

## TRACEA FREIGHT FORWARDER KONFERANSI

### Doç. Dr. Murat ERDAL

Yeni İpek Yolu Projesi olarak da bilinen Avrupa-Kafkasya-Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi, Berlin Duvarı'nın yıkılması sonrasında özellikle Doğu Bloku'nun ve Sovyetler Birliği'nin çözülmesi sürecinde bağımsızlığına kavuşan coğrafyada yer alan kapalı ekonomilerin dünya ticareti ile entegrasyonu projesidir. TRACEA Projesi'nin amacı, 13 ülkenin üyeliği ile birlikte gümrük ve dış ticaret mevzuatının harmonize edilmesi, ticaretin ve mal hareketinin hızlandırılması ve gelişmiş ülke pazarları ile yer altı kaynakları zengin gelişmekte olan ülkelerin entegrasyonudur. "Yeni İpek Yolu" konseptinde hedef ticari açıdan, Batı ile Doğu'yu birleştirmektir.

TRACECA Projesi'nin altyapı çalışmaları ise hızla devam ediyor. TRACECA Projesi üyesi, 13 farklı ülkenin 60'a yakın Freight Forwarder Dernekleri temsilcileri, 20-24 Kasım tarihleri arasında İstanbul The Marmara Oteli'nde bir araya geldi. Toplantının üç ana gündemi;

-TRACECA Bölgesi'nde yer alan ülkelerdeki Forwarderların yasal çerçevesi ve karşılaştıkları zorluklar,

- Ulusal Freight Forwarder Derneklerinin güçlendirilmesi ve
- Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA) Eğitimlerinin e-öğrenme uygulamaları ile yaygınlaştırılması idi.

Toplantıların çok olumlu geçtiğini söyleyerek söze başlayalım. Fakat aklımıza bir soru geliyor ? Bu toplantıyı organize edenler neden bu üç gereksinime ihtiyaç duyuyorlar ? Bu sorunun cevabını ülkemiz lojistik sektörü açısından irdelemek ve tartışmaya açmak durumundayız.

## **Freight Forwarder Yasal Çerçevesinde Sorunlar Var !**

“Freight Forwarder” kavramı ülkemizde Türk Ticaret Kanunu’nda “808-815.”maddelerde Taşıma İşleri Komisyoncusu olarak tanımlanırken, 2003 yılında çıkarılan 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) ve ilgili yönetmeliklerde Taşıma İşleri Organizatörü olarak geçmektedir. Kanunun yürürlüğe girme aşamasında büyük sıkıntılarla karşılaşmaktadır.

Ülkemizde Freight Forwarder üyelerinden kurulu Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) bulunmaktadır. Dernek 1986 yılında kurulmuş ve bu yıl 20. yılını 324 üyesi ile birlikte kutluyor ve günden güne büyüyor.

UTİKAD, yasal mevzuatın, kendi meslek grubunun sektöre giriş, mesleğin icrası ve eğitim koşullarına getirdiği düzenlemeler dolayısı ile ihtiyaçlarını karşılamadığını düşünüyor. Bu düşünceden hareketle KTK ve ilgili yönetmeliğin belirli maddeleri UTİKAD tarafından yargıya taşındı. Hukuki süreç temyiz aşaması ile devam edecek gibi görünüyor.

## **Ulusal Freight Forwarder Derneklerinin Güçlendirilmesi ( mi ?)**

Toplantı içerisinde ulusal Freight Forwarder Dernekleri’nin güçlendirilmesi öncelikli konular arasındaydı. TRACECA Projesi’nde bölge ticaretinin gelişimi için lojistik ve taşımacılık hizmetlerinin sağlanmasında Freight Forwarderlar katalizör olarak görülüyor. Bu çok net. Peki ülkemizde 20 yıldan beri bu meslek grubu neden devletten istediği desteği alamıyor ?

## **Multimodal Taşıma Belgeleri Bilinmiyor !**

TRACECA Projesi yürütücüleri, bölge ticaretinin basitleştirilmesi ve hızlandırılması için önceliği lojistik hizmet üretenlerinin eğitilmesine veriyorlar. Eğitimlerin odağında ise FIATA Dokümanları'nın kullanılması, FIATA kurslarının verilmesi ve FIATA Diploması'nın alınması var.

Yeni İpek Yolu'nun ana güzergahında, Avrupa ve Orta Asya ülkeleri arasında Karadeniz ve Hazar Deniz geçişleri bulunmaktadır. Örnek vermek gerekirse Berlin – Alma Ata arasında asgari üç kere karatabanlı (karayolu veya demiryolu / kara+demiryolu) ve iki kez su yolu taşıma organizasyonunun gerçekleştirilmesi zorunluluğu var. Dolayısı ile bölgede multimodal (çok modlu) taşıma belgelerinin yaygınlık kazandırılması son derece önemli. Ülkemizde multimodal taşıma belgeleri; FBL, FCR, FCT, FWR, SDT, FFI ve SIC sektörde yeterince bilinmiyor, Mesleki Yeterlilik Eğitimleri kapsamında ise hemen hiç ele alınmıyor.

## **Mesleki Yeterlilik Eğitimleri Son Derece Problemlidir**

Mesleki Yeterlilik eğitimi lojistik sektöründe bir türlü yerleşemedi. Çünkü başlangıç adımlarında büyük hatalar yapıldı. Bu hatalar, muafiyetlerin olabildiğince esnetilmesi ile eğitimin gereksiz hale dönüştürülmesi ve eğitim müfredatındaki yanlışlardan kaynaklanmaktadır. Mesleki Yeterlilik karayolu ile özdeş tutuldu ve Eğitim Yönetmeliği ona göre dizayn edildi. Bugün muafiyet dışında pek kalan olmamakla birlikte, sektör Karayolu odaklı eğitim sertifikasına zorlanıyor. Eğitim yönetmeliği Freight Forwarder mesleğini ve diğer taşıma türlerinde faaliyet gösterenleri kapsamıyor. Çelişki buradan doğuyor. Türkiye'de lojistik sektörü, karayolu taşımacılığında mı ibarettir ? Denizyolu, Demiryolu ve Havayolu taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren işletmeler için Mesleki Yeterlilik şartına gerek yok mudur ? Söz konusu taşıma türlerindeki girişimciler, üst ve orta düzey yöneticiler mesleki yeterlilik kavramını aşmışlar mıdır ? Yapılması gereken,

KTK dışında ayrı bir yasal düzenleme içerisinde, tüm taşıma modlarının eğitim müfredatında eşit yer aldığı bir yapılanmadır.

Bölgesinde “Lider Ülke Türkiye” söylemini hayata geçirmek istiyorsak TRACECA oluşumunu ve gelecekteki rolünü iyi kavramak gerekir. Dış ticaret ve lojistik perspektiften bakıldığında ise dört günlük toplantı maratonunun odağında olan Freight Forwarder mesleğine olan inancımızı desteğimizle birlikte güçlendirmeliyiz.