www.lojistikhatti.com

UTA Lojistik

ULUSLARARASI LOJİSTİK DERGİSİ

AĞUSTOS 2021 YIL 27 SAYI 8

6. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

GENEL TRANSPORT Since 1988

SGS TransitNet

CEVA LOGISTICS

C.H. ROBINSON

konsped

BATU International Logistics

360 PAYMENT SOLUTIONS

Murat Baştor

Ulaştırma ve taşımacılıkta

DEĞİŞİM ZAMANI

Ünal Baylan

Denizcilikte

GÜCÜMÜZ

yeni projelerle artıracak

Mete Tırman

Lojistikte

BÖLGESEL GÜÇ

olmanın koşulları

Lojistik için SALGINDAN ÇIKIŞ

raporu hazır

Ali Ercan Güleç

SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIK

demir ağlarla örülecek

10 SORUDA YYS'de neler değişiyor?

Emre Eldener Alternatif pazarları

DEĞERLENDİRMELİYİZ

PAN LOGISTICS wms

www.panlogistics.com.tr

444 7 726

Siz satışla ilgilenin, mal takip, planlama, depolama ve dağıtım işlerinizi Pan Profesyonellerine bırakın.

Transit destek hizmetlerinde global lider ve öncü **SGS TransitNet**'i tercih edenler, spedisyon kullanmadan ve ofisten ayrılmadan, **elektronik ortamda T1 / T2 / TR Beyanı** sunabiliyor. Üstelik tüm taşıma sürecini, varış gümrüğünde sonlanana kadar, yine ofisten takip edebiliyor. Siz de **SGS TransitNet**'in Türkiye dahil **35 Avrupa ülkesinde geçerli** sistemiyle tanışın, işinizde rahatlığı yaşayın.

SGS TRANSİTNET TRANSİT SİSTEMİ DESTEK HİZMETLERİ A.Ş.
Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95 İş İstanbul Plaza A Girişi
Güneşli 34209 İstanbul / Türkiye
t +90 212 368 40 20 f +90 212 224 78 96
e transitnet.turkey@sgs.com w www.sgs.com.tr/transitnet

SGS

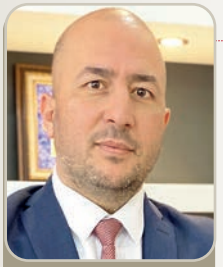
RESPONSIVE LOGISTICS FOR YOU

bu sayıda...

18 Lojistikte bölgesel güç olabilmenin gerekleri

Mete Tırman

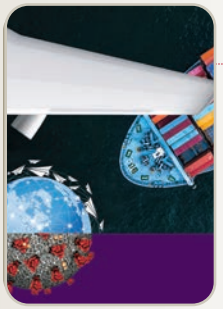
30 Rekabetçi, sürdürülebilir, teknolojik ve dinamik bir taşımacılık sistemi oluşturacağız


Murat Baştor

34 Türkiye denizcilikte gücünü yeni projelerle artıracak

Ünal Baylan

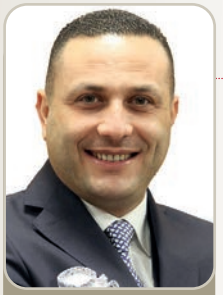
48 Lojistikte salgın sonrası toparlanmanın yol haritası hazır



54 Lojistik Güven Endeksi yüzde 9 arttı

Yavuz Öner

62 10 Soruda: YYS'de neler değişecek?


Mehmet Altay Yegin

» İÇİNDEKİLER

DOSYA

LOJİSTİKTE GELECEK TASARIMLARI

30 Rekabetçi, sürdürülebilir, teknolojik ve dinamik bir taşımacılık sistemi oluşturacağız
34 Türkiye denizcilikte gücünü yeni projelerle artıracak
38 Wilhelmshaven İpek Yolu'nun yeni durağı oldu
40 Alışan Lojistik yıldızını inovasyon ve teknolojiyle parlattı
42 DFDS operasyonları merkezileştirip verimi yükseltecek
44 Galata Taşımacılık yerelde ve globalde yatırımları artırıyor
46 Batu pandemi karşısında elini alternatif çözümlerle güçlendirdi
48 Lojistikte salgın sonrası toparlanmanın yol haritası hazır

HABER

18 Lojistikte bölgesel güç olabilmenin gerekleri
20 Turkish Cargo dünya hava kargo taşıyıcıları arasında 3. sıraya yükseldi
22 Plose, Avrupa otoyollarında kontrolü nakliyeciye bırakıyor
24 UND sürücü vize başvuruları sorununu çözdü
54 Lojistik Güven Endeksi yüzde 9 arttı
62 10 Soruda: YYS'de neler değişecek?

LOJİSTİK GÜNDEM

52 Seyhan Gülhan: Lojistik Değişimlerinin Öncüsü: E-ticaret

LOJİSTİK STRATEJİ

53 Robert T. Ateş: Taşımacılığın Geleceği

Alternatif pazarları değerlendirmeliyiz

EMRE ELDENER
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

Sürdürülebilir taşımacılık demir ağlarla örülecek

ALİ ERCAN GÜLEÇ
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

TÜRKİYE'NİN GÜCÜNE GÜÇ KATMAYA GELDİK

Denizcilik ve lojistikteki 150 yılı aşkın tecrübemizle Türkiye'nin ihracatını yeni ufuklara taşımak en büyük hedefimiz. Türkiye ile birlikte şimdi tam yol ileri...

dfds.com.tr

DFDS

EDİTÖRDEN

Cem KAÇMAZ
cemk@esmyayincilik.com.tr

Lojistik ve Tedarik Zincirinde Yeni Rota

2020 yılı, pandeminin ekonomiyi, ticareti, iş yapma biçimlerini ve sosyal hayatı derinden etkilediği bir yıl olarak tarihe geçti. Ticaret savaşları, iklim değişikliği, afetler ve uluslararası gerilimler yüzünden zaten zor günler geçiren ekonomiler, Covid-19 salgınıyla büyük bir sarsıntı yaşadı. İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana en ciddi durgunluk dönemini yaşayan küresel ticaret yüzde 9 azaldı. Dünya mal ticareti hacmi yüzde 5,3 düştü.

Bu dönemde Covid-19 ile nasıl mücadele edileceğinin yolları aranırken kapanan sınır kapıları, tedarik ve arz güvenliği sorunlarını ortaya çıkardı. İklim değişikliğinin etkileri, ticari korumacılık, jeopolitik gerginlikler, siyasi yaptırımlar ve siber atakların üstüne eklenen Covid-19 salgını, küresel tedarik zincirlerinde değişimi tetikledi. Tedarik ve arz güvenliği sorunları, küresel değer zincirlerinin işleyişindeki fay hatlarını harekete geçirdi, özellikle Çin ve Asya ülkelerine olan yüksek bağımlılık modelinde kırılmalar yarattı.

Ortaya çıkan yeni arayışların, küresel değer ve tedarik zincirlerinde hissedilir ve gözle görülür değişimler yaratması bekleniyor. Tedarik ve arz güvenliğinin sağlanması amacıyla kritik ürünlerde yurt içinden tedarik öne çıkacak. Yurt dışından tedarikte tedarikçi sayıları artırılacak, tedarikçi çeşitlendirmesine gidilecek. Tedarikler daha çok bölgesel alanlardan yapılır hale gelecek. McKinsey uzmanları da yıkıcı etkilerden korunmak isteyen kurumların tedarik zincirlerini yeniden yapılandırmaları gerektiğini vurguluyor. Pek çok kurum ve hükümetin aksiyon aldığı bu alanda, gelecek 5 yılda küresel ticaret akışı yüzde 25'e varan oranlarda -ki bu yıllık 2,9-4,6 trilyon dolar değerinde ticaret anlamına geliyor- farklı ülkelere taşınabilir.

Küresel tedarik yapılarındaki bu kırılma ve değişimden Türkiye en çok yararlanabilecek ülkeler arasında yer alıyor. Coğrafyasının avantajıyla alternatif tedarikçi adayı ülkelerden biri olarak gösteriliyor. Bu zincirin güçlü bir halkası olmak öncelikle tedarik güvenliğini sağlamaktan geçiyor. Bu da, üretimi büyütmek demek. Rekabetin odak noktasında ise lojistik sektörü yer alıyor. Bu noktada hız, kesintisiz hizmet, demir ve denizyoluyla alternatif yaratabilmek ve dijitalleşme öne çıkıyor.

Tedarikçi haritası yeniden şekillenirken, ekonomide yeni rotalar, lojistikte yeni yollar aranıyor. Hedeflere ulaşmak ise rotayı doğru çizmek ve buna sadık kalmaktan geçiyor.

Böylesi bir süreçte **25-26 Ağustos'ta Sheraton Grand İstanbul Ataşehir Otel'de gerçekleştirecek 6. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi;** ekonomi ve lojistikte değişimin rotasını ve gelecek tasarımlarını gündeme taşıyarak, bu sürece önemli bir katkı sunacak.

Zirvede görüşmek dileğiyle…

UTA Lojistik

ESM Yayıncılık Eğitim ve Tanıtım Ltd. Şti. Adına İmtiyaz Sahibi (Publisher) ve Genel Yayın Yönetmeni (Editor-in-Chief)
Cem KAÇMAZ

Kurucu (Founder)
Hüsamettin ÜNSAL

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)
Burcu GÜRSES KAÇMAZ

Haber Müdürü (Editor)
Gülbahar SALIK

Haber Merkezi (Reporter)
Özgür ÇİLEK

Reklam Rezervasyon
(0212) 283 55 65

Abone (Subscription)
0212 283 55 65

Sektörel Danışma Kurulu
(Sectoral Advisory Board)

Turgut ERKESKİN
(Genel Transport Yönetim Kurulu Bşk.)

Kosta Sandalcı
(FIATA Onur Üyesi)

Mete TIRMAN
(KONSPED Genel Müdürü)

Atilla YILDIZTEKİN
(Bağımsız Lojistik Danışmanı)

Akademik Danışma Kurulu
(Academic Advisory Board)

Prof. Dr. Tunçtan BALTACIOĞLU
(İzmir Ekonomi Üniversitesi
Lojistik Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi)

Prof. Dr. Okan TUNA
(Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi)

Prof. Dr. Murat ERDAL
(İÜ SBF Öğretim Üyesi)

Yönetim Yeri: ESM LTD. ŞTİ.
İnönü Cad. Yıldırım İşhanı 11/1
4. Levent - İSTANBUL
TEL: (0212) 283 55 65 (pbx) FAKS: (0212) 282 36 18
e-mail: uta@esmyayincilik.com.tr

ŞAN OFSET
Matbaacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Hamidiye Mah. Anadolu Cad. No: 50
34406 Kağıthane / İstanbul
Tel: (0212) 289 24 24

UTA Lojistik aylık olarak yılda 12 sayı yayımlanır.
Dergide yer alan yazılar ve fotoğraflar kaynak gösterilmeden kısmen veya tamamen başka bir yere aktarılamaz.
İmzalı yazılarda belirtilen görüşler yazarına aittir.
Danışma Kurulu üyelerinin adları, soyadlarına göre alfabetik olarak yazılmıştır.

YEREL SÜRELİ
ISSN 1307-7813

TÜRKİYE'NİN EMEĞİNİ GURURLA TAŞIYORUZ.

ÜRETTİĞİNİZ NE VARSA DÜNYADA
300'DEN FAZLA NOKTAYA TAŞIYORUZ.
TÜRKİYE'MİZİ HEP BİRLİKTE YÜKSELTİYORUZ.

TURKISH CARGO

turkishcargo.com.tr

Mars Logistics, bozulabilir kargo taşımacılığında iddialı

Mars Hava Deniz Kargo, uzun zamandır başarıyla gerçekleştirdiği bozulabilir kargo taşımacılığı hizmetiyle taşınması istenen hassas ürünleri müşterilerinin özel taleplerine göre doğru planlama yaparak istenilen destinasyonlara ulaştırıyor. Lojistik sektöründe en önemli kriterin güven olduğunu belirten Mars Hava Deniz Kargo CEO'su Selmin Kahraman, müşterilerinin Mars'a güvendiklerini ve kendilerinin de bu güveni pekiştirmek adına özenle çalıştıklarını ifade etti. Kahraman, bozulabilir ürünlerin taşınmasında en önemli noktanın ürünlerin sevkiyat, depolama ve tüketim aşamasına kadar olan süreçte uygun ısıda saklanması ile soğuk zincirin kırılmaması olduğunu belirterek, "Bozulabilir ürünlerde en önemli nokta soğuk zincirin kırılmaması. Ürünün varış noktasına kadar doğru ısıda taşınması ürünün kalitesinin bozulmaması açısından en önemli kriter. Bu da taşınan ürünlerin değerini ve dolayısıyla bizimle ihracat ve ithalatta çalışan müşterilerimizin işlerini etkiliyor" dedi. Kahraman, sözlerini şöyle sürdürdü: "Denizyolu taşımacılığında, özenle toplanan ve müşterilerin depolarında ön soğutma işlemi gerçekleştirilen ürünleri, müşterilerimizin depolarından teslim alıyoruz ve Reefer konteynerlere yüklüyoruz. Ürünün taze kalması için gerekli olan ısıyı sağlayarak, konteynerleri 'genset' ekipmanlı karayolu ara nakliye araçları ile limandaki elektrik üniteli noktalara götürüyoruz. Sonrasında ise, konteynerler, kalkış saatine yakın bir zamanda gemilere yükleniyor."

Yurtiçi Kargo 'Adalar' için denize indi

Yurtiçi Kargo, geçtiğimiz yıl hayata geçirdiği YK Plus projesiyle birlikte artan e-ticaret kullanımı karşısında birçok yatırımı ve yeni teslimat seçeneklerini müşterilerinin hizmetine sunarak sektöre yeni bir soluk getirdi. Artan kargo talebine karşılık başta konut bölgeleri olmak üzere birim ve personel sayısını artıran şirket, bu kapsamda Adalar'da yaşayan müşterilerine de daha hızlı hizmet vermek amacıyla Yurtiçi Kargo teknesini denize indirdi. YK Plus projesi kapsamında mahalle esnafı ile yaptığı anlaşma sayesinde onları da kargo sürecine dâhil eden Yurtiçi Kargo, teslim noktalarının yanı sıra kargo dolabı uygulamasını da hizmete sundu.

E-ticaret kullanıcıları yaptıkları alışveriş sonrasında teslimat seçeneği olarak adrese teslim seçeneğinin yanı sıra artık YK Plus Teslim Noktası ya da YK Plus 7/24 Kargo Dolapları alternatifini kullanarak da kargolarını teslim alabiliyorlar. Şu anda kendi birimleri ile birlikte 3 bine yakın Teslim Noktası ile müşterilerine hizmet veren Yurtiçi Kargo, kargo dolaplarının sayısını artırmaya devam ediyor. YK Plus Teslim Noktası uygulamasında mahalle esnafları ile anlaşma sağlayan Yurtiçi Kargo, e-ticaret kullanıcılarının kargolarını kendilerine en yakın anlaşmalı esnaf noktasından almasına imkân veriyor. Böylece işi gereği ya da her hangi bir sebepten dolayı evinde bulunamayacak olan Yurtiçi Kargo müşterileri, kargolarını 3 gün içerisinde istedikleri zaman bu noktalara giderek alabiliyorlar.

"Kadın İçin Taşıyoruz" projesi İzmir'deki ihracatçılarla buluştu

DFDS Akdeniz İş Birimi, KAGİDER iş birliği ile hayata geçirdiği "Kadın İçin Taşıyoruz" projesini, Anadolu'daki kadın ihracatçılarla buluşturan dijital paneller serisinin beşinci durağı İzmir oldu. Dijital buluşmada proje Ege'nin incisi İzmir'deki ihracatçılara da tanıtıldı. Panelde moderatörlük üstlenen ve DFDS Akdeniz İş Birimi'ni temsil eden DFDS Akdeniz İş Birimi Kurumsal İletişim ve Pazarlama Müdürü Özlem Dalga projede kat edilen yolu özetleyerek şöyle konuştu: "Projeyi KAGİDER ile birlikte genişletmeyi sürdürüyoruz. Proje kapsamında kadın üreticilerin ürünlerini, DFDS olarak Pendik, Yalova ve Mersin kalkışlı taşımacılık ağında ücretsiz olarak Avrupa'ya ve Kuzey Afrika'ya taşıdık. Kıbrıs'a da taşıma gerçekleştirdik. Rakamları özetleyecek olursak, şu ana kadar 11 kadın girişimcimizin ihracat ürünlerinde 33 lojistik çözüm ortağı ile toplam 17 taşıma gerçekleştirdik." KAGİDER Yönetim Kurulu Başkanı Emine Erdem ise, "Kadın İçin Taşıyoruz" projesinin, kadınların rekabetçi piyasalara ulaşabilmeleri ve pazara erişimlerindeki sıkıntıları aşmaları için büyük destek verdiğini belirtti. Panelde "Kadın İçin Taşıyoruz" projesinin detaylarının yanı sıra, kadın girişimcilerin ekonomiye katılımlarının ve eğitim ihtiyacının öneminin altı çizildi.

REYSAŞ GYO'DAN, YENİ DEPO İÇİN 82 MİLYON TL'LİK YATIRIM

Reysaş GYO, yeni depo kurma faaliyetleri kapsamında Vona Holding'e ait Kocaeli'deki arsayı KDV dahil yaklaşık 82,2 milyon TL'ye satın aldı. Söz konusu arsa üzerine lojistik depo yapılması planlanıyor. Konuya ilişkin Reysaş GYO'dan Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yapılan açıklamada, "Şirketimizin 03/08/2021 tarih ve 660 nolu Yönetim Kurulu Kararı doğrultusunda, Kocaeli İli Gebze İlçesi Balçık Köyü 317 Ada 14 Parsel üzerinde bulunan Vona Holding A.Ş.'ye ait 34.477,19 m2'lik arsa KDV dahil 82.220.630 TL bedel ile peşin olarak satın alınmıştır. Söz konusu arsa piyasada ciddi miktarda lojistik depo ihtiyacı olması nedeniyle satın alınmış olup, arsa üzerine mevcut ve yeni müşterilerimiz için toplam 55.0000 m2'lik lojistik depo yapılması planlanmaktadır" denildi.

LOJiSTiK iHTiYAÇLARINIZA
ENTEGRE ÇÖZÜM ÜRETMEK

BiZE YÜK OLMAZ

İleri teknolojik altyapıya sahip depo ve antrepolarımız,
güçlü araç filolarımız ve ekipman donanımlarımız, yurt içi ve yurt dışına yayılmış hizmet ağımız,
inovatif lojistik anlayışımız ile küresel ölçekte çözümler üretiyoruz.

alisan logistics

alisangroup.com

n.11 ve Ekol, 'n11depom' projesini hayata geçirdi

Alanında sektörünün liderlerinden Ekol Lojistik ve n11, uçtan uca e-ticaret operasyon hizmeti sunan 'n11depom' projesini hayata geçirdi. Mevcut müşterilerin yanı sıra pazaryeri ayırmaksızın e-ticarette hizmet veren tüm KOBİ'lerin depolama, sipariş yönetimi, paketleme, sevkiyat, iade gibi tüm operasyonel süreçleri n11depom tarafından sağlanacak. n11depom hizmetinde operasyonel çalışmalar Kocaeli'nde bulunan Ekol Lojistik'e ait 30 futbol sahası büyüklüğündeki Lotus Tesisi'nde yürütülüyor. E-ticaretin büyüme stratejilerinin merkezinde yer aldığını söyleyen Ekol Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Musul, "Satıcılar, ürünlerinin zamanında ve eksiksiz olarak en düşük maliyetle nihai tüketiciye ulaştırılması beklentisinde. Ekol Lojistik ve n11 iş birliğiyle hayat bulan n11depom uygulamasıyla bu beklentiyi kusursuz bir şekilde karşılamayı hedefliyoruz. Lotus'ta sunacağımız entegre hizmet ile özellikle de KOBİ'lere rekabet avantajı yaratarak büyümelerine katkı sağlayacağız" açıklamasında bulundu. n11 CEO'su Yu-Shik Kim ise, "n11'de kayıtlı 270 binin üzerindeki iş ortağı satıcımızla birlikte e-ticarette satış yapan tüm firmaların bu hizmetten yararlanabilecek olmasının sektör adına atılmış güçlü bir adım olduğuna inanıyoruz. n11depom ile hayata geçirdiğimiz bu operasyonel çalışma sayesinde, özel teslimat modelleri geliştirmeyi de hedefliyor, müşterilerin ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak üzere çalışıyoruz" dedi.

Dinçer Lojistik, tüm lojistik süreçleri tek uygulamada topladı

Dinçer Lojistik; müşterilerin, tedarikçilerin ve çalışanlarının süreçlerini yalınlaştıran, vakit kazandırıp, hızla çözüm sunan 'Super App' adlı yeni bir uygulamayı devreye almaya hazırlanıyor. Yaklaşık 20 kişilik bir ekibin bir yıllık çalışması sonucu hazırlanan uygulama, tüm mobil cihazlardan indirilebiliyor. Uygulama ile müşterilerle daha etkin bir iletişim kurularak, ihtiyaçlara daha hızlı çözüm üretilmesi hedefleniyor. Mevcut müşteriler uygulamaya giriş yaparak işlemlerini takip edebiliyor. Hizmet talebi olan potansiyel müşteriler ise sistem üzerinden taleplerini ileterek anlık işlem yapabiliyor. Uygulamaya ilişkin bilgi veren Dinçer Lojistik Bilgi Teknolojileri ve Ar-Ge Direktörü Özhan Fındık, uygulama ile parsiyel taşımacılıkta da en hızlı şekilde hizmet sunmanın hedeflendiğini söyledi. Uygulama üzerinden işlem yapabilmek için Dinçer Lojistik ile çalışmış olmaya gerek olmadığını belirten Fındık, "Sisteme giren kullanıcılar arka planda çalışan özel bir algoritma sayesinde kendisi ile ilgili alana yönlendiriliyor. Yeni bir müşteri olarak giriş yapıldığında da gönderi detayları sisteme girilerek, taşıma talebinde bulunuluyor. Ödeme de yine sistem üzerinden online olarak gerçekleştiriliyor. Uygulama bu anlamda bir e-ticaret platformu işlevi de görüyor" dedi.

İhracat taşımalarının yeni gözdesi minivanlar

Minivan sahipleri ile yurt dışına yük göndermek isteyen şirketleri buluşturan taşımacılık şirketi Naklico'nun incelediği TİM verilerine göre, 2021'in ilk 6 ayında toplam ihracat 2020'nin aynı dönemine kıyasla yüzde 40 artarak 104 milyar doları aştı. Hızlı teslim ürünlerin ihracatında yaşanan artış ise dikkat çekti. Bunların başında gelen dondurulmuş gıda ürünlerinde ihracatın bir önceki yılın ilk altı aylık dönemine göre yüzde 31,7 artarak 141 milyon dolara ulaştığı görüldü. Yedek parçayla öne çıkan otomotivde ise ana sanayiinin ihracatını yüzde 23,8 artışla 8,3 milyar dolara, yan sanayinin yüzde 50,8 artışla 5,9 milyar dolara çıkardığı kaydedildi. Naklico Kurucu Ortağı Alper Par, bu tabloda minivan taşımacılığının büyük rol oynadığına işaret etti. Minivan taşımacılığından önce hızlı teslimat isteyen müşteriler için uçak, tır gibi lojistik sistemlerin yetersiz kaldığını söyleyen Par, "Uçakla yük taşımak hızlı olsa da yükü havaalanına bırakıp havaalanından almak, ek lojistik süreçleri gerektiriyor. Tırda ise ürünler kapıdan alınıp kapıya teslim edilebiliyor fakat yükün gitmesi 10-12 günü bulabiliyor. Özellikle Avrupa'ya 1-2 gün içinde maske teslimatlarının yapıldığı pandeminin ilk dönemlerinde ön plana çıkan minivan ekspres ise e-ticaretin yaygınlaşması ve küreselleşmenin hızlanmasıyla giderek daha fazla önem kazanıyor. Ayrıca hava ve deniz taşımacılığının yanı sıra tıra göre de çok daha hızlı ve ekonomik olduğundan her ölçekteki ticari yapı için avantajlı hale geliyor" dedi. Par, şirket olarak verdikleri hizmetleri ise şöyle özetledi: "Portföyümüzde yüzlerce minivan araç sahibi bulunuyor. Böylece şirketler yüklerini en uygun fiyata götürecek araç sahiplerini kolaylıkla bulabiliyor. Sunduğumuz hizmetle Slovenya, İtalya, Avusturya, Macaristan, Slovakya, Almanya, Hollanda, Belçika, Slovakya, Fransa, İngiltere başta olmak üzere Avrupa'nın her köşesine 48, maksimum 72 saat içinde teslimat yapıyoruz."

DENİZYOLUNDAKİ NAVLUN ARTIŞI KARAYOLUNA TALEBİ ARTIRDI

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener; denizyolu konteyner taşımacılığında Avrupa yönüne ihracat taşımalarında yaşanan navlun artışı nedeniyle, Avrupa yönlü konteyner taşıma taleplerinin karayoluna yöneldiğini dile getirdi. Karayoluna taleplerin artması nedeniyle Avrupa sınır kapılarındaki yoğunluğun artması ve kapılardaki bekleme sürelerinin uzamasının beklendiğini dile getiren Eldener; "Bu yoğunluğun karşılanması ve beklemelerin azaltılması için sınır kapılarındaki Türk ve diğer taraftaki gümrük memurlarının vardiyalarının aynı anda değiştirilmesinin sağlanması gerekiyor" dedi. Özellikle Kapıkule ve Hamzabeyli için Bulgar tarafındaki memur sayılarının arttırılması gerektiğine vurgu yapan Eldener; "Bu önlemlerin alınması için Türkiye devletinin ve Bakanlık yetkililerimizin sınırdaş diğer devletlerle acilen gerekli tedbirleri alma yönünde adım atmalarını bekliyoruz. Belirttiğimiz önlemlerin alınmasıyla denizyolunda artan navlunlara alternatif olan karayolu taşımacılığında ihracat kapasitemizin arttırılması ihracatçılara can simidi olacaktır" diye konuştu.

HAVADA
TAŞINAN TOPLAM
100.000.000 KG
1997'DEN BERİ
BİZ HER ZAMAN
BİR YOLUNU
BULURUZ
DENİZDE
TAŞINAN TOPLAM
280000 TEU
KARADA
TESLİM EDİLEN
150.000 TIR
IATA
utikad
TSE-HYB
GALPI.COM.TR

Kargomkolay, Oman Post ile Ortadoğu e-ticareti için anlaştı

Türkiye'de uluslararası express kurye taşımacılığı sektörünün başarılı markası KargomKolay, Ortadoğu'nun en büyük lojistik şirketlerinden Asyad Grup Oman Post ile işbirliği anlaşması imzaladı. Söz konusu anlaşma ile firma, Türk e-ticaret kargolarını Ortadoğu'da en uygun fiyatlarla dağıtacak.

DRN Lojistik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Önder Türker, imzalanan anlaşmayla ilgili olarak "Asyad Group, bünyesinde kendine ait gümrüklü sahaları, fulfillment merkezlerini de bulunduran Ortadoğu'nun en büyük lojistik şirketlerinden biri. Oman Post Asyad Express ile yaptığımız bu anlaşma ile birlikte, ülkemizde e-ihracatta çok ciddi bir büyüme hedefliyoruz" dedi. Oman Post Asyad Express Yönetim Kurulu Başkanı Nasser Al Sharji, şunları aktardı: "KargomKolay ile yapılan bu anlaşma, uluslararası ortaklıklarımızı genişletme konusunda çok önemli bir kilometre taşı oldu. Dünya çapında 100'den fazla ülkeyi birbirine bağlayarak, 20'den fazla çeşitte lojistik hizmetimizi geliştirmemize olanak sağlayacak heyecan verici bir gelişme. KargomKolay ile birlikte müşterilerimize daha fazla seçenek, kolaylık ve değer sunarken daha geniş bir küresel e-ticaret pazarına giriyoruz."

Repzone ile sevkiyat verimliliği %16 artırılıyor

2015 yılında ABD'ye açılan Bilgera Yazılım'ın geliştirdiği "Repzone" platformu yapay zekâ teknolojisini kullanarak; saha satış otomasyonu, B2B, çoklu kanal ve global POS veri toplama gibi alanlarda müşterilerine verimliği artıran hizmetler sunuyor. Repzone platformu içerisinde lojistik sektörüne özel olarak geliştirilen "Kartal Gözü" ve sevkiyat yönetimi uygulamaları hakkında bilgi veren şirket kurucusu Umut Sevin, yenilikçi alt yapıları sayesinde firmalara büyük avantaj sağladıklarını dile getirerek, şunları aktırdı: "Kartal Gözü adını verdiğimiz sistemde; anında konum takibi, rota uyumluluğu, saha ekipleri için görev atama, saha ekipleri mesai uyumluluğu (izin, mola vb.) gibi süreçler takip edilebilmektir. Sevkiyat yönetimi uygulamasıyla da teslimat kamyonlarını, siparişlerin yüklenme aşamasından teslim aşamasına kadar olan tüm sürecini Kartal Gözü uygulaması

ile destekli, takip gibi pek çok özellik bulunuyor. Repzone platformu içerisinde, özellikle sevkiyat kamyonlarının ulusal veya uluslararası teslimatlarda firma tarafından talep edilen teslim formu gibi dokümanlara ait görselleri tasarlanacak dinamik mobil formlar üzerinden anında merkez ile paylaşabilme imkanlarını da sunmaktadır. Bu özelliklerle müşterilerimizin sevkiyat verimliliğini %16 artırdığını gördük."

Aras Kargo'ya 'İnsana Saygı' ödülü

Aras Kargo, iş başvurularına en fazla dönüş yapan ve aday deneyimini önemseyen firma olması dolayısıyla İnsana Saygı Ödülü'ne layık görüldü. Aras Kargo İnsan Kaynakları Genel Müdür Yardımcısı Selda Özacar, Türkiye'nin en geniş erişim ağına sahip kargo firmalarından biri konumunda olduklarını belirterek, "Biliyoruz ki, kurumuna güvenen ve mutlu çalışan kişiler, her zaman işini daha iyi yapar. İyi bir çalışan deneyimi de ilk aday deneyimi ile başlıyor. Bu nedenle potansiyel adaylara iyi bir deneyim sağlamak hem kurum hem de çalışan için her zaman önemlidir. Bu sayede işe yeni başlayan çalışanın markaya güveni, ekibine uyumu, verimliliği ve sadakati konusunda önemli avantajlar sağlamış oluyorsunuz. Bu amaçla kurum içinde önemli çalışmalar yapıyoruz. Aday başvuru ve iş görüşmeleri süreçleri için büyük hassasiyet gösteriyoruz. Özellikle salgın sürecinde artan iş hacmini yeni işe alımlar ile yönettik ve 1.000'den fazla yeni istihdam yarattık. Aramıza yeni katılan çalışma arkadaşlarımız için yeni programlar hayata geçirdik ve bu alanda örnek işler yapmaya devam ediyoruz" ifadelerini kullandı.

DHL EXPRESS TÜRKİYE'DE YENİ ATAMA

DHL Express Türkiye'nin Satıştan Sorumlu Genel Müdür Yardımcılığı görevini Efe Başaran devraldı. Mustafa Tonguç'un DHL Express Türkiye CEO'luğuna yükselmesiyle boşalan pozisyona, DHL Express Türkiye Ailesi'nde İstanbul Saha Satış Kanal Müdürü olarak görev yapan Efe Başaran getirildi. Efe Başaran, Yıldız Teknik Üniversitesi'ndeki Elektrik Mühendisliği öğreniminin ardından, sırasıyla Kanada New Brunswick Üniversitesi'nde Elektrik Mühendisliği Yüksek Lisansını ve Bilgi Üniversitesi'nde MBA programını tamamladı. Çalışma hayatına 2011 yılında Entes Elektronik'te satış biriminde başladıktan sonra 2015 yılında 3M firmasına geçen Başaran, burada da satışın farklı kanallarında aldığı görevlerin ardından 2021 yılı şubat ayında DHL Express Türkiye'de göreve başladı. Uzun yıllar profesyonel sporculuk geçmişi bulunan Efe Başaran, 9 yıl Galatarasay Kürek Takımı'nda yer aldı ve hem Galatasaray'a hem de Türkiye Kürek Milli Takımına kaptanlık yaptı.

INDUSTRY FOCUS

- Aerospace & AOG
- Chemicals
- Health Care & Life science
- Automotive
- Fashion & Garments
- E-Commerce

SPECIAL SERVICES

- Heavy Lift & Projects
- Ship spares & Marine logistics
- Live animals

MEMBERSHIPS

IATA
FIATA
utikad
İSTANBUL TİCARET ODASI 1882
DEİK
İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri DENİZ TİCARET ODASI

CERTIFICATES

ISO 9001:2015
ISO 27001
GDP GOOD DISTRIBUTION PRACTICE CERTIFIED
TİO

info@geneltransport.com.tr
www.geneltransport.com.tr

GENEL TRANSPORT
Since 1988

OTOMOTİV

Otokar'a Azerbaycan'dan 50 adetlik otobüs siparişi

Koç Topluluğu şirketlerinden Otokar, kendi tasarımı ve üretimi otobüslerle ihracat pazarlarında büyümeye devam ediyor. Başta Avrupa olmak üzere 50'den fazla ülkede otobüsleri kullanılan Otokar, son olarak Azerbaycan'ın önde gelen toplu taşıma şirketi Xaliq Faiqoglu'ndan 50 adetlik CNG'li KENT şehir içi otobüsü siparişi aldı. Bakü toplu taşımacılık ihtiyaçları doğrultusunda üretilecek 48 adet 12 metre CNG'li KENT ve 2 adet 18.75 metre CNG'li KENT Körüklü siparişlerine bu yıl başlanıp, 2022 yılının ilk çeyreğinde tamamlanması planlanıyor. Toplu taşımacılık sektöründeki 60 yıla yaklaşan deneyimi, mühendislik kabiliyeti ve araçlarıyla Avrupa başkentlerinin ilk tercihi olan Otokar'ın şehir içi otobüslerini Azerbaycan'a da ihraç edeceklerinden büyük bir mutluluk duyduğunu belirten Genel Müdür Serdar Görgüç; "Türkiye'nin yanı sıra Fransa, İtalya, İspanya, Almanya, Romanya başta olmak üzere pek çok Avrupa ülkesinde şehir içi toplu taşımacılıkta ilk tercih olan araçlarımızın kısa süre sonra Azerbaycan'da da hizmet verecek olmasından mutluyuz. Bu sipariş aynı zamanda CNG'li araçlar konusunda tek kalemde aldığımız en büyük ihracat siparişi olma özelliğini taşıyor. Türkiye'de tasarlanan ve üretilen otobüslerimizin dünyanın önde gelen şehirlerinde kullanılmasından büyük gurur duyuyoruz" dedi. Son yıllarda iklim değişikliği ve hava kirliliği sebebi ile belediyeler ile otobüs işletmecilerinin çevreci araçlara yöneldiğini kaydeden Görgüç şöyle konuştu, "Elektrikli otobüs başta olmak üzere alternatif yakıtlı araçlar önemli bir birikime sahibiz. Verimli, çevreci ve yenilikçi ürünlerle gelecek nesillerin yaşam standartlarını yükseltmek için son **10 yılda 1,3 milyar TL'lik** Ar-Ge harcaması gerçekleştirdik. Ar-Ge çalışmalarımızdan aldığımız güçle Türkiye'nin ilk elektrikli, ilk hibrit, CNG'li ve ilk güvenli otobüsünü geliştirdik. Her gün 35 binden fazla otobüsümüz milyonlarca yolcuya konforlu, güvenli seyahat imkânı sunuyor. Teslimatlarına bu yıl başlayıp, 2022'nin ilk çeyreğinde tamamlayacağımız 50 otobüsümüz hem iklim değişikliği hem de hava kirliliğiyle mücadelenin de destekçisi olacak."

TEKSTİL

LC Waikiki, Güney Amerika pazarına giriş yaptı

LC Waikiki, yurt dışı yatırımlarına devam ediyor. 2023 yılına kadar global pazarlarda daha da güçlenmek için yatırımlarını sürdüren LC Waikiki, Güney Amerika pazarına girdi. LC Waikiki, Ekvador'un başkenti Kito ve Peru'nun başkenti Lima'da aynı hafta açtığı iki mağazayla birlikte **4 kıtada, 51 ülkede,** 327 farklı şehirde 1110 mağazaya ulaştı. Faaliyette olduğu ülkelerin 20'sinde pazar lideri olan LC Waikiki, 2021 yılının sonuna kadar bulunduğu ülke sayısını 55'e yükseltmeyi hedefliyor. Konuya ilişkin açıklamaya yapan LC Waikiki Yönetim Kurulu Başkanı Vahap Küçük, "LC Waikiki olarak ülkemiz için çalışıyoruz. Hedefimiz, Cumhuriyetimizin 100. yılında Avrupa'nın ilk 3 moda perakende markasından biri olmak. Bu topraklardan bir dünya markası çıkarmak için kararlı adımlarla ilerliyoruz. Pandemi koşullarına rağmen yurt dışı yatırımlarımıza ara vermedik ve yeni ülkelere girmeyi sürdürüyoruz. Bu yıl Güney Amerika'nın yanı sıra Afrika yatırımlarımız da devam edecek" dedi. LC Waikiki Uluslararası Mağazacılık Genel Müdür Yardımcısı İlker Hacıoğlu, ise şu değerlendirmeleri yaptı: "2009 yılında başladığımız uluslararası mağazacılık yolculuğumuzda, global bir marka olma sürecimizde çok önemli mihenk taşlarından biri olan dördüncü kıta pazarına giriş yaptık. 2021 yılı Temmuz ayı itibariyle Güney Amerika'da markamızın bayrağını dalgalandırmanın verdiği heyecan ve gurur içindeyiz. Peru, 30 milyonu aşkın nüfusu gelişmiş ekonomisi ve yüzlerce alışveriş merkezi ile bizi son derece heyecanlandırıyor. Bölgenin ve ülkenin potansiyeli düşünüldüğünde, Peru'daki ilk mağazamızda elde edeceğimiz başarı ile hem şirketimiz için hem de ülkemiz için gelecekte büyük bir katkı ve fayda elde edebileceğimize inanıyoruz."

HAVACILIK VE UZAY

TUSAŞ, Boeing 737 için motor kapağı üretecek

Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TUSAŞ), yeni sözleşmelerle Boeing Ticari Uçaklar portföyünü genişletiyor. TUSAŞ son olarak Boeing ile Boeing 737 motor kapağı üretimi için sözleşme imzaladı. Bu sözleşme ile TUSAŞ'ın **2025 yılından** itibaren üretilen tüm Boeing 737 uçakları için aylık motor kapağı üretiminin yarısını karşılaması öngörülüyor. 737 motor kapaklarının üretimi, TUSAŞ'ın halihazırda Boeing için 787 Dreamliner irtifa dümeni, kargo paneli, kuyruk yatay hücum kenarı ile 737 irtifa dümenini üretmekte olduğu Ankara'daki tesislerinde gerçekleştirilecek. Anlaşmaya ilişkin açıklama yapan TUSAŞ Genel Müdürü Prof. Dr. Temel Kotil, "Şirketimiz yarım asırlık tecrübesi ile hava yapısalları alanında rüştünü ispatlamış üreticiler arasında yer almaya devam ediyor. Bir yandan ülkemizin havacılık alanında beka projelerini üretirken, diğer taraftan dünyanın önde gelen hava platformu üreticileri için de yüksek kaliteli kritik üretimler gerçekleştiriyoruz. Anlaşma kapsamında Boeing için üretimini gerçekleştireceğimiz motor kapağı üretimi için heyecanlıyız. Yeni bir yetkinliği daha şirketimize kazandırıyoruz" diye konuştu. Boeing Türkiye Genel Müdürü ve Ülke Temsilcisi Ayşem Sargın ise, "Boeing'in stratejik büyüme ülkeleri arasında yer alan ve önemli bir sanayi ve teknoloji ortağı olan Türkiye'nin, küresel havacılık sektörüne büyük katkılar sağlama potansiyeli olduğuna inanıyoruz. Boeing, Türkiye ile birlikte birkaç yıl önce hayata geçirdiği Milli Havacılık Planı ile ülkedeki varlığını, yatırımlarını ve tedarik zincirini genişletti. 737 motor kapağı üretimi için TUSAŞ'ın seçilmesi, Boeing'in Türkiye ile olan stratejik ortaklığını ve Türk havacılık sanayiinin dünya standartlarındaki kabiliyetini yansıtmaktadır" ifadelerini kullandı.

konsped
Konvansiyonel & Kombine
DEMİRYOLU
Taşımacılığı Hizmetleri
KONSPED ULUSLARARASI TAŞIMACILIK LTD. ŞTİ.
Tel: +90 216 468 98 00
mail:info@konsped.com
www.konsped.com

Lojistik Perspektif

EMRE ELDENER
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı
emre.eldener@utikad.org.tr
www.twitter.com/Emre Eldener

ALTERNATİF PAZARLARI DEĞERLENDİRMELİYİZ

Pandeminin özellikle ilk döneminde yaşanan kaos ortamında tüm dünya ve bütün sektörler öngörülemeyen birçok sorun yaşadı ve yaşamaya devam ediyor. Pandeminin yanı sıra günlerdir süren ve ülkemizin çeşitli noktalarında meydana gelen orman yangınlarının üzüntüsünü yaşamakta olduğumuzu belirtmek istiyorum.

UTİKAD Yönetim Kurulu Üyelerinin el birliği ile hazırlanan ve acil ihtiyaç malzemelerinin bulunduğu yardım aracımız Marmaris Belediyesi'ne teslim edildi. Afet bölgelerinin güncel ihtiyaç listelerini resmi hesaplar üzerinden takip etmeye devam ediyoruz. UTİKAD olarak yangın sonrası ortaya çıkacak hasar tespiti ve oluşacak yeni ihtiyaçların tespitinden sonra UTİKAD Üyelerinin de desteğini alarak yardım çalışmalarımızı sürdürmeyi planlıyoruz.

Yangınların bir an önce kontrol altına alınabilmesini temenni ediyor, hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, yaralı tüm canlara acil şifalar diliyoruz.

Ülke olarak yaşadığımız tüm olumsuzluklara rağmen 2021 yılını daha sağlıklı, huzurlu ve ekonomik anlamda nefes alacağımız bir şekilde tamamlayacağımızı umuyoruz.

Lojistik sektörü hayatın durma noktasına geldiği anlarda dahi, gösterdiği refleksle, krizlere karşı ne kadar dayanıklı olduğunu gözler önüne serdi.

Taşıma modlarına göre bakacak olursak, havayolunda kargo uçaklarına olan talebin arttığını, denizyolunda konteyner sayısındaki azalış sebebiyle navlunların arttığını, karayolunda yük sayısı ve iş hacimlerinde artışların olduğunu, demiryolunun ise pandeminin kurtarıcı taşıma modu olduğunu söyleyebiliriz.

Bu zor zamanların ardından 2021 yılında Türkiye özelinde sektörlere değer katacağı noktalar da ufukta görünmeye başladı. Türkiye de dahil olmak üzere bazı ülkeler, Çin'den gelen ham maddelere veya yan ürünlere bağımlı olmanın, kriz dönemleri için büyük risk taşıdığının farkına vardı. Bu nedenle dünya genelindeki tedarikçilerin büyük bölümü, ürün ya da hizmet aldıkları pazarları çeşitlendirme yoluna gitti. Pandemi sürecinde, Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları, satın alma operasyonlarını Türkiye'ye yönlendirdi. Küresel ticaretteki bu hedef değişimini pandemi şoku ile başvurulmuş geçici bir yöntem olarak değerlendirmiyoruz. Muhtemelen, Türkiye'ye yönelen satın alma eğilimleri, 2021 ve sonrasında da artarak devam edecektir.

2021'de yoğunlaşmamız gereken bir başka konu ise yeni pazarlar olmalıdır. Uluslararası ticaret faaliyetleri anlık gelişmelere bağlı olarak kısa sürede değişkenlik gösterebilmektedir. Bu nedenle olası krizlere her zaman hazırlıklı olmalıyız. Türkiye, dış ticaret faaliyetlerinde ağırlıklı olarak Avrupa ve Doğu Asya pazarlarına odaklansa da özellikle Afrika ve Orta Doğu'dan artarak gelen talepleri de dikkate alarak bu bölgelerdeki yatırım ve operasyonlarımızı artırmalıyız. Özellikle; Tunus, Batı Afrika ve Güney Afrika'da hava ve deniz taşımacılığı hizmetleri noktasında büyük potansiyel olduğunu görüyoruz.

Bu zorlu süreçte sektörün en büyük evrimi ise dijitalleşme alanında yaşanmaya başladı. Uzun süredir kullanılan geleneksel evrak ve usullerin dijitalleşme ile değişebileceğini görüyoruz. Bu dönüşümü UTİKAD olarak uzun süredir destekliyoruz. İlgili paydaşların yer alacağı dijital bir platform oluşturulması çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Önümüzdeki dönemde dijitalleşme konusundaki girişimlerimizi anlatmayı sürdürecek, her platformda hem üyelerimizi hem de paydaşlarımızı cesaretlendirmeye devam edeceğiz.

Günümüzde lojistik performansı iyileştirme adına yapılabilecekler sadece altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı kalmanın ötesine geçmiş durumdadır. Sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler gibi olgular da hem kamu hem de özel sektör paydaşları tarafından üzerinde durulması gereken konular olarak karşımıza çıkıyor. Kamu idaresinin lojistik sektöründe sunulan hizmetlere yönelik küresel eğilimin aksine kısıtlayıcı ve tarife koyucu yaklaşımı, lojistik sektörüne girişin mevzuat ve ekonomik bariyerler ile zorlaştırılması, kamu kaynaklı maliyetlerin mevcudiyeti ile mevzuat düzenlemelerine yönelik özel sektör/kamu idaresi iş birliği eksikliğinin LPI 2018 karnesine yansıdığı görülmektedir. Türkiye'nin LPI'de ilk 10 ülke arasında yer almayı hedefleyerek plan, proje ve alt yapı yatırımlarının bu doğrultuda yapılmasının sektörümüz ve ülkemizin ekonomisi açısından olumlu sonuçları olacaktır. Taslak Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda Türkiye'nin, LPI sıralamasında 2023'te 25. olması, 2053'te ise ilk 10'a girmesi bir hedef olarak yer almaktadır.

444 BATU 2288

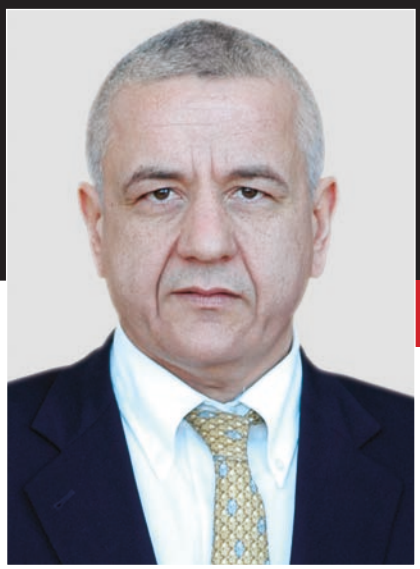
BATU International Logistics

Dünyanın 193 ülkesi ve 789 şehrinde bulunan
6648 acentemiz aracılığıyla
size **Global Lojistik Ağımızın** gücünü sunuyor,
Türkiye'yi dünyaya bağlıyoruz.

7 GÜN 24 SAAT

TÜRKİYE MERKEZ OFİS - TURKEY HEAD OFFICE
Oruçreis Mah. Tekstilkent Cad. Koza Plaza B Blok,
No:12/B K:2 D:6-7 Atışalanı / Esenler 34235 - İSTANBUL
Tel: +90 212 444 22 88 Fax: +90 212 438 58 30
E-mail: info@batulogistics.com - Web: www.batulogistics.com

GEBZE ANTREPO
Barış Mahallesi 1805/3 Sokak No:2 Gebze-KOCAELİ
Tel: 0262 646 40 04 Pbx
Fax: 0262 646 44 05



Demiryolu Geleceğimizdir

ALİ ERCAN GÜLEÇ
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIK DEMİR AĞLARLA ÖRÜLECEK

Demiryolu, ülkelerin ekonomik ve sosyal koşullarının, çalışma ve yaşam imkanlarının köklü ve kalıcı bir şekilde şekillenmesine neden oldu. Büyük miktarlarda endüstriyel mal ve hammaddelerin daha hızlı ve daha ucuza taşınmasını sağladı ve bu da, genel ekonomik üretkenliği artırdı. Daha önce yalnızca gemilerle sınırlı bir ölçüde mümkün olan taşımacılık, demiryolu ile insanların ve malların toplu taşımacılığına izin veren yeni bir ulaşım çağını açtı.

Dünyada sanayileşme sürecinde belirleyici ulaşım demiryoluydu. Nispeten iyi gelişmiş yollar, doğal suyolları ve kanallar olmasına rağmen, demiryolu o kadar yüksek bir ek ekonomik faaliyete izin verdi ki, yalnızca bir bütün olarak ekonomi için değil, aynı zamanda bireysel ekonomi için de daha faydalı oldu. Ancak İkinci Dünya Savaşından sonra petrol türevlerinin artması ve karayolu sisteminin hızlı bir şekilde genişlemesiyle, maalesef demiryolu ihmal edildi.

21. yüzyıla girerken taşımacılık sistemi, yeni güçlü ekonomilerin ortaya çıkışı ve ekonomik büyümenin geniş nüfusların yaşam standartlarını yükselteceği beklentisine karşın insan nüfusunun artışına paralel olarak artan ihtiyaçlarını karşılamak için yetersiz kalmaya başladı. Ayrıca 21. yüzyılda iklim değişikliğinin etkilerini azaltma ihtiyacı da ortaya çıktı. Fosil yakıtlarla yapılan taşımacılık sistemi yerine sıfır emisyonlu demiryolu gücü tüm dünyaya yayılmaya başladı. Bu yeni süreçte, demiryollarının istikrarlı bir şekilde gelişmesini sağlamak için teşvikler ve devlet yatırımları yapılmaya başlandı. Karayolu taşımacılığı mümkün olduğunca daha kısa mesafelerde kullanılmaya başlandı. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığıyla daha çok miktarda ve daha az maliyetle daha iyi gerçekleştirilen uzun mesafeli yük taşımacılığı sisteminin oluşturulması hızlandırıldı.

Demiryollarının genişlemesi için bir başka neden de, küresel ısınmanın azaltılmasına ve diğer ulaşım araçlarına göre çevresel faydaları gerçeğidir. Demiryolu taşımacılığının, 21. yüzyıl ilkelerine göre düzenlenip tasarlandıktan sonra sürdürülebilirlik, güvenlik, hatta hız gibi pek çok alanda büyük faydalar sağlayacağına şüphe yoktur. Ayrıca demiryolları tüm ülkeleri fiziksel olarak birbirine bağlamakla kalmayacak, tüm dünyada tutarlı ve işlevsel bir ağ kurarak siyasi bir uyum da sağlayacaktır.

AB üyeliği sürecinde olan Türkiye, Avrupa Komisyonu'nun, 11 Aralık 2019 tarihli Tebliğinde, 2050 yılına kadar sıfır emisyon sağlama hedefiyle AB ve vatandaşları için yayımladığı Avrupa Yeşil Anlaşması'nı dikkate aldı. Bu anlaşmaya uygun çalışmalar başlatıldı. Avrupa Yeşil Anlaşması'nın bir parçası olarak Komisyon, bu zorluğu ele alacak ve tüm emisyon kaynaklarıyla mücadele edecek bir sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisi açıkladı. Öngörülen diğer eylemlerin yanı sıra, bugün karayoluyla taşınan iç yüklerin %75'inin önemli bir bölümünün demiryoluna ve iç suyollarına kaydırılması yapılacaktır.

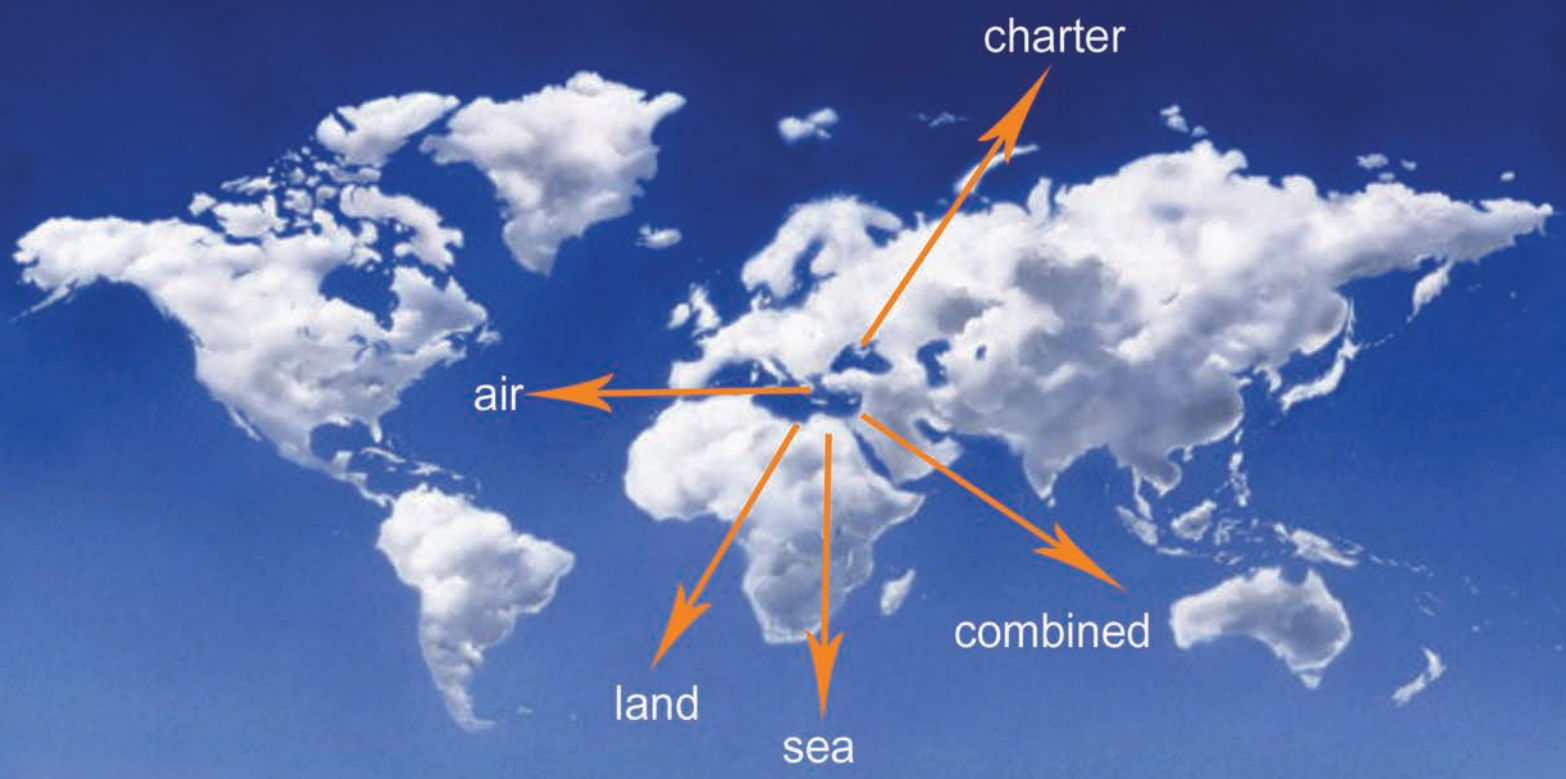
Tüm ulaşım modları ulaşım sistemimiz için vazgeçilmezdir ve bu nedenle hepsinin daha sürdürülebilir hale gelmesi gerekmektedir. Yaklaşımımızın ilk ayağı olarak, daha fazla gecikmeden karayolu, su, hava ve demiryolu taşımacılığı için düşük ve sıfır emisyonlu araçların yanı sıra yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımını artırmalıyız. Karbonu fiyatlandırmak ve kullanıcılar için daha iyi teşvikler sağlamak suretiyle taşımacılıkta adil ve verimli fiyatlandırma sağlamak için kapsamlı bir dizi önlemler de alınacaktır. Çevre dostu ve enerji açısından en verimli ulaşım modlarından biri olan ve ulaşım emisyonlarındaki azalmayı hızlandırmada önemli bir rol oynayan demiryolu sektörüne daha fazla destek ve teşvikler verilmelidir.

Dijital teknoloji insanların hayatlarını değiştiriyor. Ayrıca dijitalleşme, tüm ulaştırma ve lojistik sisteminin modernizasyonu için vazgeçilmez bir itici güç olacak ve onu sorunsuz ve daha verimli hale getirecektir. Emniyet, güvenlik, güvenilirlik ve konfor düzeylerini daha da artırmak için dijitalleştirme ve otomasyon kullanılacaktır.

REIBEL TRANSPORTATION & TRADE INC.

"Your reliable partner in Türkiye"

transportation is



our job...

HEAD OFFICE-ISTANBUL TURKIYE
Beşyol Mah. Eski Londra Asfaltı, No: 18, Saracoğlu İş Merkezi, Kat: 5 34295 Florya - ISTANBUL - TURKIYE
Tel: +90 212 426 87 00 (pbx) Fax: +90 212 426 87 06 e-mail: info@reibel.com.tr
www.reibel.com.tr

ATATÜRK AIRPORT OFFICE-ISTANBUL TURKIYE
Atatürk Havalimanı, Kargo Terminali, Sistem Antrepo No:9
34149 Yeşilköy – ISTANBUL – TURKIYE
Tel: +90 212 465 47 98 Fax: +90 212 465 47 99 e-mail: ahl@reibel.com.tr

SABİHA GOKCEN AIRPORT OFFICE-ISTANBUL TURKIYE
Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, HEAŞ Kargo Terminali, C Blok, Asma Kat, A-56 81440 Pendik - ISTANBUL - TURKIYE
Tel: +90 216 588 01 24 (pbx) Fax: +90 216 588 01 26 e-mail: saw@reibel.com.tr

BRANCH OFFICE -ANKARA TURKIYE
John F.Kenndy Cad. Kavaklıdere Mah. No:18, D:8 06680 Kavaklıdere - ANKARA - TURKIYE
Tel: +90 312 427 26 45 (pbx) Fax: +90 312 427 23 34 e-mail: ankara@reibel.com.tr

BRANCH OFFICE-MERSIN TURKIYE
Kiremithane Mah. 4406 Sk, Müzeyyen Boro İş Merkezi No:9, K:2,D:15 Akdeniz - MERSIN - TURKIYE
Tel: +90 324 232 68 24 (pbx) Fax: +90 324 232 19 60 e-mail: mersin@reibel.com.tr

LOJİSTİKTE BÖLGESEL GÜÇ OLABİLMENİN GEREKLERİ

Mete TIRMAN
Konsped Genel Müdürü

35 yılı aşkın bir süredir sürdürdüğüm taşımacılık serüvenimde önemli yoldaşlardan biri UTA Dergisi oldu. Sektör hakkındaki bilgilerin çoğunu bu dergi kanalıyla elde ederdik, halen de böyle elde ediyoruz. Temmuz sayısında, "6. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi" içinde küçük de olsa bir rol almanın yanı sıra bir de dergiye yazı yazmam istendi. Tabii ki, seve seve kabul ettim. Zirvenin önemli konularında biri de, lojistikte bölgesel oyuncu olma hedefindeki Türkiye'nin hangi projeleri hayata geçirmesi gerektiği olacak. Galiba, bu soruya verebileceğim en güzel yanıtı bundan 10 yıl önce, yine UTA Dergisi'ndeki bir yazımda vermişim. "Uzun yıllarını özellikle demiryolu taşımacılığına harcamış biri olarak, gönül rahatlığıyla söyleyebileceğim tek gerçek, Türkiye'nin geleceğinin demiryolu taşımacılığından geçtiği gerçeğinin halen değişmediğidir. Bir başka deyişle, harcanan 27 yıla rağmen umudumu yitirmedim. Veya daha doğru bir yaklaşımla umudumuzu yitirmeyelim…" Bu yazının yazılması üzerinden 10 yıl geçmiş olmasına rağmen halen aynı kanıdayım. Türkiye'nin lojistik bölgesel güç olabilmesinin yolu demiryolu taşımacılığından geçmektedir. Bu yolda önemli adımların atıldığını da kabul etmemiz gerekiyor.

Bundan 30 yıl önce demiryolu taşımacılığı hizmetini sunan firmaların az olması ve rekabet yoksunluğu en büyük dezavantajdı. Bu firmaların verdiği hizmete inanç ve güven zor gelişir, bu nedenle de hizmeti satmak çok zor olurdu. Oysa bugün, belki pandemi sorununun da katkısıyla, demiryolu taşıma sistemi güvenilirliğini önemli oranda sağlamış durumdadır. Yani, artık bölgesel oyuncu olmak isteyen firma sayısı önemli oranda artmış ve özellikle demiryolu ağırlıklı intermodal taşıma sistemi Avrupa'nın en batısından Çin'in en doğusuna kadar geniş bir coğrafyada güvenilir taşıma hizmeti sunar hale gelmiştir. Özellikle, önümüzdeki 10 yıl içinde Çin'in Türkiye ve Avrupa'nın en önemli ticaret ortağı olacağını da düşününce, Türkiye'nin lojistik bölgesel güç olması önünde ciddi bir engel kalmadığını söylemek abartı olmayacaktır.

Peki, bölgesel güç olma hedefine ulaşmak için yerine getirilmesi gereken projeler ne olmalıdır? Bu projeleri ortaya koyarken nelere dikkat edilmelidir? Öncelikle, **Ulaştırma Master Planı**'nın tüm sektör oyuncularının katılımı ve ortak üretimle hazırlanması gerekmektedir. Ulaştırma Master planının gereği olan **yatırım kaynakları** yaratılmalıdır.

» **Kombine taşımanın** ve **demiryollarının** öncelikli yatırım ve teşvik alanı olarak seçilmesi öncelikli hedef olmalıdır. Bu kapsamda;

✔ **Demiryollarında serbestleşmenin** sağlanması, bu alandaki yatırım geri dönüşümünün, yani karlılığın mümkün olmasını gerektirmektedir. Bunun gereği olarak altyapıdaki iyileştirmeler sağlanmalı ve bu yolla yatırım iştahı yaratılmalıdır.

✔ 2023 ve 2050 yılında demiryolu taşımacılığının toplam yurt içi taşımadan **en az %15 pay** almasını sağlayacak **gerçekçi** planlamalar yapılmalıdır.

✔ Demiryollarında **yatırım önceliğinin yük taşımacılığı** alanına kaydırılmasına yönelik planlamalar yapılmalıdır.

✔ Demiryolu kombine taşıma terminallerinin sayısı artırılmalı ve var olan terminallerde ekipman yeterliliği sağlanmalıdır.

✔ Demiryolu kombine taşımacılığının teşvik politikalarının geliştirilmesi önemli bir hedef olarak konulmalıdır.

» Yurt içinde **modlar arasındaki bağlantıyı** oluşturmak hedefiyle **lojistik merkezlerin** planlanması ve hayata geçirilmesi, bu kapsamda;

✔ Türkiye'nin lojistik merkezler master planının yapılması sağlanmalıdır.

✔ Kamu, özel sektör iş birliğinin gerçekleştirilmesine yönelik yaklaşımların tespiti ve uygulanmasına yönelik tedbirler alınmalıdır.

✔ Lojistik merkezlerin liman, hava alanı ve demiryolu bağlantılarının kurulması hedeflenmelidir.

» **Lojistikte bölgesel güç** olabilmenin en önemli ayağı **özel sektörün** bu alanda yatırım yapmasının özendirilmesi ve yatırımların sürdürülebilmesi amacı olmalıdır. Bu kapsamda;

✔ Demiryolu vagon sahipliği gibi var olan yatırımları koruyucu önlemler tarifelerde ve uygulamalarda **sürekliliğin** korunması yoluyla sağlanmalıdır.

✔ **Modlar arası haksız fiyat rekabetini** ortadan kaldırmak doğrultusundaki önlemler temel ekonomik projelerden biri olarak yürürlüğe konulmalıdır.

✔ **Bölgesel lojistik güç** olabilmenin kuşkusuz, en önemli projesini oluşturan ilkeler,

● Özellikle bu alanda aktif olan TCDD gibi kamu kuruluşlarının, bu projenin en önemli ayağını oluşturan taşımacılık faaliyetini yürüten özel sektör kuruluşlarına **ayrım gözetmeksizin eşit uzaklıkta bulunmak**,

● Var olan tarifeleri **istisnasız** tüm lojistik şirketlerine **aynen** uygulamak,

● Demiryolu taşımacılığında kullanılan vagon parkını tüm talepte bulunanlara **eşit koşullarda** hizmete sunarak gerekli **güven** ortamını yaratmak,

● Lojistik sektörünü doğrudan ilgilendiren hizmete yönelik **kurum ihtiyaçlarını dışarıdan sağlarken** ilgi duyan tüm sektör kuruluşlarını bilgilendirmek ve onlardan gelecek tepkileri yine **eşitlik** ve **yeterlilik** gözetilerek değerlendirmektir.

Kamunun bu alandaki oyuncularının görevi, **özel sektörün** ihtiyaç duyduğu **güven, eşitlik ve süreklilik** gibi yaşamsal öneme sahip bir ortamı sağlamak olacaktır.

berrsort
express

✔ SAATTE 8500 ÜRÜN ✔ MODÜLER YAPI ✔ KOMPAKT TASARIM ✔ %85 VERİMLİLİK

Berrmak - Başakşehir / İstanbul

www.berrmak.com

Berrmak GmbH - Berlin / Almanya

berrmak@berrmak.com +90 212 486 25 79

127 ülkeye hizmet sağlayan ve en hızlı büyüyen hava kargo markası olan Turkish Cargo, haziran ayında başarılı bir performans sergileyerek dünyanın ilk 3 hava kargo markasından biri oldu.

TURKISH CARGO 3. sıraya yükseldi

dünya hava kargo taşıyıcıları arasında

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre, geçen yılın aynı döneminde 6. sırada yer alan Turkish Cargo, bu yıl haziran ayında Amerika, Avrupa ve Uzakdoğu'nun en büyük markalarını geride bırakarak 3. sıraya yükseldi. Hava yoluyla taşınan kargo tonajının kat edilen kilometreye çarpımıyla elde edilen Freight Tonne Kilometres (FTK) verilerine göre milli şirket, 2021 haziran ayında yüzde 5,7 pazar payıyla en iyi 25 hava kargo taşıyıcısı arasında en yüksek büyüme oranını gerçekleştirdi.

Turkish Cargo, IATA'nın nisan ayı istatistiklerine göre de yüzde 25'e yakın pazar payıyla Macaristan kargo ihracatında her 4 sevkiyattan 1'ini taşıyarak 1. sıraya yükseldi. Şirket, mayıs ayı istatistiklerine göre ise bin 668 ton hava kargo taşıması ile birçok güçlü rakibini geride bırakarak İsviçre kargo ihracatında da 2. sırada yer aldı. Turkish Cargo, Uluslararası Hava Kargo Bilgi Sağlayıcısı World Air Cargo Data (WACD)'nın yayınladığı haziran ayı kümülatif verilerine göre de Kanada ve Malezya kargo ihracatında 3. sıraya yükseldi.

Turkish Cargo, ekspres taşıyıcılar hariç hava kargo markaları arasında 96 destinasyondan oluşan dünyanın en geniş kargo uçağı ağına sahip ve 25'i kargo uçağı olan 372 uçaktan oluşan filosuyla faaliyetlerini sürdürüyor.

THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı M. İlker Aycı, Turkish Cargo'nun hedeflerine bu kadar hızlı ulaşmasının kendilerini gururlandırdığını belirterek, "Özellikle bir kriz döneminde bu performansı yakalamış olmak başarı için engel tanımadığımızın önemli bir göstergesidir. İnanıyorum ki Turkish Cargo bu yükselişini sürdürecek ve bayrağımızı zirveye de taşıyacaktır, markamızın bugünlere gelmesinde katkı sağlayan tüm çalışma arkadaşlarıma teşekkür ederim" ifadelerinin kullandı.

TÜRK GÜL ÜRÜNLERİNİ DÜNYANIN DÖRT BİR YANINA TAŞIYOR

Dünya gül yağı ihtiyacının %65'ini karşılayan Türkiye, elverişli iklim koşullarıyla, kalite bakımından birinci sınıf güllerin yetiştirilmesine olanak sağlıyor. Parfüm ve esans endüstrisinin vazgeçilmez ham maddesi olarak değerlendirilen endüstriyel gül ürünlerinin ülkemizde 10 milyon euroluk ihracat kapasitesi bulunuyor. Bu kapasitenin 3'te 1'ini karşılayan GÜLBİRLİK (Gül, Gül Yağı ve Yağlı Tohumlar Kooperatifi) gül yağı ihracatının %75'ini hava kargo ile gerçekleştiriyor. Dünyanın en güçlü kargo uçuş ağına sahip olan ve kıtalararasında ticaret köprüleri kuran Turkish Cargo, Türkiye'nin ihracatına büyük katkı sağlıyor. Bayrak taşıyıcı hava kargo markası, Anadolu'nun Göller Yöresinde ve Isparta'da üretilen gül ürünlerini, 60 yılı aşkın bir süredir dünyadaki parfüm ve esans endüstrisinde önde gelen ülkeleri Almanya, Fransa, Çin ve ABD başta olmak üzere onlarca noktaya ulaştırıyor.

Gülbirlik Genel Müdürü Hasan Çelik, "Dünyadaki parfüm ve kozmetik sektörünün olmazsa olmazı gül ürünlerimizi Turkish Cargo ile sınırlarımızın ötesine ulaştırıyoruz. 1954'ten bugüne kadar başarıya ulaşmamızdaki en önemli etmenlerin başında Turkish Cargo'nun kaliteli hizmeti gelmektedir. Bunun yanı sıra Turkish Cargo'nun hızı ve geniş kapasitesi biz ihracatçılar için büyük bir fırsat oluyor'' dedi.

TANITIM FİLMLERİYLE HAVA KARGONUN FIRSATLARINA DİKKAT ÇEKİYOR

Dünyanın herhangi bir ülkesinden gelen ithalat ve ihracat talebine rahatlıkla karşılık verebilen Turkish Cargo, "Ülkemizin Emeğini #GururlaTaşıyoruz" projesi kapsamında yayınladığı tanıtım filmleri ile ülkemiz ihracatçılarıyla olan işbirliğini anlatıyor. Milli marka, geçtiğimiz yıl başlattığı tanıtım filmi projesi ile ülke ihracatçısına sağladığı benzersiz pazar erişimi imkânlarının azami ölçüde değerlendirilmesi, hava kargonun efektif, yerinde ve makul fiyatlamalarla kullanılacağının daha yakından anlatılmasını amaçlıyor.

CONTAINER TERMINAL WILHELMSHAVEN / GERMANY – NEW PARTNER FOR EAST MED

We offer optimum conditions for your business! Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven is Germany's only deep-water port, with a water depth of 18 metres.

The carrier SEALAND, a MAERSK company, connects Wilhelmshaven with Mersin via the liner service SLB North Sea.

Of course, we also have the ideal sites for your business, whether multi-user or high-bay warehouse, order picking and distribution centre or purpose-built logistics facility.

Think big – and act at the Freight Village + Container Terminal Wilhelmshaven!

SLB North Sea

www.freightvillage-wilhelmshaven.com

WILHELMSHAVEN
FREIGHT VILLAGE | CONTAINER TERMINAL

Plose, Avrupa otoyollarında KONTROLÜ nakliyeciye bırakıyor

Uluslararası nakliyecilere Roadmaster ürünüyle Avrupa otoyollarında otomatik geçiş hizmeti sunan Plose, ayrıca filo takibi, lokasyon, hız, ısı kontrolü, uzaktan takograf indirme gibi birçok işlemi tek bir cihazla yapma imkanı sunuyor.

Karayolu taşımacılığı yapan firmaların tüm ihtiyaçlarını tek bir çatı altında tedarik eden 360 Group bünyesinde yer alan ve merkezi İtalya'da bulunan Plose Sistem Service SpA, Avrupa'da otoyol, köprü ve tünel geçişleri, gabari dışı yük izinleri, vergi iadeleri ve akaryakıt temini konusunda hizmet veriyor. Şirket, Roadmaster ürünüyle, Avrupa'da 14 ülkede otomatik geçiş imkanı sağlarken, filo takibi, lokasyon, hız, ısı kontrolü, uzaktan takograf indirme ve bunun gibi birçok işlemi tek bir cihazla yapma imkanı sunuyor.

GEÇİŞ CEZALARI VE CİHAZ ARIZALARI BERTARAF EDİLDİ

360 PS Turkey Ülke Müdürü Murat Sezerer, uydu teknolojisi ile mikrodalga teknolojisini bir araya getiren Roadmaster cihazıyla müşterilerine tüm ülkelerde sorunsuz geçiş yapabilme imkanı sunduklarını söyledi. Yine bu cihazla Avrupa'da tünel ve gemi geçişlerinin de yapıldığının bilgisini veren Sezerer, "Filo takibi kapsamında; araç lokasyon takibi, ısı ve sürüş raporlamaları, uzaktan takograf indirme ve daha birçok konuda yine Roadmaster cihazı ile hizmet vermekteyiz. Bu şekilde tüm bu işlemleri tek bir cihaz altında birleştirirken, araçlardaki cihaz kalabalığı ve kirliliğini bertaraf ediyor, güvenilir teknoloji ile ekonomik açıdan da avantajlı çözümler sunuyoruz. Otoyol geçişlerinde sıkça rastlanan geçiş cezaları ile cihaz arızalarını da kullandığımız teknolojiyle tamamen bertaraf ediyoruz" dedi.

14 ÜLKEDE OTOMATİK GEÇİŞ İMKANI

Roadmaster ürünüyle sundukları hizmetlere her yıl yeni ülkeler eklemeye devam ettiklerini aktaran Sezerer, sözlerini şöyle sürdürdü: "Plose halen Avrupa'da tüm ülkelerde hizmet vermektedir. Ülkelerin kendi otoyol idarelerinin cihazları dışında birden fazla ülkede geçerli olan Roadmaster cihazı gibi çözümleri da tedarik etmekteyiz. Roadmaster cihazımız ile halen Bulgaristan, Macaristan, Polonya, Avusturya, Almanya, Fransa, Belçika, İtalya, İspanya, Portekiz, İsviçre, Danimarka, Norveç ve İsveç'te tek bir cihaz ile otoyol geçiş hizmeti veriyoruz. Her yıl yeni ülkeler eklenerek bu kapsam genişletilmektedir. Bu ülkelerde alternatif çözümler ile bu ülkelerin dışında kalan Avrupa ülkeleri için de farklı alternatiflerle çözümler sunmaktayız. Plose ile Avrupa çapında ulaştığımız müşteri sayısı bugün onbinler seviyesindedir. Hedefimiz çözüm ve hizmetlerimizi geliştirerek bu sayıyı ve pazar payımızı arttırmaktır."

GIDA LOJİSTİĞİNDE KESİNTİSİZ RO-RO HİZMETİ

360 Group bünyesinde yer alan Transferry şirketiyle, gıda lojistiği alanında önemli bir alternatif yaratıyor. "Zamanla bir yarış içinde olunduğu düşünüldüğünde, gıda lojistiği konusunda firmalara sunduğunuz hizmetlerin kesintisiz ve güvenilir olması çok önemli" diyen Murat Sezerer, şunları aktardı: "Ro-Ro servisi kullanarak Avrupa'da deniz aşırı ülkelere servis veren müşterilerimize grup şirketimiz Transferry aracılığı ile Avrupa'daki tüm Ro-Ro hatlarında hizmet vermekteyiz. Özellikle Manş, Baltık Denizi ve Ege Denizi'ndeki hatlarda yüksek hacimlerimizi, müşterilerimize hızlı ve garantili geçişler sağlayarak hayatlarını kolaylaştıracak çözümler getirmekte kullanıyoruz."

FORD TRUCKS'TAN YAZ SICAĞINA SERİNLİK KATAN KAMPANYA

Polen filtresi ve klima gazı değişiminde 220 TL + KDV'den başlayan fiyatlar yetkili servislerimizde. Üstelik dezenfeksiyon kiti, anahtarlık, koku ve çantadan oluşan promosyon seti hediye!

Sıcaklarda serin ve sağlıklı kalın diye, her yükte birlikte.

444 36 73 / 444 FORD
www.fordtrucks.com.tr

POLEN FİLTRESİ

KLİMA GAZI

Belirtilen fiyatlar, 14 Haziran-31 Ağustos 2021 tarihine kadar, kampanyaya dahil olan Ford Trucks yetkili servislerinde geçerli tavsiye niteliğinde olan kampanyalı fiyatlardır. Başka kampanya ve indirimlerle birleştirilemez. Servisler kendi takdir hakları çerçevesinde ilave indirim uygulayabilir. Ford Otomotiv San. A.Ş. belirtilen kampanyaları önceden haber vermeksizin sonlandırma, tekrarlama, uzatma ve değiştirme hakkını saklı tutar. Ford Otomotiv San. A.Ş. kampanyalarla ilgili yapacağı değişikliklerden sorumlu tutulamaz.

Koç

Ford TRUCKS

Her yükte birlikte

UND, Türk TIR Sürücülerinin Schengen vize başvurularında yaşadıkları sorunların çözümü için Dışişleri Bakanlığı'nın da anlaşmalı şirketi olan Gateway ile anlaşma imzaladı.

UND sürücü vize başvuruları SORUNUNU ÇÖZDÜ

Türkiye-Avrupa ticaretinde ve ortak tedarik zincirinin işleyişinde önemli aktörler olarak görev üstlenen Profesyonel TIR sürücülerinin vize süreçlerinin kolaylaştırılması ve sorunlarının çözümünü hedefleyen UND, misyonlara aracılık hizmeti sağlayan GATEWAY ile anlaşma yaptı. Dernek yapılan anlaşma ile "taşımacılar tarafından Avrupa ülke misyonlarına sunulan evrakın kontrolü ve gruplandırmasıyla Misyonların Değerlendirme sürecini kolaylaştırmak adına filtreleme yapılmasını sağlamayı" hedefliyor.

'RET' ORANLARI AZALTILACAK

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından yapılan açıklamada, "Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemi sürecinde; hayati malzeme ve ürünlerin tedarik sürecinde ortaya çıkan sorunların kıtlık riski ve tedarik zinciri kopmalarını beraberinde getirmesi karşısında lojistik sektörünün önemi bir kez daha ve net olarak anlaşılmıştır. Bu sektörün olmazsa olmaz aktörleri Profesyonel TIR sürücüleridir ve bu aktörler ülkemizin karayoluyla ticaretini taşıyarak çok ulvi bir görevi yerine getiriyorlar. TIR sürücülerinin vize başvurularında karşılaşılan 'RET' oranları direkt olarak ticaretimizi ve dolayısıyla ülke hedeflerimizi etkiliyor. Derneğimiz, bu sorunun çözümlenebilmesi için vize sürecine dahil olan 'Avrupa ülke misyonları, misyonlara hizmet veren aracı kurumlar, vize işi yapan müşavir şirketler, firmalar ve sürücüler' gibi her bir taraf ile detaylı çalışma yapmış ve artan "RET" nedenlerinin sebeplerini tespit etmeye çalışmıştır. Türk TIR sürücülerine haksız yere verilen vize 'RET' oranlarının düşürülmesi için Dışişleri Bakanlığımız ve Avrupa ülke misyonları nezdindeki çalışmalarımız devam ediyor. Pandeminin başından bu yana Dışişleri Bakanlığımız ile kurulan çalışma grubumuz sürekli olarak toplanmakta, gelişmeleri ve güncel durumu değerlendirilmekte ve olası girişimleri yürütmeye devam etmektedir. Bu çalışmalara ek olarak, GATEWAY gibi sektöründe lider bir kurum ile anlaşma yapılmıştır. Bu işbirliği ile; 'UND'nin bir filtre görevi ile başvuru evrakını kontrol etmesi ve başvurunun UND tarafından GATEWAY'e teslim edilmesi ile vize başvuru sürecinin daha planlı yürütülmesini hedefledik. Yeni işbirliğinin sektörümüz için hayırlı olmasını diliyoruz" denildi.

VİZE ŞİRKETİ KURDU

UND, ayrıca vize başvuruları için "ASC Vize Hizmetleri" adında şirket kurdu. Faaliyetlerine başlayan şirket, vize hizmetleri konusunda aracılık hizmeti veren aracı kurumlara ve/veya konsolosluk / başkonsolosluklara lojistik sektöründe çalışan TIR sürücülerinin vize başvurularını yapacak. ASC Vize Hizmetleri tarafından verilecek vize hizmetlerine ilişkin işlemler kayıt altına alınacak ve vize başvuru sayıları, kabul ve ret sayılarına ilişkin istatistiki verilerin oluşturulması ile tüm verilerin raporlanabilmesi sağlanarak vizeler konusunda bir veri bankası oluşturulacak. Bu veriler ihtiyaç çerçevesinde başta Dışişleri Bakanlığı olmak üzere ilgili kamu kurumları ile de paylaşılacak.

360
PAYMENT SOLUTIONS

Uzmanlık garantisi. Kara, demir ve denizyolunda.

- ✓ Ro-Ro geçişleri
- ✓ Otoyol ve vergiler, KDV iadeleri
- ✓ Nakit yönetim uygulamaları
- ✓ Demiryolu Intermodal

TRANS FERRY
PLOSE
YES! MONEY
TRANS MODAL

360-paymentsolutions.com

Barbaros Mah. Mor Sümbül Sok. Varyap Meridian Business I Blok Ataşehir - Istanbul
T + 90 216 504 39 33 - info.tr@transferry.com

We connect the world's supply chains

C.H. ROBINSON

ACCELERATE YOUR ADVANTAGE®

C.H. ROBINSON

ACCELERATE YOUR ADVANTAGE®

KURULUŞ TARİHİ: 1905
ADRES: Veko Giz Plaza Maslak - İstanbul / TÜRKİYE
YETKİLİ: Gökalp KOBE ERTUĞRUL

Tel: +90 212 705 9595
Fax: +90 212 705 9596
E-mail: istanbul@chrobinson.com
Web: www.chrobinson.com

1905 yılında kurulan ve "dünyanın en güçlü tedarik zinciri platformu olma" vizyonu ile faaliyetlerini sürdüren C.H.Robinson, 17 milyar dolarlık (2020) cirosuyla dünyanın en büyük üçüncü parti (3PL) ve dördüncü parti (4PL) hizmet sağlayıcılarından birisidir. Dünyanın en geniş "taşıyıcı" ağına sahip olan şirketlerinden birisi olan C.H.Robinson, 120.000 müşterisine lojistik, tedarik zinciri yönetimi ve bilgi teknolojileri alnında servis sağlamaktadır. Şirket, müşterilerinin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için aralarında öncelikle karayolu, denizyolu ve havayolu firmalarının bulunduğu 73.000 kontratlı nakliyeci ile çalışmaktadır.

Global merkezi Minnesota / ABD'de, Türkiye faaliyetlerinin de bağlı olduğu Avrupa merkezi ise Amsterdam/Hollanda'dır. Gayri resmi rakamlara göre dünyanın en fazla karayolu taşıması yöneten şirketi olan C.H.Robinson'un cirosunun %70'den fazlası karayolu faaliyetlerinden gelmektedir.

2013 yılından beri Türkiye'de kendi ofisi ile faaliyetlerini sürdüren C.H.Robinson, uluslararası karayolu ve intermodal taşımacılığı ile tedarik zinciri yönetimi çözümleri sunmaktadır. Sayısı 15.000'e yaklaşan kontratlı nakliyecileri ile Avrupa'da da eşsiz bir taşıyıcı ağına sahip olan firma Türkiye'de ki müşterilerine bu ağı maliyet ve esneklik avantajı olarak sunmaktadır.

TEKNOLOJİ & DİJİTALLEŞME

Kendi teknolojisini sürekli geliştiren C.H.Robinson aynı zamanda bir teknoloji firmasıdır. Microsoft'un da global tedarik zinciri yönetimi için tercih ettiği teknoloji platformu Navisphere C.H.Robinson'un kendi yazılımıdır. Şirketin nihai hedefi tüm operasyonların "el değmeden" yani bilgisayarlara dokunulmadan yönetilmesini sağlamak ve sadece "istisna yönetimi" için ekran başına geçmektir.

Yıllık tecrübe: 115+
Aktif Müşteri: 120.000
Lojistik Servis Sağlayıcı: 73.000
Çalışan: 15.000
CHRW: Halka Açık (NASDAQ)
17 milyar $ Ciro
19 milyon taşıma

SGS TransitNet

KURULUŞ TARİHİ: 2012
ADRES: Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95
İş İstanbul Plaza A Girişi Güneşli İstanbul / Türkiye
YETKİLİ: Mine KAYA

Tel: +90 212 368 40 20
Fax: +90 212 224 78 96
E-mail: tr.transitnet@sgs.com
Web: www.sgs.com.tr/transitnet

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşlarından SGS, dünyada bu işi ilk başlatan şirket olarak kalite ve doğruluk konusunda küresel bir referans olarak görülüyor. Dünya genelinde 2.600'den fazla ofis ve laboratuvar, 93.000'den fazla çalışanıyla temel hizmetleri gözetim, denetim, test ve belgelendirme konusunda her zaman en iyisi olabilmek için sürekli kendisini geliştiren ve yenileyen SGS, 2006 yılında yaptığı partnerlik anlaşması ile Türk lojistik sektörüne alternatif transit teminat sistemi sunmaya başladı. SGS, bu hizmetini 1 Mart 2012 tarihinden itibaren, daha geniş bir ürün yelpazesiyle yürütmek amacıyla kendi bünyesinde Türkiye'de SGS TransitNet Transit Sistemi Destek Hizmetleri A.Ş. adıyla bir şirket kurdu. SGS TransitNet, AB, Sırbistan Makedonya ve Türkiye gümrüklerinde teminatları olan ve bu teminatlara dayanarak hem ihraç, hem ithal, hem de yurt içi gümrükler arası taşımalarda ülkemizde T1/T2/TR hizmeti sunabilen bir kuruluştur.

SGS TransitNet, 22 ülkede müşterilerine 7/24 hizmet vermektedir.

SGS TransitNet müşterileri, aşağıda yer alan ülkelerin gümrük sistemine herhangi bir aracı kuruma ihtiyaç duymaksızın direkt olarak beyanname sunabilmektedir.

SGS TransitNet, diğer transit teminat sistemleri ile kıyaslandığında aşağıdaki konularda avantajlar sağlamaktadır:

» Ulusal Transit ve/veya uluslararası Transit'i kapsar

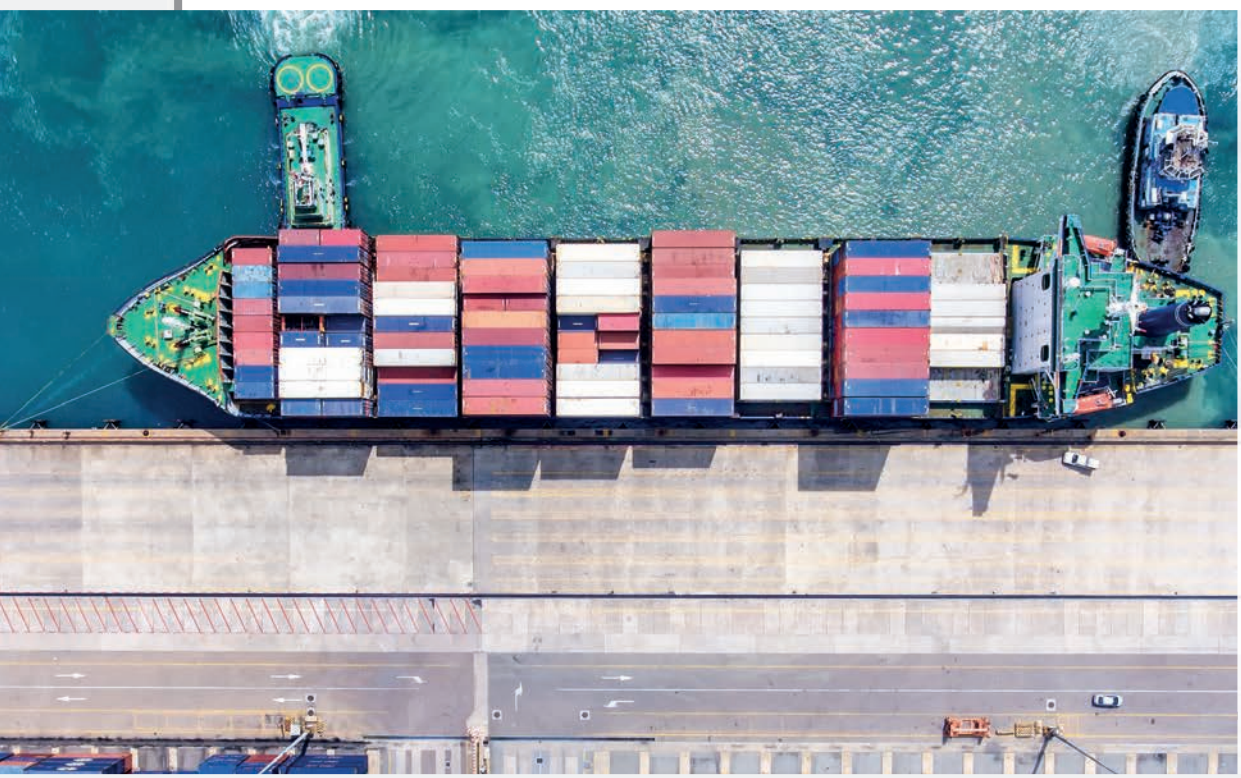
» Taşımacı firmaların kullandığı nakliye programları ile entegrasyon sağlar

» Uluslararası alanda mevcut güvenilir ve deneyimli bir ulusal hizmet sağlayıcısı ile gümrük anlaşmaları yapar

» Operasyonların ve hizmetin öngörülebilirliği ve sürdürülebilirliğini sağlar

» Çok dilli web tabanlı ve kullanıcı dostu uygulama sunar

Sekrötümüzün en büyük firmaları uzun yıllardır SGS TransitNet hizmetlerini memnuniyetle kullanmaktadır.



HİZMET VERİLEN ÜLKELER

Türkiye
Bulgaristan
Romanya
Macaristan
Polonya
Litvanya
Belarus
Almanya
Hollanda
Birleşik Krallık
İtalya
Fransa
İspanya
Hırvatistan
Sırbistan
Makedonya
Slovenya
Slovakya
İsviçre
Letonya
Yunanistan
İrlanda
Belçika

6. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

25 - 26 Ağustos 2021

EKONOMİDE YENİ ROTA ve LOJİSTİKTE GELECEK TASARIMLARI

www.ekonomivelojistikzirvesi.com

- ✓ COVID 19 PANDEMİSİ ULUSAL ve ULUSLARARASI EKONOMİLERİ NASIL DÖNÜŞTÜRÜYOR?
- ✓ COVID 19 PANDEMİSİ İLE GELECEĞİN LOJİSTİK TASARIMLARINDA NELER ÖN PLANA ÇIKIYOR?
- ✓ E-TİCARETİN YÜKSELİŞİ EKONOMİ ve LOJİSTİKTE HANGİ DÖNÜŞÜMLERİ ZORUNLU KILIYOR?
- ✓ YENİ EKONOMİ OLUŞURKEN LOJİSTİK SEKTÖRÜ NASIL KONUMLANMALI, ATILMASI GEREKEN ADIMLAR NELER OLMALI?
- ✓ LOJİSTİKTE BÖLGESEL OYUNCU OLMA HEDEFİNDEKİ TÜRKİYE HANGİ PROJELERİ HAYATA GEÇİRMELİ?

SEKTÖRLER ve LOJİSTİK OTURUMLARI

- » LİDER SEKTÖRLERİN GELECEK PLANLARI, DİJİTAL DÖNÜŞÜM PROJELERİ, ve LOJİSTİK SÜREÇLERİ
- » TEHLİKELİ ve KİMYEVİ MADDELER LOJİSTİĞİ
- » E-TİCARET LOJİSTİĞİ
- » PROJE & AĞIR YÜK ve ENERJİ LOJİSTİĞİ
- » TEKSTİL ve HAZIR GİYİM LOJİSTİĞİ
- » OTOMOTİV ve YAN SANAYİ LOJİSTİĞİ
- » GIDA LOJİSTİĞİ
- » SAĞLIK ve FARMA LOJİSTİĞİ

5. YILIN LOJİSTİKTE BAŞARI ÖDÜLLERİ TÖRENİ ve GALA YEMEĞİ

Platin Sponsor

GENEL TRANSPORT Since 1988

Altın Sponsor

SGS TransitNet

Bronz Sponsorlar

konsped

BATU International Logistics

360 PAYMENT SOLUTIONS

Yaka Kartı Sponsoru

CEVA LOGISTICS

Konferans Çanta Sponsoru

C.H. ROBINSON

DESTEKLEYEN KURUMLAR

DEİK DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU FOREIGN ECONOMIC RELATIONS BOARD · utikad · UND Uluslararası Nakliyeciler Derneği · DTD Demiryolu Taşımacılığı Derneği Railway Transport Association · AND Ağır Nakliyeciler Derneği · AKT · TEDAR Tedarik Zinciri Yönetimi Derneği · TGSD Türkiye Giyim Sanayicileri Derneği Turkish Clothing Manufacturers' Association · etid

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor:

Rekabetçi, sürdürülebilir, teknolojik ve dinamik bir TAŞIMACILIK SİSTEMİ oluşturacağız

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, Türkiye'nin uluslararası ticaretteki hedeflerine ulaşılabilmesi ve pandemi sürecinde yakaladığı fırsatın kalıcı hale gelebilmesi için, kombine ve intermodal taşımacılık alternatifleri ile daha rekabetçi ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi tesis etmeyi, yük taşımacılığını tamamen dijitalleştirmeyi, Lojistik Koordinasyon Kurulu ile bürokratik engellerin kolayca aşıldığı dinamik bir lojistik altyapısı oluşturmayı hedeflediklerini söyledi.

Covid-19 ulaşım ve lojistik sektörünü nasıl etkiledi? Türkiye'de uluslararası lojistik ve taşımacılık alanında hangi adımlar atıldı?

Biz lojistik sektörümüzün pandemi döneminde çok önemli bir sınavdan başarı ile çıktığına şahit olduk. İhracatımızın kayda değer şekilde arttığı bugünlerde Avrupa ve Orta Asya'ya yönelik taşımalarımızda karşılaşılan geçiş belgesi kotası, sınır kapılarındaki pandemi yasakları, konteyner temin sorunları ve navlundaki artışlar gibi ciddi problemler ile mücadele ediyoruz. Bizim bu mücadelemizdeki en büyük destekçimiz olan lojistik çalışanları insanüstü emek vererek tedarik zincirinin devam etmesini sağladılar.

Yaşanan süreç lojistik çalışanlarının ne kadar hayati önem taşıdığını bize göstermiştir. Bu kapsamda birçok uluslararası kuruluşun da önerdiği gibi, lojistik çalışanlarımızın anahtar personel olduklarını düşünüyorum. Bu kapsamda en önemli önceliğimiz lojistik çalışanlarımızın çalışma standartlarının yükseltilmesidir.

Ayrıca pandemi süreci, tedarik zincirinde süregelen alışkanlıkların sorgulanmasına neden olmuştur. Bu kapsamda, tedarik zincirlerinin alternatifli hale gelmesi ihtiyacı ön plana çıkmıştır. Özellikle Avrupa ve Orta Asya'ya yönelik taşımalarımızda karşılaşılan geçiş belgesi kotası ve sınır kapılarındaki yoğunluk gibi sorunlar nedeniyle en etkin çözüm olarak intermodal taşımacılık öne çıkmaktadır.

Halihazırda uluslararası karayolu taşımalarımızın önemli bir bölümü deniz sınır kapılarımızdan, Ro-Ro seferleri şeklinde gerçekleşmektedir. İtalya, Fransa, İspanya, Ukrayna gibi ülkelere yönelik Ro-Ro hatları aktif bir şekilde kullanılmaktadır. Ro-Ro hatları dışında Ro-La hatlarını da kullanan taşımacılarımız, alternatif taşıma modları ile ticaretimizi kesintisiz bir şekilde sürdürülebilmektedir.

Önümüzdeki dönemde de, yeni Ro-Ro hatları, blok tren/konteyner gibi intermodal taşımacılık alternatifleri ile ülkemiz ihracatını destekleyecek daha

rekabetçi ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi tesis etmeyi planlıyoruz.

Ülkemizin coğrafi avantajı onu doğal bir lojistik köprü haline getirmektedir. Başta Çin olmak üzere, Uzak Doğu ülkelerini Avrupa kıtasına bağlayan bilinen adıyla Orta Koridor güzergahında etkin olmak önemli stratejik önceliğimizdir.

Ülkemizin geleceğe yönelik hedefleri doğrultusunda dış ticaretteki taleplerinin karşılanması, bunun yanı sıra transit konumunun da sunduğu fırsatlar ile sadece ürettiğinden değil, toprakları üzerinde taşınan yüklerden de katma değer kazanması ve lojistik hizmet ihracatında sayılı ülkeler arasında yer alması için çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

RAYLARDA ADİL REKABET ORTAMI YARATILACAK

Pandemi sürecinde karayolunda yaşanan aksaklıklar nedeniyle özellikle intermodal ve demiryolu taşımacılığına talep arttı. Bu alanda Türkiye nasıl bir potansiyele sahip? Bakanlık olarak bu alana dönük gündeminizde neler var?

Lojistiğin geliştirilebilmesi, yükün farklı taşıma modlarında güvenli, etkin ve hızlı şekilde taşındığı intermodal taşımacılık ile çok yakından ilgilidir. Bu bağlamda, intermodal taşımacılığı, özellikle zaman ve maliyet yönünden en verimli taşıma modu olarak görüyor ve bu açıdan büyük önem atfediyoruz.

Ülkemizde gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığı ilk sırayı almakta, özellikle uluslararası taşımacılıkta demiryolu sektörünün aldığı pay çok düşük kalmaktadır. Ülkemizin 2023 ulaşım hedefleri doğrultusunda, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının paylarının dengeli bir şekilde arttırılması amaçlanmaktadır. Örneğin, yurt içi taşımalarda demiryolu taşımacılığının yükteki payının %4,76'dan %15'e, denizyolu taşımacılığının payının ise %2,66'dan %10 seviyelerine çıkarılmasını hedefliyoruz.

"Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) revizyonu Ulaştırma Ana Planı altında devam etmektedir. Ülkemiz için stratejik önemi olan Orta Koridorda etkinliğinin arttırılması ile Avrupa ile Asya arasındaki en etkin tedarik zincirinin oluşturulması için gerekli lojistik altyapısını oluşturmaya çalışıyoruz."

Serbestleşen demiryolu sektöründe faaliyet gösterecek işletmecilerin, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında hizmet verebilmeleri için sektörün düzenleyici makamı, ulusal emniyet otoritesi ve kamu hizmeti yükümlülüğü uygulayıcısı olarak AB Müktesebatına uyumlu olarak mevzuat çalışmaları yapmaktayız.

Demiryollarında serbestleşme ile birlikte özel sektörün yolcu ve yük tren işletmeciliği yapabilmesinin önü açılmış ve bu kapsamda; TCDD Taşımacılık A.Ş. ve İZBAN olmak üzere 2 adet şirketi demiryolu yolcu tren işletmecisi olarak, TCDD Taşımacılık A.Ş., Körfez Ulaştırma A.Ş. ve OMSAN olmak üzere 3 adet şirketi ise demiryolu yük tren işletmecisi olarak yetkilendirdik. Ayrıca demiryolu sektöründe hizmet veren organizatör ve acentelerin yetki belgeleri Genel Müdürlüğümüz tarafından verilmektedir.

Demiryolu altyapı işletmecilerine emniyet yetkilendirmesi verilmesi, demiryolu tren işletmecileri ve şehir içi raylı toplu taşıma işletmecilerine emniyet sertifikası verilmesi, tren makinist ehliyeti düzenlenmesi, demiryolu faaliyetlerinde emniyet kritik görevleri yapan personelin sahip olması gereken mesleki yeterlilik belgelerinin düzenlenmesi, emniyet kritik görevleri yapan personele yönelik eğitimlerin, sınavların ve belgelendirmenin yapılacağı eğitim ve sınav merkezlerinin sağlaması gereken asgari koşullar ile bu merkezlerin yetkilendirilmesi işlemlerini yapıyoruz.

Ulusal demiryolu altyapı ağında hizmet veren demiryolu araçları Genel Müdürlüğümüzce kayıt altına alınmakta ve söz konusu demiryolu araçlarının bakım-onarımlarını yapmak üzere "Bakımdan Sorumlu Kuruluş (ECM)" ve "Bakımdan Sorumlu Birimler" yetkilendirilmektedir.

Demiryolu altyapı işletmecisi tarafından hazırlanan şebeke bildirimi tarafımızca onaylanmakta olup demiryolunda taşımacılık payının artırılmasına yönelik olarak, yatırım ve işletmecilik maliyetlerinin düşürülmesine, karasal yükün demiryollarına kaydırılmasının cazip hale getirilmesi için teşvik unsurlarının devreye alınmasına yönelik çalışmaları sürdürmekteyiz. Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında ticari şartlarda hizmet verilemeyen hatlarda kamu hizmeti yükümlüsü TCDD Taşımacılık A.Ş. 'ye sübvansiyon ödemeleri Genel Müdürlüğümüz bünyesinde yapılmaktadır.

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK KOMBİNE TAŞIMACILIKLA YAKALANACAK

Hayata geçirilen projelerle karayolu alanında Türkiye nasıl bir altyapıya ulaştı? 2023 hedefleri doğrultusunda karayolunda nasıl bir ulaşım ağı hedefleniyor?

Ulaştırma sektörü, ihtiyaçlar neticesinde ortaya çıkan insan ve eşya hareketine dayalı, dinamik bir sektördür. Bu bağlamda, ekonomik ve sosyal hayat başta olmak üzere, yaşanan değişimlere ayak uydurmak, ortaya çıkan sorunları çözmek gerekmektedir. Bunun için günün şartlarına uygun strateji ve politikalar belirleyip gerekli idari yöntem ve düzenlemeleri hayata geçirmek önem arz etmektedir.

Bakanlığımızda yeniden yapılanma süreci ile birlikte, 17 Ocak 2020 tarihinde Karayolu Düzenleme, Demiryolu Düzenleme, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlükleri birleştirilerek "Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü" kurulmuştur. Bu kapsamda Mülga Müdürlüklerinden devir aldığımız görevlerimiz ile çalışmalarımıza devam ediyoruz.

Ülkemizin uluslararası ticaretteki hedeflerine ulaşılabilmesi ve pandemi sürecinde yakaladığı fırsatın kalıcı hale

gelebilmesi için, rekabetçi bir kombine taşımacılık sisteminin tesis edilmesi gerekmektedir. Uluslararası platformlarda, sadece karayolu taşımacılığına bağlı olan bir taşımacılık sisteminin, orta vadede sürdürülebilir olmadığı varsayılmaktadır.

2021 ile başlayarak taşımacılıkta dengeli ve alternatifli bir sistem geliştirmek için projelerimizi önceliklendiriyoruz.

Özellikle demiryolu hatlarımıza limanlarımızın ve lojistik merkezlerimizin bağlantı kurmasını çok önemsiyoruz. Bu kapsamda kurulacak olan iltisak hatlarını öncelikli projemiz olarak görüyoruz. Bunun yanı sıra demiryolu ağımızın altyapısını güçlendirme, intermodal taşımacılık altyapısını güçlendirmek ve sınır geçişlerini kolaylaştırmak konularında projeler yürüteceğiz.

YÜK TAŞIMACILIĞI TAMAMEN DİJİTALLEŞTİRİLECEK

Bu sürecin öncelikli gündem maddelerinden biri de dijitalleşme. Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak dijitalleşme alanında ne tür adımlar attınız? Devreye almayı planlandığınız yeni projeler var mı?

Sürdürülebilir ulaşım politikaları; trafik güvenliği, çevre ve dijitalleşme ekseninde şekillenmektedir. Pandemi süreci ile birlikte dijitalleşmenin ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmıştır. Bizde dijitalleşme odaklı çalışmalarımızı yürütüyoruz. Bu kapsamda; Genel Müdürlük olarak verdiğimiz hizmetlerin kalitesini yükseltmeyi amaçlayarak tüm mevzuat çalışmalarımızı, teması minimuma indirmek ve işlem hızını arttırmak adına e-devlete entegre edecek şekilde düzenlemekteyiz.

Bu çalışmalar kapsamında, geçtiğimiz yıl içerisinde verdiğimiz hizmetlerin büyük bir bölümünü e-devlet sistemine aktararak vatandaşlarımız için en etkin hizmeti sağlamaya çalıştık. 122 adet hizmetimiz için 2020 yılında 802 milyon adet erişim sağlanmış olup toplamda 25 milyon işlem yapılmıştır.

Ayrıca verdiğimiz barkotlu belgelerden 2020 yılında, vatandaşlarımız tarafından 1,7 milyon adet çıktı alınmış ve bu belgeleri almak için Bölge Müdürlüklerimize müracaat etmelerine gerek kalmamıştır. U-net sistemi sayesinde yapılan işlemler süresince tüm adımlar yazılım tarafından doğrulanmakta ve birçok belge ve bilgi e-devletten otomatik sorgulanabilmektedir. Böylece, yanlış yazılma gibi kullanıcı hatası olmamaktadır. Yapılacak ödemeler sistem tarafından hesaplanarak vatandaşlarımıza SMS olarak bildirilmekte, ödemeler bankalara yapılmakta ve otomatik olarak ödeme bilgileri sisteme düşmektedir.

> "Uluslararası karayolu taşımalarımızın önemli bir bölümü deniz sınır kapılarımızdan, Ro-Ro seferleri şeklinde gerçekleşmektedir. Önümüzdeki dönemde de, yeni Ro-Ro hatları, blok tren/konteyner gibi intermodal taşımacılık alternatifleri ile, ülkemiz ihracatını destekleyecek, daha rekabetçi ve sürdürülebilir bir taşımacılık sistemi tesis etmeyi planlıyoruz."

Yolcu taşımacılığına ilişkin tüm süreçler U-ETDS adını verdiğimiz sistemimiz üzerinden yürütülmektedir. Bu kapsamda özellikle pandemi sürecinde HES kodu uygulaması yapılmıştır. Bulaş riski olan vatandaşlarımıza bilet satılmamış, daha sonradan covid pozitif çıkan vatandaşlarımız için de temaslı yolcuların tespiti bu sistem üzerinden yapılmıştır.

Yük taşımacılığına ilişkin işlemlerin U-ETDS üzerinden yürütülmesi çalışmalarımız devam etmektedir. Yük taşımacılığının tamamen dijitalleştirilmesini hedefliyoruz. Taşımacılıkta kullanılan yetki belgelerine ilişkin tüm işlemleri ise dijital olarak yürütüyoruz.

Biz dijitalleşmeyi çok önemsiyor ve bu konuda çok mesai harcıyoruz. Özellikle taşımacılık gibi dinamik bir sektörün ancak tam dijitalleşme ile başarıya ulaşacağını değerlendiriyoruz.

DEV LOJİSTİK MERKEZLER KURULACAK

Lojistik köy projelerinde nasıl bir ilerleme sağlandı? Bu projeler lojistik süreçlerine nasıl katkı sunacak?

Taşımacılık alt yapısının en önemli unsurlarından biri olan lojistik merkezlerin kurulması ve işletilmesi konusunda Genel Müdürlüğümüz bünyesinde önemli çalışmalar yürütülmektedir. Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) revizyonu Ulaştırma Ana Planı altında devam etmektedir. Ülkemiz için stratejik önemi olan Orta Koridorda etkinliğinin arttırılması ile Avrupa ile Asya arasındaki en etkin tedarik zincirinin oluşturulması için gerekli lojistik altyapısını oluşturmaya çalışıyoruz.

Ayrıca, Genel Müdürlüğümüz tarafından koordine edilen Lojistik Koordinasyon Kurulu çatısı altında Bakan ve Bakan yardımcısı seviyesinde ülkemizin lojistik ihtiyaçları tartışılmaktadır.

Amacımız ülkemizdeki lojistik merkez altyapısının Lojistik Koordinasyon Kurulu'nun karar verici dinamik yapısını kullanarak iyileştirilmesidir. Böylece ilgili tüm kurum ve kuruluşların bir arada kararlar verdiği, alınan kararların sonuçlandırılmak üzere etkin takibinin yapıldığı, bürokratik engellerin kolayca aşıldığı dinamik bir yapı oluşturmayı hedefliyoruz.

Hedefimiz ilk aşamada mevcut lojistik merkezlerinin tam kapasitede kullanılmasını sağlayacak işletme modelleri geliştirerek kamu- özel sektör işbirliği ile bu merkezlerin verimli işletilmesini sağlamaktır. Akabinde ve bu çalışmalarımızla eşzamanlı olarak; dünya standartlarında, lojistik firmalarının kümelendiği, çevreye duyarlı, tüm kaynakların verimli ve ekonomik kullanıldığı, gümrük hizmetlerinden bakım hizmetlerine, eğitim hizmetlerinden belgelendirme hizmetlerine kadar her türlü ihtiyacın bir arada karşılanabileceği yeni dev lojistik merkezlerin ülkemizin ihtiyaç duyulan yerlerinde kurulmasını hedefliyoruz.

WOF EXPO

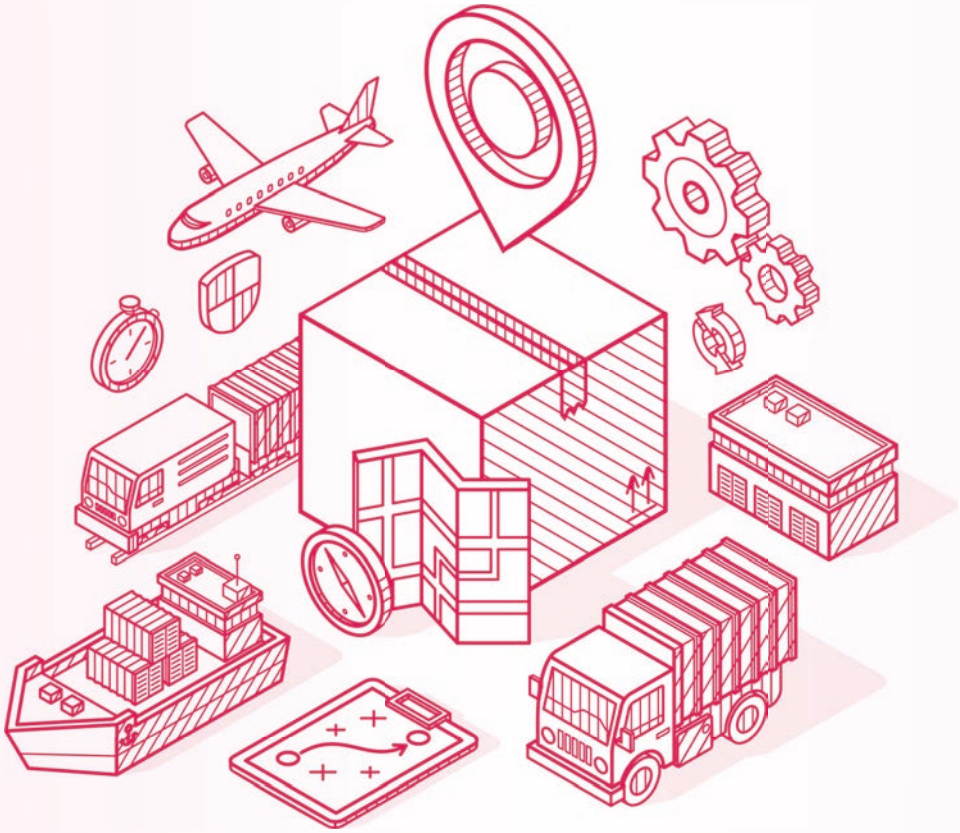
DIGITALIZATION IS CHANGING THE WORLD.

VISIT THE MOST INNOVATIVE SUPPLY CHAIN EXPO
IN THE HEART OF EUROPE.

44+
COUNTRIES

250+
EXHIBITORS

9000+
VISITORS



6. - 8.10.2021
INCHEBA EXPO
Bratislava, Slovakia
www.wofexpo.com

DIGITALIZATION | E-COMMERCE | INNOVATIONS | GREEN DEAL | STARTUPS

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan

TÜRKİYE DENİZCİLİKTE GÜCÜNÜ YENİ PROJELERLE ARTIRACAK

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, UTA Lojistik Dergisi'ne konteyner krizinden dijitalleşmeye, yeşil limandan filo yenileme projesine, Ro-Ro taşımacılığına kadar denizcilik ve lojistik sektörünü etkileyecek birçok önemli konuya ilişkin değerlendirmelere bulundu. Baylan, 2023 hedefleri doğrultusunda Türk denizciliğinin küresel piyasada daha fazla söz sahibi olması adına kısa ve orta vadede hayata geçirilecek projeleri açıkladı.

Dış ticaret taşımalarında denizyolunun payı nedir? Denizyolu yük taşımacılığının milli gelire katkısı nedir?

TÜİK verilere göre, 2020 yılında Türkiye'nin dış ticareti 164,64 milyar dolar ihracat ve 219,52 milyar dolar ithalat olmak üzere toplam 389,16 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Toplam dış ticaret taşımalarında denizyolunun payı ise 100,91 milyar doları ihracat ve 114,84 milyar doları da ithalat olmak üzere toplam 215,75 milyar dolara ulaşmıştır. Kısaca, toplam dış ticaretin parasal olarak yaklaşık %55,4'ü denizyolu ile gerçekleşmiştir. Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan temin edilen verilere göre, denizcilik sektöründe yer alan ve denizyolu yük taşımacılığı faaliyetinde bulunan işletmeler yıllık yaklaşık 18,9 milyar TL gelir ile denizcilik sektörü faaliyet kolları arasında milli gelire en çok katkıyı vermişlerdir. AB ile kıyaslandığında ülkemizde denizciliğin ekonomimize katkısının da daha fazla olduğu görülmektedir. Önümüzdeki süreçte, Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan alınacak veri setleri kapsamında sektörel büyüklüklerin güncellenmesi, alt sektör büyüklüklerinde, istihdam ve karlılıktaki değişimlerin izlenmesi ve değerlendirmelerin Genel Müdürlüğümüzce yapılması planlanmaktadır. Özellikle istihdam politikalarının şekillendirilmesinde, bu veriler büyük önem arz etmektedir.

Türkiye denizyolu taşımacılığında nasıl bir filo gücüne sahip? Türk sahipli koster filosu ve gemilerin yaş ortalaması nedir?

2003 yılında Türk sahipli deniz ticareti filosu 8,9 milyon DWT (Deadweight Ton) ile dünyada 17. sırada yer almakta iken Ocak 2021 itibariyle de 28,9 milyon DWT ile 15'inci sıraya yükselmiştir. Ancak, koster filomuz her geçen gün yaşlanarak artan maliyetler sebebiyle rekabet gücünü yitirmektedir. Bununla birlikte özellikle AB limanlarında belirli bir yaşın üzerindeki gemiler için uygulanan yoğun denetimler ve gemi tutuklanmaları

işletmeci firmaların AB ülkeleri ile ticaret yapmasının önünde bir zorluk olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla AB'den denizcilikten aldığımız payın azalmasına sebep olmaktadır. Bu ticari kayıpların yanında söz konusu gemilerin seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından da yüksek riske sahip olması, deniz egemenlik alanlarımız için de ayrıca bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

GEMİSİNİ HURDAYA AYIRIP YENİSİNİ İNŞA ETTİRENE TEŞVİK

Koster Filosu Yenileme Projesi hakkında bilgi verir misiniz?

2008'de yaşanan küresel krizden etkilenen deniz ticaret filosunun rekabet gücüne yeniden kavuşturmak, Akdeniz ve Karadeniz'de deniz taşımacılığında yeniden ivme kazanabilmek ve bununla birlikte gemi inşa sanayimizi geliştirmek üzere uzun süredir denizciliğimizin ihtiyacı olan teşvik mekanizmalarını çalıştırmaya başladık. Bu kapsamda, 28 Nisan 2021 tarihinde "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik" yayımlanmıştır. Bu Yönetmeliğin getirdiği teşvik ile Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi'ni de başlatmış olduk. Türk deniz ticaret filosuna yapılacak destek ile her yıl filomuzdaki ekonomik ömrünü tamamlamış 5 gemiye hurda destek bedeli ödenerek yaşlı gemiler hurdaya ayrılıp yerlerine yenilerinin inşa edilmesi sağlanacaktır. Bu sayede kısa vadede olamasa bile orta ve uzun vadeli bir planlama ile gemilerimizin yenilenmesini sağlayacağımız bir teşvik mekanizması oluşturulmuştur. Hurda teşviki kapsamında, sadece koster filomuz yenilenmeyecek, bunun yanı sıra yeni gemiler sayesinde firmaların işletme maliyetleri düşecek, bu gemiler yerli tersanelerimizde inşa edilerek yerli sanayimiz gelişecek ve ihraç mallarımızın da Akdeniz ve Karadeniz'de bu gemilerle taşınmasıyla navlun gelirleri ülkemizde kalacaktır. Ek olarak, limanlarımıza hareketlilik gelecek, gemi insanlarımız için iş potansiyeli oluşacak ve ülkemizin stratejik konumunu güçlendirmesi için güçlü bir deniz taşımacılığı altyapısına sahip olunacaktır. Pandemi sonrası, genel yük gemilerinin navlunlarında görülen muazzam artışla birlikte (baltık kuru yük endeksindeki ciddi artış) koster işletmecilerimizin gelirlerinin artmasını, dolayısıyla yeni gemi inşası için bir talep oluşturmasını bekliyoruz.

Pandemi süreci denizyoluyla yük taşımacılığını nasıl etkiledi?

Çin'de ortaya çıkan bu salgın tüm dünyaya yayılmış, ülkeler sınırlarını kapatmış, insanlar izole olmuş, ulaşım aksamış, tedarik zinciri problemleri ortaya çıkmıştır. Ülkemizde bu sorunun etkilerini görmüş olmakla birlikte Bakanlığımızın aldığı tedbirler neticesinde, 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yıla göre %0,3 artarak 11 milyon 626 bin TEU olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılı Ocak-Haziran döneminde ise limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %5,1 artarak 255 milyon 902 bin ton, limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %12,2 artarak 6 milyon 164 bin TEU olarak gerçekleşmiştir. Uluslararası kuruluşların verilerine göre 2020 yılında dünya konteyner taşımacılığı yaklaşık % 4.5 azalmışken, Türk limanlarındaki konteyner elleçlemesi Covid-19 küresel salgına rağmen küçük de olsa artış yaşamıştır. Bu veriler ışığında başarılı bir kriz yönetimi yapıldığı mevcut çıktılarıyla ortadadır.

'YEŞİL LİMAN' PROGRAMINDA DEĞİŞİKLİK YAPILACAK

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün yürüttüğü "Yeşil Liman" projesi hakkında kısaca bilgi verebilir misiniz?

Ülkemizdeki birçok liman tesisi kentin merkezinde veya yakınında dar bir sahada hizmet vermekte, gemi ve liman operasyonlarından kaynaklı kirlilik şehir yaşamını ve insanlarımızı olumsuz etkilerinden korunması gerekmektedir. Yaşanan veya yaşanması muhtemel çevre kaynaklı olumsuzlukların gide-

NAVLUNLAR YÜKSEK SEYRETMEYE DEVAM EDECEK

Konteyner krizine ilişkin değerlendirmelerde bulunan Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, "Pandemi sonrası ekonomilerin açılmaya başlamasıyla, Çin'in eskisinden daha hızlı bir şekilde üretime geçmesi sonucu çok ciddi talep artışları olmuştur. Bu talebi karşılamak için ihtiyaç duyulan konteynerlerin temini ve pozisyona sokulması maliyetleri artırmış ve limanlarda sıkışıklıklar meydana getirmiştir. Sonuç olarak, bu alanda navlunlar önemli ölçüde artmış, armatörler karlılığı göz önünde bulundurarak yüksek navlun ücretlerinin bulunduğu Çin-Kuzey Amerika ve Çin-Kuzey Avrupa rotalarına daha fazla kapasite ayırmışlardır. Türkiye'nin ithalatında ilk sırada yer alan Çin'in Şangay limanından Hollanda'nın Rotterdam limanına 40 ft'lik bir konteynerin taşınmasının maliyeti Kasım 2020'de 2 bin dolar civarındayken, rakam yakın zamanda 8-10 bin dolar civarına çıkarak son bir yılda yüzde 485 artış olmuştur. Yine Drewry World Container Index verilerine göre, navlunda sekiz ana rotayı içeren birleşik fiyat endeksindeki artış son bir yılda yüzde 293'e ulaşmıştır. 2008 krizi sonrasında strateji değişikliğine giden küresel hat operatörleri oluşturdukları ittifaklarla (alliance) pandemi süresince pazardaki paylarını artırmak yerine kârlılıklarını koruma stratejilerine odaklanmışlardır. Geçmiş krizden edindikleri tecrübelerle de 3 büyük ittifak olarak adlandırılan 2M, Ocean Alliance ve The Alliance pandemi sürecinde kapasite planlamalarını başarılı bir şekilde yaparak kazançlarını büyük ölçüde arttırmışlardır. Taşımacılık devi Maersk hisselerinin değerinin son bir yılda üçe katlanması bu durumu açıkça göstermektedir. Özellikle gelişmiş ülkelerde bireysel tüketim artarken, şirketler stok alımına yönelmiş buna bağlı olarak da arz zincirindeki sorunlar navlunları ve ürün fiyatlarını arttırmıştır. Mevcut alışkanlıklardaki değişimler ve şirketlerin ittifak stratejileri göz önüne alındığında navlun fiyatlarının orta vadede de günümüz seviyelerinde olduğu gibi yüksek seyretmesi tahmin edilmektedir" dedi.

rilmesi ve mümkün ise ortadan kaldırılması için, çevreye daha duyarlı liman tesislerinin ülkeye kazandırılması gerekmekte olduğu düşünülerek "Yeşil Liman Sertifika Programı" Genel Müdürlüğümüz bünyesinde başlatılmıştır.

Anılan sertifika programı kapsamında belirlenen şartları yerine getiren ve bunları idareye sunan liman tesislerine "Yeşil Liman" belgesi verilmektedir. Onbirinci Kalkınma Planı içinde (2019-2023) çevreye duyarlı liman uygulamaları da yer almakta olup 510'uncu maddesinde "Ülkemizdeki kamu ve özel sektörün liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla koordine edilecek ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır" hedefi yer almıştır. Dünyadaki denizcilik sektörü paydaşları, Birleşmiş Milletler 'in denizciliğin sıfır karbona yönelik hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmak için gerekli olan araştırma ve geliştirme çalışmalarını desteklemekte ve bu yönde yeni düzenlemeleri hayata geçirmek için çalışmalar yapmaktadır. Bu kapsamda, Genel Müdürlüğümüz iklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılması hususu sertifika programının ana unsurlarından birini oluşturmakta. Yeşil liman sertifika programına yönelik yapacağımız yeni mevzuat düzenlemesi ile ISO 14064 standardı kapsamında sera gazı emisyonlarının raporlanması ve doğrulanmasını zorunlu hale getirilecektir. Uluslararası ticarete açık liman tesislerimizde 20 tanesi bugüne yeşil liman sertifikalandırılması gerçekleştirilmiş olup 6 liman tesisimizin başvuru süreci devam etmektedir. Yeşil Liman sertifikasını hak eden liman işletmelerinin Yeşil Liman Sertifikalı işletme olması hasebiyle limancılık sektörüne önderlik edeceği ve sektörü daha ilerilere taşıyacağına inancımız tamdır. Nihai olarak şunu ifade etmek isterim ki; mevcut uygulamaları sürekli geliştirmek, dünyada yapılan diğer iyi uygulamaları örnek alarak ve ülkemizin öncü limanlara sahip olması için çalışmalarımıza devam etmekteyiz.

DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN AJANDASI YOĞUN

Denizcilik ile ilgili yakın zamanda hayata geçirmeyi planladığınız çalışmalardan kısaca bahseder misiniz?

2023 hedefleri doğrultusunda Türk denizciliğinin küresel piyasada daha fazla söz sahibi olması adına kısa ve orta vadede hedeflerimizi ve faaliyetlerimizi kısaca özetlemek isterim.

» Dijital devrim diye tanımlanan dijitalleşmeyle birlikte deniz ticaretimize yönelik iş ve işlemlerin birçoğunun elektronik ortama taşınmasına büyük önem vermekteyiz. Bürokrasinin azaltılması, mevzuatın daha yalın hale getirilmesi ve deniz ticaretinin kolaylaştırılması yönündeki çalışmalarımıza devam ediyoruz.

» İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası çevrede karayolu-denizyolu, demiryolu-denizyolu, karayolu-demiryolu kombinasyonunun sağlanmasına yönelik mevzuat ve uluslararası standartlara uygun altyapıyı oluşturuyoruz.

» İklim değişikliğiyle mücadeleye yönelik çalışmalarımız devam etmektedir. Denizcilik sektöründen kaynaklanan zararlı emisyonların azaltılması ve yeşil denizciliğin desteklenmesine yönelik sektörel ve toplumsal farkındalığı artırıyoruz.

» Çevre dostu ve alternatif enerji kaynaklarının gemilerde kullanımının yaygınlaştırılması ve teşvik edilmesi için çalışmalar yapıyoruz. Liman tesislerinde liman elektriği (cold-ironing) gibi altyapıların kurulması ile sürdürülebilir enerji kullanımına yönelik çalışmaları destekliyoruz ayrıca bu konuda teşvik mekanizmalarının kurulmasına çalışıyoruz.

» Denizciliğin uluslararası alanda en önemli gündem maddesi olan emisyonların azaltılması hususunda da sektörümüze finansal destek sağlamayı hedefleyen ve önünü açıcı mevzuat çalışmalarımızın yanında özellikle e-navigasyon projelerimiz yoluyla dijitalleşmeyi kullanarak zararlı emisyonların azaltımında örnek ülkeler arasına girmeyi hedefliyoruz.

» Limanlarımızda yük cinsine göre potansiyel yük trafiği projeksiyonunu oluşturarak limanların daha verimli çalışması için rehberlik yapıyoruz

» Tüm taşıma modlarına göre bütünleşik ulaştırma istatistik veri tabanı oluşturulması ve tüm paydaşların kullanıma sunulması için çalışmalarımız devam ediyor. Trans-Avrupa, Pan-Avrupa, TRACECA ve diğer ulaştırma ağlarında limanların etkinliğinin artırılması için ülkeler ile işbirliği çalışmalarını yürütüyoruz

» Ticaretin sürdürülebilirliği ve gelişmesindeki en önemli unsurlardan birisi emniyet ve güvenilirliktir. Bu bağlamda, mükemmel bir coğrafyada bulunan ülkemizi çevreleyen denizlerimizde ve boğazlarımızda deniz trafiğini yönetmek, seyir emniyetini ve deniz, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak, bölgemizde deniz yolu taşımacılığına olan güvenilirliği artırmak amacıyla Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerimizi (GTHS) kurduk ve gerekli olan deniz alanlarına yenilerini tesis ediyoruz. Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerimizin (GTHS) yerli ve milli olarak geliştirilmesi çalışmalarını başlattık. Sistem ilk aşamada Türk Boğazlarında sonra da devletimizin çok önem verdiği Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Doğu Akdeniz'i de kapsayacak olan "Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Projesi" için de kullanılacaktır. Çalışmalar hızla devam etmekte olup yakın zamanda sistemin kurulumuna başlanacaktır.

» Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini bir adım daha ileriye taşıyıp Marmara Denizinin tamamının gemi trafik hizmetleri kapsamına alınması amacıyla kurmayı amaçladığımız "Marmara Gemi Trafik Hizmetleri Projesi"nin de yine yakın bir zamanda kurulumuna başlamayı planlıyoruz.

» Kurduğumuz ve işletmekte olduğumuz Gemi Trafik Hizmetleri sistemlerinin yanında, 2007 yılında dünyadaki en öncü ülkelerden birisi olarak kurduğumuz Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) ve yine 2010 yılında kurulumunu tamamladığımız Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve Takibi (LRIT) Sistemi gibi gemi takip ve izleme sistemlerini yine yerli ve milli imkanlarla entegre edip tek bir deniz resmi elde edebilmek amacıyla da ayrıca bir proje Bakanlığımızca yürütülmektedir.

» Akıllı Ulaşım Sistemleri, e-navigasyon ve karar destek sistemleri gibi deniz ulaştırmasında hem maliyet avantajı sağlayacak hem de emniyeti ve güvenliği artıracak sistemlere yönelik olarak gerek IMO nezdindeki toplantılarda öncülük yapıyor, gerekse de çağın gerektirdiği altyapının ülkemizde

kurulması amacıyla planlamalarımızı bu yönde gerçekleştiriyoruz.

» Gelecekte denizlerde görülmesi beklenen insansız deniz araçlarına yönelik teknik, operasyonel, idari ve hukuki altyapı çalışmalarına yönelik çalışmalarımızı da sürdürmeye devam ediyoruz.

» Ülkemizin gemi trafiği açısından en riskli bölgesi olan Marmara Denizi'nin kuzeybatısında yer alan ve geniş lojistik imkânlara sahip olan Tekirdağ, Marmara Ereğlisi ilçesinde ülkemizin deniz kazalarına ve deniz kirliliğine karşı müdahalede beyni ve koordine görevini yapacak olan Avrupa'nın en büyük Acil Müdahale Merkezi olan Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi'ni (UDEM) kurduk. Bu kapsamda, kısa zaman içinde Akdeniz, Karadeniz ve Hazar havzasında yer alan ülkeler başta olmak üzere işbirliği yapılacak ülkelerin acil müdahale eğitimleri ile acil müdahale ekipmanlarının testlerini UDEM'de gerçekleştireceğiz. UDEM, deniz yetki alanlarımızda personel, ekipman, donanım, yazılım ve gerekli tüm altyapı imkanları ile deniz emniyetinin teminine ilişkin her türlü hazırlıklı olma, planlama, koordinasyon, müdahale gibi görevleri icra etmek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının karar destek sistemi olarak faaliyet gösterecektir.

» Deniz emniyeti ve güvenliğinin en önemi unsurlarından biri de gemi insanları olup ülkemiz dünya deniz ticaret filosu için gemi insanı yetiştirmede önemli bir kaynaktır. Şu an itibarıyla, uluslararası standartlarda eğitim veren ve Bakanlığımızca yetkilendirilmiş 100 eğitim kurumu ve dünya denizlerindeki gemilerde hizmet etmeye hazır 154 bin 497 aktif gemi insanımız bulunmaktadır.

» Diğer yandan vatandaşımızı denizle buluşturmak için devam etmekte olan "Hedef 2023: 1 Milyon Amatör Denizci Projesi" kapsamında belgelendirdiğimiz 848 bin amatör denizcimiz var ve 2023 yılına kadar 1 milyon hedefine ulaşmayı planlıyoruz.

» Türk gemi insanlarımızın uluslararası arenada istihdam edilebilmelerine katkıda bulunmak amacıyla dünya denizciliğine yön veren bayrak devletleriyle yapmış olduğumuz ikili anlaşma sayısı; Danimarka, Hong Kong ve Norveç ile STCW sözleşmesi kapsamında imzalamış olduğumuz protokoller ile 35'e yükseldi. Bu konudaki çalışmalarımıza, dünya denizciliğinde büyük ağırlığa sahip ülkelerle yapacağımız protokollerle devam edeceğiz. Yakın zamanda yine büyük bir filoya sahip, Türk gemi insanlarının istihdamına katkı sağlayacak ülkelerden birisi ile imza sürecini önümüzdeki günlerde tamamlayacağız ve bunu diğer protokoller takip edecek.

» Diğer taraftan, Türk gemi insanlarının yabancı bayraklı gemilerde istihdam edilmesinin önünde engel teşkil eden sigortalılık ve gemi insanlarımızın niteliklerinin artırılması gibi konularda çalışmalar yapıyoruz.

» İçinde bulunduğumuz pandemi sürecinde personel değişimlerinde sıkıntılar yaşandı 2020 yılı Aralık ayında yayınladığımız Genelge ile gemi insanları ile denizcilik alanında faaliyet gösteren diğer çalışanları "Kilit Çalışan" olarak ilan ettik ve birçok kısıtlamadan muaf tutulmalarını sağladık.

» Denizcilik eğitiminde de çalışmalarımıza hızlı bir şekilde devam ediyoruz. Milli Eğitim Bakanlığımız ile beraber çalışarak denizcilik alanında eğitim veren 6 meslek lisemizi proje okul olarak belirledik Bu okullarımızda İngilizce ağırlıklı program uygulanarak gemi insanlarının ana eksikliği olan dil problemi ortadan kaldırılacaktır. Deniz stajı, beceri eğitimi gibi uygulamalı eğitimlerine yardımcı olacağız ve mezun olduklarında yabancı bayraklı gemilerde istihdam edilmelerini sağlayacağız. Bahse konu proje okullar ve ilgili liman başkanlıklarımız ile anılan okullarda eğitim materyali/ekipman ihtiyaç listesi belirledik ve bu ekipmanların alım sürecindeyiz.

» Armatörlerimizi ve yabancı firmalara gemi adamı tedariki yapan firmaları mümkün olduğunca fazla stajyer ikame etmeleri için teşvik ediyoruz. Bu kapsamda, staj bulmada daha çok zorlukla karşılaşan kadın deniz insanlarımızı kapsayacak şekilde öğrencilerimizin stajlarını yapabilmelerine olanak sağlayacak Fırsat Eşitliği, İyi Niyet ve İş Birliği protokollerini 15 işletme firmamızla imzaladık. Bu protokol kapsamında okullarımızın belirlediği kız öğrencilerimize staj imkanı sağlıyoruz.

» Bir diğer projemiz de ise, deniz taşımacılığındaki kazaların ana nedeni olan insan hatasının azaltılmasını sağlamak için gemi insanlarımızın eğitim kalitesini artırmayı hedefledik. Bu doğrultuda hazırlanan hem teorik hem de pratik eğitimlerin verileceği modern bir eğitim merkezi projesiyle denizcilerimizin mesleki gelişimine katkıda bulunmak, gemi insanlarının uygulama eğitimleri için ihtiyaç duyulan eğitimleri gerçekleştirmek, gemi manevralarına ve acil durum manevralarına hazırlıklı olunmasını sağlamak amacıyla Deniz Emniyeti Eğitim Merkezi Projesi'ni hayata geçirmeyi planlıyoruz. Bu projede, öğrencilerimizin staj sorununun çözümü için katkı sağlayacak bir eğitim gemisi üzerinde de çalışıyoruz.

RO-RO PROJELERİYLE KARADAKİ YÜKLER DENİZE AKTARILACAK

Özellikle kısa mesafe yük taşımacılığında dominant bir mod olan karayolu taşımacılığından, yüklerin daha ekonomik olan denizyoluna aktarılması hususundaki düşüncelerini de aktaran Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, özellikle Ro-Ro taşımacılığına dikkat çekti. Baylan, şunları aktardı: "Kombine taşımacılığın desteklenmesi amacıyla limanlarımızın demiryolu bağlantılarını her geçen gün geliştirmekteyiz. Buna ek olarak, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun ihracat rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorklara (standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yapılacak akaryakıt teslimlerinde ÖTV-KDV istisnası, Alsancak, Derince, Giresun, İskenderun, Karasu, Samsun, Trabzon, Yalova ve Zonguldak deniz sınır kapılarındaki gümrüklü sahalarda uygulanmaktadır. Haydarpaşa limanımızda da benzer uygulamanın başlatılması için harekete geçilmiştir. Bu istisna sayesinde, limanlarımızdaki Ro-Ro gemi hareketliliğinin arttırılarak liman kapasitesinin daha etkin kullanılması, oluşabilecek karayolu trafiğinin denizyoluna kaydırılması, ihracatın arttırılması ve dış ticaretin geliştirilmesiyle ülke ekonomisine katkı sağlaması öngörülmektedir. Birçok avantajı olan Ro-Ro taşımacılığının etkin kullanılması, oluşabilecek karayolu trafiğinin denizyoluna kaydırılması, ihracatın arttırılması ve ülke ekonomisine katkı sağlaması bakımından olumlu değerlendirilmekte, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızca desteklenmekte ve kombine taşımacılığın en iyi uygulamaları arasındadır. Bu çerçevede özel sektörün talebi ve işbirliğimiz doğrultusunda, 2021 yılı itibariyle hizmete girmiştir. Karasu Köstence hattı Romanya tarafında meydana gelen sorunlar sebebiyle durmuş ancak İspanya seferleri faal olarak devam etmektedir. Bunlara ek olarak, Türk deniz ticaret filosunun gelişmesi, yenilenmesi, pazar payının büyümesi; denizyoluyla yapılan tehlikeli yük dahil her türlü yük taşımacılığı faaliyetinin uluslararası sözleşmeler, standartlar ve mevzuata uygun olarak emniyetli ve güvenli bir şekilde yapılmasının temin edilmesi; denizyolu yük taşımacılığının kombine taşımacılıktaki payının arttırılmasına ve kabotaj ve iç su taşımacılığında kullanılan araçların yakıtlarından kaynaklanan hava kirliliğinin azaltılması ve iklim değişikliği ile mücadele etmek amacıyla alternatif ve çevre dostu enerji kaynaklarının kullanılmasına yönelik teşvik düzenlemelerinin yapılması önceliklerimiz arasındadır."

Wilhelmshaven İpek Yolu'nun YENİ DURAĞI OLDU

JadeWeserPort Wilhelmshaven Limanı, "Bir Kuşak Bir Yol" (OBOR – One Belt One Road Initiative) projesine dahil oldu. Çin'in Anhui Eyaleti'nin Hefei şehrinden yola çıkan ilk doğrudan yük treni JadeWeserPort Wilhelmshaven Limanı'na ulaştı.

JadeWeserPort Wilhelmshaven Limanı, Yeni İpek Yolu'nda yapılan yük taşımalarında önemli bir merkez haline geldi. Çin'in Anhui Eyaleti'nin Hefei şehrinden yola çıkan ilk doğrudan yük treni JadeWeserPort Wilhelmshaven Limanı'na ulaştı. Tren beyaz eşya ve ev aletleri ağırlıklı olmak üzere, tekstil ve elektrikli eşyalardan oluşan toplam 100 TEU'luk yük taşıdı. Yükler Wilhelmshaven Limanı'ndan aktarıldıktan sonra iç bölgelere dağıtıldı. JadeWeserPort Terminali, Temmuz ayı sonunda ikinci yük trenine ev sahipliği yaptı.

JadeWeserPort Wilhelmshaven Limanı'na ilk yük treninin gelişine ilişkin düzenlenen ve Aşağı Saksonya Başbakanı Stephan Weil'in de katıldığı törende konuşan Çin Halk Cumhuriyeti'nin Hamburg'daki Başkonsolosu Xiaohui DU, "JadeWeserPort Wilhelmshaven Limanı Yeni İpek Yolu boyunca gerçekleşen yük taşımacılığının köprübaşı ve Aşağı Saksonya'nın Yangtze Deltası'na açılan kapısı haline gelmiştir" dedi.

Almanya'nın tek derinsu limanı JadeWeserPort'un Çin'in yeni İpek Yolunu oluşturmayı hedefleyen "Bir Kuşak Bir Yol" (OBOR – One Belt One Road Initiative) projesine dahil olmasını sağlayan yeni tren bağlantısı, Çin devletinin liman işletmeciliği şirketi Hefei International Land Port (HILP) tarafından işletiliyor. Uluslararası yük treni seferleri organize eden, ayrıca Hefei ve Ningbo limanları arasında kombine yük taşımacılığı (deniz/demiryolu) gerçekleştiren HILP, ayrıca Hefei International Land Port terminalini işletiyor.

TREN SEFERLERİ ARTIRILACAK

Hefei ve JadeWeserPort arasındaki yeni kara bağlantısı üzerindeki konteyner treni seferlerinin daha da arttırılması ve kalıcı hale getirilmesi hedefleniyor. Bu kapsamda JadeWeserPort liman işletmeleriyle Çinli iş ortakları arasında Temmuz ayında iki önemli sözleşme imzalandı. Bu sözleşmelerden biri JadeWeserPort pazarlama şirketi JWPM ve HILP arasında stratejik işbirliğini kapsıyor. Öte yandan imzalanan niyet anlaşmasının ortaklarını Anhui Provincial Port & Shipping Group (APPSG), China Logistics (CL) ve JWPM oluşturuyor. Niyet anlaşmasıyla Yük Taşımacılığı Merkezi'nin içindeki Wilhelmshaven Çin Lojistik Kavşağı'nın (China Logistics-Wilhelmshaven Hub) 20 hektar alanı kapsayacak şekilde genişletilmesi hedefleniyor. Yine bir Çin devlet şirketi ve Anhui Eyalet idaresinin elinde olan APPSG, liman ve kanal inşası, altyapı inşaatları, gemicilik ve lojistik, tasarım danışmanlığı ve ayrıca nehir gemi asansörlerinin ve limanların işletmeciliği alanlarında faaliyet gösteriyor. İşletmenin yıllık konteyner aktarma kapasitesi 22 milyon TEU'yu buluyor.

YENİ YATIRIMLAR BEKLENİYOR

JadeWeserPort Yük Taşımacılık Merkezi, Çin'den yeni mal akışlarının yaratılmasıyla yeni yabancı şirketlerin yatırım yapacağı önemli bir merkez haline gelecek. Bu da, bölge için daha fazla kişiye istihdam ve aynı oranda da değer yaratılması anlamına geliyor. Malların depolanması, ıslahı, işlenmesi ve dağıtımı için GVZ merkezinde bulunan hangar ve alan kapasiteleri ve ayrıca orada zaten mevcut olan şirketlerin ve hizmet sağlayıcılarının portföyleri, olabilecek en iyi önkoşulları sunuyor.

WorldFood Istanbul

a Hyve event

Gıda Dünyasının Türkiye Buluşması

WorldFood

29. Uluslararası Gıda Ürünleri ve Teknolojileri Fuarı

9 - 12 Eylül 2021

TÜYAP FUAR ve KONGRE MERKEZİ

İSTANBUL

www.worldfood-istanbul.com

Destekleyenler

T.C. TARIM VE ORMAN BAKANLIĞI · T.C. TİCARET BAKANLIĞI · KOSGEB · MARSAP · GTD GASTRONOMİ TURİZMİ DERNEĞİ

İşbirliğiyle

ETÜDER Ev Dışı Tüketim Tedarikçileri Derneği · İHBİR

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

Lojistik sektöründe bulunan 13 Ar-Ge merkezinden 2'sine sahip olan Alışan Lojistik, özellikle pandemi döneminde bu yatırımlarının kazanımlarını görmeye başladı. Krize rağmen bu dönemde verimlilik sağlayarak, müşteri memnuniyetini ve hizmet kalitesini artırdıklarını vurgulayan Alışan Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Damla Alışan ayrıca Microsoft Azure ile çalışarak bulutun getirdiği maliyet, güvenlik ve inovasyon avantajlarından da yararlanmaya başladıklarını söyledi.

Damla Alışan

Alışan logistics yıldızını inovasyon ve teknolojiyle parlattı

Alışan Lojistik, pandemi döneminde Türkiye'de çarkların dönmesine nasıl katkı sundu?

Dünya salgın ile mücadele ederken pek çok ülke farklı yöntemlere başvurdu, ancak tümü lojistik faaliyetlerini sürdürdü. Zira biz, krizlere alışık ve üstesinden gelebilme kasına sahip bir sektörüz. Alışan'a baktığınızda ise, ağırlıklı olarak kimyasal madde ve FMCG lojistiği yaptığımız için gıda ve temizlik malzemesi sektörlerine verdiğimiz hizmetlerde bir kapasite azalması olmadı. Çarkların dönmesi ve Tüketicinin temel ihtiyaçlarına ulaşabilmesi için tedarik zincirinin önemli bir halkası olarak görevimizin başında yer aldık; almaya da devam ediyoruz.

'ÇEVİK YÖNETİME' GEÇİYOR

"İnovasyon Geleceği Taşır!" mottosuyla gerçekleştirdiğiniz Ar-Ge yatırımları hakkında bilgi verir misiniz?

Her sektörde olduğu gibi inovasyon ve teknoloji yatırımları lojistik sektöründe de rakipler arasında fark yaratma anlamında en önemli parametrelerin başında geliyor. Sektörümüzde, Bilim ve Sanayi Bakanlığı onaylı 13 Ar-Ge merkezi var. Bunlardan ikisi şirketimiz tarafından kuruldu. Gebze ve Kocaeli bölgesi üssümüz diyebiliriz. Ar-Ge'mizde 40 uzman çalışıyor. Burada iş ortaklarımızın yazılımlarına kolaylıkla entegre olabilen teknolojik çözümleri geliştirmekte ve lojistik ihtiyaçlara yeni bakış açılarıyla cevap vermekteyiz. Firma olarak gerçek ve sanal dünyanın birlikte hareket ettiği, kullanıcıların ve ulaşım araçlarının birbirleriyle iletişime geçtiği, böylelikle de

süreçlerin hatasız ve daha verimli işlendiği bir çalışma sistemine odaklanıyoruz. Ayrıca, bilgi teknolojileri anlamında gerçekleştirdiğimiz işler var. Bu kapsamda fiziksel altyapı yenilemesi yolu ile teknoloji ve dijitalizasyon anlamında çağın gereklerine uygun yeni çalışma ve iş yapış modelleri tasarlanıyor. Ek olarak, yazılım teknolojileri değişimi ile özellikle müşterilerimizin iş takip sistemleriyle konuşan, entegrasyon kabiliyeti yüksek yazılım teknikleri hayata geçiriliyor.

Değinmek istediğim bir diğer önemli nokta ise, çevik yönetime geçiş (agile method) metodu ile, temel olan insan odağını kaybetmeden, iç ve dış tüm parametrelere uyum sağlayıp müşteriye en hızlı ve kaliteli sonuçları üretebilme kapasitemizi geliştirmeye çalışıyor olmamız.

BULUT TEKNOLOJİSİYLE AVANTAJ YAKALADI

Dijitalleşme alanında gerçekleştirdiğiniz yatırımlarla iş modelinizde ne oranda iyileşme kaydettiniz?

Alışan Lojistik olarak, özellikle pandemi ile birlikte, teknoloji ve lojistik 4.0 çalışmalarının önemini bir kez daha anladık. Öncelikle kurum içinde aldığımız tedbirler kapsamında uzaktan/evden çalışma modelini mart ayı itibarıyla yaygınlaştırdık; iş yapış şekillerimizi değiştirdik. Kesintisiz ancak korunmalı bir hizmeti sürdürdük, kamu ile olan işbirliklerimizi bu bağlamda artırdık. Bu esnada içerde çalışan memnuniyetini sağladık. Diğer yandan ise otomasyon ve akıllı teknolojilerimiz ile kriz zamanlarında dağıtım merkezleri ve depolarımızın çalışmaya devam etmelerini sağladık. Tüm bunlar, krize rağmen verimlilik sağlamamıza ve dolayısı ile müşteri memnuniyetini ve hizmet kalitemizi artırmamıza neden oldu. Son dönemki dijital dönüşüm yolculuğumuzda ayrıca, veritabanı ve uygulama servisleri geçişi, sunucu projesi, doküman yönetimi ve SharePoint güvenlik seviyesinin artırılmasından oluşan beş farklı geçiş rotasında Microsoft Azure ile çalışarak bulutun getirdiği maliyet, güvenlik ve inovasyon avantajlarından da yararlanmaya başladık.

> "Senelerdir hepimizin gündeminde daha çok demir yolunu, deniz taşımacılığını ve dolayısıyla intermodal taşıma modlarını kullanmak vardı. Alışan Lojistik olarak, biz de bu alanlarda gelişmeye devam edecek, ülke çapındaki coğrafi büyümemizi sürdürecek, filomuzu gençleştirecek ve Katma Değerli Hizmet operasyonlarında yenilikler yaratmaya çalışacağız."

2021 yılına ilişkin büyüme hedefleriniz neler? Yatırım ajandanızda neler var?

2019 yılını, hedeflediğimiz yıl sonu rakamlarına ulaşarak, 726 milyon TL ile kapatmıştık. 2020 yılını da pandemi ve diğer bütün olumsuzluklara rağmen makul bir büyüme ile kapattığımızı söyleyebilirim. 2021 yılına da, yaklaşık %15 seviyelerinde bir büyüme hedefi öngördük.

Bildiğiniz gibi, işe uluslararası karayolu taşımacılığı ile başlayan bir markayız. Ancak, bizi farklı kılan, kurulduğumuz günden bu yana birçok sektörün yanı sıra ağırlıklı olarak hızlı tüketim malları (FMCG) ve kimya sektörlerine hizmet sunmaya devam etmemiz. Bu sebeple, kimya sektörünün en önemli başlıklarından biri olan tehlikeli kimyasalların elleçlenmesi, taşınması ve depolanması konusunda çok ciddi bir uzmanlığımız, altyapımız, halen sürmekte olan yatırımlarımız ve başarılı bir çalışma modelimiz bulunmaktadır. Başta SQAS ve ADR olmak üzere uluslararası standartlar ve yasal mevzuatlar düzeyinde süreçlerini yöneten şirketimiz, bu dönemde de, ancak bu dönemden bağımsız olarak, yatırımlarını bu temel üstüne planladı ve teknolojiye daha fazla eğildi; eğilmeye de devam ediyor.

DEPOCULUK VE MİKRO DAĞITIMA ODAKLANACAK

E-ticaret ekonomi ve lojistikte hangi dönüşümleri zorunlu kıldı? Alışan Lojistik buna karşın nasıl pozisyon aldı?

Biliyorsunuz, özellikle e-ticarette, korona sonrasında mecburi değişiklikler görüldü; bu sebeple daha yaygın depoculuk ve mikro dağıtım faaliyetleri gündemimize geldi, gelmeye de devam edecek. Zira stok politikaları değişti, değişiyor. 'Tam zamanında' ürün politikası, karantina dönemi sonrasında yeniden tasarlanacak bir üretim politikası haline geldi. Artık kurumlar, belirsizliklere karşı envanterlerini yeniden ayarlayacak ve daha fazla stok tutma eğiliminde olacaklar. Biz de Alışan Lojistik olarak bu çerçevede yatırımlarımıza devam edeceğiz.

Yeni ekonomi oluşurken lojistik sektörünün nasıl konumlanması gerekiyor? Bu kapsamda Alışan Lojistik'in gelecek planları neler?

Pandemiden önce de tüm dünyada yeni planlamalar yapılıyor; daha teknolojik çözümler, demiryolları, block chain tabanlı yapılanmalar ve daha birebir tedarik modelleri üzerinde çalışılıyordu. İçinden geçmekte olduğumuz bu yeni dönemde de Türkiye'nin dış ticaretinin dünya entegrasyonunun artmasına paralel büyümesini ve bu şekilde lojistik sektörünün de büyüyen iş hacimlerine ulaşmasını bekliyoruz. Senelerdir hepimizin gündeminde daha çok demir yolunu, deniz taşımacılığını ve dolayısıyla intermodal taşıma modlarını kullanmak vardı. Alışan Lojistik olarak, biz de bu alanlarda gelişmeye devam edecek, ülke çapındaki coğrafi büyümemizi sürdürecek, filomuzu gençleştirecek ve Katma Değerli Hizmet operasyonlarında yenilikler yaratmaya çalışacağız.

DFDS operasyonları merkezileştirip verimi yükseltecek

DFDS, bu dönemde intermodal taşımacılık kadar lojistik teknolojilerine de ciddi yatırım yapıyor. Türkiye'de kurdukları AR-GE merkezinde otonom araçlar, çevreci enerji çözümleri, otonom terminaller, tam süreç entegrasyonu gibi projeler yürüttüklerini belirten DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann, ayrıca tüm süreçleri tek bir altyapı üzerinden yürütmek üzere çalıştıklarını söyledi.

Lars Hoffmann

Türkiye lojistik sektörü dijitalleşme sürecine ne kadar hazır? Pandemi bu süreci nasıl etkliedi?

Dijitalleşme açısından Türkiye'de lojistik sektörünün çok ilerleme kaydettiğini söyleyemeyiz. Bazı açılardan, zorunlu bir hız artışı olduğunu kabul etmek gerekiyor. Fakat pandeminin sonuna geldiğimiz bu günlerde bu konuda geri dönüş olduğunu görüyoruz. Sektör dinamiklerinin dijitalleşmenin önünde engel oluşturduğu görüşündeyim, özellikle sektörün dağınık yapısı, düşük kar marjı, sık tedarikçi değiştirme alışkanlıkları önemli engeller oluşturuyor.

DFDS'nin lojistik teknolojilerine dönük yatırımlarından söz eder misiniz?

DFDS özellikle müşterileri ve iş ortakları ile daha yakın bir ilişki kurmak için yatırım yapıyor. Tüm süreçlerimizi tek bir altyapı üzerinden yürütmek üzere çalışıyoruz. Gerek Türkiye'de gerekse diğer iş birimlerimizde müşterilerimiz, gümrükler ve tedarikçilerimiz ile veri alışverişi konusuna ciddi yatırım yaptık. Brexit süreci bunu hızlandırmak açısından önemli bir katkı sağladı. Ayrıca yolcularımızın daha iyi bilgi alması, yük bırakan ya da alan sürücülerin gemi bilgilerine daha hızlı ulaşması için DFDS mobil uygulamasını geliştirdik.

TÜRKİYE'DE AR-GE MERKEZİ KURDU

AR-GE merkezinizde ne tür çalışmalar yürütüyorsunuz?

Türkiye'de bir AR-GE merkezimiz mevcut ve tüm DFDS Grubu'nun dijitalleşmesine buradan destek veriyoruz. Yatırım yaptığımız alanlar içerisinde otonom araçlar, çevreci enerji çözümleri, otonom terminaller, tam süreç entegrasyonu gibi projeler var. AR-GE merkezimiz ve Türk mühendisleri bu konuda çok önemli çalışmalar yapıyorlar.

Lojistik teknolojilerine yaptığınız yatırımlar sayesinde pandemi sürecini nasıl atlattınız?

Pandemi sürecinde müşterilerimizin ve iş ortaklarımızın rezervasyonlarını hiç aksatmadan yürütmesi için girişimlerde bulunduk ve veri paylaşım platformlarına yatırımlarımızı artırdık. Lojistik faaliyetlerimizin dijitalleşmesi için önemli yatırımlar gerçekleştirdik.

İNTERMODAL TAŞIMACILIĞI BÜYÜTECEK

DFDS bu dönemde özellikle hangi alanlarda büyümeyi hedefliyor?

Pandemi sürecinde intermodal çözümler büyük önem kazandı. Bu doğrultuda DFDS Akdeniz İş Birimi, feribot ve demiryolu taşımacılığını birleştiren inter-

modal taşımacılık çözümlerine daha fazla yatırım yapıyor. DFDS'nin Trieste Liman terminalinden geçen tüm yük hacimlerinin yaklaşık %50'si bugün Avrupa'daki noktalara demiryolu ile taşınıyor.

DFDS primeRail ile uzun vadeli iş birliği kapsamında, hali hazırda kurulan "Ticari Yetkinlik Merkezi"'nin yanı sıra Troisdorf/Köln'de bir "Operasyonel Yetkinlik Merkezi" kurdu. Demiryolu hizmetlerine odaklanmak, operasyonları daha da büyütmek ve optimize etmek için fırsatlar sağlayacak.

Ayrıca, primeRail ve DFDS, başlangıçta Orta Avrupa'yı merkeze alan müşteri odaklılık ve zamanında güvenilir çözümler konusunda aynı değerleri paylaşıyor. Köln'de kurulan PrimeRail, ofis, demiryolu ve intermodal hizmet çözümleri için bir merkez haline gelecek şekilde genişletilmeye devam ediyor. Avrupa'nın geri kalanına yönelik faaliyetler ise daha sonra genişletilecek.

Bunların yanı sıra DFDS, sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda çevresel ayak izini kademeli bir biçimde azaltarak 2050 yılına kadar iklim nötr duruma gelmeyi taahhüt ediyor. DFDS, 2030 yılında CO2 emisyonlarını %45 oranında azaltacak.

"Tüm süreçlerimizi tek bir altyapı üzerinden yürütmek üzere çalışıyoruz. Gerek Türkiye'de gerekse diğer iş birimlerimizde müşterilerimiz, gümrükler ve tedarikçilerimiz ile veri alışverişi konusuna ciddi yatırım yaptık. Brexit süreci bunu hızlandırmak açısından önemli bir katkı sağladı. Ayrıca yolcularımızın daha iyi bilgi alması, yük bırakan ya da alan sürücülerin gemi bilgilerine daha hızlı ulaşması için DFDS mobil uygulamasını geliştirdik."

GIDA LOJİSTİĞİNDE LİDERLİĞE SOYUNDU

DFDS'nin gıda lojistiği kapsamında gerçekleştirdiği yatırımlardan ve sunduğu hizmetlerden söz eder misiniz? Bu alana dönük büyüme planlarınız neler?
DFDS, HSF Logistics Group'u satın alarak, soğuk zincir faaliyetlerinde Kuzey Avrupa lideri haline geliyor. Yaklaşık 376 milyon Avro değerinde hasılat elde eden HSF Logistics Group'un 1.800 çalışanı bulunuyor. HSF Logistics Group'un DFDS bünyesine katılması, şirketin çözümlerinin soğuk zincir lojistiği dahil olmak üzere seçili sektörlere genişletilmesini içeren DFDS Win23 stratejisiyle uyumlu bir hamle olarak görülüyor. Alımın ardından, DFDS'nin Lojistik Departmanının hasılatı 8 milyar Danimarka kronu olurken, bunun yaklaşık olarak yarısı soğuk zincir lojistiği tarafından sağlanacak.

GALATA TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş. ALPI YERELDE ve GLOBALDE yatırımları artırıyor

Bu dönemde ulusal ve intermodal taşımacılığa ağırlık veren, depolama hizmetlerini büyüten Galata Taşımacılık, yatırımda hız kesmeyecek. Ulusal alanda yeni ofis yatırımlarıyla daha fazla müşteriye dokunacaklarını belirten Galata Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve CEO'su Vittorio Zagaia, özellikle Afrika ülkelerinde önemli açılımlar gerçekleştireceklerini açıkladı.

Pandemi döneminde operasyonlarınızda sürekliliği nasıl sağladınız? Hangi hizmetlere yoğunlaştınız?

Mart 2020 itibariyle geçtiğimiz evden çalışma modelinde, operasyonlarımızı sürdürülebilir bir şekilde devam ettirebilmemiz ve hala bu sistemde çalışıyor olmamızın temelinde bir kaç sene önce başlattığımız dijital dönüşüm projesi yatmaktadır. Operasyonlarımızı devam ettirirken aynı zamanda hizmet verdiğimiz tüm taşıma modlarının da aksamadan devam etmesi adına ekip olarak ciddi bir efor sarf ettik. Bu dönemde öne çıkan hizmetlerimizden biri ulusal lojistik ve dağıtım hizmetlerimiz ile intermodal taşımacılık oldu.

2020 yılının başında bir dizi yeni yatırımla pandemi sürecine girmemiz sebebiyle bu yatırımların mevcut sisteme adaptasyonunu sağlamak bizim için önemli bir süreci teşkil ediyordu ve başarılı da olduk.

Konteyner krizi lojistik sektörünü nasıl etkiledi? Siz bu süreç karşısında nasıl pozisyon aldınız?

Ulusal taşımacılık ve depolama hariç sektörümüz malum direkt müşterilerimizin ithalat ve ihracat performansına çok bağlı ve onların etkilendikleriyle aynı oranda etkilenen bir sektör. Hizmet verdiğimiz sektör çeşitliliği ve her sektörün bir krizden aynı oranda etkilenmiyor olması, operasyonlarımızın sürdürülebilirliği açısından en büyük gücümüz olmuştur. Bu dönemde de gerek karayolu, gerek hava, deniz yolu ve intermodal hizmetlerimiz kendi içlerinde dönemsel artış ve tabiki de azalış gösterdi. Devam eden konteyner ekipmanları sıkıntısı, armatörler ile olan köklü ve iyi ilişkilerimiz, dünya çapındaki acentelerimizin gücü ile zor ama yönetilebilir bir seyir gösterdi. Her destinasyon için farklı boyutta olan ekipman sıkıntısında biraz da alternatif destinasyonlara ağırlık verme yoluna gittik ve başarılı olduk; şu anda da bu şekilde süreçlerimizi yönetmeye devam ediyoruz.

İNTERMODAL VE ULUSAL TAŞIMACILIKTA ÖNE ÇIKTI

2020 yılını nasıl kapattınız? Bu yılki büyüme hedefleriniz neler?

Tutucu bir yapıya sahip olmamız ve her daim gerçekçi hedefler belirleyerek sağlam adımlarla büyümeyi hedeflediğimiz için 2020 yılını da yine hedeflerimiz doğrultusunda tamamlamayı başardık. 2021 yılını da, dünyayı ve ülkemizi takip ederek, nerelerde bir büyüme trendi yakalayabileceğimizi yöneticilerimiz ile tartışarak koyduğumuz hedefler dahilinde yönetiyoruz. Ulusal lojistik ve intermodal taşımacılığa ağırlık verirken, diğer hizmet verdiğimiz taşıma modlarında mevcut pozisyonumuzu muhafaza edecek bir süreç içerisindeyiz. Diğer bir atılımımız

ise Türkiye'deki ofis sayımızı artırmaya yönelik girişimlerimizdir.

Yurt içi ve yurt dışı yatırımlarınız hakkında bilgi verir misiniz?

Hali hazırda sahip olduğumuz intermodal ekipman sayımızı artırdık ve yeni siparişler verdik. Depomuzda yaptığımız yatırımlar ile bu hizmet özelinde bir büyüme trendine girdik. Uzun bir dönemdir Afrika özelinde olan taşımalarımız için departmanlaşmaya gittik ve Afrika masasını kurduk, keza bu kıtadaki yük sayımız ciddi ve sürekli bir artış göstermektedir. Bunun yanında karayolunda eklediğimiz yeni destinasyonlar ile Galata Taşımacılık bugün tam 16 ülkeye parsiyel hizmet veren bir kurum olmuştur ve bu da bizim için çok önemli bir süreç diyebiliriz. Birkaç sene önce Tunus'ta gerçekleştirdiğimiz iştirake benzer iştirakleri diğer Afrika ülkelerinde de pandemi koşullarının iyileşmesi ile tekrar değerlendirmeye başlamış bulunuyoruz.

"Biz kolektif düşüncenin hakim olduğu bir şirketiz ve iş yapışımızdan operasyonel süreçlerimize kadar her bir ekip arkadaşımızın dahil olduğu bir yöntem uygulamaya önem veriyoruz. Öncelikle nasıl daha yaratıcı ve rekabetçi olabiliriz diye çaba sarf ediyoruz, en önem verdiğimiz itibarlı ve güvenilir şirket imajımızı daha da güçlendirerek çalışıyoruz."

'OLMAZLARIN DEĞİL OLURLARIN DÖNEMİNDEYİZ'

Yeni dönemde lojistik sektörünün nasıl bir pozisyon alması gerekiyor? Galata Taşımacılık bu döneme nasıl hazırlanıyor?

Samimiyetle konuşmam gerekirse, dünya birçok açıdan radikal değişikliklere gebe olduğunun mesajlarını uzun bir süredir veriyordu, pandemi ise bu noktada bir hızlandırma görevi gördü. Sadece değişen ekonomik trendler veya iş yapış şekilleri değil; günlük hayatımızda yaşam şekilleri dahi artık değişiyor. Düne kadar aynı çatıda olmazsak verimlilik sağlayamayız diye düşünürken bugün alternatif iletişim platformlarında küçükten büyüğe bütün şirketler işleyişlerini devam ettiriyor. Bizim sektörümüz ve her sektör özelinde öncelikle yenilikleri ve değişimleri kabullenici bir tutum sergilemek gerekiyor ve daha da önemlisi bu değişimlerin bir adım sonrasını da kestirebilmek gerekiyor diye düşünüyorum. Olmazların değil olurların dönemi bu.

Vittorio Zagaia

Biz kolektif düşüncenin hakim olduğu bir şirketiz ve iş yapışımızdan operasyonel süreçlerimize kadar her bir ekip arkadaşımızın dahil olduğu bir yöntem uygulamaya önem veriyoruz. Öncelikle nasıl daha yaratıcı ve rekabetçi olabiliriz diye çaba sarf ediyoruz, en önem verdiğimiz itibarlı ve güvenilir şirket imajımızı daha da güçlendirerek çalışıyoruz.

Türkiye bugün dünyanın dört bir yanına ürettiğini gönderen bir ülke, dolayısıyla oyun alanımız çok büyük. Her yere ulaşabilmek, hizmet götürebilmek bizim asli misyonumuz. Bununla beraber hizmet verdiğimiz taşıma modlarının yanı sıra ulusal lojistikte büyümek kadar Türkiye'deki ofis sayımızı da artırarak daha fazla müşteriye dokunabilmek ve hizmet görebilmeyi hedefliyoruz. Aynı şekilde hizmet verdiğimiz sektör çeşitliliğini hem artırmak hem her sektörün doğru ihtiyacını analiz ederek ve buna endeksli hizmet üretmek asli projelerimizin başında gelmektedir.

OFİS ORTAMINI DİJİTALE TAŞIDI

Galata Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve CEO'su Vittorio Zagaia, dijitalleşmenin lojistik sektöründe ciddi bir değişim yarattığını söyledi. Gerçekleştirdikleri yatırımların bu dönemde kendilerine önemli avantaj sağladığını vurgulayan Zagaia, şunları aktardı: "Son 10 yılda hayatımıza giren teknolojinin 10 katı fazlası önümüzdeki 3-4 seneye sığacak ve bu değişime direnen ya da adapte olmayan şirketler için zor bir süreç olacak. Biz bu değişime erken ve ihtiyaçlarımız doğrultusunda başladığımız için bir nebze daha avantajlı bir konumdayız. Yeni çalışma modelinde muhtemelen evden çalışma hiç olmadığı kadar kabul gören ve normalleşme sürecinde olmazsa olmaz bir gerçek olacak. Dediğim gibi hala evden çalışmaya devam ediyoruz. Aynı zamanda da yeni destinasyonlar ekliyoruz, yatırımlar yapıyoruz ve istihdam artışını da sağlamaya devam ediyoruz. Günlük operasyonlarımızı yönettiğimiz sistemin sürekli güncellenmesinin yanısıra, iç iletişim sistemlerimizi ve yeni platformlarını da devreye alarak adeta ofis içindeki çalışma ortamını dijital ortamda yakalayarak motivasyon düşüklüğünü de engellemeye çalışıyoruz. Yolumuza Galata Akademi'nin de eğitimlerini de aksatmayarak devam ediyoruz."

BATU International Logistics Pandemi karşısında elini alternatif çözümlerle güçlendirdi

Pandemi döneminde karayolundaki zorlukları intermodal ve minivan hizmetiyle aşan Batu International Logistics, konteyner krizine karşı demiryoluyla alternatif yarattı. E-ihracat lojistiğine başlayan şirket, yatırımda ve büyümede hedeflerini de belirledi. Batu International Logistics Genel Müdürü Efe Göktuna, fuar lojistiği, ekspres taşımacılık ve intermodal operasyonlarını büyüteceklerini, kara, hava ve deniz taşımacılığında servis verdikleri coğrafyayı genişleteceklerini, yeni depo ve ofis yatırımı ile beraber, ulusal dağıtım kanallarını geliştireceklerini aktardı.

Efe Göktuna

Batu International Logistics, pandemi döneminde nasıl pozisyon aldınız?

Batu International Logistics olarak başta Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında olmak üzere dünyanın birçok noktasına taşıma hizmetleri gerçekleştiriyoruz. Özellikle pandeminin Avrupa'da ve Türkiye'de ilk ortaya çıkışıyla birlikte lojistikte ciddi bir karmaşa meydana geldi. Birçok ülke salgının yayılımını ve virüsün kendi ülkelerine girişini engelleyebilmek ya da geciktirebilmek adına sınır kapılarını kapattılar. Yapılan taşımaların sayıca azalması ve sürücülere uygulanan karantina süreçleri uluslararası karayolu taşımacılığındaki transit süreleri olumsuz etkiledi. Aynı şekilde hava taşımacılığı ve denizyolu sevkiyatlarının da bu süreçten olumsuz etkilendiğini görebiliyoruz.

Daha sonra kontroller yaz aylarına doğru tekrar gevşetilse de özellikle yeni virüs varyantlarının ortaya çıkmasıyla birlikte ülkeler yeniden kapanmalara başladı. Bu durumun temel sonucu ise karayolu taşımalarının aksaması ve yavaşlaması oldu. Sınır kapılarında bekleyen araçlar nedeniyle teslimatlarda gecikmeler yaşandı. Aynı zamanda daha önce stok tutmayan üretici firmalar, pandeminin ileride neye dönüşeceğini öngöremediği için konteyner gibi ekipmanların bulunmasında sorunlar yaşanmaya başladı.

Süreç boyunca en büyük avantajımız her taşıma modunda uzman ekibimiz ve iş ortaklarımız ile süreci profesyonel yönetmemiz oldu. Bu dönemde karayolu ile yaptığımız birçok taşımamızı mümkün mertebe intermodal taşımalara yönlendirdik. Tüm dünyada konteyner problemi nedeniyle denizyolu navlun fiyatlarının arttığını biliyoruz. Biz grup şirketlerimiz ve güçlü altyapımız sayesinde dünya genelinde yaşanan sorunlara rağmen müşterilerimize rekabetçi fiyatlar sunmaya devam ettik.

Bununla birlikte 1.300 kilograma kadar olan tüm yükleri (ADR özellikli yükler dahil) minivan araçlar ile 24-48-72 saat aralıklarında hedefe ulaştırdık. Ayrıca, Türkiye ve Almanya'daki depolama alanlarımızla müşterilerimizin stoklarını doğru yönetmelerini sağladık.

DEMİRYOLU İLE ALTERNATİF YARATTI

Konteyner krizini nasıl yönettiniz?

Tüm dünyada konteyner dolaşımı ciddi anlamda aksamış durumda. Pandemi nedeniyle boş konteynerlerin geri dönmesi ve limanlardan dolu ayrılması süreci çok geciktiği için teslimatlar çok zaman alıyor. Batu International Logistics olarak, armatörlerle kapasite anlaşmaları gerçekleştirdik. Bunun haricinde, alternatif taşıma modelleri üzerine yoğunlaştık. Örneğin; Çin'den denizyolu navlununa yakın ve çok daha rekabetçi transit süreler içeren kapıdan kapıda demiryolu taşımacılık hizmetimizi devreye soktuk.

Bu dönemde ne tür yatırımlar gerçekleştirdiniz? Yatırım ajandanızda neler var?

Proje taşımacılığı ve butik taşıma çözümlerimizin yanı sıra hizmet verdiğimiz coğrafyanın geliştirilmesi 2020 yılı boyunca ajandamızda yoğunlaştığımız alanlar oldu. Pandeminin engel olduğu fuar organizasyonları, fuar lojistiği konusundaki yatırımımızı ötelememize neden oldu. Önümüzdeki günlerde fuar lojistiği, ekspres taşımacılık çözümlerimizi ve intermodal operasyonlarımızı büyütmek, geliştirmek, kara, hava ve deniz taşımacılığında servis verdiğimiz coğrafyayı daha da genişletme hedeflerimizi hayata geçiriyor olacağız. Uzun vadede yurt içi ve yurt dışında yeni depo ve ofis yatırımlarımız ile beraber, ulusal dağıtım kanallarımızı geliştirmek gündem maddelerimiz arasında olacak.

"Önümüzdeki süreçte lojistik sektöründe hız kavramı ve hızlı çözüm öne çıkacak. Aynı zamanda depolama kavramı da daha fazla önem kazanacak. Biz, her şarta hazırlıklı olmak adına tüm projeksiyonlarımızı detaylı bir şekilde yapıyoruz"

2020 yılını nasıl kapattınız? 2021 yılına ilişkin hedefleriniz neler?

2020 yılında pandemi koşullarına rağmen yeni müşteriler kazandık, onlara Batu International Logistics farkını en iyi şekilde sunduk. Büyüme hedeflerimizi güncel gelişmelere göre sürekli olarak revize ediyoruz. 2020 yılı öngörülemeyen durumlara ilişkin çok iyi bir örnek oldu. Bu nedenle sektörü ve gelişmeleri yakından takip ederek hizmetlerimizi geliştirmeye devam edeceğiz. Bu da bizi başarıya ve istediğimiz büyüme hedefine taşıyacaktır.

E-İHRACAT LOJİSTİĞİNE BAŞLADI

E-ticaret ve E-ihracat alanında ne tür adımlar attınız?

Pandemi sürecinde e-ticaret kullanım oranlarının artması lojistik sektörünün çalışma prensiplerini daha da dakik ve planlı bir hale getirdi. Aynı zamanda teknoloji entegrasyonlarının sürekli olarak güncel kalmasını zorunlu kıldı. Pandemiyle birlikte hiç e-ticaret alışverişi yapmayan birçok insan da bu durumu deneyimledi. Dolayısıyla lojistik sektörü hem e-ticaret hem de e-ihracattaki tedarik akışını sağlamak adına bu süreçte üzerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirdi.

Batu International Logistics olarak sektörü yakından ilgilendiren bu tür gelişmeleri sürekli olarak takip ediyoruz. Bu kapsamda e-ihracat ya da mikro ihracat yapan şirketlere özel çözümler sunmaya başladık. Haziran 2020 tarihinden itibaren başladığımız ETGB hizmetimiz yoğun talepler almaya devam ediyor.

Yeni ekonomi oluşurken lojistik sektörünün nasıl konumlanması gerekiyor? Batu International Logistics, bu sürece nasıl hazırlanıyor?

Lojistik sektörü pandemi öncesinde de çok önemli bir konumdayken, pandemi süreciyle birlikte tamamen hayatımızın içine girdi. Ehemmiyetini bir kez daha gösterdi. Bir hizmet veya ürünü bir noktadan başka bir noktaya ulaştırmak, katma değer yaratmak ve tedarik akışının devamını sağlamanın yanı sıra, e-ticaret çözümleri üretebilmek ve B2C çözümlere odaklanmak oldukça önemli.

Önümüzdeki süreçte lojistik sektöründe hız kavramı ve hızlı çözüm öne çıkacak. Aynı zamanda depolama kavramı da daha fazla önem kazanacak. Biz, her şarta hazırlıklı olmak adına tüm projeksiyonlarımızı detaylı bir şekilde yapıyoruz.

DİJİTALLEŞME YATIRIMLARININ MEYVELERİNİ TOPLUYOR

Dijitalleşmenin lojistik sektörü başta olmak üzere birçok iş kolunun en önemli gündemi haline geldiğini belirten Batu International Logistics Genel Müdürü Efe Göktuna, "Pandemi süreci birçok şirketin dijitalleşmeye olan bakış açısını kökten değiştirdi. Önceleri dijitalleşmeye, örneğin uzaktan çalışmaya çekimser bakılırken, artık birçok firma farklı iş modelleri üzerinde çalışıyor. Pandeminin ilk gününde evden çalışma düzenine geçen ilk şirketlerden biri olarak, hibrit çalışma düzeninin de ilk destekçilerinden olduk. Hatta, önümüzdeki günlerde de, bu çalışma modelini daha da etkin bir şekilde kullanmayı düşünüyoruz. Batu International Logistics olarak yıllar içerisinde yaptığımız dijitalleşme yatırımlarının karşılığını bu süreçte tam anlamıyla almaya başladık. Depolarımızdaki entegrasyondan ofislerimiz ve sahada kullandığımız ekipmanlarla ilgili yazılımlar sayesinde iş akışımız hiçbir zaman kesintiye uğramadı. CRM çözümleri, IOD/POD, ERP tabanlı filo ve tedarikçi yönetimi ve EDI gibi sistem altyapımızla kusursuz hizmet sağlıyoruz" dedi.

Lojistik sektörü için hazırlanan bölge bazlı 4 raporla, salgın sonrasına ilişkin yol haritası oluşturuldu. Raporlarda, mevcut durum analizinin yanı sıra sektörün daha iyi bir noktaya taşınmasına yönelik strateji ve eylemler ortaya konuldu.

Lojistikte salgın sonrası TOPARLANMANIN YOL HARİTASI HAZIR

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı "COVID-19 Krizine Yanıt ve Dayanıklılık Projesi" kapsamında tekstil, lojistik, gıda, makina ve otomotiv sektörleri için 'kırılgan sektörler analiz raporu' hazırladı. Japonya hükümetinin finanse ettiği, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) tarafından Bakanlık ve kalkınma ajansları iş birliğiyle yürütülen proje kapsamında hazırlanan raporlar, Türkiye'de özellikle üretimdeki sektörlerin krizden etkilenmelerini azaltmak ve gelecekteki krizlere dayanıklı olmalarını sağlamak için yol haritası niteliği taşıyor.

4 BÖLGE İÇİN 4 RAPOR HAZIRLANDI

Bölge bazlı incelemelerle hazırlanan 25 raporda, her sektörün mevcut durumunu iyileştirmek ve Covid-19 salgını sonrası dönemde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları doğru karşılayabilmek amacıyla politika önerileriyle sektörlere özel strateji ve eylemler sunuluyor. Kriz yönetimi, kaynak verimliliği ve cinsiyet eşitliği konularına yer verilerek, düşük karbonlu ekonomiye geçiş de değerlendiriliyor. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerinin yanı sıra çeşitli yurt içi ve dışı kurumların veri tabanları kullanılarak ve akademik çalışmalar incelenerek hazırlanan raporlarda, Türkiye genelinde sektördeki şirketlerle yapılan anket çalışmaları ve odak grup toplantılarıyla sektör temsilcilerinin görüşleri yer alıyor. Çalışma kapsamında lojistik sektörü özelinde 4 farklı bölge için 4 farklı rapor hazırlandı. Bölgeler, İzmir, Marmara (Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, İstanbul, Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova), Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye ile Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars olarak ayrıştırıldı. 4 bölge için ayrı ayrı hazırlanan raporlarda sektörün mevcut profili özetlenirken, salgının sektör üzerindeki etkileri ele alınıyor. Lojistik sektörünün mevcut durumunu iyileştirmek ve COVID-19 salgını sonrası dönemde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları doğru bir şekilde karşılayabilmek amacıyla her bölge için ayrı ayrı strateji ve eylemler sunularak, takvim ve bütçe bazında detaylandırılıyor.

TÜRKİYE LOJİSTİK PAZARININ BÜYÜKLÜĞÜ 500 MİLYAR TL

Küresel büyüklüğü 8-12 trilyon ABD doları (Maiden, 2020) olan lojistik sektörü GSYİH içinde yaklaşık %10-12 pay alıyor. Ulaştırma hizmetlerinin GSYİH içerisindeki payı gelişmiş ülkelerde yaklaşık olarak ortalama %6 ile %12 arasında değişirken, Türkiye'deki lojistik sektörü büyüklüğünün 2019 yılında 500 milyar TL'nin üzerinde gerçekleştiği tahmin ediliyor. Hizmetler sektörünün bir alt bileşeni konumundaki lojistik sektörü özellikle ihracat taşımalarında önemli bir yere sahip. 2019 yılında taşımacılık ihracatı 24,2 milyar ABD doları, taşımacılık ithalatı ise 9,6 milyar ABD dolar oldu. Taşımacılığın hizmet ihracatı içerisindeki payı %71,7'ye, hizmet ithalatı içerisindeki payı ise %40,1'e ulaştı (TÜİK, 2020c).

HAVA VE KARADA BÜYÜK KAYIP YAŞANDI, DENİZYOLU VE DEMİRYOLUNA TALEP ARTTI

Taşıma modlarının tek tek incelendiği çalışmaya göre, havayolu taşımacılığı salgından en çok etkilenen sektörler arasında yer aldı. IATA tahminlerinde 2020 yılında havacılık sektöründe salgından dolayı yaşanan net kaybın 118 milyar ABD doları düzeyinde olduğu hesaplanırken, 2021yılında sektörün 39 milyar ABD doları daha kayıp yaşaması bekleniyor.

Salgının ortaya çıktığı dönemde ülkelerin ilk başvurduğu tedbirin sınırların kapatılması olması nedeniyle uluslararası karayolu taşımacılığı durma noktasına geldi ve sektör büyük kayıplar yaşadı. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından yapılan tahminlere göre karayolu taşımacılığı sektörünün 2019'a kıyasla 2020 yılında yaklaşık %18 düzeyinde daralacağı beklenirken, sektördeki gelirlerin bir önceki yıla göre %40, imzalanan taşıma sözleşmelerinin sayısının ise %60 seviyesinde azalacağı tahmin ediliyor.

Demiryolu ve denizyolu ulaştırması sektörleri ise, diğer ulaştırma türlerine kıyasla birim ölçekte daha fazla yük taşınması ve daha az fiziksel temasa dayalı taşımacılık yapılması nedeniyle salgın sürecinde öne çıkan sektörlerden oldu ve kayıplar daha makul seviyede kaldı. Küresel ticaretin yaklaşık %80'inin yapıldığı denizyolu taşımacılığının artan talebe rağmen salgından etkilendi. Salgının şiddetli etki göstereceği kötümser senaryoya göre denizyolu taşımacılığı hacmi 2020 yılında 2019 yılına kıyasla %7,3 düzeyinde gerileyecek. İyimser hesaplandığı normal etki senaryosunda ise %1,1 seviyesinde daralacağı tahmin ediliyor. COVID-19 öncesi senaryosunda ise sektörde %3,1 büyüme öngörülmüştü.

Demiryolu ulaştırması ise özellikle sınır kapılarının kapatıldığı veya geçişlerin sınırlandırıldığı dönemlerde karayolu taşımacılığına önemli bir alternatif oldu. Ancak buna rağmen küresel ölçekteki arz ve talep dalgalanmaları demiryolu yük taşımacılığını da olumsuz etkiledi. Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) tarafından yapılan tahminlere göre salgından dolayı demiryolu yük ve yolcu taşımacılığında 2020 ve 2021 yıllarında küresel düzeyde yaşanacak toplam kayıp kötümser senaryoya göre 128 milyar ABD doları, iyimser senaryoya göre ise 78 milyar ABD doları düzeyinde hesaplandı (UIC, 2020:7-24). Türkiye'de ise salgın döneminde havayolu ve karayolu taşımacılığında yaşanan sorunların etkisiyle demiryolu daha fazla tercih edilen bir mod haline geldi. Ocak- Kasım 2020 döneminde Ocak-Kasım 2019 dönemine demiryolu yük taşımacılığı geçtiğimiz yıla göre %4,3 oranında artış gösterdi (TCDD, 2021). İhracat taşımalarında denizyolu ve havayolu taşımalarında önemli düzeyde azalma meydana gelirken, karayolu taşımalarının hacmi gerilese de toplam içerisindeki payı arttı. Demiryolu taşımalarının ise hem hacimsel hem de toplam içerisindeki payı yükseldi. İthalat taşımalarında ise karayolu ve havayolunun payları artarken denizyolu ve demiryolu taşımacılığında gerileme yaşandı.

DİJİTALLEŞME VE ÇOKLU TAŞIMACILIK KRİZLERE KARŞI KALKAN OLACAK

Raporda, salgın sonrası lojistik sektöründe yaşanması beklenen değişimlere de dikkat çekiliyor. Öncelikle bu dönemde elektronik ticarete olan talebin hızla artığı, lojistik sektörünün üçüncü parti taşıyıcılar başta olmak üzere önümüzdeki dönemde hızla bu duruma uyum sağlamasının beklendiği vurgulanıyor.

Salgın ile birlikte fiziksel temasın en aza indirilmesi ve sosyal mesafe tedbirleri sonucu oluşan yeni iş süreçlerinin tüm iş kollarında dijitalleşme ve otomasyonun önemini artırdığı belirtilerek, lojistik sektöründe bu alanlara ağırlık verilmesi ile insana bağımlılığın azaltılması hususlarının önümüzdeki dönemde de önemini koruyacağı değerlendiriliyor. Lojistik sektörüne konu olan süreçlerin dijitalleşmesinin salgından bağımsız olarak da oldukça kritik olduğuna vurgu yapılıyor.

Limanların otonom hale getirilmesi, gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi ve altyapının modernizasyonu, demiryolu taşımacılığının payının artırılması, hizmet sözleşmeleri ve gümrük beyanlarının dijital ortamlardan yapılması gibi hususlarda ilerleme kaydedilmesinin sektörün krizlere dayanıklılığının artırılması açısından oldukça önemli olduğu belirtiliyor.

Önümüzdeki dönemlerde ortaya çıkabilecek krizlere karşı sektörün daha dayanıklı hale getirilmesini teminen karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi ulaştırma türleri arasında entegrasyon ve senkronizasyonun sağlanması gerektiği, böylelikle herhangi bir ulaştırma türünde veya güzergâhta yaşanan darboğazların ulaştırma türlerinin bir arada kullanılması neticesinde daha esnek, hızlı ve düşük maliyetli bir şekilde çözüme kavuşturulabileceği vurgulanıyor.

Ayrıca; orta ve uzun vadede kamu ve özel sektördeki paydaşların iş birliğini artırarak taşıma süresi, maliyet bileşenleri, sigorta, banka, intermodalite ve senkomodalite düzeyi, altyapı ve gümrük hizmetleri olarak sıralanabilecek alanlarda rekabetçi öncelikleri yeniden belirlemesi gerektiği ifade ediliyor.

Bu dönemde lojistikte meydana gelen darboğazların aşılabilmesini teminen ilgili kamu kurumlarının lojistik sektöründeki sivil toplum kuruluşları ve firmalarla doğrudan ve daha yakın iş birliği içine girdiğinin gözlemlendiği, bunun önümüzdeki dönemde de devam ettirilmesinin sektörün salgın döneminden daha güçlü çıkması için önemli bir fırsat olduğu belirtiliyor.

Diğer taraftan esnek çalışma, dijitalleşme ve iş süreçlerinin etkinleştirilmesiyle yıllık yaklaşık 1 trilyon ABD doları düzeyine ulaşan lojistik sektörü yönetim ve taşıma işleri organizasyonu büyüklüğünün önemli ölçüde azalabileceği değerlendiriliyor. Ayrıca lojistik sektöründe yer alan firmaların dijital altyapılarını geliştirerek altyapılarını esnek çalışma yöntemlerine daha uygun hale getirmeleri bekleniyor.

Tablo 9: Taşıma Türlerine Göre Dış Ticaret (Ticaret Bakanlığı, 2020b)

	İhracat		İthalat	
	2019	2020	2019	2020
Denizyolu (milyon ABD doları)	99.645	90.135	102.699	102.820
Pay (%)	60,23	59,42	53,97	52,18
Karayolu (milyon ABD doları)	50.011	47.561	33.460	37.046
Pay (%)	30,23	31,35	17,58	18,30
Havayolu (milyon ABD doları)	13.568	11.457	26.056	35.790
Pay (%)	8,20	7,55	13,69	18,16
Demiryolu (milyon ABD doları)	895	1.177	28.806	19.461
Pay (%)	0,54	0,77	14,09	9,88
Diğer* (milyon ABD doları)	1.327	1.379	1.270	1,930
Pay (%)	0,80	0,91	0,67	0,98
Toplam	**165.446**	**151.704**	**190.291**	**197,047**

**Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.*

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜ ETKİLEYECEK EĞİLİMLER

Raporda, Türk lojistik sektörünü etkileyecek 6 önemli eğilime yer veriliyor ve şu değerlendirmeler yapılıyor:

"Endüstri 4.0: Türkiye açısından Endüstri 4.0 çeşitli fırsatları ve tehditleri beraberinde getiriyor. İnsan faktörünün önemini azaltacak olan Endüstri 4.0, Türk lojistik firmalarının Avrupalı rakiplerine karşı sahip oldukları ucuz maliyetli insan gücü avantajını azaltacak. Diğer yandan, Endüstri 4.0 ile değer zincirlerinde verimliliğin çok daha öne çıkacak olması düşünüldüğünde, coğrafi olarak uluslararası ticaret koridorları üzerinde olan Türkiye küresel lojistik sistemlerine entegrasyonunu sağlayabildiği takdirde çok daha yüksek seviyede yük trafiğini çekebilecek.

Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in önderliğinde başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), Türkiye için bazı fırsat ve tehditler yaratıyor. Kadılar ve Ergüney (2017)'e göre Türkiye KYG girişimine entegre olması sayesinde anlaşmazlık içinde olduğu komşuları ile bölgesel entegrasyonunu güçlendirebilecek. Buna ilave olarak, Türkiye KYG girişiminin bir parçası olması sayesinde Türkiye'den geçmeyen alternatif

koridorları engellemiş olacak ve Asya'ya olan ihracatını kolaylaştıracak. KYG'nin Türkiye için beraberinde getirdiği tehditlere ilk örnek olarak Çin ürünlerinin Türkiye piyasasına erişimlerinin artması ve bunun sonucunda bu ürünlerin Türk pazarından aldıkları payın artma ihtimali. İkinci olarak, KYG sonrasında Çin ürünleri Avrupa'ya ve Afrika'ya ve Batı Asya'ya daha hızlı erişeceği için bu pazarlarda Türk ürünlerinin Çin ürünlerine göre sahip olduğu temel rekabet aracı olan hız faktörünün Türkiye lehine olan etkisi azalacak. Son olarak da, 21YDİY'nin önemli bir parçası olan ve Çinli bir şirket tarafından işletilmekte olan Pire Limanı'nın giderek artan trafiği, Doğu Akdeniz Çanağı'nda önemli aktarma merkezi olma hedefine sahip Türk limanlarının gelişimlerini olumsuz etkileyecek.

Sürdürülebilirliğe Verilen Önemin Artması: Ulaştırma sektörü elektrik ve ısınmadan sonra dünyadaki en büyük ikinci, karayolu taşımaları ise uluslararası ticaretteki en büyük ikinci CO2 emisyon kaynağı. Bu olumsuz etkileri azaltabilmek için çeşitli düzenleyici, ekonomik ve teknolojik önlemler alınmaya çalışılıyor. Düzenleyici açıdan bakıldığında, özellikle gelişmiş ülkeler kendi sınırları içerisinde faaliyet gösterecek taşıyıcılara kullanılan motorların standartlarında bazı sınırlamalar getirerek, lojistik şirketlerini daha yeni ve daha çevreci araçlar kullanmaya zorluyor. Yine benzer şekilde bazı koridorlarda karayolu taşımacılığına önemli sınırlamalar getirilerek, yüklerin demiryolu ile taşınması zorunlu tutuluyor. Ekonomik açıdan bakıldığında, çeşitli fiyatlama ve vergilendirme yöntemleri kullanılarak daha çevreci ulaştırma modları teşvik ediliyor. Teknolojik açıdan bakıldığında ise, enerji verimliliği yüksek motorların ve hafif kompozit malzemelerin geliştirilmesi ve alternatif enerji kaynaklarının kullanılması yönünde Ar-Ge faaliyetlerine hız veriliyor.

E-Ticaret: E-ticarette tüketici memnuniyetini artıran hızlı teslimat ve ürün iade uygulamalarındaki gelişmeler bir yandan e-ticaretin büyüme hızını artırırken, diğer yandan da lojistik şirketlerini bölgesel teslimat merkezleri, sipariş takip sistemleri ve daha verimli elleçleme ve taşıma altyapısı yatırımları yapmaya zorladı.

Tablo 8: Bölgelerde Ulaştırma ve Lojistik Altyapısı (Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), 2020; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), 2020; Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ), 2020)

Bölge	Karayolu (km)		Demiryolu (km)	Havalimanı (Adet)	Lojistik Merkez (Adet)
	Devlet ve İl Yolu	Otoyol			
TRA2 (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan)	2.065	-	271	3	1
TR63 (Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye)	1.893	194	374	2	1
TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova)	1.837	525	578	1	1
TR21 (Tekirdağ, Edirne, Kırklareli)	1.771	165	492	1	-
TR10 (İstanbul)	446	534	402	2	-
TR31 (İzmir)	1.270	355	571	1	-
Toplam	**9.282**	**1.773**	**2.688**	**10**	**3**

**2009 yılı bazlı cari fiyatlarla (bin TL)*

Kuzey Buz Denizi Rotası: Küresel ısınmanın etkisiyle Kuzey Buz Denizi'ndeki buzulların erimeye başlaması, bu denizi özellikle Uzak Doğu ile Avrupa arasındaki denizyolu taşımalarında çok önemli bir alternatif olarak öne çıkarıyor. Yapılan araştırmaya göre eğer buzulların çıkardıkları engeller ortadan kalkarsa dünya ticaretinin yaklaşık %8'ine hizmet veren Süveyş Kanalı trafiğinin yaklaşık 2/3'ü Kuzey Buz Denizi rotasına kayacak, taşıma maliyetlerinin düşmesi ile Doğu Asya ve Batı Avrupa arasındaki ticaret yaklaşık %10 düzeyinde artış gösterecek ve eski rota üzerinde yer alan ve bu durumdan büyük ekonomik kazançlar elde eden Singapur ve Mısır gibi ülkeler oldukça zarar görecek. Bu öngörüden hareket edildiğinde, Akdeniz Havzası'ndaki denizyolu ticaretinin yeni rotanın devreye girmesi halinde olumsuz etkilenecek ve Türkiye denizyolu taşımacılığı da bu gerilemeden payını alacak.

Konteynerleşme ve Artan Gemi Büyüklükleri: Konteynerleşme, yakın dönemde sadece denizyolu taşımacılığını değil, tüm uluslararası tedarik zincirlerini temelden etkileyen bir gelişme. Yükleri konteyner içinde taşımak, taşınan yüklerin seyir halinde zarar görme ihtimalini büyük oranda azaltıyor ve taşıma türleri arasındaki geçişlerde elleçleme maliyetlerini düşürüyor. Küresel ticaret hacminde ve buna paralel okyanus ötesi taşımalarda yaşanan yüksek orandaki artış, lojistik şirketlerini daha düşük maliyetli denizyolu taşımacılığı yapma arayışına iterken, gemi büyüklüklerinin artırılması bu yönde öne çıkan alternatif çözümlerden biri olarak göze çarpıyor.

Tablo 7: Bölgelerde Dış Ticaret (TÜİK, 2020d)

Bölge	İhracat	İthalat
TRA2 (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan)	114.907.574	115.044.266
TR63 (Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye)	4.260.398.759	5.497.274.468
TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova)	16.014.264.223	12.801.550.778
TR21 (Tekirdağ, Edirne, Kırklareli)	2.196.397.835	1.920.177.321
TR10 (İstanbul)	88.827.639.699	109.280.925.933
TR31 (İzmir)	12.168.871.669	8.676.072.243
Toplam	**123.582.479.759**	**138.291.045.009**

**2009 yılı bazlı cari fiyatlarla (bin TL)*

SALGININ LOJİSTİK ŞİRKETLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

36'sı Marmara Bölgesi'nden olmak üzere ülke genelinde toplam 98 işletmenin katılım sağladığı anket çalışmasının sonuçlarına göre COVID-19 salgınının lojistik sektörü üzerinde önemli etkileri oldu. Bu etkiler şöyle sıralandı:

» Lojistik şirketlerinin maliyetleri salgınla beraber artış gösterdi.

» Salgın sonrasında yaşanan sorunlar büyüklüklerine göre sıralandığında, en başta gelen ilk üç sorun sırasıyla talepteki daralma, tahsilat problemi ve düşük öngörülebilirlik olarak öne çıktı.

» Salgın sonrasında tedarik zincirinde yaşanan sorunlar büyüklüklerine göre sıralandığında, en başta gelen sorunlar liman hizmetlerinde kesinti, sınırlarını kapatan ülkeler nedeniyle güzergâhların değişmesi, artan lojistik maliyetler, hava kargo operasyonlarının kesintiye uğraması ve sınırlarını kapatan ülkeler nedeniyle taşıma türünün değişmesi olarak sıralandı.

» COVID-19 salgını sonrası uygulanacak stratejilere bakıldığında, ilk üç strateji sırasıyla dijital dönüşüm, otomasyon ve benzeri teknolojik yatırımların artırılması, yeni pazarlara girme ve kent lojistiği yatırımlarına ağırlık verme oldu. Ayrıca ortaklıkları geliştirmek ve yeni ortaklıklar kurmak, birleşme ve/veya satın almalara yönelim de yeni stratejiler için de yer aldı.

» Kullanılan ulaştırma modlarında COVID-19 salgını sonrasında muhtemel değişime bakıldığında, Marmara Bölgesi'ndeki lojistik şirketlerinin genel olarak kullandıkları ulaştırma modlarında değişime gitmeyi planlamadıkları, İzmir'deki şirketlerin demiryolu taşımacılığını, Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye'deki şirketlerin denizyolu taşımacılığını daha fazla kullanacakları, Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars bölgesindeki şirketlerin ise karayolu ağırlıklı taşımacılığa devam edecekleri görülüyor.

BÖLGELER İÇİN STRATEJİ VE EYLEM PLANLARI

Hazırlanan raporlarla hem Türkiye geneli hem de 4 bölge için aşağıdaki eylemlerin hayata geçirilmesi öneriliyor:

» **Marmara:** Yük vagonu ve lokomotif sayısındaki darboğazın aşılması, demiryolu yük taşımalarında verimliliğin artırılması ve bazı yüklerin karayolundan demiryoluna kaydırılabilmesi amacıyla, lokomotif ve yük vagonu sayısı artırılma. Bölgedeki lojistik merkez eksikliğinin giderilmesi ve lojistik operasyonlarında verimliliğin artırılması amacıyla, başta Sakarya olmak üzere diğer birçok ilde lojistik merkez kurulmalı. Bölgedeki OSB'lerin demiryolu ağına bağlanarak lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve lojistik hizmet kalitesinin artırılması amacıyla, OSB'lere iltisak hattı yatırımları yapılmalı. Marmara Denizi'nin her iki yakası arasında kesintisiz demiryolu operasyonlarını temin etmek amacıyla, Yavuz Sultan Selim Köprüsüne demiryolu geçişi eklenmeli.

» **İzmir:** Ankara-İzmir Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi tamamlanmalı, Kemalpaşa Lojistik Merkezi hizmete açılmalı, Menemen ve Torbalı bölgelerine lojistik merkez inşa edilmeli. Yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılması, lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve lojistik hizmet kalitesi yükseltilmesi amacıyla OSB ve üretim tesislerine iltisak hattı yatırımları yapılmalı. Hatta yaşanan gecikmelerin önlenmesi amacıyla, İzmir-Aydın demiryolu koridorundaki darboğazlar giderilmeli. İleride yaşanacak trafik sıkışıklığının önüne geçilmesi amacıyla, Ankara-İzmir Otoyolunun proje çalışmalarına başlanmalı. Bölgedeki ekonomik aktiviteler artırılması, lojistik süreçlerin iyileştirilerek maliyetlerin maliyetler düşürülmesi ve kabotaj taşımacılığının artırılması amacıyla, İzmir Limanı'nın kapasitesi artırılmalı. Çandarlı Limanı'nın yapımı tamamlanmalı. Diğer faydaları yanında bölgedeki lojistik faaliyetlere olan talebi canlandırmak amacıyla, ihtisaslaşmış sanayi bölgeleri inşa edilmeli. Bölgede hizmet veren sanayi tesislerindeki makine ve ekipmanların teknoloji kullanım düzeylerinin ve verimliliklerinin artırılması amacıyla, sanayinin teknolojik yenilenmesi hızlandırılmalı.

» **Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye:** Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi tamamlanmalı. İskenderun ve Toprakkale (Osmaniye) Lojistik Merkezlerinin inşa edilmeli. Yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılması, lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve lojistik hizmet kalitesinin ve kombine taşımacılık imkânlarının artırılması amacıyla, bölgedeki bazı OSB'lerin ve üretim tesislerinin demiryolu ağına bağlanması sağlanmalı. Nurdağ - Kahramanmaraş ve Toprakkale -İskenderun demiryolu koridorlarının altyapıları modernize edilmeli ve bu koridorlarda ikinci hat yapılmalı. Doğu ve Güneydoğu bölgelerindeki illerin İskenderun bölgesindeki limanlara erişim imkânlarının artırılması ve seyahat mesafelerinin kısaltılarak bölgedeki lojistik maliyetlerin azaltılması amacıyla, Dörtyol - Hassa Bölünmüş Yol ve Tünelinin inşa edilmesi önerilmektedir. Bölgedeki ihtisaslaşmış OSB sayısını artırarak lojistik sektörünü dolaylı olarak desteklemek amacıyla farklı alanlara yönelik OSB'lerin oluşturulmasında yarar görülmekte. Akdeniz bölgesindeki bakım/onarım talebini karşılamak amacıyla, bölgede bir gemi inşa sanayii ekosisteminin kurulması önerilmektedir.

» **Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars:** Nahcivan üzerinden Türkiye-Azerbaycan arasında alternatif bir demiryolu koridoru oluşturulması amacıyla Ağrı ve Iğdır illerine demiryolu hattı yapılarak bölge ulusal demiryolu ağına bağlanmalı. Ağrı ve Iğdır illerinde lojistik merkez inşa edilmeli. Yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılması, lojistik maliyetlerin düşürülmesi ve lojistik hizmet kalitesi yükseltilmesi amacıyla lojistik merkez(ler)e iltisak hattı yatırımları yapılmalı. Yük taşımacılığında demiryolunun payının artırılması, lojistik maliyetlerinin düşürülmesi ve lojistik hizmet kalitesinin yükseltilmesi amacıyla OSB'lere iltisak hattı yatırımları yapılmalı. Taşınan yüklerin çok daha ekonomik bir şekilde uluslararası pazarlara ulaştırılmasını sağlamak ve bölgedeki uluslararası lojistik faaliyetlerini geliştirmek amacıyla, bölgenin Karadeniz limanlarına demiryolu ile bağlanması temin edilmeli. Yük taşımalarındaki beklemeleri ve gecikmeleri azaltmak amacıyla, bölgenin ana demiryolu bağlantısındaki darboğazların giderilmeli. Bölgenin Karadeniz Limanları ile karayolu bağlantısının güçlendirilmesi amacıyla Trabzon- Aşkale Devlet Yolu tamamlanmalı.

» Yurt dışına operasyon düzenleyen lojistik şirketlerinin yabancı rakiplerine karşı rekabet avantajı elde etmeleri ve ihracatın artırılması amacıyla, düşük faizli kredi programları ve teşvik programları geliştirilmeli, vergi muafiyetleri getirilmeli.

» Sınır ötesi taşımalarda yaşanan gecikmelerin ve maliyetlerin azaltılması ve amacıyla, gümrükler 24 saat esasına göre çalışmaya geçmeli.

» Gümrük işlemleri için aranan belgelerin standartlaştırılması ve süreçlerin dijitalleştirilmesi yoluyla lojistik şirketlerinin zaman ve kaynak tasarrufu yapması amacıyla, tek pencere sistemine geçilmeli.

» Salgın sonrasında gümrük işlemlerinin yavaşlamaması ve gecikmelerin engellenmesi amacıyla, COVID-19 sonrası ortaya çıkan altyapı ihtiyaçları tamamlanmalı.

» Yunanistan ve özellikle Bulgaristan gümrük idareleri ile iş birliğini geliştirerek, gümrük işlemlerinde hız ve verimlilik artırılmalı.

» Sektörün ihtiyaç duyduğu vasıflı iş gücünün temin edilmesi amacıyla, sektörel eğitim programları geliştirilmeli.

» Karayolu taşımacılarına çıkarılan geçişlerle ilgili engellerin ortadan kaldırılması amacıyla, geçiş belgesi sorunu çözülmeli.

» Sektördeki kapasite darboğazını hafifletmek amacıyla, serbestleşen demiryolu taşımacılığında özel sektörün payını artırıcı tedbirler alınmalı.

» Lojistik şirketlerinin Endüstri 4.0'ın sunduğu imkanlara ve yeni iş modellerine dair farkındalıklarının artırılması, buna yönelik analiz ve dijital dönüşüm yol haritalarının hazırlanması, eylem ve yatırımları hayata geçirmelerinin teşvik edilmesi ve desteklenmesi amacıyla, sektördeki dijital dönüşüm desteklenmeli.

» Avrupa pazarı başta olmak üzere lojistik sektöründeki yeşil düzenlemelerin etkisinin giderek artması nedeniyle, sektörde daha çevreci motor ve yakıt teknolojilerinin kullanılmasına yönelik yatırımlar desteklenmeli.

» Özellikle Avrupa'ya yapılan taşımalarda alternatif rotaların güçlendirilmesi amacıyla, Ro-Ro ve Ro-La seferleri geliştirilmeli.

Tablo 4: Taşıma Türlerine Göre Dış Ticaret (Ticaret Bakanlığı, 2020b)

	İhracat		İthalat	
	2018	2019	2018	2019
Denizyolu (milyon ABD doları)	108.803	109.114	136.737	112.968
Pay (%)	61,41	60,34	59,15	53,71
Karayolu (milyon ABD doları)	52.222	54.462	39.129	37.177
Pay (%)	29,48	30,12	16,93	17,67
Havayolu (milyon ABD doları)	14.128	14.849	28.757	29.238
Pay (%)	7,97	8,21	12,44	13,90
Demiryolu (milyon ABD doları)	754	971	1.299	1.448
Pay (%)	0,43	0,54	0,56	0,69
Diğer* (milyon ABD doları)	1.262	1.436	25.230	29.514
Pay (%)	0,71	0,79	10,91	14,03
Toplam	**177.169**	**180.832**	**231.152**	**210.345**

**Boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır.*

SEYHAN GÜLHAN
Lojistik ve Tedarik Zinciri Profesyoneli

LOJİSTİK DEĞİŞİMLERİNİN ÖNCÜSÜ: E-TİCARET

Ticaret ve lojistikin yakın ilişkisinden dolayı ticaretin artış gösterdiği alanlarındaki lojistik süreçlerde de değişimler kaçınılmazdır. 2000'li yılların başında emekleme döneminde olan e-ticaretin bugün geldiği noktada ciddi bir sıçrama gösterdiğini ifade edebiliriz.

Türkiye'de e-ticaret hacmi 2019 yılına göre yüzde 66 artış gösterip 226 milyar 200 milyon liraya yükselirken, e-ticaret hacminin genel ticarete oranı 2019 yılında yüzde 9,8 iken, 2020 yılında 5,9 puan artışla ortalama yüzde 15,7'ye çıkmıştır. (Kaynak : www.eticaret.gov.tr)

E-ticaretin %66 oranında artması lojistik faaliyetlerinin aynı oranda arttığı anlamına gelmemektedir. Örneğin perakende lojistik operasyonlarını ele alırsak, tek bir mağazaya yapılan sevklerde sipariş başına yüksek miktarlar olması nedeniyle klasik bir operasyon yürütülmektedir. Bu nedenle çarpan etkisi operasyonlar üzerinde çok daha yüksektir.

E-ticaret sipariş sayısının yüksek olması sipariş başına miktarının ise düşük olması nedeniyle operasyon süreçleri klasik yöntemden farklılaşmaktadır. Her sipariş için toplama veya konsolide edilmiş şekilde toplanmış ürünlerin sipariş bazında ayrılması, kalite kontrol, çıkış, paketleme ve kargolama gibi işlemler yapılmaktadır. Bu sürecin her siparişte uygulandığını düşünürsek, burada oluşan iş hacmini anlayabiliriz. Bu nedenle e-ticaret lojistik operasyonlarında yapılan geliştirmeler küçük de olsa operasyon verimliliğine ve toplamdaki efora ciddi olumlu etkiler oluşturmaktadır.

İş hayatında eğer bir konu üzerinde çalışma yapılmamışsa ve siz o konuda öncü iseniz deneme yanılma durumları ile karşılaşırsınız. Burada öncü olduğunuzdan dolayı kazançlarınızın yüksek olması da muhtemeldir. Lakin daha önce üzerinde çalışılmış ve başarı kazanılmış uygulamalar varken kendi yolunuzu çizme girişimlerinde deneme-yanılma maliyeti yüksek olur.

E-ticaret lojistik operasyon süreçlerinde Amazon başarılı uygulamaları sayesinde dünya lideridir. Bu nedenle oradaki uygulamaları anlamaya çalışıp kendi operasyonlarınıza entegre edilebilirliğini sağlama kısmı önemlidir. Amazon'un tüm Amerikayı tek bir veya birkaç operasyon merkezinden yönetmek yerine bölgesel operasyon merkezleri oluşturması bizim gideceğimiz yolu göstermektedir. Perakendeyi baz alırsak, her mağazanın küçük bir sipariş hazırlama operasyon yeri olarak alt yapıyı oluşturmasının faydaları çok fazladır. En önemli faydalar şu şekilde sıralayabiliriz:

1- Ani sipariş artışları, kampanyalar vs.'den dolayı tek bir operasyon merkezinin üzerinde oluşacak baskının ortadan kalkması.

2- Siparişlerin son noktaya, yani müşteriye ulaşma sürecindeki aktarmaların ortadan kalkması.

3- Büyük operasyonlardan kaynaklanan kayıp hasar durumlarının önüne geçilmesi.

4- Kısa sürede e-ticaret siparişinin müşteriye teslim edilmesi.

Bu konuda ülkemizde öncü perakende firmaları çalışmalarını başlattı ve kısa süre içerisinde eko sistem içerisinde yerini alacaktır. Müşteri memnuniyetini sağlayan ve maliyetleri azaltan bu uygulamanın lojistik operasyon merkezleri başta olmak üzere, kargo şirketlerinin de yükünü azaltacaktır. Ayrıca aktarma ve elleçleme sayısının azalması ile doğaya ve çevreye karşı oluşacak karbon ayak izinin de düşük oranda kalmasını sağlayacaktır. Her lojistik sürecinde doğayı ve çevreyi göz önünde bulundurma sorumluluğumuz olmalıdır.

Mutlu müşteri memnuniyeti için Yeşil Lojistik ile kalın.

ROBERT T. ATEŞ
CLK Representative EUROPE, Genba Europe BV Managing Director
E-mail: robertates@apollonlogistics.com / Instagram: Robert_ates

TAŞIMACILIĞIN GELECEĞİ

Günümüzde başta Hollanda olmak üzere, halihazırda Avrupa'daki en yaygın ulaşım aracı bisiklet. Batı dünyasının en büyük şehirleri ulaşımda bir sorunla karşı karşıya kaldığında takvimler 1800'lerin sonunu gösteriyordu. Atlı araçlar binlerce yıldır kullanılıyordu ve onlarsız bir hayat hayal etmek zordu. Ancak 19. yüzyılda bu tür araçların sayısı arttıkça, yoğun nüfuslu şehirlerde at kullanmanın sakıncaları, tehlikeleri daha da belirginleşiyordu.

Paradoksal olarak, 1830 larda başlayan buharlı lokomotifin ortaya çıkışı ve şehirlerarası demiryolu bağlantılarının inşası, sorunu daha da kötüleştirdi. Şehirler arasında daha hızlı ve daha verimli ulaşım, daha fazla sayıda atlı araç gerektiren insan ve ticari malların hızlı bir şekilde taşınması talebini artırdı. Atlar hem vazgeçilmez hem de sürdürülemez hale gelmişti. Yeni ortaya çıkan bir teknolojinin savunucuları için çözüm açık görünüyordu: "Atlardan kurtulun ve onları, o zamanlar atsız arabalar olarak bilinen motorlu araçlarla değiştirin." Bugün onlara araba diyoruz. Atlardan arabalara geçiş, göründüğü gibi düzgün ve zamanında teknolojik bir çözüm değildi, çünkü arabalar dünyayı her türlü beklenmedik şekilde değiştirdi; şehirlerin coğrafyasından petrolün jeopolitiğine kadar ve tabii ki iklim değişikliğinin hızlanması gibi kendilerine ait birçok sorun yarattı.

Yani bir dizi çevresel sorunu ortadan kaldıran arabalar, bir dizi yenisini ortaya çıkardı. Yaydıkları kirleticileri görmek at gübresinden daha zordur ancak daha az sorunlu değildir. Bunlar, akciğerlerin derinliklerine nüfuz edebilen araç egzozundaki kurum gibi partikül maddeleri, solunum sistemini tahriş eden ve çeşitli kanser türleriyle bağlantılı olan uçucu organik bileşikler, nitrojen oksitler, karbon monoksit ve kükürt dioksit ve başta karbondioksit olmak üzere iklim değişikliğine katkıda bulunan sera gazları. Görüldüğü üzere liste oldukça uzun. Otomobiller, tırlar,kamyonlar ve otobüsler toplu olarak küresel karbondioksit emisyonlarının yaklaşık %17'sini üretiyor. 20. yüzyılda dünyanın büyük bir kısmı petrole bağımlı hale geldiğinden benzin ve dizel gibi fosil yakıtlara olan bağımlılığın da geniş kapsamlı jeopolitik sonuçları oldu.

Bugün, yenilenebilir enerji kullanılarak şarj edilen elektrikli arabalar, kamyonlar bu endişeleri gidermenin mantıklı yolu olarak görülüyor. Ancak elektrikli arabaların esası hakkındaki tartışmanın, otomobilin kendisi kadar eski. Şaşırabilirsiniz, ama 1897'de ABD'de en çok satan otomobil elektrikliydi (Pope Manufacturing Company - Columbia Motor Carriage). Elektrikli modeller buhar ve benzinle çalışanlardan daha fazla satıyordu. 1900'e gelindiğinde, buharlı araçların satışları dar bir liderliğe sahipti: o yıl 1.681 buharlı araç, 1.575 elektrikli araç ve 936 benzinli araç satıldı. 1903'te Olds Motor Works'ün Curved Dash Oldsmobile'in piyasaya sürülmesiyle ilk kez benzinli araçlar öne geçti.

Taşımacılığın geleceği. tek bir teknolojiye değil, akıllı telefon teknolojisiyle birbirine örülmüş çeşitli ulaşım sistemleri karışımına dayanacaktır. Daha ucuz, daha hızlı, daha temiz ve daha uygun alternatifler yerini almaya başladı. Tesla Semi modeliyle 36 ton taşıma kapasitesi yarattı. Ayrıca bu farklı ulaşım biçimlerini birbirine bağlama, bir hareket interneti oluşturma yeteneği sayesinde herhangi bir araç akıllı telefon tarafından yönetilecek. Bu memnuniyetle karşılanmalıdır, çünkü 20. yüzyılın deneyimi, atlardan arabalara geçişte olduğu gibi, bir ulaşım kültürünü tamamen bir başkasıyla değiştirmenin bir hata olacağını gösteriyor. Bir ulaşım kültürü esnek değildir.

LOJİSTİK GÜVEN ENDEKSİ YÜZDE 9 ARTTI

Yavuz Öner

Lojistik sektörü, pandemiden güçlenerek çıkıyor. Lojistik Güven Endeksi 2021 yılı Nisan-Haziran döneminde bir önceki döneme göre, yaklaşık yüzde 9 artış göstererek 136,38 puana yükseldi. Böylece endeksin yayımlandığı günden bu yana en yüksek seviyesine ulaştı.

KPMG Türkiye ile İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi iş birliğinde hazırlanan Lojistik Güven Endeksi açıklandı. Endekse göre, 2021 yılına ilave yükselişle başlayan lojistik sektörü, ikinci çeyrekte de güçlü görünümünü koruyor. Endeks, 2021'in ilk çeyreğine kıyasla yüzde 9'luk bir artışla 136,38 puana yükseldi. Böylelikle endeks, ölçülmeye başlandığından bu yana en yüksek seviyesine ulaştı.

Pandeminin etkilerinin en yoğun olarak hissedildiği 2020'nin ikinci çeyreğine kıyasla, endeks yaklaşık yüzde 62'lik önemli bir iyileşmeye işaret ediyor. Sektörün güncel durumunu gösteren Mevcut Durum Endeksi de bu yılın ikinci çeyreğinde yükseliş trendini sürdürerek, ilk çeyreğe kıyasla yüzde 17,3'lük bir artışla 136,15 puan olarak kaydedildi. Sektörün önümüzdeki döneme ilişkin beklentilerini yansıtan Gelecek Dönem Beklenti Endeksi de ilk çeyreğe kıyasla yaklaşık yüzde 5'lik bir artış göstererek, 136,50 puan olarak gerçekleşti.

GELECEK DÖNEM BEKLENTİ ENDEKSİ YÜZDE 5 ARTTI

Gelecek Dönem Beklenti Endeksi'nin alt kırılımlarına bakıldığında, üçüncü çeyreğe yönelik tüm beklenti endeksleri güçlü görünümünü koruyor. Temmuz-Eylül döneminde sektörde iş hacmi beklentisine yönelik endeks, bir önceki çeyreğe kıyasla yüzde 16'lık bir artışla 148,59 puana yükseldi. Gelecek üç aylık dönemde sektörün kararlılığına ilişkin endeks de yaklaşık yüzde 20'lik bir artışla 118,31 olarak kaydedildi.

Üçüncü çeyrekte sektörün insan kaynakları ihtiyacına ilişkin beklenti endeksi de yüzde 5'lik bir yükselişle 142,25 puana ulaştı. Temmuz-Eylül döneminde şirket birleşme ve satın almalarına yönelik beklenti endeksi, yaklaşık yüzde 10'luk bir artışla 128,17 olarak kayıtlara geçti.

'SEKTÖRÜ GÜÇLÜ GÖRÜNÜMÜNÜ KORUYOR'

Sektördeki gelişmeleri değerlendiren KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner, "Taşımacılık sektörü, iyileşen küresel ticaretten destek alarak 2021 yılına yükselişle başlamıştı. Dünya genelinde hızla devam eden aşılama çalışmaları ve hafifleyen kısıtlamalarla birlikte sektör orta vadede güçlü görünümünü koruyor. Küresel ticaret açısından öncü bir gösterge olan Baltık Kuru Yük Endeksi son beş yılın en yüksek seviyesini kaydederek 3 bin 300 dolar eşiğine ulaştı. Endeks pandeminin olumsuz etkilerinin en yoğun hissedildiği 2020 yılının ikinci çeyreğinde 407 dolar eşiğine kadar gerilemişti. Havacılık sektörü de her ne kadar pandemi öncesi seviyelerden uzak olsa da 2021 yılının ilk yarısında bir iyileşme kaydetti. Flightradar'ın verilerine göre, ticari uçuşlar yolcu taşımacılığına kıyasla daha hızlı bir iyileşme gösterdi ve toplam uçuşlar 2021 yılının ilk yarısında 2020 yılına kıyasla yüzde 25,2'lik bir artış gösterdi. Küresel hava trafiği, 2019'un ilk yarısıyla karşılaştırıldığında yalnızca yüzde 11'lik bir düşüşe işaret ediyor. KPMG'nin binin üzerinde küresel tüketiciyle gerçekleştirdiği son araştırma, seyahat kategorisindeki harcamalar için geçen yaza kıyasla yüzde 33'lük bir artış öngörüyor. Aşılama çalışmalarının hızla devam etmesi ve kısıtlamaların hafiflemesiyle tüketicilerin tatil planlarına ağırlık verdiği gözleniyor. Bu durum, yolcu taşımacılığında bir iyileşmeyi beraberinde getirebilir" dedi.

FORD OTOSAN'a 650 milyon euroluk sendikasyon kredisi

EBRD, Ford Otosan'a sağlayacağı 650 milyon euro sendikasyon kredisi desteğiyle, Ford Transit Custom ailesinin yeni nesil çevreye duyarlı, tam elektrikli versiyonlarının üretimini finanse edecek.

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD), Ford'un Avrupa pazarı için 1 tonluk ticari araçlarının yeni nesil tamamen elektrikli ve plug-in hibrid versiyonlarının üretimini desteklemek üzere Ford Otosan'a 650 milyon euro kredi sağlayacak. EBRD'nin Yeşil Ekonomiye Geçiş yaklaşımı kapsamında sağlanan kredi, Ford Otosan'ın çevreye duyarlı ve daha sürdürülebilir bir gelecek için otomotiv dünyasının elektrik dönüşümüne öncülük etme hedefinin önemli bir parçası olacak.

Finansman paketinin 175 milyon eurosunu kendi kaynaklarından karşılayacak EBRD, 475 milyon euroluk kısmını ise diğer kredi verenlerden sağlayacak. Katılımcı kreditörler arasında Akbank AG, Bank of China, BNP Paribas, Emirates NBD Bank (P.J.S.C.), Green for Growth Fund, HSBC, Industrial and Commercial Bank of China, Mediobanca, MUFG, QNB ve Societe Generale bulunuyor.

Ford Otosan, 2023'ün ilk yarısında yeni 1 tonluk Ford Transit Custom'ın dizel, hibrit elektrikli PHEV (Plug-In Hybrid) ve tam elektrikli versiyonlarını kademeli olarak üretmeye başlayacak. Bataryalı elektrikli araçlar ve şarj edilebilir hibrit versiyonlar, emisyonları ciddi oranda azaltarak çevreye duyarlı bir ulaşım seçeneği sunacak.

20,5 MİLYAR TL YATIRIM ÖNGÖRÜSÜYLE TEŞVİK ALDI

Şirket, otomotiv sektörünün elektrik dönüşümüne öncülük etme misyonuyla Kocaeli fabrikalarında yeni nesil elektrikli ve bağlantılı ticari araç üretim projelerine 2026'ya kadar 20,5 milyar TL yatırım öngörüsüyle teşvik aldığını bir süre önce duyurmuştu. Yatırımın tamamlanmasıyla Ford Otosan'ın elektrikli ticari araçlarda Ford'un küresel üretim merkezine dönüşmesi ve yaklaşık 3 bin kişi için yeni istihdam sağlanması hedefleniyor. Şirket ayrıca bilgi transferi aracılığıyla ve üretim süreçlerine entegrasyonu hızlandırarak tedarikçilerinin standartlarını ve verimliliğini yükseltmek için çalışacak.

'ÜLKE EKONOMİSİNE KATKI SAĞLAYACAK'

EBRD Türkiye Direktörü Arvid Tuerkner, elektrikli araçların, taşımacılık sektörünün sera gazı emisyonlarını azaltması yolunda umut vadeden bir adımı temsil ettiğini bildirdi. Tuerkner, "EBRD'nin Türkiye'yi Avrupa'nın ticari EV üretim merkezlerinden biri olması, teknik bilgi birikimiyle katkı sağlaması, istihdam yaratması ve düşük karbon ekonomisini öne çıkarması konularında desteklediğini memnuniyetle ifade etmek istiyorum" ifadelerini kullandı.

'SÜRDÜRÜLEBİLİR ÜRÜNLER ÜRETECEĞİZ'

Ford Otosan Genel Müdürü Haydar Yenigün ise EBRD ile otomotiv sektörünün en büyük finansman sözleşmelerinden birini imzalamaktan büyük mutluluk duyduklarını anlattı. Yenigün, "Sadece araç değil, mühendislik ve teknoloji alanında da yıllardır ihracat lideri olarak bu stratejik yatırımla ülke ekonomisine katkı sağlayacak, daha yüksek katma değerli ileri teknolojiler üzerinde çalışma fırsatına sahip olacak ve daha yeşil bir dünya için yüksek kaliteli, sürdürülebilir ürünler üreteceğiz" açıklamasında bulundu.

RENAULT TRUCKS'ın tasarım yarışmasını bir Türk genci kazandı

Renault Trucks, yeni T ve T High modellerini, Euro Truck Simulator 2 (ETS 2) oyunu ile tanıtırken oyun içinde düzenlediği tasarım yarışmasını Türkiye'den 18 yaşındaki lise son sınıf öğrencisi Enes Bolat kazandı. Renault Trucks, ETS 2 oyununun yayıncısı SCS Software'in Twitch hesabında düzenlediği canlı etkinlikte, birçok ülkeden katılımcının olduğu uluslararası tasarım yarışmasının kazananını açıkladı. Mayıs ayında başlayan yarışmada tüm dünyadan katılımcılar yeni modeller tasarladı. Enes Bolat'ın tasarımı, gerçek bir Renault Trucks aracına uygulanarak sergilendi. 2 bin 200 saatten fazla oyun deneyimiyle tutkulu bir ETS 2 oyuncusu olan ve 'IT' sektöründe kariyer yapmayı planlayan Enes Bolat, yarışmada görüntü işleme yazılımını kullanarak kendi tasarımını oluşturdu. Bolat, 3D olarak Renault Trucks T'nin tasarımı için 2 hafta çalıştı.

Enes Bolat, yaptığı açıklamada, "Bu tasarımı hazırlarken ralli arabalarından ilham aldım. Özel bir yazılım kullanarak bir şablon oluşturdum, sonra onu modelledim ve oyuna aktardım" ifadelerini kullandı. Bolat, tasarımında kırmızı, siyah ve grinin tonları olmak üzere üç ana renk kullandı. Kırmızı şeritler ekleyerek farların tasarımını belirginleştirdi ve vurguladı. Ralli arabalarından esinlenilen damalı bir desen, kabini çevreliyor ve Renault Trucks logosu kamyonun ön kısmını tamamlıyor. Yanlardaki siyah çizgiler hız etkisi katarak 'Renault Trucks Diamond Evolution' olarak adlandırılan araca ince bir görünüm kazandırıyor.

Enes Bolat, ETS 2'den Renault Trucks araçlarına aşina olduğunu belirterek, "Renault Trucks'ın yeni modellerinin lansmanını ETS 2 ile yapmasının ardından markaya olan ilgim arttı. T ve T High Evolution araçlarının estetiğini ve özellikle yeni far tasarımını çok beğendim. Renault Trucks tasarım direktörünün konuşması da beni yarışmaya katılmaya motive etti. Birinciliği kazanacağımı asla hayal etmedim. Uzun yıllardır oynamaktan zevk aldığım bu oyunda uluslararası bir yarışmayı kazanmak ve tasarımımın resmi olarak oyuna dahil edilmesi inanılmaz bir mutluluk" değerlendirmesinde bulundu.

ÇOBANTUR, lastiklerini PROMETEON'a emanet etti

Dünyanın endüstriyel lastik odaklı tek şirketi Prometeon, Türkiye'de filo iş birliklerini büyütmeye devam ediyor. Şirket bu doğrultuda; karayolu taşımacılığı, intermodal, proje lojistiği, ADR taşımacılık ve yurt içi dağıtım alanlarında önde gelen lojistik hizmet sağlayıcısı Çobantur ile iş birliği yaptı. İş birliği kapsamında Prometeon Türkiye, Çobantur'un 525 araçlık filosuna yeni lastik ve kaplama lastik satışı, "Pro Time" kapsamında yurt içi-yurt dışı yol yardım, "Pro Services" kapsamında filo yönetimi ve maliyetleri düşürmeye yönelik danışmanlık hizmeti sunacak.

İş birliği ile ilgili konuşan Prometeon Türkiye, Rusya, Orta Asya ve Kafkaslar Ticaret Direktörü Gökçe Şenocak, "Prometeon Türkiye olarak, sunduğumuz lastik yönetimi hizmetleri ile müşterilerimizin toplam sahip olma maliyetlerini minimuma çekerek; kilometre başına maliyetlerini azaltmalarına yardımcı oluyoruz. Sunduğumuz ürünün verimini artırmak, müşterilerimizin ana işlerine odaklanmalarını sağlamak ve tasarruf yaratmak Pro Services adını verdiğimiz hizmet modelimizin odağını oluşturuyor. Pro Services kapsamında işletmeye özel 'terzi işi' çözümler sunarak, müşterilerimizin asıl işlerine odaklanmaları ve lastikten maksimum verim elde etmelerini sağlıyoruz. Bu doğrultuda; uluslararası taşımacılık sektörünün köklü ve referans firmalarından Çobantur ile imzaladığımız 525 araçlık iş birliğimiz sonucunda firmanın lastik maliyetlerini minimuma indireceğiz" dedi.

Çobantur Filo Direktörü/İcra Kurulu Üyesi Murat Kunduracı ise, "Prometeon'un lastik maliyetlerimizi azaltmamızı sağlayan 'Pro Services' çözümleri kapsamında lastik yönetimi ve raporlanması gibi hizmetlerin yanı sıra firmamıza özel çözümlerle değişen dünyanın değişen lojistik ihtiyaçlarına anında yanıt vermeyi ve işimize daha odaklanmayı hedefliyoruz. Dünya çapında sürdürdüğümüz taşıma operasyonlarımızı Prometeon'un Pro Services hizmetleriyle birlikte daha verimli hale getireceğimize inanıyoruz. Bununla birlikte Prometeon Türkiye'nin 'Pro Time' çözümü kapsamında Türkiye ve Avrupa çapında 7/24 yol yardım lastik hizmeti alarak, filomuzdaki araçların her türlü lastik sorununa anında yanıt alabileceğiz. İş birliğimizin operasyonel maliyetlerimizi azaltacağı inancıyla teşekkür ediyor, hayırlı olmasını diliyorum" diye konuştu.

MERCEDES-BENZ TÜRK

ilk 6 ayda 11 bin 850 ticari araç sattı

Yılın ilk altı ayında Aksaray Kamyon Fabrikası'nda 11 bin 361 adet kamyon ve çekici üreten Mercedes-Benz Türk, 5 bin 451 adedi iç pazarda, 6 bin 399 adedi ihracat pazarlarında olmak üzere toplamda 11 bin 850 adet araç satışı gerçekleştirdi.

2020 yılını Türkiye kamyon pazarının lideri olarak tamamlayan Mercedes-Benz Türk, Ocak-Haziran 2021 döneminde bu başarısını sürdürdü. 2021'in ilk 6 ay sonuçlarına göre; kamyon sektörünü değerlendiren Mercedes-Benz Türk, bu süre içerisinde 11 bin 361 adet kamyon ve çekici üretirken, bu araçların yüzde 56'lik oranla 6 bin 399 adedi ihraç edildi. 2021'in ilk 6 ayında Türkiye iç pazarına 5 bin 451 adet Mercedes-Benz markalı kamyon satışı gerçekleştirildi. Bu veriler ışığında Mercedes-Benz Türk, 2020'nin Ocak-Haziran sonuçları ile 2021 kıyaslandığında Türkiye'nin kamyon ve çekici üretimi, iç pazar satışı ve ihracat rakamlarıyla, uzun yıllardır devam eden liderliğini sürdürdü. Türkiye'de üretilen her 10 kamyondan 7'si Mercedes-Benz Türk fabrikasından yollara çıkarken, ihraç edilen her 10 kamyondan 8'inde de Mercedes-Benz Türk imzası yer alıyor.

Kamyon sektöründe güvenilir 2. El faaliyetlerini TruckStore ile gerçekleştiren Mercedes-Benz Türk, Ocak-Haziran 2021'de 224 adet aracın satışını ve 5 adet de aracın ihracatını gerçekleştirerek Türkiye ekonomisine katkıda bulundu. Satış sonrası hizmetler alanındaki kampanyalar ve Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'in sağladığı kişiye özel kredilendirme imkanlarıyla, her koşulda müşterilerin yanında olundu. Mercedes-Benz Türk, AR-GE alanındaki faaliyetleriyle hem yerel hem de küresel bir oyuncu olmayı 2021'in ilk 6 ayında da sürdürdü. Mercedes-Benz Türk Kamyon AR-GE ekipleri, dünyanın farklı kıtalarındaki kamyonlar için mühendislik ihracatı gerçekleştirdi.

'PANDEMİNİN ETKİSİ AZALIYOR'

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt; "Mart 2020'de etkilerini hissetmeye başladığımız pandemiye rağmen, Türkiye iç pazarında kamyon satışlarımızı 2019 yılına göre yüzde 141 arttırıp 6.932 adede ulaşarak, bir kez daha Türkiye kamyon pazarının lideri olmuştuk. Ocak-Haziran 2021 arasındaki yılın ilk yarısında kamyon üretimi ve ihracatında pandeminin etkisi azaldığını söyleyebiliriz. 2021 yılının ilk 6 ayında 11 bin 361 adet kamyon üreterek geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 148'lik artış yakaladık. Ocak-Haziran 2021 arasında 6 bin 399 kamyon ihraç ederek geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 100'lük artışa imza attık. 2021 yılının ilk 6 ayında geçen yılın aynı dönemine göre 5 bin 451 adetlik satışlarımızla yüzde 165'lik artış yakaladık" dedi. Üretim, satış ve ihracat haricinde, satış sonrası hizmetler ve AR-GE alanındaki çalışmalardan da bahseden Alper Kurt, sözlerini şöyle sürdürdü: "Pandemi döneminde müşterilerimize kesintisiz hizmet sağlamak amacıyla satış sonrası servis ağımız 7 gün 24 saat hizmet vermeye başladı. Hayatın kesintisiz olarak devam edebilmesi için sunduğumuz bu hizmetleri 2021'de de aralıksız sürdürdük. Müşterilerimiz tarafından büyük bir memnuniyet ile karşılanan bu uygulamamız sayesinde hem mevcut iş ortaklarımız ile olan bağlarımızı kuvvetlendirdik hem de yeni müşterilere daha fazla ulaştık. Mercedes-Benz standartlarına göre belirlenmiş, test edilmiş ve onaylanmış olan TruckParts ürünlerimizi de uygun fiyatlarla sunmaya başladık. AR-GE alanındaki sorumluluklarımıza her gün yenilerini ekleyerek küresel rekabetteki konumumuzu güçlendirdik."

MERCEDES-BENZ TÜRK'TE ÖNEMLİ ATAMALAR

Mercedes-Benz Türk yönetim ekibinde önemli atama gerçekleşti. 2019 yılından bu yana Mercedes-Benz Türk Otobüs Satış Operasyonları Grup Müdürlüğü görevini yürüten Tolga Bilgisu, 1 Ağustos 2021 tarihi itibarıyla Müşteri Hizmetleri - Kamyon & Otobüs Direktörlüğü görevini devralıyor. Boğaziçi Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nden mezun olan Tolga Bilgisu, 2000 yılında Mercedes-Benz Türk bünyesinde tüm ürün gruplarının Satış Sonrası Hizmetleri Bölümünde göreve başladı. 2004 yılında Müşteri Hizmetleri Bölümü Bayi Ağı Geliştirme Birim Müdürü, 2007 yılında Müşteri Hizmetleri Pazarlama Grup Müdürü olarak devam etti ve 2009 yılında 2.El Satış & Pazarlama Grup Müdürlüğü görevini üstlendi. 2012 yılında TruckStore Grup Müdürlüğü görevini üstlenen ve 2016 yılında Kamyon Satış Operasyonları Grup Müdürlüğü'ne atanan Tolga Bilgisu, 2019 yılından bu yana Mercedes-Benz Türk Otobüs Satış Operasyonları Grup Müdürlüğü görevini yürütüyordu. 2016 yılından bu yana Mercedes-Benz Türk Müşteri Hizmetleri - Kamyon & Otobüs Direktörlüğü görevini yürüten Can Balaban ise 1 Ağustos 2021 tarihi itibarıyla İngiltere'de Mercedes-Benz Kamyon Müşteri Hizmetleri Direktörlüğü görevini üstlenecek.

DAIMLER TRUCK ve SHELL, yakıt hücreli kamyonlar konusunda iş birliği yapıyor

Daimler Truck AG ve Shell New Energies NL B.V., hidrojen bazlı yakıt hücreli kamyonları Avrupa'da teşvik etmeye hazırlanıyor. Şirketler, bu hedefe odaklanarak bir anlaşma imzaladı. Ortaklar, hidrojen tankı altyapısı kurmayı ve yakıt hücreli kamyonları müşterilerin kullanımına sunmayı planlıyor. Ortaklık, karayolu yük taşımacılığını karbondan arındırmayı amaçlıyor.

Shell, 2024 yılından itibaren üç konum arasında ağır kamyonlar için yakıt ikmal istasyonları işletmeyi hedefliyor. Daimler Truck AG ise 2025 yılında ilk ağır sınıf hidrojenli kamyonlarını müşterilerine teslim etmeyi planlıyor. Ortakların planı, bu koridordaki hidrojen altyapısının sürekli olarak genişletilmesini öngörüyor. Böylece 150 adet hidrojen dolum istasyonu planlanırken ve Mercedes-Benz markasına ait yaklaşık 5.000 adet ağır sınıf yakıt hücreli kamyonun 2030 yılından itibaren faaliyete geçirilmesi planlanıyor. 2025 gibi erken bir tarihte, koridorun toplam uzunluğunun 1.200 kilometre olması öngörülüyor. Anlaşma, kamyon ile ikmal istasyonu arasındaki ara yüzü ve etkileşimi tanımlamayı hedefliyor. Bu; müşteri dostu, düşük maliyetli, güvenilir ve güvenli hidrojen yakıt ikmali sağlamayı amaçlıyor. Ayrıca bu ortak girişime başka potansiyel partnerlerin de dahil edilmesi öngörülüyor.

Daimler Truck AG İcra Kurulu Başkanı ve Daimler AG İcra Kurulu Üyesi Martin Daum, "Shell ve Daimler Truck, hidrojen bazlı yakıt hücreli kamyonların geleceğin CO2 nötr taşımacılığının önemli bir unsuru olduğuna inanıyor. Endüstrinin iki önemli temsilcisi olarak benzersiz iş birliğimizle, neyin önce gelmesi gerektiğine ilişkin yanıtı ortaya koyuyoruz: Altyapı veya araçlar. İkisinin de el ele birlikte gelişmesi gerekiyor. Bu açıdan birlikte attığımız bu önemli adımdan ikimiz de çok mutluyuz" dedi.

Royal Dutch Shell plc (Shell New Energies NL B.V. ana şirketi) CEO'su Ben van Beurden ise şunları belirtti: "Hidrojen kamyonlarının dizel kamyonlara ekonomik bir alternatif olması için süreci hızlandırmaya devam etmek istiyoruz. Böylece müşterilerimizin emisyonlarını azaltmalarına yardımcı olabiliriz. Yakıt hücreli kamyonların yaygınlaşmasına yardımcı olmak için Daimler Truck ile birlikte uygun düzenlemeleri teşvik etmeyi amaçlıyoruz. Sektördeki diğer üreticileri ve ortakları da bizlere katılmaya davet ediyoruz."

IVECO, 600 bininci Eurocargo'yu banttan indirdi

Iveco, Brescia fabrikasında 600 bininci Eurocargo'yu banttan indirdi. Markanın ikonik üretim tesisi durmaksızın devam eden inovasyonlarla birlikte bu modelin başarısında anahtar bir rol üstlendi. Milano'ya yakın Iveco Brescia tesisi Eurocargo üretim operasyonlarında kendilerini bu işe tutkuyla adayan 1600 çalışanıyla üretimin kalbi oldu.

Iveco Fabrika Direktörü Marco Colonna konuya ilişkin şunları aktardı: "Yıllardır başarısını sürdüren ve şu an 4. neslini ürettiğimiz Eurocargo'nun 600 bininci aracının banttan inişini büyük bir gururla kutluyoruz. Bu araç sıkıştırılmış doğal gazlı (CNG) olup IVECO'nun sürdürülebilir hareketliliğe bağlılığının somut bir kanıtı. Eurocargo ilk olarak 1991 yılında Bertone tasarımı ile karşımıza çıktı ve modüler kabin tasarımı sayesinde düşük maliyetli kişiselleştirmenin önünü açarak büyük satış başarılarına erişti. Geçmişteki bu başarı, sürekli geliştirme ve inovasyonla araçlarımızın her zamankinden daha yeşil olacağı bir gelecek yolculuğunda bize rehberlik ediyor."

IVECO, Brescia fabrikası, 1903'te Roberto Züst tarafından Fabbrica Automobili olarak kuruldu. Şirket 1928 yılında Officine Meccaniche (OM) adını aldı ve 1968'de Fiat tarafından satın alındı. İlk olarak yarış otomobilleri dâhil olmak üzere otomobil üretilen tesis, önce tarımsal sonra da endüstriyel araçlar üretmeye başladı. 1975'te OM, yeni kurulan IVECO'nun kurucu ortaklarından biri oldu. 1991 yılında ise burası Eurocargo'nun üretim tesisi olarak seçildi. Bu sayede Eurocargo'nun evi olan tesis, yüksek teknolojili sürdürülebilir araçlara giden yolda önemli bir rol oynadı. Tesis, önümüzdeki birkaç ay içerisinde yaklaşık 20 bin metrekarelik güneş panelinin montajıyla yıllık 1300 ton daha az karbondioksit salınımı gerçekleştirecek.

IVECO

ABC Lojistik, filosunu Iveco S-WAY ile güçlendirdi

IVECO yetkili satıcısı Gülsoylar Otomotiv, ABC Lojistik'e satışını gerçekleştirdiği 100 adet S WAY çekicinin 10 adetini teslim etti. Teslim törenine, ABC Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ergün Bilen, Yönetim Kurulu Üyeleri Ali Bilen ve Atakan Bilen, Genel Müdür Hüseyin Cingi ve Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Cingi, IVECO Ülke Müdürü Hakkı Işınak ve Ağır Vasıta Satış Müdürü Murat Uçaklı, Gülsoylar Otomotiv Yönetim Kurulu Üyesi Önder Candan Gülsoy ve Satış Müdürü Doğan Şahin katıldı. ABC Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ergün Bilen törende yaptığı konuşmada müşteri memnuniyeti ve kalite politikası gereği olarak bu yatırımı yaptıklarını söyledi. IVECO Ülke Müdürü Hakkı Işınak, ABC lojistik ile başlattıkları bu iş birliğinden son derece memnun olduklarını ifade etti. Gülsoylar Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Candan Gülsoy da ABC Lojistik'i satış sonrasında yalnız bırakmayacaklarını belirtti.

BULUNG LOJİSTİK 11 ADET IVECO S-WAY ALDI

IVECO'nun İstanbul yetkili satıcılarından IVECO Otomotiv satışını gerçekleştirdiği 11 adet S-WAY AS440S48 T/FPLT çekicileri Bulung Lojistik firmasına teslim etti. Teslimat törenine IVECO Otomotiv adına Genel Müdür Rüştü Başargan, Ağır Vasıta Satış Müdürü Çayan Tubay, Hafif Ve Orta Vasıta Satış Müdürü Özer İşler ve Satış Danışmanı Mete Geçör, Bulung Lojistik Genel Müdürü Savaş Kasap ve Filo Yönetim Müdürü Erün Gengönül katıldı. Savaş Kasap özellikle yakıt ekonomisi ve yenilenen kabinin yatırım kararlarında etkili olduğunu ve IVECO Otomotiv'in satış sonrası hizmetlerine güvendiklerini belirtti.

MERCEDES-BENZ

Yalova'nın yollarını Atego temizleyecek

Yalova Belediyesi, Devlet Malzeme Ofisi üzerinden satın aldığı Mercedes-Benz Atego 1518 LKO Yol Süpürme Aracı'nı yapılan teslimat töreniyle hizmete aldı. toplamda onuncu Mercedes-Benz kamyonunu filosuna kattı. Filoya yeni eklenen Atego 1518 LKO Yol Süpürme Aracı ile 2 yıl içinde hizmete alınan Mercedes-Benz kamyon sayısı 10'a ulaşmış oldu. Yalova Belediye Başkanı Vekili Mustafa Tutuk, törende yaptığı konuşmada; "Alçak kabin tasarımı, şoförün geniş görüş açıları ve yüksek manevra kabiliyeti sebebiyle Mercedes-Benz Atego sınıfı kamyonların dar sokaklı mahallerde kullanım için çok uygun olduğunu düşünerek bu alanda bir tercih yaptık. Atego'ların hafif tasarımları sebebiyle aynı kamyonla daha fazla yük taşıyabilmemiz, düşük yakıt tüketimi ve genel anlamda işletme maliyetlerinin ekonomik olmalarından memnun kaldık ve bu sebeple yeni yatırım kararlarımızda bir kez daha Mercedes-Benz Atego'yu tercih ettik. Yalova'ya daha iyi hizmet etmenin arayışı içerisinde hem araç parkımızı yenilemeye hem de belediyemizin mali yapısını güçlendirmeye devam ederek, hizmet kalitemizi arttırmaya yönelik çalışmalarımıza kesintisiz devam edeceğiz" dedi. Mercedes-Benz Türk Kamyon Kamu Satış ve İhracat Grup Müdürü Sinan Bülent Tarhan ise şunları belirtti: "Yalova Belediyesi'nin filosuna eklediği onuncu Mercedes-Benz Atego 1518LKO/3600 şasi kamyon, Mercedes-Benz markamızın vakumlu süpürge için özel tasarladığı bir ürün. Erdemli firması imalatı vakumlu süpürge üst yapılı olarak yol temizliği işlemlerinde kullanılacak olan yeni 1518LKO, 130 kw gücündeki çevre dostu motoru ve 8 ileri-1 geri ve 1 karınca vitesli şanzımanıyla her türlü eğimde süpürme işlemi için gerekli hıza düşük motor devrinde ulaşabiliyor. Bu sayede yakıt tasarrufu sağlanıyor. Ayrıca aracımızın hava süspansiyonlu altyapısı, gerek süpürge fırça ömrünün uzaması, gerekse de döküm sahasında can ve mal emniyetinin sağlanması açısından Yalova Belediyesi'nin tercihinde belirleyici oldu."

TIRSAN

Bilginay, filosuna 15 adet Kässbohrer tanker kattı

Kocaeli, İstanbul, İzmir ve Kırıkkale'de garajları bulunan Bilginay Lojistik, akaryakıt taşımacılığı hizmetleri için 15 adet Kässbohrer K.STB 5K akaryakıt tankerini filosuna kattı. Tırsan'ın, Bilginay Lojistik'e gerçekleştirdiği teslimat törenine; Bilginay Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Murat Aktaş, Bilginay Lojistik Satınalma Direktörü Funda Erden ve Tırsan Treyler Yurt İçi Satış Yöneticisi Osman Keleş katıldı. Teslimat töreninde açıklamalarda bulunan Bilginay Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Murat Aktaş, "Akaryakıt sektörünün ihtiyaç duyduğu hizmetler ve içinde bulunduğu dinamik ortam, sürekli bir iş akışı içinde. Durum böyle olunca sektör; sürekli kendini geliştiren, lojistik desteğini birebir karşılamayı hedefleyen çözüm ortaklarına ihtiyaç duyuyor. Her koşulda mükemmelliği hedefleyen Bilginay Lojistik olarak biz de, akaryakıt dağıtım firmalarının ilk tercihi olan Tırsan'ın Kässbohrer Akaryakıt Tankerlerini filomuza katma kararı aldık. Tırsan, Türkiye'de ADR mevzuatı konusunda kendini ispatlamış bir şirket dolayısı ile Kässbohrer markası ile üretmiş olduğu tankerlerin de verdiği güven tercihimizde oldukça etkili oldu. Tırsan'ın ADR mevzuatına tam uyumlu yüksek kalitede alüminyum malzemeden üretilen Akaryakıt Tankerleri, 5.050 kg boş ağırlığı sayesinde maksimum taşıma yapabiliyoruz ve daha az yakıt tüketimiyle de maliyetlerimizi düşürüyoruz" dedi. Tırsan Treyler Yurt İçi Satış Yöneticisi Osman Keleş ise, "2002 yılından itibaren tehlikeli madde taşımacılığı sektörüne yön veren Tırsan olarak, uluslararası deneyimlerimiz ve ürettiğimiz geniş ürün gamımız ile müşterilerimizin rekabet gücünü artırmaya devam ediyoruz. Bugün teslimatını yapmış olduğumuz K.STB 5K Akaryakıt Tankerleri, daha fazla yük taşıma kapasitesi ve daha az yakıt tüketimi ile sektörün en çok kazandıran akaryakıt tankeri olma özelliğine sahiptir. Treylerin sahip olduğu alttan ve üstten dolum yapabilme özelliği ile müşterilerimiz operasyonel işlerinde zamandan tasarruf edebilecektir" açıklamalarında bulundu.

RENAULT TRUCKS

Meryıldız 10 yıldır Renault Trucks ile yol alıyor

Meryıldız Lojistik, Renault Trucks ile iş birliğinin onuncu yılında 25 adet yeni Renault Trucks T 480 çekiciyi daha filosuna kattı. Yeni yaptığı yatırımla Meryıldız Lojistik filosundaki araç sayısını 85 çıkartırken, bunun yüzde 60 oranında Renault Trucks hakimiyetine ulaştı. Teslimata Meryıldız Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Yıldız, Koçaslanlar Otomotiv Hadımköy Şube Müdürü Ahmet Sezer ve Satış Müdürü Tayfun Fıçıcı katıldı. Yeni yatırımları ile ilgili bilgi veren Meryıldız Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Yıldız; "Büyüme hedefimiz doğrultusunda Çatalca'da yönetim binamız ve depomuzun bulunduğu yeni merkezimizde hizmet vermeye başlayacağız. Öte yandan filo yatırımlarımıza da devam ediyoruz. Renault Trucks Premium modeli ile Renault Trucks alımlarına başlamıştık. T 460 alımları ile devam ettik ve ilk defa Renault Trucks T480 çekici modelini tercih ettik. Karar sürecimizde araçları test etme şansımız oldu. Ayrıca meslektaşlarımızın referanslarını değerlendirdik. Referans aldığımız T480 çekici kullanan meslektaşlarımız, araçların performans ve yakıt tasarruflarından oldukça memnun" dedi. Araçlarını 500-600 bin km'de yeniledikleri ve bu kullanım döngüsünde her zaman Renault Trucks yetkili servislerinden hizmet aldıklarının bilgisini veren Ömer Yıldız, "Böylece hem operasyonlarımızın kesintisiz devam etmesini hem de araçlarımızın yüksek ikinci el değerine sahip olmasını sağlıyoruz. Üstelik bakım maliyetlerimizde en makul seviyelerde oluyor" diye konuştu. Meryıldız, 10 yıllık iş birliklerindeki her araç alımlarında Renault Trucks Finansal Hizmetler'den faydalanıyor. Özellikle hızlı onay süreci ve seri hareket kabiliyeti nedeniyle RTFS çözümleri ile alımlarını gerçekleştirdiklerine değinen Yıldız; "Faiz oranları ve ödeme seçeneklerinden oldukça memnunuz. Oluşan karşılıklı güven ilişkisi sayesinde tek noktadan toplam çözüme erişmek, iş süreçlerimizi oldukça kolaylaştırıyor" şeklinde açıkladı.

KRONE

Ural Lojistik filosundaki Krone sayısını 52'ye çıkardı

Krone, yurt içi ve yurt dışı taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren, Türkiye'den Rusya'ya sebze ve meyve taşımaları yapan Ural Lojistik'e 12 adet Cool Liner teslimatı gerçekleştirdi. Lojistik operasyonları için son yapılan araç yatırımında yeniden Krone'yi tercih eden Ural Lojistik, bu yatırımla filosundaki Krone markalı frigorifik treyler sayısını 52'ye çıkardı. Teslimat törenine Krone Türkiye Bölge Satış Yöneticisi İhsan Menteşoğlu ve Ural Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Kenan Bilici katıldı. Teslimatın ardından açıklamalarda bulunan Ural Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Kenan Bilici, kaliteli, uzun ömürlü, sağlam ve prestijli Krone treylerler sayesinde müşteri memnuniyetini, kârlılığı ve hızı yakaladıklarını söyledi. Bilici, sözlerini şöyle sürdürdü: "Ural Lojistik adına yakışır bir şekilde, kendi alanımızda en kaliteli işi yapmaya özen gösteriyoruz. Bu güçlü konuma sahip olmayı sürdürebilmek için de en kaliteli ve en verimli araçlarla filomuzu güçlendirmeye devam etmeliyiz. Son olarak, bu 12 adetlik treyler yatırımımızda Krone markasını tercih ettik. Krone sağlamlıktan, dayanıklılıktan ve kaliteden asla ödün vermeyen bir treyler üreticisi. Aynı zamanda da kullanıcı olarak Krone treylerleri kullandığımızda, oldukça düşük işletme maliyetine sahip olabiliyoruz. Krone'nin Bölge Satış Yöneticisi İhsan Bey'e, Karadeniz bölgemizde bizlerin sürekli destekçisi ve en yakın yol arkadaşı olmaya gayret ettiği için teşekkür ediyoruz. İhsan Bey nezdinde tüm Krone Türkiye ailesine bu önemli işbirliğimiz için teşekkürlerimi sunuyorum."

SCANIA

En güçlü Scania'nın ilk teslimatı yapıldı

Scania'nın 770 beygir güç ile en yüksek gücü üreten motora sahip 770S modelinin Türkiye'deki ilk teslimatı Olcayto Toker Petrol'e İzmir'de gerçekleştirildi. 770 HP gücünde ve 3700 Nm torka sahip V8 motor, 16 ton ve üzeri ağır vasıta pazarında seri üretimde bulunan en güçlü motor. Scania bu motor ile müşterilerine bir önceki V8 serisinin en güçlü motoru olan 730 beygir gücündeki motora göre fazladan 40 beygir güç sunuyor. En güçlü Scania'nın Türkiye'deki ilk sahibi Olcayto Toker Petrol oldu. Araç, firma yetkililerine İzmir'de bulunan Scania Yetkili Satıcısı Ankara Ağır Vasıta tesislerinde teslim edildi. Teslimat törenine Ankara Ağır Vasıta Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Mutlubaş, Ankara Ağır Vasıta Satış Müdürü Osman Erdem, Ankara Ağır Vasıta Satış Şefi Ahmet Türemiş ve Doğuş Otomotiv Scania Bölge Satış Yetkilisi Metin Bayrak ile Olcayto Toker Petrol adına firma sahibi Olcayto Toker katıldı. Merkezi İzmir'de bulunan ve uzun yıllardan bu yana akaryakıt ve petrol istasyonu işletmeciliği alanlarında faaliyette bulunan Olcayto Toker, "Filomuzda önceki serinin en güçlü V8'i olan Scania 730S'de bulunmakta. Bu araç bize güç, performans ve yakıt tüketimiyle referans olduğu için 770S modeline karar vermekte zorlanmadık. Uluslararası karayolu taşımacılığı faaliyetlerimize yeni başladık ve bu başlangıcı en güçlü motorla yapmak istedik" şeklinde konuştu. Scania V8 motor üretiminde 50 yılı aşan bir tecrübeye sahip. Bu motorlar, başta ağır nakliye ve proje taşımaları, sert iniş çıkışlı yol güzergahında çalışan veya işleri gereği yüksek ortalama sürat isteyen sürücü ve firmalar tarafından tercih ediyorlar.

10 SORUDA YYS'DE NELER DEĞİŞECEK?

MEHMET ALTAY YEGİN
Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO) Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

Ticaret Bakanlığı, AB gümrük mevzuatına uygun olarak, "izinli gönderici" uygulamasını Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü kapsamından çıkarıp, transit rejimi altında bir basitleştirme yapmaya hazırlanıyor. Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO) Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Altay Yegin, YYS ile sağlanan kolaylıkları, yapılması planlanan düzenlemenin kapsamını ve dernek olarak önerilerini 10 Soruda cevapladı.

1. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü nasıl ortaya çıktı?

2001 "ikiz kule saldırıları" küresel düzeyde bir güvensizlik ortamı yarattı. Ülkeler daha sıkı hudut kontrolleri ve güvenliği önceleyen dış ticaret seçeneklerine yönelmeye başladı. Bu sefer de küresel düzeyde tedarik zincirinde kesintiler ve bundan kaynaklanan gecikmeler ortaya çıkmaya başladı. Durumu birlikte değerlendiren Dünya Ticaret Örgütü ve Dünya Gümrük Örgütü üyeleri güvenlik kontrollerine halel getirmeksizin hiç olmazsa "güvenilir ticaret erbabı" olarak adlandırılan işletmelerin gümrük işlemlerini daha hızlı yürütmeye yönelik yeni bir düzenleme yapmaya ihtiyaç duydular. Authorized Economik Operator (Yetkilendirilmiş Ekonomik Operatör) düzenlemesi bu anlayışla doksandan fazla ülkede yürürlüğe sokuldu

2. Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikasını nasıl tanımlayabiliriz?

Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası (YYS); gümrük yükümlülüklerini yerine getiren, kayıt sistemi düzenli ve izlenebilir olan, mali yeterlilik, emniyet ve güvenlik standartlarına sahip bulunan, kendi oto kontrolünü yapabilen güvenilir firmalara gümrük işlemlerinde birtakım kolaylık ve imtiyazlar tanıyan uluslararası bir statü belgesidir.

3. YYS Türkiye'de ne zaman uygulanmaya başladı?

Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması amacıyla gerçekleştirilen bu uygulama Türkiye'de "Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü" (YYS) adı altında 2013 yılında yürürlüğe sokuldu. İlk olarak 2009 yılında yürürlüğe giren 5911 sayılı Kanunla Gümrük Kanunu'na YYS altyapısının oluşturulmasına ilişken hüküm eklendi. Daha sonra 10.01.2013 tarihi Resmî Gazete'de yayımlanan "Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği" ile YYS belgeleri dağıtılmaya başlandı.

AEO TÜRKİYE

4. Türkiye'de kaç firma YYS sahibidir?

2021 yılının ikinci çeyreği itibarıyla, YYS sahibi firma sayısı 574'e ulaşmış olup, bu statüyü elde etmek isteyen işletmelerin sayısı da her geçen gün artmaktadır. Genel basitleştirmelerden yararlanan bu firmalardan bir kısmı gerekli koşuları sağlamaları kaydıyla, daha fazla ayrıcalık yaratan özel basitleştirmelerden de yararlanabilmektedir. İlave olarak yararlanılan özel basitleştirmelerden yararlanan firmaların dağılımı ise şu şekildedir:

» İthalatta yerinde gümrükleme: 17 firma

» İhracatta yerinde gümrükleme: 40 firma

» İzinli alıcı: 10 firma

» İzinli gönderici: 26 firma

5. YYS belgesinin dış ticaret erbabına sağladığı kolaylıklar nelerdir?

YYS sertifikası kapsamında yararlanılan "basitleştirilmiş işlemler" kapsamındaki kolaylıkları şöylece sıralamak mümkündür:

» İhracatta Yerinde Gümrükleme (Firmanın belirlenen tesisinde eşyanın fiziki muayenesinin ve taşıt mühürlemesinin gerçekleştirilmesi),

» İthalatta Yerinde Gümrükleme (Firmanın belirlenen tesisinde eşyanın fiziki muayenesinin ve eşya tesliminin gerçekleştirilmesi),

» Teminatlı işlemlerde; her bir işlem için ayrı ayrı teminat vermek yerine kısmi veya götürü teminat sunulmasının kabul edilmesi,

» Ticaret odalarınca düzenlenen gümrük idarelerince vize edilen A.TR Dolaşım Belgelerinin bizzat ihracatçı tarafından düzenleyip vize edilmesine yetki veren "onaylanmış ihracatçı" statüsünün sağlanması,

» Eşyanın kıymetine bağlı kalmaksızın Fatura Beyanı, EUR-MED; EUR.1 belgesi düzenleyip onaylayabilme yetkisi veren "onaylanmış ihracatçı" statüsünün sağlanması,

» Bir ay içerisinde eksiklikleri tamamlanmak üzere; eksik belge ve bilgi ile gümrük beyanında bulunulması olanağının sağlanması,

» Eşya türüne bağlı olmaksızın taşıt üstü işlemlerden yararlanılması.

"Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik taslağında 'izinli gönderici' statüsünün 31.12.2023 tarihinde yürürlükten kalkacağı, ayrıca izinli gönderici yetki başvuruların 31.12.2021 tarihinden sonra başvuruların kabul edilmeyeceği belirtilmiştir. Mevcut 'izinli gönderici' yetkisine sahip YYS sahibi firmaların durumunun ne olacağı konusunda somut bir mevzuat düzenlemesi yapılmamıştır."

BEYANIN KONTROL TÜRÜNE GÖRE KOLAYLIKLAR

» İthalat ve ihracatta eşyanın fiziki muayenesinin ve kontrolünün olmadığı YEŞİL hat uygulaması,

» Taşıt Üstünde Yeşil Hattan yararlanma.

EMNİYET VE GÜVENLİĞE İLİŞKİN KOLAYLIKLAR

» Azaltılmış zorunlu bilgilerden oluşan özet beyan verilmesi,

» İzinli gönderici yetkisine sahip firmaların yapacakları taşımalar için öncelikli sınır geçişi.

Sertifikanın makro ve mikro düzeyde sağladığı avantajlar ise şöyle sıralanabilir:

» Uluslararası pazarlarda tedarikçi olarak daha çok tercih edilme,

» Uluslararası piyasalarda güvenilir olarak tanınma,

» Karşılıklı tanıma anlaşması yapılan ülkelerde yetkilendirilmiş yükümlü olarak kabul edilme ve o ülkede yetkilendirilmiş yükümlü için sağlanan ayrıcalıklardan mütekabiliyet esasına dayanılarak faydalanabilme,

» Piyasada güvenilir kişi olarak tanınma ve daha çok tercih edilme,

» Boşaltma, yükleme, eşya ve aracın beklemesi gibi masrafların ortadan kalkması,

» Daha ileri düzeyde lojistik planlaması,

» Mala zarar veriliş vakalarında azalış,

» Tedarik masraflarının azalması ve tedarikçilerle iş birliğinin artması,

» Sevkiyatlardaki gecikmelerde azalma.

6. "İzinli Gönderici"yi nasıl tanımlayabiliriz?

"Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası" sahibi firmaların, ek koşulları sağlamaları halinde eşyayı hareket gümrük müdürlüğüne sunmaksızın transit işlemlerini kendi tesislerinde gerçekleştirebilmesini sağlayan bir basitleştirmedir.

7. Ticaret Bakanlığı neden izinli gönderici statüsünde değişiklik yapma ihtiyacı hissetti?

Ticaret Bakanlığı "izinli gönderici" statüsünde değişiklik yapılacağını bildirdi. Konu ile ilgili yazıda şu hususlara yer verildi:

"İhracat işlemlerinin belirli bir standart çerçevesinde hızla yürütülmesi açısından büyük önem taşıyan izinli gönderici sistemi, gelinen nokta itibarıyla başarıyla uygulanmakta olup kapsamının genişletilmesi gerek gümrük idaresi gerekse de ticaret erbabı için hasıl olmuştur.

Zira, gümrük idarelerimizin ihracat yüklerini en hızlı şekilde hedef pazarlara sevk edebilmek adına gösterdiği gayret, idarenin gümrüklü saha dışında da işlem yapmasını bir zorunluluk olarak ortaya çıkarabilmekte, bu zorunluluk, düzensiz olarak tabir edilebilecek uygulamalara sebebiyet verebilmektedir.

Bu çerçevede, esasen bir ortak transit basitleştirmesi olan ve Avrupa Birliği'nde münhasır bir basitleştirme olarak uygulanan izinli gönderici sisteminin, ülkemizde de Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'nden bağımsız olarak ele alınması ve kolaylaştırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

Yapılacak mevzuat değişiklikleri ile taşıyıcıların izinli gönderici olabilmesinin yanı sıra rejim hak sahiplerinin de izinli gönderici olmasına imkân sağlanacak olup ihracat yükü taşıyanların kendi izinli gönderici tesislerinden veya transit beyanında rejim hak sahibi olarak yer alan kimselerin yetkilendirilmiş izinli gönderici tesislerinden çıkış yaparak doğrudan sınır gümrük idaresine hareket etmeleri mümkün olacaktır."

8. Mevcut "İzinli Gönderici" yetkisine sahip YYS sahibi firmaların durumu ne olacak?

Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Taslağında Tebliğ taslağında konu açıklanmış olup, hâlihazırda tanınmış olan izinli gönderici yetkisi ve tesis yetkilendirmeleri 31.12.2023 tarihine kadar geçerliliğini koruyacağı belirtilmiştir. Ayrıca Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik taslağında "izinli gönderici" statüsünün 31.12.2023 tarihinde yürürlükten kalkacağı, ayrıca izinli gönderici yetki başvuruların 31.12.2021 tarihinden sonra başvuruların kabul edilmeyeceği belirtilmiştir. Bununla birlikte, henüz bu konuda somut bir mevzuat düzenlemesi yapılmamıştır

9. AEO Derneği'nin "İzinli Gönderici Yetkisi" tebliğ taslağı konusundaki önerileri nelerdir?

Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO) Derneği olarak tebliğ taslağı konusunda Ticaret Bakanlığı'na bildirilen görüşlerimiz şöylece sıralanabilir:

» Yetki devri sırasında YYS'li firmalardan başvuru şartı aranmadan direkt izinli gönderici yetkisine geçilmesinin sağlanması,

» YYS'li izinli gönderici yetkisine sahip firmaların başvuru yenileme işlemlerinin hali hazırda olduğu gibi 5 yılda bir güncellenmesinin sağlanması,

» YYS'li izinli gönderici yetkisine sahip firmaların YYS-I ve YYS-II statüsü gibi farklı yetki verilerek (Örneğin: İzinli Gönderici-I / İzinli Gönderici-II) basitleştirme uygulamalarının artırılmasının sağlanması,

» 6/1-c. bendinde yer alan "ilgili tesis için tesis müdürü ve müdür yardımcısı olarak bildirilen dış ticaret işlemlerinde temsile yetkili kişi hakkında, başvuru formunda belirtilen suçlardan dava açıldığı veya mahkûmiyet kararı verildiği" şeklindeki düzenlemenin "kesinleşmiş mahkûmiyet kararı" ibaresi ile değiştirilmesi,

» YYS standartlarında bile olmayan; izinli gönderici yetkisi başvuru formunun "e) Eşya konulmayan kapalı alanların güvenliği; kamera ve lojistik programı kayıtlarının depolandığı yerlerde yangın alarmı ve doğrudan emniyet güçlerine ihbar mekanizmalı alarm sistemi bulunmalıdır" şeklindeki fikrası ek maliyetler yarattığından, bu zorunluluğun kaldırılması.

10. Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO) Derneği adına son olarak neler söylemek istersiniz?

Uluslararası geçerliliği bulunan bir sertifika olan 'Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası'na sahip firmaların hak ve yükümlülüklerini korumak için çıktığımız bu yolda nihai amacımızın ihracatın geliştirilmesi ve hızlandırılması olduğu unutulmamalıdır. Bu doğrultuda, her aşamada ihracatta maliyet azaltıcı, güvenli ve hızlı ihracata destek olacağımızı belirtmek isteriz.

ESKİ TESTLER BARDAK OLDU!

İK sektörünün 1 numaralı tercihi iTEP ile tanışın, işe alım ve terfi kararlarınızı bir üst seviyeye taşıyın. Hem doğru insanı işe alın, hem de bütçenizi koruyun.

Uluslararası akreditasyona sahip, online İngilizce ölçme-değerlendirme ve yeterlilik testi iTEP Business; okuma, dinleme, dilbilgisi, yazma ve konuşma gibi farklı dil becerilerinin her biri için kolay, hızlı ve detaylı raporlar hazırlarken, siz kahvenizin tadını çıkarın.

Ücretsiz pilot çalışma için uzmanlarımızla görüşebilirsiniz
> (0216) 414 78 18
> info@iteptestleri.com

iTEP®
International Test of English Proficiency

www.iteptestleri.com

DÜNYA AVUCUMUZUN İÇİNDE

ABD'den Çin'e, Avrupa'dan Asya'ya çok geniş bir coğrafyada 74 lojistik merkeziyle hizmet veriyoruz.

BGL BARSAN GLOBAL LOJİSTİK

444 4 245
www.barsan.com
info@barsan.com