

POLONYA LOJİSTİK RAPORU

Polonya genel konumu itibariyle kuzey-güney ve doğu-batı geçiş yollarının kesişiminde önemli bir geçiş noktası konumundadır. Uygun iş gücü ve arsa maliyetleri, AB fonları sayesinde artan altyapı ve üstyapı yatırımları ile Polonya, son yıllarda imalat sanayi ve hizmet sektörü alanında istikrarlı olarak yabancı yatırım çekmektedir. Özellikle Batı Avrupa pazarını hedefleyen yatırımcılar için çekim merkezi olan Polonya, gelişen e-ticaret pazarı ile lojistik ve depolama bakımından önemli bir hizmet kapasitesine ulaşmıştır.

Bu çerçevede, bu çalışmada Polonya'nın lojistik ve depolama sektörüne yönelik genel durumu, sektörün geleceğe dönük vizyonu, mevcut avantajlar ve olası riskler değerlendirilmiştir.

1. Polonya'nın Genel Lojistik Görünümü

Coğrafi konumu itibariyle Polonya, kuzey-güney ve doğu-batı geçiş yollarının kesişiminde önemli bir geçiş noktası konumundadır. Ülkede, Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia olmak üzere yoğun ticari trafiğe sahip 4 büyük liman bulunmaktadır. Bu limanlar Orta Avrupa'nın kuzey denizlerine açılımını sağlamaktadır. Asya ve Avrupa arasındaki ana ulaşım koridorlarının geçiş ülkesi olan Polonya karayolu ulaşım altyapısı olarak Trans-Avrupa Ulaşım Ağı TEN-T'nin parçasıdır.

Doğu Bloğunun dağılması ve 2004 yılında AB üyesi olmasından günümüze kadar hızlı bir değişim süreci geçiren Polonya'da, AB Fonları özellikle altyapı yatırımlarında değerlendirilmiş, ülkedeki mevcut altyapı modernize edilerek ülke genelinde intermodal taşımacılığın geliştirilmesine yönelik kapsamlı projeler yürütülmüştür.

Elverişli konum ve altyapı sektörüne yapılan yatırımlarla birlikte lojistik sektörü, Polonya ekonomisinin önemli bir parçası haline gelmiştir. GSYH içinde lojistik sektörünün mevcut payı %7 olmakla birlikte, bu oran her geçen gün artmaktadır. Halihazırda uluslararası taşımacılıkta Avrupa lideri konumunda olan Polonya'yı, Almanya ve İspanya takip etmektedir. Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nde Polonya; İrlanda, Katar, Macaristan, Slovenya, Yunanistan ve Bulgaristan'ı geride bırakarak 28. Sırada yer almaktadır.

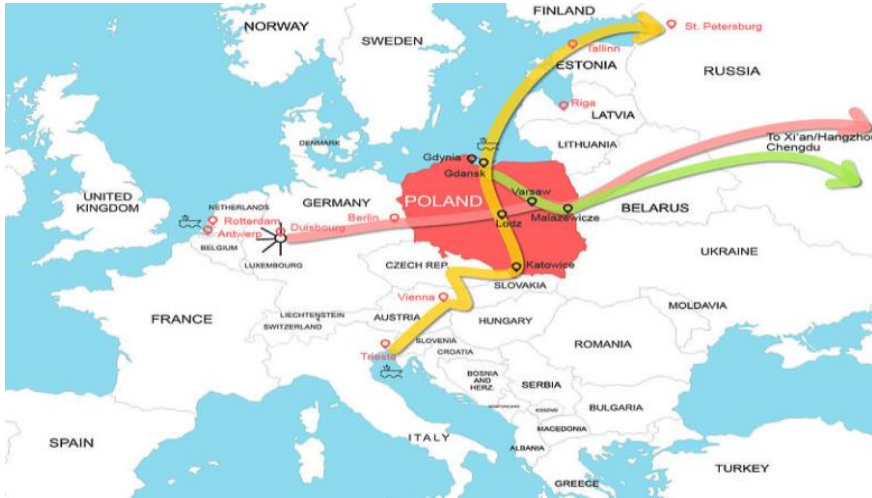
Avrasya'dan Avrupa'ya karayolu ile yapılan taşımacılıkta Polonya yaygın olarak tercih edilmektedir. 2020 yılında Polonya'da yaklaşık 469.2 milyar ton/km yük taşımacılığı yapılmıştır. Polonya'nın, 423.997 kilometrelik bir karayolu altyapısı bulunmaktadır. Karayollarının 763 kilometresi otoyol, 662 kilometresi ekspres yollardan oluşmaktadır. Belarus sınırında Baliestok

ve Biala Podlaska bölgelerindeki karayolları kullanılmakta, Ukrayna'dan Avrupa'ya yapılan taşımalarda Polonya'nın Lübeliski ve Lublin hatları öne çıkmaktadır. Halihazırda yapımı süren A1 otoyolunun 2023 yılında tamamlanmasıyla birlikte 564 km'lik yeni hatla Çek Cumhuriyeti sınırı ile kuzeyde Tricity bölgesi bağlantısı sağlanacaktır.

Bunun yanı sıra, ülkedeki demiryolu uzunluğu toplam 23.420 kilometredir. AB'nin Rusya Federasyonu ve BDT ülkeleriyle demiryolu bağlantısı Polonya üzerinden gerçekleştirilmektedir. 2020 yılında demiryolu ile 223 milyon ton yük taşınmıştır. Ülkenin kuzeyinde yer alan limanlar, Trans-Avrupa koridorunun lojistik merkezidir. Deniz limanlarındaki kargo trafiği hacmi ise yıllık 94 milyon metrik tona ulaşmıştır. Ayrıca 2020 yılında Polonya intermodal terminallerinden büyük bölümü denizyolu olmak üzere toplam 74,3 milyon ton konteyner aktarması gerçekleştirilmiştir.

Havayolu yük taşımacılığında ise 2020 yılında Polonya'da yurtiçi ve uluslararası hava yük taşımacılığı 63 bin metrik tona yükselmiştir. Polonya'nın en büyük uluslararası havalimanı Varşova Frederic Chopin Havalimanı olup, 60'ın üzerinde ülke ile doğrudan uçuş bağlantısı bulunmaktadır. Kraków, Gdansk, Katowice, Poznan, Wroclaw, Szczecin ve Lodz şehirleri de uluslararası havalimanlarına sahiptir ve ülkenin yabancı yatırım çeken bu şehirlerindeki havaalanlarının kapasitesinin artırılmasına yönelik önemli modernizasyon çalışmaları yürütülmektedir.

Görsel 1: Polonya'dan Geçen Ticari Yollar



Mevcut lojistik verilerin yanı sıra, Brexit sonrası gelişen fırsatlar ve pandemi nedeniyle arz zincirlerinin daha yakın bölgelerde yeniden konumlandırılmasına yönelik politikalar sayesinde lojistik sektöründeki büyümenin önümüzdeki dönemde de devam etmesi beklenmektedir. 2022-26 döneminde %22'lik bir büyüme tahminiyle raylı sistemler başta olmak üzere, yol taşımacılığında %10, hava taşımacılığında %9,7'lik bir büyüme öngörülmektedir.

Diğer taraftan, Polonya tarafından öncelikli projeler arasında yer alan Üç Deniz Projesi ve Merkezi Havaalanı Projesi kapsamındaki büyük ölçekli yatırımların hayata geçirilmesiyle birlikte Polonya'nın artan lojistik kapasitesiyle bölge içerisindeki mevcut avantajlı konumunun güçlenmesi beklenmektedir.

Üç Deniz Projesi

Polonya'nın Baltık Denizi kıyısında yer alan ve Tricity olarak adlandırılan Gdansk, Gdania, Sopot şehirlerinde yoğun ticari faaliyetlerin yürütüldüğü tarihi büyük limanlar yer almaktadır. Söz konusu limanların yeni yatırımlarla kapasitesinin artırılması ve intermodel taşımacılığın geliştirilmesi AB'nin ve Polonya'nın ekonomik politika öncelikleri arasında yer almaktadır.

Gdansk limanının intermodel taşımacılık bağlantılarının geliştirilerek Baltık bölgesinde hub haline gelmesi ve Merkez ve Doğu Avrupa arasında dağıtım ve lojistik merkez olması amacıyla limanın genişletilmesine yönelik Merkez Liman Projesi tasarlanmıştır. Yaklaşık 12 milyar Zloty maliyet öngörülen proje kapsamında 410 hektar alanda konteynır, LNG, ro-ro, kimyasal, yolcu ve cruise terminallerinin yer alması planlanmaktadır.

Gydnia Limanı geliştirme çalışmaları kapsamında ise yaklaşık 25 milyon ton eşdeğeri olan yıllık 2,5 milyon TEU'luk bir üretim kapasitesine sahip derin su konteyner terminali planlanmaktadır. Polonya hükümetinin öncelikli stratejik projeleri arasında yer alan Port Gdynia yatırımının 2028 yılına kadar tamamlanması planlanmaktadır. Kamu-özel sektör işbirliğinde yürütülecek projenin maliyetinin yaklaşık 787 milyon Euro olması öngörülmektedir.

Merkezi Havaalanı Projesi

Varşova'ya 37 km uzaklıkta uluslararası bir hub olarak tasarlanan Merkezi Havaalanı Projesi halihazırda Polonya'nın en büyük ve kapsamlı projesi olarak öne çıkmaktadır. Varşova'daki Chopin Havaalanının yıllık 18,9 milyon hava trafiğinde yetersiz kalması nedeniyle proje, başlangıçta 45 milyon yolcu kapasiteli ve 100 milyon yolcuya kadar geliştirme potansiyeli olacak şekilde tasarlanmıştır. Projenin sadece yolcu taşımacılığıyla sınırlı kalmayıp lojistik bir merkez oluşturması planlanmaktadır.

Varşova ile Lodz arasında hava, demiryolu ve karayolu trafiğini entegre etmesi planlanan projenin bölge içerisinde bir geçiş merkezi olarak da hizmet vermesi hedeflenmektedir. Projenin bir havayolu projesinden öteye gitmesi ve ileriki aşamalarda demiryolu ve otoyollarla entegre edilmesi hedeflenmekte olup, bu kapsamda 1800 km yeni demiryolu ve 400 km otoyol inşası öngörülmektedir. Bunun yanı sıra, Polonya Posta Teşkilatının (Poczta Polska)'nın havaalanına yakın merkezi lojistik alanı kurması planlanmaktadır.

Sovyet sonrası dönemden bu yana Polonya'nın en büyük projesi olan Merkezi Havaalanı Projesi'nin 7,5 milyar Euro öngörülen maliyet ile 2027 yılında faaliyete geçmesi planlanmaktadır.

Depolama Kapasitesi ve Maliyetler

Batı Avrupa ülkelerine kıyasla daha makul arsa ve işgücü maliyetleri, yatırımcılar için Polonya'yı lojistik ve depolama merkezi olarak cazip bir konum haline getirmiş ve ülke genelinde depolama tesislerine yönelik ciddi bir talep artışı yaşanmıştır. 2015 yılından bu yana her yıl ortalama sanayiye yönelik 3 bin yapı ve depolama tesisi kurulmaktadır.

2020 yılında sanayi ve depolama tesislerine yönelik Polonya genelinde 2.6 milyar Euro yatırım yapılmıştır. Lojistik emlak piyasası son iki yılda %40 büyüme kaydetmiş ve 2021 yılı ilk çeyrekte ülke genelinde toplam depolama kapasitesi en yüksek seviyeye çıkarak 22 milyon m²'ye ulaşmıştır.

Depoların kira maliyetleri de Avrupa'nın birçok ülkesine göre daha ekonomiktir. Büyük depoların aylık kirası m² başına Almanya'da 5,5 Euro'dan başlarken, Polonya'da depo kiralari m² başına 3,2-3,6 Euro tutarlarındadır.

Lojistikte E-Ticaret Etkisi

Polonya'nın lojistik ve depolama merkezi haline gelmesinde e-ticaret gelişiminin etkisi açık bir şekilde görülmektedir. Polonya, Avrupa'nın en hızlı büyüyen e-ticaret pazarına sahiptir. Polonya içinde mevcut 22 milyar Euro değerindeki pazar payının yanı sıra, sektörde yıllık %20'lik büyüme öngörülmektedir. Pandemiyle birlikte, tüketici alışkanlıklarının e-ticarete yönelmesinin genel bir alışkanlık haline gelerek önümüzdeki dönemde bu artış trendinin devam etmesi beklenmektedir.

İç pazarın yanı sıra Polonya, Batı Avrupa'ya yönelik operasyonlarda bölgede lojistik üs haline gelmiş durumdadır. Özellikle Batı Avrupa'ya yakın Poznan ve Wrocław şehirlerinde açılan dev tesislerle depolamanın yanı sıra, e-ticaret firmalarına paketleme ve teslimatı da içeren fulfillment hizmetleri sağlanmaktadır. Bu noktada, Polonya'nın önde gelen lojistik hizmet sağlayıcılarından PANATTONI, 9 milyon m²'lik depo ve lojistik merkezleriyle Polonya'da yerleşik birçok şirkete hizmet sunmaktadır.

Halihazırda Batı Avrupa operasyonlarını Polonya üzerinden yürüten Amazon, Polonya'nın batı-güney hattında şehirlerinde gelişmiş robotik sistemlerle donatılmış 9 tesisle faaliyetlerini sürdürmekte olup, yine aynı bölgede Świebodzin'de 210 bin m²'lik yeni bir tesisin çalışmaları devam etmektedir.

Güncel olarak Alibaba Grubu'na bağlı Aliexpress de Polonya'da ilk bağımsız lojistik merkezini açma kararı almış ve Lodz'da 110 bin m²'lik kapsamlı bir tesis kurmuştur. Kasım itibariyle faaliyete giren söz konusu lojistik merkez üzerinden Aliexpress, Polonya'nın yanı sıra, Almanya, Avusturya, Slovakya ve Çek Cumhuriyeti'ne yönelik operasyonlarını yürütecektir.

Lojistik Merkezlerinin Konumlanması

Son yıllarda Çin başta olmak üzere Asya ülkelerinin imalat ve hizmet sektörlerindeki yatırımlarının artmasıyla birlikte Polonya genelinde depolama alanlarına yönelik yatırımlar da hız kazanmıştır.

Lojistik merkezlerinin dağılımı ise çoğunlukla Batı Avrupa'ya yakın bölgelerde olmak üzere, merkezlerin %18'i Üst Silesya'da, %22'si Varşova bölgesinde, %15'i Poznan'da konumlanmıştır.

E-ticaret özelinde lojistik ve paketleme gibi operasyonları da içeren otomasyonu yüksek sanayi parkları ülke genelinde yaygınlaşmaktadır. Kapsamlı sanayi parklarının ülkenin batısında Poznań, Wrocław, Łódź, Krakow ve kuzeyde Gdansk, Gdynia ve Rzeszów da yapılması planlanmaktadır.

Sektörde büyük projeler gündemde olup, bunlar arasında Panattoni Europe'nin 180 bin m²'lik Wrocław Campus projesi, 123 bin m²'lik 7R Park Gdańsk-Port projesi, Batı Polonya'da 110 bin m²'lik Hillwood Rokitno projesi ve Varşova bölgesinde 100 bin m²'lik DL Invest Park Teresin projesi, 2021 yılının öne çıkan yatırımları arasında gelmektedir.

Görsel 2: Polonya Lojistik Haritası



Bunun yanı sıra, Polonya için genel olarak depo ve lojistik merkezler olarak konumu ve ticari özellikleri itibariyle **Lodz ve Poznan** öne çıkmaktadır.

Polonya'nın batısında yer alan bölge, Varşova'ya yakın olması ve ayrıca söz konusu Voyvodluklarda sanayi yatırımlarının hızla artması nedeniyle avantaj sağlamaktadır.

Lodz, A1, A2 ve S8 yollarının keşiminde bulunan önemli bir geçiş noktasıdır. Çin'in Kuşak Yol Projesi kapsamında inşa edilen ve Avrupa'nın en hızlı hattı olarak görülen Lodz-Chengdu yük taşımacılığı tren hattı Avrupa pazarı için Lodz'u önemli bir lojistik merkez haline getirmiştir.

Türk tekstil firmalarımızın da konumlandığı Lodz, büyük depolama ve lojistik tesisleri ile hızla e-ticaret firmalarının merkezi haline gelmektedir.

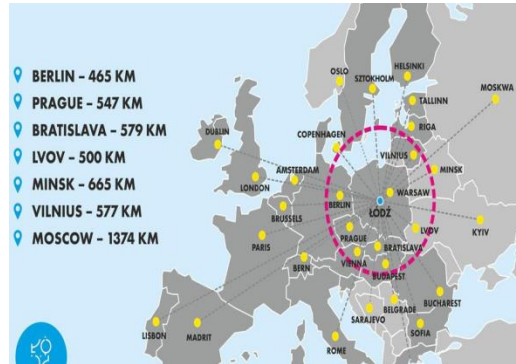
Konumu itibariyle Lodz, Polonya'nın birçok şehrine ve bölgedeki diğer ülkelere makul uzaklıkta bulunmaktadır. Polonya'nın en kuzeyine 3,5 saat, güneye 5 saat, batıya ise 2,5 saatlik bir mesafededir. Bunun yanı sıra, ticaretin yoğun olduğu Almanya (Berlin) ve Çek Cumhuriyeti (Prag)'a 5 saat, doğuda Belarus (Minsk)'e 7 saat uzaklıktadır.

Uygun işçi, arsa maliyeti ve geliştirme planlarıyla Lodz, Doğu ve Merkez Avrupa'nın gelecekteki lojistik üstü olarak görülmektedir. Halihazırda şehirde 1 milyon m2 depolama alanı bulunmaktadır. Kira fiyatları ise m2 başına 3,2-3,9 Euro olarak değişmektedir.

Lodz'un Polonya'nın Diğer Şehirlerine Uzaklığı



Lodz'un Bölgedeki Ünelere Uzaklığı



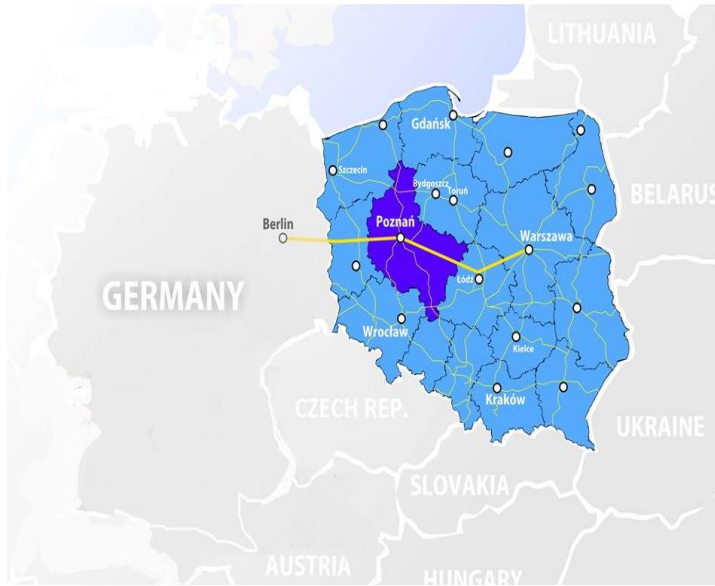
Poznan, Almanya'ya hizmet veren en önemli lojistik ve dağıtım pazarı konumundadır. Polonya'nın ekonomik açıdan Varşova'dan sonra en büyük ikinci şehri olan Poznan, ülke genelinde kişi başına düşen milli gelirin en yüksek ve işsizliğin en düşük olduğu şehirdir. Bunun yanı sıra, Poznan aglomerasyonu, 6 özel ekonomik alt bölge sayesinde Polonya'nın yatırım için en çekici bölgesi haline gelmiştir. Poznan ve çevresinde otomotiv ve otomotiv yan sanayi, farmakositik ve gıda işleme sektörleri konumlanmıştır. Volkswagen, Bridgestone, Unilever, Wrigley ve GlaxoSmithKline'nin üretim tesisleri burada yer almaktadır.

Berlin-Varşova arasında yer alması bakımından (her iki şehre mesafesi 270 km) Poznan, doğal bir lojistik merkezi konumundadır. Bölge, Varşova'yı Berlin'e bağlayan A2 otoyolu, S5 ve S11 otoyolları, modernize edilmiş demiryolu ağı ve uluslararası bir havaalanı dahil olmak üzere oldukça gelişmiş bir ulaşım altyapısı ile öne çıkmaktadır. Polonya'nın en büyük yük terminallerinden biri olan Poznan-Franowo tren istasyonu bu bölgede yer almaktadır. Ayrıca,

bölgesel Poznan- Ławica Havalimanı 30 noktaya doğrudan uçuşla yılda 1,7 milyon yolcuya hizmet vermekte olup, 3 bin tondan fazla kargo elleçlenmektedir.

Artan yatırımlarla birlikte Poznan'ın lojistik ve depolama kapasitesinin de son yıllarda hızla geliştiği görülmektedir. Son 5 yılda depolama alanları %70 artmış ve bugün kapasite 2,3 milyon m²'ye ulaşmıştır. Halihazırda 60 bin m² de yapım aşamasındadır. Panattoni, P3, Segro, Logicor ve MLP depolama ve lojistik alanında bölgede önde gelen aktörlerdir. Poznan genelinde depo kira ücretleri m² başına 3-3,6 Euro olarak değişmektedir.

Poznan'ın Konumu



Polonya'nın Lojistik Açısından Kuvvetli Yönleri

- 1- Avrupa Birliği üyesi olması sebebiyle Polonya'da millileşen ürünün diğer AB üyesine hızlı sevk edilebilmesi
- 2- Polonya'nın AB içinde başat ülke olan Almanya'ya komşu olması ve Alman firmalarının üretim süreçlerini Polonya'ya taşıması olması nedeniyle bu firmalara lojistik/depolama merkezinden kısa zamanda (en fazla 12 saat içinde) ürün tedarik edilebilmesi
- 3- Ülkenin coğrafi konumu itibariyle Doğu ve Batı Avrupa'nın birleştiği bölgede yer alması, Kuzey Avrupa ülkeleri ile Güney Avrupa ülkeleri arasında köprü konumunda bulunması
- 4- Batı-Doğu ve Kuzey-Güney Avrupa eksenlerinde ideal bir dağıtım merkezi konumunda bulunması
- 5- Polonya'daki bir lojistik merkezden Avrupa'nın gelişmiş bölgelerine azami 8 saat içinde mal teslim etme imkanı
- 6- Diğer Batı ve Kuzey Avrupa ülkelerine göre makul işgücü ve arazi kiralama maliyetleri
- 7- Ülkenin nüfusunun bölge ve şehirlere göre homojen dağılımı ve bölgesel olarak altyapı ve üstyapı farklılıklarının olmaması.

Zayıf Yönler ve Tehditler

1. Polonya'nın halihazırda AB ile hukukun üstünlüğü konusunda yaşadığı ihtilaf nedeniyle ülkeye tahsis edilecek AB Kurtarma Fonlarında olası kesintiler doğrudan reel ücretler, planlanan altyapı, üstyapı yatırımları ve genel tüketim üzerinde olumsuz etkileri olacaktır.
2. AB ile yaşanan sorunlar ile kamuoyunda AB'den ayrılmaya yönelik (Polexit) tartışmalar başlamıştır.
3. Polonya'nın doğusunda Belarus ile yaşanan siyasi gerginlik ve göçmen krizi yaşanmaktadır. Artan gerginlik nedeniyle halihazırda bölgedeki sınır kapısı (Kurizca) tır geçişlerine kapatılmıştır.
4. Vize, oturma ve çalışma izinlerinin temininde bürokratik süreçler zaman almaktadır.
5. Polonya'ya gelen tırlar genelde geri yük almadan dönmektedir. Bu durum genel olarak taşıma maliyetlerini artırmaktadır.

2. Polonya-Türkiye İkili Ticari İlişkiler

Ülkemiz ile Polonya arasındaki ticaret hacmi hızla artmaktadır. 2020 yılında ikili ticaret hacmi 6,2 milyar Euro (7,1 milyar dolar) olarak gerçekleşmiştir. Polonya'nın toplam ihracatımızdaki payı 2020 yılı itibariyle % 2 olurken, en fazla ihracat yaptığımız ülkeler arasında ise 13. sırada yer almaktadır. 2021 yılı Ocak-Ağustos döneminde ise Türkiye-Polonya dış ticaret hacmi bir önceki yılın aynı dönemine göre %47'lik bir artışla 5 milyar Euro (5,8 milyar dolar) tutarına yükselirken, dış ticaret dengesi ülkemiz lehine 1,6 Milyar Euro (1,85 milyar Dolar) tutarında gerçekleşmiştir.

İkili ticari ilişkilerimizde ülkemiz ihracat kalemlerini tekstil ve hazır giyim, motorlu kara taşıtları, traktörler, makine ve cihazlar, yaş meyve ve sebze, mücevher ve beyaz eşya oluşturmaktadır. Önde gelen ithalat kalemleri ise motorlu kara taşıtları, makineler, kimyasallar, kozmetik, mobilya, çikolata ve şekerleme ürünleridir. Yıl sonunda ise ikili ticaret hacminin 7 milyar dolara ulaşması beklenmektedir.

Ülkemiz ile Polonya arasındaki lojistik duruma bakılırsa, deniz, havayolu ve karayolu kullanımı mümkün olmakla birlikte, zaman avantajı nedeniyle en çok karayolu tercih edilmektedir. İki ülke arasındaki toplam karayolu mesafesi 1850 km olup, zaman ve maliyet avantajı nedeniyle genel olarak Budapeşte-Bratislava-Bruno-Ostrawa-Katowice güzergahı kullanılmaktadır. Katowice üzerinden doğu-batı-kuzey şehirlerine doğru güzergah dağılmaktadır. Tır ile ulaşım sınırlara ve gümrükleme işlemlerine bağlı olarak ortalama 8 gün sürmektedir. Polonya'ya taşımacılık yapan Türk tırları, Bulgaristan, Sırbistan ve Macaristan sınır girişlerinde kontrole tabi tutulmaktadır. Macaristan'dan itibaren AB ülkelerine yapılan taşımacılar, varacağı gümrük noktasına kadar kesintisiz devam edebilmektedir.

Bunun yanı sıra, 2021 yılında Türkiye-Polonya arasında blok tren hattı seferleri de başlamıştır. Blok tren seferleri ile İstanbul- Gliwice arası 6 günde tamamlanmaktadır. Zaman ve maliyet açısından avantajlı olan bu uygulamanın Polonya demiryollarının modernizasyonu ile daha da yaygınlaşacağı düşünülmektedir. Türkiye'den Polonya'ya son 4 yıl içerisinde 30.000'den fazla ihracat ve 20.000'den fazla ithalat taşıması gerçekleştirilmiştir. Taşımaların büyük kısmını otomotiv, inşaat, elektronik ve tekstil ürün grupları oluşturmaktadır.

Pandemi döneminde tedarik zincirlerinde yaşanan kesintiler, halen devam eden konteynır sıkıntısı ve özellikle Asya ülkeleri navlun ücretinin 18-20 bin dolara yükselmesi, Polonya ve çevredeki ülkelerin mesafe ve maliyet avantajı nedeniyle ülkemize yönelmesine yol açmıştır. Bu çerçevede, ara mal ve nihai tüketim ürünlerinde ülkemiz ihraç ürünlerine yönelik talep artışının önümüzdeki dönemde de devam edeceği öngörülmektedir.

Türk Firmalarımızın Lojistik Alanda Karşılaştığı Sorunlar

Ülkemiz ile Polonya arasında artan dış ticaret hacmine bağlı olarak iki ülke arasında yoğun bir lojistik trafiği yürütülmektedir. Lojistik ve depolamaya yönelik Polonya'da yerleşik Türk firmalarımız (Ekol Lojistik, Barsan Lojistik, Logitrans) faaliyetlerini uzunca bir süredir sürdürmektedir. Bunun yanı sıra, Polonya ile parsiyel ve/veya tır bazında düzenli taşıma ve lojistik yapan Türkiye'de mukim firmalarımız da bulunmaktadır. Lojistik ve depolamaya yönelik ülkenin mevcut potansiyeli sayesinde Türk firmalarının Polonya'ya yönelik ilgisi de artmaktadır.

Halihazırda Polonya'ya yönelik faaliyet gösteren Türk firmalarının karşı kaşıya kaldığı sorunlar;

- Gümrüklerde yaşanan sorunlar: Elektronik evrakların tanınması Bazı Polonya gümrük idareleri AB ile ortak alınan kararlar çerçevesindeki çalışmalar, saha uygulamalarına yönelik bilgi ve koordinasyon eksikliği nedeniyle elektronik evrakların tanınmasında sorunlar yaşanabilmektedir. Söz konusu münferit olaylarda firmalarımızın gümrükte bekleme süreleri uzayabilmektedir.

- Özellikle tekstil ürünlerinde Türkiye'de kesilen faturalarda güven eksikliği sorunu nedeniyle zaman zaman faturaların Büyükelçilik tarafından teyit edilmesi talep edilebilmektedir. Bu noktada, sorunun çözülmesine yönelik Müşavirliğimiz firmalara gerekli destekleri sağlamaktadır.

- Bulgaristan, Sırbistan ve Macaristan sınır geçişlerindeki yoğunluğa bağlı olarak Polonya varışlı lojistik teslimatlarda gecikme yaşanabilmektedir.

- Sürücülerin vize sorunu: küresel pandemi döneminde vize işlemlerinin durdurulması veya çok kısıtlı şekilde yürütülmesi nedeniyle vize başvuru ve alım süreçleri oldukça uzun sürmektedir.