



TAYSAD

# LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

## 2025 I. Çeyrek Değerlendirmesi

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.



## Lojistik ve Gümrük Raporu

### 3 Tedarik Zinciri Yönetiminde Rekabet Gücünün Anahtarı: Çeviklik ve Dayanıklılık

Funda Aygün

*Ulus Metal - İthalat ve İhracat Şefi - TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi*

### 3 Lojistikte Dönüşümün Eşiğinde: 2024 Görünümü ve 2025'e Stratejik Bakış

Onur Gültekin

*PwC - Kıdemli Müdür - TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi*

### 9 Gümrükte Sonradan Kontrol Denetimlerine Hazırlık

Erkin Aparı

*PwC - Kıdemli Müdür - TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi*

### 12 Bitmiş Araç Lojistiğinde Bugün ve Yakın Gelecek

Tolga Emrah Gezgini

*Erkport Liman İşletmeleri - Yönetim Kurulu Başkanı - Konuk Yazar*

# Tedarik Zinciri Yönetiminde Rekabet Gücünün Anahtarı: Çeviklik ve Dayanıklılık



**Funda Aygün**

Ulus Metal, İthalat ve İhracat Şefi  
TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi

Çeviklik ve dayanıklılığı merkeze alan bir yaklaşımla, işletmeler hem bugünkü rekabet ortamına uyum sağlayabilir hem de gelecekteki belirsizliklere karşı hazırlıklı hale gelir. Küresel tedarik zincirlerinin giderek daha karmaşık ve kırılgan hale geldiği günümüzde, lojistik yönetiminde çeviklik ve dayanıklılık kavramları, rekabet avantajı sağlayan stratejik öncelikler arasında yer almaktadır.

Günümüzün değişken pazar koşulları ve yoğun rekabet ortamı, lojistik süreçlerde çeviklik ve dayanıklılığı ön plana çıkarmaktadır. Rekabet avantajı elde edebilmek için işletmelerin, müşteri beklentilerine hızla yanıt verebilecek esnek yapıya sahip olması, tedarik zincirlerini etkin şekilde yönetmesi ve karar alma süreçlerinde çevik davranabilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, dijital teknolojilerin lojistik operasyonlara entegrasyonu da çevik yapıyı destekleyen temel unsurlar arasında yer almaktadır.

Tedarik zincirinin esnek bir yapıya sahip olması ve değişen koşullara göre yeniden yapılandırılabilir olması, pazara hızlı uyum sağlamak açısından kritik önemdedir. Zincirde yer alan tüm aktörlerin koordineli çalışması ise süreç verimliliğini artırarak rekabet gücünü pekiştirmektedir. Bu doğrultuda geliştirilen çevik tedarik zinciri yaklaşımı, işletmelerin değişimlere karşı hızlı adapte olmasını ve müşteri odaklı çözümler sunarak pazarda avantaj kazanmasını mümkün kılmaktadır.

Diğer yandan, krizler, doğal afetler ve tedarik zinciri kesintileri gibi beklenmeyen durumlara karşı sistemin sürdürülebilirliğini sağlayabilmek için dayanıklılık büyük rol oynamaktadır. Alternatif tedarikçilerle çalışmak, etkin stok yönetimi sağlamak ve risk yönetimi stratejileri uygulamak; tedarik zincirinin dayanıklılığını artırarak olası kesintiler karşısında operasyonların devamlılığını teminat altına almaktadır.

Pandemi süreci, jeopolitik belirsizlikler ve küresel tedarik zincirindeki kırılganlıklar, işletmelere yalnızca hızlı değil aynı zamanda dayanıklı olmaları gerektiğini de net biçimde göstermiştir. Bu iki unsurun birlikte ele alınması, lojistikte sürdürülebilir rekabet gücünün temelini oluşturmaktadır.





Lojistik faaliyetlerin, makro düzeyde ülke ekonomisine katkısı ve mikro düzeyde işletmelerin rekabet gücünü artırmadaki rolü göz ardı edilemez. Etkin lojistik yönetimi; müşteri taleplerinin zamanında ve doğru şekilde karşılanmasını sağlayarak hem müşteri memnuniyetini artırmakta hem de katma değer yaratmaktadır.

Bilgi ve üretim teknolojilerindeki gelişmeler, lojistik süreçlerin daha hızlı, rasyonel ve verimli hale gelmesine olanak tanımaktadır. Bu gelişmeler doğrultusunda, işletmelerin değişen pazar dinamiklerine uyum sağlayabilmesi için doğru ve güvenilir bilgiye erişimi kritik öneme sahiptir. Bu noktada, bilgi işleme süreçlerinin etkin yönetimi rekabet avantajı elde etmede belirleyici faktörlerden biri haline gelmiştir.

Ayrıca lojistik yönetimde performans ölçümü ve sürekli iyileştirme süreçleri de operasyonel başarının sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir. Kritik başarı faktörlerinin belirlenmesi ve performans verilerinin analiz edilerek süreçlerde gerekli iyileştirmelerin yapılması, lojistik yönetimini daha etkin ve verimli kılmakta; böylece rekabetçiliği artırmaktadır.

### Sonuç ve Öneri

Günümüz lojistik yönetimi, yalnızca mal taşımakla sınırlı olmayan; veriye dayalı kararlar, esnek yapı, krizlere karşı direnç, çevre duyarlılığı ve teknolojik entegrasyon gerektiren çok boyutlu bir strateji alanına dönüşmüştür. Çeviklik ve dayanıklılığı merkeze alan bir yaklaşımla, işletmeler hem bugünkü rekabet ortamına uyum sağlayabilir hem de gelecekteki belirsizliklere karşı hazırlıklı hale gelir. Küresel tedarik zincirlerinin giderek daha karmaşık ve kırılgan hale geldiği günümüzde,

lojistik yönetimde çeviklik ve dayanıklılık kavramları, rekabet avantajı sağlayan stratejik öncelikler arasında yer almaktadır. Pandemi, jeopolitik gerilimler ve arz zinciri kesintileri; işletmelerin yalnızca hızlı değil, aynı zamanda dirençli bir yapıya sahip olması gerektiğini net biçimde ortaya koymuştur. İşletmelerin dijital dönüşüm planlarını çevik tedarik zinciri hedefleriyle entegre etmesi ve organizasyonel çevikliği içselleştirmesi önerilmektedir. Bununla birlikte, risk yönetimi politikalarının proaktif şekilde gözden geçirilmesi ve dayanıklılık testlerinin periyodik olarak uygulanması gerekmektedir. Performans verilerinin düzenli olarak analiz edilmesi ve dijital performans panolarıyla izlenebilirliğin artırılması, lojistik faaliyetlerin etkinliğini ve verimliliğini destekleyecektir. Bilgiye zamanında erişim sağlayan dijital altyapı yatırımlarının ise yalnızca maliyet azaltıcı değil, aynı zamanda stratejik bir büyüme aracı olarak değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Son olarak, sektör profesyonellerinin TAYSAD gibi sektöre öncülük eden güçlü sivil toplum kuruluşlarının etkinliklerinde aktif rol alarak bilgi paylaşımında bulunmaları, iyi uygulama örneklerini yaygınlaştırmaları ve iş birliklerini güçlendirmeleri, sektörel dayanıklılığın kolektif biçimde artmasına katkı sağlayacaktır. Bu kapsamda, haziran ayında dördüncüsü düzenlenecek olan **TAYSAD Tedarik Zinciri Konferansı**, tedarik zinciri ve lojistik yönetimine dair güncel stratejileri ele alarak, "Dayanıklılık" temasıyla sektörün çeviklik ve dayanıklılık konularında nasıl pozisyon alması gerektiğini teorik ve pratik yönleriyle tartışmaya açacaktır. Bu tür etkinlikler, işletmelere yol gösterici çözümler sunarak rekabet güçlerini artırmalarına katkı sağlamaktadır.



# Lojistikte Dönüşümün Eşiğinde: 2024 Görünümü ve 2025'e Stratejik Bakış



## Onur Gültekin

PwC, Kıdemli Müdür  
TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi

PwC'nin 28. Küresel CEO Anketi'ne göre, iş dünyasının geleceğini şekillendirecek en kritik başlıkların dijital dönüşüm, sürdürülebilirlik, yeni rekabet alanları, iş modeli yenilenmesi ve stratejik karar alma mekanizmalarının güçlendirilmesi olacağı düşünülmektedir.

## Lojistik Sektörü 2024 Yılı Görünümü

2024 yılı, küresel lojistik sektörü için dalgalı ve belirsizliklerle dolu bir yıl oldu. Küresel ekonomideki dengesiz büyüme, jeopolitik gerilimler ve ticaret anlaşmazlıkları sektörü doğrudan etkiledi. Çin'de üretim artışı yaşanırken, gelişmiş ekonomiler büyüme açısından daha zayıf kaldı. Ticaret genel olarak toparlanma göstermesine rağmen ABD-Çin gerilimi, Orta Doğu'daki çatışmalar ve Ukrayna savaşı nedeniyle ticaret yolları sekteye uğradı. Bununla birlikte, Hindistan, Vietnam, BAE, Brezilya ve Meksika küresel ticarete paylarını artırarak öne çıktı.

Hava kargo sektörü üst üste 15 ay boyunca artan taleple büyümesini sürdürerek rekor seviyelere ulaştı. Küresel hava kargo talebi 2023'e kıyasla %12,2 artış gösterdi. Bu büyümenin arkasında, e-ticaret platformlarının (Shein, Temu vb.) hızla yayılması ve deniz taşımacılığında yaşanan gecikmelerin bazı yükleri hava kargoya yönlendirmesi etkili oldu. Havayolu şirketleri de bu talebe cevap vererek kapasiteyi **%8,1** artırdı.

Yolcu hava taşımacılığı da güçlü bir toparlanma sergileyerek pandemi öncesi seviyelere döndü. Çin başta olmak üzere Asya-Pasifik pazarları bu büyümede önemli rol oynadı. Avrupa'da seyahat talebi yükselirken, uluslararası yolcu trafiği %9,5 arttı. Ancak Avrupa-Asya uçuşları, savaş ve jeopolitik riskler nedeniyle 2019 seviyelerinin %20 altında kaldı.

Deniz taşımacılığı ise dalgalı bir yıl geçirdi. Konteyner taşımacılığı yılın ilk yarısında büyüme gösterse de son çeyrekte yavaşladı. Özellikle Çin'den gelen ihracatın yaz aylarında artması, yıl sonunda ise düşüşe geçmesi bu dalgalanmada etkili oldu. Konteyner navlun fiyatları Temmuz ayında zirveye ulaştıktan sonra kademeli olarak geriledi.



Jeopolitik gerilimler ticaret rotalarını ve maliyetleri doğru-  
dan etkiledi. Kızıldeniz'de ticari gemilere yönelik saldırılar,  
birçok konteyner gemisinin Ümit Burnu üzerinden daha uzun  
rotalar kullanmasına neden oldu. Bu durum hem transit sü-  
relerini uzattı hem de taşımacılık maliyetlerini artırdı. Ancak  
hizmet sağlayıcı firmaları bu belirsizliklerden faydalanarak,  
navlun fiyatlarını artırmayı başardı.

Genel olarak bakıldığında, 2024 lojistik sektörü için hem bü-  
yüme fırsatları hem de risklerin ön planda olduğu bir yıl oldu.  
Sektörün dinamik yapısını ve değişen küresel koşullara hızlı  
adaptasyon kabiliyetini kanıtlayan bir yıl olarak kaydedildi.

### 2025 Yılında Öne Çıkabilecek Konular ve İkinci Trump Döneminin Etkileri

Küresel lojistik sektörünün bir dönüm noktasında olduğu  
söylenbilir. E-ticaretin ivmeli artışıyla paralel olarak lojistik  
pazarının hızlı büyümesi, tedarik zinciri normlarını ve gele-  
neksel ticaret modellerini altüst ederken, yenilik ve inovas-  
yon çağını da beraberinde getirmektedir. Sektörün her ala-  
nında yeni girişimler ortaya çıkmakta ve hem özel sektör  
hem de hükümetler, bilgi akışını kolaylaştıran ve entegrasyo-  
nu destekleyen dijital yetkinliklere yatırım yapmaktadır.

2025 yılında **dijitalleşme, jeopolitik riskler ve ticaret po-  
litikaları** lojistik sektöründe belirleyici faktörler olacaktır.  
Şirketlerin maliyetlerini optimize ederken, esnekliklerini artır-  
mak için akıllı lojistik teknolojilerine yatırım yapmaya devam  
etmesi ve küresel ticaretin değişen dinamiklerine uyum sağ-  
lamak için yeni stratejiler geliştirmesi beklenmektedir.

Tedarik zinciri yönetiminde dijitalleşme, 2025'in en önemli  
başlıklarından biri olarak öne çıkacaktır. Dijital ikizler sa-  
yesinde tedarik süreçlerinin sanal ortamda modellenerek,  
gerçek zamanlı optimizasyon sağlanması beklenmektedir.  
Bunun yanında akıllı lojistik çözümleri ile depo otomasyonu  
ve ileri seviye taşıma yönetim sistemlerinin (TMS) de yaygın-  
laşacağı beklenmektedir. Şirketlerin müşteri odaklı ve esnek  
tedarik zinciri stratejilerine yönelerek, dinamik segmentas-  
yon uygulamalarını artırması da muhtemeldir.

Kızıldeniz, Süveyş Kanalı ve diğer kilit ticaret yolları üzerin-  
deki risklerin devam edeceği tahmin edilmektedir. Rusya-Uk-  
rayna savaşı ve Kızıldeniz'deki çatışmalar nedeniyle deniz  
ticaretinin alternatif rotalara kayması olasıdır. ABD'nin tüm  
dünya ülkelerinin yanında Vietnam (%46), Bangladeş (%37),  
Çin (%34), Tayvan (%32), Endonezya (%32), Pakistan (%30),  
Hindistan (%27), Güney Kore (%26), Japonya (%24) ve Av-





rupa Birliği (%20) gibi teknoloji ve üretim merkezi ülkelere yönelik daha yüksek gümrük vergileri açıklamasının, mevcut riskler ile beraber, küresel ticaret akışını daha da zorlaştıracağı düşünülmektedir.

Özellikle ABD'nin iç üretime dönüş (nearshoring) politikaları, şirketlerin üretim tesislerini Çin yerine ABD içinde konumlandırmaya zorlayabilir. Kamyon taşımacılığı bu süreçte daha fazla önem kazanırken, ABD'de göçmen karşıtı politikalar şoför krizini derinleştirme riski taşımaktadır.

Yeşil lojistik ve sürdürülebilirlik alanında ise karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik yatırımların devam etmesi beklenmektedir. Ancak ABD'de Trump yönetiminin teşvikleri azaltması bu dönüşümü yavaşlatabilir. Alternatif yakıtlarla çalışan kamyonlar ve yeşil lojistik çözümleri ön planda kalmaya devam ederken, Avrupa ve Asya merkezli firmaların sürdürülebilir tedarik zinciri hedeflerine daha fazla odaklanması muhtemeldir.

**PwC'nin 28. Küresel CEO Anketi'**ne göre, iş dünyasının geleceğini şekillendirecek en kritik başlıkların dijital dönüşüm, sürdürülebilirlik, yeni rekabet alanları, iş modeli yenilenmesi ve stratejik karar alma mekanizmalarının güçlendirilmesi

olacağı düşünülmektedir. Üretken yapay zeka (Generative AI) şirketlerin operasyonlarını ve iş gücü yetkinliklerini yeniden şekillendirirken, güvenlik ve etik konuları bu dönüşümün başarısını belirleyecektir. Sürdürülebilirlik ve düşük karbon ekonomisine geçiş, hem maliyetleri azaltan hem de yeni gelir kaynakları yaratan önemli fırsatlar sunmaktadır. Geleneksel sektör sınırları giderek kaybolurken, şirketler yeni rekabet alanlarına yönelerek iş modellerini dönüştürmek zorunda kalmaktadır. CEO'lar, mevcut iş yapılarının on yıl içinde geçerliliğini yitirebileceğini öngörmekte ve operasyonlarını daha esnek, verimli ve inovasyona dayalı hale getirmeye odaklanmaktadır. Tüm bunların ışığında, şirketlerin jeopolitik ve ekonomik riskleri dikkate alarak veri odaklı ve çevik karar mekanizmaları geliştirmesi hayati önem taşımaktadır.

# Ticaret Bakanlığı'nın İleri Analitik Tekniklerle Yürüttüğü Denetim Çalışmaları ve Sonuçları



**Erkin Aparı**

PwC, Kıdemli Müdür

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi

Ticaret Bakanlığı'nca açıklanan istatistiklere göre, 2024 yılında toplam 250 firma bakanlık müfettişlerince Sonradan Kontrol Denetimine tabi tutulmuş olup söz konusu denetimler sonucunda yaklaşık 1,5 Milyar TL tutarında ek tahakkuk ve ceza kararı düzenlenmiştir.

**T**icaret Bakanlığı Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü, **Sonradan Kontrol ve Riskli İşlemlerin Kontrolü Yönetmeliği** kapsamında risk analizi kriterlerine dayanarak sonradan kontrole tabi tutulacak riskli kişi veya işlemleri tespit etmektedir. Sistematik ve planlı yapılan bu kontrollere ilişkin yıllık program, Risk Değerlendirme ve Koordinasyon Komisyonunun olumlu görüşü ve Bakan onayı ile uygulamaya alınmaktadır.

Ticaret Bakanlığı'nca açıklanan istatistiklere göre, 2024 yılında toplam 250 firma bakanlık müfettişlerince **Sonradan Kontrol Denetimine** tabi tutulmuş olup söz konusu denetimler sonucunda yaklaşık **1,5 Milyar TL** tutarında ek tahakkuk ve ceza kararı düzenlenmiştir. Gümrük beyannamelerinin ikincil kontrolleri sonucunda ise 2024 yılında 6.133 firma tarafından tescil edilen 20.378 adet gümrük beyannamesi için yaklaşık **5,3 Milyar TL** tutarında ek tahakkuk ve ceza kararı tesis edildiği belirtilmiştir.

Bu yıl da sonradan kontrol kapsamında, birçok firmanın gümrük ve dış ticaret işlemlerinin incelenmesi beklenmektedir.

Sonradan kontrol denetimleri, firmaların geçmişe dönük dış ticaret işlemlerinin mevzuata uygunluğunu kontrol etmek amacıyla yapılmaktadır. Bu kontrollerde, firmaların geçmişe dönük 3 yılda gerçekleştirdiği işlemler kapsamında olacak şekilde, gümrük beyannameleri, muhasebe hesapları, yurtdışına yapılan gerek ithal eşyasına ilişkin ödemeler gerekse diğer ödemelere dair bilgiler, transfer fiyatlandırması raporlamaları ile alıcı-satıcı arasındaki sözleşmeler gibi birçok bilgi ve belge müfettişlerce talep edilmekte ve incelemeye konu edilmektedir. Sonradan kontrol sonucunda ise, müfettiş tarafından yapılan genel tespitler, değerlendirmeler, vergi tahakkukları ve cezalar dâhil olmak üzere, incelenen firma





ile ilgili idare tarafında yapılması gereken tüm iş ve işlemleri içeren sonradan kontrol raporu tanzim edilmektedir.

Geçmiş yıllarda yayımlanan af kanunları ile birçok firma, geçmişe dönük işlemlerini kendiliğinden beyan hükümleri çerçevesinde düzeltme şansı bulmuş ve af imkanından yararlanmıştır. Ancak, herhangi bir af kanununun gündemde olmaması, sonradan kontrol incelemeleri veya gümrük idarelerince yapılan kontroller sonucunda tespit edilebilecek, vergi kaybına neden olan işlemlere ilişkin cezaların, firmalar açısından zorlayıcı olabileceği anlamına gelmektedir.

Firmaların, **Gümrük Kanunu'nun 234/3 ve 235/6'**ıncı maddeleri çerçevesinde "**kendiliğinden beyan**" yaparak indirimli ceza ödeme imkanından yararlanabileceği unutulmamalıdır. Bu nedenle firmaların olası bir sonradan kontrol denetimine hazırlıklı olması, varsa risklerin önceden tespit edilerek kendiliğinden beyandan faydalanılması, cezaların indirimli olarak ödenmesi ve sistematik hataların büyümeden önlenmesi faydalı olacaktır.

Peki bu denetimlerde nelere odaklanmaktadır? Firmaların neye dikkat etmesi gerekmektedir?

Öncelikle ilk akla gelen gümrük beyannamelerinin eki belgeler ile uyumlu olmasıdır. Faturada yer alan bilgilerin gümrük beyannamesine doğru aktarılmış olması, beyanname ekinde yer alan A.TR Dolaşım Belgesi, Menşe Şahadetnamesi vb. belgelerdeki bilgilerin, beyanname ve eşya ile uyumlu olması gerekmektedir. Ancak bu uyum, gümrük beyannamesine eklenen eşya, navlun ve ardiye gibi faturalarla olsa da sonradan gelen faturalar ile mevzuata uyum açısından sorun teşkil edebilmektedir. Son dönemde yapılan sonradan

kontrol denetimlerinde Ticaret Müfettişlerinin, özellikle muavin kayıtları ile gümrük beyannamesinde yer alan bilgileri eşleştirilmesi ve KDV-2 beyannameleri üzerine yoğunlaştığı gözlenmektedir. Bu nedenle, dış ticaret ekiplerinin yanı sıra muhasebe ve finans ekiplerine büyük bir görev düşmektedir. İthal eşyası için yurt dışında veya yurt içinde üstlenilmiş olan tüm gider kalemlerinin, tutulan kayıtlar üzerinden ilgili ithalat beyannameleri ile ilişkilendirilebilir olması beklenmektedir. Bu çerçevede, ithal eşyası ile ilgili her türlü faturanın mutlaka dış ticaret ekipleriyle paylaşılması ve gümrük mevzuatı da göz önünde bulundurularak beyanlarının doğru yapılması faydalı olacaktır.

Bununla birlikte, Ticaret Müfettişlerinin farklı sistemlerde yer alan ithalata ilişkin verileri eşleştirme taleplerinin firmaları en az denetim kadar zorladığı görülmektedir. Talep edilen veri setlerinin sonradan kontrol öncesinde sunuma hazır hale getirilebilmesi için, atılan kayıtların halihazırda beyanname özelinde eşleştirilebilir olması veya otomatize çözümler kullanılarak ilgili kayıtların istenilen formata uygun şekilde çıktılarının alınması gerekmektedir. Kontrole tabi tutulan verilerin geçmişe yönelik 3 yılı kapsadığı düşünüldüğünde, özellikle ERP sistemlerinde yakın dönemde değişiklik geçirmiş olan, kayıt tutma sistematğinde manuel süreçler bulunan ve işlem hacmi nedeniyle kayıtlarını farklı departmanlar tarafından, farklı iş akışları izleyerek tutan firmalar sonradan kontrole hazırlık safhasında büyük bir iş yüküyle karşılaşmaktadır. Bu nedenle, firmaların gümrük beyannamelerinin arşivlenmesine verdiği özeni, artık farklı sistemlerde yer alan verilerin beyannamelerle ilişkilendirilebilir olmasına da vermesi gerekmektedir.

# Bitmiş Araç Lojistiğinde Bugün ve Yakın Gelecek



**Tolga Emrah Gezgin**  
Erkport Liman İşletmeleri  
Yönetim Kurulu Başkanı

Yakın gelecekte, ekonomik dinamiklerin de etkisiyle deniz taşımacılığında stratejik koridorlar artacak. Türkiye Uzak Doğu'ya uzanan bir deniz koridorunun Avrupa ayağını kapsayan bir köprüye dönüşecek.

**K**üresel ticaret hacminin artması ve teknolojik gelişmelerle birlikte yeni pazarlara erişim kolaylaşırken, bu durum lojistik faaliyetlerde ve dolayısıyla liman işletmeciliğinde hareketliliği artırıyor. Yüksek kapasiteye ve gelişmiş teknolojik altyapıya sahip gemiler, bitmiş araç lojistiği pazarı için avantaj yaratmanın yanı sıra limanları da daha modern tesislere dönüştürüyor. Yakın gelecekte, ekonomik dinamiklerin de etkisiyle deniz taşımacılığında stratejik koridorlar artacak. Türkiye Uzak Doğu'ya uzanan bir deniz koridorunun Avrupa ayağını kapsayan bir köprüye dönüşecek.

Dünyadaki ticaret rotaları ve teknolojiler değiştikçe limanların rolü de yeniden şekilleniyor ve liman içi operasyonlar, nakliye ve depolama alanındaki yatırımlar önem kazanıyor. Şirketler, operasyonel verimliliklerini artırmak ve süreçlerini optimize etmek amacıyla liman işletmeciliğinde dijital dönüşüme odaklanıyor. Ayrıca, yeni yatırımlar, teknolojik yenilikler ve yeni deniz taşımacılığında oluşturulan koridorlar, küresel ticaretin verimli bir şekilde sürdürülmesine önemli katkılar sağlıyor. Teknolojik yeniliklerin izini süren, rotalarını daima güncelleyen, yüksek taşıma kapasiteli gemilere sahip olan şirketlerin avantajlı olduğu faaliyet alanlarının başında bitmiş araç lojistiği geliyor. Bitmiş araç lojistiği pazarında oluşturulan taşıma ağı ile büyük binek araç markalarının, otobüs, treyler, vinç gibi yüksek hacimli araçların ithalat ve ihracat süreçleri teknolojinin gücüyle iyileştirilerek hız kazanıyor.

## Bitmiş Araç Lojistiğinde “Terzi Modeli” Revaçta

Güncel rotalarda yüksek taşıma kapasitesiyle verimli hizmet vermenin yanında; müşterilerin operasyonlarını anlayarak doğru analizler çıkarmak ve özel ihtiyaçlarına göre uyarlanmış çözümler sunmak da son derece önem taşıyor. “Terzi modeli” olarak adlandırılabilir bu çalışma sisteminde nasıl kişiye özel bir kıyafet dikildiğinde üzerine kusursuz oturuyorsa; araç lojistiği operasyonlarında da müşteriye özel rota optimizasyonları yaparak iyileştirilmiş rota seçenekleri sunan ve onların doğrudan ihtiyacını karşılamaya yönelik çalışan şirketler daha çok tercih ediliyor.



### Çin ve Türkiye Arasında Tarihi Yakınlaşma

Çin yatırımcısı için Türkiye pazarının her geçen gün daha da ilgi çekici hale gelirken; Çin ile Türkiye arasında ekonomik açıdan tarihi bir yakınlaşma da gündemde. Türkiye, üretim faaliyetleri açısından Çin için oldukça önemli bir lokasyon ve atılan adımlarla birlikte iki ülke arasındaki lojistik altyapı da güçlendiriliyor. Büyük bir ithalatçı ülke olan Türkiye, Çin'deki yeni yatırımcıların ilgisini çekmeye devam ederken transit taşımacılık süreçlerinin kolaylaştırılması ve hız kazanması ise küresel ticaret hacminin artmasını sağlıyor. Çin ile Türkiye limanları arasında düzenli hat taşımacılığının başlamasıyla kurulan yakın temalar, 2025 yılında güçlü lojistik altyapılarla pekişerek her iki ülke için de ekonomik büyümeye ve daha uzun soluklu bir ticaret ortamının yaratılmasına olanak sağlayacak.

### Çin'den Türkiye'ye Uzanan Lojistik Köprüsü: "İki Liman Bir Yol"

Öte yandan gelişmekte olan pazarlara iş makinesi ve ticari araç taşımacılığı gerçekleştirilebilmesi için aktarma limanları da önem kazanıyor. Son dönemde gündemde olan "İki Liman Bir Yol" projesiyle Haydarpaşa Limanı'nın İstanbul, Avrupa, Afrika ve Uzak Doğu arasında lojistik bir üs olması hedefleniyor. Bitmiş araç lojistiği pazarında Türkiye'nin ithalat hacmi yaklaşık 950 bin araç, ihracatta ise 1 milyon civarına ulaşmış durumda. Ancak otomotiv ihracatına ivme kazandıracak olan bu projeye birlikte, Japonya ve Avustralya limanlarının ana aktarma merkezi olan Yantai Limanı üzerinden, Erkport imzasıyla yıllık 100 bin binek aracın taşınması, ayrıca işletmelerin hammadde ihtiyaçlarının da daha kolay tedarik edilmesi sağlanacak. Haydarpaşa Limanı'nın dış pazarlara açılan bir aktarma limanı haline gelmesinin; Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan Türk limanlarına da bölgesel olarak ciddi bir katkı sunması öngörülüyor.

Bu sayede, Yantai Limanı üzerinden getirilen yük ve konteynerler Haydarpaşa Limanı'na, oradan da tüm Karadeniz bölgesine, Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz limanlarına ulaşabilir hale geliyor. İki Liman Bir Yol projesi ile, nakil görevi üstlenen feeder gemiler aracılığıyla Haydarpaşa Limanı aktarmalı olarak Romanya ve Gürcistan'ın liman şehri Poti'ye taşımacılık hizmetleri gerçekleştiriliyor. Daha da önemlisi; İstanbul artık sadece Asya ile Avrupa arasında bir köprü değil, Avrupa ve Uzak Doğu arasında bir köprü konumuna geliyor.

Elbette bu köprü'nün maliyet ve hız avantajı yaratacak şekilde kurulmasını sağlayan önemli hamlelerin başında Süveyş Kanalı'nın kullanılması geliyor. Günümüzde Süveyş Kanalı'nı kullanarak Kızıldeniz'i geçen oldukça az sayıda lojistik şirket



ti mevcut. Maliyet ve hız, müşterilerin en büyük beklentileri arasında yer almaya devam ettiği için rotaları iyileştirmek için gerekli aksiyonların alınması da büyük önem taşıyor.

### Sürdürülebilirlik Her Zaman Masada

Müşterilere sunulan çözümlerin, ekonomiye değer yaratma amacıyla hayata geçirilen özellikte yatırımlar olması, şirketlerin toplumsal sorumluluklarının bilincinde, çevreye ve topluma olumlu bir katkı sunma vizyonunu da açıkça gösteriyor. Bu sorumluluğun bir parçası olarak çevresel sürdürülebilirlik, eğitim, toplum gelişimi ve iyileştirme konularının, yaşadığımız gezegene ve ülkemize bir borcumuz olarak önceliğimiz olması gerekiyor.

Tüm bu çalışmalara ek olarak iş süreçlerini çevresel sürdürülebilirlik ilkelerine göre gözden geçirmenin ve enerji verimliliğini temel alarak atık yönetiminde sorumlu bir yaklaşım benimsemenin geleceğin dünyasında çok daha fazla önem kazanacağı öngörülüyor. Çevre Yönetim Sistemi (ISO 14001) ilkelerine bağlı olarak operasyonlarını sürdürmeyi bugünden başarabilen ve karbon ayak izini azaltma yolunda adımlar atan şirketler uzun vadede rekabet avantajı elde etmenin yanında yasal yükümlülüklerle de hızla adaptasyon sağlıyor.

Lojistik sektöründe şirketlerin gelecek planlarını şekillendirirken çevresel sürdürülebilirlik ilkelerini göz önünde bulundurması, maliyet ve hız avantajı yaratarak iş süreçlerini daha verimli hale getiren yeni fırsatlar da yaratıyor.

*İşbu raporda derlenen haberler, kamuya açık kaynaklardan alınmış olup raporda bu kaynaklara atıf yapılmıştır. Rapordaki yazılar ise yazarın görüş ve yorumlarını içermekle birlikte resmi görüş niteliğinde değildir. Haberdeki bilgilerin ve yazarın görüşlerinin doğruluğundan, zaman içerisindeki değişiminden, eksik, hatalı olmasından vb. durumlardan meydana gelen ve/veya gelecek olan zararlardan TAYSAD sorumlu değildir.*



taysad

**Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği**

TOSB Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi  
1. Cadde No: 10 41420 Şekerpınar / Çayırova - Kocaeli/ TÜRKİYE  
Tel: + 90 262 658 98 18 • Faks: + 90 262 658 98 39  
[www.taysad.org.tr](http://www.taysad.org.tr) • [info@taysad.org.tr](mailto:info@taysad.org.tr)



/taysadturkey