TÜRKİYE DIŞ TİCARET DERNEĞİ
TURKTRADE
FOREIGN TRADE ASSOCIATION OF TURKEY

DIŞ TİCARETTE Durum

KASIM-ARALIK 2021 SAYI: 85



İhracatımıza ciddi engel

LOJİSTİK MALİYETLER EL YAKIYOR

OVP, SÜRDÜRÜLEBİLİR İYİLEŞMEYİ HEDEFLİYOR

Dış ticarete özel vurgu yapan OVP'de, küresel ticaretten alınan pay önem arz ediyor

IPCC RAPORU IŞIĞINDA İKLİM POLİTİKALARININ GELİŞİMİ

IPCC Raporu'nun ortaya koyduğu gerçekler, iklim değişikliğiyle mücadeleyi daha kuvvetli hale getirecek.

TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAK BÜYÜMEYE NE KATAR?

Ticari işlemlerdeki basitleştirme ülkelerin ortalama büyümelerine yıllık yüzde 1,5 katkı sağlayacak.

TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜNDE LİDER

ABD VE BULGARİSTAN'DA 3 ÜRETİM TESİSİ

80 ÜLKEYE İHRACAT

KÜRESEL BİR KURULUŞ



sarkuysan

ELEKTROLİTİK BAKIR SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

www.sarkuysan.com

KORTEKS

AVRUPA VE TÜRKİYE'DE BİR İLK;
PET ŞİŞEDEN POLYESTER İPLİK ÜRETİMİ!



Avrupa'nın en büyük entegre polyester üretim merkezi olan Korteks olarak sürdürülebilir yarınlar için var gücümüzle çalışıyor ve Polimer Geri Dönüşüm Tesisi ile pet şişeden polyester iplik üretimi yapıyoruz.

Doğada olumsuz etkiler yaratan atık pet şişelerden ve üretim firesi ipliklerden, polyesterin ana ham maddesi olan RPET Cips üreterek elde ettiğimiz polyester ipliklerimiz ile hem döngüsel ekonomiyle geri dönüşümü destekliyor hem de sürdürülebilir bir geleceğin inşasına katkı sağlıyoruz.



TAÇ Reborn

ZORLU

www.korteks.com.tr

TÜRKİYE DIŞ TİCARET DERNEĞİ
TURKTRADE
DIŞ TİCARETTE
Durum
Kasım-Aralık 2021 - Sayı 85

İmtiyaz Sahibi
Türkiye Dış Ticaret Derneği (TURKTRADE) adına
Yönetim Kurulu Başkanı Hayrettin Çaycı
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü:
İlfeta Aksoy - TURKTRADE Genel Sekreteri

Yönetim Yeri
Yzb. Kaya Aldoğan Sokak, Genç Apt., No:11, Daire 8
Zincirlikuyu / İstanbul Türkiye 34394
Tel: +90 212 272 69 81-91 Fax: +90 212 275 51 36
info@turktrade.org.tr www.turktrade.org.tr
• 3 ayda bir yayımlanır.

Yayın Kurulu:
Hayrettin Çaycı • Serdar Koçtürk • Haluk Giray
Yusuf Bulut Öztürk • Necat Altın • Hakan Ateş
Cüneyt Başbakkal • Hakan Bulgurlu • Şafak Duran
Turan Erdoğan • Rasih Öztürkmen • İlfeta Aksoy

Bu dergide yer alan imzalı makaleler, yazarların kişisel görüşleri olup, Türkiye Dış Ticaret Derneği'nin yayın kurullarını veya sorumlu yazı işleri müdürünün görüşlerini yansıtmamaktadır. Bilgi ve görüşlerin sorumluluğu tamamen yazarlara aittir.

Bu dergide yayınlanan yazılar "TURKTRADE'in Dış Ticarette Durum Dergisi'ndeki alıntıdır" ibaresi konulmak şartıyla ve varsa yazarının adı belirtilmek suretiyle, kısmen veya tamamen izinsiz olarak yayınlanabilir.

YAYINA HAZIRLIK
DÜNYA ajans

Genel Yönetmen: Gürhan Demirbaş
Editör: Güntan Mavigözlü
Görsel Yönetmen Erdal Bayraktar
Grafik Tasarım Ömer Ozan
Fotoğraf Editörü İbrahim Karadeniz

Pazarlama Müdürü: Sait Ravanoğlu
sait.ravanoglu@dunyaeko.com
Kurumsal Satış Yöneticisi:
Özlem Adaş - ozlem.adas@dunyaeko.com
Reklam Rezervasyon:
Ceylan Özdemir - ceylan.ozdemir@dunyaeko.com
İletişim Tel: 0 (212) 285 10 12/14 Dahili: 1150
e-mail: ajansd@dunyaeko.com
Baskı
Yenidevir Matbaacılık
ve Gazetecilik A.Ş.
Tel: (0212) 471 71 50 Sertifika No: 41910

















içindekiler

İÇİNDEKİLER

4 / BAŞKANDAN
Lojistik süreçlerimizdeki zayıf halkaları güçlendirmeliyiz...

6 / KAPAK
Lojistik maliyetler el yakıyor

42 / DOSYA
Orta Vadeli Program

60 / GÖRÜŞ
İklim politikalarının gelişimi ve COP26'nın rolü

64 / YEŞİL EKONOMİ
Bosch Grubu, daha yeşil bir gelecek için hidrojene yatırım yapıyor

66 / SEKTÖR
Türkiye Metal Dokum Sanayisi'nin sürdürülebilir tedarik zinciri içerisindeki rolü

70 / SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
Sürdürülebilir bir dünya için yeşil dönüşümün öncüsüyüz

74 / BLOK ZİNCİR
Ticaret finansmanı, 'blockchain' teknolojisinden nasıl yararlanacak?

78 / BİLİŞİM
Nesnelerin interneti (IOT) ile enerji tasarrufu ve yüksek verimlilik

82 / İNCELEME
Ticareti kolaylaştırmak ne kadar kolay?

98 / SÖYLEŞİ
UKKSA

106 / UZAY BİLİMİ
Güneş patlamaları

110 / GEZİ
Göbeklitepe

114 / KÜLTÜR SANAT
• Galataport • AKM

başkandan

İhracattaki pozitif ivmeyi sürdürmek için lojistik süreçlerimizdeki

ZAYIF HALKALARI GÜÇLENDİRMELİYİZ...



Hayrettin ÇAYCI
TURKTRADE YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Değerli üyelerimiz,
Pandeminin ikinci yılında gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerde aşılamanın artışı ile beraber kısmen normalleşen koşullarda yeni sayımızda sizlere merhaba diyoruz.
Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre 2020 yılında pandeminin etkisiyle küresel ticaret hacmi yüzde 5,3 civarında daraldı. 2021 yılında ise yüzde 10,8'e revize edilen büyüme öngörüsü ile kayıpların telafi edilmesi bekleniyor. Pandemi ile mücadele kapsamında ülkeler yoğun nakdi teşviklerle para genişlemesine gitmiş, bu durum enflasyonu global seviyede artırırken, gelişmiş ülkeler artık parasal genişlemeye son vermeyi takvimlerine almakta ve faizleri yükseltme trendine girmektedirler. Bu durum döviz açığımızın finansmanında maliyetlerimizin artması sonucunu getirecektir.
İhracatın finansmanı konusunda en önemli kaynak olan Eximbank reeskont kredilerinde TCMB tarafından yapılan 1 Ekim tarihli değişiklikler; döviz kredilerinin sadece TL ödemelerde kullanılma zorunluluğu ve bu kredilerde vadenin 180 güne kadar düşmüş olması, 2 veya 3 katı kadar döviz satma taahhüdünün bulunması şirketleri zorlamaktadır. Özellikle uzun vadeli TL ve YP kredileri bulmak, yüksek CDS'ler nedeni ile çok zor ya da pahalı hale gelmiştir. Bu bağlamda; özellikle MB ve Eximbank, vadesi 1 yıl ve üzeri kaynak oluşturma konusunda daha aktif olmalı ve sektörün önünü açmalıdır.
"Türkiye İhracatçılar Meclisi ile İhracatçı Birliklerinin Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun" da yapılan değişiklik ile TİM'in yüzde 95'ini koyduğu sermaye ile kurulan İhracatı Geliştirme Anonim Şirketi'ne, ihracatçı birliklerince sermaye katkısı sağlanması için düzenleme yapılmıştır. Ülkemiz ihracatının önemli bölümünü yapan kurumsal sanayicilerimiz halihazırda ciroları üzerinden nispi aidat ödemek suretiyle ihracatçı birliklerinin bütçelerinin aslan payını karşılamaktadırlar. İhracatçılarımız; yüksek bir gider kalemi olan nispi aidatların düşürülmesini veya üst sınır konmasını talep etmekte iken, ilave olarak lağvedilen 'Türkiye Tanıtım Grubu' için halen ihracatçı birliklerimizce tahsil edilmeye devam edilen onbinde 1 oranın onbinde 3 'e kadar yükseltilmesi yönünde hazırlanan kanun teklifi onaylanmıştır. İhracatın tabana yayılması amacıyla küçük-orta ölçekli firmaların desteklenmesi politikasını doğru bulmakla beraber, bu kaynağın başarılı ihracatçılardan aktarılmasının günün sonunda ihracatımıza olumlu katkı yapmayacağını değerlendiriyoruz.
Pandeminin ilk kapanma dönemleri sonrasında dünyada yaşanan ekonomik hareketlilik, enerji sektöründeki mevcut arzın talebe cevap verememesine yol açarken, başta ham petrol olmak üzere tüm enerji ürünlerinin fiyatlarının artmasına neden olmuştur. Pandemi ile bozulan lojistik arz-talep dengesi sonucu konteyner bulunamaması ve çip tedariki gibi konuların yanı sıra her gün bir yenisi eklenen tarife dışı önlemlerle beraber global seviyede bir tedarik zinciri krizi yaşanagelmektedir.
Lojistik süreçlerde yaşanan aksamalar ve navlun fiyatlarındaki artışın da etkisiyle, tüm dünyada ara madde, malzeme ve hammadde fiyatları dolar bazında yüzde 100'e varan oranlarda artış kaydetti.
El yakan lojistik maliyetleri sektör STK'ları ve dış ticaret yöneticilerimizle değerlendirdiğimiz kapak konumuzda; büyük oranda kalıcı hale gelecek maliyet artışlarının ihracatımızın artış ivmesine olumsuz etkisini sınırlandırmak amacıyla yapılacakların tartışılması amaçlanıyor. Benzer krizlere daha dayanıklı olmak için ulusal lojistik şirketlerinin desteklenmesinden, kamunun desteği ile lojistik koridorların oluşturulması, var olanların iyileştirilmesi, demiryolu yatırımlarının tamamlanarak kombine taşıma sistemlerini daha etkin kullanarak taşımada seçeneklerin artırılması ve Ticaret Bakanlığımızın yurt dışı lojistik merkezleri projesinin çözüme yapacağı katkıya kadar etraflıca ele alınıyor.
Pandeminin tetiklediği tedarik zinciri krizi ve denizyolu taşımalarındaki sıkıntılar lojistik süreçlerimizdeki zayıf halkaları güçlendirmemiz için bizi zorlarken, aynı zamanda en büyük pazarımız olan Avrupa Birliğine yakınlığımız ve kıtaların bağlandığı geçiş yolunda bulunmamızın sağladığı eşsiz konumumuz lojistikte çok önemli fırsatlar sunmaktadır.
Kamunun ihtiyaç duyulan lojistik yatırımları hızla devreye almasının yanı sıra, teşvik sistemi ile ihracatçılarımızın uzak pazarlara erişiminde navlun artışlarından daha az etkilenmesine yönelik yapılabilecek düzenlemeler rekabet gücümüzü yükseltecektir.
Türkiye ekonomisinin 3 yıllık yol haritası niteliğindeki 2022-2024 dönemini kapsayan Orta Vadeli Program'ın Programın Politika başlıkları altında yer alan; Lojistik koridorların iyileştirilmesi, sanayi, ticaret, ulaştırma, çevre ve enerji alanlarında yeşil dönüşüm ve döngüsel ekonomiye geçişi destekleyici yeni yaklaşımlar, dış finansman imkanları da dikkate alınarak destek, kredi teşvik mekanizmaları çerçevesinde hayata geçirilmesi ve Eximbank'ın yeniden yapılandırılması konularını güncel konjonktürde son derece önemli bulmaktayız. Bu başlıkların ihracatımızın rekabet gücünü yükseltecek bir perspektifle hayata geçirilmesini umut etmekteyiz
Tüm dünyanın en önemli gündem maddesi olan İklim değişikliği ve Glasgow'da yapılan Cop26 toplantısı ile ilgili değerlendirme, hidrojen teknolojileri, ticaretin kolaylaştırılması sürecimiz, metal döküm sanayiinde sürdürülebilirlik, tekstil sanayiinde döngüsel ekonomi, blok zincir teknolojisinin dış ticaretin geleceğindeki rolü, nesnelerin interneti gibi konuların yanı sıra kültür, tarih ve güncel bilimsel gelişmelerle ilgili haberlerimizin de ufuk açıcı olmasını diliyorum.
TURKTRADE üyeleri; Türkiye İhracatçılar Meclisi tarafından açıklanan 2020 yılının ilk 1000 ihracatçı listesinin yüzde 23,2'sini gerçekleştirdi. Listenin ilk 10'unda; birinci Ford Otomotiv'in yanı sıra Vestel, Kibar, Arçelik, TGS, Tofaş ve Tüpraş olmak üzere yedi üyemiz yer aldı. Otomotiv endüstrisi, elektrik-elektronik, kimyevi maddeler ve mamulleri, çelik, hazır giyim ve konfeksiyon, demir ve demir dışı metaller, çimento cam seramik ve toprak ürünleri, tekstil ve hammaddeleri ile deri ve deri mamullerinin liderleri de olan üyelerimizi içtenlikle kutluyorum.
Hep daha güzel gündemlerde buluşacağımız, sağlıklı günler diliyorum...

İhracatımıza ciddi engel

LOJİSTİK MALİYETLER EL YAKIYOR

Lojistik sektörünün duayenlerine göre yeni denge noktaları halen oluşmuş durumda değil ve özellikle dış ticarette konteyner bulamama ya da fahiş fiyatlarla konteyner bulma sonucunu doğuran deniz taşımacılığındaki krizin 2022 boyunca devam edeceği, 2023 ortalarına kadar da sarkabileceği dile getiriliyor.





Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre 2020 yılında pandeminin etkisiyle küresel ticaret hacmi yüzde 5,3 civarında daraldı. 2021 yılında ise yüzde 10,8'e revize edilen büyüme öngörüsü ile kayıpların telafi edilmesi bekleniyor. Geçen yıl başlayan pandeminin etkisiyle bozulan tedarik zinciri çarkları, bölgesel kapanmalar sonrasında oluşan yüksek talebi karşılamak amacıyla hızla çalışmaya başladı.

Pandemi ile mücadele kapsamında ülkelerin güçleri oranında yoğun teşvikleri devreye aldığı, para genişlemesinin sonucu olarak globalde enflasyonun ve dolayısıyla faizlerin yükseldiği bir dönemden geçiliyor. Pandeminin ilk kapanma dönemleri sonrasında dünya hızlı bir ekonomik hareketlilik yaşarken, enerji sektöründeki mevcut arz, yükselen talebe aynı oranda cevap veremiyor ve başta ham petrol olmak üzere tüm enerji ürünlerinin fiyatlarının artmasına neden oluyor.

Diğer taraftan, Çin'in pandemik salgına diğer bölgelerden önce yakalanması nedeniyle üretime erken dönemde kısmen ara vermesi, akabinde dünyanın kalanına göre daha önce toparlanarak üretimini hızla artırması da hem tedarik zincirinde hem lojistik yönetiminde önemli sorunlara yol açtı.

Koronavirüs sonrasında başat olan konteyner ve çip tedariki konularının yanı sıra her gün bir yenisi eklenen tarife dışı önlemleri de dikkate aldığımızda, global seviyede bir tedarik zinciri kriziyle karşı karşıya olduğumuzu söylemek mümkün...

%5,3

KÜRESEL TİCARET HACMİNİN 2020'DEKİ DARALMA ORANI

%10,8

KÜRESEL TİCARET HACMİNİN 2021'DEKİ BÜYEME ÖNGÖRÜSÜ

DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ KRİZ 2023 ORTALARINA KADAR SARKABİLİR

Lojistik sektöründe on yıllara dayanan dış ticaret hareketlerine yanıt verecek biçimde oluşan arz talep dengeleri, salgın hastalık döneminde alt üst oldu. Eksikliği hissedilen tüm ürünlerde olduğu gibi lojistik hizmetlerde de fiyatlar astronomik seviyelerde yükseldi. Lojistik sektörünün duayenlerine göre yeni denge noktaları halen oluşmuş durumda değil ve özellikle dış ticarette konteyner bulamama ya da fahiş fiyatlarla konteyner bulma sonucunu doğuran deniz taşımacılığındaki krizin 2022 boyunca devam edeceği, 2023 ortalarına kadar da sarkabileceği dile getiriliyor.

Lojistik süreçlerde yaşanan aksamalar ve navlun fiyatlarındaki artışın da etkisiyle, tüm dünyada ara madde, malzeme ve hammadde fiyatları da dolar bazında yüzde 100'e varan oranlarda artış kaydetti. Tüm bu maliyet artışları ülkemizde ihracatçının maliyetlerini yükseltirken, pazar kaybı kaygısıyla maliyet artışları aynı oranda fiyatlara yansıtılamadı ve ihracat birim değerlerinde önemli oranda erozyon yaşandı. Dış talebin canlanması

JONATHAN WOETZEL
McKinsey Global Enstitü Direktörü

İHRACATLA BÜYÜYEN EKONOMİLER, TEDARİK ZİNCİRİNİN ESNEKLİĞİNE DE ODAKLANMALI

COVID-19 salgını, dünyanın dört bir yanındaki şirketleri ve hükümetleri ekonomik kalkınma stratejileri hakkında uzun süredir devam eden varsayımları yeniden gözden geçirmeye zorladı. İhracata dayalı yükselen ekonomilerin her şeyden önce tedarik zincirinin devamlılığı üzerine kafa yormaya gerekiyor. Hatırlanacağı üzere son 25 yıldır, iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki devrimler, şirketlerin gerçek anlamda küresel değer zincirleri oluşturmasının önünü açtı. Artık hammaddeleri işleyenler, nihai ürünleri bir araya getiren ve paketleyen şirketlere ve daha sonra tüm dünyadaki tüketicilere uzanan dağıtım kanallarına bağlı olan girdi ve parça üreticileriyle bağlantılıydı.

Baskı altında kırılabiliyorlar

COVID-19 pandemisinden önceki 20 yılda, sınırlar arasında ihraç edilen ara malların yıllık değeri üç katına çıkarak 10 trilyon dolar geçti. Fakat bu durum; karmaşık bir şekilde koreografi yapılmış bir üretim sistemine yol açmıştı. Bunu anlamak için ise COVID-19 ile birlikte domino taşı gibi devrilen arz şoklarını yaşamamız gerekti. Çünkü pandemi öncesindeki küresel ağlar, maksimum verimlilik yoluyla maliyetleri azaltmak üzere geliştiğinden, kırılganları zaten vardı. Son 2 yılda ise baskı altında kalan küresel ağlar tabiri caizse kırıldı. Dolayısıyla yeni dönemde bu kırılmanın varlığını kabul edip, küresel ağların esnekliğine yönelik geliştirilecek projeler başarının anahtarı olacak. Yeni dönemde dünyanın üretim ağlarına dahil olan her ülke, maruz kaldığı riskleri anlamalı ve gerektiğinde daha fazla dayanıklılık oluşturmalı. İhracata yönelik üretimi genişletmek isteyen gelişmekte olan ekonomiler için, bu küresel hesaplaşmanın sonuçları geniş kapsamlı olabilir.

Yeni düzende karşımızda şöyle bir resim söz konusu. Çok uzaklara yayılmış küresel tedarik zincirleri, doğal afetlerden siber saldırılara ve ticari anlaşmazlıklara kadar her türlü aksamalara karşı savunmasız olabilir. COVID-19 pandemisi, üreticileri iş gücü sağlığı ve güvenliği sorunlarını, planlama ve lojistik zorluklar, malzeme ve parça eksikliklerini, talepte öngörülemeyen artış ve düşüşleri ve nakit akışı sorunlarını yönetmeye zorladığı için karşımızdaki resim belirsizliklerin hakim olduğu renk tonlarına büründü.

McKinsey olarak hatırlayacağınız üzere yakın zamanda, tedarik zinciri yöneticileriyle, 1 ay ve daha fazla süren kesintilerin işletmelere maliyetini sormuştuk. Artık bu tarz kesintilerin her 3.7 yılda bir meydana geldiği bilgisini veren tedarik zinciri yöneticileri, her 10 yıllık periyotta bir yıllık karın yüzde 40'ını kaybettiklerinin altını çiziyor. Bu araştırmaya şöyle bir ilave yapmak istiyorum; 100 günlük bir kesintiye neden olan tek bir şiddetli şok, bazı sektörlerde tüm bir yılın veya daha fazlasının kazancını silebilir.

Kendi dayanıklılığınız önemli

Gelişmekte olan ülkeler için artık sadece düşük maliyetli işgücü temelinde rekabet etmek yeterli değil. Buna ilave olarak üretkenliği artırmalı, becerî tabanını geliştirmeli ve üretim kalitesini iyileştirmelisiniz. Fakat bunlar bile yeterince iyi olmanızı sağlamıyor. Yeni düzende tedarik zincirinin esnekliğini de içerecek şekilde listeniz olmalı. Küresel değer zincirlerindeki konumlarını korumak isteyen ülkelerin, kendi risk unsurlarını analiz etmesi ve bunlardan hızlı bir şekilde kurtulma yeteneklerini geliştirmeleri kaçınılmaz boyutta. Doğruyu söylemek gerekirse; salgın bir uyandırma çağrısı yaptı. Elbette iki taşımanın artan maliyetine maruz kalan ülkeler için teknolojik dönüşüme maruz kalma halini minimize ediyor. Yine de gelişmeler, tedarik zincirlerinin daha güvenli ve üretken hale gelmesi için zemin hazırlayabilir ancak yükselen ekonomilerin küresel üretimden daha fazla pay talep etmek için kendi dayanıklılıklarına öncelik vermeleri gerekiyor.

ve yüksek kurların da desteği ile ihracat siparişlerindeki artış devam ederken, buna uygun olarak sanayicilerin üretimleri de daha fazla ihracata yönlendiriliyor. Ancak zamanında üretim yapmak konusunda sağlanan başarı, konteyner veya TIR kamyonu bulunamaması nedeniyle zamanında sevkiyat yapılamaması ile gölgeleniyor. Keza sipariş aşamasında yapılan maliyet planlamaları, lojistikteki fiyat artışları ve beklemeler nedeniyle yüksek oranda sapıyor. Elbette her kriz döneminde olduğu üzere bu dönem de bazı sektörler için fırsatları da barındırıyor. Avrupa ve komşu ülke pazarlarında özellikle Çinli üreticilerle rekabet içinde olan sektörler, karayolu navlunlarında denizyoluna göre daha az artış olmasının da etkisiyle önemli bir maliyet avantajı elde etti. Ancak ihraç ürünlerinin ithalata bağımlılığı ve imalat girdilerinin büyük oranda dövize endeksli olduğu dikkate alındığında, bölgesel yakınlık avantajının, ithalattaki maliyet artışları ve yüksek döviz kurları nedeniyle, sınırlı kalacağı da gözden kaçırılmamalı.
Lojistik maliyetlerde sadece denizyolunda değil, karayolu ve hava taşımacılığının yanı sıra liman hizmetleri, depolama, ardiye vb. tüm giderlerde önemli artışlar bulunuyor.
İhracatımızın halen yüzde 60'ı denizyolu, yüzde 31'i karayolu, yüzde 8'i havayolu ve sadece yüzde 1'i demiryolu ile yapılıyor.

%60
TÜRKİYE'NİN DENİZYOLU İLE GERÇEKLEŞEN İHRACAT ORANI

%31
TÜRKİYE'NİN KARAYOLU İLE GERÇEKLEŞEN İHRACAT ORANI

%8
TÜRKİYE'NİN HAVAYOLU İLE GERÇEKLEŞEN İHRACAT ORANI

%1
TÜRKİYE'NİN DEMİRYOLU İLE GERÇEKLEŞEN İHRACAT ORANI

BÖLGESEL DEPOLAMA ALANLARI OLUŞTURULMALI

Dünyadaki yük taşımacılığının yüzde 80'den fazlası ve yaratılan değer bazında dış ticarete konu eşyanın yüzde 70'i denizyolu taşımacılığı ile yapılıyor. Dolayısı ile konteyner tedarikinde yaşanan sorun küresel ticareti de doğrudan etkiliyor. Bu durum sadece navlun fiyatlarına olumsuz yansımamakta, özellikle just-in time modeliyle üretim yapan bütün firmaların tedarik zincirinde önemli aksamaların meydana gelmesine vesile oluyor. Lojistik süreçlerdeki sorunlar, üreticileri yeniden stoklu çalışmaya ve global seviyede alıcılarının sorun yaşamaması için lojistik koridorlarda bölgesel depolama alanları oluşturmaya zorlayacak.

Denizyolu taşımalarında; pandemi öncesinde düşük seyreden deniz navlunları, çevresel düzenlemelerle getirilen yeni kuralların da etkisi ile taşımacılık şirketlerinin yakıt maliyetlerini artırdı. Konteyner fiyat endeksi dünyada son bir yılda aralıksız yükseldi. Freightos'un verilerine göre, konteyner gemisi ile mal taşıma maliyeti Mayıs 2021'den bu yana ikiye katlandı ve son 12 aydaki toplam artışı yüzde 526'ya çıkardı. Bu arada; rotalar, taşıyıcılar ve hatta müşteriler arasında önemli fiyat farklılıkları da oluştu. Veri analitiği firması Xeneta'ya göre, geçen ay Pasifik boyunca mal taşımanın maliyeti 5.500 ila 20.000 dolar arasında değişiyordu. Günlük gemi kiralama ücretlerinde yaşanan yüksek artışlar, global seviyedeki armatörlerin fiyat artışlarında ortak hareket etmesi, pandemi sürecinde aşırı derecede artan Çin – Amerika iş hacmi ve buna bağlı olarak bu parkurlardaki navlunlardaki



DALIA MARIN
Münih Teknik Üniversitesi Uluslararası Ekonomi Profesörü

GİRDİ TEDARİKÇİLERİNİN COĞRAFİ KÜMELENME DÖNEMİ ESNEMELİ

Mevcut küresel yarı iletken krizi, girdi tedarikçilerinin coğrafi kümelenmesinin dünyanın geri kalanında nasıl karışıklıklar yaratabileceğini gösterdi. İş liderleri ve politika yapıcılar, gelecekteki dışsal şokların üretim ağları ve küresel ekonomi üzerindeki etkilerini nasıl en aza indireceklerini düşünmeye şimdiden başlamalı. Artık girdi tedarikçilerinin coğrafi kümelenme dönemini bir kenara bırakıp, mevcut şoktan edindikleri tecrübeyi dünyanın geneline yaymaları gerekiyor. Hatırlanacağı üzere dünya çapındaki otomobil ve elektronik üreticileri, Tayvan'daki şiddetli kuraklığın da etkisiyle yarı iletken tedarikinde ciddi bir darboğazın içine düşmüştü. Bu gelişmenin ardından peşi sıra gelen arz şokları ise krizin derinliğini artırdı. Küresel tedarik zinciri kesintileri ise gelişmiş ekonomileri potansiyel etkiyi azaltmak için adımlar atmaya sevk etti. Fakat ne tür hükümet eylemleri ekonomik anlamda anlamlı? Buna zaman karar verecek. Tedarik zinciri darboğazları önemli bir ekonomik etkiye sahip olabilir. Örneğin Almanya, ara ürünlerin yüzde 8'ini düşük ücretli ülkelerden ithal ediyor. Bu rakam ABD için yüzde 4.6 seviyesinde. Girdi teslimatlarıyla ilgili sorunlar, yakın zamanda Almanya'daki Ifo Enstitüsü'nün bu yıl Alman GSYİH büyümesi tahminini neredeyse yarım puan düşürerek yüzde 3.3'e düşürmesine neden oldu. Bu güvenlik açığı, Avrupa Birliği'nin neden 750 milyar euro'luk (884 milyar $) 'Yeni Nesil AB Kurtarma Fonu'nun bir kısmını Avrupa'nın yarı iletken tasarım ve üretim yeteneklerini desteklemek için ayırdığını açıklamaya yardımcı oluyor. ABD'li çip üreticisi Intel, AB'nin yardımıyla birkaç Avrupa ülkesine yatırım yapmaya ve bölgede bir yarı iletken fabrikası açmayı planlıyor.
Bu arada, Avrupa'nın en büyük otomotiv tedarikçisi olan Bosch, kısa süre önce Dresden'de bir çip üretim tesisi açtı. Bosch'un Almanya'nın doğusundaki yatırımı, politika yapıcıların Avrupa'nın Asyalı tedarikçilere olan bağımlılığını azalta hedefi için kritik bir öneme sahip. Bu proje gelecekteki küresel sağlık ve iklim krizlerine karşı daha dayanıklı hale gelmek isteyen Avrupa için Saksonya'daki bir düzi pil hücresi projesinin en sonuncusu olma özelliği taşıyor. ABD'li politika yapıcıların da benzer endişeleri var. Haziran ayında, Başkan Joe Biden'in yönetimi tarafından atanan bir görev gücü, Amerika'nın dört temel üründeki tedarik zinciri güvenlik açıklarına ilişkin değerlendirmesini sundu. Bunlar; yarı iletkenler ve gelişmiş paketleme, elektrikli araçlarda kullanılan türden büyük kapasitel piller, kritik mineraller ve malzemelerin yanı sıra ilaçlar ve gelişmiş farmasötik bileşenlerdi.

"Her ihtimale karşı" yeni üretim modeli olabilecek niteliğe sahip

Öte yandan, pandeminden kaynaklanan üretim kesintileri ve daha yüksek nakliye maliyetleri, tedarik zincirlerini daha pahalı hale getirdi; Asya'dan Avrupa'ya ve ABD'ye mal göndermek için kullanılan konteynerlerin fiyatı yaklaşık sekiz kat arttı. Aynı zamanda, finansal krizden sonra borç verme oranları saatlik ücretlere göre keskin bir şekilde düştü ve robot tabanlı üretimi işçi çalıştırmaktan çok daha ucuz hale getirdi.
Firmaların tedarik zinciri şoklarına karşı sigortalamalarının ikinci bir yolu da stok oluşturmak. Zengin ülke firmaları, uzun zaman önce, maliyetleri önemli ölçüde azaltmalarını sağlayan yalın Toyota tarzı üretim operasyonlarını benimsedi. Ancak birçoğu artık "tam zamanında" üretimden, daha pahalı olmakla birlikte daha fazla güvenlik ve öngörülebilirlik sunan "her ihtimale karşı" bir modele geçebilir. Sonuç olarak dünya son zamanlarda bir dizi tedarik zinciri kesintisi yaşadı ve gelecekte daha fazla küresel salgından ve aşırı hava koşullarından zarar görecek. İş dünyası liderleri ve politika yapıcılar, bu tür şokların üretim ağları ve küresel ekonomi üzerindeki etkilerini nasıl en aza indireceklerini ve hükümetin ne zaman devreye girmesi gerektiğini düşünmeli.



KARAYOLUNDA; ARTAN YAKIT MALİYETİ, BULGARİSTAN SINIRINDA 20-25 KM UZANAN ARAÇ KUYRUKLARI NEDENİYLE SÜREKLİ YOĞUNLUK OLMASI, KAMYONLARIN KAPIYI 3-4 GÜNDE GEÇMELERİNE NEDEN OLUYOR. GÜNCEL OLARAK YOL GEÇİŞ BELGELERİNİN TÜKENMESİ, NAKLİYECİLERİN ŞOFÖRLERİNE AB VE BK VİZELERİNİ ZAMANINDA ALAMAMASI, HIRVATİSTAN, SIRBİSTAN VE SLOVENYA GÜMRÜK KAPILARINDA ARTAN BEKLEMELER, İTALYA, YUNANİSTAN, MACARİSTAN YOL GEÇİŞ BELGELERİNİN TÜKENMESİ, İNGİLTERE VE ALMANYA ÖZELİNDE LOKALDE ARA TAŞIMALARDA YAŞANAN OLAĞANDIŞI GECİKMELER İLE SON DÖNEMDE TRİESTE LİMAN GREVİ NEDENİYLE KARAYOLUNA YÖNLENDİRİLEN İHRAÇ YÜKLERİ DE ZORLUKLARLA KARŞILAŞIYOR.

yüksek artış nedeniyle armatörler için bu trafiğin cazibeli hale gelmesi, armatörlerin konteynerlerini Akdeniz ya da Karadeniz içinde düşük navlunlarla çevirmek yerine, Çin – Amerika trafiğinde çalıştırmayı daha karlı bulması nedenleriyle bölgemizde de ciddi konteyner açığı oluşmuştur. Armatörler dünya genelindeki ekipman stokunun yüzde 60-70' lik kısmını Çin'e kaydırmışlar, hatta zaman zaman diğer bölgelerdeki ekipmanlarını da boş olarak Çin limanlarına aktarmışlardır. Konteyner açığı olan bölgelerde, navlunlar hızlı bir şekilde artmaya başlamış, sanayiciler hazır olan siparişlerini bir an önce yüklemek ve yaşanan konteyner krizinden asgari derecede etkilenmek adına artışları istemeden de olsa kabul etme durumunda kalmışlardır. Keza, bazı büyük acentelerin rezervasyon almamaları seçenekleri daraltıyor ve dolayısı ile yer bulunabilen acentelerin de fiyatları aşırı yükseltmesine neden oluyor. Yine koronavirüsle mücadele kaynaklı ilave önlemler nedeniyle aktarma limanlarında yoğunluk yaşanıyor ve acente bazındaki anlaşmalara bağlı olarak 35-40 günde gidilen mesafeler 60-70 güne çıkıyor. Yoğun aktarma limanlarına uğramayan hızlı hatlarda ise fiyatlar katlanarak artıyor. Özellikle Kuzey Amerika ve Güney Amerika ihracatlarında navlunların 3-4 katına çıkması, ihracatçıları bu pazarlardaki rekabet güçlerini kaybetmeleri noktasına getiriyor.

Karayolunda; artan yakıt maliyeti, Bulgaristan sınırında 20-25 km uzanan araç kuyrukları nedeniyle sürekli yoğunluk olması, kamyonların kapıyı 3-4 günde geçmelerine neden oluyor. Güncel olarak yol geçiş belgelerinin tükenmesi, nakliyecilerin şoförlerine AB ve BK vizelerini



zamanında alamaması, Hırvatistan, Sırbistan ve Slovenya gümrük kapılarında artan beklemeler, İtalya, Yunanistan, Macaristan yol geçiş belgelerinin tükenmesi, İngiltere ve Almanya özelinde lokalde ara taşımalarda yaşanan olağandışı gecikmeler ile son dönemde Trieste liman grevi nedeniyle karayoluna yönlendirilen ihraç yükleri de zorluklarla karşılaşıyor. Bu sorunlar nedeniyle kolay araç tedarik edilemiyor ve sevkiyatlar zamanında yapılamıyor. Tüm bu sıkıntılar ihracatçının teslim yükümlülüklerini yerine getirememesinin yanı sıra nakliye maliyetlerinin de artmasına yol açıyor. Ayrıca konteyner bulunmaması veya konteyner fiyatlarının yükselmesi sebebiyle başka alternatifin kalmadığı bazı hatlarda, kara navlunlarının yapay olarak artırdığı durumlar da yaşanıyor.
Karşılaşılan tüm bu sorunların bir sonucu olarak, 2019 yılına göre konteyner ve TIR kamyonu taşımalarında fiyatlar döviz bazında öngörülemeyecek seviyelerde arttı. TURKTRADE üyelerinden derlenen ihracat ve ithalatta 2019 yılına göre günümüz nakliye fiyat değişimleri tablosu, durumun vahametini ortaya koyuyor. İhracatta konteyner fiyatları döviz bazında ülkesine bağlı olarak yüzde 30 ila yüzde 567 arasında ve TIR kamyonu ile taşıma fiyatları yine ülkesine bağlı olarak yüzde 11 ila yüzde 204 arasında arttı.
Elbette bu oranların güncel liste fiyatlamalarıyla kıyaslandığında bazı ülkelerde oldukça iyimser kaldığını da vurgulamamız gerekiyor. Çünkü

RICHARD HAASS
ABD Dış İlişkiler Konseyi Başkanı

KORUMACILIĞIN KILIFINA MARUZ KALMAYAN BİR ÇEŞİTLEME YAPILMALI

Pandemi, tedarikçi çeşitlendirmesine, yerli üretime ve stoklamaya daha fazla vurgu yaparak tedarik zincirlerinin yeniden düşünülmesi gerektiğini gösterdi. Buradaki zorluk, hedefli ve sınırlı bir sanayi politikasının, korumacılığın kötü haline gelmemesini sağlayan bir denge kurmak olacak. Çünkü sınırlı ve korumacılık kalkanı ile beslenen bir sanayi politikası tedarik zincirinde çeşidin oluşmasının da önünü kesiyor.

Esneklikleri hiç düşünülmedi

Tedarik zincirleri, esneklikleri üzerinde çok az düşünülerek büyük ölçüde inşa edildi ve sürdürüldü. Maliyetleri düşük tutmak önemliydi. Bu genellikle tek bir düşük maliyetli tedarikçiye veya üreticiye bağlı olmak ve stok boyutunu sınırlamak anlamına geliyordu. "Tam zamanında" bir ürünün üretildiği veya satın alındığı zaman ile satıldığı zaman arasındaki boşluğu en aza indirme arzusunu yansıtan kavramdı. Lakin bu anlayış COVID-19 öncesiydi. Krizin başlarında, kişisel koruyucu ekipman (KKD) ve farmasötik bileşenlerde akut kıtlık vardı. Şimdi, tedarik zincirleri çalışıyor, ancak çoğu zaman nakliyeye bağlı uzun gecikmeler söz konusu. Yaşanan tüm gelişmeler ışığında tüm dünya şu soruya odaklanmış durumda: "Tedarik zinciri esnekliği en iyi nasıl artırılabilir?" Bu soruya verilecek doğru cevap ise aslına bakarsanız uzunca bir süre küresel ekonominin merkezinde yer alacak.

Çin'e bağımlı hale gelme endişesi

Tedarik zincirinin esnekliğine dair kaygıları aslında birçok gelişme besliyor. Örneğin gelecekteki bulaşıcı hastalık salgınları çok daha yıkıcı olabilir. Tedarik zincirleriyle ilgili artan endişelerden biri de kritik mallar için dünyanın en büyük üreticisi olan Çin'e ne kadar bağımlı hale gelindiğiyle ilgili. Salgın, birçok ülkenin KKD'lerinin büyük kısmı için Çin'e bağımlı olduğunu ve Çin'in bu malların ihracatını engelleme kararının yaygın kıtlığa yol açtığını ortaya koydu. Ayrıca, giderek daha iddialı bir Çin'in, dünyanın kendisine olan bağımlılığını siyasi amaçlarla sömürmeye çalışabileceği endişesi de var.
Bu riskleri yönetmenin birkaç yolu var. Birincisi, kritik bir mal veya bileşenin tek bir yerli veya yabancı tedarikçisine bağımlılığı azaltmak. Bu sayede tedarikçilerin bir kısmında sorun çıksa bile bağımlı ülkeler yine de üretim ve ticaretini yapabilir. İkincisi; kritik bir bileşenin, ilacın veya teknolojinin bir kısmının veya tamamının yurt içinde üretilmesini zorunlu kılmak. İstihdamı artıracak bu adım yabancı kaynakları bağımlılığı da azaltır. Fakat yeniden denirleme zaman alacağı için devlet sübvansiyonlarıyla dengelenmesi gereken bu anlayış üretim maliyetlerini artıracak. Şu da unutulmamalı ki ekonomide daha büyük bir hükümet rolü genellikle israf ve yolsuzluk için bir reçetedir.
Şöyle bir düşünmekte yarar var. Her ülke stratejik ürünlerin yerli üretimini zorunlu kılsaydı, ekonomik büyümenin güçlü bir motoru olan küresel ticaret, dünyayı pandemi kaynaklı durgunluktan kurtarmak için daha fazla büyümeye ihtiyaç duyulduğunda büyük ölçüde küçülürdü. Asgari olarak, belirlenmiş ürünlerin yurt içi üretimini artırmaya yönelik herhangi bir hareketin, Dünya Ticaret Örgütü'nde koordineli bir şekilde uygulaması gerekecek. Bunu söylemek muhtemelen yapmaktan daha kolay. Sonuç olarak COVID-19 krizi, birbirine bağlılığın hepimiz için faydalar kadar riskler de getirdiğini ortaya koydu. Bu risklerden bazılarını ele almak için, tedarikçi çeşitlendirmesine, yerli üretime ve stoklamaya daha fazla ağırlık vererek tedarik zincirlerinin yeniden düşünülmesi gerekiyor. Buradaki zorluk, hedefli ve sınırlı bir sanayi politikasının, ticareti ve ekonomik büyümeyi tehdit eden pahalı politikaların kötü haline gelmemesini sağlayacak gerekli bir dengeyi kurmak olacak.

TURKTRADE üyeleri gibi kurumsal büyük hizmet alıcıları, ihracatta yoğun kullandıkları hatlar için, müşterilerine yıllık ihracat fiyatlaması yaparken kendilerini hedge edebilmek amacıyla nakliyecilerle yıllık kontratlar yaparak, yıl içindeki fiyat oynamalarından kendilerini koruyabilmekte, dolayısı ile yükselen fiyatlardan daha geç etkilenmektedirler. (Tablo 1)

İthalatta denizyolu taşımalarında konteyner fiyatları 2019 yılına göre yakın pazarlarımızdan Belçika'dan gelişte yüzde 75 artış gösterirken, Hindistan'dan mal ithal eden firmalar yüzde 668 daha fazla ödemek durumunda kalmaktadırlar. İhracat yapan büyük üreticilerin tedarik zincirlerinde vazgeçilmez yeri olan Çin'den girdi temin etmek zorunda olan şirketler konteyner bulamamakta, bulurlarsa da ortalama 5 kat daha fazla fiyat ödemeye razı olmak durumunda kalmaktadır.

Karayolu ile yapılan ithalatta ise kamyon yükü için yapılan navlun ödemeleri döviz bazında yüzde yüzde 10 ila yüzde 39 arasında artmıştır. (Tablo 2)

Tablo 2-İthalatta pandemi öncesine göre navlunların fiyat değişimi

Ülke	2021 9 ay İthalat içindeki payı	DENİZYOLU Konteyner başına taşıma ücreti		
		Döviz cinsi	2021/2020 Artış Oranı	2021/2019 Artış Oranı
HİNDİSTAN	3,0%	USD	668%	668%
ÇİN	12,2%	USD	126%	502%
PAKİSTAN	0,1%	USD	103%	305%
BELÇİKA	2,3%	EUR	32%	75%

Ülke	2021 9 ay İthalat içindeki payı	KARAYOLU Tir başına taşıma ücreti		
		Döviz cinsi	2021/2020 Artış Oranı	2021/2019 Artış Oranı
İSPANYA	2,3%	EUR	10%	39%
ALMANYA	8,5%	EUR	13%	23%
SLOVENYA	0,2%	EUR	7%	14%
HOLLANDA	1,7%	EUR	10%	13%
İTALYA	4,3%	EUR	2%	10%
FRANSA	3,1%	EUR	15%	
ROMANYA	1,3%	EUR	30%	
BELÇİKA	2,3%	EUR	15%	
BULGARİSTAN	1,0%	EUR	13%	
BİRLEŞİK KRALLIK	2,2%	GBP	20%	

Tablo 1-İhracatta pandemi öncesine göre navlunların fiyat değişimi

KARAYOLU Tir Başına Taşıma Ücreti				
Ülke	2021 9 aylık İhracat içindeki payı	Döviz cinsi	2021/2020 Artış Oranı	2021/2019 Artış oranı
SLOVENYA	0,9%	EUR	197%	204%
İSPANYA	4,5%	EUR	38%	66%
BİRLEŞİK KRALLIK	6,4%	EUR	33%	50%
ÇEK CUMHURİYETİ	0,7%	EUR	28%	50%
İTALYA	5,1%	EUR	22%	45%
HOLLANDA	3,1%	EUR	13%	45%
BULGARİSTAN	1,7%	EUR	18%	37%
SLOVAKYA	0,3%	EUR	28%	37%
MACARİSTAN	0,6%	EUR	23%	31%
ALMANYA	8,8%	EUR	19%	28%
POLONYA	2,2%	EUR	19%	24%
FRANSA	4,2%	EUR	10%	23%
ROMANYA	2,4%	EUR	12%	13%
YUNANİSTAN	1,4%	EUR	5%	11%

DENİZYOLU Konteyner Başına Taşıma Ücreti				
Ülke	2021 9 aylık İhracat içindeki payı	Döviz cinsi	2021/2020 Artış Oranı	2021/2019 Artış Oranı
PERU	0,3%	EUR	335%	567%
ALMANYA	8,8%	EUR	158%	215%
İSRAİL	2,9%	USD	153%	207%
KENYA	0,1%	USD	206%	206%
ABD	6,2%	USD	133%	199%
ÇİN	1,7%	USD	93%	184%
ANGOLA	0,1%	USD		183%
BAE	1,3%	USD	86%	167%
MISIR	1,8%	USD	113%	151%
FAS	1,4%	USD	45%	146%
UKRAYNA	1,2%	USD	104%	134%
SUDAN	0,2%	EUR	75%	126%
CEZAYİR	0,8%	USD	95%	120%
BİRLEŞİK KRALLIK	6,4%	GBP	65%	118%
İTALYA	5,1%	EUR	113%	114%
TUNUS	0,7%	EUR	83%	83%
İSPANYA	4,5%	EUR	49%	73%
FRANSA	4,2%	EUR	54%	72%
HOLLANDA	3,1%	EUR	65%	60%
BELÇİKA	2,3%	EUR	29%	53%
RUSYA	2,5%	EUR	37%	30%

Konteyner taşımacılığında ithalat ile ihracat fiyatlamaları arasında aynı ülkelerde önemli fiyat farkları bulunmaktadır. İthalattaki artış, ihracattaki artışa göre daha fazla. Özellikle Uzakdoğu'dan geliş navlunları, gidiş navlunlarına göre çok daha fazla artmıştır.



DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI KONUSUNDA YAŞANAN DARBOĞAZLARIN ÇÖZÜMÜ ŞİMDİ DAHA DA ÖNEM KAZANDI

İhracat yüklerinde demiryolu taşımacılığının payının artırılması için gerekli kamu yatırımlarının hızla yapılması ve uluslararası demiryolu taşımacılık ağlarına entegrasyonunun sağlanması; denizyolundaki darboğazlara alternatif oluştururken, karayolu taşımacılığındaki karbon salımı kaynaklı olası kısıtlamalara da alternatif oluşturacak, aynı zamanda önemli maliyet avantajı da sağlayabilecek. Avrupa'nın en önemli 5 ithalat limanı olan İngiltere'deki Felixstove, Belçika'daki Antwerp, Hollanda'daki Rotterdam, Almanya'daki Hamburg ve Bremerhaven limanlarının tümünde demiryolu ağları bulunuyor.

Halen yaşanan konteyner krizi, 2023 ortalarına kadar devam edebilir. İhracatın ikinci büyük taşıma şekli olan karayolunda ise gümrük kapılarındaki uzun kuyruklar, artan kamyon fiyatlarının yanı sıra yeşil mutabakat ile beraber karbon salımı maliyeti de dikkate alındığında, bu taşıma

DIANE COYLE
Cambridge Üniversitesi Kamu Politikası Profesörü

MERKEZ BANKALARININ MÜDAHALELERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ KARŞILIĞI NE OLABİLİR?

COVID-19 pandemisinin ardından küresel ölçekte her geçen gün etkisini daha derinden hissettiren bir ürün kıtlığı söz konusu. Şu anda ortada belirsiz bir durum söz konusu. Çünkü ürün kıtlığı geçici bir kesinti mi yoksa küresel bir üretim erimesinin kanıtı mı? Bunu tam olarak bilmemiz gerekiyor. Ayrıca bugün itibarıyla piyasada enflasyonist bir baskıya sebep olan arz şokları, 2008 küresel mali krizi'yle çarpıcı paralelliklere sahip. Dolayısıyla arz şokunun tedavisi için 2008 yılında olduğu gibi cesur bir politika tepkisine ihtiyaç var.

Cevap bekleyen sorular var

2008 küresel mali krizine giden dönemde, birkaç ileri görüşlü ses, potansiyel olarak felakete yol açabilecek sistemik istikrarsızlık konusunda uyarılarda bulunmuştu. İçinde bulunduğumuz dönemde ise küresel ölçekte ortaya çıkan yaygın kıtlıklar söz konusu. Çip, montaja hazır mobilya, kağıt, tabletler, dijital oyun araçları ve gıda da dahil olmak üzere hemen her alanda bir kıtlık hali söz konusu. Öyle ki kimi dönemlerde dünya gaz ve kamyon şoförü kıtlığı bile yaşar oldu. Dolayısıyla bu gerçekleri kabul edip, şu soruları artık bir an evvel cevaplamalıyız: "Küresel ekonomi, COVID-19 pandemisinin etkisinden kurtulurken bu arz şokları yalnızca geçici bir kesinti mi olacak? Yoksa küresel üretim sisteminin çöküşüne mi tanık oluyoruz? Ve ikinci durumda, 2008'de küresel bir finansal çöküşü önlemek için önde gelen merkez bankalarının müdahalelerinin tedarik zincirindeki karşılığı ne olabilir?"

Sistemde esneklik eksik

COVID-19 bize bir kez daha dünyanın çözüm bekleyen sorunlarının ötelenmesi nedeniyle tedarik zincirinde de esnek olmayan bir sistemin var olduğunu gösterdi. Peki, politika yapıcılar bu sistem esnekliği eksikliği hakkında nasıl düşünmeli ve buna karşı koymak için ne yapabilir? Bu konuda birçok görüş olmakla birlikte McKinsey & Company'den Tera Allas'ın belirttiği gibi "Sistem dinamikleri tedarik zincirlerini karmaşık, doğrusal olmayan dinamik sistemler olarak düşünmek için icat edildi. Dolayısıyla, mevcut kıtlık sorununu anlamak için birçok zihinsel model var. En önemli zorluk, insanların oyuncaksız, hindisiz veya gazsız bir tatil sezonu geçirmemeleri için istikrarı nasıl sağlanacağı ve kıtlığın nasıl azaltılacağı olmalı" ifadesi durumu anlamak adına net ifadeler barındırıyor.

Verimlilik yeniden tanımlanmalı

Şokun tedavisi için aslına bakılırsa birkaç reçeteyi peşi sıra uygulamakta yarar var. Öncelikle piyasaya yön veren merkez hükümetler daha iyiş zekasına sahip olmalı. 30 yıllık küreselleşmeden sonra bile, küresel tedarik zincirlerindeki ürün akışları hakkında şaşırtıcı derecede az ayrıntı, kamuya açık bilgi bulunuyor.

Bakanlıkların, sanayi politikasının önemli bir hükümet işlevi olarak kabul edildiği zamanlarda daha yaygın olan mühendislik temelli endüstri bilgisini eski haline getirmesi gerekiyor. Bu orta vadeli bir reçete önerisiydi. Kısa vadede ise merkezi olmayan piyasalar ve fiyat sinyalleri çözümden ziyade sorunun temelini teşkil ediyor. Dolayısıyla piyasaya emirler hükümetlerin; ister benzin tankerlerini sürmek için askerleri görevlendirerek, isterse üretim sübvansiyonları sağlayarak bazı kıtlıkları hafifletmek için devreye girmesi gerekiyor.

Sonuç olarak acil arz endişeleri azaldığında, firmalar ve politika yapıcılar, uzun vadede üretim sistemine ne tür bir sigorta veya gevşeklik inşa etmeleri gerektiğini düşünmeli. Tıpkı bankaların 2008'den sonra öz sermaye tamponlarını artırmaları gerektiği gibi şimdi de tam zamanında üretim anlayışından vazgeçip, tedarik zinciri riskleri ışığında verimliliği yeniden tanımlayacak bir modlemeye ihtiyaç var.



modunda da maliyet artışının devam edeceği söylenebilir.
Artan enerji maliyetleri ve karbon vergisi de eklenince Türkiye ihracatın yüzde 8'inin gerçekleştirildiği Avrupa ülkelerinin tamamına demiryolu ile taşıma yapma imkanına sahip. Mevcut demiryolu ağları tahkim edilerek, eksik olan hatları inşa ederek, tüm büyük OSB'lere ulaşan demiryolu ağları oluşturulabilir. Böylece öncelikle AB'ye olmak üzere birçok pazara ihracat yüklerinin bir kısmını demiryolu ile sevk etme imkanı sağlanabilir.

İHRACAT YÜKLERİNDE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞININ PAYININ ARTIRILMASI İÇİN GEREKLİ KAMU YATIRIMLARININ HIZLA YAPILMASI VE ULUSLARARASI DEMİRYOLU TAŞIMACILIK AĞLARINA ENTEGRASYONUNUN SAĞLANMASI ÖNEMLİ.

NE YAPILMALI?

Türkiye'nin dış ticaretine önemli bir tehdit oluşturan global lojistik krizi, tüm yönleriyle ele alınarak, ülke lojistik sektörünün geliştirilmesinin yanı sıra ihracatın rekabet gücünü koruyacak önlemlerin bir an önce alınması gerekiyor.
Türkiye'de ulaşım ağı karayolu ağırlıklıdır. 50 bin fabrikanın yer aldığı 325 OSB'nin yüzde 99'unda demiryolu bağlantısı yoktur. Serbest Bölgelerin ise yüzde 83'ünde liman bağlantısı, yüzde 78'inde havayolu bağlantısı, yüzde 72'sinde demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır.
Liman tarifelerinde ve uygulamalarında standardizasyonun bulunmaması ihraç pazarlarında etkin faaliyet sürdürülmesini etkilemektedir.
Ayrıca ihraç ürünlerinin depolama maliyetlerinin yüksek olması ve ihtiyaç duyulduğunda kullanılabilecek depo bulmakta zorluklar yaşanması da ihracatı olumsuz etkilemektedir.
Global kaynaklı olan fiyat artışlarının -çevre için alınan önlemlerin de etkisiyle- tamamen geri gelmesi beklenmese de yeni bir denge noktasına ulaşması öngörülmektedir. Kalıcı hale gelecek maliyet artışlarının ihracatımızın artış ivmesine olumsuz etkisini sınırlandırmak için ülkemizin lojistik süreçlerinde iyileştirilmesi gereken alanların tespit edilerek, kamu yönetimimizce hızla gerekli düzenlemelerin yapılması hem güncel sorunların hafifletilmesi hem de geleceğe hazırlanmamız için kritik öneme sahiptir. Lojistik yatırımların hızla devreye alınmasının yanı sıra, ulusal lojistik sektörümüzün güçlendirilmesi, nihai olarak da teşvik sistemi ile ihracatçımızın uzak pazarlara erişiminde navlun artışlarından daha az etkilenmesi için yapılabileceklerin gözden geçirilmesi gerekmektedir.
Bu dosya hazırlanırken, yaşanan global lojistik krizin nedenleri, bugün hangi aşamada olunduğu, krizden korunabilmek için ne yapılması gerektiğini TURKTRADE olarak sektör duayenlerine sorduk. Benzer krizlere daha dayanıklı olmak için ulusal lojistik şirketlerinin desteklenmesinden, kamunun desteği ile lojistik koridorların oluşturulması, var olanların iyileştirilmesi, demiryolu yatırımlarının tamamlanarak kombine taşıma sistemlerini daha etkin kullanarak taşımada seçeneklerin artırılması ve yine bu kapsamda yurt dışı lojistik merkezleri projesine ilişkin makalelerin çözüme fayda sağlaması ümit ediliyor.

Hazırlayan:
İlfeta Aksoy
Türkiye Dış Ticaret Derneği Genel Sekreteri

KEUN LEE
Kore Ulusal Ekonomik Danışma Konseyi Başkan Yardımcısı

ÇİN'İN KAYBI GÜNEYDOĞU ASYA'NIN KAZANCI OLABİLİR

Küresel tedarik zincirlerinin pandemi kaynaklı bozulması, Çin'den üretim çıkışını hızlandırdı. Asya'daki diğer ülkeler, özellikle Güney Kore ve Vietnam, bu eğilimden yararlanmaya hazır. Farklı bir ifadeyle Çin'den reshoring çıkışlarını teşvik edecek adımlar teşvik edilmeli. COVID-19, sınır ötesi değer zincirlerinin sayısız zayıflıklarını ortaya çıkardı. Bir zamanlar küreselleşmenin bellekmiğini oluşturan tedarik zinciri artık bozulmaya karşı kırılgan bir ruh hali içinde.

Şirketler Çin'den çıkmayı sürdürüyor

Pandemi sayesinde, değer zincirleri esnekliğe odaklanılarak yeniden yapılandırılıyor. Aynı zamanda, Çin'in küresel ekonomideki değişen rolü, şirketleri bir üretim merkezi olarak yeniden düşünmeye zorluyor. Dünyanın fabrikası, dünyanın yatırımcısı olarak kendini yeniden icat etti. Üretimin artan dijitalleşmesi ve ABD ile devam eden ticaret gerilimleri, şirketlerin Çin'den çıkışına da katkıda bulundu.
Çıkışlar, çok çeşitli ülkelerden ve sektörlerden firmaları içeriyor. ABD'li oyuncak üreticisi Hasbro, Çin fabrikasını Vietnam'daki tesislere taşımak için kapattı. Japon elektronik devi Sony, operasyonlarını Tayland'a devretti. Güney Kore'nin Cotton Club'ı üretimi Filipinler, Kamboçya ve Endonezya'ya taşıyor. Çinli firmalar bile ülkeyi daha ucuz destinasyonlar için terk ediyor. Çin'deki ücret oranları Vietnam'dakinin iki katından fazla ve Güney Kore'dekilerin yüzde 70'ine yakın. İşgücü sıkıntısı da üretim maliyetlerini düşük tutmayı zorlaştırdı.
Ayrıca, Çin pazarında yerel üreticilerin şiddetli rekabeti, ülkeyi bir üretim merkezi olarak daha az çekici hale getirdi. Bundan 10 yıl önce, Samsung'un Galaxy telefonu Çin pazarının yüzde 20'sinden fazlasını elinde tutuyordu; bugün pazar payı yüzde 0.5'in altında. Bu tür eğilimler göz önüne alındığında Samsung, nihai tüketim malları için tüm üretim kapasitesini Çin dışına taşımaya karar verdi. Şirket şu anda Çin'de sadece üç fabrikaya sahip ve ara parçalar üretiyor.

U Dönüşü Yasası daha da derinleştirildi

Özellikle Güney Kore hükümeti, şirketlerini eve getirmeyi teşvik etmek için son 10 yılda yeniden denemeye odaklandı. Bu kapsamda vergi avantajları, sübvansiyonlar ve arazi indirimleri de dahil olmak üzere bir dizi politika yürürlüğe girdi. ayrıca 2019'da, bilgi ve bilgiye dayalı şirketleri de kapsayacak şekilde geniş bir sektörel yelpaze hedeflenerek, 'U Dönüşü Yasası'nın kapsamı genişletildi. Bu politikalar, dış etkenlerle birleştiğinde, üretimi yeniden cankandıran Güney Kore'li şirketlerin sayısında istikrarlı bir artışa katkıda bulundu.
Sonuç olarak Güneydoğu Asya'daki birçok ülke için Çin'in kaybı onların kazancı. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği üyeleri, üretimin yeniden konumlandırılması ve yeniden yapılandırılması sayesinde, 2019 yılında şimdiye kadarki en yüksek sıfırdan doğrudan yabancı yatırım girişlerini kaydetti. Salgının ekonomik etkisi 2020'de bu akışları azaltırken, bölgeye ilgi hiç olmadığı kadar artmış durumda. Dolayısıyla ASEAN ülkeleri, gelecekte sürdürülebilir ekonomik büyüme hedefliyorsa küresel değer zincirine katkıda bulunacak adımları hedeflemeli. İşte bu anlayışı benimseyen yetenekli ülkeler Çin'den taşınmak isteyen firmaları çekecektir. ASEAN hükümetlerinin bu fırsatı görüp, proaktif adımlar atması yeni bir başarı hikayesinin doğmasını sağlayabilir.



N. FATİH ŞENER
Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

LOJİSTİĞİ BİR 'STRATEJİ' OLARAK KULLANMAK, İHRACAT ARTIŞINI GETİRECEK

Lojistik, ihracatta çok belirleyici bir etkiye sahip. Dolayısıyla ihracatı artırma iddiasını ortaya koyduğumuzda, şu ana göre daha farklı ne yapacağımızı da gündeme taşımak lazım. Bu noktada lojistiği bir 'stratejii' olarak kullanmak, ihracat artışını da beraberinde getirecek.

Lojistik, bir sektör olmakla birlikte bütün sektörleri omuzunda taşıyan bir omurga hüviyetindedir. Lojistikteki bir maliyet artışı, genel üretim maliyetleri üzerinde etkili olacağı için ürünlerin uluslararası pazarda rekabet şansı açısından çok belirleyici oluyor.
Lojistik maliyetleri dünya ortalamasına göre yüzde 10 olması gerekirken, Türkiye gibi ülkelerde belli bir veri olmamakla birlikte yüzde 11-12 civarında olduğu söyleniyor. Çünkü biz genellikle demiryolu taşıması ile deniz taşımasını, nispeten karayolu ve havayolu taşımasına göre kendimize daha uzak taşıma modları diye düşünerek, olması gerektiği kadar kullanamıyoruz.

LOJİSTİK MALİYETLERİNİN DÜNYA ORTALAMASINA GÖRE YÜZDE 10 OLMASI GEREKİRKEN, TÜRKİYE GİBİ ÜLKELERDE BELLİ BİR VERİ OLMAMAKLA BİRLİKTE YÜZDE 11-12 CİVARINDA OLDUĞU SÖYLENİYOR.

Dolayısıyla genel olarak üretim maliyetlerimizde lojistiğin payı fazla olabiliyor. Aslında lojistik maliyetlerin ihracatla ilişkisine bakıldığında ürünlerin uluslararası pazardaki fiyatları üzerindeki etkisi itibariyle lojistik, tüm sektörler için önemlidir.
Uluslararası ticaretin lojistiğine bakıldığında ise orada da Türkiye gibi ülkelerin lojistik maliyetleri belirgin hale geliyor. Niçin diye düşünürsek, aslında ihracat malının birim değeri düştükçe, lojistik maliyetlerinin ticaret üzerindeki etkisi daha da artıyor. Özellikle Türkiye'nin ihracattaki mal/kg değerinin yaklaşık 1 dolar civarında olduğu, ama ithalatta bunun 4-5 dolar olduğu düşünülürse özellikle malda ağır, pahada hafif mallarda lojistik maliyetler biraz arttığında bazı ürünlerin uluslararası pazarlarda satış şansı kalmıyor.
Bu gerçekten hareket edilirse Türkiye'nin yoğun ticaret yaptığı AB ülkeleri ve diğer ülkeleri şöyle sıraladığımızda Türkiye, kolay ucuz ülkelere daha çok satabilmekte, zor gittiği gidemediği ülkelere doğal olarak satamamaktadır.
Bu halde bakıldığında lojistiği kolaylaştırmak ve ucuzlaştırmak dış ticaret üzerinde bir kaldıraç etkisi yapabilecek bir potansiyele sahip. Türkiye'nin batıya olan ticareti yaklaşık ihracatın yüzde 50'sini oluşturuyor, özellikle bunun da yaklaşık yüzde 60'ının karayolu ile yapıldığı düşünülürse orada karayolu araçlarının ucuz, hızlı, kısa süreli gitmesi, ihraç ürünleri üzerinde pozitif bir etkiye sahiptir.



SÜRÜCÜLERİN AB'DE KISITLANAN DOLAŞIMI, TAŞIMA GÜÇLÜKLERİ YARATIYOR
AB ile ticareti değerlendirmeye devam edecek

olursak; özellikle Gümrük Birliği'ne (GB) üye olmamıza ve GB ile malların serbest dolaşımı teminat altına alınmış olmasına rağmen, maalesef malları taşıyacak olan araçların sürücülerinin dolaşımı kısıtlandığı için taşıma güçlükleri oluyor. Bu nedenle fiyatlar artıyor, buna bağlı olarak da aslında değeri olmayan ürünlerin marketlerde satış şansı kalmıyor ve Avrupa pazarlarında rekabet şansı azalıyor.
Orta Asya'ya olan ticarete bakacak olursak, burada zorluklar nedeniyle çok pahalı yapılan bir taşıma oluşuyor. Bu hali ile bakıldığında mesafesi neredeyse Avrupa ile eşit olan güzergahlarda iki, iki buçuk katı daha fazlaya taşımaktayız. Özellikle buraya yapılan ürünlerin ihracatında da mal değeri, birim kg değeri çok yüksek olmadığı için taşımanın zorlaşması, ihracatı olumsuz etkiliyor. Bunun en bariz örneği Suriye... Savaş öncesinde yaklaşık 2500 dolara gidilebilen Ortadoğu, Suudi Arabistan ve Emirlikler bölgesine, bugün neredeyse 7500 dolara gidiliyor. O gün 2500 dolara yaklaşık 40 bin sefer yapılan ihraç taşıması, bugün maliyet üç kata çıktığından tırlarla yapılan ihracat 4 bin sefere kadar düştü. Maliyet neredeyse 3 katı artarken, seferlerin 10'da bire düşmesi, ticaretin ve lojistiğin durumunu gösteriyor.
Durumu özetleyecek olursak; genel paradigma önce ticaret olur, sonra taşıma şartlarına bakılır ve araç bulunur şeklinde idi. Ancak taşımanın yapılabilirliği, kolaylığı, uluslararası ticareti belirleyici bir konuma geldi. Dolayısıyla bir ihracatçı uluslararası bir taahhütte bulunmadan önce bunun taşınabilme şartlarını, maliyetlerini, süresini önceden planlamak zorunda. Bir zorlukla, bir riskle karşılaşma ihtimali olduğunda, ihracatçı doğal olarak geri adım atıyor ve böyle bir sorumluluğu almak istemiyor.

GÜMRÜK BİRLİĞİ'NE (GB) ÜYE OLMAMIZA VE GB İLE MALLARIN SERBEST DOLAŞIMI TEMİNAT ALTINA ALINMIŞ OLMASINA RAĞMEN, MAALESEF MALLARI TAŞIYACAK OLAN ARAÇLARIN SÜRÜCÜLERİNİN DOLAŞIMI KISITLANDIĞI İÇİN TAŞIMA GÜÇLÜKLERİ OLUYOR. BU NEDENLE FİYATLAR ARTIYOR.

BÖLGEDEKİ İSTİKRARSIZLIKLAR, SEKTÖRÜ OLUMSUZ ETKİLİYOR

Ayrıca, özellikle bölgemizde son dönemdeki istikrarsızlıkların da olumsuz etkisi oluyor. Örneğin Suudi gazetecinin öldürülmesiyle çıkan kriz sonucunda tırlara engel konarak ticaretin kısıtlanması, Türkiye ile ticaret yapanların cezalandırması gibi gelişmeler, tırlarımız üzerinden sektörümüzde doğrudan etkili oluyor.
Taşıma pahalılaşıyor, ticaret yapılamıyor. Özellikle doğumuz ve güneydoğumuzun demokrasi ile tanışamaması ya da geç tanışması, komşu ülkelerimizdeki istikrarsızlıklar, hemen kuzeyimizdeki Rusya ve Ukrayna çatışması, Rusya-Gürcistan gerginliği, Ermenistan ile Azerbaycan konusunda Türkiye'nin ilişkileri, İran'ın ambargosu diye bakıldığında, ülkemiz çepe çevre istikrarsızlık bölgesinde bir demokrasi adası konumunda duruyor. Böyle olunca da dış ticaretimiz, böylesi bir darboğazı aşıp, yakın ülkelerle olması gereken ticaretin çok gerisinde kalıyor ve yakın ülkelerin ardını aşmakta zorluk yaşıyor.
Biz taşımacılar olarak özellikle taşımanın kolaylaması ve hızlanmasıyla ticaretin artacağına inanıyoruz. Özellikle Kuzey Afrika bunun bir örneği... Kuzey Afrika'ya Ro-Ro'larla kolay ulaşan tırlar, İspanya, İtalya, Fransa'dan yapılan ticaret, bizim bu bölgeye yaptığımız ticaretin çok üstünde. Oraya da İstanbul'dan Trieste'ye ulaştığımız gibi tırları bir gemi ile taşıyabilsek, taşıma modlarını artırabilsek, ihracat da gelişecek. Çok değişik sahiplerle beslenen bir alan olan ihracatta, lojistiği bir kenara koymamak lazım... Çünkü lojistik de ihracatta çok belirleyici bir etkiye sahip. Dolayısıyla ihracatı artırma iddiasını ortaya koyduğumuzda, şu ana göre daha farklı ne yapacağımızı da gündeme taşımak lazım. Bu noktada lojistiği bir 'stratejii' olarak kullanmak, ihracat artışını da beraberinde getirecek.



İstanbul'un yeni metrobüsleri geliyor!

Yeni metrobüslerimizi yakında İstanbulluların hizmetine sunacak olmanın haklı gururunu yaşıyoruz.



444 6857 |444 OTKR| commercial.otokar.com.tr /OtokarAS /OtokarTr /OtokarTicariAraclar

Koç

Otokar
Doğru karar

AYŞEM ULUSOY
Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üreticileri Derneği (UTİKAD) Başkanı

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE YAŞANAN SORUNLAR MALİYETLERİ ETKİLİYOR

Lojistik sektöründe ve özellikle karayolu taşımacılığında uygulamaya alınan yüksek ücretli yetki belgesi sistemi, sektöre girişte firmalara finansal bir zorluk olarak karşımıza çıkıyor. Yetki belgesini temin ederek faaliyetine başlayan bir firma zorunlu olarak kendi katlandığı maliyetleri fiyatlandırmalarına yansıtıyor ve raftaki ürüne bu maliyetler ekleniyor.



Lojistik maliyetler, üretim için deposuna hammadde veya yarı-mamul sipariş eden üreticiler için maliyet anlamına gelirken, bu maliyetin üzerine işlenmiş ürünlerin son tüketiciye ulaştırılması sürecinde de ortaya çıkan maliyetler ürünlerin fiyatında doğrudan etkili oluyor.

Lojistik sektöründe maliyeti artıran birçok unsurdan bahsedebiliriz. İthalatı kısıtlayıcı tedbirler çerçevesinde ülkemizden ihraç edilen yükleri taşıyan araçların boş dönüş yapmak zorunda olmaları navlun fiyatları üzerinde etkili oluyor.

Denizyolu tüm dünyada en çok kullanılan taşıma modu olduğu için dünya ticaretindeki sapmalardan da çok etkileniyor. Covid-19 salgını sebebiyle Çin'in ihracatındaki azalma armatörlerin sefer sayılarını da azaltmasına sebep oldu. Küresel pazarda konteynerlerin belirli bölgelerde yığılması (ör: Los Angeles Limanı), ve ekipmanların kullanım döngüsüne dahil olamaması boş konteyner bulunmasını zorlaştırdı. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2020 yılından itibaren düşük sülfürlü yakıt uygulamasını devreye alması da denizyolu navlunlarında artışa sebep olan bir diğer faktör olarak öne çıktı. Pandemi kısıtlamalarının bir miktar gevşemesiyle artan talebe konteyner yetişmiyor. Asya'dan Batı'ya giden gemiler, farklı nedenlerle geri dönemiyor. Aslında dünya ticaretine yetecek kadar konteyner var. Ancak çoğu yanlış yerde. Zira Çin'den çıkan gemiler, ABD başta olmak üzere gittikleri limanlarda covid-19 kısıtlamaları ya da yükü boşaltacak işçi bulamamaları nedeniyle açıkta bekliyor. Bekleme süreleri 30 güne kadar çıkıyor. Bu gecikme nakliye maliyetlerine ekleniyor.

ASLINDA DÜNYA TİCARETİNE YETECEK KADAR KONTEYNER VAR. ANCAK ÇOĞU YANLIŞ YERDE. ZİRA ÇİN'DEN ÇIKAN GEMİLER, ABD BAŞTA OLMAK ÜZERE GİTTİKLERİ LİMANLARDA COVID-19 KISITLAMALARI YA DA YÜKÜ BOŞALTACAK İŞÇİ BULAMAMALARI NEDENİYLE AÇIKTA BEKLİYOR.

İSTİHDAM EDİLECEK ŞOFÖR BULUNAMIYOR

Karayolu navlunlarındaki artışın önemli sebeplerinden birinin yakıt fiyatlarındaki artış olduğunu da söyleyebiliriz. Karayolu araç filosu sahibi firmaların istihdam edecek şoför bulamamaları covid-19 öncesine ait bir sorundu. Ancak covid-19 salgını ile birlikte özellikle uzun yol şoförü olarak istihdam edilecek personelin bulunamaz olması lojistik maliyetleri artırıyor. Lojistik sektöründe ve özellikle karayolu taşımacılığında uygulamaya alınan yüksek ücretli yetki belgesi sistemi, sektöre girişte firmalara finansal bir zorluk olarak karşımıza çıkıyor. Yetki belgesini temin ederek faaliyetine başlayan bir firma zorunlu olarak kendi katlandığı maliyetleri fiyatlandırmalarına yansıtıyor ve raftaki ürüne bu maliyetler ekleniyor.

Üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabiliyor. Ülkemizin lojistik sektöründeki performansının en üst seviyeye çıkarılabilmesi için atılması gereken çok kritik adımlar var.

Bu noktada;

- *İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi*
- *Demiryolunun karayoluna alternatif bir taşıma moduna dönüştürülerek hem iç pazarda hem de dış ticaretteki payının artırılması ve böylelikle karayolu üzerindeki baskının azaltılması*
- *Limanların demiryolu bağlantılarının yapılması*
- *Doğu-batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi*
- *OSB'lerin demiryolu ile limanlara bağlanması*
- *Kapıkule başta olmak üzere uluslararası sınır kapılarındaki beklemelerin azaltılması gerekiyor.*

Taşımacılık ve lojistik sektörü en önemli döviz kazandırıcı hizmet ihracatı sektörlerinden birisi olmasına rağmen, Turquality ya da marka desteği gibi programlara giren firmalara verilen desteklerin haricinde destek görmüyor.

Diğer hizmet ihracatçısı sektörlere tanınan teşvik ve desteklerin benzerlerinin taşımacılık sektörüne de yaygın olarak sağlanması gerekiyor.



ERDİN ERENGÜL
Demiryolu Taşımacılığı Derneği (UTİD)
Yönetim Kurulu Üyesi

DIŞ TİCARETİN PARLAYAN YILDIZI 'İNTERMODAL' TAŞIMA



İntermodal taşımalar doğası gereği yüklere dokunmadan içinde bulunduğu ekipmanın taşıma modelinin değiştirilerek alıcıya ulaştırılmasını sağlayan taşıma modelidir. Karayolu, denizyolu, demiryolu taşıma metotlarının kombine edilmesiyle yapılmakta olan bu taşımalar, taşıma payının içinde ciddi bir potansiyele sahip olmaya başladı.

Gelişen yeni dünya ekonomisi, Covid-19 pandemisinin etkisiyle daha önce hiç olmadığı bir şekilde etkilendi. Buradaki en önemli unsur insan hayatını etkileyen tüketici taleplerinin ve buna bağlı arzların farklı şekilde dengeye gelmesi şeklinde değerlendirilebilir.

Artık talepler daha kısa zamanda, daha yakın merkezlerden tedarik edilmeye çalışılıyor. Burada önemli tüketim merkezleri, artan talepleri daha yakın üretim merkezlerinden tedarik etmeye çalışıyorlar. Bu noktada ise ülkemiz ön plana çıkıyor. Faiz, döviz kurları gibi diğer ekonomik parametrelerin de lehe olması sebebiyle ülkemizin üretim merkezleri rekabette ön plana çıkmaya başladılar. İhracat hacimlerimiz art arda tarihi rekorlar kırıyor.

Üretmeyi başarmak ve bunu pazarlayıp satmak kadar, ürünlerin zamanında ve istenilen kalitede alıcılara ulaştırılması da önemli bir parametredir. Burada lojistik sektörünün çok önemli roller üstlendiği de orta yerde duruyor.

Türk Dış ticaretinde deniz taşımalarının oranı oldukça yüksek. Ancak özelikle ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşından kaynaklanan konteyner bulunamama krizi, maliyetlerin artmasına sebebiyet veriyor. Bu da üreticilerimizi alternatif çözümlere yönlendiriyor.

Burada ilk göze çarpan çözüm kara ulaştırması.. Bilindiği üzere Türk Kara Nakliye filosu Avrupa'nın en büyük filosudur. Ancak burada da artan maliyetler



göze çarpıyor. Uluslararası taşımaların maliyet yapısına baktığımızda; enerji girdilerinin yanında insan kaynağı da önemli bir girdidir. Bu arada Pandemi sürecinde ülkelerin aldığı sınır kapama gibi ilave önlemleri de unutmamak gerekir.
Tüm bu unsurlar göz önüne alındığında üzerine bir de ithalat/ihracat dengesizliğinin etkisiyle burada da maliyetlerin ihracatçılarımız aleyhine olduğunu görüyoruz.
Dış ticarette parlayan yıldız, intermodal taşımalar olarak öne çıkıyor. İntermodal taşımalar doğası gereği yüklere dokunmadan içinde bulunduğu ekipmanın taşıma modelinin değiştirilerek alıcıya ulaştırılmasını sağlayan taşıma modelidir. Karayolu, denizyolu, demiryolu taşıma metotlarının kombine edilmesiyle yapılmakta olan bu taşımalar, taşıma payının içinde ciddi bir potansiyele sahip olmaya başladı.

DEMİRYOLUYLA YÜK TAŞIMALARI BU DÖNEMDE ÖN PLANA ÇIKTI

Ülkemizde yıllardır hak ettiği değeri görmeyen demiryoluyla yük taşımaları bu dönemde ön plana çıktı. Her ne kadar son yıllarda ülkemizde demiryollarına ciddi yatırımlar yapılıyor olsa da bu yatırımların yolcu taşımacılığını hedefleyen yüksek hızlı trenlere yapıldığı, bunun yanında yük taşımacılığının ise gereken ilgiyi görmediğini ne yazık ki kabul etmemiz gerekiyor. Milyarlarca dolar harcanarak yeni hızlı tren hatları yapılmış, ancak sadece 280 km olan Halkalı-Kapıkule hattı elektrifikasyonu ve sinyalizasyonu tamamlanmış, çift hat işletmeciliğine açılamamış ve trafik tek hat üzerinden istenilen verimliliğin çok uzağında işletiliyor. Açıktır ki, Halkalı-Kapıkule hattı Türk demiryolu için Avrupa'ya açılan can damarıdır. Bununla ilgili demiryolu yetkililerinin iyi niyetli ve özverili çalışmaları olmakla beraber hızla akan zaman içinde fırsatların kaçması kaçınılmazdır. Son zamanlarda önemli bir öncelik Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattına verilmiş olmakla beraber, bu hat da ihracat taşımalarından daha çok ithalat taşımalarının odağında kalıyor.
Rekabette geri kalmak istemiyorsak ve artan lojistik maliyetlerini en alt seviyede tutmak istiyorsak demiryoluyla yük taşıma potansiyelimizi en kısa zamanda artırmak zorundayız. Demiryoluyla Avrupa pazarlarına ulaşabilmek için Kapıkule-Halkalı hattını en kısa sürede modernleştirmek, çeken ve çekilen araç sayımızı da talebe göre artırmalıyız.
Dünya için bir kriz olan pandemi sürecini, ülkemiz adına bir fırsata çevirerek rekabette üst seviyelere çıkmak ancak tüm taşıma modellerinin dengeli bir şekilde kullanılmasıyla mümkün olabileceğini unutmamız gerekiyor.

MİLYARLARCA DOLAR HARCANARAK YENİ HIZLI TREN HATLARI YAPILMIŞ, ANCAK SADECE 280 KM OLAN HALKALI-KAPIKULE HATTI ELEKTRİFİKASYONU VE SİNYALİZASYONU TAMAMLANMIŞ, ÇİFT HAT İŞLETMECİLİĞİNE AÇILAMAMIŞ VE TRAFİK TEK HAT ÜZERİNDEN İSTENİLEN VERİMLİLİĞİN ÇOK UZAĞINDA İŞLETİLİYOR.



"ULUSLARARARASI PAZARLARDA NİTELİKLİ UZMANLIK"

Uluslararası Ticarette birikmiş tecrübesi, Lojistik ve gümrükleme süreçlerine kusursuz hakimiyeti ve nitelikli insan kaynağı ile Yaşar Topluluğu'nun uluslararası pazarlardaki temsilcisi...

yasar dıs ticaret a.s.









Akdeniz Mahallesi Gaziosmanpaşa Bulvarı No:10/1 Batı İşhanı K:4-5 35210 Alsancak İzmir
Tel: +90(232) 489 01 21 • Faks: +90(232) 425 66 67 • www.yasardis.com.tr • info@yasardis.com.tr

Yaşar

PROF. DR. MEHMET TANYAŞ
Lojistik Derneği (LODER) Başkanı

ULUSAL LOJİSTİK KORİDORLAR

İki nokta arasında sadece bir otoyol olması, bu yolu lojistik koridoru yapmaz. Farklı yük türleri için farklı taşımacılık modu çeşitliliği olması gerekir. Lojistik koridorlar tek modlu değildir. Çok sayıda modu, bunların kombinasyonlarını ve lojistik merkez/aktarma merkezlerini içerir.

Lojistik, taşımacılığın yanı sıra depolama, gümrükleme, sigortalama, katma değerli hizmetler, talep ve stok yönetimi, terminal hizmetleri faaliyetlerinin eşgüdümlü yapılmasını gerektiren faaliyetler kümesidir. Dünyada ülkelerarası ticaretin etkin ve verimli yapılabilmesi için çeşitli lojistik koridorları oluşturuluyor. Türkiye'yi ilgilendiren Uluslararası Ulaştırma Koridorları: TEN-T, TRACECA, VIKING, Demir ve Deniz İpekyolu ve Kuzey-Güney koridorudur. TEN-T koridorlarından Merkez Avrupa-Doğu Akdeniz (Oriner/East-Med) koridoru, Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlıyor. Dolayısıyla Türkiye Lojistik Master Planı'nın temel konulardan biri de ülke lojistik koridorlarının belirlenmesidir. Ülkemizin Orta Vadeli Programında (2022-2024) 'Makroekonomik Hedefler ve Politikalar' kısmında; "Yüksek katma değerli üretimin canlandırılması ve ihracatı destekleme amacıyla yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ana ulaştırma ve lojistik koridorları geliştirilecek ve iyileştirilecektir" ifadesi yer alıyor. Ülkenin lojistik koridorları



belirlenmeden lojistik merkezlerin belirlenmesi doğru bir sonuç vermeyecektir. Mevcut yük akışlarını değerlendirmenin yanı sıra geleceğe yönelik yük akışlarının ve başta yeşil lojistik olmak üzere uluslararası gelişmelerin de değerlendirilmesi gerekiyor. Lojistik koridoru yük ve yolcu taşımacılığı kapsamında iki noktayı bir veya birden fazla taşımacılık modunu kullanarak birbirine bağlayan coğrafi hattır. Aynı ülke içindeki noktaları birleştirenlere ulusal ve farklı ülke içindeki noktaları birleştirenlere uluslararası lojistik koridoru denir.

Kapasitesi ve kalitesi yüksek, taşıma modu çeşitliliği olan öncelikli ulaştırma koridorlarına ana (core) ulaştırma koridoru deniliyor. Ana ulaştırma koridorlarını birbirlerine bağlayan ve farklı son noktalara ulaştıran koridorlara ise ara veya bağlantı (branch) koridoru deniliyor. İki nokta arasında sadece bir otoyol olması, bu yolu lojistik koridoru yapmaz. Farklı yük türleri için farklı taşımacılık modu çeşitliliği olması gerekir. Lojistik koridorlar tek modlu değildir. Çok sayıda modu, bunların kombinasyonlarını ve lojistik merkez/aktarma merkezlerini içerir.

KORİDORLARIN SÜREKLİ OLARAK ANALİZİ, SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE BU ÇERÇEVEDE KORİDORUN GELİŞTİRİLMESİNE YÖNELİK YATIRIMLARA YÖN VERİLMESİ GEREKİYOR.

KORİDORLARIN OLUŞTURULMASI KADAR YÖNETİMİ DE ÖNEMLİDİR

Koridorların oluşturulması kadar yönetimi de önemlidir. Koridorların sürekli olarak analizi, sosyo-ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi ve bu çerçevede koridorun geliştirilmesine yönelik yatırımlara yön verilmesi gerekiyor. Koridor güzergâhının doğru belirlenmesinde temel kriterler; ticaret hacmi ve dengesi, geçiş süresi, geçiş maliyeti, çevresel etkiler, yük güvenliği ve iş emniyetidir.

Koridor üzerinden taşınacak ürünlerin yüksek değerli, bozulabilir ve değerini zamanla yitiren ürünler olması, koridorda yatırım yapılacak taşıma modunu etkiler. Bazı elektronik ve sağlık ürünleri gibi yüksek birim değere sahip ürünler, daha hızlı ve pahalı taşıma modları ile taşınırken, bazı madenler ve tarım ürünleri gibi düşük birim değerlere sahip ürünler, daha yavaş ve ucuz nakliye araçlarıyla taşınır. Taşınan ürünler için ambalajın üç ana formu, dökme yük, parça yük konteyner yüküdür. Ambalaj türü doğal olarak taşımacılık modu ve aracı seçimini de etkiler. Konteyner taşıma kaplı çok modlu (intermodal) taşımacılık için uygundur. Gönderi büyüklüğü ve sıklığı koridor kapasitesinin belirlenmesinde başlıca kriterdir. Ürünlerin bir koridordan taşınması için gereken zaman ve maliyet, sevkiyatın büyüklüğüne ve gönderinin sıklığına bağlıdır.

TÜRKİYE'DE KUZEY-GÜNEY VE DOĞU-BATI KORİDORLARINA İHTİYAÇ VAR

Türkiye'nin ulusal ana (core) ulaştırma koridorlarının belirlenmesinde uluslararası ana ulaştırma koridorları bağlantıları ve mevcut ulaştırma alt yapısı, mevcut ve potansiyel yük, güzergah mesafesi (hız, km), çevresel etkiler ile emniyet ve güvenlik kriterleri göz önüne alınmalıdır. Bu çerçevede TEN-T ağında görüldüğü gibi Türkiye'de de kuzey-güney ve doğu-batı koridorlarına ihtiyaç vardır. Türkiye'de aralarında belirli mesafeler olan kolay erişilebilir 3 doğu-batı ve 3 kuzey-güney ana (core) ulaştırma koridoru oluşturulması gerekir. Bu noktada önemli olan bu koridorların güzergahlarını doğru belirlemek, yatırımları öncelikli olarak bu koridorlar üzerinde yoğunlaştırmak ve her koridoru geliştirmek üzere bir idari yapılanmaya gitmek gerekir.

Etkin ve verimli bir şekilde belirlenecek ulusal lojistik koridorları ülkemizin yüksek katma değerli üretiminin canlandırılması ve ihracatı destekleme amacıyla yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracaktır.



HÜSEYİN CAHİT SOYSAL
Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi

TEDARİK ZİNCİRİNDE LOJİSTİK KORİDORLAR

Süveyş Kanalı'nda mart ayında yaşanan tıkanıklık, küresel tedarik zincirinin ince bir pamuk ipliğine bağlı olduğunun açık bir göstergesi olarak değerlendirildi. Gerçekten de uluslararası ticarette salt deniz taşımacılığına bel bağlamak arzulanan bir yaklaşım kabul edilmiyor artık.



Japon Evergreen Marine Corp. Şirketine ait 20 bin konteyner taşıyan 'Ever Given' gemisi, hızı saatte 75 kilometreye varan şiddetli rüzgarla mart ayında yan döndü ve Süveyş Kanalı'nda kuma saplandı. Gemi hareket ettirilemeyince, 28 Mart'ta kanaldan geçmek üzere bekleyen gemi sayısı 365'i buldu. Gemiler, temel ihtiyaç maddelerinden, çiftlik hayvanlarına, otomobillerden petrol ürünlerine kadar geniş bir yelpazede yer alan ürünler taşıyordu. Bir hafta süren çalışmalarla 'Ever Given' gemisinin burnunun saplandığı yerden 30 bin metreküp kum çekildi ve 18 metre derinliğe kadar ulaşıldı. Bu arada med-cezir olayı da gerçekleşti ve su seviyesi yükseldi. 29 Mart'ta geminin burnu römorklarla çekilerek kanal yatağına döndürüldü ve Süveyş Kanalı yedi gün kapalı kaldıktan sonra deniz trafiğine açıldı.

Kızıldeniz ve Akdeniz arasında yer alan 175 kilometre uzunluğundaki kanal, Asya ile Avrupa arasındaki en kısa yolu oluşturuyor. 2019 yılında 19 bin geminin taşıdığı yaklaşık 1.2 milyon ton yük bu kanaldan taşındı. Bu rakam 2019'da deniz yoluyla taşınan tüm malların yaklaşık sekizde biri... Süveyş yerine Afrika kıtasını güneyden geçerek Avrupa'ya ulaşmak için yaklaşık 15.000 mil daha uzun bir yolu iki haftada geçmek gerekiyor.

Mart ayında Süveyş Kanalı'nın kapalı bulunduğu bu süre içinde yaşanan kayıplara da göz atmakta yarar var:

- Deniz trafiğinin tıkanması günlük 10 milyar dolarlık zarara neden oldu.
- Kuveyt'ten beklenen akaryakıt yüklü gemi kanaldan geçemeyince, Lübnan'daki Zahrani Elektrik Şirketi santrali faaliyetlerini durdurdu ve ülkenin farklı bölgelerinde elektrik kesintileri yaşandı.
- Süveyş Kanalı'ndan her gün geçen 1.54 milyon varil rafine petrol ürünü alıcılarına ulaşmadığı için Avrupa'nın bazı bölgelerinde akaryakıt sıkıntısı ortaya çıktı.
- Tıkanıklık sırasında Brent petrolün varil fiyatı yüzde 0,94 artışla 65,17 dolara, aynı ay teslimi Batı Teksas ham petrolün varil fiyatı da yüzde 0,84 artışla 61,48 dolara kadar yükseldi.
- Kanaldan geçmek için bekleyen canlı hayvan yüklü gemideki hayvanların bir kısmı seyir halinde yararlandıkları hava azalınca öldü.
- Bazı ülkelerde tuvalet kağıdı krizi bile ortaya çıktı.

TEDARİK ZİNCİRİ PAMUK İPLİĞİNE BAĞLI

Bu olay, küresel tedarik zincirinin ince bir pamuk ipliğine bağlı olduğunun açık bir göstergesi olarak değerlendirildi. Gerçekten de uluslararası ticarette salt deniz taşımacılığına bel bağlamak arzulanan bir yaklaşım kabul edilmiyor artık.

Süveyş Kanalı krizinden sonra bu kez de konteyner krizi patladı. Çin'in kendi konteyner konumlandırma programını yeniden yapması ve kendi konteynerlerinin dolup dolmadığına bakmaksızın kendi ülkesine geri taşıması, özellikle Türkiye gibi yabancı konteyner ve gemi filolarına bağımlı Türkiye gibi ülkelerde ihraç yükü için konteyner bulamama sorununu gündeme getirdi. Şimdilerde gemi ve konteyner satın alarak pazara girmek isteyen yerli girişimcilerimiz olsa da bunların acımasız rekabet koşullarında başarılı olup olmayacaklarını zaman gösterecek.

İşin esasına bakıldığında, Türkiye'den Avrupa'ya ihraç yükü taşıma için ülkemiz demiryolu ve karayolu olarak yeterli altyapıya sahip. Türkiye'de yerleşik yeteri kadar güçlü karayolu ve demiryolu yük taşımacılığı yapan işletmeler de var. Bu yönden Avrupa'ya bu iki taşıma modu ile yük taşımak kolay görünüyor. Durum böyle olmakla birlikte, Türkiye ile birlikte Avrupa güzergahındaki tüm ülkelerin demiryolu altyapısını işleten kuruluşların ataleti ve ağır bürokrasisi ihracatçıları bezdiriyor. Bu durumda tek seçenek TIR kamyonları ile Avrupa pazarlarına erişmek kalıyor. Ancak, Avrupa'nın Yeşil Mutabakat hedefleri ve 'yeşil kamyon' uygulamaları nedeniyle 40 bin adet TIR kamyonuna sahip Türk filosundan sadece 21 bini Avrupa yollarında yük taşıyabiliyor. Öte yandan, Türk nakliyecileri güzergahta bulunan ülkelerden geçebilmek için 'yol geçiş belgesi' temininde ciddi güçlüklerle karşı karşıya kalıyor. Belge yetersizliği, sınır kapısı beklemeleri, şoför vizesi güçlükleri sektörde çalışan şoförleri de bezdirmiş durumda. Şu anda İngiltere'de yoğun şekilde yaşanan 'şoför krizi'nin Türkiye'de yaşanmadığı sanılmasın. İngiltere'de yılda 150 bin TIR şoförü emekli oluyor. Almanya'da 2024 yılı sonuna kadar 450 bin TIR şoförünün emekli olması bekleniyor. Türkiye'de de her yıl binlerce TIR şoförü ya başka alanlarda çalışıyor ya da emekli oluyor.

TÜRKİYE'DEN AVRUPA'YA İHRAÇ YÜKÜ TAŞIMA İÇİN ÜLKEMİZ DEMİRYOLU VE KARAYOLU OLARAK YETERLİ ALTYAPIYA SAHİP.



TIR ŞOFÖRÜ BULMAKTA GÜÇLÜK ÇEKİLİYOR

Sorun şu ki, emekli olan TIR şoförlerinin yerine yenisini bulmakta ciddi güçlükler çekiliyor. Genç jenerasyonlar için artık ağır vasıta şoförü olup uluslararası güzergahlarda kamyon sürmek çok cazip görünmüyor. Bu nedenle, Türkiye'de Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ndeki bağlayıcı hüküm nedeniyle 65 yaş üzerinde olan şoförler istihdam edilemez iken, sektörde oluşan mesleki yeterlilik belgesi sahibi sürücü ihtiyacının karşılanabilmesi amacıyla, mesleki yeterlilik belgesi sahibi sürücüler için yaş sınırlaması 31 Aralık 2023 tarihine kadar 69 yaşa çekildi.

Günümüzde artık Çin, Hindistan, Malezya, Vietnam, Güney Kore, Japonya gibi ülkeler üretim üssü haline dönüşmüş durumda. Bu ülkelerin ürettikleri malların alıcıları ise kuzey Amerika ve Avrupa'da yerleşik zengin batı ülkeleri...



Anılan ülkelerden Amerika'ya Pasifik Okyanusu üzerinden erişim daha uygun olmakla birlikte, Avrupa taşımaları için seçenekler farklı.
Bu bakımdan, doğu batı aksında bulunan Avrasya lojistik koridorlarına göz atmakta yarar var. Deniz yolu tercih edildiğinde tek seçenek yukarıda değinilen Hint Okyanusu – Kızıl Deniz – Süveyş Kanalı ve Akdeniz güzergahı oluyor. Kanal tıkandığında veya yavaşladığında tedarik zincirinde ciddi krizlerle karşı karşıya kalınıyor. Demiryolu ve karayolu ile doğu – batı arasında bağlantı kurulması amacıyla Avrupa – Kafkasya – Asya Taşımacılık Koridoru İnisiyatifi (TRACECA) Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ulaştırmayı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilerlemeyi hedefleyen, devletlerarası bir program olarak uygulamaya alındı. TRACECA'ın daimi sekreterliği ise Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de bulunuyor.

TRACECA;

- *Uluslararası ulaştırma koridoru TRACECA'nın Trans-Avrupa Ağlarına (TENs) bağlanmasını,*
- *Ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimi sağlayan faktörlerin tanımlanmasını,*
- *TRACECA projeleri ve özel yatırımcı kredilerinin desteklenmesini,*
- *Uluslararası yol, hava, demiryolu ve ulaştırma pazarlarına erişimin kolaylaştırılmasını,*
- *Malların, yolcuların ve doğal kaynakların (petrol ve doğal gaz) dolaşımının teşvik edilmesini,*
- *Trafik emniyetinin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti altına alınmasını,*
- *Çeşitli ulaştırma modları (karayolu, denizyolu, havayolu) arasında eşit rekabet kurallarının oluşturulmasını, amaçlıyor.*

TRACECA'DA ÜÇ TEMEL HAT ÜZERİNDE DURULUYOR

TRACECA'da onlarca alternatif hattın geliştirilmesi özendirilmekle birlikte, temelde üç hat üzerinde duruluyor. Bunlardan birincisi 'Kuzey koridoru' olarak adlandırılan, Çin – Kazakistan – Rusya – Belarus üzerinden Avrupa'ya uzanan güzergahtır. Bu güzergahın tercih edilmesi için özellikle Kazakistan ve Rusya yoğun çaba gösteriyor. Üçüncü koridora 'güney koridoru' deniliyor. Bu koridor da Çin – Pakistan – İran – Irak – Suriye üzerinden Akdeniz'e ve Akdeniz limanlarından Avrupa'ya yöneliyor. Güzergahta bulunan Irak, Suriye gibi ülkelerdeki iç savaş ve siyasi istikrarsızlık nedeniyle, İran'ın çok desteklediği bu güzergahtan yeteri kadar yararlanılamıyor.

TRACECA'DA İKİNCİ KORİDOR ÇİN -TACİKİSTAN – ÖZBEKİSTAN -TÜRKMENİSTAN – HAZAR GEÇİŞİ – AZERBAYCAN – TÜRKİYE ÜZERİNDEN AVRUPA'YA UZANIYOR. ANILAN ÜLKELERDEN NEREDEYSE TÜMÜ BU GÜZERGAHI ŞİDDETLE DESTEKLİYOR VE ETKİN BİR YAPIYA KAVUŞMASI İÇİN GAYRET GÖSTERİYOR.

TRACECA'da 'orta koridor' olarak adlandırılan ikinci koridor ise Çin -Tacikistan – Özbekistan -Türkmenistan – Hazar Geçişi – Azerbaycan – Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanıyor. Anılan ülkelerden neredeyse tümü bu güzergahı şiddetle desteklemekte ve gayrı resmi olarak 'Türk Koridoru' olarak adlandırılan orta koridorun etkin bir yapıya kavuşması için gayret gösteriliyor. Türkiye'nin finansal ve müteahhitlik desteği verdiği Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu hattı orta koridoru güçlendirmek amacıyla inşa edildi.
Her ne kadar demiryolu hattı ile daha fazla yük taşınması olanaklı ise de hattın açılmasından bu yana anılan güzergahta da daha önce de belirtilen nedenlerle etkin bir lojistik koridor oluşturulamadı. Bu bakımdan, daha etkin ve daha rekabetçi olan karayolu taşımacılığının geliştirilmesi yönünde ciddi caba harcanıyor. Batı Avrupa ve AB ülkelerinin eski üyeleri yeteri kadar zenginleştiğinden, karayolu taşımacılığı için sermaye ve insan kaynağı ayırılmıyor. Bu nedenle Avrupa'da karayolu taşımacılığı Polonya, Bulgaristan, Romanya, Moldovya, Ukrayna, Rusya, Türkiye gibi ülke taşıma filoları ile gerçekleştiriliyor. İran, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan gibi ülkeler ise bu pastadan daha fazla pay kapma arayışında. Bu nedenle Türk filosuna ciddi teknik engel çıkarma konusunda neredeyse kendi aralarında yarışıyor. Örneğin, Türkiye'de yerleşik karayolu nakliyecileri, Türk menşeli ihraç yükü taşımasına karşın, özellikle Kazakistan'ın sadece Türk nakliyecilere yaşattığı geçiş belgesi sorunu nedeniyle Orta Asya ülkelerine taşıma yapamaz hale geldi. Koronavirüs nedeniyle Türkmenistan'ın tüm kara sınır kapılarını kapatmasıyla Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'a yapılan tüm taşımalar; mecburen Kazakistan üzerinden yapılmak zorunda kaldı. GATT Anlaşması 'transit serbestisi' esasını öngördüğü halde, Kazakistan Türk nakliyecilere transit geçiş belgesini sadece kendi işlettiği Hazar RO-RO hattını kullanmaları şartı ile vermeye başladı. Bu uygulama Türk araçlarına ortalama 3 bin dolar ek maliyet getirdi ve nakliyecilerimizi diğer ülke nakliyecileri ile rekabet edemez duruma düşürdü. Kazakistan'ın bu uygulamalarına ek Rusya da gümrüklerindeki inşaat faaliyetleri gerekçe gösterilerek, transit geçecek Türk nakliyecilerin sadece Azerbaycan üzerinden Rusya'ya gitmesine izin verilmeye başlandı. Özetle hem Rusya hem de Kazakistan, Türk nakliye sektörünün Orta Asya ülkelerine çalışmaması adına ellerinden geleni yapıyor. Tüm bu engellemelere karşın, lojistik sektörünün yoğun talepleri doğrultusunda Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile orta koridorda bulunan ülkeler ulaştırma bakanlıkları, kendi aralarındaki teknik sorunları çözerek Türkmenistan – Azerbaycan Hazar Geçişini etkin kılmak için yoğun çaba sarf ediyor. Yakında meyvesini verecek olan bu girişimler sonucunda kısa zamanda TRACECA'nın en etkin koridorunun 'orta koridor' olması bekleniyor. Orta Koridorun etkin bir yapıya kavuşmasının ihracatçılarımıza da ciddi olanaklar sağlayacağı; bu bağlamda hem doğuya hem batıya daha rahat mal gönderilebileceği açıktır.

TÜRKİYE'DE YERLEŞİK KARAYOLU NAKLİYECİLERİ, TÜRK MENŞELİ İHRAÇ YÜKÜ TAŞIMASINA KARŞIN, ÖZELLİKLE KAZAKİSTAN'IN SADECE TÜRK NAKLİYECİLERE YAŞATTIĞI GEÇİŞ BELGESİ SORUNU NEDENİYLE ORTA ASYA ÜLKELERİNE TAŞIMA YAPAMAZ HALE GELDİ.

ZEYNEP KUMAN
Ran Dış Ticaret A.Ş.
Genel Müdürü



GEMİLER KLASİK MARİN YAKITLAR YERİNE YENİ TEKNOLOJİLER KULLANACAK

2023 yılından itibaren gemiler klasik marin yakıtlar yerine karbon emisyonlarının sıfıra indirildiği yeni teknolojiler kullanmak durumunda kalacaklar. Bu kriterlere uygun olmayan gemilerin piyasadan çekilmesi ya da yaptırımların uygulanması, navlunların daha da yükselmesine sebep olacak. Bu aynı zamanda gemilere olan arz-talep dengesine de yansıyacak.

Dış ticaret dengemizin lokomotifi olan ihracatımızın artırılması konusunda gerek kamu, gerek özel sektör ve tüm bileşenler pandemi başlangıcında büyük bir gayretle mucizevi sonuçlar aldılar. Bu süreçte tedarikçi ülke olarak konumunu güçlendiren Türkiye'nin navlun piyasasındaki global krizi fırsata çevirerek, özellikle yakın pazarlardaki payını kara taşımacılığına, intermodal çözümlere ve ro-ro taşımacılığına ağırlık vererek artırdığını gördük. Pandemi öncesinde düşük seyreden deniz navlunları, çevresel düzenlemelerle getirilen yeni kuralların da etkisi ile taşımacılık şirketlerinin üstünde ilave bir maliyet yükü yarattı. Pandeminin yarattığı ortamla koşullar deniz taşımacılığı sektöründeki firmalar için daha da kötüleşti. Boşaltım limanlarında çalışmalara getirilen kısıtlamalar nedeni ile konteynırların uzun süreler beklemesi, boşalan konteynırların Çin limanlarında yığılması, dünyanın geri kalan tüm bölgelerinde bu ekipmanlara yönelik artan talep, yeni bir kriz yarattı. Sefer iptalleri ve bazı hatların kapanması ile deniz navlunlarında beklentilerin çok ötesinde artışlar yaşandı. Yarı iletken krizi, limanlarda Covid-19 kaynaklı yaşanan kapanmalar, ekipman arızalarının giderilememesi, Süveyş Kanalı'nda yaşanan kaza kaynaklı gecikmeler, toparlanmaya başlayan ekonomilerdeki hızlı talep artışı ile deniz yolu taşımacılığında önü alınamayan bir maliyet artışı oldu.

2023 yılından itibaren gemilerde klasik marin yakıtlar yerine karbon emisyonlarının sıfıra indirildiği yeni teknolojiler kullanılmak durumunda kalacaklar. Bu kriterlere uygun olmayan gemilerin piyasadan çekilmesi ya da yaptırımların uygulanması navlunların daha da yükselmesine sebep olacak. Bu aynı zamanda gemilere olan arz-talep dengesine de yansıyacak. İhracatında hızlı ve kalıcı artış sağlamak zorunda olan Türkiye'nin yakın pazarlardaki rekabetçiliğini sürdürmesi, bunun yanında uzak pazarlarda da rekabetçi olması gerekiyor.



MALİYETLER, İHRACAT SATIŞ FİYATINA YANSITILAMIYOR

Artan hammadde ve girdi maliyetlerinin yanında navlunlarda yaşanan astronomik artışlar ve bu artışların aynı oranda ihracat satış fiyatına yansıtılamaması ihracatımızın sürdürülebilir büyümesinin önündeki büyük engellerden birisidir.

Bu sorunların çözümü için navlun desteklerinin havayolu taşımacılığı ile sınırlı kalmayıp, tüm taşıma şekillerine uygulanması, lojistik merkezlerinin çoğaltılması ve ihracatın finansmanı uygun vade ve sürelerle sağlanmalı.

Türk konteyner taşıma filosunun genişlemesi, yeni konteynerler ve gemilerinin sisteme katılması ve hatta kendi hatlarımızın kurulması ile ilgili teşviklerin gündeme getirilmesi, gelecekteki olası puslu günler için bugünden atılması gerekli adımlar olarak öne çıkıyor. Pandemi döneminde demiryolu taşımacılığı, alınan kısıtlayıcı önlem ve tedbirlerden minimum seviyede etkilendi ve güvenilirliğini kanıtladı. Ancak demiryolu taşımacılığının bugün dış ticaretimizdeki payı sadece yüzde 1 oranında gözleniyor. Demiryolu alt yapımızın ve vagon envanterimizin gelişimi, çoklu taşıma sistemlerinin devreye alınmasıyla olası bölgesel yoğunlukların aşılması ve taşıma maliyetlerinin minimize edilmesinde de çok büyük katkı sağlayacak.

FARUK ŞEN
Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı

LOJİSTİK SEKTÖRÜ, KONTEYNER KRİZİNDEN DERS ÇIKARMALI

Tedarik zinciri krizinin etkilerinin azaltılması için yeni tedarik zinciri modellerinin geliştirilmesine ihtiyaç olduğu açık. Özellikle lojistik maliyetlerinin azaltılmasını teminen lojistik sektörünün finansman maliyetlerinin azaltılması önem arz ediyor. Öte yandan lojistik sektörünün de özellikle konteyner tedarikinde yaşanan sıkıntıdan ders çıkarması ve yeni iş modelleri geliştirmesi zorunluluk halini alıyor.

Küresel pandeminin etkisiyle dünya ekonomisi 2020 yılında yüzde 3,5 oranında küçüldü. Söz konusu küçülmenin kümülatif gelir kaybının yaklaşık 10 trilyon dolar olduğu tahmin ediliyor. Aynı dönemde ülkemiz ise yüzde 1,8 oranında büyümeyi başarabildi. Salgının etkilerinin de azalmasıyla birlikte hızlı bir toparlanma sürecine giren dünya ekonomisinin 2021 yılında yüzde 5,3, 2022 yılında ise yüzde 3,6 oranında büyümesi bekleniyor.

Salgın sonrası dönemde ülkemizde de çok hızlı bir toparlanma süreci yaşanıyor. Salgın döneminde küresel mal ve hizmet ticareti yüzde 5,6 oranında daralırken ülkemizde de benzer bir daralma yaşandı. 2021 yılında hızlı bir toparlanma sürecine giren ihracatımızın önümüzdeki yılda artışına devam etmesi ve yaşanan kayıpların hızlı bir şekilde telafi edilmesi öngörülüyor.

Salgının küresel ticaret üzerindeki olumsuz etkisi azalırken, bu dönemde tedarik zincirinde yaşanan kırılmanın aynı hızla telafi edildiğini söylemek oldukça zor. Lojistik maliyetlerinde salgın sonrasında beklenen düşüş yaşanmadığı gibi; maliyet artışlarının kalıcı bir hale dönüştüğünü bile söylemek artık mümkün gibi görünüyor. Özellikle salgın döneminde salgının etkisini azaltmak amacıyla hükümetlerin izlemiş olduğu genişletici para politikalarının bir sonucu olarak küresel bir enflasyondan bahsetmek mümkün... Ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde daha belirgin olan bu enflasyonist trend, maliyetlerin aşağı yönlü seyretmesini baskılayan önemli unsurlardan birisi olarak görünüyor.

Öte yandan pandemiyle birlikte yaşanan önemli kırılmalardan birinin konteyner arz ve talep dengesinde yaşanan sapma olduğunu biliyoruz. Dünya ticaretinin yüzde 80 gibi önemli bir oranının deniz yoluyla yapıldığı dikkate alındığında, konteyner tedarikinde yaşanan sorunun küresel ticaret üzerinde doğrudan etkili olduğu ifade edilebilir. Bu durum sadece navlun fiyatlarına olumsuz yansımamakta, özellikle just-in time modeliyle üretim yapan bütün firmaların tedarik zincirinde önemli aksamaların meydana gelmesine de vesile oluyor. Konteyner tedarikinde yaşanan sorunun post-pandemi dönemde de bir süre etkisini devam ettireceğini öngörmek mümkün...



KONTEYNER SORUNUNA ÜRETİMDE ÇİP KRİZİ DE EKLENDİ

Konteyner fiyatlarında meydana gelen artışın şoklarına henüz uyum sağlanmaya çalışılırken, günlük hayatımızın parçası haline gelen birçok elektronik ürünün imalatında kullanılan çip arzında ortaya çıkan daralmanın bir sonucu olarak, çok sayıda ürünün imalatına ara verilmek zorunda kalındı. Bu gelişmeler sonrasında üretim bantlarının durmasına sebep olan çip arz şokunun bir süre daha etkisini devam ettireceği anlaşılıyor.

Diğer taraftan ülkemiz özelinde enflasyon oranlarına paralel bir şekilde artışa geçen faiz oranları dış ticaretin finansmanı maliyetlerini önemli ölçüde artmasına sebep oldu. Döviz kurlarındaki oynaklığının yaratmış olduğu belirsizlik ortamı, öngörülebilirliği azaltmak suretiyle finansal risk unsuru olarak maliyet baskısı oluşturuyor. Bu durum lojistik sektöründe işletme maliyetlerinin önemli ölçüde yükselmesine yol açıyor.

Pandemiyle beraber hiç olmadığı kadar küresel seviyede birçok tarife dışı önlemin yürürlüğe girdiği görülüyor. Birçok ülke pandemiyle mücadele kapsamında dış ticaret üzerinde ihracat kısıtlamaları ve diğer giriş engelleri gibi birçok tarife dışı önlem koymak suretiyle küresel ticaretin yavaşlamasına sebep oluyor.

Pandemi süresince yaşanan genişletici para politikası uygulamalarının bir sonucu olarak ortaya çıkan küresel enflasyonist baskı ve bunun bir sonucu olarak gelişmekte olan ülkelerde belirgin bir şekilde yükselen faiz oranlarının dış ticaretin finansmanında yarattığı olumsuz etki; konteyner ve çip tedarikinde yaşanan sorunlar ile her gün bir yenisi eklenen tarife dışı önlemler bir arada değerlendirildiğinde dünyanın önemli bir tedarik zinciri kriziyle karşı karşıya olduğunu söylemek mümkün...

BİRÇOK ÜLKE PANDEMİYLE MÜCADELE KAPSAMINDA DIŞ TİCARET ÜZERİNDE İHRACAT KISITLAMALARI VE DİĞER GİRİŞ ENGELLERİ GİBİ BİRÇOK TARİFE DIŞI ÖNLEM KOYMAK SURETİYLE KÜRESEL TİCARETİN YAVAŞLAMASINA SEBEP OLUYOR.

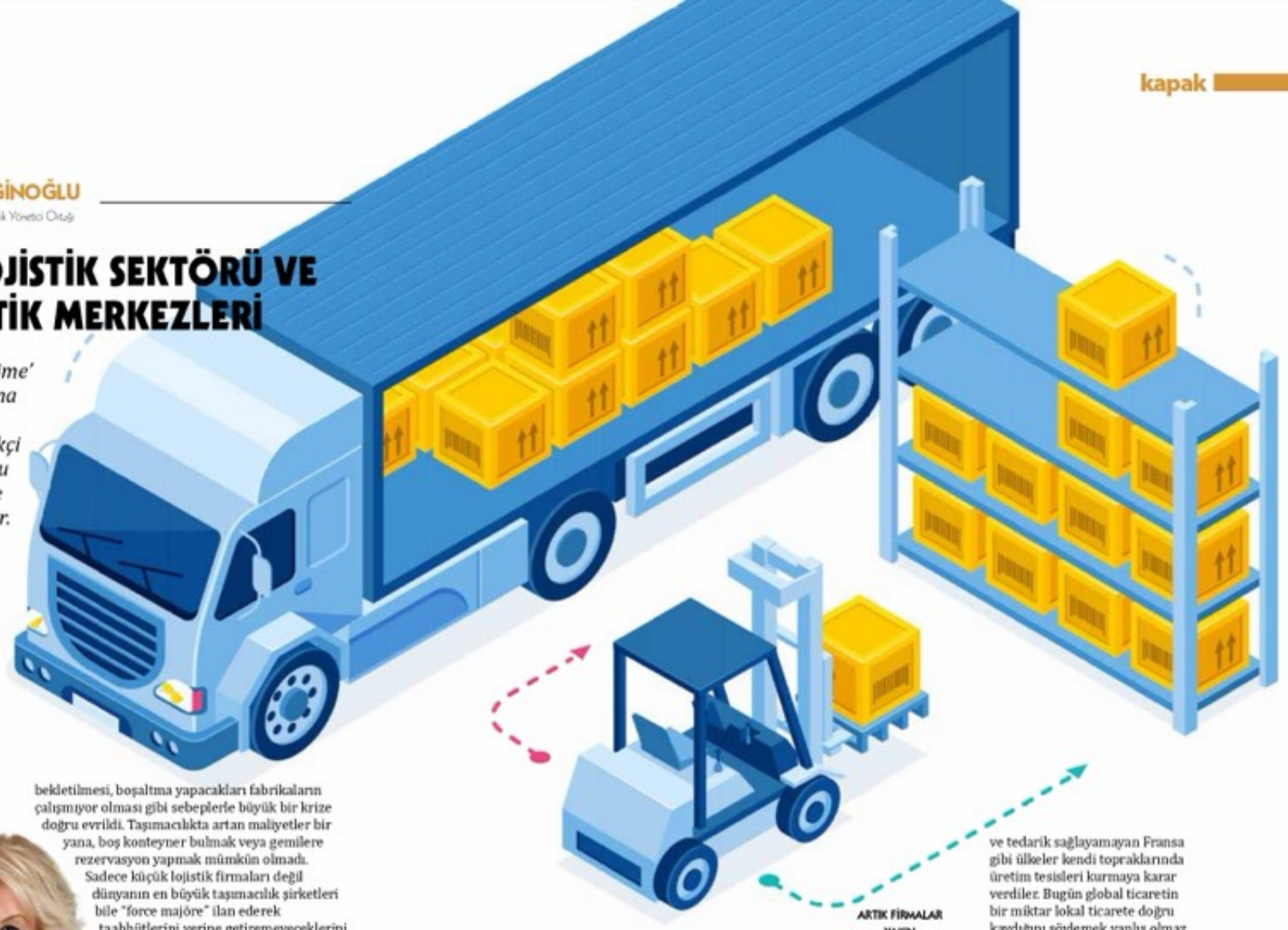
Bu tedarik zinciri krizinin ülkemizi teğet geçmesi söz konusu değildi. Bu krizin etkilerinin azaltılması için yeni tedarik zinciri modellerinin geliştirilmesine ihtiyaç olduğu açık. Özellikle lojistik maliyetlerinin azaltılmasını teminen lojistik sektörünün finansman maliyetlerinin azaltılması önem arz ediyor. Öte yandan lojistik sektörünün de özellikle konteyner tedarikinde yaşanan sıkıntıdan ders çıkarması ve yeni iş modelleri geliştirmesi zorunluluk halini alıyor.

kapak

ESER ERGİNOĞLU
Horizon Danışmanlık Yönetici Ortağı

COVID SONRASI LOJİSTİK SEKTÖRÜ VE YURT DIŞI LOJİSTİK MERKEZLERİ

Yaşadığımız pandemi sonrası 'just in time' teslimat yerini 'just in case' kavramına bıraktı. Şimdi artık firmalar yakın coğrafyalarında bir alternatif tedarikçi arayışına gidiyor ve bir miktar stoğu iş devamlılığını sağlamak amacı ile depolarında bulundurmaya çalışıyor.



Çin'nin Hubei eyaletinde 2019 yılında başlayan ve küresel bir salgına dönüşen Covid-19 pandemisi tüm sektörlerin tedarik zincirlerini etkisi altına aldı. Beklenmeyen ve İspanyol gribinden yaklaşık 100 yıl sonra küresel ölçekte yaşanan ilk büyük salgına tüm dünya hazırlıksız yakalandı. Tedarik zincirlerinde yaşanan aksaklıklar, pandeminin 5-6 ay süreceği öngörüleri ile ilk aylarda çok ciddiye alınmasa da ilerleyen aylarda arka arkaya görülen vakalar iş dünyasını derinden sarstı.

Alışık olmadığımız şekilde bir yaşam tarzına hızlıca geçmemiz hepimizin hayatını da online ortama taşımış oldu. Hem toplantılarımızı ve iş yaşantımızı evden yürütmek hem de sokağa çıkma yasakları sebebi ile online siparişlere ağırlık vermek zorunda kaldık.

Yatırımlarını bu yönde tamamlamış olan, dijitalleşmeyi başarmış olan şirketler bu duruma hızlı adapte olur iken, bu dönemde satışlarını da artırma imkanı buldu.

Uluslararası ticaret ise hem kara, hem deniz hem de havayolu seferlerinde yaşanan sıkıntılar yüzünden aksadı. İş ve özel amaçlı yapılan uçak seyahatlerinin neredeyse tamamen bitmesi ile uçak kargo taşımacılığı yapılamaz hale geldi. Sınır kapıları tır şoförlerine kapandı ve uzun beklemeler yaşandı. Deniz taşımacılığında ise giden konteynerlerin limanlarda dolu olarak bekletilmesi, boşaltma yapacakları fabrikaların çalışmıyor olması gibi sebeplerle büyük bir krize doğru evrildi. Taşımacılıkta artan maliyetler bir yana, boş konteyner bulmak veya gemilere rezervasyon yapmak mümkün olmadı. Sadece küçük lojistik firmaları değil dünyanın en büyük taşımacılık şirketleri bile "force majöre" ilan ederek taahhütlerini yerine getiremeyeceklerini bildirdi.



GLOBAL TİCARET, BİR MİKTAR LOKAL TİCARETE DOĞRU KAYIYOR

Özellikle 1990'larda başlayan global ticaret anlayışı ve "just in time" teslimat imkanları ile şirketler uzak mesafelerden malzeme tedarik etmekte ve minimum stok tutarak çalışmakta hiçbir sakınca görmüyorlardı. Dijitalleşmenin de hayatımıza kattığı konfor ile cep telefonlarından kargoların nerede olduğunu anlık izleme imkanına sahiptiler. Yaşadığımız pandemi sonrası 'just in time' teslimat yerini 'just in case' kavramına bıraktı. Şimdi artık firmalar yakın coğrafyalarında bir alternatif tedarikçi arayışına gidiyor ve bir miktar stoğu iş devamlılığını sağlamak amacı ile depolarında bulundurmaya çalışıyor. Son olarak yaşanan chip krizi, otomotiv sanayisini durma noktasına getirirken, buna bağımlı olan

ARTIK FİRMALAR YAKIN COĞRAFYALARINDA ALTERNATİF TEDARİKÇİ ARAYIŞINA GİDİYOR VE BİR MİKTAR STOĞU İŞ DEVAMLILIĞINI SAĞLAMAK AMACI İLE DEPOLARINDA BULUNDURMAYA ÇALIŞIYOR.

ve tedarik sağlayamayan Fransa gibi ülkeler kendi topraklarında üretim tesisleri kurmaya karar verdiler. Bugün global ticaretin bir miktar lokal ticarete doğru kaydığını söylemek yanlış olmaz. Elbette bugüne kadar ülke dışından tedarik edilen malların tamamını yerli olarak üretmek mümkün değil. Bu noktada, maliyetine de katlanarak stoklu çalışmayı başarabilen şirketler, iş devamlılığı konusunda rakiplerine göre daha iyi bir konuma geçme şansını yakalayabilecekler.

2020 yılında Ticaret Bakanlığımız tarafından yayınlanan Yurtdışı



Lojistik Merkezler (YDLM) tebliği tam da bu sürece destek olacak içeriklere sahiptir. Tebliğ gereği belli sektörlerde kümelenen ve ihracatta hedef ülkelerde açılması planlanan bu merkezler sayesinde ihracatçılarımız müşterilerinin güvenli stok ihtiyacını karşılarken, daha küçük lot'lar halinde satış yapabilir, tahsilatlarını garanti altına alabilir ve tedarik zincirlerine sağlam bir halka ekleyebilirler.

Türkiye'nin ihracat yarı çapına baktığımız zaman dünya ortalamasının altında kaldığımızı söyleyebiliriz. İhracatımızın yüzde 50'lik bölümünün AB ülkelerine ve Irak – Rusya başta olmak üzere yakın coğrafyalara yapıldığını düşünecek olursak, bu merkezlerin ABD kıtası Afrika ve Uzak Doğu gibi nispeten uzak ve zor pazarlara güvenle malını satması için büyük destek vereceği aşikardır.

BENZER SEKTÖRLERDEKİ İHRACATÇILAR BİRLEŞEREK BİR İŞ PLANI OLUŞTURMALI

Tebliğin ana amacı, benzer sektörlerdeki ihracatçıların birleşerek bir iş planı oluşturmaları ve bu plan çerçevesinde hedef pazarlarını belirlemeleridir. TİM/TOBB ve DEİK gibi STK'lar aracılığı ile yapılacak olan başvurularda aranan en önemli kriter sektörlere uygun iş planı ve fizibilite çalışmalarıdır. Tamamlanan çalışmalar Ticaret Bakanlığına sunularak ön onay başvurusu yapılabilir.

Tebliğ kapsamında aşağıdaki teşvikler yer alıyor.

***a)** Kurulum, bilişim dâhil yatırım, ruhsat ve izin giderleri, yüzde 70 oranında ve YDLM başına en fazla 5.000.000 (beş milyon) ABD doları,*

***b)** Doğrudan veya yurt dışında faaliyet gösteren şirketleri ya da şubeleri aracılığıyla açtıkları birimlerin vergiler dâhil kira/komisyon/kullanım giderleri, ilk iki yıl yüzde 70, diğer yıllar yüzde 50 oranında ve YDLM başına, yıllık en fazla 3.000.000 (üç milyon) ABD doları,*

***c)** Reklam, tanıtım ve pazarlama faaliyetleri ile danışmanlık hizmeti alımına yönelik giderleri, bakanlıkça belirlenecek koşullara uygun olarak istihdam edilen en fazla on kişinin brüt ücreti [yıllık kişi başı 100.000 (yüz bin) ABD dolarını geçmemek kaydıyla], ilk iki yıl yüzde 70, diğer yıllar yüzde 50 oranında ve YDLM başına, yıllık en fazla 700.000 (yedi yüz bin) ABD doları, desteklenir.*

Ayrıca YDLM kullanıcıların gümrükleme ve Genelge ile belirlenen diğer giderleri, yıllık en fazla 100.000 (yüz bin) ABD doları desteklenir.

Ticaret Bakanlığımızın bu olumlu girişiminin ihracatçı tarafında çok fazla karşılık bulamamasının birkaç sebebi vardır. Bunlardan en önemlisi, masrafların önce yapılarak daha sonra Teşvik başvurusu yapılması ve arada geçen bu süre için ihracatçıların finansman bağlantısı yapmasıdır. Teşvik için yapılan başvurularda masrafın yapıldığı tarihteki Merkez Bankası kuru esas alınacağı için arada geçen sürede yaşanacak olan kur riski de ihracatçıya aittir.

YURTDIŞI LOJİSTİK MERKEZLER TEBLİĞİ GEREĞİ BELLİ SEKTÖRLERDE KÜMELENEN VE İHRACATTA HEDEF ÜLKELERDE AÇILMASI PLANLANAN MERKEZLER SAYESİNDE İHRACATÇILARIMIZ MÜŞTERİLERİNİN GÜVENLİ STOK İHTİYACINI KARŞILARKEN, DAHA KÜÇÜK LOT'LAR HALİNDE SATIŞ YAPABİLİR, TAHSİLATLARINI GARANTİ ALTINA ALABİLİR VE TEDARİK ZİNCİRLERİNE SAĞLAM BİR HALKA EKLEYEBİLİRLER.

Lojistik merkezlerin işletilmesi ise başka bir sorun olarak ortaya çıkıyor. TİM/TOBB ve DEİK gibi STK'larımızın sıfırdan bir merkez kurmak yerine hali hazırda kurulmuş olan ve işleten bir depo ile anlaşma sağlayarak ihracatçıların kullanımına imkan sağlaması hem kaynakların verimli kullanılması hem de tecrübeli ekiplerden, kurulu sistemler ile hizmet alınması, ihracatçının asıl işine odaklanmasına fırsat verecektir.

Özellikle ABD, Meksika, İngiltere gibi ithalat büyüklüğü yüksek olan pazarlarda firmalarımızın önünü açacak ve toplu sevkiyat ile maliyetlerini düşürecek olan YDLM'ler teşvik kapsamında ek bir maliyet yüklemeden Türk mallarının pazarda tutunması ve satışının artırılması için önemli katkı sağlayacaktır.





PROF. DR. HAKAN KARA
Bilkent Üniversitesi Ekonomi Bölümü

2022-2024 DÖNEMİ ORTA VADELİ PROGRAMIN DEŞİFRESİ

OVP'de dış ticarete özel vurgu yapıldığı ve rekabetçi bir üretim yapısına kavuşma amacının ön plana çıktığı görülüyor. Bu çerçevede, küresel tedarik zincirlerindeki değişimler, dijital ve yeşil dönüşüm gibi eğilimler dikkate alınarak rekabet gücü yüksek, üretim ve istihdam potansiyeli barındıran sektörlerin desteklenmesi, küresel ticaretten alınan payın artırılması ve bu kapsamda cari işlemler dengesinde kalıcı ve sürdürülebilir iyileşmenin sağlanması hedefleniyor.

Orta Vadeli Program (OVP) nedir, neyi amaçlar? OVP hükümetlerin ekonomi politikalarına dair geleceğe dönük niyetlerini ve planlarını ortaya koyan metinlerdir. Ülkemizde ilk defa mevcut formatı ile 2006 yılında başlatılan bu programlar, üç yıllık bir zaman ufkunda uygulanması planlanan ekonomi politikalarını ve makroekonomik görünümü içerir. OVP projeksiyonlarının zaman içindeki isabet derecesi tartışma konusu olsa da bu programlar hedeflere ulaşmak için uygulanması planlanan ekonomi politikalarını içerdiği için geleceğe dönük bir rehberlik ve yön gösterme işlevi açısından önemsenir. Dolayısıyla OVP programları gerek iş çevreleri gerekse yerel ve uluslararası yatırımcılar tarafından yakından takip edilir.

OVP'DE BÜYÜME VE İSTİHDAMA ODAKLANILIRKEN, BU YAKLAŞIMLA ENFLASYONUN NASIL DÜŞÜRÜLECEĞİ KONUSUNDA NETLİK BULUNMUYOR. TCMB'NİN OPERASYONEL ÖZERKLİĞİNİN OLMADAN ENFLASYON BEKLENTİLERİNİN NASIL YÖNETİLECEĞİ KONUSU AÇIK DEĞİL. UYGULANAN MEVCUT POLİTİKA BİLEŞİMİ VE PARA POLİTİKASI YAKLAŞIMI DİKKATE ALINDIĞINDA ÖNÜMÜZDEKİ YILLARDA ÇİFT HANELİ ENFLASYONUN KALICI OLMA İHTİMALİ YÜKSEK GÖRÜNÜYOR.

PANDEMİ DÖNEMİNDE TÜRKİYE EKONOMİSİ VE OVP...

2022-2024 OVP'sini daha iyi anlamak ve değerlendirebilmek açısından Covid-19 salgını dönemindeki ekonomik performansın, uygulanan politika bileşiminin ve bu sürecin ekonomik parametrelere etkisinin anlaşılması gerekiyor. Salgının başlangıcından itibaren Türkiye, diğer ülkelerden farklı bir iktisadi politika bileşimi izledi. Diğer ülkeler ekonomiye doğrudan bütçeden gelir destekleri sağlarken, ülkemizde ekonomi daha çok krediler ve likidite üzerinden desteklendi. (Tablo 1) 2020 yılındaki aşırı kredi genişlemesi iktisadi faaliyette hızlı bir toparlanmayı beraberinde getirdi. Bu doğrultuda ülkemiz dünyada Çin ve İrlanda ile birlikte pozitif büyüme sağlayan ender ülkelerden biri olmayı başardı. Bu yıl da OECD ve IMF gibi uluslararası kuruluşların tahminlerine göre Türkiye yine dünyada en hızlı büyüme sergileyen ekonomilerden biri olacak. Bununla birlikte, geçtiğimiz yıl ortaya çıkan aşırı kredi genişlemesi cari açık ve enflasyonu artırırken, net rezerv pozisyonunun bozulmasını da beraberinde getirdi. Bunun üzerinde Covid-19'un getirdiği



dosya

Tablo1

Gelişmiş Ülkelerde Kamu Sektörü Destek ve Teşvikleri (% GSYH)

	Ek Harcamalar ve Vazgeçilen Kamu Gelirleri	Sermaye, Kredi ve Diğer Likiditu Destekleri*
Danimarka	3.5	19.7
İsveç	4.7	5.3
Finlandiya	4.3	7.3
G. Kore	4.5	16.1
Norveç	7.4	4.5
İspanya	7.6	14.4
İsviçre	7.8	8.2
Belçika	8.2	11.9
Fransa	9.6	13.2
Çekya	9.6	15.5
Hollanda	10.3	0.1
İtalya	10.9	25.3
Almanya	13.6	27.6
Kanada	15.9	4.0
İngiltere	16.2	16.7
Japonya	16.5	28.3
Avustralya	18.4	1.8
Singapur	18.4	4.7
Yeni Zelanda	19.3	1.6
AOD	25.4	2.4
Ortalama	**17.2**	**11.4**

Kaynak: IMF — Son Gözlem: Temmuz 2021

Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Sektörü Destek ve Teşvikleri (% GSYH)

	Ek Harcamalar ve Vazgeçilen Kamu Gelirleri	Sermaye, Kredi ve Diğer Likidite Destekleri*
Meksika	0.7	1.2
Mısır	1.6	0.1
Pakistan	2.0	0.0
Suudi Arabistan	2.2	0.6
Arnavutluk	2.8	1.6
BAE	2.5	0.0
Tunus	2.7	0.8
Türkiye	2.7	9.3
Filipinler	2.7	0.9
Romanya	3.2	4.2
Hindistan	3.5	5.2
Endonezya	4.5	0.9
Rusya	4.3	1.3
Kolombiya	4.7	5.7
Çin	4.8	1.3
Güney Afrika	5.9	4.1
Polonya	6.3	4.8
Peru	7.8	11.0
Brezilya	9.3	6.7
Tayland	11.4	4.2
Şili	14.1	2.5
Ortalama	**4.1**	**3.8**

Kaynak: IMF — Son Gözlem: Temmuz 2021

asimetrik sektörel etkiler eklenince, yüksek GSYH büyümesine rağmen refah artışı geniş kesimlerce hissedilemedi. Dolayısıyla 2022-2024 OVP'sine bu gözle bakılması önem taşıyor. Genel olarak bakıldığında, bu program Covid-19 döneminde ortaya çıkan dengesizlikleri gidermeye ve ekonomiyi tekrar sağlıklı bir büyüme patikasına oturtmayı hedefliyor.



OVP, SALGIN SONRASI TOPARLANMA SÜRECİNDE BÜYÜME POTANSİYELİNİ GELİŞTİRMEYİ VE YÜKSEK KATMA DEĞERLİ ÜRETİMİ ARTIRMAYI HEDEFLİYOR.

OVP KAPSAMINDA PLANLANAN POLİTİKALAR

OVP, salgın sonrası toparlanma sürecinde büyüme potansiyelini geliştirmeyi ve yüksek katma değerli üretimi artırmayı hedefliyor. Nitelikli istihdam oluşturan, ağırlıklı olarak yurtiçi tasarruflar ve doğrudan yabancı yatırımlarla finanse edilen, verimli alanlara yönlendirilmiş yatırımlara ve ihracata dayalı, yeşil dönüşümü dikkate alan istikrarlı, dengeli ve gelir dağılımı adaletini gözeten bir büyüme yapısının tesis edilmesi amaçlanıyor. Bu çerçevede; makroekonomik istikrarın korunacağı ve özel sektöre yön verecek iktisadi politikaların oluşturulacağı ilan edildi.
OVP'de dış ticarete özel vurgu yapıldığı ve rekabetçi bir üretim yapısına kavuşma amacının ön plana çıktığı görülüyor. Bu çerçevede, küresel tedarik zincirlerindeki değişimler, dijital ve yeşil dönüşüm gibi eğilimler dikkate alınarak rekabet gücü yüksek, üretim ve istihdam potansiyeli barındıran sektörlerin desteklenmesi, küresel ticaretten alınan payın artırılması ve bu kapsamda cari işlemler dengesinde kalıcı ve sürdürülebilir iyileşmenin sağlanması hedefleniyor.
Para ve maliye politikaları tarafından bakıldığında ise OVP'de mali disiplinin devam edeceği, fiyat istikrarını sağlamak için ise enflasyonu etkileyen yapısal unsurların üzerine gidileceği açıklanıyor.

OVP HEDEFLERİNİN İÇSEL TUTARLILIĞI

Öncelikle kısa vadeli projeksiyonlar incelendiğinde 2021 yılı için yüzde 9 büyüme, yüzde 16,2 enflasyon ve 17,9 milyar dolar (milli gelire oranla yüzde 2,6) cari işlemler açığının öngörüldüğü gözleniyor. (Tablo 2) Güncel veriler, bu sene büyümenin çift hanelere ulaşarak bu değerin de üzerinde gerçekleşeceğine işaret ediyor. Yılın ilk yarısında GSYİH büyümesinin yüzde 14 olması, ikinci yarıda yavaşlama olsa dahi çift haneli değerlere ulaşılabileceğini gösteriyor. Enflasyon ise OVP'de öngörülen patikanın ciddi anlamda üzerinde seyrediyor. Eylül enflasyonu 19,6 düzeyinde gerçeklemiş olup, ekim ayında yüzde 20'lerin üzerine çıkma ihtimali bulunuyor. Yakın dönemde enerji fiyatlarındaki hızlı sıçrama ve döviz kurundaki artış, son çeyrekte enflasyonun yükselmeye devam etmesine neden olabilecek. Dolayısıyla 2021 sonunda enflasyonun OVP projeksiyonunun

Tablo 2

	2020	2021 (OVP)	2022 (P)	2023 (P)	2024 (P)
BÜYÜME					
GSYH (Milyar TL, Cari Fiyatlarla)	5.047	6.048	7.880	9.041	10.387
GSYH (Milyar Dolar, Cari Fiyatlarla)	717	801	818	825	1.063
Kişi Başına Gelir (GSYH, Dolar)	8.597	9.489	9.947	10.759	12.980
GSYH büyümesi	1,8	9	5	5,5	5,5
Toplam Tüketim	3	6,9	4	4,3	4,5
Toplam Sabit Sermaye Yatırımı	7,2	9	5,4	6,5	7
Toplam Nihai Yurtiçi Talep	4,1	7,3	4,5	4,9	5,2
Net İhracatın Büyümeye Katkısı	5,9	3,4	1,1	0,6	0,5
İSTİHDAM					
Nüfus (Yıl Ortası, Bin Kişi)	83.585	84.409	85.410	86.409	87.396
İstihdam Düzeyi (Bin Kişi)	26.452	28.641	29.918	31.036	32.152
İstihdam Oranı (%)	42,8	44,9	46,1	46,9	47,8
İşsizlik Oranı	13,2	12,6	12	11,4	10,9
DIŞ TİCARET (GTS)					
İhracat (GTS tanımlı, fob) (Milyar Dolar)	169,6	211	230,9	242	255
İthalat (GTS tanımlı, cif) (Milyar Dolar)	219,5	258	281,7	294	309
Ham Petrol Fiyatı - Brent (Dolar/Varil)	41,4	68,7	68,5	63,1	61,8
Enerji İthalatı (Milyar Dolar)	38,9	60,6	62,5	63	65,6
Dış Ticaret Dengesi (GTS tanımlı, Milyar Dolar)	-49,9	-47	-51,8	-52	-54
Dış Ticaret Hacmi / GSYH	54,3	58,4	60,4	58	56,3
CARİ İŞLEMLER DENGESİ					
Seyahat Gelirleri (Milyar Dolar)	10,2	17	25	30	33
Cari İşlemler Dengesi (Milyar Dolar)	-37,3	-21	-16,6	-13,5	-10
Cari İşlemler Dengesi / GSYH (%)	-5,2	-2,6	-2,0	-1,5	-1
Altın Hariç Cari İşlemler Dengesi (Milyar	-34,9	-17,9	-12	-8,5	-5
Altın Hariç Cari İşlemler Dengesi / GSYH	-4,1	-2,2	-1,4	-0,7	-0,3
ENFLASYON					
GSYH Deflatör Artışı, % Değişme	14,8	20,3	12,9	8,8	7,9
TÜFE Yıl Sonu, % Değişme	14,6	16,2	9,8	8	7,6
Merkezi Yönetim Bütçe Dengesi/GSYH	-4,5	-4,1	-3,5	-3,2	-2,9

ORTA VADELİ PROGRAM HEDEFLERİ, ÖNÜMÜZDEKİ YILLARDA ÖNCELİĞİN BÜYÜME VE İSTİHDAM OLDUĞUNU, ENFLASYONLA MÜCADELENİN ÖN PLANA ÇIKMAYACAĞINI GÖSTERİYOR. NİTEKİM RESMİ ENFLASYON HEDEFİ OLAN YÜZDE 5'İN ARTIK PROJEKSİYONLARDA YER ALMADIĞI GÖRÜLÜYOR.

çok üzerinde gerçekleşme ihtimali bulunuyor. Bugünkü veriler ışığında enflasyonun yüzde 20'nin üstünde gerçekleşme olasılığı yüksek görülüyor.
Öte yandan cari dengeye dair açıklanan veriler yılın ikinci yarısı için beklenenden daha iyi bir performansa işaret ediyor. Geçen yıl 37,3 milyar dolar olan 12 aylık cari işlemler açığı, ağustos itibarıyla 23 milyar dolara indi. Kurdaki yükseliş, turizm gelirlerindeki artış ve mal ihracatındaki güçlü performans ile sene sonunda cari açık 15-16 milyar dolar civarına inebilecek.
Özetle; bu yıl OVP'deki kısa vadeli tahminlerin ima ettiğinden daha güçlü bir büyüme, fakat daha olumsuz bir enflasyon gözlenebilecek. Öte yandan tarihsel olarak Türkiye'nin hızlı büyüdüğü dönemlerde ortaya çıkan yüksek cari açığın bu dönemde gözlenmediği dikkat çekiyor. Bu gelişmede etkili olan beş temel sebep bulunuyor. Birincisi Türk Lirası'nın son yıllarda önemli ölçüde değer kaybetmesi. İkincisi kredilerde gözlenen yavaşlama sonucu iç talebin ivme kaybetmesi. Üçüncüsü altın ithalatının yavaşlaması. Dördüncüsü aşılama performansının da etkisiyle turizm gelirlerinde beklenenden hızlı artış. Beşincisi dış talepteki hızlı toparlanmanın etkisiyle ihracatın güçlü bir performans göstermesi. Bütün bu faktörlerin etkisiyle 2021 yılında yüksek büyümeye rağmen cari dengede önemli bir iyileşme sağlandı. Ne var ki bu süreçte TL'nin istikrarı sağlanamayınca enflasyon çift hanelerde kalıcı hale geldi.

ORTA VADELİ GÖRÜNÜM

Orta Vadeli Program hedefleri, önümüzdeki yıllarda önceliğin büyüme ve istihdam olduğunu, enflasyonla mücadelenin ön plana çıkmayacağını gösteriyor. Nitekim resmi enflasyon hedefi olan yüzde 5'in artık projeksiyonlarda yer almadığı görülüyor. Yine de OVP'de

enflasyonda belirgin bir düşüş olacağı ve tüketici fiyat enflasyonunun kademeli olarak düşerek, 2024 sonunda yüzde 7,6'ya ineceği öngörülüyor. Büyümenin ise 2023-2024 yıllarında tarihsel ortalamasının da üzerinde olan yüzde 5,5 düzeyinde gerçekleşmesi öngörülüyor. Bu çerçevede istihdamın her sene bir milyonun üzerinde artacağı ve dönem sonunda işsizlik oranının yüzde 10,9'a düşeceği planlanıyor.

İşsizlik oranı konusundaki projeksiyonlar oldukça iyimser görünüyor. Ekonominin her yıl bir milyonun üzerinde istihdam yaratabilmesi için yüzde 5,5 düzeyindeki GSYH büyümesinin yeterli olmayabileceği düşünülüyor. Bu çerçevede döngüsel işsizliğin yanı sıra yapısal işsizlik tarafında da ciddi adımların atılması gerekiyor.

OVP'de cari açık kademeli olarak düşmekte ve 2024 sonunda milli gelire oranla yüzde 1 düzeyine iniyor. Yapısal düzenlemelerin devreye girememesi durumunda ekonomide cari açığı azaltırken, hızlı büyümeyi gerçekleştirmek için de Türk lirasının değer kaybetmesi gerekiyor. Ancak OVP'de yer alan döviz kuru varsayımlarına bakıldığında 2022 yılında ABD doları/Türk lirası kurunda yüzde 12,7 artıştan sonra takip eden yıllarda kurda yüzde 5 civarında artışlar öngörülüyor. Öte yandan bu satırların yazıldığı tarih itibarıyla ABD doları/Türk lirası döviz kurundaki hareket OVP'de 2023 için öngörülen 9,77 seviyesine yaklaştı. Kurdaki değer kaybında geriye dönüş olmazsa cari dengede OVP'de öngörülen düzeltme tahmin edilenden daha hızlı olabilecek. Bununla birlikte, böyle bir senaryoda enflasyonun tek hanelere düşmesi mümkün olamayacak.

Özetle; OVP'de büyüme ve istihdama odaklanılırken, bu yaklaşımla enflasyonun nasıl düşürüleceği konusunda netlik bulunmuyor. TCMB'nin operasyonel özerkliğinin olmadan enflasyon beklentilerinin nasıl yönetileceği konusu açık değil. Uygulanan mevcut politika bileşimi ve para politikası yaklaşımı dikkate alındığında önümüzdeki yıllarda çift haneli enflasyonun kalıcı olma ihtimali yüksek görünüyor.

DIŞ TİCARET

OVP'de 2021 yılında ihracatın yüzde 24,4 artarak 211 milyar dolar olması, ithalatın ise yüzde 17,5 artarak 258 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmesi öngörülüyor. Eylül ayı itibarıyla ihracat ve ithalat bu değerlerin hafif altında olup, yılın kalan döneminde hem ihracat hem de ithalat, projeksiyonların üzerinde gerçekleşebilecek. Güçlü dış talebin etkisiyle ihracat artış ivmesini korurken, TL'deki değer kaybı ve kredilerdeki ılımlı seyre bağlı olarak ithalat yavaşlıyor. OVP'de 2021'de turizm gelirlerinin 17 milyar ABD dolar düzeyinde gerçekleşmesi beklenirken, eylül ayı itibarıyla açıklanan son veriler bu yıl gelirlerin 22 milyarı bulabileceğine işaret ediyor. Bununla birlikte enerji fiyatlarındaki keskin artışların ithalat faturasına yansımaya başlamasıyla ithalattaki yavaşlama öngörülenden daha sınırlı oluyor. OVP'de 2021 yılı için Brent petrol fiyatının varil başına 68,7 USD olacağı varsayıldı. Bu yazının kaleme alındığı tarih itibarıyla 2021 yılında Brent petrol ortalama fiyatı 71,1 ABD doları düzeyindedir. Vadeli piyasaların 80 doların üzerinde bir fiyata işaret etmesi, ithalat açısından kısa vadede yukarı yönlü risk yaratıyor.

OVP'DE 2021 YILINDA İHRACATIN YÜZDE 24,4 ARTARAK 211 MİLYAR DOLAR OLMASI, İTHALATIN İSE YÜZDE 17,5 ARTARAK 258 MİLYAR DOLAR DÜZEYİNDE GERÇEKLEŞMESİ ÖNGÖRÜLÜYOR.

Orta vadeli dış ticaret projeksiyonlarına bakıldığında ise OVP'de ihracat artışının yüzde 5 düzeylerinde istikrar kazanacağı öngörülüyor. Son yıllarda TL'de yaşanan belirgin değer kaybı, Covid-19 salgını sonrası tedarik zincirlerindeki kaymalar ve Türkiye'nin dünya ihracatının içindeki pazar payının yıllar içinde sürekli artış göstermesi gibi faktörler bir arada değerlendirildiğinde bu hedeflerin mütevazı kaldığı söylenebilir (Grafik 1). Ülkemizin pazar payının, aynı hızla arttığı ve dünya ticaretinin tarihsel ortalamalarına yakın büyüdüğü bir senaryo





altında program dönemi boyunca ihracatımızın ortalama yüzde 6-10 arasında büyümesi mümkün olabilir.

OVP'YE DAİR TEMEL RİSKLER

Kısa ve orta vadede OVP'de yer alan projeksiyonlara dair iki temel risk bulunuyor. Birinci risk; içerde TCMB'nin faiz indirimlerinin devam etmesi veya kamu bankaları aracılığıyla yeni bir kredi genişlemesine gidilmesidir. Böyle bir senaryonun gerçekleşmesi durumunda Türk Lirası üzerinde değer kaybı baskısı devam edebilecek. TL'deki değer kayıpları, enflasyonun OVP'de öngörülenin çok üzerinde seyretmesine neden olurken, bilançolardaki kur uyuşmazlığı üzerinde şirketler kesiminin yatırımları olumsuz etkilenebilecek. Öte yandan kurun özellikle hizmet ihracatı üzerindeki olumlu etkilerine bağlı olarak cari işlemler dengesindeki iyileşme hızlanabilecek. Değersiz TL, ihracatçı şirketler açısından kısa vadede bir avantaj gibi görünse de yüksek enflasyon ve yoğun ithal girdi nedeniyle kurun getirdiği fiyat rekabeti avantajı kısa sürede ortadan kalkacak. Dolayısıyla para ve kredi politikasının aşırı gevşek olması belirsizlik kanalı üzerinden ihracatçıları da olumsuz etkileyebilecek.

OVP'ye dair ikinci önemli risk; küresel taraftan gelebilecek. Dünyada enflasyon oranları son 40 yılın en yüksek değerlerine doğru gelirken, enflasyonun kalıcı olup olmayacağı konusu tartışılıyor. Bu konu özellikle ABD Merkez Bankası'nın (Fed) faiz artırımlarına ne zaman ve hangi şiddetle başlayacağına ışık tutması açısından kritik önem taşıyor. Yakın dönemde dünyada önde gelen merkez bankalarının yetkilileri, giderek enflasyona dair daha temkinli bir ton kullanıyor. Enflasyonun beklenenden kalıcı olması durumunda Fed'in parasal sıkılaştırma süreci öne çekilebilecek. Böyle bir durumda risk iştahının bozulması sonucu gelişmekte olan ülkelere yönelen fonlarda bir azalma olacağından özellikle dış finansman ihtiyacı yüksek olan Türkiye gibi piyasalar olumsuz etkilenecek. Dış borç yükümlülükleri ve yüksek enflasyon göz önüne alındığında döviz kuruna gelebilecek ilave şoklar, iktisadi performansımızı olumsuz etkileyebilecek. Böyle bir senaryonun gerçekleşmesi durumunda OVP projeksiyonlarına göre enflasyon daha yüksek büyüme, istihdam ise daha düşük seviyelerde seyredebilecek.

DÜNYADA ENFLASYON ORANLARI SON 40 YILIN EN YÜKSEK DEĞERLERİNE DOĞRU GELİRKEN, ENFLASYONUN KALICI OLUP OLMAYACAĞI KONUSU TARTIŞILIYOR. BU KONU ÖZELLİKLE ABD MERKEZ BANKASI'NIN (FED) FAİZ ARTIRIMLARINA NE ZAMAN VE HANGİ ŞİDDETLE BAŞLAYACAĞINA IŞIK TUTMASI AÇISINDAN KRİTİK ÖNEM TAŞIYOR.

HAKAN BULGURLU
CEO, Aygelik

ORTA VADELİ PROGRAMDA YEŞİL DÖNÜŞÜM!



Avrupa Yeşil Mutabakatı gibi regülasyonlar sayesinde iklim politikalarının ekonomi üzerindeki etkisi küresel düzeyde artıyor. Dolayısıyla ihracat rakamlarımızı koruyabilmek için sürdürülebilirlik çalışmalarına hız vermeliyiz. Bu doğrultuda, 2022-2024 dönemi için değişen küresel değerleri yakından takip etmek ve yatırımcılar için çekici bir ülke olabilmek önemli hedefler arasında yer alıyor.

2022-2024 dönemi için makroekonomik beklenti ve hedefleri kapsayan Orta Vadeli Program 5 Eylül tarihinde yayınlandı. Programda sürdürülebilirlik alanında uluslararası düzenlemeler ve özellikle Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında oluşturulacak yasal altyapı çalışmalarına yer verildi. Tüm bu gelişmelerin önümüzdeki dönemde finansal sektörlere nasıl etki edeceğinin de değerlendirildiği programda, sürdürülebilirlik çalışmalarının uygun maliyetli kaynak sağlamak için bir ön koşul olacağı vurgulanırken iklim değişikliğinin etkisi ile yeşil ekonomiye geçişin öneminin arttığına da dikkat çekiliyor.

Başta Avrupa Birliği (AB) olmak üzere gelişmiş ülkelerin öncülüğünde hayata geçen Avrupa Yeşil Mutabakatı gibi regülasyonlar sayesinde iklim politikalarının ekonomi üzerindeki etkisinin küresel düzeyde arttığını gözlemliyoruz. Bu küresel değişim sürecinde, ihracatımızın önemli bir bölümünü gerçekleştirdiğimiz AB tarafından yayınlanan bu gibi düzenlemeler doğrultusunda ihracat rakamlarımızı koruyabilmek için iklim değişikliğiyle mücadele çalışmalarına hız vermeliyiz. Bu kapsamda, 2022-2024 dönemi için değişen küresel değerleri yakından takip etmek ve bu doğrultuda yatırımcılar için çekici bir ülke olabilmek önemli hedefler arasında yer alıyor.

Program kapsamında sanayi, ticaret, çevre ve enerji alanına odaklanan 7 temel politika ve tedbirin hayata geçirilmesi oldukça önemli. Bunun yanı sıra yatırım ortamının yaşanacak dönüşüme hazır hale getirilebilmesi için gerekli görülen mevzuat çalışmalarının ve finansman ihtiyacına yönelik öngörülerin de AB ile uyumlu şekilde planlanması son derece kritik...



POLİTİKA VE TEDBİRLER

1. Sanayi, ticaret, ulaştırma, çevre ve enerji alanlarında yeşil dönüşüm ve döngüsel ekonomiye geçişi destekleyici yeni yaklaşımlar, dış finansman imkânları da dikkate alınarak destek ve kredi teşvik mekanizmaları çerçevesinde hayata geçirilecek; başta geri dönüşüm teknolojileri olmak üzere verimlilik artıran ve sera gazı emisyon artışını sınırlamayı hedefleyen yatırımlar desteklenerek uluslararası ticaret alanında iklim değişikliği politikalarıyla uyumlu şekilde ihracatın rekabet gücü artırılacak.

2. Yeşil dönüşümü hızlandırmak amacıyla Ar-Ge çalışmaları desteklenerek yeşil üretim için gerekli teknolojiler geliştirilecek ve yaygınlaştırılacak.

3. Yeşil OSB ile yeşil endüstri bölgesi sertifikasyon sistemi tamamlanarak çevreye duyarlı, sürdürülebilir sanayi ve döngüsel ekonomi alanları oluşturulmasına hız verilecek.

4. Finansal sektörün düzenleyici çerçevesi sanayinin yeşil dönüşümünü kolaylaştıracak şekilde geliştirilecek.

5. Çevreye duyarlı yatırımların finansmanı amacıyla uluslararası standartlarla uyumlu rehber hazırlanarak yeşil tahvil ve sukuk ihraçları teşvik edilecek.

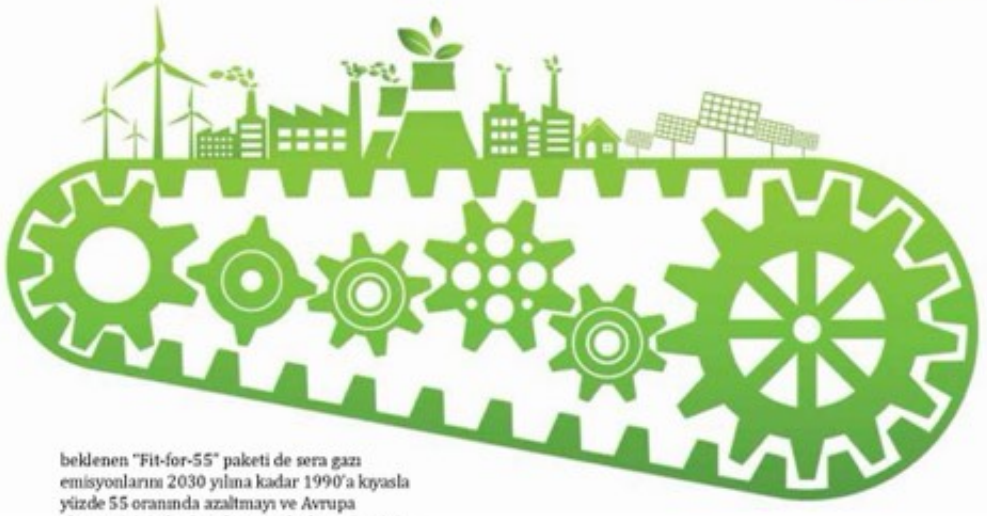
6. Küresel iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini en aza indirmek amacıyla enerji ve üretim kaynaklarını verimli bir şekilde kullanan, çevre dostu üretime yönelik yatırımlar desteklenecek.

7. Sıfır atık uygulamaları hanehalkını da kapsayacak şekilde yaygınlaştırılacak ve üretimin kritik alanlarında ihtiyacın dışında kalan atık ithalatının azaltılmasına yönelik tedbirler alınacak.

AB, AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI İLE TÜM GEÇİŞ SÜRECİNİ KAPSAYACAK ŞEKİLDE POLİTİKA TEDBİRLERİNİ ARDI ARDINA HAYATA GEÇİRİRKEN; TİCARET BAKANLIĞI'NIN LİDERLİĞİNDE 16 TEMMUZ TARİHİNDE YAYINLANMIŞ OLAN YEŞİL MUTABAKAT EYLEM PLANI'NIN DA SOMUT HEDEFLER VE AKSİYON PLANLARI İLE DESTEKLENMESİ GEREKİYOR.

Paris Anlaşması'nın 6 Ekim tarihinde TBMM'de onaylanması ülkemiz için oldukça önemli bir adım – iklim politikalarında daha kararlı adımlar atmamızı ve yeşil dönüşüme küresel boyutta destek vermemizi mümkün kılacak. Bu aşamada, özellikle karbon nötr hedefiyle uyumlu bir yol haritası hazırlanması oldukça önemli... AB, Avrupa Yeşil Mutabakatı ile tüm geçiş sürecini kapsayacak şekilde politika tedbirlerini ardı ardına hayata geçirirken; Ticaret Bakanlığı'nın liderliğinde 16 Temmuz tarihinde yayınlanmış olan Yeşil Mutabakat Eylem Planı'nın da somut hedefler ve aksiyon planları ile desteklenmesi gerekiyor. Avrupa Komisyonu tarafından, Avrupa Yeşil Mutabakatı altında 14 Temmuz tarihinde duyurulan ve uzun zamandır





beklenen "Fit-for-55" paketi de sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar 1990'a kıyasla yüzde 55 oranında azaltmayı ve Avrupa ekonomisinin karbondan arındırılma sürecinin derinleştirilmesini hedefliyor. Bu kapsamlı paket birçok yasa teklifini içeriyor: binalar ve karayolu taşımacılığı için yeni bir AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (ETS) oluşturulması ve 2026'da devreye girmesi, Avrupa'da enerji vergilendirmesinin kapsamlı bir şekilde yeniden yapılandırılması, artan yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği hedefleri, sınırda karbon düzenlemesi ve motorlu araçlar için revize edilmiş CO2 emisyon standartları vb. Dönüşümün daha yüksek ulaşım-yakıt fiyatları ve ısınma giderleri gibi vatandaşlara doğrudan veya dolaylı etkilerinin olabileceği düşüncesiyle AB genelinde bir sosyal iklim fonu oluşturulması planlanıyor. Önümüzdeki yıllarda Avrupa Parlamentosu ile AB ülkeleri arasında ortaklaşa onaylanacak müzakerelerin başında gelmesi beklenen bu fon kapsamında, adil bir dönüşüm için;

- *Yeşil işlerde 2030 yılında 1 milyon ek istihdam,*
- *2050 yılında 2 milyon ek istihdam, enerji verimliliği, binaların yenilenmesi, yenilenebilir enerji yatırımlarına destek, düşük gelirli hanelere gelir yardımı,*
- *Sıfır emisyon ve düşük emisyonlu ulaşım alanlarında 2025-2032 dönemi için 72.2 milyar euro tutarında Sosyal İklim Fonu sağlanması öngörülüyor.*

MEVCUT REKABET GÜCÜMÜZÜ KORUMAK İÇİN ÖNCELİKLE SANAYİNİN KARBONDAN ARINDIRILMASI KRİTİK ÖNEM TAŞIYOR. BU ZORLU ARINDIRMA SÜRECİ, TÜM MEVCUT VE GELECEK TEKNOLOJİK YÖNTEMLERİN KULLANILMASINI, YENİ AR-GE ÇALIŞMALARININ TETİKLENMESİNİ GEREKTİRİYOR.

Bir diğer önemli gelişme ise Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen tarafından 15 Eylül tarihinde açıklanan State of the Union değerlendirmesi... Von der Leyen, iklim krizi ile mücadelede AB'nin liderlik rolünü üstlendiğini belirtirken ABD ve Çin gibi diğer büyük ekonomileri de benzer şekilde harekete geçmeye davet etti. ABD'den Japonya'ya kadar tüm büyük ekonomilerin 2050'ye kadar karbon nötr olma sözlerini hatırlatarak, bunun için ise 2030 emisyon azaltma hedeflerinin güçlendirilmesi gerektiğini bir kez daha vurguladı. Çin için belirlenen hedeflerin cesaret verici olduğunu ancak hem yurtiçi hem de yurtdışında kömür kullanımının geride bırakılmasının önemini belirtti. Bu nedenle, Orta Vadeli Plan'da yer alan politika ve tedbirleri bu mesajlar doğrultusunda değerlendirmek ve önümüzdeki dönem için yol haritalarını da bu eksende belirlemek gerekiyor.

YEŞİL DÖNÜŞÜMDE SANAYİ KİLİT ROL OYNAYACAK

Yeşil dönüşüm geçiş sürecinde, küresel nihai enerji tüketiminin üçte birine sahiplik eden sanayi, bu noktada kilit bir rol oynayacak. Nihai kullanımdan bağımsız olarak ele aldığımızda enerji verimliliği; dekarbonizasyon, verimlilik kazanımları, enerji güvenliği, gelişmiş rekabet gücü ve sosyo-ekonomik faydaların



anahtarı konumunda. Bu açıdan, mevcut rekabet gücümüzü korumak için öncelikle sanayinin karbondan arındırılması kritik önem taşıyor. Bu zorlu arındırma süreci, tüm mevcut ve gelecek teknolojik yöntemlerin kullanılmasını, yeni Ar-Ge çalışmalarının tetiklenmesini gerektiriyor. Bu süreçte sektördeki her oyuncu mevcut durumunu dikkatli şekilde analiz edip operasyonları için en uygun çözümleri bulmalı ve süreçlerine entegre etmeli. Tüm sektörlerde ve nihai kullanımlarda enerji verimliliğini artırarak bu geçişi önümüzdeki dönemde uygun maliyetli ve yönetilebilir hale getirmek durumundayız. Öte yandan, enerji sektöründe düşük karbonlu üretim teknolojileri ve altyapılarına yönelik yatırımların artırılması için enerji depolama sistemleri, akıllı sayaç teknolojileri, yeşil hidrojen teknolojileri ve veri analitiğine yönelik uygulamaların gelişimine yönelik yol haritalarının hazırlanması ve destek mekanizmalarının geliştirilmesi de kritik bir rol oynuyor.

Yeni duyurulan sınırda karbon düzenlemesi yasa tasarısına göre; 2050 karbon-nötr olma hedefine giden süreçte, demir-çelik, alüminyum, çimento, elektrik, gübre sektörleri 2023'ten itibaren sınırda karbon düzenlemesine tabi olacak. Tam anlamıyla 2026 itibarıyla hayata geçmesi beklenen bu düzenlemede, söz konusu ürün gruplarına üretim süreçlerinde kullanan sektörlerin de maruz kalacağı vergi yükü rekabetçiliğin zarar görmesine neden olabilir. Bu nedenle, sınırda karbon vergisinin önüne geçilmesi için ülkemizde de AB ile uyumlu ETS mekanizmasının kurulması gibi kritik konularda, süreci kamu ve özel sektör iş birliğinde yönetmek oldukça önemli. ETS'nin hayata geçirilmesi ile elde edilecek fonun sanayide yeşil dönüşüm için kullanılmasının risklerin fırsatlara çevrilmesinde katalizör görevi göreceğine ve Paris Anlaşması'nın onaylanması ile birlikte bu alanda hızla yol alabileceğimize inanıyorum. AB'nin sosyal iklim fonu oluşturarak ETS'den elde edilen gelirleri, yeşil dönüşüm projelerine ve bu dönüşümden en çok etkilenen kesimlere aktarması öngörülüyor. Ülkemizde de benzer şekilde yeşil vergi sisteminin kurulmasına ihtiyaç var. Bu kapsamda 5746 sayılı Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun kapsamındaki uygulamalara benzer şekilde; yeşil dönüşüm (üretimde enerji verimliliği, çevresel sürdürülebilirlik vb.) alanlarında çalışmalar yürüten personelin gelir vergisinden muafiyetinin sağlanması gibi düzenlemelerin dönüşüm sürecine pozitif yansımaları olacağına inanıyorum. Bu alanda yapılan çalışmalar, istihdam üzerindeki vergi yükünü azaltarak yeşil vergilere yönelmenin istihdam artışına katkı sağlayacağını gösteriyor.

ÜLKEMİZDE ÇEVRE VE SOSYAL YÖNETİŞİM (ESG) KRİTERLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ VE UYUMUNA ODAKLANAN MEKANİZMALARIN YAKIN TAKİBİ VE TÜM DEĞER ZİNCİRLERİNDE UYGULANMASI ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMDE FİRMALARIN UYGUN FİNANSMAN OLANAKLARINA ERİŞİMİ AÇISINDAN KRİTİK ÖNEMDE OLACAK.

AVRUPA KOMİSYONU 'YEŞİL TAHVİL' ÇERÇEVESİNİ KABUL ETTİ

Ayrıca 7 Eylül'de 'Yeşil Tahvil' çerçevesini kabul eden Avrupa Komisyonu, 250 milyar euroya kadar yeşil tahvil ihracına veya NextGenerationEU'nun toplam yüzde 30'unun bu alanda kullanılmasına yönelik önemli bir adım attı. Komisyon piyasa koşullarına bağlı olarak Ekim ayında ilk yeşil tahvil ihracına başlayacağını açıklamıştı. 2026 yılı sonuna kadar 250 milyar euroya kadar yeşil tahvil ihraç etme niyeti, AB'yi dünyanın en büyük yeşil tahvil ihracatçısı konumuna getirebilir. Ülkemizde Çevre ve Sosyal Yönetişim (ESG) kriterlerinin geliştirilmesi ve uyumuna odaklanan mekanizmaların yakın takibi ve tüm değer zincirlerinde uygulanması önümüzdeki dönemde firmaların uygun finansman olanaklarına erişimi açısından kritik önemde olacak. AB, net sıfır emisyon ve sıfır kirlilik hedefleriyle uyumlu olarak sürdürülebilir ve kaynakları daha verimli kullanan bir ekonomiye geçişi destekliyor. Bu kapsamda AB'nin Döngüsel Ekonomi Eylem Planı içinde yer alan sürdürülebilir ürün, üretici sorumluluğu, hizmet olarak ürün ve dijital pasaport gibi bileşenler de ilgili sektörlerde önemli ölçüde yapısal dönüşümü beraberinde getirecek. 2022 yılında açıklanması öngörülen ülkemizin Döngüsel Ekonomi Eylem Planı'nda da benzer somut teşvik mekanizmalarının yer almasının önemli olduğu kanısındayım.

Son olarak, tüm kamu kurumlarının yeşil dönüşüm hedef ve eylemlerinin AB'de şekillenecek ana stratejiye göre revize edilmesi son derece kritik. Bu nedenle hedeflenen aksiyonların amaca hizmet etmesini sağlamak için kamu ve iş dünyası arasındaki iş birliğinin geliştirilmesi ve tüm paydaşların yer aldığı düzenli bir takip ve yönlendirme mekanizmasının kurulması oldukça önemli.

7 EYLÜL'DE 'YEŞİL TAHVİL' ÇERÇEVESİNİ KABUL EDEN AVRUPA KOMİSYONU, 250 MİLYAR EUROYA KADAR YEŞİL TAHVİL İHRACINA VEYA NEXTGENERATIONEU'NUN TOPLAM YÜZDE 30'UNUN BU ALANDA KULLANILMASINA YÖNELİK ÖNEMLİ BİR ADIM ATTI. KOMİSYON PİYASA KOŞULLARINA BAĞLI OLARAK EKİM AYINDA İLK YEŞİL TAHVİL İHRACINA BAŞLAYACAĞINI AÇIKLAMIŞTI.





PROF. DR. A. ERİNÇ YELDAN
Kadir Has Üniversitesi

ORTA VADEDE TÜRKİYE EKONOMİSİNİ İZLERKEN

OVP, milli gelir tahminlerini yakın geleceğe taşıyor: 2022'de yüzde 5,0; 2023 ve 2024'te de yüzde 5,5... Böylelikle, 2024 yılı sonunda Türkiye'nin fert başına geliri de 11 bin dolar düzeyini aşmış olacak.

Ekonomi gündemimizde son derece önemli bir yer tutan belge: Orta Vadeli Program (OVP), eylül ayı başında Resmi Gazete'de yayımlandı ve yürürlüğe girdi. OVP böylelikle uzun aradan beri ilk kez resmi yayımlama takvimine uygun olarak ve de sonradan yakıştırılan Yeni Ekonomik Program (YEP) adıyla değil, ilk bilinen unvanıyla paylaşılmaktaydı.
Önce, OVP metnine temel oluşturan ekonomik görünümü inceleyelim. Sırasıyla üç temel veriye -büyüme, istihdam, enflasyon- bakıyoruz:
Milli gelir, TÜİK verilerine göre 2021'in ikinci çeyreğinde yıllık bazda yüzde 21.9 artış gösterdi. Bu oranın, 2019 ve 2020'nin eş dönemlerinde yaşanan ekonomik çöküşün yol açtığı baz etkisine bağlı olduğu sıklıkla ifade edildi. OVP, milli gelir tahminlerini yakın geleceğe taşıyor: 2022'de yüzde 5.0; 2023 ve 2024'te de yüzde 5.5... Böylelikle, 2024 yılı sonunda Türkiye'nin fert başına geliri de 11 bin dolar düzeyini (uzun aradan sonra yeniden) aşmış olacak.
Ulusal hesaplar üzerine istatistik tahmin ve yöntemlerindeki eksiklikler, güvensizlikler, hatalar hepsi bir yana, bu öngörü seti ne yazık ki Türkiye ekonomisinin uzun dönemde içine sürüklendiği durgunluk konjonktürünü dikkate almıyor.
Yazıda 1 No'lu daki grafikte, milli gelirin 2010 yılından itibaren ikinci çeyrek dönemler itibariyle yaşadığı büyüme oranlarını sergilemekteyiz. 2010 bilindiği üzere küresel krizin ardındaki ilk "normal" yıl. Türkiye dalgalı bir seyir sonrasında, 2016'nın üçüncü çeyreğinde dibe vurmuş idi. Daha sonra çok önemli bir dönemeç 2018'nin Temmuz ayıyla birlikte Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi denilen rejim değişikliği başlıyor. 2018 sonrası Türkiye ekonomisi olağan dışı bir dalgalanma ve krize sürüklendiği gözleniyor.
Ancak tüm bu rakamların ardında bir istatistiksel gerçek var. 2010 sonrası Türkiye ekonomisinin uzun dönemli ortalama trend büyümesini hesapladığımızda (grafikteki kesik çizgi) negatif bir eğim, yani uzun dönemde baş aşağı giden, küçülmekte olan bir ekonomi manzarası ortaya çıkıyor... Dolayısıyla OVP'nin 2022 sonrasına ilişkin öngörülerinin gerçekleştirilmesi için uzun dönemdeki bu olumsuz eğilimi tersine çevirecek bir yatırım ve üretkenlik stratejisine acilen ihtiyaç olduğu görülüyor. OVP sabit sermaye yatırımlarında öncülük görevini özel sektöre vermiş: Özel sektör sabit sermaye yatırımlarında 2023'te yüzde 7.0; 2024'te ise yüzde 8.3 bir sıçrama beklenmekte... Bu beklentinin gerçekleşmesi, kuşkusuz, faizlerin yatırım hacmini özendirecek bir düzeye düşürülmesini; ve dolayısıyla enflasyon ile mücadelenin kalıcı bir başarıya dönüştürülmesini gerekli kılıyor.
Dolayısıyla enflasyon tehdidine karşı alınacak tedbirlerin etkinliği programın olmazsa olmaz ön koşullarından birisi... OVP metni 2021 yıl sonu için enflasyon tahminini yüzde 16.2 olarak duyurmakta. Oysa Merkez Bankası 2021 yıl sonu enflasyon hedefi daha ağustos başında yüzde 14.1





Şekil 1. Milli Gelirin Seyri 2010- 2021

olarak duyurulmuş idi. OVP dönemi sonunda, 2024'te, program metni enflasyon tahmini olarak yüzde 7.6 olarak duyuruyor. Dolayısıyla 2006 yılından bu yana sürdürdüğümüz enflasyon hedeflemesi serüveninin şaşmaz tasarımı olan yüzde 5 beklentisinin artık gündemden çıkartılmış olduğu anlaşılıyor.

2 No'lu Grafikte sergilenen TÜİK verileri Türkiye'de 2018'in Ağustos ayından bu yana enflasyonun ivmelendiğini ve toplam Tüketim Malları sepetinde yüzde 150; gıda mallarında ise yüzde 170'e ulaştığını gösteriyor. Dolayısıyla enflasyonun 2024 sonuna değin yüzde 7'nin altına çekilemeyecek olması tedirginlik yaratan bir öngörü.

İstihdamdaki verilere dönelim. TÜİK verileri bize 2021 itibariyle 2018'deki istihdam düzeyini henüz yakalayamadığımızı gösteriyor. Bu istatistiğin ardında, 2020'nin Covid-krizi kadar, yeni siyasi sistemin yarattığı güvensizlik ve kriz ortamı da var. Eğer, aynı istatistiksel analizi burada da uygular isek ve 2018 Temmuz'u sonrasında Türkiye'de toplam istihdamın uzun dönemli trend analizini gerçekleştirir isek (negatif eğimli kesik çizgili eğri), burada da ulusal ekonominin istihdam yaratma kapasitesinin giderek yavaşladığını izlemek olası..

TÜİK VERİLERİ TÜRKİYE'DE 2018'İN AĞUSTOS AYINDAN BU YANA ENFLASYONUN İVMELENDİĞİNİ VE TOPLAM TÜKETİM MALLARI SEPETİNDE YÜZDE 150; GIDA MALLARINDA İSE YÜZDE 170'E ULAŞTIĞINI GÖSTERİYOR.

Bu iki veriyi bir araya getirelim. Milli gelirin (katma değerin) üretiminde emek girdisi ne kadar kullanılıyor? Bu soruya yanıt arayalım. Bu yanıt bize ulusal ekonominin üretim sürecinde istihdam yaratma kapasitesinin seyrini gösterecek.

4 No'lu Şekil, TÜİK verilerinden hareketle GSYH başına kullanılan işgücünü gösteriyor. Her 1 milyon TL değerindeki katma değer üretiminde kullanılan işçi sayısı. "Yeni" işgücü verilerinin geriye gittiği en son yıl 2014'te her 1 milyon TL'lik reel katma değer üretiminde 52.3 içi istihdam edilirken, bu rakam 2021'de 42.5'e gerilemiş durumda. Uluslararası iktisat yazını bu olguyu istihdam-dostu olmayan büyüme sözcükleriyle betimliyor.

Bu gelişmelerin doğal sonucu emeğin milli gelirden aldığı payın hızla gerilemesi kuşkusuz. TÜİK verileri, işgücü ödemelerinin milli gelirden aldığı payın 2019'un ikinci çeyreğinde yüzde

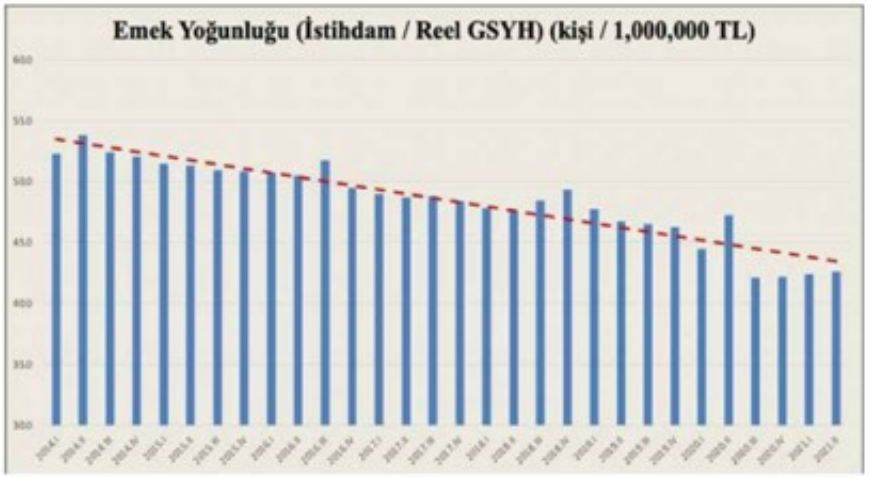


Şekil 2: 2018 – 2021 Ağustos Dönemi Enflasyon



Şekil 3. İstihdamın Gelişimi

36.7 iken, 2021'de yüzde 32.9'a gerilediğini aktarıyor. Türkiye yeni bir seçim dönemine girmeye hazırlanıyor. "Çalışan orta sınıfların" milli gelirden aldığı payın gerilediği ve enflasyon ile mücadelenin "zayıf" düzeyde sürdürüleceğinin anlaşıldığı bir ortamda, siyasi gerginliğin iktisadi gerginlikler ile yoğrulma endişesi güçlü.



Şekil 4. İstihdamın Yoğunluğu

Elginkan

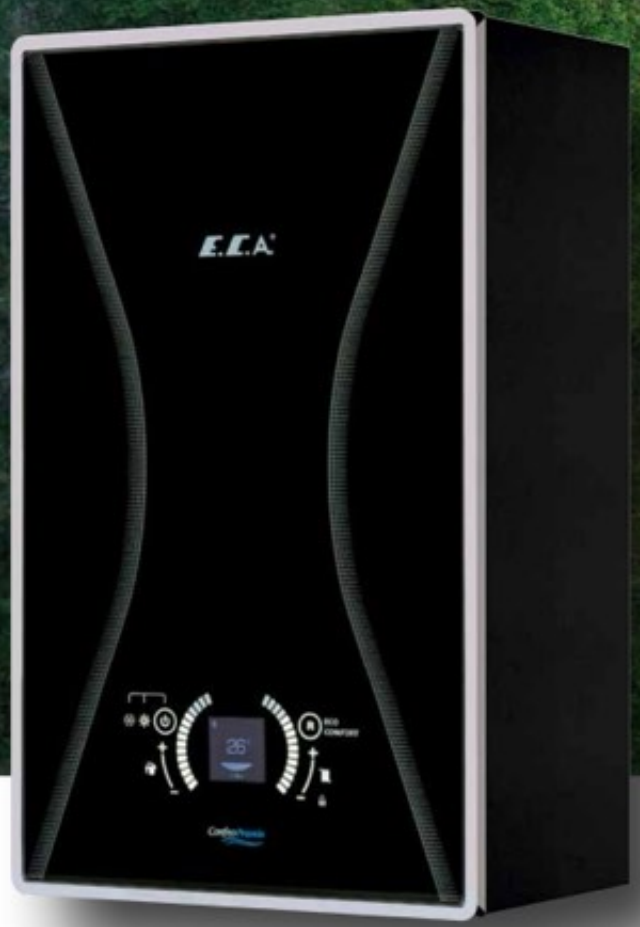
E.C.A®

YILLARCA BERABER

SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR DÜNYA İÇİN

DOĞA DOSTU

ConfeoPremix



GOOD DESIGN

Geleceğe dokunan
teknolojik ve ödüllü
doğa dostu ürünlerimiz
sizleri bekliyor.

www.eca.com.tr

FATİH ÖZKADI
Antalik Kalite Sürdürülebilirlik ve Rekabet İşleri Direktörü

IPCC ALTINCI DEĞERLENDİRME RAPORU IŞIĞINDA İKLİM POLİTİKALARININ GELİŞİMİ VE COP26'NIN ROLÜ



IPCC Altıncı Değerlendirme Raporunun ortaya koyduğu gerçekleri dikkate alan, güncellenmiş azaltım hedefleri ile ülkelerin katkısını güçlendiren bir yaklaşım ve tüm paydaşların desteğiyle şekillenen azaltım ve uyum çalışmaları, en önemli küresel sorunlar arasında yer alan iklim değişikliğiyle mücadeleyi daha kuvvetli hale getirecek.

IPCC Altıncı Değerlendirme Raporu 9 Ağustos'ta yayınlandı. Rapor bulguları, IPCC'nin 5. Değerlendirme Raporu ve 1,5 Derece Özel Raporunu destekler ve bir adım öteye taşır nitelikteydi. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri Antonio Guterres'in yaptığı değerlendirme ise çarpıcıydı: "İnsanlık için kırmızı alarm."
Rapor atmosferin, okyanusun ve karaların insan etkisiyle ısındığının kesin olduğunu, küresel yüzey sıcaklığı en azından yüzyılın ortalarına kadar artmaya devam edeceğini, emisyon salımının şu anki hızıyla devam etmesi durumunda 10 yıl gibi bir sürede 1,5 derecenin altında kalmak için sahip olduğumuz karbon bütçesini tüketeceğimizi belirtiyor.
Özetle bu raporla IPCC, emisyon azaltımı için acil önlemler alınmazsa, 1,5 derecelik kritik eşiği kısa sürede aşacağımızı, bu nedenle ekstrem hava olaylarının (sıcak hava dalgaları, kuraklık, aşırı yağışlar, fırtınalar) sıklığı ve şiddetinin daha fazla artacağını söylüyor. Rapor sonuçları, tüm ülkeleri acil harekete geçmeye çağırıyor. Türkiye'nin günümüzde iklim değişikliğine bağlı yaşadığı afetler düşünülerek, Paris Anlaşmasının onaylanması gerekliliği ve anlaşmaya uyumun aciliyeti raporla birlikte daha da artıyor.
Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen'in 15 Eylül tarihli State of the Union açıklamasında da bahsettiği gibi AB 2030 yılında 1990'a göre yüzde 55 azaltım hedefi vererek oldukça önemli bir liderliğe imza attı ve bu liderliğe Amerika, Çin gibi diğer büyük ekonomileri de davet etti.
22 Eylül tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda, IPCC Raporu'nun ve Ursula von der Leyen tarafından yapılan çağrının yansımalarını da gördük. Örneğin ülkemiz Paris Anlaşması'nı onaylama kararını açıkladı. ABD Başkanı Joe Biden, Amerika'nın gelişmekte olan ülkelere sağlayacağı iklim yardımı konusundaki mali taahhüdünü iki katına çıkararak 2024 itibarı ile 11.4 milyar dolara sağlama sözü verdi. Çin Başkanı Xi Jinping, Çin'in artık diğer ülkelere kömür santrali kurmayacağını açıkladı. Diğer yandan gelişmekte olan ülkelere ise yeşil ve düşük karbonlu enerji üretimi için destek verecek. Bu önemli kararlar bu yıl Glaskow'da 1-12 Kasım tarihleri arasında Birleşik Krallık ve İtalya eş başkanlığında düzenlenecek 26. Taraflar Konferansı'nın beklendiği ve planlandığı şekilde oldukça hareketli olacağını gösteriyor.



DOĞAL HABİTATLAR KORUNMALI

COP26'nın hedefleri ülkelerin sunmuş oldukları ulusal katkı beyanlarının 1,5 dereceye uygun şekilde güncellenmesi ve yüzyılın ortasına kadar net sıfıra ulaşılması, doğal habitatların korunması için gerekli adaptasyon çalışmalarının yapılması, gerekli finansmanın harekete geçirilmesi ve tüm bu amaçlara ulaşmak için birlikte çalışılması şeklinde belirlendi. Birleşik Krallık bir yıldan fazla süredir bu hedeflere dikkat çekmek amacıyla ve konferansın başarıyla sonuçlanması için çok sayıda toplantı ve etkinlik düzenliyor.
Climate Action Tracker'ın yaptığı değerlendirmeye göre mevcut katkı beyanları Paris Anlaşması'nın sıcaklık artışının 2 derecenin altında kalması hedefini bile karşılamıyor. Bu kapsamda COP26'nın, küresel sıcaklık artışını 1,5 dereceyle sınırlamada çok önemli bir rolü olduğunu net bir şekilde söyleyebiliriz.
Bir diğer konu ise Aralık 2019'da Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan Avrupa



Yeşil Mutabakatı ve beraberinde getirdiği ticari tedbirler. Mutabakatın altında Temmuz 2021'de yayınlanan Fit for 55 Paketi kapsamındaki mekanizmalara uyum ülkemiz açısından büyük önem taşıyor. Bu uyumun sağlanması için ise ülkemizin karbon-nötr hedefine uygun bir ulusal katkı beyanı hazırlaması oldukça önemli.
Türkiye'nin iklim politikalarının gelişmesine önemli katkı sağlayacak olan Paris Anlaşması'nın onaylanması, aynı zamanda yeşil dönüşüme de destek verecek. Anlaşmaya uyum sağlamak top yekûn bir dönüşümü beraberinde getirecek.
Bu gelişme, siyasi ve ekonomik ilişkilerimizle birlikte finansmana ve teknolojik kapasite geliştirmeye yönelik konularda başta AB ile Gümrük Birliği'nin güncelleme süreci olmak üzere uluslararası platformlarda müzakere pozisyonumuzu güçlendirecek. Sektörlerimizin, en önemli ekonomik ortağımız olan AB'nin açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile şekillenen uluslararası ticarete uyumu AB'nin tedarik zincirine entegrasyonumuzu kuvvetlendirerek, küresel rekabet gücümüzün artırılmasına ve yatırım ortamında öngörülebilirliğin tesis edilmesine katkı sağlayacak.

TÜRKİYE, ADİL DÖNÜŞÜM ÇALIŞMALARINI HIZLANDIRMALI

Paris Anlaşması 6 Ekim'de TBMM'de onaylandı.

ARÇELİK OLARAK BİZ DE BİLİM TEMELLİ HEDEFLERE 1,5 DERECE UYUMLU HEDEFİMİZİ SUNDUK. BU DOĞRULTUDA ÇALIŞMALARIMIZI HIZLANDIRDIK. AYRICA COP26 ÖNCESİNDE İŞ DÜNYASININ ORTAK HAREKET ETMESİNİ SAĞLAYAN ÇEŞİTLİ GİRİŞİMLERDEN BAZILARINDA YER ALDIK.

Bundan sonra atılacak adım ise Türkiye'nin Ulusal Katkı Beyanını karbon-nötr hedefimize göre güncellemesi, somut bir yol haritası hazırlaması ve buna uygun aksiyonların alınmasıdır. Türkiye bu doğrultuda adil dönüşüm çalışmalarını hızlandırmalı.
İklim değişikliğiyle mücadele, tüm tarafların ortak hareket etmesini gerektiren zorlu bir mücadeledir. Bu açıdan Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un 2022 Ocak ayında bir İklim Şurası düzenleyeceklerini açıklamasını umut veren bir gelişme olarak görüyoruz. Özellikle sanayide karbonsuzlaşmanın hızlandırılması için iyi örneklerimizle, şirket bazlı net sıfır karbon planlarımızla bu çalışmaları destekleyebiliriz.
Arçelik olarak biz de Bilim Temelli Hedeflere 1,5 derece uyumlu hedefimizi sunduk. Bu doğrultuda çalışmalarımızı hızlandırdık. Ayrıca COP26 öncesinde iş dünyasının ortak hareket etmesini sağlayan çeşitli girişimlerden bazılarında yer aldık. Bunlardan biri G20 liderlerini 1,5 derece sıcaklık artışı limitine uyum sağlamaya çağıran WeMeanBusiness mektubuydu. Çağrıda altı yüzden fazla şirket dikkatle yönetilen bir dönüşüm sürecinin önemine değinerek, doğru politika kararlarıyla G20 ülkelerinde daha fazla yatırım yapılabileceğini, daha güçlü, adil ve dirençli ekonomiler inşa edilebileceğini belirtti.
Özetle, IPCC Altıncı Değerlendirme Raporunun ortaya koyduğu gerçekleri dikkate alan, güncellenmiş azaltım hedefleri ile ülkelerin katkısını güçlendiren bir yaklaşım ve tüm paydaşların desteğiyle şekillenen azaltım ve uyum çalışmaları, en önemli küresel sorunlar arasında yer alan iklim değişikliğiyle mücadeleyi daha kuvvetli hale getirecek.

ÜNSPED GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ KİTAP SERİLERİNE DEVAM EDİYOR

Gümrük ve Dış Ticaretin Rehberi



" Günümüzde bilgiye ulaşmak çok kolay, ancak bilgiyi yorumlamak o kadar da kolay değildir. Gümrük konusunda arama motoruna bir konu yazdığınızda yüzlerce dokümana aynı anda ulaşabiliyorsunuz. Ulaştığınız bu bilginin neredeyse tamamı mevzuat metninden oluşmakta ve her yerde aynı metnin olduğu görülmektedir. Ancak, mevzuat metninin neden öyle olduğu ve neyi anlatmak istediği konusunda bir bilgiye genellikle ulaşılamaz. Bu kitabının kaleme alınmasındaki amaç, işte bu boşluğu doldurmak ve her şeyi bir arada sunmaktır."

REMZİ AKÇİN
UGM Yönetim Kurulu Başkanı
E. Müsteşar Yardımcısı
Gümrükler E. Genel Müdürü

Bilgi ve sipariş için

kitap@ugm.com.tr
www.dr.com.tr **www.kitapyurdu.com**
www.imge.com.tr **www.idefix.com**

yeşil ekonomi

GÖKHAN TUNÇDÖKEN
Bosch Türkiye Mobilite Çözümleri İlk Donanım Ülke Satış Direktörü

BOSCH GRUBU, DAHA YEŞİL BİR GELECEK İÇİN HİDROJENE YATIRIM YAPIYOR

Bosch, AB'deki yeşil hidrojen pazarının yıllık yüzde 65 büyüme hızı ile 2030 yılına kadar yaklaşık 40 milyar euroya ulaşacağı öngörüsüyle faaliyetlerini şekillendiriyor. Bosch için bu gelişme, mevcut işletmelerdeki yapısal değişimin hızlanacağı ve yeni iş fırsatlarının artacağı anlamına geliyor.



Dünyanın önde gelen hizmet ve teknoloji tedarikçilerinden Bosch Grubu, Türkiye dahil dünya genelinde 400'den fazla lokasyonuyla 2020 yılının ilk çeyreğinden beri karbon nötr konumda faaliyet gösteriyor. Bu anlamda iklim eylemine öncülük eden Grup, teknolojinin de nötr olmasını istiyor. Bu noktada hem otomotiv sektöründe hem de bina teknolojisinde giderek daha önemli hale gelen hidrojene yönelik yatırımlarını da hızlandırıyor. Bosch, AB'deki yeşil hidrojen pazarının yıllık yüzde 65 büyüme hızı ile 2030 yılına kadar yaklaşık 40 milyar euroya ulaşacağı öngörüsüyle faaliyetlerini şekillendiriyor. Bosch için bu gelişme, mevcut işletmelerdeki yapısal değişimin hızlanacağı ve yeni iş fırsatlarının artacağı anlamına geliyor.

HİDROJENİ ELEKTRİĞE DÖNÜŞTÜRÜYOR

Bosch Grubu, kendini küresel ısınma ve hava kalitesi üzerinde kayda değer bir etkiye sahip olmayan mobilite çözümleri geliştirmeye adadı. Bu doğrultuda güç aktarma mekanizması sistemlerini elektriklendiren Bosch Grubu, hidrojeni elektriğe dönüştüren yakıt hücresinin sanayileştirilmesinde giderek hızını artırıyor. Yenilikçi teknolojiler ve stratejik iş ortaklıklarıyla karayolu trafiğini olabildiğince iklim dostu hale getirme hedefi yolunda önemli mesafe kaydediyor. Hem sabit hem de mobil yakıt hücreli çözümler geliştiren Bosch, 2021-2024 yılları arasında bu teknolojiye bir milyar avronun üzerinde yatırım yapmayı planlıyor.

Hidrojen teknolojisinde araçların en önemli parçası yakıt hücresi kümesi olacak. Bosch Grubu Amerikan Nikola şirketiyle yakıt-hücreli güç aktarma sistemleri geliştiriyor. Nikola'nın üreteceği araç, ilk yakıt-hücreli ağır ticari araç olacak. Şu anda bu aracın ilk test sürüşleri yapılıyor. 2022-2023 yılında seri üretime başlanması planlanıyor. Hidrojenin kullanılacağı mobilite ağır taşıtlarla başlayacak, giderek binek araçlara doğru gelişecek.

Bosch'un çalışmaları sadece yakıt hücreleriyle sınırlı değil. Bu hidrojen teknolojisi için gerekli tüm temel sistem bileşenleri üzerinde çalışıyor. 2030 yılında dünyadaki elektrikli araçların yüzde 20'sinin yakıt-hücreli araçlar olması bekleniyor. Bosch'un Almanya'da Bamberg, Feuerbach ve Homburg'da bulunan fabrikalarında da yakıt hücresinin sanayileştirilmesi için çalışmalar sürüyor. Bosch, İsveçli uzman Powercell ile 2022'den itibaren kendi büyük ölçekli üretimine başlayabilmek için pazarın kullanımına hazır yakıt hücresi paketi geliştiriyor.

Bosch Grubu, son olarak Çin'deki otomotiv sanayisinin dönüşümüne büyük katkıda bulunacağına inandığı bir iş birliğine imza attı. Ülkenin önde gelen ticari araç üreticisi Qingling Motors ile Çin'de bir ortak girişim şirketi kuruldu. Bu yeni şirket, Çin pazarı için yakıt hücresi sistemleri geliştirecek ve pazarlayacak. Yakıt hücresi sisteminin pazara sunulma tarihi 2022-2023 olarak planlanıyor. Aynı zamanda Bosch'un Yakıt Hücreli Güç Modülü ile donatılan 70 Qingling kamyonundan oluşan test filosu da yollara çıkacak.

KORAY HATİPOĞLU
Türkiye Döküm Sanayicileri Derneği (TÜDÖKSAD)
Genel Sekreteri

TÜRKİYE METAL DÖKÜM SANAYİSİ'NİN 'COVID-19 KRİZ YÖNETİMİ & SÜRDÜRÜLEBİLİR TEDARİK ZİNCİRİ İÇERİSİNDEKİ ROLÜ'

Türk dökümhaneleri, sahip oldukları derin teknik bilgi birikimi ve modern tesisleriyle salgın sürecini bir fırsata çevirerek, yükselen döviz kurlarının da etkisiyle uluslararası tedarik zincirlerindeki önemini her geçen gün artırıyor.

Türkiye metal döküm sanayi, Ocak 2021'de yayınlanan ve 2019 yılı verilerini baz alan '54. Dünya Döküm Üretimi İstatistikleri'ne göre toplam 2 milyon 314 bin 245 ton üretimle dünyanın 9. ve Avrupanın 2. büyük metal döküm üreticisi konumunda.

2020 yılında da döküm üretimi beklentilere paralel olarak ilk çeyrekte normal seyrinde ilerlerken, Covid-19'un etkisiyle ikinci çeyrekte ciddi kayıplar yaşandı. Bilhassa yurt içinde ve Avrupa otomotiv endüstrisinde üretimde yaşanan duruşlar, sektörü önemli ölçüde etkiledi.

Pandemi süreci içerisinde sağlık sistemimizin sahip olduğu güçlü yoğun bakım altyapısı ve karantina uygulamalarıyla birlikte Covid-19 vaka sayılarının kontrol altına alınması haziran ayında kısıtlamaların gevşetilmesini beraberinde getirdi ve akabinde uluslararası piyasalarla birlikte 'Normalleşme" sürecine girildi.

Normalleşme döneminde, 2020 üçüncü çeyreğinde yurt içi siparişlerin canlanmasıyla birlikte özellikle Avrupalı döküm alıcısı sektörlerden gelen yoğun siparişler Türkiye metal döküm sektörünün büyük bir ivme yakalamasını sağladı.

Yılın ikinci yarısında Covid-19 vaka sayısındaki keskin artışlara rağmen, metal dökümhaneleri uyguladıkları tavizsiz önlemler sayesinde üretim faaliyetlerini kesintisiz sürdürdü. İlk yarıda yüzde 53,1'e gerileyen kapasite kullanımı yeniden yüzde 61'i aşarak özellikle son çeyrekte kayda değer üretim artışları gözlendi.

Sonuç olarak, Türkiye metal döküm sektörü, 2020 yılını sadece yüzde 6,2'lik bir kayıpla ve toplamda 2,2 milyon tonluk üretim hacmiyle atlatmayı başardı.

Diğer yandan, 2020 içerisinde döküm işletmelerinin birçoğu yeni yatırım kararları aldı ve dünya çapında OEM'lerin ileriye dönük yenilenebilir enerji ve elektrikli araç projelerinin çözüm ortağı olmayı başardı.

Covid-19 pandemisi ve içinde bulunduğumuz zorlu koşullar; küresel tedarik zincirlerinin yeniden tasarlanması ve ürün ihraç edilen pazarların çeşitlendirilmesi gibi konuları gündeme getirirken, dünya genelinde uluslararası ticaret dinamiklerinin tekrar ele alındığı gözleniyor.

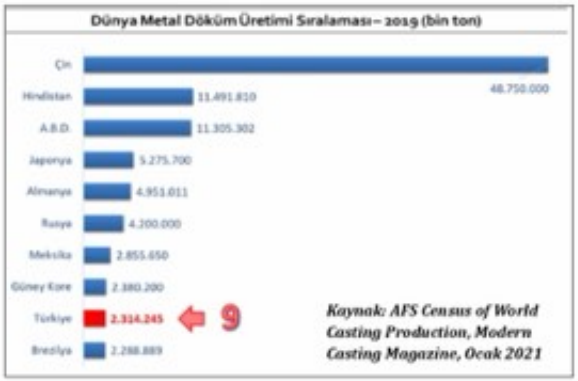
Uluslararası ve ulusal ekonomik faaliyetlerin ve imalat sanayilerindeki üretim aktivitelerinin sekteye uğradığı ve ciddi daralmaların görüldüğü 2020 yılında, ülkemiz metal döküm sektörünün güçlü bir performansla ayakta kalması tüm paydaşlar için önemli mesajlar barındırıyor.

İlk olarak, Avrupalı OEM'lerin hem Uzakdoğu yerine daha yakın coğrafyalardan ürün tedarik etme eğilimi hem de Avrupa'da birçok dökümhanenin mali sıkıntılar sonucu faaliyetlerini durdurma ya da azaltma eğiliminde olduğu böyle bir dönemde Türkiye metal döküm sektörünün konumunu güçlendirdiğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Türk dökümhaneleri sahip oldukları derin teknik bilgi birikimi ve modern tesisleriyle salgın sürecini bir fırsata çevirerek, yükselen döviz kurlarının da etkisiyle uluslararası tedarik zincirlerindeki önemini her geçen gün artırıyor.



ANA GİRDİ FİYATLARINDAKİ YÜKSELİŞLER VE İHRACATIN ÖNÜNDEKİ DİĞER ENDİŞELER

Sektörde kullanılan hammadde ve yardımcı malzemelerin önemli bir bölümü ithalat yolu ile karşılanıyor. Hammadde fiyatlarında 2020 yılının dördüncü çeyreğinde



başlayan artış eğilimi 2021 yılında devam etmekle birlikte, ferro alyaj ve reçine gibi sarf malzemeleri fiyatlarında da döviz bazında yüksek oranda artışlar görülüyor. Ek olarak; yıllık TL/USD ve TL/EUR döviz kuru değişimleri sırasıyla yüzde 23,6 ve yüzde 35,5 olurken, Türkiye İstatistik Kurumu'na göre 2020 yılında döküm sektörü için yurt içi ÜFE değerindeki yıllık değişim yüzde 36,6 olarak gerçekleşti.

Ana girdi fiyatlarındaki dalgalanmaların yanında bu malzemelerin tedariki noktasında da sorunlar yaşanabiliyor. Yüksek talep kaynaklı olarak başlayan fiyat artışları, tedarik ve lojistik zincirinde oluşan kırılmalar sebebi ile artarak devam ediyor.

Ayrıca bir süredir, temel olarak Amerika ve Çin arasındaki ticaret dengesinin bozulması doğrultusunda ihracatçıların konteyner bulmakta zorluk çekmesiyle yükselen navlun fiyatları da artmaya devam ediyor. Navlun fiyatlarında yakın pazarlarda yüzde 30 civarındaki artış, özellikle deniz aşırı pazarlarda yüzde 300- 400 civarına çıktığı görülüyor.

AMERİKA VE ÇİN ARASINDAKİ TİCARET DENGESİNİN BOZULMASI DOĞRULTUSUNDA İHRACATÇILARIN KONTEYNER BULMAKTA ZORLUK ÇEKMESİYLE YÜKSELEN NAVLUN FİYATLARI DA ARTMAYA DEVAM EDİYOR.



Alınan bazı siparişler 2022 yılını da kapsadığı için ilerleyen dönemlerde ana girdi maliyetlerinde oluşacak değişimler üretim maliyetlerini ve kar oranlarını doğrudan etkileme potansiyeline sahip. Söz konusu koşullar sebebiyle metal dökümhaneleri döküm alıcılarıyla siparişte anlaşılan fiyatlar üzerinden yeniden değerlendirme talep etmek durumunda kalıyor. Bazı döküm alıcıları konuyu anlayışla karşılayıp, cüzi oranda da olsa düzeltmeleri kabul ederken çoğu zaman bu talepler geri dönüyor.

Bununla birlikte, sektörün önünde Türkiye Döküm Sanayicileri Derneği'nin (TÜDÖKSAD) uzun süredir kamu kurumları nezdinde girişimlerde bulunduğu önemli sorunlar bulunuyor.

Sektörümüzün 2005 yılına kadar faydalanmakta olduğu 'Ark ve Endüksiyon Ocakları Elektrik Tarifesi', AB Uyum düzenlemeleri gerekçesiyle yürürlükten kaldırılırken; bu düzenlemelerin temelini oluşturan 2003/96/EC sayılı direktifin Avrupalı rakiplerimize tanımış olduğu hakların ülkemizde uygulanmamasıyla metal dökümhaneleri yüksek elektrik maliyetleriyle karşı karşıya kaldı.

Sektörün gündemindeki bir diğer konu, mevcut Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarının (GTİP) sektörü yeterince temsil etmemesi sebebiyle gerçek istatistiklerinin ortaya konamaması. Kara ve deniz taşıtları sektörleri başta olmak üzere, beyaz eşya, hidrolik, inşaat ve makine ve benzeri sektörlere



parça üretmekte olan metal döküm sektörümüzün ihracatının ve bu alandaki ithalatın en önemli bölümü otomotiv veya makine teçhizatı kapsamındaki GTİP numaraları altında gerçekleşiyor. Bu durum sektörümüzün ihracatının doğal olarak gerçek rakamının çok çok altında hesaplanmasına neden oluyor. İlave gümrük vergisi ve benzeri düzenlemeler bu GTİP numaraları esas alınarak yapıldığından, söz konusu uygulamalarda metal dökümden mamul ürünler yeterince ayrıştırılamayıp liste dışı kalıyor ve bunun sonucunda bazı projelerde döküm parça ithalatı gerçekleşmeye devam ediyor.

Bir diğer husus ise 2015 yılında getirilen bir düzenleme sonucunda dökümhanelerin 'Kullanılmış Döküm Modeli/Kalıbı İthalatı Fiyatlaması' sebebiyle büyük maliyetlerle karşı karşıya kalması. Özellikle Covid-19 pandemisi koşullarında dünyanın önde gelen OEM'lerinin alternatif olarak Türkiye'yi tercih etmesi sektörümüzün geleceği için büyük önem taşıyor. Ancak, döküm alıcısı firmalar tarafından Türkiye'ye gönderilen döküm modelleri veya kalıplarıyla ilgili gümrükte modelden bağımsız ortaya çıkan bu ciddi maliyetler döküm alıcısı şirketlerin bu maliyete katlanmayıp başka ülkelere yönelmesine yol açıyor.

ÖZELLİKLE COVID-19 PANDEMİSİ KOŞULLARINDA DÜNYANIN ÖNDE GELEN OEM'LERİNİN ALTERNATİF OLARAK TÜRKİYE'Yİ TERCİH ETMESİ SEKTÖRÜMÜZÜN GELECEĞİ İÇİN BÜYÜK ÖNEM TAŞIYOR.



GÜNCEL DIŞ TİCARETİ İLGİLENDİREN DİĞER KONULAR

Covid-19 sonrası yeni düzende ülkemizin nasıl konumlanacağı ve hangi politikaları benimseyeceği metal döküm sektörünün de yol haritalarını şekillendirmesini sağlayacak. Büyük resme bakılacak olursa; sektörü ilerleyen dönemlerde farklı açılardan yapısal dönüşümlere uğratacak birçok konu gündemde. Bunların başında iklim krizi ve döngüsel ekonomiye geçiş, AB Yeşil Mutabakatı'nın yansımaları, Endüstri 4.0 ve üretim teknolojilerinin dijitalleşmesi geliyor.

14 Temmuz 2021 tarihinde ilan edilen 'Fit for 55' yasa tasarısı; AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin yeni alanlara yayılması, yenilenebilir enerji kullanımının teşvik edilmesi ve Yeşil Mutabakat hedefleriyle uyumlu vergi sistemi gibi birçok yasal düzenlemeyi içeriyor.

Paket kapsamında sektörümüzü ilgilendiren en önemli husus ise Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) olarak öne çıkıyor. Düzenleme kapsamında demir – çelik ürünleri de yer almakla beraber CN sisteminde 73.03 – 73.07 – 73.08 – 73.09 – 73.10 kodlarına sahip ve sektörümüzü doğrudan etkileyen ürün grupları da yer alıyor.

Bu doğrultuda resmi makamlar nezdinde başlatılan girişimlerin yanı sıra sektörün kurumsal karbon ayak izi ölçüm ve azaltma noktasında hızlıca aksiyon alması en büyük ihracat pazarımız AB ile olan ticaretimiz açısından kritik önem taşıyor.

sürdürülebilirlik



BARIŞ MERT
Kontek Genel Müdürü

SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR DÜNYA İÇİN YEŞİL DÖNÜŞÜMÜN ÖNCÜSÜYÜZ

Hammaddeden proses yönetimine, AR-GE ve ÜR-GE aşamasından nihai ürüne kadar 360 derecelik bir yaklaşımla yönettiğimiz sürdürülebilirliği bir iş yapış biçimi haline getiriyoruz. Bu kapsamda teknik tekstiller ve onun içinde en katma değerli alan, akıllı tekstillere uzun yıllardır yatırım yapıyoruz.

İklim değişikliğiyle mücadele günümüzün ve gelecek nesillerin karşı karşıya olduğu en önemli küresel sınamalardan bir tanesini teşkil ediyor. Bu bağlamda dünya ekonomisi de sürdürülebilir bir ekonomiyi ve yaşamı yeniden şekillendirme arayışına girdi. Artık daha yaşanılabilir bir dünya ve sürdürebilir bir ekonominin en önemli adımının yeşil ekonomiye geçiş olduğu kaçınılmaz bir gerçek. Bunun için de hükümetlerin yanı sıra özel sektörlerin de ekonomik faaliyetlerini çevresel etkileri gözeterek yeniden tasarlaması gerekiyor. Özellikle tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını ile hem hükümetlerin hem de özel sektörün bu konuda daha hızlı aksiyon almaya başladıklarını görüyoruz. Geçtiğimiz günlerde yayımlanan,



2022-2024 dönemini kapsayan Orta Vadeli Program'da da "Yeşil Dönüşüm'e yer verildi. OVP'de iklim değişikliğinin etkisini tüm dünyada daha şiddetli bir şekilde göstermesinin, sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde yeşil ekonomiye geçiş sürecinin önemini artırdığının altı çizilerek, Avrupa Birliği (AB) tarafından 2019 yılı sonunda açıklanan Avrupa Yeşil Mutabakatı gibi yaklaşımlarla gelişmiş ülkelerin öncülüğünde küresel düzeyde ekonomi politikalarında iklim değişikliğinin ağırlığının arttığına vurgu yapıldı. Bu durumun, başta Türkiye'nin ana ihracat

pazarı AB olmak üzere ülkelerin uygulayacağı yeni politikalara göre sanayide ve ekonomi genelinde yeşil dönüşümün gerekliliğini beraberinde getirdiğine dikkat çekildi. Bununla birlikte, program döneminde küresel değer zincirleriyle bütünleşme ve daha fazla uluslararası yatırım çekme sürecinin, bu yeni anlayış çerçevesinde Yeşil Mutabakat Eylem Planı'nda yer alan hedef ve eylemler de dikkate alınarak şekilleneceği açıklandı.

İSTİKRARLI EKONOMİK BİR BÜYÜME İÇİN YEŞİL DÖNÜŞÜM ŞART

OVP'den de anlayacağımız gibi istikrarlı bir büyüme için Yeşil Mutabakat Eylem Planı'nda yer alan hedef ve eylemler dikkate alınmak zorunda. Dünya Ekonomik Forumu'nun 2020 Küresel Riskler Raporu'na göre gerçekleşme olasılığı açısından ilk beş riskin tamamı çevresel riskler (ağır hava şartları, iklim eyleminde başarısızlık, doğal afetler, biyolojik çeşitlilik kaybı ve insan kaynaklı çevre felaketleri) olup, bunların üçü (iklim eyleminde başarısızlık, biyolojik çeşitlilik kaybı ve ağır hava şartları) etkisi bakımından da çevreseldir.

ŞEKER KAMIŞI, MISIR GİBİ NİŞASTA İLE ELDE EDİLEBİLECEK TÜM KAYNAKLARDAN ÜRETİLEBİLEN PLA (POLİLAKTİK ASİT) İPLİK ÜRETİMİNE BAŞLADIK. AYRICA KLASİK PLASTİKLERE ALTERNATİF VE BİYOLOJİK OLARAK PARÇALANABİLMESİ SEBEBİYLE ÇEVRE DOSTU BİR PLASTİK MATERYAL OLAN PHA KONUSUNDA DA ARAŞTIRMALARIMIZ DEVAM EDİYOR.



Daha önce de söylediğimiz gibi artık birçok şirket çevresel risk faktörlerini dikkate alarak, bu çerçevede işlerini yürütmeye başladı. ÇSY faktörlerinin finansal açıdan faydalı olabileceğine dair artan farkındalık gibi birçok faktörün yön verdiği ÇSY yatırım stratejileri, özel bir alandan ana akıma geçerek sermaye akışını dönüştürmeye başladı. Öyle ki 2020'de ÇSY yatırım stratejileri, pandeminin ardından 71.1 milyar dolarlık net girişlerin ardından ilk kez rekor düzeye ulaşarak bir trilyon doları aştı.

KORTEKS, ÇEVRE DOSTU ÜRÜNLERİ VE DÖNGÜSEL EKONOMİYE KATKILARIYLA ÖNCÜ BİR ROLE SAHİP

Biz de bu küresel risklerin farkında olan bir şirket olarak Zorlu Holding'in, dünyadaki paydaş temelli dönüşüme cevap verdiği Akıllı Hayat 2030 stratejisi doğrultusunda bütün iş süreçlerimizi yönetiyor ve bu anlayışla; çevresel, sosyal ve yönetişim alanlarında belirlediğimiz, değer yaratacak hedeflerimizi hayata geçiriyoruz. Hammaddeden proses yönetimine, AR-GE ve ÜR-GE aşamasından nihai ürüne kadar 360 derecelik bir yaklaşımla yönettiğimiz sürdürülebilirliği bir iş yapış biçimi haline getiriyoruz. Bu kapsamda teknik tekstiller ve onun içerisinde en katma değerli alan, akıllı tekstillere uzun yıllardır yatırım yapıyoruz.

Bugün geldiğimiz noktada şunu rahatlıkla söyleyebilirim; tekstil sektörünün geleceğini sürdürülebilirlikle birlikte dijitalleşme belirleyecek. AB'de Yeşil Mutabakat gibi uygulamaların başlayacağı bir dönemde sürdürülebilirlik kriterlerine uyum sağlayamayan, fabrika ve operasyonlarını dijitalleştirmeyen bunun yanında döngüsel ekonomiye uyum sağlamayan şirketlerin varlıklarını sürdürebilmeleri zorlaşacak.



Biz Korteks olarak, döngüsel ekonomi tabanlı çalışmalarımızla bütün sektörlere örnek olmaya devam ediyoruz. Çünkü döngüsel ekonominin artık yalnızca yeni bir iş yapış şekli olarak değil, gelecek nesillere yaşanabilir bir dünya bırakmak için iklim krizine karşı tarafların merkezine alması gereken bir konu olduğuna inanıyoruz. Biz bir yandan sürdürülebilirliği iş yapış biçimi haline getirirken bir yandan da tesislerimizi döngüsel ekonomiye uygun şekilde geliştirmeye devam ediyoruz. Bu konuda birçok proje ve yatırımımız sürüyor. Örneğin şeker kamışı, mısır gibi nişastası ile elde edilebilecek tüm kaynaklardan üretilebilen PLA (polilaktik asit) iplik üretimine başladık. Ayrıca klasik plastiklere alternatif ve biyolojik olarak parçalanabilmesi sebebiyle çevre dostu bir plastik materyal olan PHA konusunda da araştırmalarımız devam ediyor. Tamamen bakterilerden üretilen, iplik üretiminde kullanılabilecek bir madde üzerine PHA alanında TÜBİTAK desteği ile Uludağ Üniversitesi koordinatörlüğünde iş birliğimiz sürüyor. İstanbul Üniversitesi ile polimerizasyon prosesleri için bir iş birliğimiz var. TÜBİTAK proje başvurusunu yaptık ve bütçemizi aldık. Farklı polimer elde etmek için çalışmalarımız da devam ediyor.

COVID-19 PANDEMİSİ, SÜRDÜRÜLEBİLİR VE GELECEK NESİLLERE DAHA İYİ BİR DÜNYA BIRAKMAK İÇİN KÜRESEL ÖLÇEKTE ÇABALARIN TÜM PAYDAŞLAR TARAFINDAN HER DÜZEYDE ARTIRILMASI İHTİYACINI PEKİŞTİRDİ.

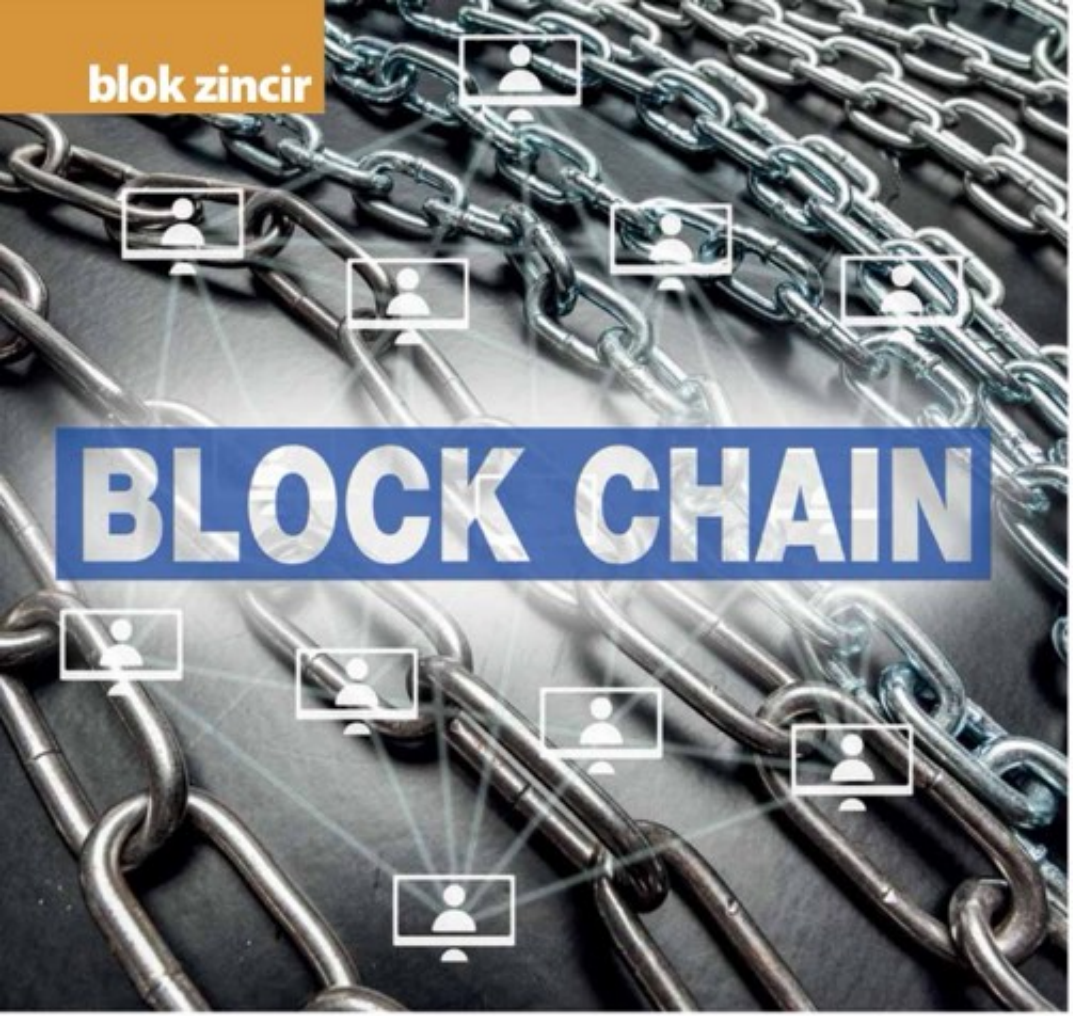
YÜZDE 100 PET ŞİŞEDEN POLYESTER İPLİK ÜRETİMİ BAŞLADI

Ayrıca pandeminin getirdiği olumsuz koşullara rağmen 10 milyon dolar yatırımla devreye aldığımız Polimer Geri Dönüşüm Tesisi ile Türkiye'de bir ilki gerçekleştirerek, yüzde 100 PET şişeden polyester iplik üretmeye başladık. Buradaki amaç, doğaya atılan pet şişeleri toplayıp tekrar iplik haline getirmek. Aşağı yukarı 110 bin tane pet şişeden bir kg iplik elde ediliyor. Yani bir kg iplik ile 110 bin tane pet şişeyi geri kazanmış oluyoruz.

Toplam 17 bin metrekare kapalı alanda aylık 600 ton üretim kapasitesine sahip olacak Polimer Geri Dönüşüm Tesisi ile Korteks, virgin PES iplik tesisinden çıkan üretim firelerini de hammadde olarak kullanıp, sıfır üretim firesiyle üretim yapıyor. Yerli ve yabancı müşterilerine giyimden ev tekstili ve otomotive kadar polyesterin kullanıldığı tüm alanlarda kullanılabilen geniş bir ürün yelpazesi sunuyor.

Daha önce de söylediğimiz gibi Covid-19 pandemisinin yarattığı sosyal ve ekonomik krizin yansımaları iklim değişikliğiyle mücadelenin sadece bir çevresel mesele olmadığı gerçeğini ortaya çıkardı. Sürdürülebilir ve gelecek nesillere daha iyi bir dünya bırakmak için küresel ölçekte çabaların tüm paydaşlar tarafından her düzeyde artırılması ihtiyacını pekiştirdi.

Biz Korteks olarak, sürdürülebilir bir büyüme ve başarının devamlılığı için paydaşlarımızla ve toplumla olan iş birliklerimizin uzun vadeli olması gerekliliğine inanıyoruz. Sahip olduğumuz sorumlu iş anlayışı kapsamında enerji ve doğal kaynakların korunması ve yaşam alanlarının güçlendirilmesi için üzerimize düşen görevi yerine getirmek için var gücümüzle çalışıyoruz.



MERAL ŞENGÖZ
Dış Ticaret Uzmanı

TİCARET FİNANSMANI, 'BLOCKCHAIN' TEKNOLOJİSİNDEN NASIL YARARLANACAK?

Her ne kadar geleneksel iş yapış biçimleri ile hayat devam ediyor diye düşünsek de geçmişten gelen eski ve kağıt tabanlı süreçlerin yenilenmesi gereği her geçen gün kendini daha fazla hissettiriyor. Blockchain teknolojisi de bu geçişte ve yeni dijitalleştirilmiş çözümlerin başlatılmasında büyük rol oynamaya başlıyor.

Blockchain teknolojisi ve uygulamaları, dünya haberlerinde hemen her gün yer alıyor. Dijital dönüşüm her geçen gün hızla ilerlerken, Blockchain'e dayalı yeni projeler ve pilot çalışmalar sürekli üretim ve tedarik alanlarında önde yer alıyor ve fark edilmek için mücadele ediyor.

Blockchain, üretimden sağlık hizmetlerine veya devlet uygulamalarına kadar çok farklı kullanım alanında yer bulurken, ticaretin finansmanı sektörü bu teknolojiden yararlanan ana sektörlerden birisi halini alıyor.

Ticaret finansmanı bir anlamda küresel ticaretin yakıtıdır. Öyle ki, WTO (World Trade Organization) verilerine göre dünya ticaretinin yüzde 80 ila 90'a varan kısmı nakdi krediler, sigortalar ve garantiler şeklindeki finansman kaynaklarının kullanımına dayanıyor. (3) Firmaların üretim ve sevk için ihtiyaç duydukları nakdi finansmanı sağlamak yanı sıra risklerini azaltmak için garanti mekanizmalarına ulaşabilmesi son derece önemlidir. Dolayısıyla bu pazarın neden blockchain teknolojisinin fırsatları hakkında pek çok tartışmayı içerdiğini ve yeni girişimleri barındırdığını anlamak zor değildir.

Ancak, mevcut ticaret finansmanı hacmindeki 40 trilyon doların sürdürülebilirliği, yeni finansman çözümleri sunulmasına ve bunların verimliliğine bağlı.

Ticaret finansmanı genellikle;

- *bir mal ve hizmet satıcısı veya ihracatçısı,*
- *bir satın alma organizasyonu veya ithalatçısı*

ve

- *bankalar,*
- *sigortacılar,*
- *finansal kuruluşlar ve*
- *hizmet sağlayıcılar*

gibi çeşitli aktörleri içerir. Satıcılar ve alıcılar, tedarik zinciri kaynaklı kesinti riskini azaltma yollarını ararken, işletme sermayelerini ve nakit akışlarını sürekli olarak iyileştirme gayreti içindedirler.

Ne yazık ki, mevcut ticaret finansmanı sektörü, dayandığı temel teknoloji nedeniyle verimsizdir ve artan hacmi destekleyecek performansı, yani ölçeklenebilirliği bulunmuyor.

Şu anda bankalar ve onların kurumsal müşterileri tarafından ticaret ve işletme sermayesi finansmanını yönetmek için kullanılan sistemler son derece manuel işleyişlere, silolarda sıkışmış verilere ve süreçlere, görünürlük veya izlenebilirlik eksikliğine ve yüksek işletim masraflarına neden oluyor.

Bu bağlantısız ve eskiyen sistemler, yeni teklifleri kolayca oluşturma ve ölçeklendirme, daha fazla coğrafyaya yayılma ve gelişmiş teknolojilerden yararlanma becerisine katı sınırlar getiriyor.

Her ne kadar geleneksel iş yapış biçimleri ile hayat devam ediyor diye düşünsek de geçmişten gelen eski ve kağıt tabanlı süreçlerin yenilenmesi gereği her geçen gün kendini daha fazla hissettiriyor. Blockchain teknolojisi de bu geçişte ve yeni dijitalleştirilmiş çözümlerin başlatılmasında büyük rol oynamaya başlıyor.

Blok zinciri teknolojisinin ticaret finansmanındaki başlıca faydaları verimlilik, izlenebilirlik, denetlenebilirlik, şeffaflık ve güvenlik olarak özetlenebilir.

Verimlilik – İşlemler doğrudan ilgili taraflar arasında aracı olmadan ve sayısallaştırılmış bilgilerle tamamlanır. Ayrıca, blokzincir teknolojisi ile taraflar, ticari eylemleri otomatik olarak tetikleyebilen akıllı sözleşmeler yapabilirler. Bu, ticaret finansmanı süreçlerini önemli ölçüde kolaylaştırmaya, böylece maliyetleri düşürmeye ve işlem hızını artırmaya olanak tanır.

İzlenebilirlik – Blokzinciri teknolojisi ile kullanıcılar malları ve varlıkları ve şu anda nerede bulunduklarını takip edebilirler. Ayrıca, olası işlem için ilgili varlık bilgileri yeni sahibine veya yeni sahibinden iletilebilir. Bu, yeni finansman fırsatı sağlar ve ticari varlıklara olan ilgiyi inanılmaz ölçüde artırabilir.

Denetlenebilirlik – Her bir ticaret finansmanı işlemi sıralı bir şekilde ve süresiz olarak kaydedilir. Bu, ticari varlığın ömrü boyunca silinmez bir denetim izinin yanı sıra varlıkların orijinalliğinin daha iyi doğrulanması ve uyumluluk maliyetlerinin azaltılmasını sağlar.

Şeffaflık – Blockchain teknolojisi, daha fazla güven geliştirmek üzere ticari anlaşmalara uygun olması gereken işlemlerin ayrıntılarını kaydedebilir. Bu, riski azaltmaya izin verir ve ticareti finanse etmek için daha fazla fırsat ve seçenek sunar.

Güvenlik – Her işlem,



bağımsız olarak doğrulanmış şifreleme (kriptografi) kullanılarak ticaret ağı içinde doğrulanır. Böylece, ticaretle ilgili verilerin farklı finansal kurumlar arasında güvenli bir şekilde paylaşılmasına izin vererek bilgilerin doğruluğu garanti edilebilir.

BLOK ZİNCİR UYGULAMALARI HIZLANARAK ARTIYOR

Ticaret finansmanı alanındaki blok zinciri uygulamaları son 2 yılda hızlanarak artıyor. WTO ve TFG (Trade Finance Global) tarafından hazırlanan yayında (4) yer alan aşağıdaki Periyodik Tablo'da da görüleceği üzere dünya ticaretini sağlayan tedarik zincirlerinin finansmanına hizmet veren pek çok sektörde Blokchain uygulamaları hızla büyüyor.

Ticaretin finansmanına yönelik fintech'ler başı çekmekle beraber, evrak dijitalleşmesi, lojistik ile gemi taşımacılığı, sigorta ve müşteri kimliğinin tespiti alanlarında yeni teknoloji firmaları doğuyor.

Ticaretin finansmanı alanında yer alan oluşumlar genellikle konsorsiyum ve işbirliği ağları şeklinde organize oluyor. Özellikle uluslararası ticaretin finansmanında uzmanlaşan dünya bankalarını, büyük üretim ve dağıtım firmalarını, IBM, Microsoft, Corda gibi teknoloji firmalarını, SAP gibi Kurumsal Kaynak Planlama sağlayıcılarını barındıran bu konsorsiyumların çok yakında yaygınlaşarak ticaretin finansmanına bambaşka süreçler ve çözümler sunacakları tahmin ediliyor.

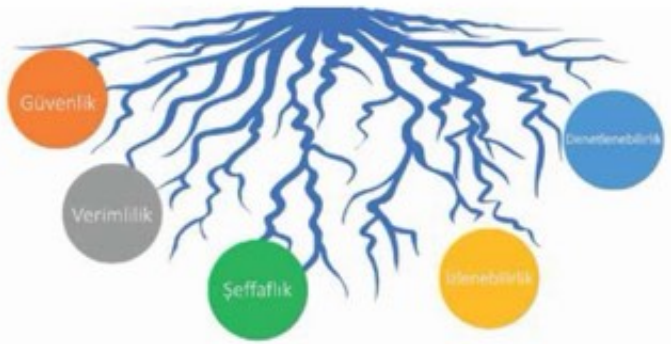
WTO'nun yayımladığı "Can Blockchain Revalutionize Trade Finance" adlı kitabında (5) yer aldığı üzere ".. Eğer bu projeler başarılı olursa, Blockchain pekala geleceğin ticaretinin alt yapısı olabilir. Konteynerin keşfinden beri gemicilik sektörü ile uluslararası ticaretin en büyük yıkıcı değişimi Blockchain ile yaşanabilir." İfadeleri Blockchain teknolojisini içeren dijital dönüşümün ne denli yakın olduğunun uluslararası örgütlerce de tahmin edildiğinin göstergesidir.

Ticaretin finansmanı alanında blokzinciri teknolojisinden yararlanarak öne çıkan iş birliklerinden birisi de Marco Polo Network'üdür. Ülkemizin en büyük bankalarından olan T. İş Bankası A.Ş., Commerzbank'ın da katılımı ile 2020 ve 2021 yıllarında Şişecam ile Sanko firmalarının dış ticaret işlemlerine Marco Polo platformu üzerinde garanti vererek finanse etmiştir (6). Ülkemizin bu ilk blockhain teknolojisine dayalı dış ticaretin finansmanı işlemleri dış ticaretin dijitalleşmesinde önemli bir dönüm noktası oluyor.

Marco Polo Network (eski adıyla TradeIX) dünyanın dört bir yanından bankaları bünyesine alarak hızla iş birliği ağını büyütüyor. Bunlar; ING, Commerzbank, BNP Paribas, Crédit Agricole-CIB, NatWest, Natixis, Bangkok Bank, RMB, SMBC, İş Bankası ve LBBW'dir. R3'ün Corda blok zinciri teknolojisinden yararlanan iş birliği ağı önümüzdeki aylarda kurumsal müşterilerle birlikte büyümesini hızlandırmayı planlıyor.

BLOCKCHAIN TEKNOLOJİSİ NEDİR?

Bir Blockchain, hesap defteri girişini ya da bir hesap hareketi kaydını temsil eden veri yapısıdır. Her hesap hareketi, gerçekliğini koruma altına almak adına dijital olarak imzalanır ve kimse bu kayda müdahale edemez. Böylece hem hesap defterinin kendisi hem de içindeki hesap hareketlerinin güvenilir olduğu varsayılır.



Blockchain teknolojisinin ticaretin finansmanına sağladığı faydalar



BLOCKCHAIN TEKNOLOJİSİ NE SAĞLAR?

Blockchain ve kripto teknolojisi, iş yerindeki internet ağına bağlı her makinenin diğerleri ile şifreli olarak konuşmalarını sağlıyor.

Ne konuşuyor bu makineler? Ana olarak, yapılan herhangi bir işlemi, örneğin bir para transferini ve bu işlem sonucu oluşan son durum bilgisini aralarında paylaşıyorlar.

Aynen bir bankanın yapılan bir havale için gönderenin hesabından parayı düşüp, alıcının hesabına gelen parayı eklemesi gibi... Bu çok önemli! Çünkü daha önceden güveni sağlamak için bir aracıya ya da otoriteye ihtiyaç duyulurken, artık bu güven, makineler arası mutabakat sayesinde otomatik olarak sağlanıyor.

Yani Blockchain teknolojisi, yukarıda bahsedilen merkezi yapıların elinde olan 'güven' unsurunu, 'güvene duyulan ihtiyacın minimize edildiği', merkezi olmayan, yani ademi merkeziyetçi bir yapıya taşıyor.

Bu yıl, devam eden birçok projenin üretime geçmesi ve yeni stratejik ortaklıklar ve yeniliklerin geliştirildiği ticaret finansmanı endüstrisi ve blok zincir teknolojisi için çok önemli olacak.

2022 yılında dikkatle izlememiz gereken çok yeni gelişmeler yaşayacağız!

Kaynaklar:
1) https://bkm.com.tr/blok-zinciri-blockchain-nedir/
2) Sorularla Blockchain, Turan Sert, Blockchain Türkiye Yayınları.
3) https://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/tr_finance_e.htm
4) Blockchain & DLT Where Do We Stand?, Deepesh Patel and Emmanuelle Ganne, WTO.
5) Can Blockchain Revalutionize Trade Finance?, Emmanuelle Ganne, WTO
6) https://www.isbank.com.tr/bankamizi-taniyin/is-bankasi-blockchain-teknolojisiyle-dis-ticarette-odeme-garantisi-veren-ilk-turk-bankasi-oldu
https://www.isbank.com.tr/bankamizi-taniyin/is-bankasindan-blockchain-teknolojisiyle-dis-ticarette-bir-islem-daha
https://www.isbank.com.tr/bankamizi-taniyin/is-bankasindan-blockchain-teknolojisi-ile-dis-ticarette-bir-ilk-daha

SERDAR ÖZBÜBER
REENGEN

NESNELERİN İNTERNETİ (IOT) İLE ENERJİ TASARRUFU VE YÜKSEK VERİMLİLİK

Kurumsal firmalarımızın birçoğu sürdürülebilirliği iş stratejilerinin merkezine koymaya başladı. IoT sistemlerinin mümkün kıldığı görünürlük, enerji tasarrufu ve işletme verimliliği gibi kazanımlar sayesinde bu firmalarımız maliyet ve sürdürülebilirlik hedeflerine daha kolay ulaşmaya başladı.



Sürekli artan enerji gereksinimlerimiz, bir taraftan sınırlı doğal kaynaklarımızın hızla tükenmesine yol açarken, diğer yandan ekosistemimizin ciddi bir biçimde tahrip olmasını beraberinde getiriyor. Sera gazı salınımın sebep olduğu iklim değişikliği yeryüzündeki tüm canlıları tehdit etmeye başladı. Bu nedenle enerji üretiminin çevre ve iklim üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmek yaşamsal bir gereklilik haline geldi.
Kısıtlı doğal kaynaklarımızı idareli kullanmanın, ekosistemimizi korumanın ve sürdürülebilir bir büyümeyi sağlamanın yolu, enerji kullanımında tasarrufu ve verimliliği artırmaya en üst seviyede öncelik verilmesinden geçiyor.
Öte yandan mal ve hizmet üretiminde en önemli girdilerden birinin enerji olduğu göz önüne alındığında, bu alanda elde edilen her türlü iyileştirme, maliyetleri düşürerek firmaların rekabet gücüne katkı sağlayacağı gibi verimli enerji yönetimi, ihracatta Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat, ABD'nin Scope 1, 2, 3 kılavuzlarına göre hesaplanan sera gazı emisyon koşullarını ve ISO 14001, 14064, 50001 gibi çevre standartlarını yerine getirmesini de kolaylaştıracaktır.
Aslında, Nikola Tesla ve Thomas Edison'un zamanlarından geçtiğimiz yüzyılın sonlarına kadar elektrik enerjisi altyapısındaki değişim oldukça yavaş, doğrusal bir ilerleme gösterdi. Ancak, 2000'lerin başlarından itibaren elektronik, bilgisayar ve iletişim alanlarındaki gelişmeler sonucu Bulut-sistemleri, Büyük-veri, Yapay-zeka, Veriden öğrenen-sistemler, Blok-zinciri, Nesnelerin-interneti (IoT) gibi yeni teknolojiler -tüm yaşamımızı etkilediği gibi- enerji alanında da giderek hızlanan bir dönüşümü başlattı.



IOT TEKNOLOJİLERİ İLE MEVCUT ENERJİ ALTYAPILARI AKILLI ŞEBEKELERE (SG) DÖNÜŞMEKTE, BU ŞEBEKELERE TÜKETİCİLERİN KENDİ BİNA VE TESİSLERİNDE KURDUĞU GÜNEŞ PANELLERİ, RÜZGÂR TÜRBİNLERİ, BATARYA-ÜNİTELERİ GİBİ YENİLENEBİLİR ENERJİ ÜRETİMİ VE ENERJİ DEPOLAMA BİRİMLERİ DE EKLENEREK MİKRO-ŞEBEKELER OLUŞMAKTADIR.

IoT KAVRAMI, 2000'Lİ YILLARDA YAYGINLAŞIYOR

1990'lardan itibaren sanayide üretim tesislerinin izlenmesi için kullanılan "Machine-to-Machine" (M2M) kavramı, 2000'li yıllarda yeni bir anlayış ve ek iletişim protokolleri ile IoT kavramına dönüşerek sanayi dışındaki alanlarda da yaygın olarak kullanılmaya başlandı. Enerji, bu alanların en önemlilerinden birisidir. Veri analitiği kullanan IoT tabanlı çözümlerle üretimden tüketime enerji değer zincirinde önemli kazanımlar elde etmek mümkün hale geldi.

IoT teknolojileri ile mevcut enerji altyapıları akıllı şebekelere (SG) dönüşmekte, bu şebekelere tüketicilerin kendi bina ve tesislerinde kurduğu güneş panelleri, rüzgâr türbinleri, batarya-üniteleri gibi yenilenebilir enerji üretimi ve enerji depolama birimleri de eklenerek mikro-şebekeler oluşmaktadır.
Böylece, önceden tek yönlü 'üretim -> iletim -> dağıtım -> tüketim' yapısında oluşmuş bulunan klasik enerji iş modeli, 'enerji üreten' tüketicilerin de (prosumer) içinde yer aldığı, enerji fiyatının dinamik olarak belirlendiği ve tüketimin buna göre planlandığı yeni yapılara ve daha farklı iş modellerine dönüşüyor.
Tüm bu yenilikleri hayata geçirmek ve elde edilecek faydaları en üst düzeye çıkartmak için sayaç, sensor, analizör, invertor, anahtar-röle ve iletişim ara-birimlerinin (IoT gateway) birbirleri ile ve diğer sistemlerle etkileşimli biçimde çalışmasını sağlayan, kapsamlı, izleme, analiz, yönetim ve raporlama sistemlerine gerek duyuluyor.
Bu amaçla IoT tabanlı enerji izleme ve yönetim sistemleri geliştiriliyor. Bu sitemlerle sahadaki jeneratör, UPS, iç ve dış aydınlatmalar, iklimlendirme, priz-yükleri ve üretim hatları gibi tüm birimlerin 'anlık' çalışma konumuna, enerji tüketimine, anormallik olup olmadığına ilişkin kritik önem taşıyan veriyi düzenli olarak toplamak, grafik ekranlarda görselleştirerek 'anlık' durumu izlemek ve akıllı analiz yöntemleriyle değerlendirerek derinlemesine anlamlı sonuçlar çıkararak uygulanabilir öneriler üretmek mümkün oluyor.
Yine bu sistemler sayesinde küresel bazda faaliyet gösteren çok şubeli bankalar, perakende zincir mağazaları, oteller,

fabrikalar ve hastanelerin, enerji tüketimi, güneş enerjisi üretim ve depolama, elektrikli araç şarj tesisi gibi tüm kritik altyapıları kesintisiz, gerçek-zamanlı izlenebiliyor. Ayrıca, verimlilik karşılaştırmaları yapılabiliyor ve anormallikler zamanında tespit edilerek alarmlar üretilmesi suretiyle uzaktan, otomatik olarak (ya da lokal ekibi yönlendirerek yerinde) müdahale edilebiliyor.
Diğer yandan teknik, idari ve finansal raporlar ile uluslararası normlara uygun sürdürülebilirlik amaçlı karbon ayak izi raporları da üretilebiliyor. Böylece enerji tasarrufu ile birlikte, önceden elle yapılan işlemlerin otomasyonu ile hataların azaltılması, servis sürekliliği ve yüksek iş verimliliği de sağlanabiliyor.

IOT SİSTEMLERİ, AKILLI ŞEHİR OLUŞUMUNDA DA ÖNEMLİ ROL OYNUYOR

IoT sistemleri, Akıllı Şehir oluşumunda da önemli bir rol oynamaya başladı. Belediyeler, toplu taşıma, trafik, hava ve su kalitesi, meteoroloji, enerji üretim ve tüketim verilerini takip ve kontrol edilebiliyor, farklı kaynaklardan elde ettikleri tüm veriyi işleyerek yüksek katma değerli hizmetlere dönüşebiliyorlar.
Kurumsal firmalarımızın birçoğu da sürdürülebilirliği iş stratejilerinin merkezine koymaya başladı. IoT sistemlerinin mümkün kıldığı görünürlük, enerji tasarrufu ve işletme verimliliği gibi kazanımlar sayesinde bu firmalarımız maliyet ve sürdürülebilirlik hedeflerine daha kolay ulaşmaya başladılar.

IOT BAZLI SİSTEMLER, TARIM GİBİ GELENEKSEL SEKTÖRLERDE DE DİJİTAL DÖNÜŞÜMÜ BAŞLATTI.

IoT çözümleri, imalat sanayisinde üretim hattı birim maliyet takibi ve kritik ekipmanların izlenmesinden, süpermarket zincirlerinde stok optimizasyonuna, binalarda hava kalitesini iyileştirmekten, gereksiz enerji tüketimlerini önlemeye kadar çok çeşitli ek faydalar sağlıyor. IoT bazlı sistemler, tarım gibi geleneksel sektörlerde de dijital dönüşümü başlattı. IoT uygulamalarla su yakıt ve gübre kullanımını optimum hale getirmek, zararlılarla mücadelede zirai ilaç kullanımını kontrol etmek, toprağın kalitesini korumak, enerji tasarrufu sağlamak, tarımsal üretimin miktarını ve kalitesini artırmak, kısaca daha sürdürülebilir tarım yapmak mümkün hale geldi.
Özetle, çevremizdeki nesneler giderek daha akıllı varlıklar haline geliyor ve birbirleriyle iletişim kurarak veri alışverişi yapabiliyorlar. Bu sayede enerji tasarrufu, işletme verimliliği ve yaşam kalitesi artıyor, mevcut mal ve hizmet üretim altyapıları hızla dönüşüyor ve işletmelerin iş yapış tarzları farklı bir bakış açısı ile yeniden tanımlanarak işletmeler daha etkin, hızlı, güvenilir ve çok daha verimli hale geliyorlar.



AMBALAJIN
SÜPERMARKETİ



Yarım asırlık bilgi ve deneyimimizle; gıda, kozmetik ve endüstriyel ürün sektörlerinin, metal ve plastik ambalaj ihtiyaçlarını karşılamanın gururu ve sorumluluğunu taşıyoruz.

sarten

www.sarten.com.tr

SARTEN AMBALAJ SAN. TİC. A.Ş.
Ferko Signature Büyükdere Cad. No:175/100 34394 Şişli - İstanbul
Tel:+90 212 275 76 60 Fax: +90 212 272 34 17
sarten@sarten.com.tr - www.sarten.com.tr

inceleme



"TİCARETİ KOLAYLAŞTIRMAK" NE KADAR KOLAY?

118 ülkeden 50 yıllık dönem (1950-1998) için alınan verilere göre, ticari işlemlerdeki basitleştirme ülkelerin ortalama büyümelerine yıllık yüzde 1,5 olumlu katkı sağlamaktadır. DTÖ öngörüleri, Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın tam olarak uygulanmasının ticaret maliyetlerini ortalama yüzde 14,3 azaltabileceğini, küresel ticareti yılda 1 trilyon dolara kadar artırabileceğini ve en yüksek oranda kazançların da en fakir ülkelerde olacağını göstermektedir.

RIZA MEHMET KORKMAZ
Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.
Genel Müdürü

I. GİRİŞ

Genel anlamda "Ticaretin kolaylaştırılması" tabiri, malın üretiminden son kullanıcıya ulaşmasına kadar olan tüm işlem ve süreçlerin basitleştirilmesi, uyumlulaştırılması, kolaylaştırılması ve hızlandırılmasını ifade etmektedir.

Dünya Ticaret Örgütü tarafından hazırlanan "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması"nda yer bulduğu haliyle de kavram; özellikle ithalat, ihracat ve transit işlemlerinde gümrük idareleri ve dış ticarette rol alan diğer kurum ve kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen uluslararası prosedürlerin basitleştirilmesi, uyumlulaştırılması, standardizasyonu ve otomasyonunu kapsamaktadır. Bu çerçevede, dış ticaret işlemlerinde gereksiz iş ve işlemlerin tekrarların elimine edilmesi; özellikle malların teslimi ve gümrüklemesinde "elektronik ödeme", "risk yönetimi", "sonradan kontrol", "tek pencere", "varış öncesi işlem" ve "yetkilendirilmiş yükümlü" gibi modern uygulamaların hayata geçilmesi; işlem maliyetlerinin azaltılması; ticaret uygulamalarında şeffaflığın sağlanması ve güvenilirliğin artırılması; dış ticaret alt yapısının geliştirilmesi; işlemlerde tarafsızlığın sağlanması ve ayrımcılık yapılmaması; sınır otoriteleri arasında etkin işbirliği oluşturulması, anlaşmanın temel hedefleri olarak belirlenmiştir.

Dünyada ticaretin kolaylaştırılması çalışmaları uluslararası ticaretteki büyüme ve çok çeşitlilik, artan ikili ve çok taraflı ticaret anlaşmaları, serbest ticaret anlaşmaları ve gümrük birlikleri, üretim süreçlerine çok sayıda ülkenin dahil olduğu yeni ticari ilişkiler ağıyla birlikte ivme kazanmıştır. 1995 yılında Dünya Ticaret Örgütü'nün kurulmasıyla birlikte, "ticaretin kolaylaştırılması" bu örgütün en önemli faaliyet konularından birisi olmuş ve 22 Şubat 2017 tarihinde "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması"nın yürürlüğe girişiyle birlikte, düşünce düzeyindeki girişimler anılan anlaşma ile vücut bulmuştur.



Yine Dünya Gümrük Örgütü(WCO) de gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve etkin bir şekilde yürütülebilmesine yönelik çalışmalarını, 1974 yılında yürürlüğe giren ve 1999 yılında revize edilen "Gümrük Prosedürlerinin Uyumlaştırılması ve Basitleştirilmesi Sözleşmesi olan Revize Kyoto Sözleşmesi" ile sonuçlandırmıştır. Revize Kyoto Sözleşmesi 2006 yılında ülkemiz tarafından da imzalanmıştır. Yine gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve harmonizasyonu için Dünya Gümrük Örgütü bünyesinde başka uluslararası anlaşmalar da imzalanmıştır. Nairobi Sözleşmesi, İstanbul Sözleşmesi, Armonize Mal Tanımı ve kodlama Sistemi Uluslararası Sözleşmesi bu kapsamda sayılan anlaşmalardır. Öte yandan, WCO'da "AEO Programı", "WCO Data Modeli", "ICT Rehberi", "Time Release Çalışması", "Gümrük Özel Sektör İşbirliği Rehberi", "WCO Safe Standartlar Çerçevesi," adlı programlar ve rehberler de geliştirilmiştir.

Türkiye, özellikle dış ticaretin libere edildiği dönemlerde ve AB üyelik sürecine ilişkin görüşmelerin ivmelendiği evrelerde ticaretin kolaylaştırılması çalışmalarına hız veren, döviz ihtiyacı doğan dönemlerde de tabir yerindeyse el freni çekerek ani dönüşler yapan bir dış ticaret politikası izlediği görünümü vermektedir.

Ülkemiz, DTÖ'nün Ticaretin Kolaylaştırılması Sözleşmesine taraf olan ülkeler arasında yer aldığı gibi, 1996 yılından beri AB ile "Gümrük Birliği" kapsamında entegrasyon sağlamış durumdadır. Ayrıca EFTA ve 25 ülke ile Serbest Ticaret Anlaşması (STA) yürürlükte olan, 16 ülkeyle STA müzakerelere devam eden, 3 ülkeyle müzakereleri tamamlayan, 9 ülke için de STA girişiminde bulunan ülkemiz, bu çerçevede geniş bir STA ağını da kurmuş bulunmaktadır.

58'i halen yürürlükte olan 66 ülkeyle Gümrük Konularında Karşılıklı İdari Yardım Anlaşması (KİYA) da imzalayan Türkiye, tüm bu anlaşmalarla temel bir çerçeve çizerek, kağıt üzerinde ticareti kolaylaştırma yönünde bir irade ortaya koysa da bu iradenin sahaya ne kadar yansıdığı hususu tartışmalıdır.

Bu yazımızda, ticaretin kolaylaştırılması uygulamalarını ve Türkiye'nin bu açıdan bulunduğu noktayı değerlendirmeye çalışacağız.

II. DTÖ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ANLAŞMASI (TKA) VE BEKLENEN FAYDALAR:

Doha Kalkınma müzakereleri kapsamında Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) gündemine taşınan ticaretin kolaylaştırılması süreci, yaklaşık 10 yıl süren zorlu müzakereler sonrasında 3-6 Aralık 2013 tarihli 9. DTÖ Bakanlar Konferansı'nda Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasının kabuliyle sonuçlanmış; 27 Kasım 2014 tarihli DTÖ Genel Konseyinde de DTÖ kuruluş anlaşmasına, bir mal ticareti anlaşması olarak eklenmesine karar verilmiştir. 22.02.2017 tarihinde anlaşmanın onaylanması için gerekli olan 112 sayısına ulaşılınca anlaşma yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz de anlaşmayı iç onay prosedüründen geçirerek 16 Mart 2016 tarihi itibarıyla DTÖ'ye iletmiştir. 2021 yılı itibarıyla halen 155 ülkede "Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması" (TKA) yürürlüktedir.

118 ülkeden 50 yıllık dönem (1950-1998) için alınan verilere göre, ticari işlemlerdeki basitleşme ülkelerin ortalama büyümelerine yıllık yüzde 1,5 oranında olumlu katkı sağlamaktadır. Yine DTÖ öngörülerine göre, Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın tam olarak uygulanmasının ticaret maliyetlerini ortalama yüzde 14,3 oranında azaltabileceğini ve küresel ticareti yılda 1 trilyon dolara kadar artırabileceğini ve en büyük kazançların da en fakir ülkelerde olacağını göstermektedir. Bu kapsamda, basitleştirmelerin gerçekleştirilmesi halinde, Afrika ülkeleri ve en az gelişmiş ülkeler (LDCler) ticaret maliyetlerinde en büyük ortalama düşüşün yaşanacağı tahmin edilmektedir. Anlaşmanın tam olarak uygulanmasıyla birlikte, ithalat için gereken ortalama sürenin potansiyel olarak yüzde 47 oranında azalacağı; ihracat süresindeki kısalmanın ise daha da dramatik olacağı ve ihracatla ilgili işlem sürelerinde yaklaşık yüzde 91 oranında azalma görüleceği öngörülmektedir.



TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ANLAŞMASI'NIN TAM OLARAK UYGULANMASI İLE TİCARET MALİYETLERİNİN YÜZDE 14,3 AZALACAĞI VE KÜRESEL TİCARETİN YILDA 1 TRİLYON DOLAR ARTACAĞI ÖNGÖRÜLÜYOR.

Ticarette gerekli evrak işlerinin basitleştirilmesi, prosedürlerin modernizasyonu ve gümrük işlemlerinin uyumlu hale getirilmesi gibi ticareti kolaylaştırma çabaları, malları ihraç ve ithal etmek için gereken maliyetleri ve zamanı azaltmaktadır. DTÖ ekonomistlerinin 2015 yılında yaptıkları bir çalışmaya göre, ad valorem tarife esas alındığında, yüksek gelirli ülkelerdeki bir ürün için yüzde 134, gelişmekte olan ülkelerde ise yüzde 219 oranında bir tarife uygulanıyormuş gibi ek



ticaret maliyetleri yaratmaktadır.
TKA'nın, zaman ve maliyet yüklerini hafifleterek, mevcut ticaret erbabının ihracatını artırması ve yeni firmaların da ilk kez ihracat yapmasına olanak sağlaması beklenmektedir. Ayrıca, 2015-2030 ufku boyunca TKA'nın dünya ihracat büyümesine yılda yüzde 2,7 ve dünya GSYİH büyümesine yılda yüzde 0,5'ten fazla artı değer katacağı tahmin edilmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin küresel ortalamadan daha büyük kazanımlar elde etmesi de beklentiler arasındadır. TKA'nın hızlı ve tam olarak uygulanmasının yıllık olarak bu ülkelerin ihracatlarını yıllık yüzde 3,5 ve ekonomik büyümelerini de yüzde 0,9 artıracağı öngörülmektedir. Genel olarak, tüm faydaların üçte ikisinin gelişmekte olan ve en az gelişmiş dünyaya gideceği hesaplanmaktadır.
Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), değerlendirmelerine göre, ortalama bir gümrük işleminin 20-30 farklı tarafı bulunduğunu; 40 belge, 200 veri öğesi içerdiğini tahmin etmektedir. Bu verilerin en az 30'u 30 kez tekrarlanarak sistemlere yüklenmektedir. 60 – 70 arasındaki veri ise "yeni veri" olarak tuşlanmakta ve sistemlere kaydedilmektedir. Tüm dünyada gümrük vergi oranlarının önemli oranda düşürülmesiyle birlikte, gümrük formalitelerine uymanın maliyetinin, birçok durumda ödenecek vergi maliyetini aştığı bildirilmektedir.
"Tam Zamanında" üretim ve teslimatın olduğu modern bir iş ortamında, tüccar malların hızlı ve öngörülebilir bir şekilde serbest bırakılmasına ihtiyaç duymaktadır. "Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Teşkilatı" (APEC) tarafından yapılan bir araştırma, ticareti kolaylaştırma programlarının APEC ülkelerine GSYİH'larının yaklaşık yüzde 0,26'sı oranında kazanç sağlayacağını; gümrük vergilerinin düşürülmesinden beklenen kazanımları neredeyse iki katına çıkaracağını; bölgede gelişmekte olan ülkeler için ithal ürünlerin fiyatlarında sağlanacak tasarrufun ise ithalat fiyatlarının yüzde 2'sine kadar ulaşabileceğini ortaya koymuştur.
Gelişmekte olan ülke ekonomileri için, gümrük ve ulaşım gibi alanlardaki verimsizlikler, küresel ekonomiye entegrasyonlarının önündeki engeller olarak ortaya çıkabilmekte ve ihracat rekabetçiliğini veya doğrudan yabancı yatırım girişini ciddi şekilde bozabilmektedir. Bu nedenle; gelişmekte olan ülke ihracatçıları, özellikle bugün imal edilmiş mal ticaretinin yüzde 40'ını oluşturan diğer gelişmekte olan ülkelerdeki idari engellerin kaldırılmasıyla giderek daha da fazla ilgilenmektedir.

TÜM DÜNYADA GÜMRÜK VERGİ ORANLARININ ÖNEMLİ ORANDA DÜŞÜRÜLMESİYLE BİRLİKTE, GÜMRÜK FORMALİTELERİNE UYMANIN MALİYETİNİN, BİRÇOK DURUMDA ÖDENECEK VERGİ MALİYETİNİ AŞTIĞI BİLDİRİLMEKTEDİR.

GELİŞMEKTE OLAN ÜLKE EKONOMİLERİ İÇİN, GÜMRÜK VE ULAŞIM GİBİ ALANLARDAKİ VERİMSİZLİKLER, KÜRESEL EKONOMİYE ENTEGRASYONLARININ ÖNÜNDEKİ ENGELLER OLARAK ORTAYA ÇIKABİLMEKTE VE İHRACAT REKABETÇİLİĞİNİ VEYA DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM GİRİŞİNİ CİDDİ ŞEKİLDE BOZABİLMEKTEDİR.

Genellikle, düzenli olarak büyük miktarlarda sevkiyat yapmayan işletmeler için dış pazarları daha çekici kılmayı engelleyen en önemli unsur işletmenin önündeki idari engellerdir. Analistler, birçok ekonomide üretilen GSYİH'nin yaklaşık yüzde 60'ını oluşturan küçük ve orta ölçekli işletmelerin uluslararası ticarette aktif oyuncular olamamasının nedenini, uygulanan gümrük vergilerinden ziyade, ağır/aşırı bürokrasiye bağlamaktadır. Bu nedenle, ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik uygulamalar çok daha önem kazanmaktadır.
Türkiye için ticaretin kolaylaştırılmasında somut temel hedefleri irdelediğimizde; Ticaretin Kolaylaştırılması Türkiye Stratejisi ve Beş Yıllık Eylem Planı'nda; kamu, özel sektör ve çeşitli STK'ların temsilcilerinden oluşan "Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu"nun misyonunun, "Gümrük ve dış ticaret alanında, şeffaflık, öngörülebilirlik ve iş birliğine dayanan etkin kolaylaştırma politikaları geliştirmek" olarak belirlendiği; Ticaretin Kolaylaştırılması Stratejisinde Hedef Performans göstergeleri olarak da;

- *Dünya Bankası "İş Yapılabilirlik Raporu Sınır Ötesi Ticaret Sıralaması"nda ve "Lojistik Performans Endeksi"nde uzun vadede 20 basamak iyileştirme sağlanması,*
- *Dış ticaret işlemlerinin kamu hizmetlerinden kaynaklanan maliyetlerin, uzun vadede yüzde 20 oranında azaltılması,*
- *Dış ticaret işlemlerinde talep edilen belgelerin sayısının, uzun vadede yüzde 20 oranında azaltılması,*
- *Eşyanın teslim süresinin, uzun vadede yüzde 20 oranında azaltılması,*
- *Kırmızı hatta yönlendirilen sevkiyat oranının, uzun vadede yüzde 20 oranında düşürülmesi,*

hususlarının hedeflendiği görülmektedir.

III. DTÖ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ANLAŞMASINDAKİ (TKA) TEMEL DÜZENLEMELER ve ÜLKEMİZDEKİ MEVCUT DURUM:

TKA, transit mallar da dahil olmak üzere malların hareketini, gümrük işlemleri tamamlanarak serbest dolaşıma sokulmasını ve gümrükten çekilmesini hızlandırmayı amaçlayan hükümler içermektedir. Anlaşma ayrıca, ticaretin kolaylaştırılması ve gümrüğe uyum konularında gümrükler ve diğer ilgili merciler arasında etkili işbirliğine yönelik tedbirleri de belirlemektedir. İlaveten, bu alanda teknik yardım ve idari kapasite geliştirme yönünde de hükümler içermektedir. TKA, uygulamayı sağlamaları ve kademeli biçimde anlaşmayı hayata geçirmeleri amacıyla en az gelişmiş ülkelere ve gelişmekte olan ülkelere bir dizi yardım ve destek sağlanmasını öngörmüş ve bunun için bir mekanizma da oluşturmuştur.

Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması hükümlerini ve bu hükümlere ilişkin ülkemizdeki mevcut durumu da ana hatlarıyla şöylece özetleyebiliriz:

Madde 1: Yayımlama ve Şeffaflık: Üyelerin ticaretle ilgili ithalat, ihracat ve transit prosedürleri, uygulanan tarife oranlarıyla ücret ve harçlar dahil olmak üzere, tüm prosedür ve düzenlemelerini internetten yayımlamaları ve ticaretle ilgili soruları yanıtlayacak bir bildirim noktası kurmaları öngörülmektedir

Ülkemiz, bir ulusal bildirim noktası oluşturmamıştır. Bununla birlikte, firmalarımız Ticaret Bakanlığı Çağrı Merkezi ve web portalı "Uzmana Danışın" bölümü üzerinden ve mesai saatlerinde, doğrudan Bakanlık uzmanlarına (teorik olarak) erişim sağlayabilmektedir. 2020 yılında Bakanlık tarafından aylık ortalama 20 adet firma talebi cevaplandırılmıştır. Maddede öngörülen diğer yükümlülükler de ana hatlarıyla karşılanmaktadır.

Madde 2: Önceden Yayımlama ve Danışma: Üyeler, ticaretle ilgili yeni veya değiştirilen mevzuatı belirli bir süre önceden yayımlayacaklar; ticaretle ilgili yeni ve değiştirilen mevzuata ilişkin olarak ilgili çıkar gruplarının görüşlerinin alınmasına imkan sağlayacaklardır.

Ülkemizde ticaretle ilgili temel düzenlemelerde, yayımlama öncesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ve STK'lardan görüşleri alınsa da düzenli bir mekanizma henüz kurulamamıştır.

Madde 3: Ön Karar Mekanizması: Öngörülebilirlik sağlayan "bağlayıcı ön karar" mekanizması kurulacaktır. Tarife sınıflandırılması ve menşede, ön karar verilmesi zorunluyken; gümrük kıymeti, muafiyetler ve tarife kotaları gibi unsurlarda ön karar verilmesi zorunlu değildir. Ülkemizde, bağlayıcı tarife ve bağlayıcı menşe uygulamalarıyla, ön karar mekanizması uygulanmaktadır. 2019 yılında 559 adet, 2020 yılında da 503 adet BTB (Bağlayıcı Tarife Bilgisi) verilmiştir. Diğer alanlarda da ön karar verilmesi için çalışmalara ihtiyaç vardır.



TKA, TRANSİT MALLAR DA DAHİL OLMAK ÜZERE MALLARIN HARAKETİNİN, GÜMRÜK İŞLEMLERİ TAMAMLANARAK SERBEST DOLAŞIMA SOKULMASINI VE GÜMRÜKTEN ÇEKİLMESİNİ HIZLANDIRMAYI AMAÇLAYAN HÜKÜMLER İÇERMEKTEDİR.

Madde 4: Temyiz/İtiraz Prosedürleri: Ticaretle ilgili otoritelerin karar ve işlemlerine ilişkin tacirlere tarafsız ve şeffaf bir şekilde idari ve adli itiraz hakkı tanınacaktır. Ülkemizde bu açıdan gerekli yasal alt yapı ve işleyiş, TKA hükümleriyle uyumludur.

Madde 5: Tarafsızlık/Ayrımcılık Yapmamayı Güçlendiren Önlemler: Tarım ürünlerinde Avrupa Birliği'nin uyguladığı "erken uyarı sistemi" (rapid alert) benzeri sistemleri disipline etmeyi ve bu sistemlerin ticareti engelleyici olarak kullanılmasını engellemeyi; malların alıkonulması ve test prosedürlerine ilişkin hükümleri içermektedir. Ülkemizde, tarım ürünlerine ilişkin bir erken uyarı sistemi bulunmamaktadır. Bununla birlikte, tarım ürünlerinin sınır kapılarında kontrole tabi tutulması uygulaması ciddi bir şekilde yürütülmektedir.

Madde 6: Ücret ve Harçlar: Ticaretle bağlantılı ücret ve harçların disipline edilmesini; ücret ve harçların verilen hizmetle orantılı olmasını öngörmektedir. Ülkemizde ihracatçı birlikleri tarafından ihracat miktarının belli bir oranı olarak alınan harçla, nakliyeciler/acentalar tarafından alınan ordino ücretleri veya geçici depolama yerleri işleticileri tarafından alınan kimi ücretler açısından fahiş uygulamalar ve uyumsuzluk söz konusudur.

ANLAŞMA AYRICA, TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI VE GÜMRÜĞE UYUM KONULARINDA GÜMRÜKLER VE DİĞER İLGİLİ MERCİLER ARASINDA ETKİLİ İŞBİRLİĞİNE YÖNELİK TEDBİRLERİ DE BELİRLEMEKTEDİR.

Madde 7: Malların Teslimi ve Gümrüklenmesi: Madde içeriğinde gümrük uygulamalarında birçok önlem öngörülmektedir.

Varış Öncesi İşlem, mallar gümrük idaresine henüz gelmeden de gümrük işlemlerinin tamamlanmasını öngörmektedir. Ülkemizde de 23 Nisan 2019 tarihinde yürürlüğe giren Gümrük Genel Tebliği (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) (Seri No: 1) ile uygulaması başlamış, 2021 yılında havayolu için de uygulama genişletilmiş; 2020 yılında toplamda 76 firma 5842 beyannameyi varış öncesi düzenleyerek uygulamadan yararlanmıştır.

Elektronik Ödeme, ithalat ve ihracat işlemlerinden doğacak vergi, ücret ve harçların elektronik ortamda ödenmesini içermektedir. Ülkemizde halen gümrük vergileri ödemeleri ve fazla mesai ücretleri elektronik bankacılıkla ya da Gümkart uygulaması ile yapılmaktadır.

Malların teslimi ve gümrüklemesinin ayrılması, malın tüm gümrük işlemleri tamamlanmamış olsa bile, belli bir teminat mukabilinde ithalatçıya teslimi öngörülmektedir. Ülkemiz gümrüklerinde uygulaması bulunmaktadır.

Risk Yönetimi, gümrük kontrollerinin risk yönetimine göre gerçekleştirilmesini öngörmektedir.

Ülkemizde de bu kapsamda BİLGE sisteminin devreye girdiği 2000'li yıllardan beri gümrük kontrolleri eşyanın risk analizine göre yapılmaktadır. Bu bağlamda,

risk yönetimi 2000 yılından beri oluşturulmuş durumdadır. 2020 yılında ithalat ve ihracat işlemlerine dönük olarak risk analizi çalışmaları güncellenmiş; merkezi olarak toplamda 321 adet, yerel düzeyde de 540 adet risk profili oluşturulmuştur.

Ülkemizde risk yönetimi sistemi uygulanmakla birlikte fiziki kontrol oranları ileri ülkelere nazaran çok yüksektir. 2020 yılı itibarıyla ithalat işlemlerinin yüzde 13'ü kırmızı hatta, yüzde 24,3'ü yeşil hatta işlem görürken, yüzde 62,7'si ise sarı hatta işlem görmüştür. 2020 yılı itibarıyla ihracat işlemlerinin yüzde 3,1'i kırmızı hatta yüzde 13,3'ü yeşil hatta, yüzde 31,9'u mavi hatta işlem görürken, yüzde 51,7'si ise sarı hatta işlem görmüştür.

Sonradan Kontrol, dış ticaret şirketlerinin gümrüklerde yapılacak muayene ve denetimlerinin, uzman kadrolarca belge ve defterler üzerinden gerçekleştirilmesini öngörmektedir.

Dünyada giderek artan oranda tercih edilen bir denetim sistemi olan sonradan denetim uygulaması ülkemizde de yürütülmektedir. Ancak denetimlerin sık aralıklarla yapılması ve denetimlerin çok sıkı yürütülmesi şikayetlere konu olmaktadır. 2020 yılında yapılan programda toplam 270 firma, plan dışı olarak da 158 firma denetlenmiştir.

Ortalama Teslim Sürelerinin Ölçülmesi ve Yayımlanması, şeffaflık ve öngörülebilirliğin artırılması amacıyla eşyanın ortalama teslim sürelerinin yayımlanması öngörülmektedir. Ülkemizde Ticaret Bakanlığı'nın "Müşteri Odaklı Lojistik Bilgi Sistemi" (MOLBİS) altında "GET-APP Programı" bu konuda anlık takip imkanı sağlamaktadır.

Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulaması, belli mali/fiziki/IT açısından teknik şartları haiz ve gümrük işlemlerinde uygun/olumlu sicile sahip firmalara, gümrük idaresindeki işlemlerinde belli kolaylık ve istisnalar sağlanmaktadır. Ülkemizde 2000-2013 yılları arasında Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasına benzer ancak çok gelişmemiş "Onaylanmış Kişi Statüsü" uygulaması yürütülmüştür. Son olarak Avrupa Birliği ile uyumlu bir şekilde 2013 itibarıyla Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS) uygulamasına geçilmiştir .2020 yılı sonu itibarıyla 38'i taşımacı, 29'u kamu kurumu olmak üzere toplam 538 firma veya kamu kuruluşu yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası sahibi olmuştur. 2020 yılında değer itibarıyla ihracatın yaklaşık yüzde 29'u, ithalatın ise yüzde 35'i YYS sahibi kuruluşlar tarafından gerçekleştirilmiştir.

ÖZEL NİTELİKLERİNDEN ÖTÜRÜ BOZULABİLİR ÜRÜNLER TANIMINA GİREN TARIM ÜRÜNLERİ VE DİĞER ÜRÜNLERİN GÜMRÜKLERDEN DAHA HIZLI GEÇİŞLERİNİN TEMİN EDİLMESİ VE YERİNDE GÜMRÜKLEME GİBİ ÇEŞİTLİ AVANTAJLARIN SAĞLANMASI ÖNGÖRÜLMEKTEDİR.

21.02.2020 tarihinde Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması (GİK) Yönetmeliğinde yapılan değişiklikle, YYS uygulamasında ihracat ve üretim odaklı ayrıştırma yapılmış; ihracat yapan imalatçı firmalara daha çok kolaylık sağlamak üzere YYS-I ile YYS-II statüleri düzenlenmiştir. Ayrıca YYS başvuruları, 01.09.2020 itibarıyla e-devlet üzerinden elektronik ortama alınmıştır.

Hızlandırılmış Sevkiyat, belli standartları haiz hızlı kargo taşımacılarınca taşınan mallara gümrük işlemlerinde çeşitli kolaylık ve imkanlar sağlanması öngörülmektedir.

Ülkemiz uygulamalarında basitleştirme mantığı açısından sorun olmamakla birlikte, ithalatta 0-22 euro arası kıymette olan eşya için de 30 Mayıs 2019 itibarıyla maktu vergi alınmaya başlanmıştır.

Bozulabilir Ürünler, özel niteliklerinden ötürü bozulabilir ürünler tanımına giren tarım ürünleri ve diğer ürünlerin gümrüklerden daha hızlı geçişlerinin temin edilmesi ve yerinde gümrükleme gibi çeşitli avantajların sağlanması öngörülmektedir.

Bu maddenin ülkemizce uygulanması için geçiş dönemi talep edilmiştir. Bu aşamada yerinde gümrükleme ile ilgili hükümlerin yavaş yavaş uygulamaya konuluyor olması önemli bir gelişme olmakla birlikte, henüz tamamlanmamıştır..

Madde 8: Sınır Otoriteleri Arasında İşbirliği; üyelerin ülke içlerindeki gümrük noktalarında yeknesak uygulamalara sahip olmalarını; tam bağlayıcı olmamakla beraber, komşu sınır idarelerinin çalışma saatlerinin uyumlulaştırılmasını; ortak kontroller veya ortak prosedür ve formaliteler gibi usullerle işbirliği yapılmasını öngörmektedir.



Ne yazık ki ülkemizde hala gümrük noktalarının mevzuat hükümlerini farklı değerlendirmelerinden kaynaklanan farklı uygulama ve yaklaşımlar mevcuttur. Sınır geçiş noktalarında da karşı ülkelerle işbirliği istenilen noktada değildir. Geçmiş yıllarda başlatılan "Basitleştirilmiş Gümrük Hattı", "yeşil koridor", "komşu ülkelerle ortak kapı" uygulamaları istenilen seviyede geliştirilememiştir.

Madde 9: İthal Malların Gümrük Kontrolü Altında İlerleyişi (İç Transit); üyelerin ülke toprakları içindeki gümrük noktalarında ve ülke içindeki varış noktalarında gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesine izin vermelerini (iç transit) öngörmektedir.

Ülkemiz uygulamasında sorun olmamakla birlikte AB Birlik Kodu halen iç mevzuatımıza aktarılamamıştır. Birlik kodunda yer alan merkezi kayıt sistemi uygulaması bu bağlamda önem arz etmektedir.

Madde 10: İthalat, İhracat ve Transit ile İlgili Formaliteler; ithalat, ihracat ve transitle ilgili formalitelerin azaltılması yönünde birçok hüküm içermektedir. Bu kapsamda,

Formaliteler ve Dokümantasyon Yükümlülükleri hükmüyle, formalitelerin ve işlemlerde istenilen belgelerin zamanla azaltılması öngörülmektedir.

Ticaret Bakanlığı'nın bürokrasiyi ve fiziki belge kullanımını azaltmak amacıyla e-Devlet Kapısı üzerinden sunduğu tekil hizmet sayısı 291'tir. Ticaret Bakanlığı Dış Ticarette Belge ve Maliyetlerin Azaltılması Çalıştayı Sonuç Raporuna göre (2018); İhracatta 126 adet, ithalatta ise 187 adet farklı belge kullanılmakta, bunların bir çoğunu temin etmek için de önemli miktarlarda ücretler ödenmektedir.

NE YAZIK Kİ ÜLKEMİZDE HALA GÜMRÜK NOKTALARININ MEVZUAT HÜKÜMLERİNİ FARKLI DEĞERLENDİRMELERİNDEN KAYNAKLANAN FARKLI UYGULAMA VE YAKLAŞIMLAR MEVCUTTUR. SINIR GEÇİŞ NOKTALARINDA DA KARŞI ÜLKELERLE İŞBİRLİĞİ İSTENİLEN NOKTADA DEĞİLDİR.

Kopyaların Kabul Edilmesi hükmüyle, sunulan belgelerin kopyalarının da kabul edilmesini ve belgenin orijinalinin kurumda olması halinde tekrar talep edilmemesini öngörmektedir. Ülkemiz uygulamasıyla (Gümrük Yönetmeliği Md. 114) uyumludur.

Uluslararası Standartların Kullanılması, ticaretle ilgili prosedürlerin hazırlanmasında mümkün olduğunca uluslararası standartların temel almasını öngörmektedir.

Tek Pencere hükmü, üyelerin tek pencere uygulamasını tedricen hayata geçirmesini öngörmektedir. Ülkemizde de tek pencere uygulaması hayata geçirilmiş ve yapılan çalışmalar sonucunda 21



adet kurum tarafından düzenlenen ve gümrük beyannamelerinin ekinde aranan 168 belge TPS'ye (Tek Pencere Sistemi'ne) aktarılmıştır Ancak henüz dış ticarette kullanılan belgelerin tamamı TPS'ye alınamamıştır.

Sevk Öncesi İnceleme Yasağı hükmüyle, tarife sınıflandırması ve gümrük kıymeti konusunda sevk öncesi zorunlu inceleme uygulaması yasaklanmaktadır. Ülkemizde sevk öncesi inceleme uygulaması bulunmamaktadır.

Gümrük Müşavirleri hükmüyle, üye ülkelerde zorunlu gümrük müşavirliği uygulamaları kaldırılmaktadır.
Ülkemizde de gümrük müşavirliği kullanımı zorunlu değildir. Bununla birlikte, ülkemizde 31.12.2020 tarihi itibarıyla sistemde kayıtlı 337 Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri, 3.587 Gümrük Müşaviri ve 10.574 Gümrük Müşavir Yardımcısı bulunmakta ve gümrük işlemlerinin yüzde 90'dan fazlası müşavirler marifetiyle gerçekleştirilmektedir. Bunun temel nedeni, işletmelerin gümrükleme hizmetini aldığı "third party logistics" (üçüncü el lojistik) işletmesi olarak çalışan ve konuyla ilgili aşırı uzmanlaşmış müşavirlik şirketlerinin daha az hata yapması ve gümrükleme süreçlerini daha hızlı yürütmesidir.

ÜLKEMİZDE "TEK DURAKTA KONTROL PROJESİ" YÜRÜTÜLMEKTEDİR. AYRICA GÜMRÜK KAPILARINDA BEKLEMELERİN ÖNÜNE GEÇEBİLMEK AMACIYLA, TARIM VE ORMAN BAKANLIĞI PERSONELİNİN GÜMRÜK İDARELERİNİN ÇALIŞMA SAATLERİNE UYGUN OLARAK GÖREVLENDİRİLMESİ SAĞLANMIŞTIR.

Ortak Gümrük Prosedürleri ve Yeknesak Dokümantasyon Yükümlülükleri hükmüyle, üyelerin tüm gümrük kapılarında yeknesak formalite ve belge yükümlülükleri uygulamaları öngörülmektedir.

Bu bağlamda, ülkemizde "Tek Durakta Kontrol Projesi" yürütülmektedir. Ayrıca Gümrük Kapılarında beklemelerin önüne geçebilmek amacıyla, Tarım ve Orman Bakanlığı personelinin gümrük idarelerinin çalışma saatlerine uygun olarak görevlendirilmesi sağlanmıştır. Ülkemizde belgelerde yeknesaklık sağlansa da zaman zaman uygulamalarda idareler arasında farklılıklar görülebilmektedir.

Reddedilen Mallar hükmüyle, gümrüklerde herhangi bir gerekçeyle reddedilen malların, ihracatçıya iade edilebilmesi öngörülmektedir. Ülkemizde mahrece iade uygulaması mevcuttur.

Geçici İthalat, Dahilde/Hariçte İşleme hükmüyle, üyelerin geçici ithalat, dahilde ve hariçte işleme rejimlerine ilişkin hususları içermektedir.
Türkiye'deki uygulamalar, 2000 yılından beri TKA hükümleriyle uyumludur. 2020 yılında 6.308 adet Dahilde İşleme İzin Belgesi (D1), 81 adet Yurt İçi Satış ve Teslim Belgesi (D3) düzenlenmiştir. Diğer taraftan 907 adet Vergi, Resim ve Harç İstisnası Belgesi ve 26 adet Hariçte İşleme İzin Belgesi verilmiştir.

Madde 11: Transit Serbestisi: Transit trafik üzerindeki düzenlemelerin disipline edilmesi, transit üzerindeki gönüllü kısıtlamaların kaldırılması, transit geçiş üzerinden alınan ücretlerin ve teminatların disipline edilmesi, transitte konvoyların uygulanmasına yönelik hükümlere yer verilmemesi ve ayrımcılık yapılmaması hususları yer almaktadır. Ülkemiz transit serbestisi hükmünün metinde güçlü bir biçimde yer alması için uğraş vermiştir.

Madde 12: Gümrük İdareleri Arası İşbirliği: Vergi kaybı ve kaçakçılığı önlemek amacıyla gümrük idareleri arasında ikili işbirliği anlaşmalarıyla yürütülen işbirliğinin, bilgi ve belge paylaşımına ilişkin hükümlerinin bu anlaşmaya da taşınmıştır. Ülkemizin 66 ülke ile gümrük konularında karşılıklı işbirliği ve yardım anlaşması (KİYA) mevcut olup, bunlardan 58'i yürürlüktedir.

Madde 13-22: Özel ve Lehte Muamele: Gelişmekte olan ve en az gelişmiş üye ülkelere tanınan esneklikleri, bu ülkelerin Anlaşmayı ne şekilde uygulayacaklarını içermektedir.

Madde 23-24: Kurumsal ve Son Hükümler: "Ticaretin Kolaylaştırılması Komitesi", "Ulusal Ticaretin Kolaylaştırılması Komiteleri", "Anlaşmaya İlişkin Genel İstisnalar ve Anlaşmazlıkların Halli Mekanizmasına Başvuru" gibi diğer yatay uygulama alanları düzenlenmektedir.

IV. TÜRKİYE AÇISINDAN TKA HÜKÜMLERİNİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ ve ALMAMIZ GEREKEN YOL:

Türkiye, Anlaşmaya uyum açısından gelişmiş ülkelerle aynı grupta, A sınıfı ülkeler arasında yer almaktadır. Bununla birlikte; teorik olarak Anlaşma hükümlerine birçok alanda uyum sağlanmış olmakla beraber, sahada, fiili uygulamalarda halen bazı sorunlar, uygunsuzluklar ve yetersizlikler söz konusudur. Temel sıkıntıları şöylece özetlemek mümkündür:

TÜRKİYE, ANLAŞMAYA UYUM AÇISINDAN GELİŞMİŞ ÜLKELERLE AYNI GRUPTA, A SINIFI ÜLKELER ARASINDA YER ALMAKTADIR. BUNUNLA BİRLİKTE; TEORİK OLARAK ANLAŞMA HÜKÜMLERİNE BİRÇOK ALANDA UYUM SAĞLANMIŞ OLMAKLA BERABER, SAHADA, FİİLİ UYGULAMALARDA HALEN BAZI SORUNLAR, UYGUNSUZLUKLAR VE YETERSİZLİKLER SÖZ KONUSUDUR.

a) Fiziki ve teknik alt yapıdaki yetersizlikler: Yap - İşlet – Devret modeliyle son 20 yılda ana hatlardaki kara gümrük kapıları yenilenmiş olsa da, özellikle iç gümrüklerdeki fiziki koşullar ve alt yapı halen yetersizdir.

b) Uygulamada farklılıklar: Gümrük idareleri arasında aynı konuda farklı uygulama ve yaklaşımlar göze çarpmaktadır. Modern ülke uygulamalarında olduğu gibi yeknesak iş yapım kuralları, manueller, iş akım şemaları, kapsamlı görev tanımları, proses ve prosedürlerle ortaya konulmuş yazılı standartlar henüz istenen seviyede yerleşmemiştir.

c) Ağır işleyen bürokrasi, yetki kullanmada yaşanan çekinceler: Süreçlerin sağlam ve önceden belirlenmiş kural ve standartlara bağlanmaması, yetki delegasyonlarının sağlıklı ve yeterli açıklıkla düzenlenmemiş olması, mevcut iş yapma alışkanlıklarıyla birleşince, özellikle taşrada ve bazen merkezi idarede Bakanlık talimatı beklenmesi sonucunu doğurmakta; sorunlara vakitlice ve mahallinde çözüm üretilememektedir.

d) Güven Sorunu: Kamu bürokrasinin özel sektöre güvensizliği, paylaşımcı bir model yaratılmasını engellemektedir.
Dış ticaret işlemlerine ilişkin başvurularımızın idarelerce değerlendirilme ve sonuçlandırmasına ilişkin süreler, önceden belirlenmeli ve iş dünyasına ilan edilmelidir. Bu şekilde yeni belirlenen inceleme ve sonuçlandırmaya ilişkin süreler ile zaten var olan sürelerde, belirlenmiş ve ilan edilmiş aralıklara riayet edilmesiyle süreçlerin iyileştirilebileceği düşünülmektedir. Dış ticarete ilişkin mevzuat düzenlemelerinin; mevzuat taslaklarının başta iş sahipleri ve işi yapacak olan taşra idareleri olmak üzere tüm kesimlerle paylaşılarak

oluşturulması durumunda, bundan oldukça faydalı sonuçlar elde edilecektir. Böylece hem yapılan düzenlemenin uzun süre değişmeden yürütülebilmesi sağlanacak, hem de bu düzenleme tüm taraflarca kolaylıkla içselleştirilebilecektir.

e) Yoğun fiziki kontroller: AB üyesi ülkelerde, ithalatta fiziki muayene oranı yüzde 2-3 civarında iken ülkemizde bu oran yüzde 13 civarında gerçekleşmektedir. İthalat işlemlerinde beyanın esas alınması fiziki muayene kriterlerinin makul bir orana çekilmesi, dış ticarette işlemlerin hızlanmasına, emek ve maliyet kaybının azalmasına, dolayısıyla ithalat girdisi kullanılarak üretilen eşya ihracında uluslararası rekabetin ülkemiz lehine gelişmesine yol açacağı değerlendirilmektedir.

f) Artan ticaret politikası önlemleri ve İGV/EMY uygulamaları :

İthalatta haksız rekabetin önlenmesi için dampinge ve sübvansiyona karşı önlemler: Dünya Ticaret Örgütü'nün 30.06.2021 tarihli verilerine göre, Türkiye dampinge karşı alınan önlem sayısı bakımından DTÖ üyeleri arasında ABD ve Hindistan'dan sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Ülkemizde 2021 itibarıyla, 185 anti damping önlemi, 1 telafi edici vergi önlemi, 31 miktar kısıtlaması önlemi, 165 teknik engel, 113 sağlık ve bitki önlemi uygulanmaktadır. Anti damping önlemi kapsamı ürün gruplarında gerçekleşen toplam ithalatın değeri 2020 itibarıyla 2,2 milyar dolar seviyesindedir.

İthalatta Gözetim Uygulamaları: Ticaret Bakanlığı verilerine göre, 2020 yılı itibarıyla, İthalatta gözetim uygulanmasına ilişkin mevzuat kapsamında, 142 farklı tebliğ ile 3671 adet 12'li bazlı üründe ülke ayrımı olmaksızın ithalata yönelik olarak gözetim uygulaması mevcuttur. Bu kapsamda gerçekleşen toplam ithalatın değeri 2020 yılı verilerine göre 26 milyar ABD doları seviyesindedir.

Ürün Güvenliği Denetimleri: 2020 yılı sonu itibarıyla TAREKS üzerinden yaklaşık 5,6 milyar ürün için başvuru gerçekleştirilmiş, 2,1 milyar adet ürün için denetim yapılmış ve denetimler neticesinde yaklaşık 13 milyon ürünün uygunsuz ya da güvensiz olduğu tespit edilerek ithaline izin verilmemiştir.

İlave Gümrük Vergileri: Dünya genelinde yaşanılan COVID19 salgınının yerli üreticiye ve ihracatçıya etkisinin azaltılması, yerli üretimin korunması ve rekabetçi yapısının güçlendirilmesi için bazı ithal ürünlere dönük ilave gümrük vergileri (İGV) artırılmış ve 2020 yılı içinde 2 bin 27 adet yeni ürüne de İGV getirilmiştir. 2020 yılı sonunda Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) birleşmeleri nedeniyle daha az GTİP'nun ortaya çıkması sonucunda 5.220 olan İGV sayısı 4 bin 819'a düşmüş, 2020 öncesinde getirilen ve salgın hastalık nedeniyle belirli bir dönem yüksek uygulanan İGV'ler de eski vergi oranlarına dönülmüştür. Sanayi ürünlerinde 5 bin 105 olan sanayi İGV ürün sayısı 4 bin 704'e düşerken, işlenmiş tarım ürünlerinde İGV uygulanan ürün sayısı değişmemiş ve 115 olarak devam etmiştir. Diğer yandan; 31 Aralık 2020 Tarihli ve 31351 Sayılı Resmi Gazete'de (3.mükerrer) yayımlanan 3351 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararıyla; ilave gümrük vergilerine ilişkin uygulamadaki tüm kararlar yürürlükten kaldırılarak tek bir İGV Kararı halinde yayımlanmıştır.

DÜNYA GENELİNDE YAŞANILAN COVID19 SALGINININ YERLİ ÜRETİCİYE VE İHRACATÇIYA ETKİSİNİN AZALTILMASI, YERLİ ÜRETİMİN KORUNMASI VE REKABETÇİ YAPISININ GÜÇLENDİRİLMESİ İÇİN BAZI İTHAL ÜRÜNLERE DÖNÜK İLAVE GÜMRÜK VERGİLERİ (İGV) ARTIRILMIŞ VE 2020 YILI İÇİNDE 2 BİN 27 ADET YENİ ÜRÜNE DE İGV GETİRİLMİŞTİR.

Ek Mali Yükümlülükler: Ek mali yükümlülük (EMY), "menşe esaslı" bir uygulamadır. ABD, Fildişi Sahili, Gana, Meksika, Güney Afrika, Bangladeş, Bolivya, Cape Verde, Endonezya, Etiyopya, Hindistan, Kamboçya, Moğolistan, Nepal, Pakistan, Paraguay, Sri Lanka, Ukrayna ve Vietnam menşeli olup, ilgili Karar'ın kapsamına giren ürünlerin AB ülkeleri üzerinden A.TR dolaşım belgesi eşliğinde ithal edilmesi hâlinde, Türkiye aleyhine ortaya çıkan durumun giderilmesi için telafi edici vergi olarak ek mali yükümlülük tahsil edilmektedir. Alınacak EMY tutarları da, İthalat Rejimi Kararı eki II sayılı listede yer alan gümrük vergisi oranları ile belirtilen ülkelere göre belirlenmiş bulunan "Diğer Ülkeler" (DÜ) gümrük vergisi ve/veya "Gelişme Yolundaki Ülkeler" (GYÜ) gümrük vergisi oranları dikkate alınarak aradaki fark kadar olacak şekilde, ya da ABD EMY Kararında olduğu gibi yüzde 5-70 arasında değişen oranlarda belirlenmiştir. Şu halde, son dönemde artan mezkur ticaret politikası önlemleri ve İGV, EMY uygulamalarıyla ithalat giderek daha da zor ve ağır koşullarda gerçekleşmektedir.



V. SONUÇ

Ülkemiz DTÖ Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasına taraf olmasına ve uyum için gerekli birçok yasal düzenlemeye de sahip olmasına rağmen, uygulamaya aynı oranda yansıtamadığı için ne yazık ki sahada sorunlar devam etmektedir.

Toplam bütçe gelirlerinin yüzde 20'sinden fazlasını toplayan gümrük idaresinin hala gelir getirici bir fonksiyon icra ediyor olması ve bu fonksiyonun hemen her dönemde öncelenmesi; yakın geçmişte yap-işlet-devret modeliyle başarıyla gerçekleştirilen fiziki iyileştirmelerin gümrük kapılarıyla sınırlı kalması ve ülkemizdeki dış ticaret işlemlerinin yüzde 70'inin gerçekleştiği Marmara bölgesindeki ve özellikle Erenköy, Ambarlı gibi İstanbul'daki büyük gümrük idareleriyle İzmit'teki gümrük idarelerinin fiziki koşulların iyileştirilememesi; artan iş hacmi karşısında gümrük idarelerinin fiziki alt yapılarının yetersiz kalışı; gümrük idarelerinde teorik olarak kağıtsız işlemlere geçilse bile kağıda dayalı işlem yaklaşımının sürüyor olması; acenteler ve geçici depolama işleticilerinin yasal bir dayanağı olmayan haksız ve fahiş ücret uygulamaları; gümrük müşavirliği şirketlerine ön yargılı bakış ve daha bir çok neden ticaretin kolaylaştırması önündeki engeller olarak karşımızda durmaktadır. Sonuç olarak bu eksiklikler, "w" raporlarında da ülkemizin notlarını olumsuz etkilemektedir.

ÜLKEMİZ DTÖ TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ANLAŞMASINA TARAF OLMASINA VE UYUM İÇİN GEREKLİ BİRÇOK YASAL DÜZENLEMEYE DE SAHİP OLMASINA RAĞMEN, UYGULAMAYA AYNI ORANDA YANSITAMADIĞI İÇİN NE YAZIK Kİ SAHADA SORUNLAR DEVAM ETMEKTEDİR.

Çözüm, tüm tarafların ticareti kolaylaştırmayı içselleştirmesi ve alınan kararların sahaya gerçek anlamda yansıtılmasından geçmektedir. Ülke ihracatı ve kalkınması için çaba gösteren tüm aktörlerin hasım değil, paydaş olduğu unutulmamalıdır.

TURKTRADE ÜYELERİNDEN 2020'DE 21.5 MİLYAR DOLAR İHRACAT

TİM'in açıkladığı 2020 yılı ilk 1000 ihracatçı listesinde şampiyon Ford dahil ilk on firmanın 7'si TURKTRADE üyesi. İçinde 9 sektörün liderlerinin de yer aldığı TURKTRADE üyeleri 21,5 milyar dolarlık ihracat ile Türkiye ekonomisinin de lokomotifi oldu.



2020 Genel Sıralaması	2020 Sektörel Sıralaması	2020 İhracatı ($)	Firma Unvanı
1	1	4.897.527.388	FORD OTOMOTIV SAN. A.S.
2	2	3.576.484.623	TOYOTA OTOMOTIV SAN. TURKIYE A.S.
3	3	2.282.777.993	OYAK-RENAULT OTOMOBİL FABRİKALARI A.Ş.
4	1	2.048.752.686	VESTEL TİCARET A.Ş.
5	1	1.963.810.714	KİBAR DIŞ TİCARET A.Ş
6	2	1.818.406.404	ARÇELİK A.Ş.
7	1	1.521.088.893	TGS DIŞ TİC. A.Ş.
8	4	1.520.868.841	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FAB. A.Ş.
9	1	1.464.935.895	TÜRKİYE PETROL RAFİNERİLERİ A. Ş.
10	6	1.110.852.100	MERCEDES-BENZ TÜRK A.Ş.
		22.205.505.537	

Türkiye'nin dış ticaretinde geçmişten günümüze önemli ağırlığı olan TURKTRADE, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından açıklanan 2020 yılının ilk 1000 ihracatçı listesindeki üyeleri ile en çok anılan sivil toplum kuruluşu oldu. TURKTRADE'in sanayici üyeleri geçmişte olduğu üzere TİM'in açıkladığı ilk 1000 ihracatçı listesinde yer aldı.
İhracatta ilk bin firma toplamda 92 milyar 571 milyon dolarlık dış satışa imza atarken, bu rakamın yüzde 23,2'sine karşılık gelen 21.5 milyar dolarlık ihracat tutarını TURKTRADE üyesi firmalar gerçekleştirdi. Bir başka açıdan Türkiye'nin 2020 yılında toplamda 169.5 milyar dolarlık dış satışının yüzde 12,7'sini TÜRKTRADE üyeleri gerçekleştirdi.

İLK 10 İHRACATÇI, LİSTENİN YÜZDE 24'ÜNÜ GERÇEKLEŞTİRMEKTE

Listenin ilk 10'unda yer alan şirketler 22,2 milyar dolar ile listenin yüzde 24'ünü, kalan 990 ihracatçı ise yüzde 76'sını oluşturmaktadır. Ülkemizin sanayi gelişimine liderlik eden ve dış ticarette hem ölçeği oluşturan, hem de oluşturdukları markalarıyla adeta dış ticaretimizi biçimlendiren bu şirketlerin birinci Ford Otomotiv dahil 7 tanesi TURKTRADE üyesi.
Gurur tablosunda; birinci Ford Otomotiv'in yanı sıra Vestel, Kibar, Arçelik, TGS, Tofaş ve Tüpraş olmak üzere yedi TURKTRADE üyesinin olması, ortaya konan değerin de göstergesi oldu.

LOKOMOTİF SEKTÖRLERİN LİDERLERİ DE TURKTRADE'DEN

Dünyada büyük sıkıntılara neden olan pandemiye rağmen 2020 yılında üretimden kopmayan ve değer yaratma hedefinden vazgeçmeyen TURKTRADE üyeleri, başarılarını ayrıca kendi sektörlerinde de zirvede yer alarak ortaya koydu. Otomotiv endüstrisi, elektrik-elektronik, kimyevi maddeler ve mamulleri, çelik, hazır giyim ve konfeksiyon, demir ve demir dışı metaller, çimento cam seramik ve toprak ürünleri, tekstil ve hammaddeleri ile deri ve deri mamulleri gibi ülke ekonomisine büyük katkı sağlayan sektörlerin ihracatında da TURKTRADE üyeleri, firma bazında ilk sıraların sahibi oldu.

Sektör Liderleri	Sektör	2020 Sektörel İhracatı ($)
FORD OTOMOTIV SAN. A.S.	OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ	4.832.941.530
VESTEL TİCARET A.Ş.	ELEKTRİK - ELEKTRONİK	1.928.433.062
TÜPRAŞ	KİMYEVİ MADDELER VE MAMULLERİ	1.464.701.211
HABAŞ SINAİ VE TIBBİ GAZLAR İSTİHSAL ENDÜSTRİSİ A.Ş.	ÇELİK	1.039.067.483
TGS DIŞ TİC. A.Ş.	HAZIRGİYİM VE KONFEKSİYON	636.135.844
KİBAR DIŞ TİCARET A.Ş	DEMİR VE DEMİR DIŞI METALLER	512.026.262
ŞİŞECAM DIŞ TİC.A.Ş.	ÇİMENTO CAM SERAMİK VE TOPRAK ÜRÜNLERİ	293.231.680
AK-PA TEKSTİL İHRACAT PAZARLAMA ANONİM ŞİRKETİ	TEKSTİL VE HAMMADDELERİ	214.017.063
TGS DIŞ TİC. A.Ş.	DERİ VE DERİ MAMULLERİ	80.797.191
İSTANBUL ALTIN RAFİNERİSİ ANONİM ŞİRKETİ	MÜCEVHER	903.659.007
FERRERO FINDIK İTHALAT İHRACAT VE TİCARET A.Ş.	FINDIK VE MAMULLERİ	461.365.499
TUSAŞ TÜRK HAVACILIK VE UZAY SAN.A.Ş.	SAVUNMA VE HAVACILIK SANAYİİ	374.751.241
BOSCH TERMOTEKNİK ISITMA VE KLİMA SAN.VE TİC.A .Ş.	İKLİMLENDİRME SANAYİİ	315.963.707
TÜRK TRAKTÖR VE ZİRAAT MAK.A.Ş.	MAKİNE VE AKSAMLARI	310.274.749
OBA FOOD GIDA SAN.TİC.A.Ş.	HUBUBAT, BAKLİYAT, YAĞLI TOHUMLAR VE MAM	288.473.013
ERDEMOĞLU DIŞ TİC.A.Ş.	HALI	260.119.263
EKOM ECZACIBAŞI DIŞ TİC. A.Ş.	MADENCİLİK ÜRÜNLERİ	227.361.478
SEFİNE DENİZCİLİK TERSANECİLİK TURİZM SAN. VE TİC. A.Ş.	GEMİ VE YAT	206.340.543
KLC GIDA ÜRÜNLERİ İTH.İHR.VE TİC.A.Ş.	SU ÜRÜNLERİ VE HAYVANSAL MAMULLER	195.450.846
HAYAT KİMYA SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ	MOBİLYA, KAĞIT VE ORMAN ÜRÜNLERİ	180.594.384
BRITISH AMERICAN TOBACCO TÜTÜN MAMULLERİ SAN. VE TİC. A.Ş.	TÜTÜN	167.644.230
UÇAK KARDEŞLER GIDA SER.ULUS.NAK.PLAS.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.	YAŞ MEYVE VE SEBZE	116.989.275
AYDIN KURUYEMİŞ SANAYİ VE TİC. AŞ.	KURU MEYVE VE MAMULLERİ	89.765.969
ALTUNKAYA İNŞ.NAK.GIDA TİC. A.Ş.	MEYVE SEBZE MAMULLERİ	65.557.615
S.S.MARMARA ZEYTİN TARIM SAT. KOOP.BİRLİĞİ MARMARABİRLİK	ZEYTİN VE ZEYTİNYAĞI	23.670.716
POLİN DIŞ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ	DİĞER SANAYİ ÜRÜNLERİ	16.523.477
ÇİÇEKÇİLER BİRLİĞİ DIŞ TİC.A.Ş.	SÜS BİTKİLERİ VE MAMULLERİ	8.230.675
	LİSTE TOPLAMI	15.164.087.011
	TURKTRADE TOPLAMI	10.951.351.325
		72%



ZEYTİN VE BADEM AĞAÇLARI ARASINDA DOĞAL YAPI KORUNARAK İNŞA EDİLDİ:

ULUSLARARARASI KNİDOS KÜLTÜR VE SANAT AKADEMİSİ

Güzel sanatlar eğitimi alan gençlere çalışacakları ve kendilerini geliştirebilecekleri bir alan olarak tasarlanan ve günümüzde yılda 50'ye yakın kültür ve sanat etkinliğine ev sahipliği yapan Uluslararası Knidos Kültür ve Sanat Akademisi, doğa-kültür ve sanat çerçevesinde hayallerin hayata geçmesini sağlıyor.

Uluslararası Knidos Kültür ve Sanat Akademisi (UKKSA) Muğla'nın Datça ilçesinde plastik sanatlar alanında gençlere ve profesyonel sanatçılara çalışma ortamı sunuyor. Aynı zamanda yöreye gelen ziyaretçilerin de misafir edildiği akademi, çeşitli kültür-sanat etkinliklerine ev sahipliği yapıyor.
UKKSA, kurucusu Nevzat Metin'in hayalleri ile hayata geçmiş bir kurum. Uzun yıllar kitabevi işletmeciliği ve galericilik yapan Nevzat Metin, Türkiye'nin kültür yaşamına katkıda bulunmak istediğini fark ettiği bir dönemde Japonya'da ziyaret ettiği bir sanat kolektifi ile hayallerini hayata nasıl aktaracağını keşfetti. Metin, UKKSA'da önceliği kültür ve sanat eserlerine erişimi sınırlı güzel sanatlar fakültesi öğrencilerine verdi. Çıktığı yolculukta misafir sanatçı ağırlamak başta olmak üzere Metin, çeşitli etkinliklerle kurumu uluslararası boyuta taşıdı. Kültür ve sanatın geri planda kaldığı günümüz dünyasında Nevzat Metin, gençlere plastik sanatlar alanında üretim yapabilmelerini sağlayacak bir ortam sunmanın mutluluğunu yaşıyor. Nevzat Metin ile gerçekleştirdiği hayali, bu yolculuğun hikâyesi ve UKKSA hakkında konuştuk.

KÜLTÜR VE SANATIN GERİ PLANDA KALDIĞI GÜNÜMÜZ DÜNYASINDA ÇIKTIĞI ZORLU YOLCULUKTA NEVZAT METİN, GENÇLERE PLASTİK SANATLAR ALANINDA ÜRETİM YAPABİLMELERİNİ SAĞLAYACAK BİR ORTAM SUNMANIN MUTLULUĞUNU YAŞIYOR.



Sizin kültür-sanat hayatına katılmanız nasıl gerçekleşti?
Kadıköy - Altıyol'da 1982'de bir kitapevi, ardından 1985'te Bilim-Sanat Galerisi'ni kurdum. İlk sergiyi Orhan Peker ile açmıştım. Orhan Peker'e ait 147 tane desen, yağlıboya ve akrilik resimler vardı. İlk sergide neredeyse bütün resimler satıldı. Bu başarının ardından benim galericilik hayatım başladı. Bu işe bir zenginlik katmam gerektiğini düşünerek yine kitaba yöneldim. 1987'de İbrahim Balaban'ın ilk kitabını ben yayımladım. Sonra Ekrem Kahraman ile devam ettim. Daha sonra Türkiye'de plastik sanatlar alanında (seramik, heykel ve resim) aklınıza kim geliyorsa kitabını yayımladım. Bu arada her açtığım sergiye de katalog yaptım. O dönemde Türkiye'de plastik sanatlar alanında böyle çalışmalar hiç yoktu. 125 kitap yaptım. Bu bir idealizmdi. Türkiye'deki bir boşluğu doldurmaktı. İdeallerim, hayallerim ve enerjim vardı ki bunları açmam gerekiyordu. Ama her şeyi bu ülke adına yaptım. Gelecek kuşaklar için düşündüm. Elimde çok ciddi bir koleksiyon vardı. Ne yapabileceğimi düşünürken yurt dışına gittim, fuarlara katıldım. Mesela cumhuriyet tarihinin en büyük sergisini ben yaptım. 2000 yılında Osmanlı'nın 700'üncü yılı konulu bu sergiye devletin de katkısı oldu. Daha sonra Cumhuriyetin 75'inci kuruluşu yıldönümünde bir kitap yayımladım. Böylece İskandinav ülkeleri, Orta Avrupa, Japonya derken dışarıya açıldım. Derken 2008 yılı geldi ve ben ne yapabilirim diye düşünmeye başladım. Bir miktar gayrimenkulüm ve sanat koleksiyonum vardı ve bunları artıya çevirmek istiyordum.

"BİR ÇILGINLIK YAPMAM LAZIMDI"

UKKSA'yı kurma fikri nasıl doğdu?
Türkiye'de güzel sanatlar fakültelerinden mezun olmuş gençler her gün yanıma geliyordu. Her gün bir dosya getiriyordu çocuklar... Ve benden sergi açmamı ya da onlardan resim almamı talep ediyorlardı. Bu durum benim canımı acıttı gerçekten. Çocukların mekânları yok, çalışabilecekleri atölyesi yok, tuval alacak parası yok. Bu durumda bir şey yapmam gerektiğini hissettim. Yine bir çılgınlık yapmam lazımdı. Bir fuara katılmak üzere Japonya'ya gittim. Orada enteresan bir adamla tanıştım. Türkiye'de 10 yıl elçilikte görev almış, Türkçeyi de bilen biriydi... O zamanlar Japonya Büyükelçisi Necati Utkan idi. Kendisinden beni Japonya'da gezdirmesini rica ettim. Amacım atölyeleri görmek, müze ve galerileri gezmekti. Böylece Japonya ile ilgili bir fikrim, düşüncem olmasını amaçlamıştım. Kendisi beni hakh buldu ve enteresan bir yere götüreceğini söyledi. İnanılmaz bir doğanın içinde yol alarak bir dağın eteklerinde aşağısında bir çay akan bir atölyeye geldik. İçeriye bir girdim ve şaşırdım. 120 metrekarelik bir alanda ortaya koca bir masa koymuşlar, 20 kişi orada çalışıyor. Kimisi çamur yapıyor, kimisi sır işlemi yapıyor, kimisi de tasarım yapıyor. O anda hayal ettiğim şeyin böyle bir yer olduğunun farkına vardım. Güzel sanatları bitirmiş çocuklar gördüm orada ve inanılmaz güzel eserler üretiyorlardı. Türkiye'ye döndüğümde her yeri aradım. Gençler için Japonya'da gördüğüm atölye gibi bir yer kurmak istiyordum. Uzun süre uygun bir yer aradım. Ben de sık sık tatil için Datça'ya gelirdim. Bugün akademimizin kurulduğu yeri gördüm. Harabe halindeydi. Burası hakkında kimden bilgi alabileceğimi merak ettim. O sırada Can Yücel de benimleydi. Burayı gösterdiğimde "Oğlum, git. Burada okul mu olur? Sen dellendin mi? Burası çok para yer" dedi. Israrla olur mu olmaz mı diye sordum. "Sen delinin birisin. Olur, niye olmasın?" diye cevapladı. Köyün muhtarına gittim. İhaleye çıkacağını öğrendim. Kısa sürede hazırlıklarımızı tamamladık ve ihaleyi kazandım. Bir köy enstitüsü kurmak ve gençleri burada var edebilmek hayalimi böylece gerçekleştirdim.

"ÇOCUKLARIN MEKÂNLARI YOK, ÇALIŞABİLECEKLERİ ATÖLYESİ YOK, TUVAL ALACAK PARASI YOK. BU DURUMDA BİR ŞEY YAPMAM GEREKTİĞİNİ HİSSETTİM."

Neden Datça'yı seçtiniz?
Burası çok güzel bir yer, antik kente çok yakın. Knidos Antik Kenti'ni de korumamız gerekiyor. Onun ismini buraya vermemiz



söyleşi



gerektiğini düşündüm. Üç bin yılı aşkın tarihi olan bir yer. Akademinin inşaatı yaklaşık üç yıl sürdü. Yüzde 30'u imece usulü desek de karşılığında eser verdim. Hiç kimsenin burada katkısı yok. Yapılan ayni yardımlar karşılığında benden eser aldılar. İleride olumsuz bir şey söylesinler istemedim. Çünkü yapacaksam tek başıma yapmalıydım ve idealimi gerçekleştirmeliydim.

UKKSA, 65 ÜLKEDEN SANATÇI AĞIRLADI

UKKSA hayata geçtikten sonra ilk aşamada ne yaptınız?
Önce gençleri çağırdım buraya. Gençleri çağırırken mega kentlerden çağırmadım. Güzel sanatlar alanında kültürel beslenmesini yapamayan çocukları; müzeye, galeriye, sinemaya, tiyatroya gidemeyen çocukları çağırdım. Erzurum, Sivas, Diyarbakır, Kayseri, Yozgat gibi güzel sanatlar fakültesi olan illerden gençleri hocalarıyla beraber çağırdım. Onların burada heykel yapmalarını istedim. UKKSA'nın bahçesindeki heykellerin çoğu onlara ait. Her akşam oturup çocuklarla sohbet ettiğimde onlara "Sait Faik'i tanıyor musunuz?" diye sordum. Hiçbiri tanımıyordu. "Bana beş tane heykel sayabilir misin?" diye sordum, yanıt alamadım. Çocukları incitmemek için elimden geleni yapıyorum. Onlara yumuşak bir dille yaklaşıyorum. Üzülmelerini de istemiyorum. Çünkü çocuklar bu yönden beslenemiyordu. Ve tuttum, birer takım Sait Faik kitabı gönderdim çocuklara... Çıkardığım heykel kitaplarını da gönderdim. Sonra çocuklardan okumalarını istedim ve üzerinde uzun uzun konuştuk. Çocuklar hala beni ararlar ve gerçekten "Hocam sen bizim önümüzü açtın, sen bize yol gösterdin. Sen bize ışık oldun" derler. Fırsat buldukça gençler buraya gelirler. Zaman zaman gelip burada edebiyatçılarla, şairlerle, hocalarla sohbet ederek kendilerini geliştirirler. İdeallerim de buydu zaten. Hayalim gençleri var etmekti. Burada onlara sergiler de açıyoruz. Derken iş büyüdü ve UKKSA kabına sığmaz hale geldi. Akademi uluslararası boyut kazandı. Japonya'sından, Şili, Arjantin, İskandinav ülkelerine aşağı yukarı 65 ülkeden sanatçıyı burada ağırladık. Seramik, heykel, resim hatta cam sanatı olmak üzere plastik sanatların özelliklerini taşıyan bütün insanlar akademimize geldiler.

UKKSA'NIN BİRÇOK ÜLKEDE TEMSİLCİLİĞİ VAR

Aktif olarak 2010'da faaliyete başlayan UKKSA resim, heykel, seramik atölyelerinin yanı sıra kütüphane, showroom, amfi tiyatro, cafe, yemekhane ve misafirhanesiyle sanatın üretildiği, sergilendiği ve satışının gerçekleştiği çok yönlü bir sanat kompleksi olarak faaliyet gösteriyor. Aynı zamanda, Misafir Sanatçı Ağırlama (Artist Residency) Programını Türkiye'de hayata geçiren ilk sanat kurumlarından biri olma özelliğini taşıyor. UKKSA'nın Misafir Sanatçı Ağırlama Programı kapsamında, profesyonel sanatçılar konaklayanlar süre boyunca üretim yapıyor ve ürettikleri eserleri akademiye bırakıyor. Akademi ekonomik varlığını bu eserlerin satışıyla sürdürüyor. Yerel sanatçıların yanı sıra dünyanın pek çok ülkesinden uluslararası sanatçılara kapılarını açan UKKSA'nın yaklaşık birçok ülkede uluslararası temsilcilikleri bulunuyor.

> "GEÇMİŞTE BENDEN SANAT ESERİ ALMIŞ KOLEKSİYONERLERİ ARIYORUM VE AKADEMİMİZE SANAT ESERİ KARŞILIĞI YARDIMCI OLMALARINI RİCA EDİYORUM. AKADEMİYİ VAR ETMEK İÇİN BÜYÜK İNDİRİMLERLE ESER SATIŞI YAPIYORUM."

UKKSA'nın varlığını sürdürmesi için neler yapıyorsunuz?
Geçmişte benden sanat eseri almış koleksiyonerleri arıyorum ve akademimize sanat eseri karşılığı yardımcı olmalarını rica ediyorum. Akademiyi var etmek için büyük indirimlerle eser satışı yapıyorum. Bu süreçte çok zorlanıyorum. Bir ülkenin sanatı, bilimi, kültürü gelişmezse ne olur? Burada gerçekten direniyorum. Ne kamu kuruluşlarından ne yerel yönetimden hiç kimseden destek görmüyoruz. Sadece burada üretiliyor, üretilen eserleri İstanbul'a götürüyoruz. Kalamış'ta bulunan UKKSA'nın şubesi çok şık bir galeri oldu. Orada satış yapıyoruz. Gerçekten çok zorlanıyoruz. Ama mutsuz muyum? Hayır! Çünkü yaptığım işe çok saygı duyuyorum. Hayalimi gerçekleştirdim.

Datça'ya katkınız oldu mu?
Türkiye'de ve yurt dışında bizim temsilcilerimiz var. Bize 30 ressam gönderebilir misin diye soruyoruz ve onlar bize 30 ressam buluyorlar. Hepsini aynı anda burada ağırlayamayacağımız için aralarından seçerek 12 kişiye indiriyorum. Alıcıların taleplerini bildiğim için ona uygun sanatçılar da seçiyorum. Bu koşullar içinde var olmak için büyük bir mücadele veriyoruz. Dünyanın hiçbir yerinde şubatın 8'inde Badem Çiçeği Festivali ile başlayıp ekimin sonuna kadar 50'ye yakın etkinliği yapabilecek bir kuruluş yok. Ama biz bunu çok zorlansak da yapabiliyoruz. Bu oluşumu sürdürmek için de direniyoruz.

söyleşi











Ayrıca Datça'da uğranabilecek iki ana nokta var. Bir tanesi Knidos Antik Kenti ve diğeri UKKSA... Antik kente 12 kilometre mesafedeyiz. Orayı ziyaret edenler bize de uğruyor. Yıllık 30 bin ile 40 bin ziyaretçiyi ağırlıyoruz. Buraya yılda 300-400 civarı sanatçı geliyor ve insanlar geldikleri zaman yakınlardaki restoranlardan, marketlerden alışveriş yapıyor. Çok ciddi bir ekonomik katkıyı dolaylı olarak bu bölgeye ve Datça'ya sağlamış olduk. Yavaş yavaş şimdi insanlar uyanmaya başladı. Buranın yerlisi UKKSA'yı ziyaret eden insanların katkı sağladığını fark etti.

"BİR HAYALİMİZ DAHA VAR"

UKKSA içinde hangi olanaklar mevcut?

UKKSA'da üretilen eserlerin sergilendiği bir showroom'umuz bulunuyor ve burada eserleri satışa sunuyoruz. Arkasından bir kütüphanemiz var. Küçük de olsa insanların kitap okuyabileceği bir kütüphane... Gelen şair ve yazarlar buraya kitaplarını da bağışlıyorlar. Çok işlevsel olmasa da ziyaretçilerimizin ihtiyaçlarını karşılayan bir kafemiz var. Çok güzel bir heykel atölyemiz bulunuyor. Bu atölyede sekiz kişi bir arada çalışabiliyor. Çok işlevsel bir seramik atölyemiz bulunuyor. Tam teşekküllü bir resim atölyemiz, sergi salonumuz da mevcut. Sanatçılarımızın kalabileceği 18 odalı misafirhanemiz var. Bir de 800 kişiyi alabilen bir amfi tiyatromuz bulunuyor. Konserlerimiz, edebiyat günlerimiz, söyleşiler ve paneller burada gerçekleşiyor.

Datça'da çok ciddi bir entelektüel ve aydın insan potansiyeli var. Özellikle tiyatrocular, opera sanatçıları, öğretmenler gibi pek çok insan toplanıp buraya otobüslerle geliyor. Bir hayalimiz daha var, UKKSA'nın 40'kişilik bir korosu olsun istiyoruz. Gönüllü müzik hocalarımız ve arkadaşlarımız da var. 8-10 yaş aralığındaki çocukları yetiştirerek, uluslararası festivaller başta olmak üzere çeşitli organizasyonlara katılmalarını sağlamayı amaçlıyoruz. Gençlerimiz bizim için çok değerli ve yaz tatillerinde UKKSA'yı ziyaret etmelerini istiyoruz.

Son olarak; bu yolculukta benimle birlikte olan yol arkadaşlarıma ve sanatçı dostlarıma da teşekkür etmek istiyorum. Özellikle Dünya Gazetesi Başyazarı Osman Saffet Arolat'a, Sanat Yönetmenimiz ve Yönetim Kurulu Üyemiz Emine Özkarslıoğlu'na, Filiz Erman Immich'e çok teşekkür ederim. Ve eklemek isterim ki çok yorgunum...

"KNİDOS ANTİK KENTİ'NE 12 KİLOMETRE MESAFEDEYİZ. ORAYI ZİYARET EDENLER BİZE DE UĞRUYOR. YILLIK 30 BİN İLE 40 BİN ZİYARETÇİYİ AĞIRLIYORUZ. BURAYA YILDA YAKLAŞIK 300-400 SANATÇI GELİYOR."

ETKİNLİKLER 'BADEM ÇİÇEĞİ' İLE BAŞLIYOR

Senede 50'ye yakın etkinliğin gerçekleştirildiği sanat akademisinde etkinlikler şubat ayında Badem Çiçeği Festivali'yle başlıyor ve Ekim sonuna dek devam ediyor. Bu kapsamda her sene gerçekleştirilen resim, heykel, seramik ve cam atölyelerinin yanı sıra sanatın pek çok alanında faaliyet göstermeyi hedefleyen UKKSA'da edebiyat, müzik, dans, oyunculuk ve sinema atölyeleri düzenleniyor. Yetişkinlere yönelik atölyelerin yanı sıra her sene çocuklar için de yaz sanat okulları düzenlenmekte ve çocuk kampları açılıyor.

Akademinin her sene düzenlenen gelenekselleşmiş festival ve ödül törenleri, Türkiye'de sanata temel eden ve katkı sağlayan önemli simlerin katılımlarıyla gerçekleşiyor. Her sene 12 Ağustos'ta düzenlenen Can Yücel'i Anma Töreni ve Yaşam Boyu Onur Ödülleri şimdiye dek Türkiye'de sanata gönül vermiş ve katkıda bulunmuş 200'e yakın ismi ağırladı. Akademinin bir başka geleneksel olan Knidos'un Şiir Festivali ile her sene çeşitli toplumsal konulardaki hassasiyetleri ele alan bir tema kapsamında düzenleniyor ve yine bu kapsamda öne çıkan isimlere ödüller veriliyor.

İSTANBUL-KALAMIŞ'TA ŞUBESİ BULUNUYOR

UKKSA, Datça'daki oluşumunun yanı sıra sezon boyunca çalışay ve atölyelerinde üretilen eserleri kış sezonunda sergilemek ve alıcıyla buluşturmak adına 2017 yılında Kalamış'ta açılan UKKSA Galeri, İstanbul'da faaliyet gösteriyor. Sanatseverler, UKKSA'nın sezon boyunca üretilen eserlerini ve kışlık sanat etkinliklerini UKKSA Galeri İstanbul'dan takip edebilir.



GÜNEŞ PATLAMALARI

gelişmiş teknolojiler için bir tehdit mi oluşturuyor?

Daha çok dijitalleşen hayatımızda elektrik kesintileri, uzay görevleri ve uydu teknolojisi için güneş fırtınaları bir risk olarak görülüyor ve önceden yaşanan büyük patlamaların günümüzde hangi etkilere yol açacağı kestirilemiyor. Peki gerçekleşecek bir büyük patlamaya hazır mıyız?

Samanyolu gökadasındaki 200 milyar yıldızdan birisi de Güneş... Dünyadaki yaşantımız için hayati öneme sahip orta büyüklükteki bu yıldızın kütlesi sıcak gazlardan oluşuyor. Çevresine ısı ve ışık yayan Güneş, fotosentez başta olmak üzere çeşitli süreçlerle dünya üzerindeki yaşama kaynaklık ediyor. Aynı zamanda Güneş Sisteminin merkezinde yer alan orta büyüklükteki bu yıldız, dünyadaki iklim koşullarının oluşması ve hava durumu üzerinde en büyük etkiye sahip.

Dünya'nın Güneş'e olan tam uzaklığı yörünge boyunca değişmekle beraber, 2012'de 149 milyar 597 milyon 870 bin 700 metre (149,597 milyon kilometre) olarak ölçüldü. Dünya'nın Güneş'e uzaklığı, bir uzunluk birimi olarak kabul ediliyor ve Astronomik Birim (simgesi: au veya AU, İngilizce: astronomical unit) kavramıyla ifade ediliyor. Astronomik Birim, genellikle Güneş Sistemi veya diğer yıldız sistemleri içindeki uzaklıkların ölçümünde kullanılıyor.

Dünya'nın yaklaşık 330 bin katına varan Güneş aynı zamanda Güneş Sistemi'nin toplam kütlesinin yaklaşık yüzde 99,86'sını oluşturuyor. Güneş'in kütlesinin yaklaşık dörtte üçü hidrojenden, geri kalanı ise çoğunlukla helyumdan oluşuyor. Yüzde 2'den azı oksijen, karbon, neon, demir başta olmak üzere daha ağır elementlerden meydana geliyor. Ne katı ne de gaz olan Güneş, aslında maddenin plazma halinde... Bu plazmada yüzeye yakın kısım hafif ve gaz halinde olmasına karşın, Güneş'in füzyon çekirdeğine doğru ilerledikçe yoğun hal alır.

Çoğu yıldız gibi Güneş, bir ana dizi yıldızıdır ve bu nedenle enerjisini, hidrojen çekirdeklerinin helyuma nükleer füzyonuyla üretiyor. Çekirdeğinde her saniye 430-600 milyon ton hidrojeni birleştiren Güneş'in sıcak korona, uzayda sürekli olarak genişler ve Güneş rüzgârını meydana getiriz. Güneş rüzgârları yaklaşık 100 astronomik birimde yüklü bir parçacık akımı oluşturur.

GÜNEŞ PATLAMALARI NEDİR VE NASIL OLUŞUR?

Güneş'te üzerindeki lekeler ile ilişkili olarak manyetik enerjinin salınımından gelen yoğun bir radyasyon patlaması yaşanır. Güneş patlaması olarak bilinen bu durum Güneş Sisteminin en büyük patlayıcı olaylarını oluşturur. Güneş'te parlak alanlar olarak görülürler ve dakikalarca ya da saatlerce sürebilirler. Spektrumun her dalga boyunda, en fazla saldığı fotonlar veya ışık tarafından tipik olarak bir Güneş patlaması görülür. Patlama sonucunda oluşan parlamaları izlemenin başlıca yolları X-ışınları ve optik ışıkları takip eder. Parlamalar ayrıca elektronlar, protonlar ve daha ağır parçacıkların hızlandırıldığı yerlerdir.

Güneş rüzgârının oluşturduğu yıldızlararası ortamdaki kabarcık olan heliosfer, aynı zamanda Güneş Sistemi'ndeki en büyük sürekli yapıdır.

Güneş rüzgârının ani olarak artmasına neden olan patlamalar, Koronal Kütle Atımı (Coronal Mass Ejection–CME) olarak adlandırılıyor ve Güneş'in Korona ya da diğer adıyla taçküre tabakasında gerçekleşiyor. Patlamada dış güneş atmosferi olan koronada bulunan hafif izotoplar ve plazma, Güneş manyetik alanı boyunca uzaya yayılır. Büyük bir CME patlamasının hızı saatte birkaç milyon kilometre civarında olan bir milyar ton madde içeriyor. Güneş enerjisi, gezegenler arası ortamdan düşarı akarken ve yoluna çıkan herhangi bir gezegeni veya uzay aracını etkileyebilir.

Dünyayı CME'nin olumsuz etkilerinden koruyan şey ise dünyanın manyetik alanı ya da manyetosferdir. Bu tabaka Dünya'yı Güneş'ten gelen parçacıklardan korur. Bir CME veya yüksek hızlı akış Dünya'ya ulaştığında manyetosfere çarpar. Gelen Güneş manyetik alanı güneye doğru yönlendirilirse, Dünya'nın zıt yönlü manyetik alanı ile güçlü bir şekilde etkileşime girer. Dünya'nın manyetik alanı daha sonra bir soğan gibi soyulur. Bu da Güneş rüzgârı parçacıklarının, kutupların üzerinden

uzay bilim

atmosfere çarpmak için alan çizgilerinden aşağı akmasına izin verir. Dünya yüzeyinde bir manyetik fırtına, Dünya'nın manyetik alan gücünde hızlı bir düşüş olarak görülür. Bu azalma yaklaşık 6 ila 12 saat sürer, ardından manyetik alan birkaç günlük bir süre içinde kademeli olarak iyileşir.

İLK İŞARET GÜNEŞ LEKELERİ

Güneş yüzeyindeki karanlık alanlar olan Güneş lekeleri, sürekli değişen güçlü manyetik alanlar içeriyor. Orta büyüklükte bir güneş lekesi yaklaşık olarak Dünya kadar boyuta sahip. Güneş lekeleri günler veya haftalar içinde ortaya çıkar ve yok olur. Güneş yüzeyinden güçlü manyetik alanlar ortaya çıktığında, alanın 6 bin °C'lik bir değerden yaklaşık 4 bin 200 °C'ye kadar hafifçe soğuması sırasında Güneş lekeleri meydana geliyor. Bu alan, Güneş'in çok parlak fotosferinin aksine karanlık bir nokta olarak görünür. Dünyadan gözlendiğinde lekelerin bir tam dolanımları Güneş yüzeyi ile birlikte ortalama 27 gün sürer. Güneş ekvatoru civarında görülen lekeler, kutuplar civarında görülenlerden daha hızlı dolanım hızına sahip.

25'İNCİ GÜNEŞ DÖNGÜSÜ YAŞANIYOR

İnsanlığın tarihi boyunca en çok gözlemlenmiş ve üzerine en çok şey söylenmiş gök cisimlerinin başında Güneş'in geldiğini söylemek yanlış olmaz. Hatta güneş aktiviteleri 1700'lü yıllardan beri kayıt altına alınıyor. Güneş, ortalama olarak yaklaşık 11 yıl süren, tekrar eden ve yüksek düşük aktiviteli patlama döngülerinden geçer. Bu süreçte 9 yıl kadar kısa süren veya 14 yıla kadar uzayan döngüler de gözlemleniyor. Günümüzde 25'inci güneş döngüsü içindeyiz ve bu son döngü Aralık 2019'da başladı.

YA SOLAR MAKSİMUM YA DA SOLAR MİNİMUM

Güneş'teki değişiklikleri işaretlemek için kullanışlı bir yol olan Güneş lekesi döngüsü, bilim insanları ve amatör gözlemciler tarafından düzenli olarak takip ediliyor. Bu gözlemlerde son 300 yılda ortalama güneş lekesi sayısının 11 yıllık ortalama bir Güneş lekesi döngüsünde düzenli olarak arttığı veya azaldığı kaydedildi.

Güneş lekelerinin sayısının en düşük olduğu ve birkaç Dünya yılı süren dönemler "Solar Minimum" olarak adlandırılır. Bu dönemde Güneş lekesiz olur. "Solar Maksimum" ise Güneş lekelerinin en çok olduğu yıllarda meydana gelir. Solar maksimum döneminde, Güneş üzerindeki aktivite artar ve uzay havasının karasal ortamı üzerindeki etkileri büyük olur.

EN BÜYÜK GÜNEŞ FIRTINASI 1859'DA KAYDEDİLDİ

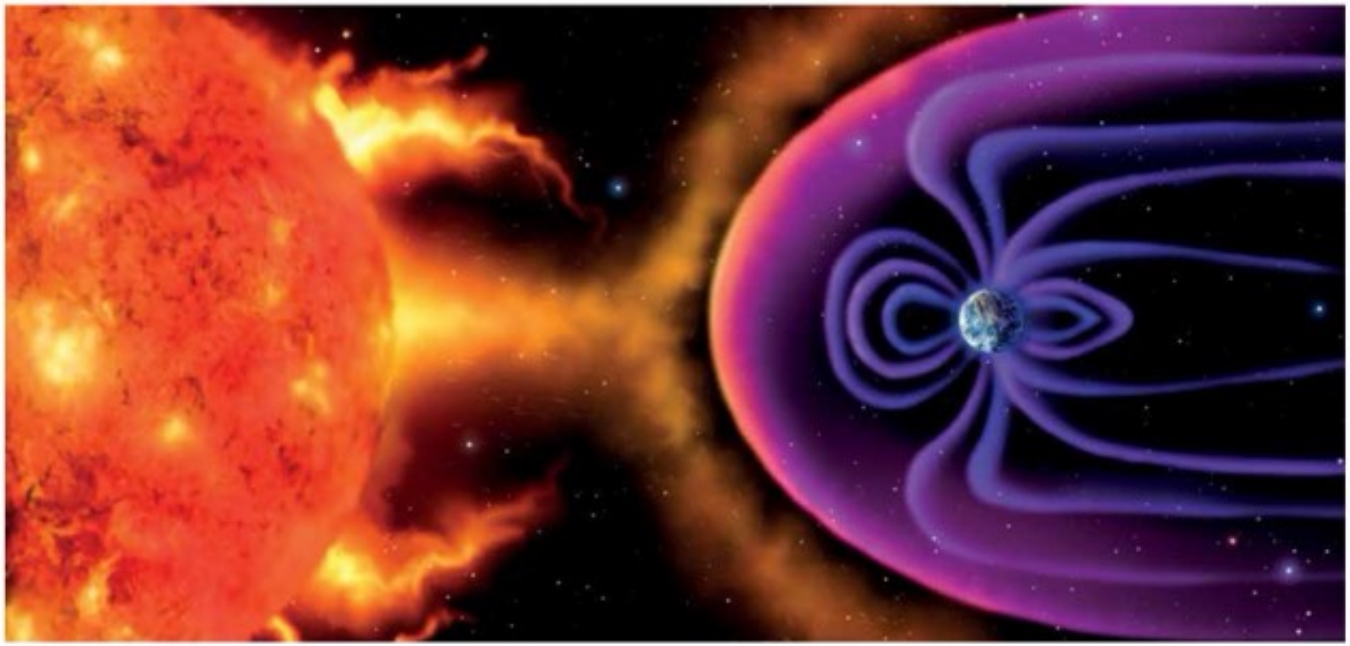
Güneş döngülerinin birbirine benzerlik göstermesi nedeniyle önceden yaşanmış büyük fırtınaların ve etkilerinin ne zaman tekrarlayacağı tahmin ediliyor ve gözlemler ile bu dönemlere odaklanılıyor. Yapılan gözlemlerden edinilen veriler ışığında 2025'te büyük bir patlama gerçekleşmesi bekleniyor. Bilinen en büyük Güneş patlaması, 28 Ağustos 1859'da kayıtlara geçti. Richard C. Carrington tarafından gözlemlendiği için Carrington Olayı denilen bu olay, bazen de "1859 Süper Güneş Fırtınası" olarak adlandırılır. Bu patlamanın beraberinde oluşan CME, normalde üç veya dört günde dünyaya ulaşacakken, patlamanın gücüyle 17 saat gibi kısa bir sürede Dünya'ya geldi. Kaydedilen en büyük jeomanyetik fırtına oluştu. Aurora adıyla bilinen kuzey ışıkları Dünya'nın birçok yerinde görüldü. Avrupa ve Kuzey Amerika'daki telgraf sistemleri çöktü. 1859 yılının koşullarında elektrikli ve elektronik cihaz kullanımı, elektrik şebekelerinin yaygın olmadığı için benzer bir patlamanın dünyada hangi sonuçlara neden olacağı henüz tam olarak bilinmiyor. Ayrıca uydu sistemleri, uzay istasyonları ve uzay görevleri benzeri bir süper güneş fırtınasından nasıl etkilenecek bugün pek bilinemiyor.

İnsanlı bir uzay görevi sırasında büyük bir Güneş fırtınası gerçekleşmedi. Ancak yine de önemli bir olay; 7 Ağustos 1972'de Apollo 16 ve Apollo 17'nin hazırlıkları arasında görüldü. Parçacıkların dozu, Dünya'nın koruyucu manyetik alanının dışındaki bir astronota çarpabilirdi. Neyse ki bu olay görevler esnasında gerçekleşmediği için yaşamsal tehdit oluşturmadı.

Uzay hava olaylarının en iyi bilinen örneklerinden biri de 13 Mart 1989'da Hydro-Québec güç ağının jeomanyetik olarak indüklenen akımlar (GIC'ler) nedeniyle çökmesi ile yaşandı. Bir trafo arızasının neden olduğu bu olay, 9 saatten fazla süren ve 6 milyondan fazla insanı etkileyen genel bir elektrik kesintisine yol açtı. Bu olaya neden olan jeomanyetik fırtınanın sebebi, 9 Mart 1989'da Güneş'ten fırlatılan bir koronal kütle atımına bağlandı.

SON ZAMANLARIN EN BÜYÜK PATLAMASI

Güneş'te görülen son büyük patlama 3 Temmuz 2021'de kaydedildi. Patlamanın fitilini ise 'Güneş Lekesi AR2838' ateşledi. Güneş'te 2017'den bu yana görülen en büyük patlama olmasına karşın dünyayı etkileyecek büyüklükte olmayan patlama nedeniyle radyo iletişiminde kısa süreli bir kesinti yaşandı. NASA'nın Güneş Dinamikleri Gözlemevi (Solar Dynamics Observatory) bu patlamanın görüntülerini kaydetti ve aslında 2010'da fırlatılan bir uzay aracı olan bu gözlemevi görüntüleri dünyaya iletti. Bu ve benzeri imkânlarla Güneş patlamasının oluştuğu anda tespit edilmesi artık mümkün... Bu da CME yoldayken Dünya'ya ulaşmadan zarar görmesi muhtemel sistemlerin koruması için önlem alınabilmesine imkan sağlıyor.



GÜNEŞ PATLAMALARI DÜNYAYA ULAŞTIĞINDA UYDU İLETİŞİMİNİ, HAVA ARAÇLARINI RADYO SİSTEMLERİNİ TELEFON HATLARINI ETKİLEYEBİLİYOR. BUNUN SONUCUNDA ELEKTRİK KESİNTİLERİ, GPS HATALARI HAVA ULAŞIMI VE DAHA BİRÇOK SİSTEMDE ARIZA YAŞANABİLİYOR.

GÖBEKLİTEPE

KEŞFİYLE TÜM BİLİNENLERİ DEĞİŞTİRDİ

Kaynaklarda "Tarihin sıfır noktası" olarak tanıtılan Göbeklitepe, Neolitik Çağ'dan günümüze kadar bütün ezberleri bozuyor. Ayrıca son zamanlarda Şanlıurfa çevresinde yakın döneme tarihlenen Karahantepe, Sefer Tepe ve Harbetsuvan Tepesi buluntuları da Göbeklitepe'nin günümüze aktardığı bilgileri pekiştiriyor.



Göbeklitepe 12 bin yıllık geçmişiyle bugüne kadar bildiğimiz ezberlerin üzerinde yeniden düşünmemizi gerektiriyor. İnşa edildiği dönem, son buzul çağının bitimine denk gelen Göbeklitepe, avcı-toplayıcı toplum tarafından inşa edildi. Ellerinde "Cilalı Taş Devri"ne özgü aletler bulunan insanlar yüksekliği 6 metreye ulaşan, ağırlığı 40 tonu bulan T şeklinde dikilitaşlar (Stel) ürettiler. Dairesel olarak yerleştirilen bu dikilitaşların arasına taş duvarlar örülen yapının bir çatı ile tamamlandığı düşünülüyor. Çapları 30 metreyi bulan yuvarlak ve oval yapıların ortasında T biçimli, 5 metre yüksekliğinde, kireçtaşından bağımsız sütunlar bulunuyor. Kazılar neticesinde bu mekânlardan altısı ortaya çıkarıldı ve jeomanyetik ölçümler ile edinilen verilere dayanılarak, benzer yapılarla sayının toplamda 20'yi bulduğu biliniyor.

Avcı-toplayıcı bir topluluktan böylesi büyük eserler vermesi beklenmiyordu. Yazının keşfedildiği Sümer Uygarlığından 6 bin, piramitleri inşa eden Mısır Uygarlığından 6 bin 500, Maya Uygarlığından 7 bin 400 yıl önce inşa edildi. Tarım toplumuna geçilmeden önce de insanların ibadet amacıyla yapılar inşa ettiğini gösteren Göbeklitepe, hayvanların evcilleştirilmesi ve tarıma geçiş ile ilgili ipuçları da barındırıyor.

gezi











V52 NEOLİTİK YERLEŞİMİ

Arkeoloji dünyasında Göbeklitepe adı 1996 yılında duyulmuş olsa da aslında araştırmalar 1960'lı yıllara dayanıyor. Günümüzde Göbeklitepe Arkeolojik Alanı adını alan bölge, Şanlıurfa kent merkezinin 18 kilometre kuzeydoğusunda, Örencik Köyü yakınlarında yer alıyor. Alan ilk önce 1963 yılında, İstanbul ve Chicago Üniversitelerinin ortaklığıyla gerçekleştirilen bir yüzey araştırması sırasında keşfedildi ve "V52 Neolitik Yerleşimi" olarak tanımlandı. Alanın gerçek değeri, 1994 yılından sonra başlatılan kazı çalışmaları ile ortaya çıkmaya başladı. Bu çalışmalar sonrasında Göbeklitepe'nin 12 bin yıl öncesine uzanan bir kült merkezi olduğu anlaşıldı.

Göbeklitepe kazılarında edinilen bilimsel veriler ve yapılan arkeoloji çalışmalarında neolitik dönemle ilgili kuramsal çerçevenin ve tarihlendirmelerin yeniden değerlendirilmesini gerektiren önemli bilgiler elde edildi. Göbeklitepe'nin konumu, boyutları, tarihlendirilmesi ve yapılarının anıtsallığı ile Neolitik dönem için eşine nadir rastlanan bir kutsal alan olduğu anlaşıldı. Alan, 12 bin yıl boyunca doğal çevresi içinde dokunulmadan kaldığı için önemli arkeolojik buluntular elde edilebiliyor.

Büyük bir organizasyon yapısı ve hayal gücünün eseri olan Göbeklitepe, bu büyüklükteki en eski anıt konumunda. İnsanın avcı toplayıcı olarak yaşamını sürdürdüğü bir dönemde, ileri düzeyde mimarlık gerektiren tapınaklar inşa etmesi tüm dünyada şaşkınlık oluşturdu. Tarih öncesi insanın inanç dünyasını yansıtan, hayvan ve doğa figürleriyle zenginleştirilmiş tapınaklar, Göbeklitepe'yi arkeoloji tarihinin en önemli keşiflerinden biri olmasını sağladı. Döneminin koşullarında nasıl tasarlandığı ve inşa edildiği gizemini hâlâ koruyan Göbeklitepe, Mısır Piramitleri'nden ve İngiltere'deki Stonehenge'den yaklaşık 7 bin 500 yıl önce inşa edilmiş olmasıyla tüm dikkatleri üzerine çekiyor.

YIKILMADI, TERK EDİLDİ

MÖ 8 bin yılında bu yapıların terk edildiği düşünülüyor. Zaman içinde işlevini yitirdiği ya da taşıyıcı duvar ve sütun kullanımının bulunmayışından ötürü insanların tehlikeli bulduğu için terk edildiği düşünülüyor. Yalnız zamanın insanları yıkmaktansa bu yapıları toprak ile örtmeyi uygun bulduğu için Göbeklitepe günümüze kadar ulaştı.

Bölgede günümüze kadar yerleşim bulunuyor.

Her ne kadar burada kadim bir tapınma alanı olduğu unutulmuş olsa da yörede yaşayan insanların Göbeklitepe'nin olduğu alanı ziyaret ettikleri, buradaki anıtsal ağaçların olduğu alanda dilek dilediklerini biliniyor. Bu nedenle çocuğu olmayan kadınların ziyaret ettiği alanda Göbeklitepe kazıları başladığında doğum yapan bir kadının resmedildiği bir tabletin bulunması da ilginç bir tesadüf olarak anlatılıyor. Göbeklitepe'de bulunan çizimler ve heykellerde sadece erkeklere yer verilirken kadın suretine ise sadece bu tablette yer verildiği belirtiliyor.

NEOLİTİK ÇAĞ

Taş devrinin sonu olarak bilinen neolitik çağ, "Cilalı Taş Devri" veya "Yeni Taş Devri" olarak da adlandırılır. Buzul çağının sona ermesiyle başladığı ve yaklaşık olarak 3 bin yıl sürdüğü kabul edilen bu çağda insanlar toplu halde yaşamaya ve iş birlikleri kurmaya başladı. Tarih öncesi çağlardan olan neolitik çağda önceki devirlere göre daha set ve daha düzgün aletler üretildiği gibi topraktan ve kilden yapılan ürünler ateşte pişirilerek çanak çömlek üretimi de başladı. Bu nedenle Çanak Çömleksiz Neolitik ve Çanak Çömlekli Neolitik olmak üzere iki döneme ayrılır.

ESERLER ŞANLIURFA ARKEOLOJİ VE MOZAİK MÜZESİNDE

Höyükteki ana yapılar daha önce oluklu kalba çelikten hangar şeklinde bir yapıyla korumaya alınmışken, 2017'de bunların üzeri son teknoloji ürünü korunaklarla kaplandı. 2015'te Urfa'nın merkezinde inşa edilen ve Türkiye'nin en büyük müzelerinden biri olan Şanlıurfa Arkeoloji ve Mozaik Müzesi, Göbeklitepe'deki en büyük anıtsal yapının ve heybetli T sütunlarının tam ölçek kopyalarını barındırıyor ve ziyaretçilerin anıtsal sütunları ve oymalarını yakından incelemelerine olanak tanıyor.

2018 yılında Göbeklitepe, Unesco Dünya Mirası listesine eklendi ve Türk turizm yetkilileri 2019'u "Göbeklitepe Yılı" ilan ederek antik alanı küresel tanıtım kampanyasının yüzü haline getirdi.

Şanlıurfa çevresindeki engebeli kırsal alanda çalışan arkeologlar, Göbeklitepe ile yaklaşık aynı dönemde inşa edilmiş, biraz daha küçük olsa da benzer sütunlara sahip 11 yeni tepe tespit etti. Bunlardan Karahantepe, Sefer Tepe ve Harbetsuvan Tepesi yapılan çalışmaların odağında yer alıyor.

TAŞ TEPELER'İN ANA İSTASYONU OLACAK

Şanlıurfa kent merkezine 55 kilometre mesafedeki Tektek Dağları Milli Parkı içerisinde bulunan Karahantepe arkeolojik kazı alanı yakın geçmişte dünyaya tanıtıldı. Kültür ve Turizm Bakanlığınca hazırlanan Taş Tepeler Projesi kapsamında Göbeklitepe merkez olmak üzere Şanlıurfa'daki neolitik alanların tek çatı altında tanıtılması planlanıyor. Proje ile Türkiye'nin Neolitik döneme ait en önemli durak haline getirilmesi hedefleniyor. 12 noktayı kapsaması beklenen Taş Tepeler'in merkezinde Göbeklitepe ve Karahantepe olacak. Diğer merkezler de ara istasyon olarak gezilebilecek. Ana istasyon konumunda olacak Karahantepe'nin 2022'de ziyarete açılması planlanıyor.

Türkiye'de günümüze kadar gerçekleşen en büyük ve en kapsamlı arkeoloji projesi olan Taş Tepeler Projesi kapsamında Göbeklitepe, Karahantepe, Gürcütepe, Sayburç, Çakmaktepe, Sefertepe ve Yeni Mahalle bölgesinde kazılar sürüyor. Yakın zamanda ise Ayanlar, Yoğunburç, Harbetsuvan, Kurt Tepesi ve Taşlıtepe yerleşimlerinde kazı çalışmalarına başlanacak.

kültür-sanat

GALATAPORT İSTANBUL'DA
CUMHURİYET BAYRAMI COŞKUSU

Galataport İstanbul'un 200 yıl sonra yeniden açılan rıhtımı, Cumhuriyetin 98'inci yılına özel etkinliklere ev sahipliği yaptı. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı himayesinde hayata geçen 'Beyoğlu Kültür Yolu Projesi'nin başlangıç noktası olan Galataport İstanbul, ardı ardına üç büyük kültür sanat etkinliği ile ziyaretçileri ağırlayacak.

Galataport İstanbul'un 29 Ekim etkinlikleri kapsamında, Türkiye'deki çeşitli konservatuvarların 11-18 yaş grubu 39 öğrenciyi bir araya getiren Doğuş Çocuk Senfoni Orkestrası (DÇSO), Rıhtım Meydanı'nda Cumhuriyet Konseri ile müzikseverlerle buluştu. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı himayesinde hayata geçirilen "Beyoğlu Kültür Yolu" kapsamındaki Galataport İstanbul'da, 19'uncu yüzyıl Paris'ini Monet, Pissarro, Renoir, Cézanne ve daha birçok ressamın gözünden gezme olanağı tanıyan "Monet & Friends" Dijital Sanat Sergisi, 30 Ekim- 14 Kasım tarihleri arasında sanatseverleri ağırlayacak. Türkiye'nin büyük değerlerinden usta fotoğrafçı Ara Güler'in gözünden Beyoğlu'nun görüleceği "Denize İnen Yol" sergisi ise Galataport İstanbul'da 30 Ekim – 31 Aralık tarihleri arasında ziyaret edilebilecek.

MONET VE ARKADAŞLARI DİJİTAL SERGİDE

19'uncu yüzyıl Paris'ini Monet, Pissarro, Renoir, Cézanne ve daha birçok ressamın fırça darbeleriyle, ressamların gözünden gezme olanağı sunan Monet & Friends Dijital Sanat Sergisi; Debussy, Tchaikovsky, Ravel ve Offenbach gibi bestecilerin eserleriyle duyuları eş zamanlı olarak harekete geçiren sürükleyici bir deneyim sunacak. Galataport İstanbul'un Beşiktaş tarafında yer alan O2 Blok'ta sanatseverlerle 30 Ekim tarihinden itibaren buluşacak sergi, 14 Kasım'a kadar 10.00-22.00 saatleri arasında ziyaret edilebilecek.

DENİZE İNEN YOL

Ara Güler Arşiv ve Araştırma Merkezi'nden yeni fotoğrafların ikonik kareler ile birlikte yer aldığı Denize İnen Yol sergisi, Ara Güler'in gözünden Beyoğlu'na bakma imkanı sunacak. Beyoğlu Kültür Yolu aksında yer alan sergi Tophane, Karaköy, Galata, Galata Mevlevihanesi, Galata Kulesi, Tünel, İstiklal Caddesi, Galatasaray ve Taksim Meydanı'nı ve adı geçen yerlerin yakın çevrelerinden kareler barındırıyor. Sergide ayrıca bir video odasında Ara Güler'in 1970'li yıllarda yapmış olduğu ve Yavuz Zırhlısı'nın söktümünü konu alan 17 dakikalık "Kahramanın Sonu" isimli belgesel de gösterilecek. Sergi; Galataport İstanbul'un Beşiktaş tarafındaki G Blok binasında 31 Aralık'a kadar 10.00-22.00 saatleri arasında ücretsiz olarak görülebilecek.



EŞSİZ TARİHİ DOKU

Galataport İstanbul, 1.7 milyar dolarlık yatırım tutarı ile Boğaz kenarında 1.2 kilometrelik sahil şeridini kapsayan, dünyanın en önemli projeleri arasında yer alıyor. Galataport İstanbul erişilebilir ve düşük katlı yapıları, bölgenin tarihi dokusuyla uyum içindeki mimarisi, alternatif ulaşım olanakları gibi birçok özelliği ile öne çıkıyor. Misafirlerine "nefes alan", sağlıklı ve güvenli bir kültür sanat, alışveriş, yeme içme ve çalışma deneyimi sunuyor.



Galataport İstanbul projesi içinde bulunan tescilli binaların restorasyonu ile de İstanbul'un çok değerli tarihi binaları şehre geri kazandırılıyor. Rıhtımın en eski binası olan Paket Postanesi, özel arduvaz çatıları ve cepheleri ile projenin simgelerinden biri. Burası modern alışveriş ile geleneksel çarşı kültürünün birleştiği çok özel bir mekân oluyor. Projede yer alan diğer üç tescilli bina olan Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu ve Çinili Han binaları da restore edilecek.

İSTANBUL'UN İLK MÜZE MEYDANI

Galataport İstanbul sahasında barındırılan İstanbul Modern ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi İstanbul Resim ve Heykel Müzesi ile sanatın Türkiye'deki en iyi örneklerine ev sahipliği yaparak şehrin kültür sanat alanındaki yeni buluşma noktası olacak. Proje kapsamında peyzaj düzenlemesi ile hayata geçirilen 14 bin metrekarelik tarihi Tophane Meydanı da İstanbul'un ilk Müze Meydanı olacak. Bunun yanı sıra projede meydanın merkezinde yer alan ve tarihi 1848'e uzanan Tophane Saat Kulesi, çok özel bir teknikle yerinde kaldırılarak restore edildi. Tophane Saat Kulesi, Galataport İstanbul'da eski ile yeniyi buluşturan, anları ve anıları sahiplenen bir simge olarak İstanbulluları ve şehrin ziyaretçilerini ağırlayacak.



AKM YENİDEN...

Türkiye'de kültür-sanat hayatı için vazgeçilemez bir mekân olan Atatürk Kültür Merkezi (AKM), 29 Ekim 2021'de yeniden hayata döndü. Tartışmalı bir şehir planının parçası olduğu ya da mimari tarzı ile eleştirilen bina; yıllar boyunca Türkiye'de opera, bale, müzik, tiyatro ve sinema gibi görsel sanatlar için hayati öneme sahip oldu. Aynı zamanda bünyesinde barındırdığı sergi salonu ile resim, heykel, seramik gibi plastik sanatların sergilendiği bir mekan oldu. Bir kongre merkezi olarak da yararlanılan AKM, festival ve bienal gibi etkinliklere de katkı sağladı. Aslına sadık kalınarak yeniden inşa edilen Atatürk Kültür Merkezi de bu işlevleri yerine getirecek ve günümüzün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tasarlandı.

kültür-sanat

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde İstanbul'un ihtiyaç duyduğu modern yapılar ve çağa uygun şehir planlaması için Türkiye'de hükümete danışmanlık hizmeti veren Fransız mimar ve şehir plancısı Henri Prost, 1936-1937 yıllarında bir imar planı hazırlamıştı. Söz konusu plana göre Topçu Kışlası yıkılacak, ortaya çıkan alan ve çevresindeki mezarlıklar parka dönüştürülecek, söz konusu bölge Taksim Meydanı'na inşa edilecek opera binası ile tamamlanacaktı. Prost'un önerisiyle Fransız mimar Auguste Perret, opera binası projesi için İstanbul'a geldi, ancak İkinci Dünya Savaşı nedeniyle proje gerçekleştirilemedi. Mimar Feridun Kip ile mimar Rükneddin Güney tarafından projesi çizilen, 29 Mayıs 1946'da temeli atılan opera binası, ödenek yokluğu nedeniyle tamamlanamadı. Proje 1953 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığına devredildi ve 1956'da Yüksek Mimar Mühendis Hayati Tabanlıoğlu'nun projesi ile inşaata devam edildi. Bina, Devlet Opera ve Balesi ve Devlet Tiyatroları'nın eserlerini icra etmek amacıyla 12 Nisan 1969'da "İstanbul Kültür Sarayı" adıyla hizmete açıldı.

KÜLLERİNDEN YENİDEN DOĞDU

Arthur Miller'ın Cadı Kazanı isimli oyununun temsili sırasında 27 Kasım 1970 tarihinde meydana gelen büyük yangın neticesinde bina kullanılamaz hale geldi. Can kaybının olmadığı bu yangında IV. Murat adlı oyunun galası için Topkapı Sarayı'ndan getirtilmiş IV. Murat'a ait bir kaftan, değerli bir Kur'an, IV. Murat'ı gösteren bir tablo da yandı. Yangının kaynağı tespit edilemedi.

Yangından sonra Hayati Tabanlıoğlu önderliğinde sekiz yıl süren onarımın ardından bina 6 Ekim 1978'de Atatürk Kültür Merkezi (AKM) adıyla yeniden hayata döndü. Doç. Dr. Yüksek Mimar Mühendis Hayati Tabanlıoğlu'nun son şeklini verdiği çalışma, 1950'lerin yalın ve işlevsel mimari anlayışının tipik bir örneği olarak kabul edildi. Özellikle Büyük Salon'un derin ve geniş sahnesiyle, bu sahnenin çeşitli asansörlerden oluşan gelişmiş mekanik kapasitesiyle AKM, Türkiye'nin en gelişmiş gösteri sanatları mekânı oldu.

YILLARIN YORGUNLUĞU

2000'li yıllara kadar hizmet vermeye devam eden binanın, pek çok bakımdan kullanılamaz duruma gelmesi sebebiyle çeşitli çözüm arayışları başladı. Kasım 2008'de Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından imzalanan protokolle İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı'nın üstlendiği Atatürk Kültür Merkezinin yenileme projesini hazırlamak üzere Tabanlıoğlu Mimarlık görevlendirildi. 2012 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı, binanın mevcut hâliyle korunarak yalnızca güçlendirme, tamirat ve tadilat işlemlerinin yapılması için ihale açtı. Ancak söküm işlemlerinin ardından yapılan teknik incelemeler, binadaki tahribatın beklenenin üzerinde olduğunu gösterdi.

6 Kasım 2017 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Taksim'de yeniden yapılacak olan Atatürk Kültür Merkezinin projesini kamuoyuyla paylaştı.

CUMHURİYET'İN 98'İNCİ YILINDA YENİDEN...

Sanatseverlerle 13 yıl aradan sonra 29 Ekim 2021 tarihinde görkemli bir açılış töreni ile yeni Atatürk Kültür Merkezi yeniden buluştu. Sinan Operası'nın dünya prömiyeri ile kapılarını yeniden sanata açan AKM, yıllar içinde oluşan hasreti ev sahipliği yapacağı çeşitli sanat etkinlikleriyle giderecek gibi görünüyor. Yeni AKM'de 2 bin 40 kişilik Opera Salonu, 802 kişilik Tiyatro Salonu bulunuyor. Komplekste AKM Galeri, AKM Çok Amaçlı Salon, AKM Çocuk Sanat Merkezi, AKM Müzik Platformu, AKM Müzik Kayıt Stüdyosu mevcut. Ayrıca bilgi merkezi olarak kurgulanan yeni AKM'de müzik, sanat, mimari, tasarım gibi ihtisas başlıklarına odaklanan AKM Kütüphane de yer buluyor. Yeni AKM; AKM Yeşilçam Sineması ve AKM Tasarım Dükkânı işlevleriyle oluşturulan birimlerle tamamlanıyor.



AKM OPERA SALONU

AKM'nin Taksim Meydanı'na bakan ikonik cephesinin ana unsurunu özel olarak tasarlanarak üretilen 15 bin seramik parçasıyla kaplı dev bir küre olan Opera Salonu oluşturuyor. fiziksel, teknik ve mimari analizler sonucunda, en iyi doğal akustiği elde edebilmek için at nalı biçimi kazandırılanOpera Salonu; yüksek kalitede ses niteliği ve reverberasyon süresi olarak dünyadaki nitelikli opera salonlarının sahip olduğu standartlarda tasarlandı. Salonda öncelikle opera, aynı zamanda senfonik konserler ve elektro-akustik destekli gösteriler için de doğru akustik şartlar sağlanabiliyor. Yan duvarlar boyunca kaplamalar akustik ihtiyaçlara uygun olarak özel olarak tasarlandı. Opera Salonu'nda halı veya diğer tekstil döşeme gibi ses yutucuların varlığından kaçınmak amacıyla ahşap zemin tercih edildi.



AKM TİYATRO SALONU

AKM Kültür Sokağı'nın girişinde yer alan Tiyatro Salonu, 802 kişilik seyirci kapasitesine sahip. Başta tiyatro temsilleri olmak üzere konserlere ve dans gösterilerine sahne olan Tiyatro Salonu, üst düzey akustik, ışık ve görüntü sistemleriyle donatıldı. Salonun yer aldığı binanın alt katlarında, tiyatroya hizmet veren marangozhane, demirhane, boyahane terzihane gibi dekor atölyeleri, depolar ve sanatçı odaları yer alıyor.



YARINLARIMIZ SÜRDÜRÜLEBİLİRLİKLE BAŞLAR



Gelecek nesillere güzel bir dünya bırakmak sürdürülebilirlikle başlar

Bizce sürdürülebilir bir dünyayı tüm paydaşlarımızla birlikte şekillendirebiliriz.

BM Küresel Sürdürülebilirlik Hedefleri iş süreçlerimizde bize yol gösteren kurumsal ilkelerimizdendir.
Kendi ürettiğimiz yenilenebilir enerji, kendi tesisimizde geri dönüştürdüğümüz alüminyum ve küresel sürdürülebilirlik prensipleriyle şekillendirdiğimiz iş süreçlerimiz sayesinde geleceği tüketmeden üretiriz.

Kibar

AssanAlüminyum

Pazarlama araçlarınız amacına ulaşıyor mu?

Şirket vizyonunuzu ve değerlerinizi kısacası diğer firmalardan farkınızı müşterilerinize, hissedarlarınıza, iş ortaklarınıza ve medyaya anlatan farklı bakış açısıyla yorumlanantasarımıyla göz dolduran

GÜÇLÜ BİR AJANS DESTEĞİNE SAHİP OLMAK İSTER MİSİNİZ?



Kurumsal yayın (dergi - gazete) • Faaliyet raporu • Sonuç raporu • Prestij kitabı • Katalog • Broşür • Takvim • Ajanda

DÜNYA ajansd

www.ajansd.com.tr

ajansd_ dunyaajansd dunyaajansd ajansd

Ajansd, Dünya Şirketler Grubu kuruluşudur. Maslak Mah. Eski Büyükdere Cad. No:37/8 Sarıyer / İstanbul
ajansd@dunyaeko.com • Tel : 0 (212) 285 10 12/14 Dahili: 1149

Şimdi Tam Zamanı …

İhracattaki iş yükünüzü paylaşmak, fazla maliyetlerinizden kurtulmak, bürokrasiden sıyrılmak istiyorsanız şimdi tam zamanı…

Şirketinizin ihracatçı kimliğini kaybetmeden tüm ihracat avantajlarına ek olarak KDV iadesini hızlı ve tam olarak almanız, şirketiniz üzerindeki devreden KDV yükünü azaltmanız, YMM ve teminat mektubu giderlerini azaltmanız, vergi dairesi yazışmalarından kurtulmanız ve tüm bu işleri sektöründe lider bir firma ile yürütmeniz için şimdi tam zamanı…

TGS DIŞ TİCARET AŞ KDV iadesi işlemlerinde 23 yıllık deneyimi sonucunda ulaştığı; esnek , etkili ve hızlı çözümleriyle değerli ihracatçılarımızın her zaman destekçisidir.

TGS DIŞ TİCARET A.Ş.

0212 644 58 58 Pbx
info@tgsas.com
www.tgsas.com

22.YIL 22.YIL 22.YIL 22.YIL 22.YIL 22.YIL 22.YIL 22.YIL 22.YIL