesinde gerçekleşmiş olacağının bildirildiği, buna göre davacı murisinin, işveren tarafından yürütülmekte olan iş nedeniyle Ukrayna'ya yapılan sefer sırasında bulaştığı yukarıda belirtilen rapor kapsamından anlaşılan H1N1 virüsüne bağlı olarak, daha sonra meydana gelen ölümünün iş kazası olarak kabul edilmesi gerektiği açıktır."

### 4- KORONAVİRÜS SALGINININ, TİCARİ İŞLERDEKİ, ALACAK BORÇ İLİŞKİLERİNDEKİ ETKİLERİ NELERDİR?

Türk Borçlar Kanununda, sözleşmesel ilişkiler bakımından "İfa İmkansızlığı" ve "Aşırı İfa Güçlüğü" düzenlenmiştir:

İfa İmkansızlığı: TBK. Md. 136: Borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşırsa, borç sona erer. Karşılıklı borç yükleyen sözleşmelerde imkânsızlık sebebiyle borçtan kurtulan borçlu, karşı taraftan almış olduğu edimi sebepsiz zenginleşme hükümleri uyarınca geri vermekle yükümlü olup, henüz kendisine ifa edilmemiş olan edimi isteme hakkını kaybeder. Kanun veya sözleşmeyle borcun ifasından önce doğan hasarın alacaklıya yükletilmiş olduğu durumlar, bu hükmün dışındadır. Borçlu ifanın imkânsızlaştığını alacaklıya gecikmeksizin bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa, bundan doğan zararları gidermekle yükümlüdür.

Aşırı ifa güçlüğü: TBK md 138/III.: Sözleşmenin yapıldığı sırada taraflarca öngörülmeyen ve öngörülmesi de beklenmeyen olağanüstü bir durum, borçludan kaynaklanmayan bir sebeple ortaya çıkar ve sözleşmenin yapıldığı sırada mevcut olguları, kendisinden ifanın istenmesini dürüstlük kurallarına aykırı düşecek derecede borçlu aleyhine değiştirir ve borçlu da borcunu henüz ifa etmemiş veya ifanın aşırı ölçüde güçleşmesinden doğan haklarını saklı tutarak ifa etmiş olursa borçlu, hâkimden sözleşmenin yeni koşullara uyarlanmasını isteme, bu mümkün olmadığı takdirde sözleşmeden dönme hakkına sahiptir. Sürekli edimli sözleşmelerde borçlu, kural olarak dönme hakkının yerine fesih hakkını kullanır. Bu madde hükmü yabancı para borçlarında da uygulanır.

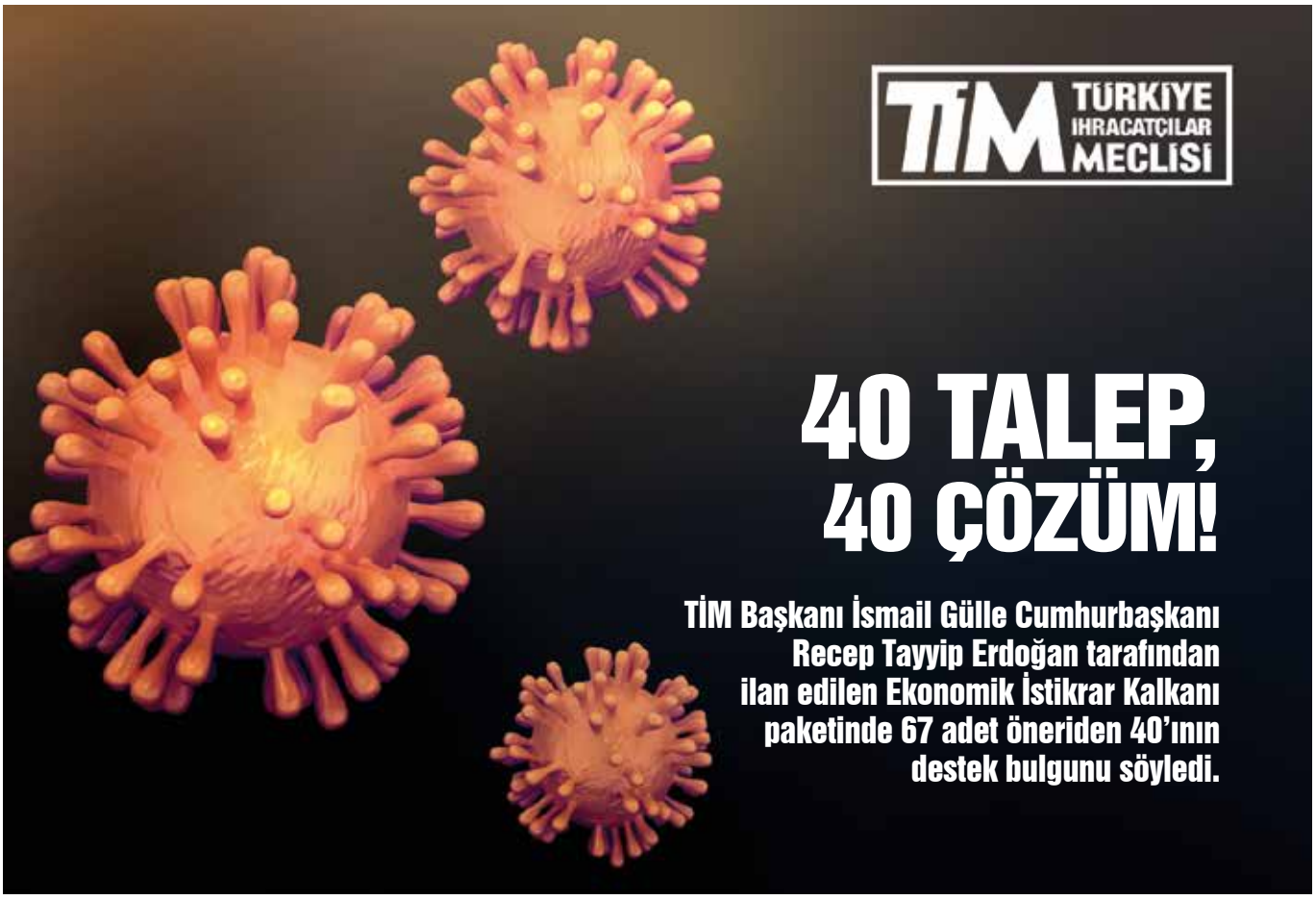
Bu düzenlemeler dikkate alındığında, işyerlerinin, kamu kamu otoritesinin zorunlu kararı (karantina, sokağa çıkma yasağı, belirli işyerlerinin ya da toplu alanların-örneğin AVM'lerin-kapatılması kararı gibi) sebebiyle kapatılması halinde TBK'nun 136. Maddesindeki ifa imkansızlığı, kamu otoritesi kararı olmaksızın işverenin salgın gerekçe gösterilerek kendi inisiyatifiyle kapatılması durumunda ise TBK'nun 138. Maddesindeki aşırı ifa güçlüğü sebebiyle sözleşmelerin uyarlanması talep edilebilecektir.

### İCRA VE İFLAS TAKİPLERİNİN DURDURULMASI

22 Mart 2020 pazar günü 31076 sayılı resmi gazetede yayınlanan Cumhurbaşkanı kararı ile yeni tip koronavirüs (COVID-19) sebebi sonucunda İcra ve İflas Takiplerinin Durdurulması açıklandı. Yayınlanan Cumhurbaşkanı kararı detayları aşağıdaki gibidir.

MADDE 1 – (1) COVID-19 salgın hastalığının ülkemizde yayılmasını önlemek amacıyla alınan tedbirler kapsamında; bu Kararın yürürlüğe girdiği tarihten 30/4/2020 tarihine kadar, nafaka alacaklarına ilişkin icra takipleri hariç olmak üzere, yurt genelinde yürütülmekte olan tüm icra ve iflas takiplerinin durdurulmasına ve bu çerçevede taraf ve takip işlemlerinin yapılmamasına, yeni icra ve iflas takip taleplerinin alınmamasına ve ihtiyati haciz kararlarının icra ve infaz edilmemesine karar verilmiştir.

Yukarıdaki madde metninden de anlaşılacağı üzere 30.04.2020 tarihine kadar, Nafaka alacakları dışındaki tüm alacaklar için yapılacak iş ve işlemler durdurulmuştur. Bu sürenin 15 Haziran 2020 tarihine kadar uzatılması beklenilmektedir.




TİM Başkanı İsmail Gülle, Koronavirüs salgınının dünya genelinde üretim ve lojistik kanallarını önemli derecede sekteye uğratarak, dünya ticareti ve ekonomilerinin yavaşlamasına yol açtığına dikkat çekti. Gülle, " Virüsün yayılması ile birlikte insan ve mal dolaşımında ciddi sorunlar oluştu. Ticaret Bakanlığı ile birlikte kısa zamanda mal dolaşımının kısıtlayıcı tedbirlerine karşı harekete geçtik ve mart ayı başında temassız ihracat uygulamasını devreye aldık. İran, Irak, Gürcistan sınır kapıları ile Kapıkule'de dorse değişim modeline geçerek ihraç ürünlerinin tedarikini aksatmadık" dedi.

İlk günden itibaren TİM olarak 61 ihracatçı birliği ve 27 sektör konseyimiz ile süreci çok yakından izleyerek hep temasta olduklarını aktaran Gülle, "Bu süreçte ihracatçı birliklerimiz, sektörel dernekler ve firmalardan bildirilen tüm sorun ve talepleri ilgili makamlara anlık olarak aktardık. Salgının ülkemiz ekonomisi üzerindeki etkilerinin asgari seviyede tutulması amacıyla Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından ilan edilen Ekonomik İstikrar Kalkanı, üretim ve ihracatımızın kesintisiz olarak devam etmesi noktasında çok önemli bir destek mekanizması oldu. Bu süreçte, genel ve sektörel mahiyette 67 öneri ilgili makamlarımız ile paylaşıldı; yapılan düzenlemelerle bunlardan 40'ı karşılık bulmuş oldu" diye konuştu.

## İHRACATÇILARA 7/24 DESTEK

TİM Başkanı Gülle, "AloTİM uygulamamız ile ihracatçılarımıza 7/24 desteğimizi sürdürüyo-ruz. İhracatçılar artık, Whatsapp, Facebook ve Bip uygulamaları üzerinden de dünyanın her noktasından 7/24 TİM'e ulaşabiliyor. İhracatımızın saha neferleri için önümüzdeki sü-reçte de talepleri doğrultusunda konuyla ilgili yoğun çalışmalarımıza devam edeceğiz. Bu süreçte üstümüze düşen, ihracatçımızın ve devletimizin bizden beklediği ne varsa yerine getirmeye hazırız. Türkiye'miz için elimizi taşın altına koymaya devam edeceğiz"" şeklinde konuştu.

## İŞTE TİM'İN 40 TALEBİ VE DEVLETİN 40 ÇÖZÜMÜ

1- Eximbank kredilerinin limitlerinin artırılması, geri ödeme sürelerinin uzatılması;
2- Eximbank taahhüt kapatma ve reeskont kredilerinde iyileştirme yapılması;
3- Eximbank ihracat sigortası limitlerinin güncellenmesi ve artırılması;
4- İhracatçıların oluşan ilave stoklarının desteklenmesi;
5- Gümrük kapılarında sonuçlandırılan bazı işlemlerde ek süre verilmesi;
6- Bankalar aracılığı ile kullanılan Eximbank kaynaklı ihracat hazırlık (SOİK) kredileri-nin ertelenmesi;
7- Sınır kapılarında giriş çıkışlarındaki tedbirlerin, dış ticaret taşımalarını en az etkile-yecek şekilde düzenlenmesi;
8- Devlet Yardımları işlemlerinin yürütülmesi için 01.04.2020 tarihi itibariyle faaliyete geçmesi planlanan Destek Yönetim Sistemi (DYS)'nin devreye alınma tarihinin 6 ay ertelenmesi;
9- DİR kapsamında ihracat taahhütleri

süre uzatımı;
10- Bazı gümrük rejimlerinde gümrük idarelerince verilen sürelerin uzatılması;
11- Arabuluculuk ve Uzlaştırma Kurumlarında yaşanabilecek aksaklıklar konusunda düzenleme yapılması;
12- Devlet Yardımlarından faydalanan firmalarımızın ilgili Ülke Ticaret Müşavirlikle-rinden onaylı evrakları ibraz etmelerinde yaşanan sorunların giderilmesi;
13- İtiraz süresi kaçırılan Ek Tahakkuk ve Ceza kararlarının kaldırılması;
14- Sonradan ibraz edilecek menşe şahadetnamelerinde ibraz süresinin durdurulması;
15- Bazı gümrük rejimlerinde gümrük idarelerine gidilmeden elektronik ortamda ya-pılması;
16- SGK, KDV, Muhtasar ödemelerinin ertelenmesi; ihracatçıların oluşan ilave stokla-rının maliyetinin desteklenmesi;
17- Ödemelerde temerrüt durumunda sicillerde mücbir sebep notu düşülmesi;
18- Kredi Garanti Fonu'nun (KGF) sağlayacağı limitlerin, Eximbank ve diğer bankalar tarafından ihracatçının limit ve kredi ihtiyaçları için kullanılabilmesi;
19- Faizlerin indirilmesi;
20- Üretime etki eden kredi, kredi kartı, çek, kira vb. ödeme araçları gibi kalemlere de ilave destek sağlanması.
21- KDV beyanname ve BA-BS formunu verme zorunluluğunun kaldırılması;
22- Kredi taksitlerinin ötelenmesi;
23- Turizm sektörüne destek verilmesi;
24- KOBİ'lerin ticari alacaklarını tahsil edememe riskinin azaltması;



25- Bankacılık sektörü tarafından kolaylaştırmaların sağlanması;
26- Geri Kazanım Katılım Payı beyannamelerinde düzenleme yapılması;
27- İhraç kayıtlı malların yurt dışı edilme sürelerinin uzatılması;
28- Asgari ücret desteğinin sürdürülmesi;
29- Esnek çalışma koşullarının düzenlenmesi;



30- Telafi çalışma süresinin uzatılması;
31- Yurt dışı ve yurt içi siparişleri iptal edilen üreticilerin çalışanlarının sağlıklı ortam oluşana kadar salgının yayılma hızını önlemek açısından ücretsiz izne çıkarılması ve bu izin sırasında da ödemelerin işsizlik sigortasından karşılanması;
32- Kısa çalışma ödeneğinin tüm bölgelerde hiçbir kriter ve şarta bakılmaksızın ve ila-ve prosedür uygulanmaksızın sektördeki tüm firmalara uygulanması;
33- Su faturalarının ertelenmesi;
34- Hazineden tahsisli mülklerdeki işletmelerden süreç boyunca kira alınmaması;
35- Tarım destek ödemelerinin yapılması;
36- Tarım ve Hayvancılık sektöründeki işletmelere uzun vadeli finansmansan imkânın sağlanması;
37- Tıbbi Ürünlerin üretimine ilave destek verilmesi;
38- KOSGEB alacaklarının ertelenmesi;
39- Orta Asya ülkelerine ihracatın devamı için demiryolu ile taşıma olanaklarının geliş-tirilmesi;
40- İcra ve iflas takiplerinde düzenleme yapılması.

# TEKNOLOJİ



## YOLU ÖNCEDEN GÖRÜYOR

Yol, zaman zaman belirsiz olabilir. Yolun yüzeyi bazen kuru, bazen de ıslak olabilir. Sürücüler için bu gibi öngörülemeyen yol koşulları maksimum konsantrasyon gerektirir. Gelecekte güvenliği ve konforu artırmak için sürücüler araçlarından daha etkili destek alacak. Teknoloji şirketi Continental, araçların potansiyel risklere karşı önleyici eylemde bulunmalarını sağlayan bir teknoloji geliştirdi. Eşleşmiş sensörler, veri işleme ve yardım sistemleri sayesinde araç, ilerideki virajlardan ve yol yüzeyi koşulları hakkında önceden bilgi alabilecek ve hem hızlı hem de güvenli bir yolculuğu sağlayarak konforlu seyahat edebilecekler..Continental eHorizon öngörülü, sanal bir sensör olarak işlev görüyor.




## KORONAVİRÜSE TOYOTA ÇÖZÜMÜ

Son dönemde tüm dünyayı etkisi altına alan koronavirüs (Covid-19) salgını, mevcut sağlık çözümlerinin aksamadan sürdürülebilmesi adına teknoloji ve kullanımının ne kadar kritik olduğunun önemini bir kez daha ortaya koydu. Toyota'nın geliştirdiği ve geleceğin hareket serbestisini temsil eden E-Care Konsept Aracı, sağlık hizmetlerini hızlandırıp ileri bir botuya taşırken, aynı zamanda daha güvenli ve risksiz bir ulaşım sağlıyor. E-Care ile geleceğin tıbbi muayenesinden örnekler veren Toyota, sunduğu otonom araç hizmetiyle birlikte hastaların sorunsuz ve hızlı bir şekilde istenen yere taşınmasını sağlıyor. Bununla birlikte yoldayken doktor ile iletişim kurma imkanı veren teknoloji, hastanın tıbbi muayenesinin dahi uzaktan yapılabilmesine imkan tanıyor.



## AVRUPA VE TÜRKİYE COVID-19'LA MÜCADELEDE DRONELARI KULLANIYOR

Dünyayı kasıp kavuran Covid-19 salgını etkisini sürdürmeye devam ediyor. Teknolojinin sağladığı imkanlardan sonuna kadar faydalanan ülkeler, sokakta görev alan güvenlik güçleri için dron kullanmaya başladı. Türkiye dahil olmak üzere Avrupa'daki pek çok ülke, droneları salgınla mücadelenin karantina ayağında aktif bir şekilde hayata geçirdi. Türkiye de drone teknolojisini kullanan ülkeler arasında yer alıyor. Bir yandan güvenlik güçleri tarafından İstanbul'un merkezi alanlarında gezici duyuru sistemi olarak, diğer yandan da zabıtalar tarafından sahildeki amatör balıkçıların takibi için kullanılıyor.

# UND AKADEMİ

İlklerin Adresi

Uzman Kadro





## SEKTÖRÜN EĞİTİM MERKEZİ





Geniş Eğitim Yelpazesi

Mesleki Yeterlilik Belgesi

UND


**UND Akademi İSTANBUL**

Büyükdere cad. Lati Lokum Sk. Mo:1 Elbir İş Merkezi Kat:4 Mecidiyeköy/İSTANBUL

(0212) 217 57 41

**UND Akademi MERSİN**

Camii Şerif Mah. İstiklal Cad. 5236 Sok. Çonar İş Merkezi Kat:3 No:11-13 / MERSİN

(0324) 231 67 72

# "Salgın öncesini yakaladık"

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, birçok gümrük kapısından geçen ticari araç sayı[illegible]öncesi dönemdeki günlük[illegible]yledi.



## Habur Sınır Kapısı'nda 'temasız' formülle 83 bin araç giriş ve çıkış yaptı

**ŞIRNAK'ın Silopi ilçesindeki Irak'a açılan Habur Sınır Kapısı'nda, koronavirüs tedbirleri kapsamında tampon bölgede konteyner, dorse ve şoför değişimi temassız gerçekleştiriliyor. Koronavirüs salgınına rağmen sınır kapısında, 1 Mart-16 Nisan'da, ticari amaçla 83 bin 170 araç ile giriş ve çıkış yapıldı.**

**TİCARET** Bakanlığı'nca koronavirüs tedbirleri kapsamında, 1 Mart 2020'den itibaren Habur Sınır Kapısı arasındaki Halil Gümrük Kapısı arasındaki bölgede konteyner, dorse ve şoförlerin temassız yapılıyor. Müdürlüğü verilerine göre, Irak'tan yurda 27 bin 76[illegible] araçla giriş yapılırken, 20 bin 896 araçla yük Nisan'da Irak'tan Tü[illegible] araç sayısı 16 bin 7[illegible] tam araç sayısı [illegible]

Şoför değişimi yapılan birinci kapıda Türk şoförler, araçlarını belli bir noktaya kadar sürüyor. Şoför araçtan indikten sonra görevlilerce ilaçlama yapılıyor ardından kapıda hazır bekleyen aynı ticaret araçlarına alt Iraklı şoför, araca binerek karşı[illegible]. İkinci tampon bölgede ise [illegible] görevlerini belirli bir saraya [illegible] kapıda bekleyen [illegible] araçlarına [illegible]



SAHRA ÇADIRLARINDA 42 SAĞLIK GÖREVLİSİ

[illegible] öte yandan koronavirüs tedbirleri kapsa[illegible] gümrük sahası içinde kurulan 22 [illegible]nda 6 ambulans ile 42 sağlık [illegible] görev yapıyor. Yabancı [illegible]şine izin verilmez [illegible]ondaşları, [illegible]olünden [illegible] bu 24 [illegible]iler, sahra [illegible]

## ARTIŞ SÜRÜYOR

■ Pekcan geçiş rakamlarıyla ilgili "KOVID-19 pandemisinden önce, Irak'a açılan Habur Sınır [illegible]bat ayında [illegible] TIR çıkış [illegible]yindeydi. [illegible]apan[illegible] ilk hafta [illegible] geriledi. [illegible]çıkış [illegible]döne[illegible]eldi.

## UND'den 'şoför vizeleri uzatılsın' talebi

**UND Strateji ve İş Geliştirme Başkanı Fatih Şener, "AB ülkelerine çağrımız, son 1 ay içerisinde tamamlanmış şoför vizeleri de dahil olmak üzere mevcut şoför vizelerinin otomatik olarak 6 ay süre ile uzatılmasıdır" dedi.**

İSTANBUL, AA



HABUR'DA DO[illegible] DEZENFEKSİ[illegible]

Habur Sınır [illegible] Gümrük K[illegible] 3 noktad[illegible] Burada [illegible] Uluslar[illegible] ve Sa[illegible]

## Taşımacılıkta 'mücbir sebep' kriz yaratabilir

**UND Hukuk Danışmanı Ankaralı, koronavirüs nedeniyle lojistiğe 'mücbir sebep' kavramı içine dahil etmenin bazı hukuki sorunları da beraberinde getireceğini dile getirdi. Ankaralı, özellikle sınırda bekleyen araçlardan kaynaklı ek ücretlerin ve bunları ürünlerin taraflar arasında nasıl paylaşılacağının belirtti.**



MÜCBİR SEBEP KAPSAMINDA SIKINTI YARATAN 5 MADDE

SEYİR DEFTERİ

AYSEL YİĞİT

BELGELERDE SÜRELER DOLDU

"Bekleyen araçları gelişe ve depo ücreti yansıtıyor"

"Belirsiz"

Bozulma tehlikesi olan yükler[illegible]le ilgili sorunlar olduğuna dikkat [illegible] olamıyor."

medya

# TOBB UND çözümleriyle **sınırları kolayca aşın.**



TOBB UND; lojistik sektöründe hizmet veren tüm firmalara, yüksek teminatlı taşımalar dahil olmak üzere transit çözümleri sunar.

**Türkiye'de 4, Avrupa'da 50 hizmet noktasıyla 7/24 uzman desteği sağlar.**

TOBB UND
Lojistik Yatırım AŞ

www.tobbund.com.tr

# Tüm ihtiyaçlarınız için AS24 akıllı kart




## tüm Avrupa'da sizinle yollarda...

FİLO YÖNETİMİ uygulamalarını keşfedin
Kart yönetimi, otoyol geçişlerin kontrolü,
gerçek-zamanlı uydu takibi...

AS24 Türkiye - Tel : (+90) 216 692 13 60
as24@tr.as24.com I AS24.com/tr

AS24 BY TOTAL