

TÜRKİYE LOJİSTİK POLİTİKA BELGESİ



İstanbul, 19.03.2022

ÖNSÖZ

Türkiye, üç kıtanın kavşak noktasında köprü rolü üstlenen bir coğrafyaya sahip bir ülkedir. Özellikle Demir İpekyolu çok sayıda ülkeyi birbirine bağlayan bir lojistik koridoru olup ülkemiz üzerinden geçmektedir. Sanayi ve ticaretin gelişmesindeki itici güç lojistikdir. Etkin ticaret olmadan lojistik olmaz, etkin lojistik olmadan ticaret olmaz. Dolayısıyla doğru lojistik yatırımların yapılması, ülke ekonomisinin gelişmesini, halkın refah düzeyinin artmasını, ülke genelinde sürdürülebilir ve dengeli kalkınma dağılımı sağlamaktadır. Doğru yatırımların yapılabilmesi, doğru ve bütüncül amaç ve politikaların belirlenmesine bağlıdır. Türkiye Lojistik Politika Belgesi bu doğrultuda hazırlanmış stratejik bir dokümandır. Bilindiği üzere politikalar; hedef, strateji ve eylemlerin geliştirilmesine yön veren yaklaşımlardır.

Belge ülkemizin lojistik sektörünün sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hareketliliği artırmak üzere hazırlanmıştır. Belge uzun vadeli ve istikrarlı ekonomik kalkınma, istihdam, öngörülebilirlik, verimlilik, insan odaklılık, çevreye duyarlılık, şeffaflık, hareketlilik, dirençlilik, teknolojik gelişme ve enerji verimliliği ilkelerine dayanmaktadır. Bu konuda nelerin nasıl yapılması gerektiği ortaya konulmaktadır.

Belge lojistik sektörüne yönelik üst politika belgeleri ve dünya örnekleri esas alınarak Lojistik Derneği Yönetim Kurulu üyeleri tarafından hazırlanmış ve konuyla ilgili uzmanların görüşleri alınmıştır.

Belgede lojistik teriminin tanımı yapıldıktan sonra vizyon ve stratejik amaçlar oluşturulmuş, politika alanları belirlenmiştir. Tüm alt sektörlerde ortak olan politikalar yönetim, enerji verimliliği, çevresel ve toplumsal sürdürülebilirlik, kalite ve verimlilik, insan kaynakları ve eğitim, emniyet ve güvenlik, dijitalleşme, araştırma-geliştirme ve inovasyon, mevzuat, tanıtım ve yatırım başlıkları altında genel ve ortak politikalar olarak verilmiştir. Daha sonra karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve çok modlu taşımacılık, depolama, kentsel lojistik ve lojistik merkezler, gümrükleme, sigorta, katma değerli hizmetler, sipariş ve stok yönetimi, terminal hizmetleri faaliyetlerine yönelik politikalar belirlenmiştir.

Belgenin ülkemizin gelişmesine katkıda bulunacağını inanarak, hazırlanmasında katkıda bulunanlara teşekkür ederim

Prof.Dr. Mehmet TANYAŞ
Lojistik Derneği Başkanı

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No.</u>
1. TANIM ve TEMEL HEDEF _____	4
2. STRATEJİK AMAÇLAR _____	4
3. POLİTİKA ALANLARI _____	5
4. GENEL POLİTİKALAR (PG) _____	5
5. TAŞIMACILIK (PT) _____	14
6. DEPOLAMA (PD) _____	30
7. GÜMRÜKLEME (PG) _____	31
8. SİGORTA (PS) _____	34
9. KATMA DEĞERLİ HİZMETLER (PA) _____	35
10. SİPARİŞ ve STOK YÖNETİMİ (PO) _____	36
11. KENTSEL LOJİSTİK ve LOJİSTİK MERKEZLER (PK) _____	38
12. TERMİNAL HİZMETLERİ (PE) _____	42
13. KATKI SAĞLAYANLAR _____	44

1. TANIM ve TEMEL HEDEF

Lojistik; taşımacılık, depolama, katma değerli hizmetler, sipariş ve stok yönetimi, terminal hizmetleri, gümrükleme ve sigorta hizmetlerinin bütününden oluşan bir tedarik zinciri aşamasıdır.

Bu metnin amacı; ülkemizin bölgesinin **Lojistik Üssü** olması için gereken vizyon, stratejik amaç ve politikaları, LODER bakış açısı ile ifade etmektir. Ülkemiz, bulunduğu coğrafyanın avantajını kullanarak küresel lojistik faaliyetleri en etkin ve verimli şekilde gerçekleştirecek tüm olanaklara sahiptir. Ülkemizin “Lojistik Üs” olma temel hedefini desteklemek üzere belirlenen vizyon, stratejik amaç ve politikalar aşağıda verilmektedir:

VİZYON

Akıllı ve sürdürülebilir yük hareketliliği ile birlikte, taşımacılık türleri arası bütünleşme ve dengenin sağlandığı, yüksek katma değerli üretimi, iç ve dış ticareti destekleyen, bütünsel kalkınmayı başarmış, etkin, verimli, yaşam kalitesi, çevre duyarlılığı ve dirençliliği yüksek lojistik sistemlere sahip, dünyada öncü ve bölgesinde lider bir ülke olmak.

2. STRATEJİK AMAÇLAR

SA.1. Lojistik Faaliyetlerimizde Etkinliği ve Verimliliğinin Artırılması için Gerekli Yatırımları, Çok Modlu Lojistik Koridor Yaklaşımı ve Kümelenme Odaklı Lojistik Merkezler ile Desteklemek

SA.2. Sürdürülebilir ve Bölgesel Bazda Dengeli Kalkınmayı Etkin, Verimli, Güvenilir ve Erişilebilir Lojistik Faaliyetlerle Desteklemek

SA.3. Lojistik Faaliyetlerde Çağdaş Teknolojik Yeniliklerden Yararlanmak

SA.4. Akıllı ve Sürdürülebilir Hareketlilik Doğrultusunda Lojistik Maliyetleri Düşürmek ve Hizmet/Yanıt Hızını Artırmak

SA.5. Lojistik Faaliyetler Kapsamında Tüm Doğal/Kültürel Varlıkları ve Çevreyi Korunmak, Güvenliği ve Enerji Verimliliğini Artırmak, Toplumsal Yaşam Kalitesini Yükseltmek

SA.6. Lojistik Sektöründeki İnsan Kaynakları Yetkinliklerini Geliştirmek

SA.7. Lojistik Faaliyetlerde Esneklik ve Dirençliliği Artırmak

3. POLİTİKA ALANLARI

PG. GENEL (ORTAK)

PT. TAŞIMACILIK

PK. KENTSEL LOJİSTİK ve LOJİSTİK MERKEZLER

PD. DEPOLAMA

PG. GÜMRÜKLEME

PS. SİGORTA

PA. KATMA DEĞERLİ HİZMETLER

PO. SİPARİŞ ve STOK YÖNETİMİ

PE. TERMİNAL HİZMETLERİ

4. GENEL POLİTİKALAR (PG)

Bu başlık altında ifade edilen politikalar tüm lojistik faaliyetlere yöneliktir:

PG.1.YÖNETİŞİM

PG.1.1. Lojistik sektöründe sürdürülebilirliği sağlayacak şekilde ilgili kamu ve özel sektör paydaşları ile sivil toplum kuruluşlarının bir araya geleceği, ortak katılım, uzlaşa ve akıl ile stratejiler oluşturacağı, alt ve eş gruplar ile detaylandıracağı ve bu stratejileri hayata geçirerek raporlandırabileceği bir “Ulusal Lojistik Platform” oluşturulmalı, geleceğe yönelik politika ve yatırımlarda sektör paydaşları ile birlikte şeffaflık ve küresel politikalar ile uyum sağlanarak verimsiz yatırımlar önlenmeli, yatırımlar arası eşgüdüm sağlanmalı ve yatırımlarda gecikmeler önlenmeli, sektörün temel sorunları çözümlenmelidir.

PG.1.2. Ülkemizde lojistik alanında farklı kamu otoritelerine farklı görevlerin ve tüm lojistik hizmetlerin düzenleme, denetim ve geliştirme çalışmalarının tek noktadan yönetimine yönelik bir merkez (örneğin Türkiye Lojistik Ajansı gibi) oluşturulmalı, bu merkez yoluyla kurumlar arası koordinasyon sağlanarak planlama çalışmaları gerçekleştirilmeli, plan çalışmaları izlenmeli ve raporlanmalıdır.

PG.1.3. Tarım, Sanayi ve Ticaret Stratejik Planları ile Lojistik Master Planı uyumlaştırılmalı, lojistik hizmetlerde etkinlik ve verimliliğin artması için tarım, sanayi ve ticarete tedarik zinciri bazlı kümelenmeler teşvik edilmelidir.

PG.1.4. Türkiye Lojistik ve Ulaştırma Master Planı, Bölge Planları, Kentsel Lojistik ve Ulaşım Ana Planları, birbirleriyle uyumlu olarak oluşturulmalı, ülke, bölge ve kent kapsamında yapılan il çevre düzeni planları, stratejik hedefler, ulusal lojistik master planı, ulusal ulaştırma master planı, kentsel ulaşım planı, kentsel lojistik master planları ve kent imar planları ile işbirliği/eşgüdüm sağlanacak şekilde oluşturulmalıdır.

PG.1.5. Lojistik hizmetlerde küresel bakış açısı ve uluslararası kurumlarla iş birlikleri artırılmalı, uluslararası düzeyde entegrasyonlar sağlanmalı, Tek Avrupa Taşımacılık Alanı (Single European Transport Area) sistemine entegre olunmalıdır.

PG.1.6. Uluslararası ulaştırma koridorları üzerindeki ülkelerle terminoloji, eğitim ve hukuki konularda işbirlikleri yapılmalıdır.

PG.1.7. Sektörü temsil eden sivil toplum kuruluşları ile birlikte yükleme ve teslimat zamanlarındaki esneklikler kullanılarak yük trafiği zamana yayılmalı ve lojistik altyapısından optimum düzeyde yararlanılması sağlanmalıdır.

PG.2.1. ENERJİ VERİMLİLİĞİ, ÇEVRESEL ve TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

PG.2.1. Lojistik tesis kurulum ve faaliyetlerinde toplumsal, çevresel ve ekonomik boyutlarının gerekleri dikkate alınarak tüm paydaşlar için değer yaratılmaya odaklanılmalı, toplumsal duyarlılık artırılmalı, tersine ve yeşil lojistik uygulamaları (kullanılmış ürün parça ve malzemelerinin yeniden kullanımı vb.) desteklenmelidir.

PG.2.2. Petrol kaynaklarının azalması ve çevresel etmenler nedeniyle taşımacılıkta petrole bağımlılık (geleneksel yakıt kullanımı) azaltılmalı, maliyet odaklı enerji verimliliği düzeyi artırılmalı, hareketlilik ve verimlilik ilkeleri üzerinde uzlaşa sağlanmalıdır.

PG.2.3. Tüm taşıma modlarında meskun mahal geçişlerinde gürültü ve titreşim önleyici sistemler hayata geçirilmeli, bu sistemlerin Türkiye’de üretilebilmesi için kapasite oluşturulmasına yönelik teşvikler sağlanmalı, kentsel alanlar, trafiğin yoğun olduğu ve sınır desibelden daha yüksek gürültü kaynağına dönüşen ana arterlerde gürültü önleyici perdeler yaygınlaştırılmalıdır.

PG.2.4. Çağın yenilikçi teknolojisi ve bilişim sistemleri ile enerjiyi verimli kullanan; yenilenebilir enerji kaynaklarından en fazla oranda yararlanan ve böylelikle çevreye en az zarar veren araç ve ekipmanlarla donatılmış lojistik hizmetlerin gerçekleştirilmesi tüm ülkede yaygınlaştırılmalıdır.

PG.2.5. Tüm lojistik araç ve ekipmanların modernizasyonu sağlanmalı, araçların yaş ortalaması ve emisyonları dünya standartları düzeyinde olmalıdır.

PG.2.6. Ekolojik koşullara duyarlı, verimli enerji kullanımını sağlayan, güvenilir, trafik yoğunluğu oluşturmeyen, düşük işletme maliyeti olan yeşil ulaştırma koridorları belirlenmeli ve hayata geçirilmelidir.

PG.2.7. Lojistik faaliyetlerden kaynaklanan çevreye verilen olumsuz etkilerin adil ve şeffaf ölçütlere dayalı olarak bu olumsuzluğu yaratanlar tarafından karşılanmasına yönelik “Kirleten Öder” ilkesi uygulanmalıdır.

PG.2.8. Lojistik faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonu ve hava kirliliğinin azaltılması, sera gazı emisyonunun istenen düzeylerde tutulması için enerji vergilendirme, emisyon ticareti vd. sistemler kullanılmalıdır.

PG.2.9. Lojistik faaliyetlerden kaynaklanan sıvı ve katı atıklar (atık yağ, lastik, ambalaj atığı, hurda araç) azaltılmalı, bu tür malzemeler geri dönüşümle ekonomiye kazandırılmalı ve çevreye olan olumsuzlukları azaltılmalıdır.

PG.2.10. Lojistik alt ve üstyapı inşaatlarında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) korunma önlemlerinin alınmasına özen gösterilmelidir.

PG.2.11. Yeşil lojistik tesis uygulaması için teşvikler sağlanmalı, çevreye zararlı makine ve ekipmanların kullanımı bir plan dahilinde azaltılmalı, çevreye duyarlı lojistik tesis ve terminaller oluşturulmalı, her türlü lojistik tesisin ihtiyacı olan enerjinin temin edilmesinde yenilenebilir enerji kaynakları (güneş gözesi, rüzgar türbini vb.) tercih edilmeli, çevre duyarlı depo (green warehouse) tasarım ilkelerinin uygulanması teşvik edilmeli, bu tür sistem uygulamalarına harç, ruhsat, vergi vb. ödemelerde indirimler sağlanmalıdır.

PG.2.12. Gürültü emisyonları azaltılmalı, daha az gürültülü veya sessiz taşıt ve ekipmanların kullanımı sağlanmalı, lojistik faaliyetlerde çevre kirliliğinin azaltılması için elektrikli, hibrit, alternatif düşük emisyonlu enerji sistemli, yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan ve sıfır emisyonlu araç kullanımı artırılmalıdır.

PG.2.13. Çevre yönetim sistemine sahip olmayan şirketlerin lojistik yatırım ve hizmet ihalelerine girmesi sınırlandırılmalıdır.

PG.2.14. Çevre kirliliği ilgili her türlü önlem yasal çerçevede oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, düşük kirlilik bölgeleri oluşturulmalı, radyoaktif kirliliklere karşı alınabilecek tedbir ve müdahale planları daha da geliştirilmelidir.

PG.2.15. Dışsal maliyetlerin (trafik kazası, sıkışıklık, hava kirliliği, iklim değişimi ve gürültü vb.) içselleştirilmesi yönünde çalışmalar yapılarak düşük emisyonlu taşımacılığının önemi artırılmalı, dışsal lojistik maliyetlerin altyapı kullanım ücretleri yoluyla içselleştirilmesi (karşılanması) sağlanmalıdır.

PG.3. KALİTE ve VERİMLİLİK

PG.3.1. Sektörde güven ortamını artırmak üzere kurumsallaşma ve profesyonelleşme teşvik edilmeli, lojistik şirketlerin sertifikasyonu ve akreditasyonu sağlanmalı, lojistik faaliyetlere yönelik olarak tüm yasal kural ve etik değerler ile hizmet kalite parametrelerini içeren, şirketlerin sürdürülebilirliğine ve kurumsallığını artırmaya yönelik "Lojistik Sistem Standartları" oluşturulmalı ve lojistik faaliyetlerin gerekli sertifikasyona sahip firmalar tarafından yapılması sağlanmalıdır.

PG.3.2. Lojistik sektörünün tümünde şirketlerin sektöre giriş standartları belirlenmeli, geliştirilmeli, uygulanmalı ve denetlenmelidir.

PG.3.3. Lojistik sektörüne özgü denetim ekipleri oluşturulmalı ve uzman denetçilerle denetimler yapılmalı, haksız rekabet oluşturan belgesiz taşımacılık ve organizatörlük faaliyetleri en aza indirilmelidir.

PG.3.4. Tehlikeli madde lojistiği denetleme birimleri oluşturularak, haksız rekabet ortamı önlenmeli ve denetimler evrak kontrolü ile sınırlı olmamalıdır.

PG.3.5. Türkiye Lojistik Performans ve Maliyet İndeksi, lojistik faaliyet, bölge ve il bazında oluşturularak iyileştirme önlemleri alınmalı, tüm bölgelerdeki lojistik kalitesi bölge ihtiyaçları dikkate alınarak eşdeğer düzeye getirilmesi hedeflenmelidir.

PG.3.6. Lojistik hizmet alan ve hizmet veren şirketlerin lojistik faaliyetlerinin toplam kalite yönetimi bakış açısıyla performanslarının ölçülmesi ve raporlanmasına yönelik bir sistem oluşturulmalıdır.

PG.3.7. Lojistik hizmetlerde karşılaşılan anlık ulusal ve uluslararası bazdaki sorunların hızlı çözüme kavuşturulması için "Çağrı Merkezi" uygulamalarının etkinliği artırılmalıdır.

PG.3.8. Birleşme, işbirliği, kümelenme ve yatırımlar yoluyla ölçek büyüterek elde edilecek verimlilik artışları desteklenmelidir.

PG.3.9. Sektörde yük konsolidasyonunu artırarak birim maliyetleri düşürmek üzere lojistikte dış kaynak kullanımı (outsourcing) kullanımı ve bu maksada hizmet edecek sanal platformlar oluşturulması desteklenmelidir.

PG.4. İNSAN KAYNAKLARI ve EĞİTİM

PG.4.1. Ülkemiz gereksinimleri ile sektördeki dijitalleşme ve otomasyon gelişimi dikkate alınarak etkin insan kaynağı planlaması yapılmalı, bu doğrultuda istihdam ve eğitim politikaları geliştirilmeli, sektörde yetişmiş ve kalifiye elemanların istihdam edilmesi sağlanmalıdır.

PG.4.2. Lojistik ile ilgili eğitimi desteklenmeli ve yaygınlaştırılmalı, lojistik alanında nitelikli personel yetiştirilmeli, lojistik eğitimi çeşitlendirilmeli ve kalitesi artırılmalı, lojistik eğitiminin asgari gereklerine ve ilgili öğretim kurumlarının buldukları bölgenin gereksinimlerine uygun olarak ders planları düzenlenmeli, eğitim kurumları ve sektör işbirliği ortamı sağlanmalı, ders içerikleri sektördeki gelişmelere paralel olarak güncellenmeli, eğitimcinin eğitimine önem verilmeli, bu çerçevede lojistik sektörüne yönelik "Lojistik Eğitim Standartları" belirlenmeli ve tüm lojistik programlarının uluslararası ve ulusal akreditasyonu sağlanmalıdır.

PG.4.3. Lojistik temalı üniversiteler kurulmalıdır.

PG.4.4. Lojistik lise (ulaştırma hizmetleri), meslek yüksek okulu, yüksek okul, fakülte ve lisansüstü programları bölgenin ve kentin lojistik potansiyeli dikkate alınarak bütüncül olarak planlanmalıdır.

PG.4.5. Lojistik sektöründe stajyer öğrenci çalıştırılması mali bir yük getirmeyecek şekilde düzenlenmeli ve bu paralelde her kuruluşa büyüklüğü çerçevesinde stajyer öğrenci çalıştırma şartı getirilmelidir.

PG.4.6. Lojistik sektöründe meslek standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri, vd.) tamamlanmalı, Mesleki Yeterlik ve Meslek Standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri, vd.) sektörel gereksinimler ve lojistik programlarından mezun kişilerin söz konusu belgelere hak kazanma koşulları dikkate alınarak yeniden düzenlenmeli, bu çerçevede ilgili bakanlık ve kurumlar arası koordinasyon sağlanmalıdır.

PG.4.7. Lojistik sektöründeki tüm bireysel sertifika/belge (ÜDY, ODY vd.) geçerlilikleri izlenmeli ve denetlenmelidir.

PG.4.8. Lojistik faaliyetlerin mesleki belgelere sahip kişiler tarafından yapılması kademeli bir geçiş süresi içinde sağlanmalıdır.

PG.4.9. Kamu sektöründe lojistikle ilgili görevlere eleman alımlarında öncelik, lojistik bölüm/program mezunlarına verilmelidir.

PG.4.10. Lojistik hizmetlerde çeşitlilik ve uzmanlık artırılmalı, sektörde meslek içi eğitim teşvik edilmeli, kamu (İŞKUR vd.) ve özel sektör eğitim merkezlerinde mevcut olan eğitim içerikleri gözden geçirilerek uyumlaştırılmalı, sektördeki çalışanlar ve sektöre girmek isteyenler bu eğitimlere yönlendirilmelidir.

PG.4.11. Lojistik alanında yetkin öğretim üyelerinin oluşması için Yüksek Öğretim Kurumu Doçentlik Bilim Dalları arasına Lojistik Dalı eklenmelidir.

PG.4.12. Lojistik bölüm/program mezunlarına Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı (Dangerous Goods Safety Advisor-DGSA) sınavına girme hakkı verilmelidir.

PG.4.13. Tüm sektör çalışanlarının fiziksel ve sosyal çalışma koşullarını iyileştirmeye yönelik standartlar oluşturulmalıdır.

PG.4.14. Sektörde profesyonel ve etik değerlere sahip çalışanların (sürücü ve diğer çalışanlar) kullanılması için güvenilir bir veri tabanı oluşturulmalı ve ortak bilgi paylaşımına açılmalıdır.

PG.4.15. Lojistiğin öncelikli alanlarından başlayarak tüm alanlarında akademiler oluşturulmalıdır.

PG.5. EMNİYET VE GÜVENLİK

PG.5.1. Tüm lojistik işletmelerde ve faaliyetlerde iş sağlığı ve güvenliği ile can ve mal güvenliğine yönelik risk analizleri sürekli güncel tutulmalı, riskli bölgeler, altyapı ve tesisler zamanında belirlenmeli ve risklere karşı gereken önlemler alınmalı, iş güvenliği önlemlerinin etkin uygulanması sağlanmalı, etkin denetimler yapılmalı ve tüm personelin iş güvenliği sertifikasına sahip olması sağlanmalıdır.

PG.5.2. Her taşıma türüne ilişkin tehlikeli madde taşıma sertifikasının ilgili kamu birimi veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından ülke düzeyinde verilmesi ve denetlenmesi sağlanmalıdır.

PG.5.3. Afet riski olan bölgeler için her afet türü ile bölgenin özellikleri dikkate alınarak Afet Lojistiği Yönetim Sistemi oluşturulmalı, deprem, salgın, kül bulutu vd. afetlere yönelik olarak ülke, bölge, kent, ilçe ve tesis bazında afet öncesi, afet sırası ve afet sonrası aşamalarını içeren Afet Lojistik Planları hazırlanmalı ve zamanında devreye alınmalı, acil durum ve sosyal yardım lojistiği, afet lojistiği olanaklarından yararlanarak birlikte planlanmalıdır. Afet lojistik planları hazırlanırken kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının iş birliği, entegrasyonu ve koordinasyonuna önem verilmelidir.

PG.5.4. Emniyet ve güvenlik açısından önem arz eden hava ve deniz limanı, demiryolu terminali, lojistik merkez, ana ulaştırma koridoru vb. lojistik altyapı ve tesislerin emniyet ve güvenliği etkin biçimde kurulması ve korunması sağlanmalıdır.

PG.5.5. Kimyasal madde toplanma noktalarında ayrıştırma (segregation) kuralları tam uygulanmalı, tehlikeli maddelerin trafikten uzaklaştırılması sağlanırken daha büyük risk noktaları oluşturulmamalıdır.

PG.6. DİJİTALLEŞME

PG.6.1. Sektörde otomasyon, teknoloji kullanımı ve dijitalleşme düzeyi artırılmalı, bu yöndeki projeler desteklenmeli ve teşvik edilmeli, tüm faaliyetler için dijital dönüşüm programları oluşturulmalıdır.

PG.6.2. Lojistik faaliyetlerde idari prosedürleri azaltan, yük takip ve izlemeyi sağlayan, altyapıyı optimum şekilde kullanan, trafiğin etkin ve verimli bir şekilde yönetimini sağlayan, çağın bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanarak e-iş (Internet, e-Ticaret, Portal, EDI vd.) ve veri değişim olanaklarının kullanım yüzdeleri artırılmalı, lojistik ve ticarete konu olan tüm işlemlerin elektronik ortamda gerçekleştirildiği ve blok zincir mantığı ile internet üzerinden yapıldığı bir sistem oluşturulmalıdır.

PG.6.3. Dijitalleşme kapsamında nesnelerin interneti, otomatik tanımlama sistemleri, bulut bilişim, artırılmış gerçeklik, blok zinciri, vd. akıllı teknolojilerin lojistik sektöründe etkin kullanımı sağlanmalı, toplanacak büyük verinin izlenmesi, depolanması analiz edilmesi ve kullanılmasını sağlayacak sistem altyapısı oluşturulmalıdır.

PG.6.4. Lojistik Veri ve Bilgi Tabanı oluşturulmalı, kamu ve özel sektör paydaşları arası bilgi paylaşımı gerçekleştirilmeli, veri formatlarının ülke genelinde standartlaştırılması ve koordinasyonu sağlanmalı, sektörde araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği artırılmalıdır.

PG.6.5. Lojistik faaliyetlerde Akıllı Ulaştırma Sistemlerinin (AUS) kullanımı artırılmalı, ulusal ve kentsel Akıllı Ulaştırma Sistemleri arasında entegrasyon sağlanmalıdır.

PG.6.6. Lojistik hizmet alan, hizmet veren firma/kurumlar ile kamu kurumları arasında iletişim ve bilgi paylaşımı ve entegrasyonu artırılarak kaynakların en etkin ve verimli bir şekilde kullanımı sağlanmalı, ulaştırma koridorları özelinde istatistiki bilgiler toplanmalı ve buna göre ticaret faaliyetlerine yönlendirme yapılarak gidiş ve dönüş yükü dengesi oluşturulmalı ve doluluk oranının artırılmasına yönelik teknolojiler geliştirilmeli (ülke ve bölge bazında yük ve araç eşleştirme web portalı, ağ yapıları-networking), akıllı yükleme ve rotalamaya yönelik teknolojiler ve optimizasyon yöntemleri kullanılmalıdır. Üretim, ticaret ve lojistik şirketleri arası iletişim ve bilgi paylaşımının artırılarak kaynakların (yük borsası, ağ yapıları (networking), dördüncü parti lojistik (4PL) yaklaşımı ile en etkin ve verimli bir şekilde kullanımı sağlanmalıdır.

PG.6.7. Lojistik sektöründe otonom araç kullanımına yönelik altyapı çalışmalarına önem verilmeli, Sürücüsüz Araç Kullanımı artırılmalıdır.

PG.6.8. Sektörde e-devlet uygulamaları artırılmalı, desteklenmeli ve kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.

PG.6.9. Farklı taşıma türlerini içeren elektronik rezervasyon, bilet satışı, ödeme, rota planlama, dokümantasyon, gerçek zamanlı hasar ve teslimat bilgisi vd. konulara yönelik iletişim ve bilgi teknolojilerine dayanan sistemler oluşturulmalıdır.

PG.6.10. Lojistiğe yönelik bilgi ve iletişim teknolojisi (yazılım, donanım, vb.) standartları oluşturulmalıdır.

PG.6.11. KDV iade işlemleriyle ilgili olarak farklı kamu kurumları arası işlemlerin ortak veri paylaşımı yoluyla hızlandırılmalı ve basitleştirilmelidir.

PG.6.12. Lojistik altyapısı, etkin yönetim sistemleri, bilişim teknolojileri ve optimizasyon çalışmaları ile en verimli bir şekilde kullanılmalı, hareketlilik artırılmalıdır.

PG.6.13. Kayıt Dışı Ekonomi ve Haksız rekabeti önlemek amacıyla resmi ve özel kurumlar ile sivil toplum örgütleri arasında veri paylaşımı yapılarak çapraz kontroller ile vergi kaçacağı önlenmelidir.

PG.6.14. Taşıma türleri arası rekabetin sağlanması, kullanıcılara en uygun seçeneğin sunulması ve sürdürülebilirliğin sağlanması amacıyla verimli taşımacılık (co-modality ve senkro-modality) yaklaşımı çerçevesinde ağ (network) yapısı oluşturularak, kapıdan kapıya kesintisiz hareket için seçenekler, süreleri, çevresel etkileri, riskleri ve maliyetleri kapsamında kullanıcılara gerçek zamanlı bilgi sağlanmalı, taşıma türü, yük, güzergah ve buna bağlı bilgi akışında etkinlik ve verimliliği engelleyen tüm darboğazlar belirlenmeli ve giderilmelidir.

PG.8. ARAŞTIRMA-GELİŞTİRME ve İNOVASYON

PG.8.1. Lojistik Faaliyetlerde Ar-Ge ve Yenilikçilik düzeyinin artırılması, lojistik sektörüne yönelik yeni hizmet ve ürünlerin geliştirilmesi teşvik edilmeli, etkin ve verimli lojistik ve taşımacılık sistemleri geliştirilerek ülke, sektör ve şirketlerin rekabet gücü artırılmalıdır.

PG.8.2. Kamu ve özel sektör iş birliği ile tüm lojistik faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik "Lojistik Mükemmeliyet Merkezleri/Araştırma Merkezleri/Enstitüler" ve "Eğitim Akademileri" oluşturulmalıdır.

PG.8.3. Lojistik sektörü proje ve yatırım çalışmalarında, araştırma kurumları, kalkınma ajansları, yerel yönetimler, üniversite ve teknoparklar arası iş birlikleri artırılmalıdır.

PG.8.4. Sektöre yönelik araştırma, yayın, kongre, tez ve proje çalışmaları desteklenmelidir.

PG.8.5. Lojistik sektöründe ortak kullanılan ekipman ve parçaların tasarım ve üretimini artırmak için "Birlikte Tasarım (co-design)" fikri geliştirilmeli ve uygulamaya geçirilmelidir.

PG.8.6. Lojistik sektöründe AR-GE çalışmalarına yönelik bilgi bankası oluşturulmalı, ulusal bazda veri toplama, değerlendirme ve raporlama çalışmaları tek merkezde toplanmalıdır.

PG.8.7. Lojistik tesis ve işletmelerin bünyesinde AR-GE ve İnovasyon Geliştirme departmanlarına yer verilmesi teşvik edilmelidir.

PG.8.8. Dijitalleşme, akıllı taşıt, akıllı ulaştırma sistemleri, insansız taşıt, güneş gözesi/hücresi, temiz ve yenilenebilir enerji kaynakları kullanan taşıt teknolojileri (temiz taşıt, elektrikli ve hibrit taşıtlar), hafif araç, aerodinamik yapı, araç verimliliği, yeni motor türleri, petrole alternatif yakıtlar (üre esaslı gübre, selülozik etanol, su ve hidrojen), temiz enerji, lojistik faaliyetlerde maliyet etkin enerji verimliliği, trafik yönetiminde yeni teknolojiler, araçların boyut ve işletim sistemlerinde iyileştirme, yakıt sistemlerinin değişimi ile daha çevreci hale getirilmesi, daha yeni taşıma araçlarının geliştirilmesi, insansız taşıma araçlarına dönüşüm bazındaki çalışmalar desteklenmelidir.

PG.8.9. Lojistik sektöründe AR-GE çalışmalarını desteklemek üzere özel bir fon oluşturulmalı, ülke katma değerini artıran, çevresel olumsuzlukları azaltan, emniyet ve güvenliği artıran projeler teşvik edilmelidir.

PG.8.10. Lojistik sektöründe bölgesel ve yerel gereksinimler doğrultusunda ulusal kaynaklar kullanarak hizmet çeşitliliği artırılmalı, iş geliştirme faaliyetlerine önem verilmelidir.

PG.8.11. Uluslararası ve ulusal yük taşımacılığı hatları etkin ve verimli şekilde bilimsel yöntemler kullanılarak belirlenmeli, taşımacılık güzergahlarının geliştirilmesinde büyüyen ekonomi ile artan güzergâh taleplerine uygun yeni güzergâh araştırmaları bilimsel yöntemlerle yapılmalıdır.

PG.9. MEVZUAT

PG.9.1. Lojistik Mevzuatı basitleştirilerek az sayıda yasada toplanmalı, bu yasalar için sektörde genel kabul görececek bir biçimde hazırlık çalışmaları yapılmalı-ve yürürlüğe alınmalıdır.

PG.9.2. Uluslararası anlaşma ve kurallara uyum çalışmaları tamamlanmalı ve denetlenmeli, Uluslararası Taşımacılık Konvansiyonlarına özellikle yurtiçi taşımalarda tam uyum sağlanmalı ve denetlenmelidir.

PG.9.3. Yerel yönetimlerin Kentsel Lojistik Master Plan hazırlamalarına yönelik bir kılavuz oluşturulmalı ve bu yönde bir yasal düzenleme yapılmalıdır.

PG.9.4. Lojistik küme ve merkezlerin kuruluş ve işletme esaslarına yönelik yönetmelik ve kılavuz oluşturulmalıdır. Bu mevzuat ve düzenlemeler çok yönlü olarak düşünülüp ilgili Bakanlıklar tarafından koordinasyon içinde ele alınmalı ve düzenlenmelidir.

PG.9.5. Sektördeki; lisanssız/yetki belgesiz faaliyet gösterme, denetimden kaçma (araç, vd.), standart dışı araç kullanımı (ADR, ATP vd. sözleşmeler açısından), sahte belge, belge düzenlememe, belgedeki bilgiler ile yükün birbirini tutmaması, sahte faturalar temin ederek vergiden kaçma, özellikle yabancı şirketlerin Türkiye'deki faaliyetlerini yurtdışında faturalandırılması, tek irsaliye ile çok sefer yapılması, sürücülerin yasal çalışma saatleri üzerinde çalıştırılması, takometresini dolduran kişilerin, başkalarının ehliyetiyle faaliyet göstermesi, fazla tonaj, kaçak akaryakıt, çift plaka, konvoy oluşturarak plaka gizleme, yanlış beyan, yanlış faaliyet dalı bildirim yapılarak düşük vergi ödeme, hususi araçlar ile ticari faaliyetlerde bulunulması, kayıt dışı istihdam (yerli ve yabancı ülkelerden) ve eksik ücret bildirim önlenmeli, adil, şeffaf, hukuka dayalı, istikrarlı, etik ve serbest rekabet ortamı sağlanmalı, haksız rekabet ve kayıt dışılık önlenmeli ve buna yönelik etkin denetimler gerçekleştirilmelidir.

PG.9.6. Devletten KDV alacağı olan sektörlerde (inşaat, gıda vb.) faaliyet gösteren şirketlerin, lojistik alanında organizasyon oluşturmaları ve bu alanda sadece KDV farkından elde edecekleri gelire odaklanmaları önlenmelidir.

PG.9.7. Ülke içi operasyonlarda yabancı şirket ve araçların haksız rekabeti önlenmeli, aynı koşullar altında rekabeti sağlanmalıdır.

PG.9.8. Sektörde ve sektör girdilerinde yabancı sermaye girişi, özelleştirme ve serbestleştirme yoluyla tam rekabet ve etkin denetim bir plan dahilinde gerçekleştirilmeli, yabancı sermaye tekelleri önlenmelidir.

PG.9.9. Mükellefiyet tespiti yoklamaları etkin bir şekilde yapılmalıdır.

PG.9.10. Sektörü ilgilendiren vergi indirimleri, istisna ve muafiyet düzenlemeleri sektörler arası hakkaniyet ölçüsünde yeniden düzenlenmeli ve yakıtta (petrol ürünleri, vd) vergi indirimi belirli ölçütlere (çevre, çok modlu taşımacılık, lojistik merkezlerde yer alma vd.) dayalı olarak gerçekleştirilmelidir.

PG.9.11. Haberleşme gönderileri ve tebligatlar ile ilgili Posta Tekeli (Posta Hizmetleri Kanunu Md.6) kaldırılmalı ve posta sektörü serbestleştirilerek tam rekabete geçilmelidir.

PG.9.12. Kamu kurum ve kuruluşları tarafından verilen lojistik hizmetlere yönelik mevzuat müşteri odaklı hale getirilmelidir.

PG.9.13. Lojistik hizmet ihracatı yapan (ücreti yurtdışından tahsil edilen) lojistik şirketlere teşvik verilmelidir.

PG.9.14. Lojistik hizmet yatırımları plan ve uygulama sürecinde, doğal kaynakların korunması ile ilgili yasal düzenlemeler dünyadaki gelişmeler dikkate alınarak gerçekleştirilmelidir.

PG.9.15. Doğal kaynaklarımızın usulüne uygun bir şekilde korunmaması durumunda geri dönüşü olmayan kayıplar olacağından doğal kaynakların korunması ile ilgili yasal düzenlemeler dünyadaki gelişmeler dikkate alınarak geliştirilmeli, çevre ve deniz kirliliği ilgili her türlü önlem yasal çerçevede oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, düşük kirlilik bölgeleri oluşturulmalıdır.

PG.9.16. Lojistik araç ve ekipmanlarda yapay zekâ vb. ileri teknolojiler kullanımı sonucu olarak ulusal ve uluslararası hukuk ile etik konularda oluşabilecek temel sorunlara ilişkin hukuki düzenlemelerle ilgili çalışmalar yapılmalıdır.

PG.10. TANITIM

PG.10.1. Lojistik Merkezlerin, Limanların ve Lojistik faaliyetlerinin uluslararası tanıtım düzeyi artırılmalı, ülkemizin lojistik üstünlükleri dünyadaki olası kullanıcılara tanıtılmalı, Türk lojistik şirketlerinin uluslararası pazarlara açılması ve markalaşması yönündeki teşvikler geliştirilmelidir.

PG.10.2. Ülkemize yarar sağlayacak uluslararası firmaların yatırımlarını ülkemize çekebilmek amacıyla dünya çapında tanıtım faaliyetleri gerçekleştirilmelidir.

PG.10.3. Lojistik hizmetlerin tanıtımı ve koordinasyonu için kamu ve özel sektör iş birliği ile özel bir platform oluşturulmalıdır.

PG.10.4. Lojistik ile ilgili uluslararası fuar ve etkinliklere katılım sağlanmalı ve toplu iş gezileri teşvik edilmelidir.

PG.10.5. Sektörle ilgili görsel, işitsel ve yazılı tanıtıcı materyallerin tür ve sayısı artırılmalıdır.

PG.10.6. Ülkemiz lojistik sektörünün hizmet ihracat gelirleri artırılmalıdır.

PG.10.7. Uygun ülke ve kurumlarla tanıtım iş birlikleri geliştirilmelidir.

PG.10.8. Ülkemizde lojistik sektörüne yönelik fuarlar bölgesel olarak yaygınlaştırılmalı, verilen hizmetlerin ulusal ve uluslararası hizmet alıcılarına tanıtılması sağlanmalıdır.

PG.11. YATIRIM

PG.11.1. Tüm lojistik sistemden kamu otoriteleri ve sivil toplum kuruluşları tarafından sağlanan gelirler ve vergiler bir fonda toplanarak, ihtiyaç ve öncelik analizi çerçevesinde bir plan ve oran dahilinde lojistik yatırımlarında kullanılmalı, lojistik yatırım projelerinin seçiminde etkin, verimli ve şeffaf bir yöntem izlenmelidir.

PG.11.2. Lojistik yatırım projelerinin özelliklerine en uygun yatırım modelinin (Öz Kaynak, Kredi, Kamu-Özel Sektör İşbirliği/Public Private Partnership-PPP, Yap İşlet, vd.) bilimsel yöntemlerle belirlenerek yatırımların gerçekleştirilmesi sağlanmalı, altyapı yatırımlarına karar verme sürecinde AB ülkelerinde de uygulanan kapasite, güvenlik ve maliyet parametrelerini birlikte değerlendiren modeller kullanılmalıdır.

PG.11.3. Ülke genelinde lojistik yatırım fırsatları merkezi ve yerel yönetim yatırım ajansları tarafından belirlenmeli ve yatırımcılara duyurulmalıdır.

PG.11.4. Finansal açıdan yapılabilir (fizibil) olmayan ama uzun vadeli stratejik yararı yüksek olan yatırımlara devlet desteği sağlanmalıdır.

PG.11.5. Özel sektörün, finansman ihtiyacına katkısının sağlanmasına yönelik olarak tercih edilen "Yap-İşlet-Devret (YİD)" vb. modellerde garanti sınırlarının, tarafların çıkarlarını eşit oranda karşılayacak şekilde belirlenmesi gerçekleştirilmelidir.

PG.11.6. Özel sektör tarafından gerçekleştirilebilecek lojistik iş alanları belirlenmeli ve desteklenmeli, özel sektörün ihtiyaç duyduğu tüm altyapı ve üstyapı yatırımlarının standartlar ve düzenlemeler çerçevesinde yine özel sektör tarafından yapılabilmesi sağlanmalıdır.

PG.11.7. Proje ve yatırımlarda uluslararası fonlardan etkin bir biçimde yararlanılması sağlanmalıdır.

PG.11.8. Kredi Garanti Fonu (KGF) ve Eximbank Uluslararası Nakliye Pazarlama Kredisi gibi sektöre yönelik finansman olanaklarının etkin bir şekilde tanıtılması ve kullanılması sağlanmalıdır.

PG.11.9. Lojistik altyapı yatırım ve işletme giderlerinin adil ve şeffaf ölçütlere dayalı olarak kullanıcılar tarafından kullanım oranlarına göre karşılanmasına dayalı şekilde "Kullanan Öder" ilkesi uygulanmalıdır.

PG.11.10. Lojistik altyapıların ulusal çıkarlar gözetilerek özelleştirilmesi yoluyla finansman kaynağı yaratılmalıdır.

PG.11.11. Lojistik araçların modernizasyonuna ve yeni araç yatırımlarını destekleyecek teşvik sistemleri ve yatırım finansman modelleri oluşturulmalıdır.

PG.11.12. Lojistik terminallerin çevresinde kentsel yapılaşmaya izin verilmemeli ve genişleme yatırımları için alan ayrılmalıdır.

PG.11.13. Hedef ülkeler seçilerek ulusal ve uluslararası yatırım ortaklıkları geliştirilmelidir.

PG.11.14. Tüm lojistik altyapı yatırımları tek bir merkezden planlanmalı ve gerçekleştirilmelidir.

5. TAŞIMACILIK (PT)

PT.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

PT.1.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

ST.1.1.1. Karayolunun hem ana taşıma ayağı hem de ön ve nihai ara taşımacılık olarak kullanıldığı bölgeler analiz edilmeli, yoğun hatlar için özel bir çalışma yapılmalı ve bu hatlarda bir seferde daha fazla ürün sevkiyatına imkan veren hacim ve ağırlık olarak taşıma kapasitesi artırılmış araçların kullanımı özendirilmeli ve teşvik edilmelidir.

PT.1.1.2. Yurtiçi karayolu taşımacılığı alanında pazarın dağınık olması ve haksız rekabet koşullarının bulunması nedeni ile pazardaki bireysel araç sahipliğinden şirketleşme modeline geçilmeli ve bunu destekleyici devlet politikaları oluşturulmalı, karayolu ile diğer taşıma modlarının entegrasyonu hızlandırılmalı ve etkin kullanımı sağlanmalıdır.

PT.1.1.3. Ana ulaştırma koridorları üzerindeki yollara öncelik verilerek karayolu altyapısı, kalite, güvenlik ve kapasite açısından geliştirilmelidir.

PT.1.1.4. Akdeniz ve Karadeniz'e kıyısı olan komşu ülkeler ile kesintisiz kıyı otoyol bağlantıları tesis edilmelidir.

PT.1.1.5. Uluslararası karayolu taşımacılığında Avrupa Birliği ile olan Malların Serbest Dolaşımı Anlaşması felsefesi göz önüne alınarak geçiş belgesi kısıtlarının kaldırılmasına çalışılmalı, uluslararası taşımacılıkta karşılaşılan kota, geçiş ücretleri, sınır geçişleri gibi hususlardaki sorunları çözmek için yapılan çalışmalar sürdürülmeli, karayolu taşımacılığında serbestleşmenin sağlandığı, kota ve diğer miktar kısıtlamalarının mütekabiliyet çerçevesinde ortadan kaldırıldığı uluslararası bir taşımacılık pazarı oluşturulmasına çalışılmalıdır.

PT.1.1.6. Ortak transit rejimi uygulama etkinliği artırılmalıdır.

PT.1.1.7. Tam erişim kontrollü otoyolların yanı sıra yarı erişim kontrollü ekspres yollar ile önemli sanayi, turizm ve tarım bölgeleri birbirleriyle bağlanmalıdır.

PT.1.1.8. Mevcut karayolu ağımızın kent geçişlerinin olduğu yerlerde yapılacak yarı erişim kontrollü çevre yolları ve farklı seviyeli kavşak uygulamaları ile yerel ve transit trafiğin ayrımı gerçekteştirilmeli ve kesintisiz bir trafik akımı sağlanmalıdır.

PT.1.1.9. Uluslararası karayolu koridorları ile birlikte tüm il merkezlerinin karayolu ulaşımı, tüm Liman ve Organize Sanayi Bölgeleri'nin (OSB) bağlantıları uzun süre dayanımlı ve kaliteli bölünmüş yollar ile sağlanmalıdır.

PT.1.1.10. Yol, köprü, tünel ve viyadük yapılarının trafiğe güvenli geçiş verebilmesi için zamanında bakım onarımı yapılmalı, buna yönelik bütçe-zaman denklemini içine alan optimum seçenekler sunan yönetim sistemleri hayata geçirilmeli, bakım-onarımlar uygun zaman dilimlerinde yapılmalı, sıkışmayı önleyecek şekilde ulusal düzeyde koordinasyonu sağlanmalı, bu çalışmalar sırasında trafiğin düzgün ve güvenli akışını sağlayacak işaretlemeler yapılmalıdır.

PT.1.1.11. Öncelikli yollarda trafik sıkışıklıklarının önlemek amacıyla gidilen şeride/yola/bölgeye ve zaman dilimine göre geçiş ücretleri çeşitlendirilmelidir (Congestion Pricing).

PT.1.1.12. Karayolu taşımacılığında uygulanmakta olan istiap hadleri ile ilgili mevzuat maddelerinin, değişen ticaret ve lojistik sektörlerinin şartları dikkate alınarak yeniden gözden geçirilmeli, Konteyner veya Swap Body taşıyan 2 dingil çekici + 3 dingil yarı-römork araçların azami yüklü ağırlığı 44 ton olmalı, Türkiye karayollarında üst geçiş, alt geçiş, tünel yükseklikleri haritası bölgesel bazda çıkartılarak araç ölçü limitleri yeniden belirlenmelidir.

PT.1.2. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PT.1.2.1. Haksız rekabet oluşturan belgesiz taşımacılık ve organizatörlük faaliyetleri denetlenmeli ve en aza indirilmeli, yetki belgesi ücretleri düşürülmeli veya bu alandaki kayıp-kaçak ile sahte belge kullanımı önlenmelidir.

PT.1.2.2. Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Bu Taşımacılık Faaliyetinde Kullanılacak Özel Ekipmana İlişkin Anlaşması'nın (ATP) kuralları tam olarak uygulanmalıdır.

PT.1.2.3. Lojistik sektörü temel ilkelerine dayalı belirli ölçütler oluşturularak lojistik hizmet sağlayan şirketlere Motorlu Taşıtlar Vergisi muafiyetleri veya indirimleri sağlanmalı, araç kullanım kilometresiyle orantılı olarak alınmalıdır.

PT.1.2.4. Vergi indirimli akaryakıt alımıyla ilgili olarak tüm karayolu sınır kapılarında verilen hizmet standartlaştırılmalıdır.

PT.1.2.5. Kayıt Dışı Ekonomi ve Haksız Rekabeti önlemek amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Maliye ve Hazine Bakanlığı arasında veri paylaşımı yapılarak vergi kaçığı önlenmelidir.

PT.1.2.6. Ülke ve sektörün uzun vadeli yararlarına aykırı, haksız rekabet oluşturan yakıt kullanımı önlenmelidir (10 numara yağ, kaçak yakıt, vd.).

PT.1.2.7. Aynı plaka ve yetki belgesiyle hem yurtiçinde hem de yurtdışında araç (aynı marka ve özelliklerdeki başka bir araca aynı plaka takılması) çalıştırılması önlenmeli, kontrollerde plaka girildiğinde ikinci aracın yurtdışında olduğu belirlenmelidir.

PT.1.2.8. Karayollarının kalite (fiziki ve geometrik standartlarının) düzeyi artırılmalıdır.

PT.1.2.9. Motorlu Taşımacılık Kooperatiflerinin yurtiçi taşımacılıktaki konumu belirlenmeli, şirketleşmeleri, kurumsallaşmaları ve şeffaf yönetimleri sağlanmalı, tüm faaliyetlerde serbest piyasa ekonomisi koşulları sağlanmalıdır.

PT.1.2.10. Yolcu taşıma araçlarında kontrolsüz yapılan yük taşımacılığı denetlenmeli ve caydırıcı cezalar uygulanmalıdır.

PT.1.2.11. Karayolu taşımacılık piyasasındaki mevcut atıl kapasiteyi azaltmak ve çevre kirliliğinin azaltılmasına katkı sağlamak üzere ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş araçların trafikten çekilme uygulaması sürdürülmeli, bu konuda gerekli teşvikler verilmeli ve gerektiği takdirde yetki belgesine kayıtlı taşıt sayısı sınırlandırılmalıdır.

PT.1.2.12. Yüksek tonajlı yük taşıma kapasiteli araçların özendirilmesi amacı ile kamyon ve kırkayak tipi araçların TIR'a dönüştürülmesi teşvik edilmelidir.

PT.1.2.13. Otoyollarda sürücülerin ve yolcuların sürüş ve dinlenme süreleri dikkate alınarak mevcut ve potansiyel taşıt trafiğine uygun aralıklarda, uygun kapasite ve niteliklerde park ve dinlenme alanları oluşturulmalı, dünyadaki gelişmelere paralel olarak karayolu yol kenarı işletmeciliği çok fonksiyonlu hale dönüştürülmeli (yol boyu servis, dinlenme veya konaklama tesisleri vb.), özel veya özel sektör-kamu iş birliği ile yapılması önceliklendirilmelidir.

PT.1.2.14. Yolların ekonomik ve güvenli kullanımı için araçların yük/güç/emisyon dengesi Avrupa Birliği standartlarına uygun hale getirilmelidir.

PT.1.2.15. Karayolları denetim personelinin aracı, aracı kullanarı ve yükü kontrol altına alma konularında operasyonel denetim uzmanlığı artırılmalı, uygun şekilde yetkilendirilmeli ve bu çerçevede uygun denetim ekipleri (emniyet, mali, lojistik) oluşturulmalıdır.

PT.1.3. Enerji Verimliliği ve Çevresel Duyarlılığın Artırılması

PT.1.3.1. Öncelikli bölgelerden başlayarak karayolu gürültü haritaları çıkarılmalı ve önlem alınmalıdır.

PT.1.3.2. Çevreye duyarlı yol projeleri uygulaması kapsamında ses ve hava kirliliğini önleyici projeler gerçekleştirilerek ve yol kaplamalarında özel karışımlar kullanılarak gürültü seviyesinin belirli limitler içinde tutulması sağlanmalı, gürültü seviyesi ve CO₂ emisyonu düşük yol yapım teknolojisi ve malzemeleri kullanılmalıdır.

PT.1.3.3. Karayolunun inşasında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) kaçınılmalı ve verilen zararların tazmini için bir yönetim sistemi geliştirilmeli, bozulan yol üstyapısının onarımı esnasında kazılan malzemelerin çevreye olumsuz etkileri azaltılmalı ve ekonomiye yeniden kazandırılmalıdır.

PT.1.3.4. Sera gazı emisyon algılama ve izleme sistemleri entegre edilmeli, tünel ve köprülerin katodik korunması sağlanmalıdır.

PT.1.4. Emniyet ve Güvenliğin Artırılması

PT.1.4.1. Tehlikeli Madde Karayolu Taşımacılığı kaynaklı risklerin en aza indirilmesi kapsamında risk haritası oluşturularak gerekli önlemler (tehlikeli madde taşıma güzergâhlarının belirlenmesi, kimyasal maddelerin toplanma noktalarında usulüne uygun ayrıştırılması (segregation), tehlikeli maddelerin trafikten uzaklaştırılması vd.) alınmalı ve tehlikeli madde karayolu taşımaları demiryolu ile bağlantılı çok modlu taşımacılık sistemi ile yönetilmelidir.

PT.1.4.2. ADR ve ilgili Avrupa Birliği (AB) mevzuatına uygun olarak hazırlanan karayolları üzerinden taşınacak tehlikeli eşyaların taşınması, kontrolü, izlenmesi ve yönetimine ilişkin ulusal mevzuat tam olarak uygulanmalı, tehlikeli madde taşımacılığı denetleme birimleri oluşturulmalı, böylece denetim boşluğunu fırsat bilerek yükümlülüklerini yerine getirmeyen firmaların yarattıkları haksız rekabet önlenmeli ve denetimler evrak kontrolü ile sınırlı olmamalıdır.

PT.1.4.3. Uluslararası Karayolu Trafikini Kolaylaştırmaya yönelik Viyana Karayolu Trafik Sözleşmesi kurallarının sektör taraflarınca ülke menfaatleri doğrultusunda değerlendirilerek gerekli önlemler alınmalı, karayollarımızda meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının azaltılması yönündeki sektörel düzenlemeler Avrupa Birliği ile uyumlu seviyelere getirilmelidir.

PT.1.4.4. Kara ulaştırma altyapısı, hatalı yükleme, araç ve sürücülerden kaynaklanan yük taşımacılığı kazaları en aza indirmek için teknoloji, eğitim, kurallar, denetim (havadan izleme, elektronik, radar, vd.), yol ve araç bakım-onarımlarına önem verilmeli, trafik kazalarında "taşıt x km" başına düşen ölümlerin azaltılmasına yönelik karayolu altyapı projeleri gerçekleştirilmeli, kaza kara noktaları belirlenmeli, ortadan kaldırılmalı ve kaza potansiyeli yüksek yerlerin oluşmaması için gerekli çalışmalar sürdürülmelidir.

PT.1.4.5. Trafik ve Taşıt Güvenliği kapsamında koruyucu önlemler alınmalı ve sorumluluk bilincinin geliştirilmesi konularında toplumun farklı kesimlerinde farklı yöntemlerle (sürücü,

öğretmen, öğrenci, öğrenci velisi, vd.) farkındalık yaratılması çalışmaları (seminer, konferans, broşür vb) desteklenmelidir.

PT.1.4.6. Uygun yollarda taşıt ve ekipmanlarda hız sınırlayıcı sistemler uygulanmalıdır.

PT.1.4.7. Taşıtlarda kullanılan malzemelerin çoğunun petrol ürünü olması nedeniyle ticari taşıtlarda otomatik yangın söndürme sistemleri kullanılmalıdır.

PT.1.4.8. Araç muayene istasyonları geliştirilmeli ve etkinliği denetlenmeli, araç kusurundan kaynaklanan kazalar en aza indirilmelidir.

PT.1.4.9. Modern Karayolları Denetim İstasyonlarının sayısı ve etkinliği artırılmalı, denetim tüm karayolu ağını kapsar hale getirilmeli, böylelikle karayolu yıpranmaları önlenmeli, can ve mal güvenliği sağlanmalıdır.

PT.1.4.10. Sürücü kusurundan kaynaklanan kazaların en aza indirilmesi amacıyla psikoteknik muayenelerin amacına uygun şekilde yapılması sağlanmalı ve caydırıcı ceza sistemi uygulanmalıdır.

PT.1.4.11. Kaza raporu düzenlemelerinde sürücü ve yol kusurları adil bir şekilde belirlenmelidir.

PT.1.4.12. Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı (Dangerous Goods Safety Advisor-DGSA) sistemi etkinleştirilmeli, denetimler amaca uygun şekilde yapılmalıdır.

PT.1.4.13. Karayollarında yol kullanıcısının kazaya sebep olma riskini en aza indiren hata affeden yollar (yol kenarı önlemleri) karayolu standartlarında ve projelerde yer almalı, Bitümlü Sıcak Kaplamalı (BSK) yollarda termoplastik yatay işaretlemeye ağırlık verilmeli, bölünmüş yollarda oto korkuluklar olmalı, güvenli yol tasarımı ve etkin işaretleme yaparak trafik güvenliği artırılmalı, oto korkuluklarda malzemeler riski azaltacak yapıda olmalı, trafik yoğunluğuna ve yolun fiziki durumuna göre en fazla kaza olan noktalardan başlayarak yol kusurundan kaynaklanan kazalar en aza indirilmeli, karlı, buzlu, sisli ve kaygan yollarda metalik veya ışıklı cam kapaklı uyarı işaretleri gömülü hale getirilmelidir.

PT.1.4.14. Sigorta Firmaları, KGM, EGM, Jandarma ve TÜİK ile bağlantılı, kaza soruşturmaları ve araştırmalarını yürüten, özerk yapıya sahip ulaşım güvenlik birimi kurulmalıdır.

PT.1.4.15. Yasal düzenlemeler ve trafik uyarı levhalarında Yanıcı ve Kimyasal madde yerine tehlikeli madde terimini kullanarak bilincin artması sağlanmalıdır.

PT.1.5. İnsan Kaynakları Kalitesi ve Verimliliğinin Artırılması

PT.1.5.1. Sürücülerin yasal çalışma sürelerine uyumu denetlenmeli, yasal sürüş süresine uygun takograf ve araç kitleme sistemi oluşturulmalıdır.

PT.1.5.2. Uluslararası karayolu taşımacılığında görev yapan sürücülerin vize uygulamaları yolcu vize sistemlerinden farklı olarak değerlendirilmeli ve bu yönde devlet desteği ile uygulama bir an önce değiştirilmeli ve iyileştirilmelidir.

PT.1.5.3. Mesleki yeterliliğe sahip bilinçli ve eğitilmiş ticari araç sürücülerinin kullanılması için ilgili mevzuat, görev yapılan bölge yol, dil, kültür, gelenek ve trafik kuralları, ilkyardım, acil durum, ileri ve güvenli sürüş teknikleri, kullanılan taşıt, trafik kazaları vd. konularda, sektörün ve sürücülerin bu konudaki ilgi ve desteği sağlanmalıdır.

PT.1.5.4. Karayolu taşımacılığında otonom araç gelişimini de dikkate alarak temel insan kaynağı olan şoför yetiştirilmesi ve gençlerin bu sektöre çekilebilmesi için meslek yüksekokullarında ticari araç sürücülüğü eğitim programları açılmalıdır.

PT.1.5.5. Karayolu taşımacılık sektöründe istihdam edilecek/çalıştırılacak sürücülerin eğitimi, nitelikleri, aranacak şartlar, sosyal güvenlik durumları, çalışma koşulları ve benzeri hususlar ile AETR Konvansiyonuna ve ilgili mevzuat hükümlerine uygunluğu denetlenmeli, Karayolu İş Yasa ve Yönetmelikleri oluşturulmalıdır.

PT.1.6. Dijitalleşme Düzeyinin Artırılması

PT.1.6.1. Dinamik kullanımlı hız, trafik yoğunluğu, meteoroloji vd. bilgileri veren yol ekranları artırılmalıdır.

PT.1.6.2. Yurtiçi karayolu taşımacılığında araç ve sürücü bilgilerinin ve belgelerinin kontrol edilebilmesine imkan tanıyan bir e-altyapı sisteminin oluşturulmalı, mevcut yük hırsızlığı ve emniyeti suistimal olaylarını en aza indirmek amacıyla firma, araç ve sürücü kontrol mekanizmaları oluşturulmalıdır.

PT.1.6.3. Ülke çapında yük ve yolcu trafik verilerinin toplanıp değerlendirildiği, trafiğe dair bilgilere hızlı erişim için; karayolu ağı ve taşımacılığın diğer türlerine ait en üst seviyede trafik kontrol merkezleri oluşturulmalı ve bu kontrol merkezlerinin irtibatlı olacağı ülke çapında Ana Trafik Yönetim Sistemi Merkezi (ATYSM) kurulmalı, karayolu kullanıcılarına acil kurtarma, tıbbi yardım ve güvenlik hizmetlerinin zamanında yapılabilmesi için Ana Trafik Yönetim Sistemi Merkezine (ATYSM) bağlanmış Karayolları Denetim İstasyonları bu yönde geliştirilmeli ve bu konuda sürücüler bilgilendirilmelidir.

PT.1.6.4. Taşıma güzergahlarının kapasitesinden en yüksek düzeyde ve sürekli olarak yararlanmak, ulaşım süresini ve sera gazı emisyonlarını azaltmak ve güvenliği artırmak üzere entegre veri toplama sensörleri, elektronik okuyucu, elektronik radar, kontrol araçları, GPS ve kablosuz teknoloji uygulamaları ile karayolu ağı, denetim istasyonları ve araçlar arasında geliştirilecek sistemin gerçek zamanlı yönetim ilkesine dayanan akıllı yollar, istasyonlar ve taşıtlar (ID Sistemi) tesis edilmelidir.

PT.1.6.5. Bilişim teknolojilerindeki gelişmelere paralel olarak akıllı yollar oluşturacak şekilde otomatik taşıt kayıt ve kontrol sistemleri, akıllı taşıt entegrasyonu, telematik (telecommunications and informatics) uygulamaları ile gerçek zamanlı karayolu yönetim sistemlerinin geliştirilmesi konularında araştırmalar yapılmalı ve geliştirilmeli, (örneğin: kaza anında otomatik olarak aracın konum ve kazanın zaman bilgisini bir merkeze iletecek olan "araç acil çağrı sisteminin" geliştirilmesi), karayollarında kapasite kullanım oranı ve ortalama hızı artırmak amacıyla Akıllı Ulaştırma Sistemleri (AUS) kullanımı yaygınlaştırılmalı, AUS uygulamalarının veri ihtiyacını sağlamaya yönelik olarak ana güzergâhlar için gereken iletişim hatları tesis edilmesi çalışmaları tüm öncelikli karayolu ağı için gerçekleştirilmelidir.

PT.1.6.6. Taşımacılık faaliyetlerinde irsaliye düzenleme yerine barkod/karekod düzenlenmesine geçilerek mal hareketi ve yurtiçi izlenebilirlik sağlanmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.

PT.1.6.7. Karayolları Genel Müdürlüğünün altyapı çalışmaları kapsamında yük taşıma talebinin ekonomik gelişmelere bağlı olarak değişimini hesaplayacak bilgisayar destekli talep tahmin sistemleri kullanılmalıdır.

PT.1.6.8. Olağanüstü durumlarda (afet, sel, deprem vb.) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) tarafından haberleşmek üzere tahsis edilen özel frekanslar akıllı araçlar bazında kullanarak, lojistik açıdan gereken önlemler hızla alınmalıdır.

PT.1.6.9. Dijital Takograf kullanımının eski taşıtları da kapsayacak şekilde yaygınlığı ve güvenilirliği artırılmalı, takograf bilgilerinin araç takip sistemleri ile internet tabanlı entegrasyonu sağlanarak gerçek zamanlı denetimlerde kullanılmalıdır.

PT.1.6.10. Karayolu bakım/onarım şantiyelerinin, proje gerçekleştirme durumlarının gerçek zamanlı (on-line) izlenmesi ile kontrol ve denetimleri gerçekleştirmek üzere uydu destekli erişim ve izleme altyapısı geliştirilmelidir

PT.1.7. Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi

PT.1.7.1. Türkiye'nin transit bir ülke konumunda olması ve artan trafik talebine bağlı olarak, öncelikle ana ulaştırma koridorları üzerindeki otoyol ve bölünmüş yol uzunluk ve kapasiteleri gereksinimler doğrultusunda artırılmalı, paralı otoyollar en uygun yatırım modeline göre yapılmalı ve yeni yatırımlarda özel sektörün katılımı sağlanmalıdır.

PT.1.7.2. Karadeniz Bölgesi'nin Güneydoğu ve Akdeniz Bölgesi'ne yüksek standartlı karayolları ile bağlanması için kuzey-güney karayolu koridorları iyileştirilmelidir.

PT.1.8. AR-GE ve İnovasyon Faaliyetlerinin Artırılması

PT.1.8.1. Karayolu yapımında kullanılan malzemeler, karayolu yapım teknikleri, trafik güvenliği ile karayolu bakımı, uzun ömürlü sathi kaplama ve BSK kaplama üzerine uygulanabilen şerit çizgi malzemeleri ile reflektör özelliğini uzun süre koruyan malzemeler üzerine araştırmalar yapılmalı, özellikle trafik levhaları ve yol aydınlatmalarında güneş enerjili sistemler kullanılmalı, daha düşük enerjili üretilen çevre dostu bitümlü karışımlar üzerine araştırmalar yapılarak, kazılan asfalt karışımların tamamının geri kazanılması konusunda sürdürülen çalışmalar geliştirilmelidir.

PT.1.8.2. Karayolu sanat yapılarıyla ilgili (özellikle tüneller ve geniş açıklıklı köprüler) yapım yöntemlerinin iyileştirilmesine yönelik AR-GE faaliyetleri geliştirilmeli, her türlü doğal afetlere karşı karayolu sanat yapılarının güvenli hale getirmek için projeler geliştirilmeli ve uygulanmalıdır.

PT.1.8.3. Trafik kazalarının araştırılması ve önlenmesi amacıyla karayolu yük taşıtlarına kara kutu yerleştirilmesine yönelik AR-GE çalışmaları yapılmalıdır.

PT.1.8.4. Trafik psikolojisi, trafikte ilk yardım, sürücü eğitimi, güvenli sürüş tekniklerinin geliştirilmesi, sürücü kursları, psikoteknik ve mesleki eğitim üzerine araştırmalar yapılmalı, trafik planlama, karayolu güzergah tasarımı, trafik güvenliği analizi, trafik hacmi, trafik

istatistikleri, trafik yönetimi ve karayolu lojistik ekipmanlar konularında araştırmalar yapılmalıdır.

PT.2. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

PT.2.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PT.2.1.1. Taşımacılıkta ölçek ekonomisini sağlamak, trafik kazaları, altyapı yatırım maliyetleri ve çevre kirliliğini azaltmak üzere karayolu yükünün denizyolu taşımaya kaydırılması amacıyla kabotaj taşımacılığı desteklenmeli, liman tarifelerinde yurtiçi taşımacılık için kullanılan konteynerlere verilen hizmet için indirim uygulanmalı, kabotaj taşımaları teşvik edilmeli ve fiyatlandırma TL üzerinden yapılmalı, bu konudaki mevcut mevzuat denizyolu taşımacılığının verimliliği düşünülerek yeniden değerlendirilmeli, kabotaj taşımacılığı mevzuat, altyapı ve uygulama koşulları açısından yeniden düzenlenerek dahili taşımalarda liman ve iskelelerin etkin bir biçimde kullanılması sağlanmalıdır.

PT.2.1.2. Limanların demiryolu ağına bağlantıları sağlanmalıdır.

PT.2.1.3. Limanların geri saha operasyonları ve ulaşım imkanları ihtiyaçlara uygun olarak planlanmalı, uygun lokasyonlarda deniz limanlarının, liman içi yoğunluğunu azaltan Kuru Limanlar (Dry Port) oluşturulmalıdır.

PT.2.1.4. Ambarlı Limanı örneğinde olduğu gibi mevcut ve yeni liman yatırımlarında terminal bazında rekabete dayalı işletme modelleri yaygınlaştırılmalı, kamu limanları etkin bir özelleştirme modeli (gerekirse terminal bazında) ile özelleştirilmelidir.

PT.2.1.5. Limanlarımızın gereksinimler doğrultusunda yeterli su derinliğine ve manevra alanına sahip olması sağlanmalıdır.

PT.2.1.6. Limanlarımız bölgemizdeki ülkelere transit taşımacılığın geliştirilmesine yönelik olarak geliştirilmelidir.

PT.2.1.7. Akdeniz, Ege ve Karadeniz’de alternatif Ro-Ro hatları geliştirilmeli ve yeni Ro-Ro hat işletmecilerinin pazara girişleri teşvik edilerek tekelciliğin önüne geçilmelidir.

PT.2.1.8. Ana ulaştırma koridorları üzerindeki limanların konteyner elleçleme kapasiteleri artırılmalıdır.

PT.2.1.9. Limanlarının aktarma hizmeti kapasitesi artırılmalı ve bölge ülkelerine hizmet verebilecek şekilde çok modlu ve kısa mesafeli deniz taşımacılığı (Short Sea Shipping) geliştirilmelidir.

PT.2.1.10. Balıkçı barınaklarının su ürünleri soğuk zincir taşımacılık bağlantıları sağlanmalıdır.

PT.2.2. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PT.2.2.1. Liman tesisleri gereksinimler doğrultusunda uluslararası standartlara kavuşturulmalı, ülke bazında limanlar arası rekabet oluşturulmalıdır

PT.2.2.2. Denizyolu taşımacılığında uluslararası ve ulusal yasal düzenlemeler tam olarak uygulanmalı ve denetlenmelidir.

PT.2.2.3. Kıyıların “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı”na uygun şekilde kullanılması sağlanmalıdır.

PT.2.3. Enerji Verimliliği ve Çevresel Duyarlılığın Artırılması

PT.2.3.1. Denizlerde meydana gelebilecek radyoaktif kirliliklere karşı alınabilecek tedbir ve müdahale planları daha da geliştirilmelidir.

PT.2.3.2. Yeşil liman uygulaması için teşvikler sağlanmalı, çevreye zararlı makine ve ekipmanların kullanımı bir plan dahilinde azaltılmalıdır.

PT.2.4. Emniyet ve Güvenliğin Artırılması

PT.2.4.1. Deniz ve liman güvenliği ile denizde seyir emniyeti çalışmalarında uluslararası kuruluşlar, kamu kurumları ve özel kurumlar arasında iş birliği sağlayacak gerekli yasal zemin oluşturulmalıdır.

PT.2.4.2. Uluslararası ve Ulusal tüm limanların ISPS kodu çerçevesinde standartlarının yükseltilmesi sağlanmalıdır.

PT.2.4.3. Tüm limanların fiziki emniyeti (karadan ve denizden) etkin biçimde sağlanmalıdır.

PT.2.4.4. Denizyolu taşımacılığı güvenliği ile ilgili önlemler geliştirilmelidir.

PT.2.4.5. Tehlikeli maddelerin elleçlendiği veya geçici depolandığı kıyı tesisleri ve limanlarda emniyet ve güvenliği artırıcı düzenlemeler sürekli olmalı ve denetimler yapılmalıdır.

PT.2.6. Dijitalleşme Düzeyinin Artırılması

PT.2.6.1. Liman kullanıcılarını tek bir ortak elektronik bilgi paylaşımı platformunda bir araya getiren ve etkin bir veri tabanı sistemi ile işletilen Liman Topluluk Sistemi oluşturulmalı, liman işlemleri, gemi hareketleri, deniz sahası, liman ve konteyner takip mekanizması tek platformda eşzamanlı ve güvenli bir biçimde yapılmalı, gerçek zamanlı yatay ve dikey bilgi entegrasyonu (liman işletmecisi, armatör, hat işletmecisi, acenteler vb.)) sağlanmalıdır.

PT.2.6.2. Uygun limanlarda Otomatik Konteyner Denetim Hatları (Automated Container Inspection Lanes) sistemi oluşturulmalı ve diğer lojistik sistemlerle entegrasyonu sağlanmalıdır.

PT.2.6.3. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) sisteminin ticari yoğunluğu yüksek limanlarda uygulanması sağlanmalıdır.

PT.2.7. Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi

PT.2.7.1. Dünyadaki denizyolu taşımacılık ve limancılık trendleri izlenmeli ve yatırımlar bu yönde düzenlenmeli, limanların doğru yerlerde ve büyüklüklerde kurulması sağlanmalı, ulaştırma koridorları üzerindeki limanlara öncelik vererek limanlarda ihtisaslaşmaya ve ölçek ekonomisine yönelik yatırımlar teşvik edilmeli, liman ölçekleri artırılmalı, liman birleşme ve büyümeleri teşvik edilmelidir.

PT.2.7.2. Büyük ölçekli liman yatırımları (Filyos, Çandarlı, Doğu Akdeniz'de Konteyner Terminali) hızlı bir şekilde tamamlanmalı, bu limanlar lojistik merkez işlevselliğine sahip olmalıdır.

PT.2.7.3. Konutlaşmanın mevcut olduğu alanlarda liman kurulum izinleri verilmemeli, yeni kurulacak olan liman çevrelerinin imar planlarında konut alanları olmamalıdır.

PT.2.7.4. İç suyolları taşımacılığının artırılması amacıyla uygun lokasyonlarda iç liman (inland port) ve bağlantılı kuru limanı (dryport) oluşturulmalıdır.

PT.2.7.5. Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve modernizasyonu sağlanarak verimlilik artırılmalı ve yurtdışında Türk gemilerine uygulanan cezaların en aza indirilmesi için standartlar yükseltilmelidir.

PT.2.8. İş Geliştirme Faaliyetlerinin Artırılması

PT.2.8.1. Otonom ve yeşil gemi geliştirme çalışmaları desteklenmelidir.

PT.2.8.2. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz denizyolu taşımacılık payının tonaj bazında %80'in üzerinde denizyolu ile yapıldığı gerçeğinden hareketle bu taşımacılık alanında faaliyet gösteren gemi sahibi armatör firmalarımızın yatırımları, küresel ölçekte birer oyuncu olmaları için devlet tarafından desteklenmeli, Türk bayraklı gemiler ile yapılan taşımacılık, gerekli teşvikler verilerek artırılmalı, Türk Deniz ticaret filosu, taşıma taleplerini miktar ve taşıma türü açısından karşılayacak düzeye getirilmelidir.

PT.2.8.3. İç suyolları taşımacılığının geliştirilmesi yönünde araştırmalar yapılmalıdır.

PT.3. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

PT.3.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PT.3.1.1. Lojistik Merkezler, Organize Sanayi Bölgeleri, Deniz Limanları, Maden Ocakları, Endüstriyel Bölgeler ve Fabrikalar gibi yük üretim ve çekim hacimlerinin yüksek olduğu bölgeler iltisak hatları ile ulusal demiryolu şebekesine bağlanmalı, bu yönde özendirici ve kolaylaştırıcı tedbirler devreye alınmalıdır.

PT.3.1.2. Sektöre ve/veya ürüne özel vagonlarla hizmet verilme oranı artırılmalıdır.

PT.3.1.3. Demiryolu taşımacılığını geliştirmek üzere serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamı oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılmalı, Özel Tren İşletmeciliği payının yükseltilmesine yönelik destekler artırılmalıdır.

PT.3.1.4. Demiryolu taşımacılığında konteyner taşımaya ek olarak yarı römork/hareketli kasa (swap body) taşımacılığı artırılmalıdır.

PT.3.1.5. Ana ulaştırma koridorları üzerindeki demiryollarına öncelik verilerek hizmet kalitesi, kapasitesi, entegre hizmet verme kabiliyeti ve ortalama ticari hız (işletme hızı) artırılmalı, bu kapsamda gerekli altyapı ve üstyapı çalışmaları tamamlanmalı, dingil basıncı tüm altyapıda aynı standarda getirilmelidir.

PT.3.1.6. Tüm demiryolu altyapısı operasyon ve bakım tesislerinin yer, büyüklük ve fonksiyonları yeniden değerlendirilerek en uygun tesis ağ yapısı oluşturulmalı ve özel sektörün hizmet verebilmesi amacıyla bu hizmetler serbestleştirilmelidir.

PT.3.1.7. Demiryolu taşımacılığında konteyner taşıma payının artırılması için lojistik merkez ve demiryolu yük aktarma istasyonlarında ekipman ve tesis altyapısı güçlendirilmeli, demiryolu yük terminalleri yeterli seviyeye getirilmeli ve modernize edilmelidir.

PT.3.1.8. Liman çıkışlı/varışlı demiryolu yük taşımacılığı ton*km bazında artırılmalıdır.

PT.3.1.9. Havayolu, denizyolu ve karayolu taşımalarında (gümrük kapılarında) sağlanan yakıt ÖTV indirimi demiryolu taşımaları için de uygulanmalıdır.

PT.3.1.10. Küresel ulaştırma koridorları (TEN-T, TRACECA, İpekyolu orta koridor, Viking) üzerindeki ülkelerle entegrasyon sağlanmalı, bu koridorlar üzerinde çalışan taşımacılık şirketleri arası iş birliğinin-artırılmasına yönelik çalışmalar yürütülmelidir.

PT.3.1.11. Orta Asya ve İran yönüne yapılan taşımalarda Van Gölü Geçişindeki sorunlar kalıcı olarak çözümlenmelidir.

PT.3.1.12. Demiryolu ile transit taşımanın artırılmasına yönelik faaliyetler artırılmalı, transit taşımacılığı geliştirmek amacıyla Doğu Akdeniz'de yer alan limanlar demiryolu ile Ortadoğu ülkelerine bağlanmalı, Türkiye-Basra koridoru geliştirilmeli, Avrupa-Uzak Doğu demiryolu bağlantısının kesintisiz bir biçimde sağlamak üzere Marmaray ile boğaz geçişi takvimlendirilmeli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu bağlantısı ve Tren Gemisi projeleri hayata geçirilmeli, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının kullanımının artırılması için teşvik sistemi geliştirilmelidir.

PT.3.1.13. Yurt içi elektrifikasyon ve sinyalizasyon projeleri hızla tamamlanmalı, yoğun güzergahlarda çift hat demiryolu oluşturulmalıdır.

PT.3.2. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PT.3.2.1. TCDD ve iştirakleri kapsamında yük ve yolcu taşımacılığı ve yolcuda kentiçi (banliyö) yolcu taşımacılığı, bölgesel taşımacılık, ana hat taşımacılığı, bakım onarım, lojistik faaliyetleri uzun vadede ayrı ayrı şirketleştirilerek büyüme sağlanmalıdır (Almanya DB'de olduğu gibi holding yapısına geçilmelidir).

PT.3.2.2. Programlı blok trenlerin düzenliliği korunmalı, yeterli yük talebinin olduğu yerlerde ulusal ve uluslararası düzenli hat seferleri oluşturulmalıdır.

PT.3.2.3. Türkiye yük haritası ve demiryoluna uygun yük bölgeleri çıkartılarak, taşınan yüklerde yük değerinin yük miktarına oranı düşük olan ürünler ile taşıma mesafesi ve ağırlıkları için optimum değerler tespit edilerek bu ürünlerin demiryolu ile taşınmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

PT.3.2.4. Avrupa, Ortadoğu, Orta Asya ve Karadeniz bölge ülkeleri ile uluslararası mevzuat konusunda uyumlandırma çalışmalarına hız verilmeli ve bu konudaki gelişmeler sürekli bir biçimde özel sektör ile paylaşılmalı, bu ülkelerle ortak belge (CIM, SMGS-Agreement On International Goods By Rail, CIM/SMGS) kullanımı sağlanmalıdır.

PT.3.2.5. Tren tarifeleri rekabeti destekleyecek şekilde ölçek ve mesafe ekonomisine bağlı olarak düzenlenmelidir.

PT.3.2.6. Müşteri odaklı hizmet kalitesi kontrol sistemi etkin bir şekilde uygulanmalıdır.

PT.3.3. Emniyet ve Güvenliğin Artırılması

PT.3.3.1. Demiryolu taşımacılığında, güzergâh emniyet ve güvenliği dünya standartlarına yükseltilmelidir.

PT.3.3.2. Demiryolunda taşıma güvenliğinin artırılması için işletmeci yetki belgesi, çeken ve çekilen araç vb unsurları bir merkezden elektronik ortamda izleme ve yönetme sistemi geliştirilmelidir.

PT.3.3.3. Trafiğini sadece TCDD'nin yönettiği ulusal demiryolu alt yapısı ve demiryolu alt yapısı tanımları yapılmalı, ulusal alt yapılarda alt yapı işletmecisi yetki belgesi olanlar çalışabilmelidir.

PT.3.3.4. Demiryolu alt yapısı üzerindeki trafik alanı ile diğer alanlar birbirinden ayrılmalı, trafik alanına yetkisiz kişilerin girmesi önlenmelidir.

PT.3.4. İnsan Kaynakları Kalitesi ve Verimliliğinin Artırılması

PT.3.4.1. Uluslararası demiryolu taşımacılığında otonom araç gelişimini dikkate alarak temel insan kaynağı olan makinist, tren teşkil memuru gibi kritik personelin yetiştirilmesi ve gençlerin bu sektöre çekilebilmesi için ön lisans düzeyinde eğitim programları açılmalıdır.

PT.3.5. Dijitalleşme Düzeyinin Artırılması

PT.3.5.1. Bölge ve güzergahlara ilişkin altyapı ve üst yapı bilgisi ile (sinyalizasyon, hız limitleri, bakım-onarım çalışmaları vb.) lokomotif, vagon ve yük bilgileri gerçek zamanlı olarak takip edilmeli ve özel sektör ile paylaşılmalıdır.

PT.3.6.Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi

PT.3.6.1. Demiryolu ağı trafik akışındaki darboğazlar dikkate alınarak yatırımlar önceliklendirilmelidir.

PT.3.6.2. Yurtiçi karayolu taşımacılığı, refakatsiz tekerlekli yarı-römork demiryolu taşıma sistemlerine uygun vagon ve terminallerle entegre edilerek çok modlu taşımacılığı geliştirecek teşvik sistemi devlet politikası olarak benimsenmeli ve bu amaçla döner platformlu vagon vb. işletme hızını ve kalitesini artırıcı yatırımlar için artırıcı yatırımlar için kredi ve uzun dönemli geri ödemeli düşük faizli finans desteği sağlanmalıdır.

PT.3.6.3. Alternatif güzergâh oluşturulmadan uzun süreli yol çalışmalarının başlatılmaması için kurumlar arası koordinasyon sağlanmalıdır.

PT.3.6.4. Yatırım planlamaları içinde bulunan özel sektör kuruluşlarının önlerini göreceği ve bu çerçevede geleceğe dönük verimli yatırım yapmalarını sağlayıcı yasal düzenleme ve yatırımlar takvimi sürekli olarak kamuoyuyla paylaşılmalıdır.

PT.3.6.5. Özel sektörün ihtiyaç duyduğu demiryolu altyapı ve üstyapı yatırımlarının standartlar ve düzenlemeler çerçevesinde yine özel sektör tarafından yapılabilmesi sağlanmalıdır.

PT.3.6.6. Karadeniz Bölgesi'nin Güneydoğu ve Akdeniz Bölgesi'ne yüksek standartlı demiryolları ile bağlanması için kuzey-güney demiryolu koridorları geliştirilmelidir.

PT.3.6.7. Lokomotif ve demiryolu yük vagonların modernizasyonu hızlandırılmalı, araçlarda teknik iyileştirmeler yapılmalıdır.

PT.3.6.8. Çeken ve çekilen araç ile demiryolu elleçleme ekipmanları eksikliği gereksinimler doğrultusunda giderilmelidir.

PT.3.7. İş Geliştirme Faaliyetlerinin Artırılması

PT.3.7.1. Uluslararası yük demiryolu taşımalarında doğrudan ilgili ülkenin demiryolu otoritesi ile anlaşmalar geliştirilmelidir.

PT.3.7.2. Yüksek Hızlı Tren taşımalarında özel yükleri taşıma olanakları değerlendirilmeli, kargo taşınmasına yönelik özel vagon tasarımları yapılmalıdır.

PT.3.7.3. Uzun mesafeli tehlikeli madde taşımacılığının altyapı uygunluğu çerçevesinde sadece demiryolu ile yapılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir.

PT.3.7.4. Demiryolları kullanımının özendirilmesi konusunda kamuoyunda farkındalık yaratıcı tanıtım faaliyetleri gerçekleştirilmelidir.

PT.3.7.5. Demiryollarında parsiyel taşımacılık teşvik edilmelidir.

PT.4. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

PT.4.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PT.4.1.1. Uygun havalimanları, bir ekosistem oluşturacak şekilde bir Havalimanı Kenti (Airport City) şeklinde planlanmalı, e-ticarete konu olan hızlı kargo ürünlerinin havayolu hareketliliğini artırmak üzere özellikle İstanbul, İzmir ve Çukurova havalimanları yakınlarında serbest ticaret bölgeleri oluşturulmalıdır.

PT.4.1.2. Güvenli tedarik zinciri oluşturularak uçak konteyner ve paletlerinin havalimanı dışında yetkilendirilmiş özel sektör firmalarınca yapılmasına olanak sağlanmalıdır.

PT.4.1.3. Ülkemizdeki mevcut hava limanlarının kargo altyapısı etüt edilmeli ve yeterli yük potansiyeli olan yolcu havalimanlarında kargo terminalleri oluşturulmalıdır.

PT.4.1.4. Hava Kargo taşımacılığının verimli biçimde kullanılması ve atıl kapasite oluşmaması için kaynaklarının birden fazla ilin faydalanabileceği bölgesel havayolu kargo taşımacılığı geliştirilmeli, bu kapsamda bölgesel hava kargo üsleri oluşturulmalı, bölgesel ortak kargo terminali yapılmasına öncelik verilmelidir.

PT.4.1.5. Havayolunun diğer taşımacılık modları ile entegrasyonuna yönelik faaliyetler gerçekleştirilmeli, bu kapsamda havalimanlarının mümkün olduğunca karayolu, demiryolu ve denizyolu aktarma terminalleri ve lojistik merkezleri ile entegrasyonu sağlanmalıdır.

PT.4.1.6. Uluslararası alanda Türkiye'nin havacılıktaki konumunun güçlendirmesi, bir hava kargo taşımacılığı üssü (hub and spoke) olabilmesi için yolcu, kargo ve yer hizmetlerinin bir bütün olarak ele alınacak gerekli stratejiler (kapasite, hizmet kalitesi, güvenlik, maliyet, hız, iş birlikleri) ve uygulamalar geliştirilmelidir.

PT.4.1.7. Ülkemiz havalimanlarının daha etkin ve verimli bir şekilde çalışması için bölgesel ihtiyaç etütleri yapılmalı ve gerek görülen havalimanları 7/24 çalışmalıdır.

PT.4.1.8. Havayolu bağlantılı Kapıdan Kapiya (Door to Door) Taşıma hizmetlerinin oranı artırılmalıdır.

PT.4.1.9. e-Ticaret ile havayolu kargo taşıma hacmi artırılmalıdır.

PT.4.5. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PT.4.5.1. Hava kargo taşımacılığında sürekli hizmet sağlanmalı, gereksinimler doğrultusunda soğuk hava, tehlikeli madde, değerli kargo, bitki, canlı hayvan vb. kargolar konusunda yeterli depolama alanları ve uzmanlıklar bulunmayan havalimanı kargo terminallerinde de oluşturulmalı, değerli ve dayanıksız kargolarda uzun bekleme süreleri dolayısıyla meydana gelebilecek kayıp ve hasarlar en aza indirilmelidir.

PT.4.5.2. İhtiyaç duyulan havalimanlarında kesintisiz çalışan gümrük ve kargo yer hizmetleri müşterilere sunulmalıdır.

PT.4.5.3. Kargo yer hizmetleri, depo ve antrepo işlemlerini gerçekleştirmek üzere havalimanlarına yakın noktalarda modern kargo lojistik merkezleri (kargo köyleri) oluşturularak özel sektör tarafından işletilmesi sağlanmalıdır.

PT.4.5.4. Sivil havacılık filosu kargo hacmini ve ihtiyacını karşılayacak nitelik ve nicelikte geliştirilmelidir.

PT.4.5.5. Havalimanlarında hizmet veren şirket sayısının optimal düzeyde olması sağlanmalıdır.

PT.4.5.6. Kargo terminalleri kente ulaşım açısından kullanıcı odaklı tasarlanmalıdır.

PT.4.5.7. Havalimanına karayolu ile gelen ve havalimanından karayolu ile giden yük hareketlerinde serbest rekabet ortamı sağlanmalıdır.

PT.4.5.8. Yüklenememe (off-load) durumlarında hasar ve kayıp oranları azaltılmalıdır.

PT.4.6. Dijitalleşme Düzeyinin Artırılması

PT.4.6.1. Havalimanı kullanıcılarını tek bir ortak elektronik bilgi paylaşımı platformunda bir araya getiren ve etkin bir veri tabanı sistemi ile işletilen Havalimanı Topluluk Sistemi oluşturulmalıdır.

PT.4.6.2. Havayolu yük taşımacılığında konteyner veya palet temelli takip bazı yerine müşteri özelinde bazlı (Kutu/Koli bazında) izlenebilirlik sağlanmalıdır.

PT.4.6.3. Havayolu yük taşımacılığında otomasyon düzeyi artırılmalıdır.

PT.4.7. Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi

PT.4.7.1. Kargo uçaklarının sayısı ve seferleri pazar araştırmaları çerçevesinde artırılmalıdır.

PT.4.7.2. Yeni ve yenilenecek havalimanlarında hava kargo tesisleri çok sayıda uçağa eş zamanlı ve hızlı hizmet verecek şekilde oluşturulmalıdır.

PT.4.8. İş Geliştirme Faaliyetlerinin Artırılması

PT.4.8.1. Özel kargo (Tehlikeli Madde, Bozulabilir Ürün, Değerli Ürün, Canlı Hayvan, vd.) ihracat ürünlerinin uygun lokasyonlara havayoluyla taşınması faaliyetleri artırılmalıdır.

PT.5. ÇOK MODLU TAŞIMACILIK

PT.5. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PT.5.1.1. Üzerinde otoyol, demiryolu, hava ve deniz limanları ile lojistik merkezler bulunan uluslararası ulaştırma koridorlarını birbirine bağlayan ve ülke menfaatlerini gözeterek Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü Çok Modlu Taşımacılığa dayalı Ulusal Ulaştırma Koridorları oluşturulmalıdır.

PT.5.1.2. Ülke avantajları dikkate alınarak yeni uluslararası koridorları oluşturulması çalışmalarına öncülük edilmeli ve ülkemizin transit taşımacılık oranı artırılmalıdır. Ulusal ve uluslararası ulaştırma güzergahları bazında işbirliği ve entegrasyon düzeyi artırılmalıdır.

PT.5.1.3. Taşımacılık modları arasında taşınan yük miktarı (ton*km) bazında en uygun denge, dünya standartlarına göre oluşturulmalı, demiryolu ve denizyolu yük taşımacılığının payı artırılmalı, bu kapsamda uygun hatlarda Çok Modlu Taşımacılık Sistemleri (Konteyner, Swap Body, RO-RO, RO-LA, Tren Gemisi, vd.) geliştirilmelidir.

PT.5.1.4. Dünya ticaretinde bir ürünün satıcının adresinden alıcının adresine kadar kesintisiz sevkine imkan veren konteyner taşımacılığı sisteminin kesintisiz tamamlanabilmesi için tonaj kısıt uygulamaları dünyadaki taşıma standartları dikkate alınarak tekrar düzenlenmelidir. Üretilen uluslararası sertifikalı konteynerler ile teknik olarak 26-28 ton taşınabildiği düşünüldüğünde, taşımanın uçtan uca bütünlüğünü korumak adına konteyner ile yapılacak ön taşıma ve son taşımalarda, karayolu taşıtları ile taşınabilecek maksimum yük ağırlıkları tekrar düzenlenmelidir. Bu kapsamda, konteyner ile yapılan karayolu taşımaları için güncel mevzuatta sektörde kısıtlı sayıda bulunan özel tip taşıtlar (3 dingilli çekici ve 2 ya da 3 dingil yarı römork) için izin verilen 44 ton taşıma kapasitesinin, sektörde yoğun olarak kullanılan 2 dingil çekici ve 3 dingil yarı römorklu taşıtlar için de uygulanması sağlanmalıdır.

PT.5.1.5. Ülkemiz Çin'in başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi olarak adlandırılan, Ekonomik Kuşak (kara bağlantılı) ve Deniz İpek Yolu Kuşağı olarak iki başlığı olan ve Asya, Avrupa ve Afrika'yı hedefleyen dünyanın en geniş ekonomik platformu olan yeni İpek Yolu inisiyatifinde (OBOR/BRI - One Belt One Road / Belt and Road Initiative) aktif yer almalıdır. Kuzey – Orta – Güney Koridor olarak üç alt başlık altında planlanan Ekonomik Koridor projelerinde, daha kısa ve dolayısı ile daha hızlı ulaşım potansiyeli olan Orta Koridorda yer alan ülkemiz, bu özelliği ile etkin, modern ve verimli işletilen bir yapı ile ülkemiz Kuzey Koridora önemli bir rakip olarak bu güzergahın potansiyelinden önemli miktarda yük almalı ve beraberinde Güney Avrupa ve Kuzey Afrika varış noktaları için tek seçenek olmalıdır. Deniz İpek Yolu Kuşağı içerisinde ülkemizin güney limanları aktarma limanı olarak kullanılmalı ve bu yönde politikalar belirlenmelidir. Bu proje kapsamında ülkemiz için esas hedef deniz ile bağlantısı olmayan ve bugün için Hamburg ve Bremerhaven limanları ile bağlantısı gerçekleştirilen Doğu Avrupa ülkeleri olmalı ve bu amaçla Marmara limanlarımız transit liman özelliği ile donatılarak Doğu Avrupa'ya demiryolu ve karayolu ile ulaşılacak politikalar belirlenmeli ve projeler hayata geçirilmelidir.

PT.5.1.6. Bugün için karayolu ile yapılan Avrupa ve İran/Türki Cumhuriyetler arasında özellikle İstanbul kentini doğu batı ekseninde boydan boya geçerek yapılan transit taşımacılık ülkemiz

üzerinden demiryolu/denizyolu bağlantılı karayoluna dönüştürülmeli ve bu paralelde altyapılar/üstyapılar inşa edilmelidir.

PT.5.1.7. İki kıta üzerinde yer alan ve coğrafi kısıtlamalar nedeniyle etrafı denizle çevrili dikdörtgen bir yapıya sahip İstanbul'da, deniz taşımacılığı lojistik faaliyetlerin temelinde yer almalı, iki yaka arasındaki yük trafiğinde, şehrin içinden geçen transit yük taşımacılığında, kente gelen veya kentten çıkış yapan her türlü taşımacılıkta denizyolunun aktif kullanımını hedefleyen ve doğu batı ekseninde hem Marmara Denizi'nde hem de Karadeniz'de çalışan RO-RO hatları en kısa zamanda hayata geçirilmeli, kent içinde belirlenen noktalarda sırf RO-RO gemileri için tahsis edilmiş iskeleler bir an önce inşa edilmeli, ayrıca İstanbul'u doğu-batı ekseninde geçecek RO-LA hattı oluşturulmalıdır. Bu RO-LA Hattı, RO-RO Gemisi iskeleleri ile irtibatlandırılmalıdır.

PT.5.1.8. Yolcu kapasitesinin yanı sıra yük potansiyeli ile de çok önemli bir kapasiteye sahip İstanbul Havalimanının yük hareketleri için demiryolu bağlantısının planlanmalıdır. Aynı amaçla İstanbul havalimanının kuzeyinde Karadeniz'de bir liman inşa edilmelidir.

PT.5.1.9. Yurtiçi karayolu taşımacılığında yüksek yüzdeli karayolu payının, denizyolu ve demiryoluna kaydırılması politikası önceliklendirilmeli ve bunu gerçekleştirmek üzere çok modlu taşımacılığı özendirerek şekilde denizyolu ve demiryolu bağlantılı ön ve nihai karayolu taşımalarında teşvik sistemi (ÖTV'siz yakıt, çevre etki teşviki vb.) hayata geçirilmelidir.

PT.5.1.10. Uluslararası ticarete düşük maliyete dayalı taleplerin karşılandığı denizyolu ve hıza dayalı taleplerin karşılandığı karayolu taşımacılığının alternatifi son on yılda artan bir ivme ile hız kazanan ve 45'pwhc konteynerler ile yapılan intermodal taşımacılıktır. Ana taşıma modu demiryolu olan Intermodal taşımacılığın yaygınlaştırılması için bölge ülkeleri ile çok taraflı anlaşmalar artırılmalı, bu taşımacılığa yönelik politikalar geliştirilmeli ve teşvik sistemi ile özendirilmelidir.

PT.5.1.11. Ana taşıma modu demiryolu ve denizyolu olan ve 45'pwhc konteynerler ile yapılan intermodal taşımacılık yurtiçi lojistiğinin temelini teşkil etmelidir. Standart TIR ölçüleri ile aynı kapasiteye sahip bu özel konteynerlerin taşınmasını sağlayacak vagon yatırımına öncelik verilmelidir. Yurtiçi taşımacılıktan denizyolu ve demiryolu taşımacılığının aldığı payı artırmak amacıyla bu taşımacılık yöntemlerini tercih eden alıcı ve satıcı firmalara navlun ödemesi üzerinden teşvik uygulanmalıdır.

PT.5.1.12. Çok modlu taşımacılık kapsamında iş birliği yapılan uluslararası şirket sayısı artırılmalıdır.

PT.5.1.13. Avrupa pazarına yönelik olarak Marmara Denizi kuzey-güney ve doğu-batı güzergahlarında demiryolu+denizyolu kombinasyonları artırılmalıdır.

PT.5.1.14. Karadeniz ve Akdeniz'de standart taşıma kaplarıyla (konteyner vb.) çok modlu bazlı taşımacılık altyapısı geliştirilmelidir.

PT.5.1.15. Karadeniz ve Akdeniz'in denizyolu ve boru-hatları taşımacılığı entegrasyonlarındaki gelişmeler izlenmeli ve gerekli iş birlikleri geliştirilmelidir.

PT.5.1.16. Bölgesel ve kentsel lojistik master planlarında çok modlu taşımacılığa önem verilmelidir.

PT.5.1.17. Çok modlu taşımacılığın güçlendirilmesine yönelik hukuki çerçeve geliştirilmelidir.

PT.5.1.18. Karayolu taşımacılığındaki beklemleri ve verimsizlikleri azaltmak adına, uygun yük ve tesislerde kullanılmak üzere yükleme ve boşaltma yapmaya uygun özel yarı römorkların ve hareketli kasaların (swap body) kullanılması teşvik edilmeli ve özendirilmelidir.

PT.5.1.19. Türkiye genelinde çok modlu taşımacılığa uygun yük üretim çekim noktalarının yer ve kapasitelerinin belirlenmesine yönelik analiz çalışması yapılmalı, en uygun Denizyolu-Demiryolu, Karayolu-Demiryolu, Karayolu-Denizyolu ve Karayolu-Havayolu Operasyonlarının geliştirilmesi için iş geliştirme çalışmaları gerçekleştirilmelidir.

6. DEPOLAMA (PD)

PD.1.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PD.1.1. Trafik oluşturan depoların kent içinden çıkartılarak lojistik merkezler içinde yer alması teşvik edilmelidir

PD.1.2. Depoların gereksinimler doğrultusunda uygun tür (geleneksel depo, toplama-dağıtım merkezi, aktarma merkezi, e-ticaret deposu, silo, tank), yer ve büyüklükte kurulmasına yönelik önlemler alınmalı, tip depo projeleri oluşturulmalı, trafiğe olan olumsuz etkileri önlenmelidir.

PD.1.3. Farklı büyüklük ve özelliklerde depoların bir arada olduğu Çağdaş Terminal Depo kullanımı teşvik edilmelidir.

PD.1.4. Lojistik merkezler içinde ve dışında uygun kümelenme noktalarında (OSB, Sanayi Sitesi, Serbest Bölge vd. yakını) tüm tarafların kullanımına açık Aktarma Merkezleri oluşturulmalıdır.

PD.1.5. Lisanslı depoların kurulumu teşvik edilmeli ve demiryolu veya liman yakınlarında kurulması sağlanmalıdır.

PD.2. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PD.2.1. Lojistik sektöründe hizmet veren depo, geçici depolama alanları, antrepo ve dağıtım merkezlerine yönelik asgari standartlar oluşturulmalıdır.

PD.3. Enerji Verimliliği ve Çevresel Duyarlılığın Artırılması

PD.3.1. Depolarda gün ışığından yararlanma, yenilenebilir enerji kaynak kullanımı, atık değerlendirme, yağmur suyu kullanımı vd. çevresel duyarlılıklar artırılmalıdır.

PD.4. Emniyet ve Güvenliğin Artırılması

PD.4.1. Kurulacak olan depo ve antrepolara ilişkin asgari emniyet, güvenlik, sağlık ve çevre kriterlerinin belirlenmeli ve takibi yapılmalı, İş Sağlığı ve Güvenliğinin denetimine önem verilmelidir.

7. GÜMRÜKLEME (PG)

PG.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PG.1.1. Sınır Kapılarında uzun bekleme süreleri ve bu nedenle oluşan uzun TIR kuyrukları kapasite artırımı ile önlenmeli, geçiş yoğunluğu olan sınır geçiş kapıları belirlenerek bu kapılardaki giriş-çıkış hat sayıları sınır ülke idaresi ile iş birliği içinde ve birbirleriyle uyumlu olacak şekilde artırılmalıdır.

PG.1.2. Çok modlu yük taşımacılığında gümrük işlemleri yalınlaştırılmalı, farklı taşımacılık türlerine ait terminallerdeki gümrük idareleri bir merkezden yönetilerek işlemler hızlandırılmalıdır.

PG.1.3. Komşu ülkelerle yapılan tek durakta kontrol-ortak kapı kullanımı gibi projeler hızla tamamlanmalıdır.

PG.1.4. Transit yüklerin geçişinde gümrük mevzuatında gerekli düzenlemeler yapılarak gerekli altyapı oluşturulmalı, transit yükler antrepolara alınabilmelidir.

PG.1.5. İç gümrükler arası geçişlerde herhangi bir bürokrasiye veya formaliteye takılmadan tüm gümrük kontrolleri ve transit işlemlerinin hızlıca yapılabilmesi için güvenli koridorlar oluşturulmalıdır.

PG.1.6. Denizyolu, Havayolu ve Demiryolu terminalleri ile lojistik merkez arasındaki kısa veya uzun mesafeli gümrüklü taşımalara olanak veren mevzuat düzenlemeleri yapılmalı, bu amaçla lojistik merkez-liman arası gümrüklü koridorlar oluşturulmalı ve bu uygulama yaygınlaştırılmalıdır.

PG.1.7. Gümrüklü Depolar yasal koşulları sağlayacak ve kent trafiğini etkilemeyecek şekilde kümelenendirilerek denetimleri kolaylaştırılmalı ve gümrük bağlantılı lojistik faaliyetlerde ölçek ekonomisi oluşturulmalı, kentsel lojistik problemleri yaratan dağınık geçici depolama yeri ve antrepo yatırımlarına sınırlamalar getirilmelidir.

PG.1.8. Terminaller arası eşya aktarımında, eşyaların hem çıkış hem de giriş noktasında muayeneye tabi tutulmasına rağmen, aynı liman bölgesi içerisindeki bir geçici depolama alanında (limana karayolu bağlantısı olduğu halde) birleştirmelerde de üçüncü kez fiziki muayeneye tabi tutulması nedeniyle, limanlardaki işlemlerin tamamlanmasında gecikmelere sebebiyet verilmesinden ve yükleme yapılacak gemilerin kalkış tarihlerinin kaçırılmasından kaynaklı olarak ardiye ve demuraj gibi ek maliyetlerin ortaya çıkması önlenmelidir.

PG.1.9. Transit ticareti kolaylaştırmak ve hızlandırmak üzere gümrük kontrolü minimum düzeye indirilmelidir.

PG.1.10. Tasfiye Süreçleri hızlandırılarak ek maliyetler (demuraj, ardiye vb.) azaltılmalıdır.

PG.1.11. Yetkilendirilmiş Yüklümlü sistemi risklere karşı gerekli önlemler alınarak yaygınlaştırılmalıdır.

PG.1.12. İhtisas Gümrükleri yük hareketini en azlayacak şekilde yeniden yapılandırılarak gereksiz lojistik hareketler önlenmelidir.

PG.1.13. A tipi antrepoların işletmecisinin sorumluluğu arasında olan; “konulan eşyada herhangi bir noksanlık olması halinde gümrük vergilerinin ödenmesi” nin ticaret üzerinde yarattığı olumsuz yanlarının telafi edilmesi için aynı zamanda bu tip antrepolara eşya ayrımı yapılmaksızın geçici depo statüsü kazandırılmalıdır.

PG.1.14. Gümrüklü depo işleticilerinin vermiş olduğu teminat bedeli gümrük vergisinin %10 düzeyinde iken bazı mal grupları için %25'e artırılması nedeniyle oluşan ilave finansal yük tekrar eski düzeyine çekilmelidir.

PG.1.15. Gümrüklü depolara getirilen ithal malın alıcısı bir nedenle malı çekmediği veya maldan vazgeçtiği durumlarda tasfiyeye müracaat edilinceye kadar işleyen ardiye ücreti antrepo işletmecisi firmaya ödenmeli, tasfiye kurulunun hacimsel olarak küçük, değer olarak yüksek malları tasfiye ambarına alma uygulaması tüm mallar için uygulanmalıdır.

PG.1.16. Gümrüklü depolarda bulunan mal üzerine haciz gelmesini takiben kararın sonuçlanması durumunda malı icra yoluyla satın alan firmanın karar tarihinden itibaren ardiye ödeyerek malı çekme uygulaması yerine ilk giriş tarihinden itibaren ardiye ödenmesi şeklinde değiştirilmelidir.

PG.1.17. Lojistik ve taşımacılık firmaları gümrük müşavirleri ile birlikte çalışarak EXW ve DDP teslim şekilleri ile yapılan taşımalarda gümrükleme hizmetlerini müşterilerine fatura edebilmelidir.

PG-2. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PG.2.1. Hizmet kalitesi ve operasyonel verimliliğin artırılması için yoğunluğun olduğu sınır kapılarında 7/24 uygulaması ile mesai ücretsiz çalışan bir gümrük ve kargo yer hizmetleri sunulmalıdır.

PG.2.2. Tüm sınır gümrük kapılarında standart tarife ve kalitede hizmet verilmeli, modern hızlı ve güvenilir muayene teknikleri kullanılmalıdır.

PG.2.3. Geçici depolama alanları ve antrepolarda elleçleme, montajlama, paketlenme ve ambalajlama işlemlerinde var olan bürokratik işlemler azaltılmalı, kolaylık sağlayıcı mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır.

PG.2.4. Piyasa gözetim ve denetim faaliyetleri artırılarak gümrük idarelerinde oluşan yük azaltılmalıdır.

PG.2.5. Tüm gümrük idarelerinin çalışma verimliliği artırılmalı ve müşteri odaklı çalışmaları sağlanmalıdır.

PG.3. Enerji Verimliliği ve Çevresel Duyarlılığın Artırılması

PG.3.1. Çevre kirliliği ve kentsel lojistik problemleri yaratan dağınık geçici depolama yeri ve antrepo yatırımları önlenmeli, büyük kentlerin merkez bölgelerinde ve yakınlarında geçici depolama yeri ve antrepo işletilmesine izin verilmemelidir.

PG.3.2. Kurulacak olan geçici depolama yerleri ve antrepolara ilişkin asgari emniyet, güvenlik, sağlık ve çevre kriterler belirlenmeli ve takibi sağlanmalıdır.

PG.4.Emniyet ve Güvenliğin Artırılması

PG.4.1. Risk analiz sistemi uluslararası standartlara uygun şekilde uygulanmalı, dünyada gümrük noktalarındaki emniyet ve güvenlik uygulamalarındaki fiziki müdahale, denetim ve izleme yöntemlerindeki son gelişmeler sektöre aktarılmalı, gümrük işlemlerinde risk profili düşük firmaların gümrük kontrolleri azaltılmalıdır.

PG.4.2. Her türlü kaçakçılık ve terör tehdidi ile mücadelede gönderici, alıcı ve taşıyıcı ile bilgilerin sistem üzerinden takibi ve sorgulanması sağlanmalıdır.

PG.5. İnsan Kaynakları Kalitesi ve Verimliliğinin Artırılması

PG.5.1. Belgesiz ve elektronik geçiş işlemlerinin yaygınlaştırılması için eğitim uygulamaları artırılmalı, sınır gümrüklerinde çalışan personelin dil yetkinliği ve standardı sağlanmalıdır.

PG.5.2. Gerek piyasa gözetim ve denetimi gerekse sonradan kontrol faaliyetlerinin etkin bir şekilde yürütülebilmesi için yetkin personel istihdamı sağlanmalıdır.

PG.6. Dijitalleşme Düzeyinin Artırılması

PG.6.1. Gümrüklerde teknoloji ve dijitalleşme seviyesi artırılmalı, bürokrasi azaltılmalı, uluslararası yük taşımacılığında taşıyıcılar, gümrük müşavirleri, gümrük idareleri ve diğer ilgili resmi kurumların çağdaş bilgi teknolojileri aracılığıyla koordinasyon içerisinde çalışması sağlanmalı, elektronik ve belgesiz geçiş işlemleri için kamu ağı altyapısı oluşturularak e-gümrük, e-beyan ve e-onay vb. uygulamalar yaygınlaştırılmalıdır.

PG.6.3. Gümrük ve muayene işlemlerinde teknolojiden faydalanarak şeffaflık ve izlenebilirlik sağlanmalıdır.

PG.6.4. Her türlü dış ticaret uygulamaları ile ilgili verilerin (ihracat, ithalat ve transit) tutar ve miktar bazında tespiti, değerlendirilmesi ve yayınlanmasına yönelik sistem oluşturulmalıdır.

PG.6.5. Ticarete konu mala ait diğer kamu kurumları tarafından düzenlenen kontrol belgesi, laboratuvar analizi vb. belgeler ile ilgili kontrollerin gümrük idarelerinde kullanılan elektronik sistemle entegrasyonu sağlanarak Tek Pencere Sistemi yaygınlaştırılmalıdır.

PG.6.6. Tüm sınır gümrük kapılarında otomatik tanımalı (çipli) geçişin (kırmızı hat, vd.) uygulanması sağlanmalıdır.

PG.7. Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi

PG.7.1. e-ticaret gümrükleme faaliyetlerinin kolaylaştırılmasına yönelik alanlar oluşturulmalıdır.

PG.7.2. Yap-İşlet-Devret yöntemi kullanılarak sınır ve gümrük kapıları yenilenmesine devam edilmelidir.

PG.7.3. Gümrüklerin modernizasyonu sağlanarak altyapı eksiklikleri giderilmelidir.

PG.8. İş Geliştirme Faaliyetlerinin Artırılması

PG.8.1. Gümrük ve Sınır işlemleri için süreç analizi yapılarak gümrük idarelerinin etkinliği artırılmalıdır.

PG.8.2. e-ticaret ve e-ihracat faaliyetlerinin dünya standartlarına uygun biçimde gelişmesine ve yaygınlaşmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

PG.8.3. Sınır ülkelerle ortak serbest bölgeler oluşturulmalıdır.

PG.8.4. Gerekli ve yeterli sayıda Serbest ekonomi ve ticaret bölgeleri oluşturulmalıdır.

8. SİGORTA (PS)

PS.1. Lojistik faaliyetlerde yükün ve sistem içindeki tarafların güvenliğinin sağlanması ve faaliyetlerin aksamaması için sigortalama hizmetine önem verilmelidir.

PS.2. Lojistik sistemler içindeki mali, operasyonel ve stratejik risklerle ilgili risk değerlendirilerek yapılarak sigortalama dahil gerekli tedbirler alınmalıdır.

PS.3. Lojistik sektöründeki fiyat odaklı rekabet ortamından, hizmet kalitesi odaklı bir yapıya geçilmesini sağlamak üzere taraflar üzerindeki risklerin azaltılması sağlanmalı, lojistik hizmet sağlayıcıların sigorta poliçesi yasal zorunluluk haline getirilmelidir.

PS.4. Her lojistik firmasının poliçe ihtiyacının birbirinden farklı olduğu göz önünde bulundurularak sunulan veya alınan hizmetin tüm riskleri belirlenerek uygun içerikte bir sigorta programı oluşturulmalı, lojistik hizmet sağlayan ve kullananlar sigorta konusunda danışmanlık almalıdır.

PS.5. Mükerrer sigortalamanın engellenmesi yönünde sigortalama sistemi yeniden düzenlenmeli, taşımaya konu yükün gönderici ve taşıyıcı tarafından ayrı ayrı sigortalanması durumu en aza indirilmelidir.

PS.6. Lojistik firmalar için sigorta maliyetleri giderek artmaktadır. Özellikle karayolunda yurtdışı için yeşil kart sigortası, yurt içi için trafik mali mesuliyet sigortası ve ayrıca kasko yapılmaktadır. Bunlar için ödenen ücretler yıllık olmasına karşın uluslararası nakliye aracı zamanın kabaca yarısını yurt içinde diğer yarısını yurt dışında geçirmektedir. Buna karşın alınan tam ücretler maliyetleri artırmaktadır. Bu konu hızlı bir şekilde yasal mevzuat ile düzenlenmeli ve hizmet sağlayıcıların maliyetleri en azlanmalıdır.

PS.7. Karayolunda bir çekici, römork ve şoför üçlüsüne 15 adet poliçe kesilmesi gerekmektedir (Trafik mali mesuliyet, yeşil kart sigortası, seyahat sağlık sigortası, işveren mali mesuliyet sigortası, CMR sigortası, depo vb.). Bunu daha yalın hale getirecek poliçe tipleri oluşturulmalıdır.

PS.8. Türkiye'deki sigorta firmalarının lojistik faaliyetlerine verdikleri teminatlara karşılık çok fazla muafiyet yüklemesi sonucunda lojistik firmaları sigortadan yeterince faydalanamamaktadır (Örneğin lojistik firması cam taşıması yapıyor ama sigortada cam taşımasına muafiyet olabiliyor). Sigorta poliçelerinin muafiyet şartları ve kapsamı yeniden düzenlenmelidir.

PS.9. Lojistik faaliyetler sırasında bir kaza veya hasar olduğu anda lojistik hizmet sağlayan, sigorta firması ile hızlıca iletişime geçebileceği bir sistem oluşturulmalıdır. Aksi durumda, sigorta konusundaki eksik bilgiler sebebiyle haksız maliyetlere katlanmak söz konusu olabilmektedir.

PS.10. Her taşıma modu için taşımacı firmanın mali sorumluluğu özel çeki hakkı - SDR ile sınırlıdır. Buna ek olarak taşıma sigorta poliçeleri düzenlenmektedir. Bu bilgi paralelinde gönderici ve alıcı firmalar bilgilendirilmeli ve bir kaza ve zarar durumu oluştuğunda ilgili tarafın taşımacı firmayı bilgilendirmesi gerektiği ve taşımacının talebi doğrultusunda zararlı malları gösterme, geri verme, ekspresi bekleme ve gerekli evrakları sunma sorumluluğu yazılı olarak taraflara bildirilmelidir.

PS.11. Taşımacı firma temsilcisi araç şoförlerinin kapıdan kapıya taşımalarda malı teslim alırken yükleme sırasında ve teslim ederken tahliye sırasında nezaret etme hakkı göz önünde bulundurularak gönderici ve alıcı firmalar bu konuda bilgilendirilmeli ve aksi bir durumda ilgili taşıma evrağı üzerine bu durumun yazılı olarak not düşülmesi sağlanmalı ve bu durum ilgili sigorta poliçelerinde yer almalıdır.

PS.12. Emniyet ve Güvenliğin artırılmasına yönelik sigorta anlayışı yaygınlaştırılmalıdır.

9. KATMA DEĞERLİ HİZMETLER (PA)

Katma değerli hizmetler, lojistik alan ve merkezlerde gerçekleştirilen; Paketleme, Yeniden Paketleme, Çoklu Paketleme, Karma Palet Hazırlama, Palet Değişimi, Palet Tamir, Etiketleme (Palet/Kutu/Ürün), Bandrollama, Montaj, Demontaj, Doküman Ekleme, Yazılım Yükleme, Set (Kit) Hazırlama, Numune Hazırlama, Streçleme, Shrinkleme, İade Ayıklama, Geri Kazanım ve İmha faaliyetlerinden oluşmaktadır.

PA.1. PAKETLEME

PA.1.1. Paketleme işlemlerinin; ürünün hasar ve atığını azaltan, bozulmasını önleyen, mâliyetini düşüren, kontrole yardımcı olan, başta gıda olmak üzere taşınan ürünü her türlü riskten korumaya yardım eden, ürünü taklit edilmeye karşı koruyan malzemeler kullanılarak yapılması sağlanmalıdır.

PA.1.2. Paketlemelerin “Lojistik için Tasarım-Design for Logistics” ilkelerine (boşluksuz, istiflemeye uygun, kolay elleçlenebilir, vd.) göre yapılması sağlanmalıdır.

PA.1.3. Sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda, olabildiğince plastik ve naylon türevi madde içermeyen, tekrar kullanılabilir ve/veya geri dönüşümlü paket kullanılması sağlanmalıdır.

PA.1.4. Paketlemede kullanılan teknolojinin ve araçların, satışta ve tüketicinin üreticiye ulaşmasında bilgilendirmeyi sağlayacak şekilde olması sağlanmalıdır.

PA.1.5. Farklı modlar tarafından kullanılan taşıma kaplarının standardizasyonu sağlanmalı ve kullanımı artırılmalıdır.

PA.2. DİĞER HİZMETLER

PA.2.1. Lojistik sektöründe katma değerli hizmetlerin geliştirilmesi kapsamında hizmet veren firma sayısı, yetkinlikleri ve teknolojik seviyeleri arttırılmalıdır.

PA.2.2. Katma Değerli Hizmetler, TÜBİTAK, KOSGEB vb. kurumlar tarafından desteklenmelidir.

PA.2.3. Yük elleçleme miktarına göre demiryolu yük istasyonlarında sağlanacak katma değerli hizmetler arttırılmalı, bu hizmetlerdeki teknoloji kullanımı arttırılmalı, gerekli ekipman, iş gücü ve organizasyon sağlanmalıdır.

PA.2.4. Deniz ve Hava Limanlarında gerçekleştirilen tahmil-tahliye vd. katma değerli hizmetlerdeki teknoloji kullanımı arttırılmalı, bu hizmetlerin sunulabilmesi için gerekli ekipman, iş gücü ve organizasyon sağlanmalıdır.

PA.2.5. Deniz ve Hava Limanlarında transit yükler için katma değerli hizmet sahaları (dökme malın konteynerizasyonu, vd.) işlem hacmine uygun şekilde planlanmalıdır.

PA.2.6. Çok modlu taşımacılıkta verilen katma değerli hizmetler artırılmalı, bu hizmetlerde kullanılan teknoloji düzeyi yükseltilmeli, bu hizmetlerin sunulabilmesi için gerekli ekipman, iş gücü ve organizasyon sağlanmalıdır.

PA.2.7. Lojistik Merkezlerde e-ticaret ve transit ticarete yönelik tüm katma değerli hizmetlerin (hafif montaj, asortileme, yeniden paketleme vb.) verilebilmesi için gerekli yönetsel ve teknolojik altyapı oluşturulmalıdır.

PA.2.8. Katma Değerli Hizmet veren şirketlerin sertifikasyonu sağlanmalıdır.

10.SİPARİŞ ve STOK YÖNETİMİ (PO)

PO.1. SİPARİŞ YÖNETİMİ ve MÜŞTERİ HİZMETLERİ

PO.1.1. Lojistik faaliyetlerin temel amaçlarının başında, beklenen müşteri hizmet seviyesini karşılamak gelmektedir. Bu nedenle, müşteri hizmetleri ve sipariş yönetiminin hedeflenen düzeyde gerçekleştirilmesi için etkin lojistik yönetimi faaliyetleri gerçekleştirilmelidir.

PO.1.2. Tüm lojistik faaliyetlerin verimli ve maliyet etkin olarak yönetilmesi için müşteri hizmetleri ve sipariş yönetimi etkin olarak gerçekleştirilmelidir.

PO.1.3. Farklı ürün, müşteri grupları ve tedarikçiler için segmentasyon çalışması yapılarak her müşteri, tedarikçi ve ürün / ürün grubu kombinasyonu bazında müşteri hizmet seviyesi başta olmak üzere diğer lojistik performans göstergeleri belirlenmeli, müşteri ve tedarikçi sözleşmelerine yansıtılmalıdır.

PO.1.4. Farklı ürün ve müşteri segment kombinasyonları için hedeflenen performansla yönelik olarak farklı tedarik zincirleri kurgulanmalı ve tüm lojistik faaliyetler de bu doğrultuda yönetilmelidir.

PO.1.5. Müşteri hizmetleri ve sipariş yönetimi hem B2B (işletmeden işletmeye) hem de B2C (işletmeden tüketiciye) olmak üzere son teslimat noktasına kadar (son adım teslimatları dahil) yapılmalıdır.

PO.1.6. İşletmelerde Müşteri Hizmetleri ve Sipariş Yönetimi tedarik zinciri yapısı altında konumlandırılmalı, müşteri hizmetleri ve sipariş yönetimi faaliyetlerinin planlanması ve yürütülmesi ile ilgili çalışma esasları (süreç, iş akışları, organizasyon, yönetim, rol ve sorumluluklar, iş tanımları vb.) net olarak tanımlanarak işletme içerisinde gerekli şekilde görevlendirmeler yapılmalıdır.

PO.1.7. Müşteri Hizmetleri ve Sipariş Yönetimi konusunda en önemli performans göstergeleri olan Sipariş Tam Karşılama Oranı (Perfect Order Fulfillment) ile Tam ve Zamanında Teslimat (OTIF) performansı ölçümlenmeli ve sonuçlar doğrultusunda lojistik faaliyetler yönetilmelidir.

PO.1.8. Müşteri Hizmetleri ile ilgili aksamalar, geç, hasarlı vb. yapılan teslimatlar kayıt altına alınmalı, performans hedefinden sapmalara ilişkin kök neden analizleri yapılmalı ve bu doğrultuda gereken düzeltici ve önleyici eylemler devreye alınmalıdır.

PO.1.9. Müşteri iadelerinin yönetilmesine yönelik olarak lojistik süreçler ve iş akışları tanımlanmalı ve bu süreç ile ilgili de performans göstergeleri (iade oranı, iade nedenleri vb.) sistemli bir şekilde takip edilmelidir.

PO.1.10. Sipariş Yönetimi kapsamında siparişe ilişkin değişiklikler kayıt altına alınmalı, raporlanmalı, değişiklik etkileri ve nedenleri analiz edilerek etkin olarak yönetilmelidir.

PO.1.11. Müşteri Hizmetleri ve Sipariş Yönetimi konusunda tüm tedarik zinciri boyunca izlenebilirlik, şeffaflık ve görünürlük sağlanmalı, tedarik zincirindeki tüm oyuncular arasında tam, doğru ve gerçek zamanlı bilgi akışı gerçekleştirilmelidir.

PO.1.12. Müşteri Hizmetleri ve Sipariş Yönetimi faaliyetleri ile müşteri ilişkileri yönetimi çalışmaları birbiri ile entegre biçimde yönetilmelidir.

PO.1.13. Farklı lojistik faaliyetleri gerçekleştirilen farklı paydaşlar arasındaki etkin bilgi akışının sağlanması için başta bulut tabanlı olmak üzere kurumsal ve mobil uygulamalar (ERP, CRM, EDI, Portal vb.) kullanılmalı; kullanılan uygulamaların paydaşlar arasında entegrasyonu sağlanmalı, lojistik faaliyetlerin planlanması ve optimize edilmesi için de kritik öneme sahip olup bu amaçla dijital teknolojiler (blok zincir, yapay zekâ gibi) kullanılmalıdır.

PO.1.14. Tedarik zinciri boyunca yer alan tüm paydaşlardan ve dış kaynaklardan toplanan bilgileri teknoloji desteği ile zincirdeki tüm oyunculara entegre edilmesi doğrultusunda lojistik faaliyetlerine yönelik risk analizi ve değerlendirilmesi çalışmaları yapılmalıdır.

PO.2. TALEP ve STOK YÖNETİMİ

PO.2.1. Lojistik faaliyetlerde verimlilik ve operasyonel maliyetleri en aza indirmek için tüm tedarik zinciri boyunca talebe dayalı stok optimizasyonu yaklaşımı ile etkin bir stok yönetimi yapılmalıdır. İşletme sermayesi ve nakit akışı dengesi için, maliyet unsuru olan stoğun az olması istenirken, üretim hattının durmaması ve hedeflenen müşteri hizmet seviyesini gerçekleştirmek için optimum miktarda stok bulundurulması gerekir. Etkin stok yönetimi ile çatışan bu amaçlar arasında denge sağlanmalıdır.

PO.2.2. Talep ve stoklar doğru planlama, verimli yönetim ve iyi raporlama ile yönetilmeli; sürekli iyileştirme alanı olarak görülmelidir.

PO.2.3. Etkin talep ve stok yönetimi için satın alma, üretim, finans ve satış departmanları arasında iletişim ve iş birliği sağlanmalıdır.

PO.2.4. Etkin stok yönetimi gerçekleştirmek için; talep planlama bilimsel yaklaşım ile yapılmalı, talep odaklı stok yönetim sistemi kurulmalı, firmaya/sektöre uyumlu stok yönetim stratejileri ve stok kontrol yöntemi belirlenmelidir.

PO.2.5. Talep ve stok yönetim sistemi, ilgili tüm faaliyetlerin planlanması ve yürütülmesi kapsamındaki çalışma esaslarını (süreç, iş akışları, organizasyon, yönetişim, rol ve sorumluluklar, iş tanımları vb.) kapsamalıdır.

PO.2.6. Etkin talep ve stok yönetimi kapsamında iç ve dış tedarik zinciri boyunca izlenebilirliğin, şeffaflığın ve görünürlüğün sağlanabilmesi için tedarik zinciri aktörleri arasında tam, doğru ve gerçek zamanlı bilgi akışı sağlanmalıdır.

PO.2.7. Talep yönetimi faaliyetleri ile pazarlama, satış ve müşteri ilişkileri yönetimi çalışmaları birbiri ile entegre biçimde yönetilmelidir.

PO.2.8. Stok yönetimi faaliyetleri ile satın alma ve tedarikçi ilişkileri yönetimi çalışmaları birbiri ile entegre biçimde yönetilmelidir.

PO.2.9. Etkin talep ve stok yönetimi kapsamında malzemenin tedarik edilmesinden taleplerin karşılanması sürecine kadar bütün faaliyetler için bilişim sistemlerinin entegrasyonu (ERP, portal vb.) ve bunun sürdürülebilirliği sağlanmalıdır.

PO.2.10. Etkin talep ve stok yönetimi için dijitalleşme düzeyi (Barkod, RFID, IoT, yapay zeka vb.) artırılmalıdır.

PO.2.11. İyi bir stok politikası belirlemek için (ne zaman ve ne miktarda sipariş verileceği ile en uygun stok yatırım düzeyinin ne olduğu); talep (iç ve dış müşterilerden gelen ve gelmesi öngörülen siparişler) ile temin süresi (stok yenilemek için geçen süre) değişkenleri göz önünde tutulmalıdır.

PO.2.12. Etkin talep ve stok yönetimi için tahmin doğruluğu, stok devir hızı, ortalama stok miktarı, stok maliyeti, hizmet seviyesi, iade oranı, stok doğruluğu vb. anahtar performans göstergeleri evrensel standartlar çerçevesinde düzenli olarak ölçümlenmelidir.

PO.2.13. Talep ve stok yönetimi ile ilgili aksamalar kayıt altına alınmalı, performans hedefinden sapmalara ilişkin kök neden analizleri yapılmalı, bu doğrultuda gereken düzeltici ve önleyici eylemler devreye alınmalıdır.

PO.2.14. Stok gereksinimleri doğru belirlenerek malzeme ve ürün kayıpları en aza indirilmeli, finansal yönetim açısından etkinlik kazanılmalıdır.

PO.2.15. Doğru stok yönetimi ile aşırı stoklar ve stoksuzluk önlenmeli ve talep dalgalanmalarına karşı hazırlıklı olunmalıdır.

PO.2.16. Etkin ürün yönetimi için doğru ürün sınıflandırılması yapılmalı ve doğru tahmin modelleri oluşturulmalı, bu tahmin modellerine dayalı stok yönetimi ile firmalar için öncelikli olmayan ürünlerin stok miktarlarının düşürülmesi ve stok tutmayla ilgili tasarruf yaratılması sağlanmalıdır.

PO.2.17. Kalite kontrol çalışmaları ile iadelerin, tedarikçi ve müşterilerle çıkabilecek uyuşmazlıkların azaltılması sağlanmalıdır.

PO.2.18. Etkin talep ve stok yönetimi ile buna bağlı tedarik zinciri ve lojistik faaliyetlerin sürekliliği için düzenli risk yönetimi çalışmaları yapılmalıdır.

11.KENTSEL LOJİSTİK ve LOJİSTİK MERKEZLER (PK)

PK.1. Sürdürülebilir Hareketliliğin Artırılması

PK.1.1. Kent içindeki lojistik faaliyetlerden zorunlu olmayanlar, lojistik merkezler veya lojistik kümeler içinde yer almalı, bu lojistik merkezler ve kümeler ile kente gelen/giden yükler ile ithalat ve ihracat yüklerinin irtibatlandırılması sağlanmalıdır. Ekonomiklik, çevreye duyarlılık ve sosyal sorumluluk ilkelerinin eş zamanlı kullanımını gerektiren sürdürülebilirliğe önem verilmeli, çevreyle dost tesisler oluşturulmalı ve bölgesel istihdama önem verilmelidir.

PK.1.2. Kent içi yük trafiğinin düzenlenmesi amacıyla ağır taşıtların kent içine girmesini önleyici önlemler alınmalı, Lojistik Merkezler ile kent içi üretim ve tüketim merkezleri arasında uygun lokasyonlarda birincil ve ikincil aktarma merkezleri (urban consolidation centers) oluşturularak

aynı lokasyona giden ve aynı lokasyondan gelen yüklerin konsolidasyonu sağlanmalı, ağır ve hafif ticari araçlar arasında yük aktarmaları gerçekleştirilmeli, bu şekilde araç doluluğu artırılmalı, trafiğe çıkan yük aracı sayısı azaltılmalı ve daha etkin rotalama ve yüklemeler yapılarak daha fazla ürün taşınması gerçekleştirilmelidir.

PK.1.3. Kent içi kara, deniz, demir ve havayolu yük taşımacılığı terminalleri arası etkin bağlantılar oluşturularak kent içi trafiğe etkileri azaltılmalıdır.

PK.1.4. Lojistik merkezlerin ve aktarma merkezlerinin kurulması ile kentsel lojistikte büyük sorun yaratan, kent içine TIR/ kamyon girişi ve parkları en aza indirilmeli, bu merkezler dışında gereksinimler doğrultusunda lojistik park alanları (ağır ticari araçlar, boş konteyner depoları, araç/konteyner temizlik ve tamir alanları vb.) belirlenmeli, gümrük alanları, kentler arası, kent çeperleri ve kent içi ticari yük aracı parklanma sistemi bir bütün olarak ele alınmalı ve en uygun parklanma yerleri belirlenerek güvenli bölgeler oluşturularak-kontrolsüz sıkışıklık önlenmeli, ticari araçlar için Merkezi Otopark Yönetimi Sistemi oluşturulmalıdır.

PK.1.5. Belirli saatlerde kısa süreli yük yükleme ve boşaltmaları için uygun noktalarda yük durakları oluşturulmalıdır.

PK.1.6. Zon bazlı lojistik yönetimine geçilmelidir (gece sessiz teslimat, araç ve zaman kısıtlamaları, yol ve sıkışıklık ücretlendirmeleri).

PK.1.7. Sektörlere yönelik sürdürülebilir mekânsal alanlar özel olarak planlanmalıdır (kentsel katı atık lojistiği, gıda lojistiği, akaryakıt lojistiği, harfiyat ve inşaat lojistiği, tekstil ve hazır giyim lojistiği vb. sektörel lojistik önerileri).

PK.1.8. Kentin özellikleri ve gereksinimler dikkate alınarak toptancı halleri (meyve-sebze, kuru gıda, su ürünleri, et ve et ürünleri, kesme çiçek ve süs bitkileri) birleştirilmeli, merkezi dağıtımına geçilmeli, e-ticaret teşvik edilmelidir.

PK.1.9. Tüm e-Ticaret ve son adım teslimatları ve iadelerinin düzenlenmesine yönelik bir portal oluşturularak bir eko sistem yaratılmalı, paylaşım ekonomisi sağlanmalı, az sayıda araç kullanılarak hızlı dağıtım ve toplama gerçekleştirilmelidir.

PK.1.10. Yolcu ve yük araçları trafiğinin sürekli projeksiyonu yapılarak zamanında ulaştırma altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir.

PK.1.11. Kent içi deniz ve demiryolu ile yük taşımacılığı payı artırılmalıdır.

PK.1.12. Ticari araç teknolojisindeki gelişen teknolojiler dikkate alınarak kamyonetlerin azami yüklü ağırlığı 3,5 tondan 5 tona çıkarılarak nakliye verimliliği artırılmalıdır.

PK.1.13. Büyük kentlerin merkez bölgelerinde ve yakınlarında depolama/dağıtım yerleri işletilmesine izin verilmemeli, lojistik merkezlere ve kümelere yönlendirilmelidir.

PK.1.14. Ülke, bölge ve kent kapsamında yapılan çevre düzeni planları, stratejik hedefler, ulusal lojistik master planı, kentsel ulaşım planı ve kent imar planları ile iş birliği/eşgüdüm sağlanacak şekilde kentsel lojistik master planları oluşturulmalıdır.

PK.1.15. Kent içinde kalan sanayinin merkezden uzaklaştırılması ve/veya seyreltilmesi sağlanmalıdır.

PK.1.16. Kargo işletmeleri aktarma tesislerinin kentsel lojistik merkezleri içinde, şubelerinin ise kent içinde lojistik açıdan uygun noktalarda bulunması sağlanmalı, kargo şubeleri yerine kargo dolapları yaygınlaştırılmalıdır.

PK.1.17. Trafik sıklığı gerekçesi ile taşıtlara konulan yürüme yasaklarının kentsel lojistik ilkeleri doğrultusunda yolcu hareketliliğine olumsuz yönde etkilemeden en aza indirilmesi yoluyla yük hareketliliği artırılmalıdır.

PK.1.18. Uygun hatlarda ticari araç paylaşımli yollar oluşturulmalıdır.

PK.1.19. Kent İçi Tehlikeli ve Özel Madde Taşıma ve Depolamalarına yönelik kent bazlı bütünsel bir sistem oluşturulmalıdır.

PK.1.20. Ülke ulaştırma ana koridorları üzerinde lojistikte kümelenmeler ve lojistik merkez kurulumları desteklenmeli, lojistik merkezler sınıflandırılmalı, en az iki taşıma moduna sahip olmalı, asgari standartları belirlenmeli, lojistik merkezlerin kurulumuna yönelik nesnel ölçütlere dayalı bir öncelik sıralaması oluşturulmalı, bilimsel ilkelere uygun olarak hazırlanacak bir kılavuza ve fizibiliteye uygun olarak kurulum izni verilmeli, merkezlerin ana yol bağlantı kavşakları trafik güvenliğine göre oluşturulmalı, merkezin genişlemesine yönelik rezerv alanlar belirlenmeli ve başka amaçlara tahsis edilmemesi (merkez etrafında konut alanlarının oluşturulmaması vb.) sağlanmalıdır.

PK.1.21. Lojistik merkezler dışında kalan lojistik faaliyetler mümkün olduğunca ulaştırma koridorları yakınında kümelendirilmeli, gıda, tekstil, hazır giyim vd. sektörlerin tedarik zinciri bazlı kümelenmelerinde lojistik faaliyetlerin yer alması sağlanmalıdır.

PK.1.22. TCDD'nin lojistik merkez olarak adlandırdığı terminaller, hem bu alanlara yapılacak yatırımın hem de bu alanlardan beklentilerin daha gerçekçi olmasını sağlamak adına, intermodal terminaller olarak tanımlanmalı, lojistik merkez içinde veya dışında kullanımı sağlanmalıdır.

PK.1.23. Havalimanları yakınında, lojistik merkezlerin içinde veya dışında, e-Ticaret ve e-İhracata yönelik Ticaret Kümelenmeleri oluşturulmalıdır.

PK.1.24. Yeni kurulacak OSB ve toptancı hali gibi üretim ve ticaret merkezlerinin, lojistik merkezlerle entegrasyonu sağlanmalıdır.

PK.1.25. Yurt dışında ve sınırlarda ülkelerin karşılıklı üstünlüklerini kullanacak şekilde ortak ticaret ve lojistik merkezleri kurulmalıdır.

PK.1.26. Nakliyeciler/Ambarcılar siteleri gereksinimler doğrultusunda kentin uygun noktalarında konumlandırılmalı ve çağdaş bir yapıya kavuşturulmalıdır. Nakliyat Ambarlarının kullandığı N türü belgeler iptal edilerek R veya L türü belgelere dönüştürülmelidir.

PK.1.27. Mevcut gümrüklerde, risk analizi ile yapılan seçimlerde ithalatın %70'i, ihracatın %90'ı fiziksel denetime tabi tutulmadan belge üzerinde kontrol veya sonradan kontrol yapılmak üzere işlemler tamamlanmaktadır. Bu işlemlerin incelenerek kurulacak olan lojistik merkezler açısından ele alınmalı, gerek görüldüğü takdirde merkezleri cazip kılacak yeni (özel, istisnai) düzenlemeler yapılmalıdır.

PK.2. Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması

PK.2.1. Kentsel lojistiğin tüm paydaşlarının katılımı/temsiliyeti ile kent bazında bir "Kentsel Lojistik Platform" oluşturulmalı ve bu platform düzenli aralıklarla toplanmalıdır. Bu girişimin öncülüğünü Valilik veya Belediye Başkanları yapmalıdır. Merkezi İdare tarafından lojistik ile ilgili mevzuatın oluşturulmasında bu platformların görüşleri değerlendirmeye alınmalıdır.

PK.2.2. Kentin lojistik faaliyetlerini planlayan ve kontrol eden yerel yönetimler bünyesinde bir Kentsel Lojistik Yönetim Merkezi oluşturulmalı ve bu merkez yukarıda belirtilen Lojistik Platformu ile işbirliği halinde çalışmalıdır.

PK.2.3. Büyük ölçekli yük hareketi gerektiren iş yeri açılışlarına lojistik açıdan uygunluk kontrolleri yapılarak izin verilmelidir.

PK.2.4. Lojistik merkezlerin kuruluş ve işletme esaslarına yönelik yönetmelik ve kılavuz oluşturulmalıdır. Bu mevzuat ve düzenlemeler çok yönlü olarak düşünülüp ilgili Bakanlıklar tarafından koordinasyon içinde ele alınmalı ve düzenlenmelidir.

PK.2.5. Ulusal ve uluslararası lojistik merkezler arasında iş birliği ve entegrasyon düzeyi artırılmalı, merkezler arası planlama, eşgüdüm ve izlenebilirlik amaçlı iletişim ve bilgi yapıları oluşturulmalıdır.

PK.3. Enerji Verimliliği ve Çevresel Duyarlılığın Artırılması

PK.3.1. Bilimsel yöntemler kullanılarak gerekli görülen yerlerde Düşük Emisyon Bölgeleri oluşturulmalıdır.

PK.3.2. Kent içinden kent dışına katı atık taşımacılığı, karayolundan demir ve denizyolu taşımacılığına kaydırılmaya çalışılmalıdır.

PK.3.3. Çevre kirliliği ve kentsel lojistik problemleri yaratan dağıntık depo ve antrepo yatırımlarının önlenmesi için lojistik merkez kurulan veya kurulması planlanan kentlerde yerel yönetimler tarafından İl Çevre Düzeni Planında "Lojistik Alanlar" ayrılmalı ve bu alanlar dışında depolama, TIR/Kamyon garajı vb. ile ilgili tüm yatırımlar kısıtlandırılmalıdır.

PK.3.4. Lojistik Merkezlere ilişkin AB standartlarına uygun asgari çevre ve güvenlik standartları ilgili bakanlıkça oluşturulmalıdır (atık yönetimi, geri dönüşüm ve enerji merkezleri),

PK.3.5. Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması, enerji temininde ve kullanımında verimliliğin artırılması vd. yollarla kentsel lojistik faaliyetlerden kaynaklanan emisyon düzeyi düşürülmelidir.

PK.4. Emniyet ve Güvenliğin Artırılması

PK.4.1. Kent İçi Tehlikeli ve Özel Madde Taşıma ve Depolamalarına yönelik bir sistem kurulmalıdır.

PK.4.2. Kentsel lojistik faaliyetlerinde yük güvenliğini ve emniyetini içeren uygulamalar ön plana çıkarılmalı ve desteklenmelidir.

PK.5. İnsan Kaynakları Kalitesi ve Verimliliğinin Artırılması

PK.5.1. Lojistik Merkezler içinde meslek yüksekokulu lojistik programları ile meslek liseleri ulaştırma hizmetleri birimlerine yer verilmelidir.

PK.6. Dijitalleşme Düzeyinin Artırılması

PK.6.1. Akıllı kentsel lojistik sistemlerin (akıllı otopark, akıllı durak, akıllı sinyalizasyon, akıllı rotalama, akıllı ulaştırma sistemleri, vd.) kullanımı artırılmalıdır.

PK.6.2. Kent bazında yük ve araç eşleştirme amaçlı Web Portalı geliştirilmelidir.

PK.6.3. Kentsel Yük Hareketleri Veri Tabanı oluşturulmalı ve anlık takip edilmelidir.

PK.6.4. Kent içi tüm lojistik ekipman ve araçları için Sertifikasyon ve Takip Sistemi oluşturulmalıdır.

PK.6.5. Ulusal ve uluslararası lojistik merkezler arasında iş birliği ve entegrasyon düzeyi artırılmalı, merkezler arası planlama, eşgüdüm ve izlenebilirlik amaçlı iletişim ve bilgi yapıları oluşturulmalıdır.

PK.6.6. Kentsel lojistik altyapılarında kullanılan algılayıcılarından elde edilen trafik kazası, trafik tıkanıklığı vb. anlık veriler, kentsel lojistik planlamasında gerçek zamanlı olarak kullanılmalıdır.

PK. 7. Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi

PK.7.1. Kentsel Lojistik projelerinin geliştirilmesine yönelik fonlar oluşturulmalıdır.

PK.7.2. Atıl yatırımların önlenmesi için "Türkiye Lojistik Merkez" haritası çıkartılmalı, haritada belirlenen yerler dışında, özel sektörün yatırımları haricinde, lojistik merkez yapılmaması sağlanmalıdır.

PK.7.3. Özel sektör tarafından lojistik merkezlerde yapılacak olan yatırımların teşvik edici olması için kamu destek ve teşvikleri (vergi indirimi, altyapı kurulum desteği, kredi vb.) özel sektöre sağlanmalıdır.

PK.8. İş Geliştirme Faaliyetlerinin Artırılması

PK.8.1. Lojistik merkezlerde bölgesel ve yerel gereksinimler doğrultusunda hizmet çeşitliliği artırılmalı, iş geliştirme faaliyetlerine önem verilmelidir.

PK.8.2. Lojistik merkezler içinde AR-GE ve İnovasyon Geliştirme kurumlarına yer verilmelidir.

12. TERMİNAL HİZMETLERİ (PE)

PE.1. MUAYENE, GÖZETİM ve EKSPERTİZ

PE.1.1. Ürün, sistem ve süreç belgelendirme, ithalat-ihracat gözetimi, tedarikçi denetimi, her türlü laboratuvar ve test hizmetleri, piyasa denetimi, ihtiyaca özel sertifikalandırma vb. uygunluk değerlendirme ve ticaretin kurallarını oluşturan standardizasyon süreçleri konusunda

Muayene, Gözetim ve Ekspertiz hizmetleri kapsamında yetkilendirilmiş Ulusal ve Uluslararası şirketler ile çalışılmalıdır.

PE.1.2. Muayene, Gözetim ve Ekspertiz hizmetleri yürürlükte olan yasal düzenlemelere, yerli ve yabancı kuruluşlar tarafından yayınlanan standartlara ve dünyanın her yerinde kabul gören test yöntemlerine uygun olmalıdır.

PE.1.3. Muayene, Gözetim ve Ekspertiz hizmetleri kapsamında aşağıdaki hizmetler yetkilendirilmiş firmalar tarafından verilmelidir:

- **Sevkiyat öncesi gözetim**
 - Yük ve gemi hizmetleri (yakıt gözetimi ve teknik durum değerlendirme, kargo miktar tespiti, draft survey, gemi ambar gözetimleri, stok sahası envanter ölçümü ve görsel denetim gibi).
 - Ticari analiz (yükleme limanı sevkiyat öncesi kontroller, tarafların anlaşması ve hakem tayini ve hurda metal analizi gibi)
- **Mobil laboratuvar hizmetleri**
 - İthalat ve ihracat belgelendirme hizmetleri
 - Hava yükü ambalajlama ve tehlikeli madde nakliye hizmetleri
 - Tedarik zinciri güvenliği (müşteri spesifik kriterlerine göre tetkik, güvenlik tetkikleri, ISO 28000 tedarik zinciri güvenlik yönetimi sistemi ve TAPA FSR nakliye güvenliği gereklilikleri gibi)
- **Yükleme ve tahliye gözetim hizmetleri**

PE.1.4. Muayene, Gözetim ve Ekspertiz hizmetleri öngörülen risk planına göre oluşturulmalıdır.

PE.2. SABİTLEME (Bağlama, Emniyete Alma, Takozlama - Lashing, Securing, Dunnaging)

PE.2.1. Taşıma aracında (TIR, gemi, konteyner, vagon vb.) yüklerin sağlıklı bir şekilde taşınması ve hasar görmemesi amacıyla sabitleme işlemleri için sertifika sahibi firmalar ile çalışılmalıdır.

PE.2.2. Yüklerin sabitleme işlemleri Uluslararası CTU (Cargo Transport Units) kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilmelidir.

PE.2.3. Yüklerin sabitleme işlemlerinde kullanılan Çelik halat, kumas halat, branda, takoz vb tüm malzemelerin TSE ve/veya CE belgeleri ve kopma testlerinin yer aldığı sertifikaları olmalıdır.

PE.2.4. Yüklerin sabitlenmesinde kullanılan tahta malzemeler uluslararası ISPM 15 koşullarına uygun ısıl işlem görmüş olmalıdır.

PE.2.5. Yüklerin sabitlenme hizmetini veren firmaların sigorta poliçeleri olmalıdır.

PE.3. GAZ İLE İLAÇLAMA YÖNTEMİ (Fumigasyon)

PE.3.1. Fumigasyon hizmeti sertifika sahibi firmalar tarafından yapılmalıdır.

PE.3.2. Fumigasyon malzemesinin TSE ve/veya CE belgeleri olmalıdır.

PE.3.3. Fumigasyon işlemi meskun yerlerden ve çalışılan ortamlardan uzakta yapılmalıdır.

PE.3.4. Fumigasyon işlemi esnasında ürüne uygun süzgeçli gaz maskesi, deriye teması önleyici kıyafet ve eldiven kullanılmalıdır.

PE.3.5. Boş fumigant ambalajları usulüne uygun imha edilmelidir.

PE.4.KONTEYNER ASTARI VE SERİLMESİ

PE.4.1. Konteyner Astarı üretimi ve konteyner içine serim işlemleri için sertifikasyon sistemi getirilmeli ve bu işlemler sertifika sahibi firmalar tarafından yapılmalıdır.

PE.4.2. Astar üretiminde ve serim işlemlerinde kullanılan hammaddelerin TSE ve/veya CE belgeleri olmalıdır.

13.KATKI SAĞLAYANLAR

Politikalar konusunda farklı görüşler olmuştur. LODER Yönetim kurulu tarafından benimsenen görüşler bu belgeye yansıtılmıştır.

A) LOJİSTİK DERNEĞİ (LODER) YÖNETİM KURULU ÜYELERİ:

- Prof.Dr. Mehmet TANYAŞ-Başkan
- Prof.Dr. Gülçin BÜYÜKÖZKAN-Başkan Yardımcısı
- Dr. İsmail KARAKIŞ-Genel Sekreter
- Songül SEZER-Sayman
- Atakan AKALIN-Eski Sayman
- Aydan BİLGEL-Üye
- Dr. Haluk CEZAYİRLİOĞLU-Üye
- Prof.Dr. Umut TUZKAYA-Üye
- Dr. Atiye TÜMENBATUR-Üye
- Dr. Kayıhan Ö.TURAN-Üye

B) UZMAN GÖRÜŞLERİ

- Prof.Dr. Nevzat SAYGILIOĞLU-Genel (Ortak) ile Gümrük ve Sigorta konusunda görüş alındı.
- Prof.Dr. A.Zafer ACAR-Genel (Ortak) ile Çok Modlu Taşımacılık konusunda görüş alındı.
- Prof.Dr. Soner ESMER-Genel (Ortak) ile Denizyolu Taşımacılığı konusunda görüş alındı.
- Dr.Murat DÜZGÜN-Genel (Ortak) ile Havayolu Taşımacılığı konusunda görüş alındı.
- Yaşar ROTA-Genel (Ortak) ile Demiryolu Taşımacılığı konusunda görüş alındı.
- Prof.Dr. Serap İNCAZ-Tüm belge konusunda görüş alındı.