İstanbul, 19.06.2020

**BASIN BÜLTENİ – 2020**

**UTİKAD ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI WEBINAR’I BÜYÜK İLGİ GÖRDÜ**

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

UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur’un moderatörlüğünü yaptığı toplantı, UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Karayolu Çalışma Grubu Başkanı Ayşem Ulusoy’un sunumuyla başladı. Pandemi döneminde karayolu taşımacılığında yaşanan sorunları değerlendiren Ulusoy, “Koronavirüs salgını tüm yaşantımızı ve bütün sektörleri etkilediği gibi lojistik sektöründe de fazlasıyla etkili oldu. Hemen her an yeni bir bilgi ve duyuru ile karşı karşıya kaldık, kalmaya da devam ediyoruz, dolayısıyla yeni senaryolar üretme ihtiyacı duyuyoruz” dedi. Ulusoy pandemi sürecinde yaşananları şöyle yorumladı: “Pandemi sürecinde sınır-ülke-süreç yönetimi ve takip -sürdürebilirlik önemli rol oynadı. Bildiğiniz gibi Türkiye'nin dış ticaretinde iki önemli bölge var. Bunlardan ilki şüphesiz AB ülkeleridir. AB ülkeleri adeta salgının merkezi haline geldi. Başta İtalya, İspanya ve Fransa olmak üzere hemen her AB ülkesinde çok sıkı tedbirler alındı, sınır kapılarındaki geçiş süreleri uzadı, kademeli olarak hareket edilmesine imkan tanındı. Bu da ülke/gümrük geçiş sürelerini uzattı, bu durum da transit sürelerin uzamasına neden olup süreçlere olumsuz olarak yansıdı.

Bu süreçte en önemli avantaj takograf kontrollerindeki uygulamaya yönelik farklılıklar oldu. 9 saatlik sürüş izinlerinin 11’e saate çıkarılması araçların sefer sürelerini pozitif yönde etkiledi.

Lojistik faaliyetlerin yoğun olarak sürdürüldüğü diğer bölge ise Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri. Ülkemizin Ortadoğu'ya açılan iki önemli noktası Irak ve İran'da da virüs salgını etkisini göstermiş durumda. Bu noktalarda da gerek İran ve Irak'tan kaynaklanan gerekse ülkemizin aldığı tedbirlerden kaynaklanan aksamalar yaşadık. Bu aksamaların çoğunluğu şu an için karayolu ve demiryolu taşımacılığında etkisini gösteriyor. Güncel bilgilendirmeler burada çok büyük önem taşıyor, çünkü hemen her dakika yeni bir ülkenin sınır kapısını kapattığı bilgisi gelebiliyor. Sınır kapılarında TIR kuyrukları oluştu, yükler bekledi. Dönmeyen dorseler ve konteynerler neticesinde yüzde 15 oranında navlun artışları görüldü.

Şoförlerimiz sınır kapılarında sıkıntı yaşadı, belirsizlik ortamında beklemek durumunda kaldı, temel ihtiyaçlarını karşılamakta zorlandı ve bu zor süreçte aileleri ile iletişim sıkıntısı yaşadılar.

Yaşanılan bu tecrübeler bize gösterdi ki şoförlerimiz bu süreçte bize çok destek oldular, işlerinin başında oldular, riski bire bir yaşayıp o riskleri göze alarak çalışmaya devam ettiler. Sahada taşıma

yapan, paletleyen, paketleyen, elleçleyen ve taşıma işine destek olan tüm çalışanlarımıza teşekkürü bir borç biliriz. Eksik çalışanların da yerine daha fazla çalışarak bu süreci devam ettirdiler.”

Pandeminin ardından geleceğe dair öngörüleri de paylaşan Ayşem Ulusoy, sözlerini şöyle sürdürdü: “Ülkemizde karayolu taşımacılığı ağırlıklı bir taşıma politikası izlenmektedir. Karayolu taşımacılığı, küresel petrol talebindeki artışın yaklaşık %40’ını oluşturmaktadır. Bu durum karayolu taşımacılığından kaynaklanan emisyonların hızlı bir artış eğiliminde olduğunu göstermektedir.

Bu nedenle dünya genelinde sera gazı salınımına en fazla etkisi olan sektörlerin başında gelen karayolu taşımacılık sektörü ve sektörde var olmak isteyen işletmeler, çevre duyarlılıklarını ön planda tutarak ekosistemi tehdit eden ve ekonomik anlamda negatif etkilerini minimize edecek ve hizmet kalitelerini artırabilecekler stratejiler uygulamalı ve daha çevreci taşıma modlarına yönelmelidir.

Yükler sınırlardan 15 dakikanın altında geçebilmeli, taşımacılık koridorları yük taşımacılığı için açık tutulmalı, taşımacılığa yönelik ulusal sınırlamalar kaldırılmalı ve taşımacılık sektöründe çalışan herkese uygulanan idari prosedürler azaltılmalıdır.

**Lojistik Master Planı** acilen masaya yatırılmalı, önce ulusal bazda alınması gereken önlemler görüşülmeli, süreç geliştirilmelidir.

Sonrasında bu planımızı uluslararası platformlarda dile getirip ülkelerle ikili ilişkiler veya çoklu anlaşmalar ile bu konuları görüşüp bir yol haritası çizmeliyiz.

Bahsedilen sorunlar çerçevesinde işlemlerin ve nakliye operasyonlarının serbestçe kontrol altında gerçekleştirilmesi ve işlemlerin hızlı halledilebilmesi için yeni bir **‘Green Line’** oluşturulmalıdır.

UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur ve UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Ayşem Ulusoy, geçtiğimiz hafta gündeme gelen **Avrupa Yeşil Mutabakatı**’na da değindi. Mutabakat kapsamında ele alınan maddeler şöyle sıralandı:

* Çevre dostu teknolojilere yatırım yapılması,
* Sektörün çevre dostu teknoloji yatırımlarının teşvik edilmesi,
* Sürdürülebilir alternatif yakıt ve elektrikli araç kullanımının artırılması,
* Yeşil teknolojilere geçiş esnasında yatırım desteği artırılması,
* Karayolu taşımacılığında çevreci (elektrikli) araçların kullanımının artırılması.

Pandemi sonrasında değişen dünya düzeninde çevreci üretim yapmayan ülkelerin Avrupa ile yapılacak ticarette engellerle karşılaşması söz konusudur, bu çerçevede Avrupa Yeşil Mutabakatı konusunda ülkemizin diğer ülkelerle yapacağı ticareti engellemeyecek şekilde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Ayşem Ulusoy’un ardından CLECAT Karayolu, Denizyolu ve Sürdürülebilir Lojistik Politikaları Müdürü Migle Bluseviciute’ye söz verildi. CLECAT’ın pandemi sürecindeki çalışmalarını anlatan Migle Bluseviciute, Avrupa Birliği ile sürdürdükleri çalışmalara da değindi. Türkiye özelinde yaşanan vize sorunları ve izin belgeleri ile ilgili olarak da mevcut durumu değerlendiren Bluseviciute, benzer küresel krizler için farklı yaklaşımlar geliştirilmesi gerektiğini de belirtti. Aralık ayında duyurulan

Avrupa Yeşil Mutabakatı konusunda AB çerçevesindeki hedefleri ve yapılacak çalışmaları özetleyen CLECAT Yöneticisi bu mutabakatın Türkiye dahil çevre ülkelere olası etkilerini de değerlendirdi.

Bluseviciute’nin verimli sunumunun ardından IRU Ticari Operasyonlar ve Taşıma Koridorları Sorumlusu Erman Ereke söz aldı. “COVID-19 ve buna bağlı kısıtlamalar, ticari karayolu (eşya ve yolcu) taşımacılığı ve bu alanda faaliyet gösteren firmalar üzerinde çok büyük olumsuz etki yarattı” diyen Ereke, “Küresel lojistik ağı üzerinde oluşan aksamalar sebebiyle, 2020 yılı içindeki toplam cironun yüzde 18 düşeceği öngörülüyor” dedi.

Sağlık önlemleri, ilave sınır kontrolleri, kapanan kapılar gibi kısıtlayıcı önlemlerin uygulamaya alınması ile birlikte ülkeler arası taşımacılık faaliyetlerinde büyük aksamalar meydana geldiğini belirten Erman Ereke, “Asya Pasifik, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgeleri, pandemide en fazla zarar gören taraflar oldu. Bu bölgedeki toplam ciro kaybı %21’i buldu” diye konuştu.

Salgının Türkiye’nin de dahil olduğu yakın coğrafyadaki karayolu taşımacılığı üzerindeki etkisini de değerlendiren Ereke, IRU’nun tespitlerini şöyle sıraladı:

* 2020 yılı içindeki toplam cirodaki kayıp öngörüsü %22
* Sınır kapılarının kapatılması karayolu eşya taşımacılarına büyük kayıp yaşattı.
* Sınır geçişlerindeki uzun bekleme süreleri, karantina prosedürleri, sınırlardaki sağlık kontrol uygulamaları operasyonel zorluklar ortaya çıkardı.

Pandemi sürecinin ardından alınabilecek önleyici tedbirlere de değinen Ereke, bunları üç başlıkta topladı.

* Ticareti basitleştirici bölgesel iş birlikleri
* Finansal destek (yol geçiş ücreti, vergi vb.)
* Konvoy, TIR sürücülerindeki karantina uygulamalarının durdurulması

IRU’nun toparlanma planını oluşturduğunu da belirten Erman Ereke, “Ticari karayolu eşya taşımacılığı faaliyetlerinin kesintisiz ve aksama olmaksızın sürdürülmesi, tüm ülkelerdeki COVID-19 kaynaklı olumsuz etkileri azaltacak, ekonomik ve sosyal iyileşmenin temelini oluşturacaktır” dedi. Finansal ve Finansal Olmayan iki başlık altında hazırlanan IRU Toparlanma Planı’nın “3 Ana Hedefi” barındırdığının altını çizen Ereke, bu hedefleri şöyle sıraladı:

1. **Sürücülerin, sektör çalışanlarının ve vatandaşların güvenliği**

Çalışanlarımızın, müşterilerimizin ve toplumun sağlığı ve güvenliği, sektörün önceliğidir.

1. **Tedarik zincirinin ve lojistik hizmet ağının devamlılığının sağlanması**

Taşımacılık kurallarının hızla değiştiği ve sınırlandırma tedbirlerinin hayata geçirildiği durumlarda, eşya ve insanların en verimli şekilde hareket edebilmesi sağlanmalıdır.

1. **Karayolu taşımacısı firmaların devamlılığının sağlanması**

Genellikle küçük ve orta boy işletmeler finansal olarak zorluklar yaşamakta ve bu zorlukları aşmak için finansal desteğe ihtiyaç duymaktadır.

IRU Ticari Operasyonlar ve Taşıma Koridorları Sorumlusu Erman Ereke’nin bilgilendirici sunumunun ardından UTİKAD Karayolu Webinar’ı katılımcıların sorularının cevaplanmasıyla son buldu.

UTİKAD, 24 Haziran 2020 tarihinde “Pandemi Sürecinde Konteyner Taşımacılığı, Limanlar ve Demuraj Uygulamaları”, 1 Temmuz 2020 tarihinde ise “Lojistikte Dijitalleşme ve Somut Girişimler” konulu webinarları ile lojistik sektörünü bilgilendirmeyi sürdürecek.

***UTİKAD Hakkında;***

*1986 yılında kurulan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD); lojistik sektörünün en önemli sivil toplum kuruluşlarından birisi olarak Türkiye’de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılığı ile lojistik hizmetler üreten firmaları aynı çatı altında toplamaktadır. UTİKAD, üyelerine verdiği hizmetlerin yanı sıra, lojistik sektörünün dünya çapındaki en büyük sivil toplum kuruluşu olan Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu’nun (FIATA) Türkiye temsilciliğini üstlenmiş ve ülkemizi FIATA Yönetim Kurulu’nda temsil etmektedir. Ayrıca Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT) üyesi ve Ekonomik İş birliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu (ECOLPAF) kurucu üyesidir.*