www.utalojistik.com.tr

UTA Lojistik

ULUSLARARASI LOJİSTİK DERGİSİ

HAZİRAN 2020 YIL 26 SAYI 6

DEMİRYOLU ÇAĞI YENİDEN BAŞLIYOR

Mete Tırman

OYUN kuralına göre mi OYNANIYOR?

Kamuran Yazıcı

Özel sektörle birlikte BÜYÜYECEĞİZ

Emre Eldener

Demiryolu ticarete CAN VERECEK

Ali Ercan Güleç

Rekabet için EŞİTLİK GEREKİR

Lojistik şirketlerinin gündemi

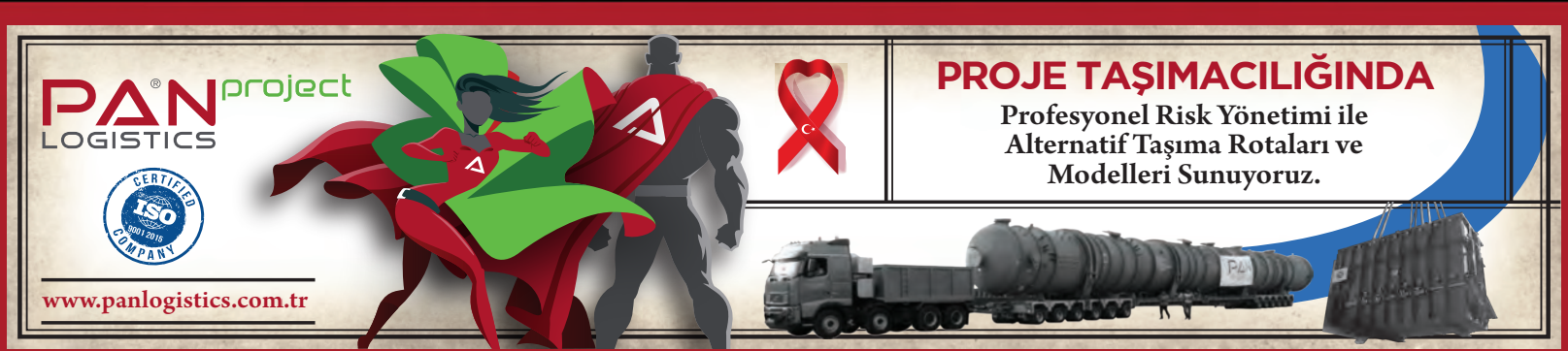
DEMİRYOLU

- ✓ Arkas
- ✓ Demiryolu Lojistik
- ✓ KeyLine
- ✓ Konsped
- ✓ Körfez Ulaştırma
- ✓ Omsan
- ✓ Reysaş

10 SORUDA Covid-19 ve Tedarik Zinciri

Lojistik Vizyon

Unifo'da lojistik süreçler



GENEL TRANSPORT

The World's Favourite Turkish Forwarder

- Air Freight
- Sea Freight
- Road and Rail
- Contract Logistics
- Project Transport
- Door-to-Door Services

IATA

FIATA

UTİKAD 1986

BEST CHOICE

Since 1988

ISTANBUL - IZMIR - MERSIN

info@geneltransport.com.tr
+90-212-241.25.15

www.geneltransport.com.tr

www.omsan.com

OMSAN LOJİSTİK

OMSAN'dan Yine Bir İlk!
Özel Sektörün İlk Tren İşletmecisi Olmaktan Gurur Duyuyoruz.

Çevreci ve ekonomik bir taşıma modu olan demiryolu taşımalarının portföyümüzdeki ağırlığını giderek artırmayı hedefliyor;
TCDD Taşımacılık A.Ş. ile yaptığımız iş birliği kapsamında bir ilke imza atarak özel sektörün ilk tren işletmecisi olmanın mutluluğunu sizlerle paylaşıyoruz.

OYAK
OTOMOTİV LOJİSTİK
GRUBU

EDİTÖRDEN

Cem KAÇMAZ
cemk@esmyayincilik.com.tr

DEMİR ÇAĞI!

Bir İngiliz şirketinin 1856 yılında İzmir-Aydın hattını kurmak için kazmayı vurmasıyla başlayan Türk demiryolu tarihi, Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki altın çağına geri dönüyor. Serbestleşme sonrası hem kamu hem de özel sektör eliyle yapılan altyapı ve üstyapı yatırımlarıyla uyanışa geçen demiryolu, koronavüris salgını ile hayatımıza giren temassız ticaret sisteminde en gözde taşıma modu haline geldi. Hava, kara ve denizyolu taşımalarında önemli sıkıntılar yaşanırken, temassız taşıma özelliğiyle demiryoluna özellikle de uluslararası taşımalarda talep arttı.

İçinden geçilen bu zor dönemde Pekin'den Londra'ya uzanan Orta Koridor'un merkezinde bulunan Marmaray'ın yurt içi ve uluslararası yük taşımacılığına açılması ise demiryollarındaki hareketliliğe büyük bir katkı sundu. Marmaray ile birlikte artık Derince-Tekirdağ feribotu aktarması ile yapılan taşımalar, aktarma yapılmadan ve vasıta değiştirmeden varış yerlerine ulaştırılmaya başlandı. Hem süre hem de maliyet avantajı yaratan bu durum demiryolu taşımacılığı sektörünün rekabette elini güçlendirecek. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının Marmaray ve Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi'ne entegre olmasıyla Türkiye ile Çin arasında demiryolu ile yük taşıma süresi 10 güne düşecek. Çin'den gelecek olan yükler Avrupa'nın en uç noktasına ise 15 günde taşınabilecek. Bu koridor aynı zamanda Türkiye'yi yabancı yatırımcılar için cazip bir ülke haline getirirken, küresel lojistik pastasındaki payını da arttıracak.

Bu dönemde lojistik şirketlerinin de en önemli gündem maddesi demiryolu taşımacılığı oldu. Arkas, Medlog, Mars, Reysaş gibi şirketlerin Marmaray hattını kullanarak gerçekleştirdikleri taşımalar rayları daha da hareketlendirdi. Marmaray'dan ilk yurt içi trenini 8 Mayıs'ta MSC Grup'a bağlı Medlog geçirdi. Türkiye çıkışlı ilk ihracat tren seferini 15 Mayıs'ta Mars Logistics yaptı. Eskişehir Bozüyük'ten hareket eden tren, Marmaray'ı kullanarak Almanya'nın Duisburg kentine ulaştı. İlk ihracat ve ithalat blok tren taşımaları ise Reysaş Lojistik imzası taşıyor. 21 Mayıs'ta Sakarya Arifiye Tren İstasyonu'ndan hareket eden ihracat blok treni Marmaray'dan geçerek Macaristan'ın Sopron kentine gönderildi. İlk ithalat blok treni de aynı parametrelerle Marmaray'dan geçerek 2 Haziran'da Arifiye'ye ulaştı. Reysaş, Marmaray'dan geçecek ikinci trenini Anadolu'dan kaldıracak.

Diğer yandan 2017 yılında Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattında ilk demiryolu taşımasını başlatan Arkas Lojistik, 11 Haziran'da Çin-Türkiye Demir İpek Yolu'nda Marmaray bağlantısı ile transit olarak Avrupa'ya yük taşımaya başladığını duyurdu. Çin-Avrupa hattında demiryolu taşımaları gerçekleştiren KeyLine ise, Xi'an – Köseköy arasında taşıma yapmaya hazırlanıyor. Omsan Lojistik, demiryolu taşımalarının portföyündeki ağırlığını artırmaya devam ediyor.

Bütün bu hareketliliğin yanı sıra bu sayıda dergimize yapılan açıklamalar da lojistik şirketlerinin demiryolu taşımacılığında ajandalarının yoğun olduğunu gösteriyor. Uzun lafın kısası; işler rayında gidiyor, demiryolu altın çağına dönüyor.

Keyifle okumanız 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

DÜNYANIN SAĞLIĞI TURKISH CARGO GÜVENCESİNDE

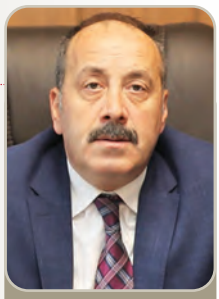
DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE UÇAN HAVA KARGO MARKASI OLARAK, İLAÇTAN TIBBİ MALZEMELERE KADAR SAĞLIK GÖNDERİLERİNİZİ SOĞUK ZİNCİRİ BOZMADAN GÜVENLE TAŞIYORUZ.

TURKISH CARGO

turkishcargo.com.tr

bu sayıda...

18 Demiryolu taşımacılığında işler rayında gidiyor



Kamuran Yazıcı

24 Yol Belli!

Mete Tırman

26 Arkas Lojistik'ten Çin'den Avrupa'ya Marmaray bağlantılı servis

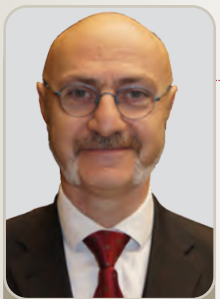
Onur Göçmez

30 Reysaş Lojistik Avrupa'ya Marmaray'dan ulaşacak

Durmuş Döven

34 Demiryolu sektörünü büyütecek 7 adım

Abdurrahman Genç



36 KeyLine 'Kuşak veYol'da iş hacmini artırıyor

Dr. Kayıhan Ö. Turan

» İÇİNDEKİLER

DOSYA

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

18 Demiryolu taşımacılığında işler rayında gidiyor
24 Yol Belli!
26 Arkas Lojistik'ten Çin'den Avrupa'ya Marmaray bağlantılı servis
28 OMSAN Lojistik'in büyümede lokomotifi demiryolu oldu
30 Reysaş Lojistik Avrupa'ya Marmaray'dan ulaşacak
32 Körfez Ulaştırma 30 bin tanker seferini karayolundan çekti
34 Demiryolu sektörünü büyütecek 7 adım
36 KeyLine 'Kuşak ve Yol'da iş hacmini artırıyor

HABER

38 SGS TransitNet 3 ülkeyi daha teminat kapsamına alacak
40 Normalleşme lojistik sektörünü nasıl etkiledi?
42 Türkiye limancılıkta oyun kurucu olabilir
45 COVID-19 döneminin kazanan ve kaybeden sektörleri
47 Havacılıkta küresel zarar 314 milyar dolar
48 Lojistik Vizyon: Unifo'nun gıda ihracatında lojistik süreçler
54 10 Soruda: Covid-19'un tedarik zincirine etkilerini yönetmek

LOJİSTİK GÜNDEM

44 Seyhan Gülhan: Demiryolu taşımacılığı

LOJİSTİK STRATEJİ

46 Tarık Ateş: Covid-19 ile savaşımız ve lojistik – II

Demiryolu ticarete can verecek

EMRE ELDENER
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

Rekabet için eşitlik gerekir

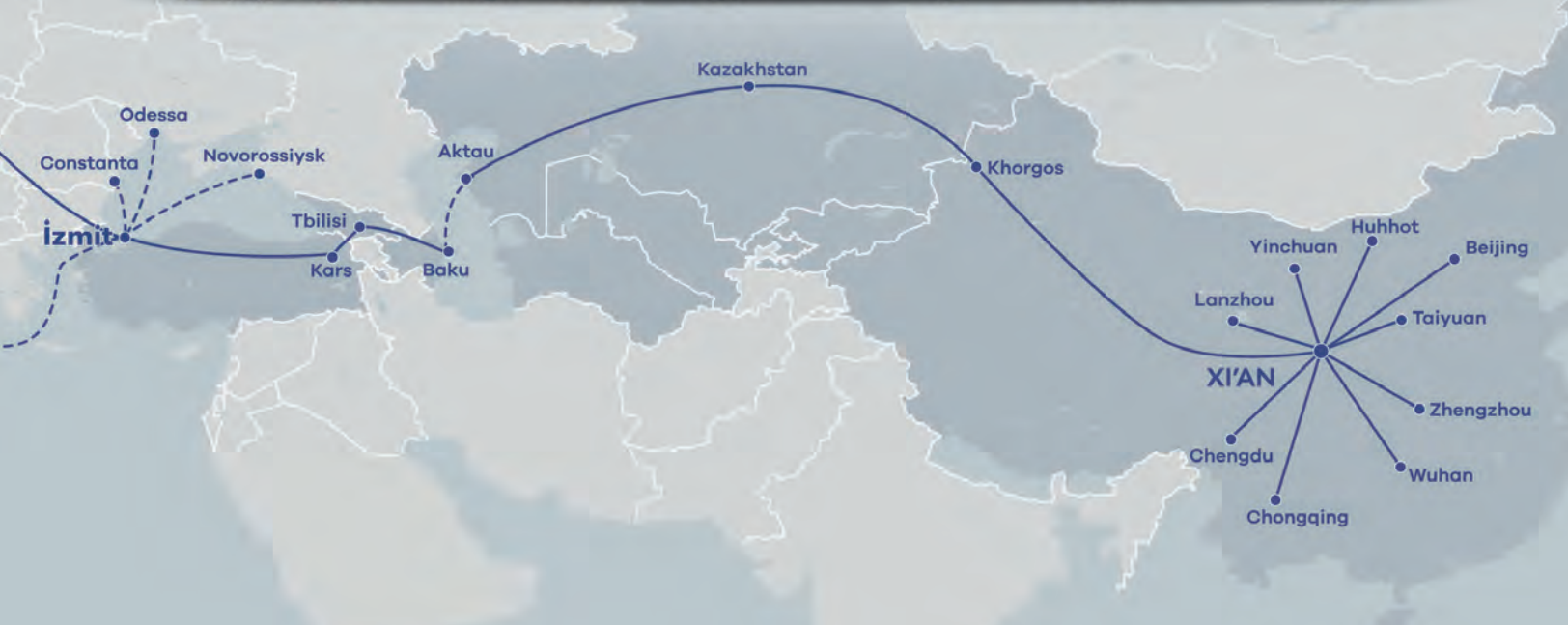
ALİ ERCAN GÜLEÇ
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

ARKAS LOJİSTİK

"lojistiğin ARKAS'ındaki güç..."

Çin-Türkiye Demir İpekyolu Servisimiz ile Hizmetinizdeyiz!

Yüklerinizi 18 gün gibi kısa bir transit süresiyle Çin'den Türkiye'ye ve de Marmaray bağlantısı ile Avrupa'ya kesintisiz hatla, güvenle taşıyoruz.



arkaslojistiktr arkaslojistik Arkas Lojistik Arkas Lojistik • 0850 222 75 27 • arkaslojistik.com.tr

KISA KISA

Marmaray hattı ile ilk ihracat treni Almanya'ya ulaştı

Mars Logistics, demiryolu taşımacılığına Marmaray hattını dahil etti. Marmaray ile ilk ihracat treni Almanya'nın Duisburg kentine ulaştı. 19 vagon ve 34 konteyner ile Eskişehir Bozüyük'ten hareket eden tren, 15 Mayıs 01:10-01:37 saatleri arasında Marmaray'dan geçti. Trende seramik, beyaz eşya, lastik ve temizlik maddeleri taşındı. Halkalı, Kapıkule, Bulgaristan, Sırbistan, Hırvatistan, Macaristan ve Avusturya güzergahını takip ederek Almanya'nın Duisburg kentine varış yapan trende Türkiye'de üretilen milli vagonlar kullanıldı. Mars Logistics Yönetim Kurulu Üyesi Gökşin Günhan, "Mars Logistics olarak her zaman çevreye duyarlı olduk. Zaman tasarrufu sağlayan, karbondioksit salınımını aza indiren demiryolu taşımacılığı hizmetlerimize Marmaray hattını dahil ettik. Türkiye'den Avrupa'ya giden ilk ihracat trenimiz 15 Mayıs'ta hareket etti ve trenimiz Avrupa'ya ulaştı" dedi. Mars Logistics'in Avrupa'ya olan yükleri Marmaray hattını kullanmaya devam ederek daha çevreci bir şekilde ulaştırmaya devam edeceklerinin altını çizen Günhan, demiryolu taşımacılığının getirdiği faydalar ile ulaştırma problemlerinin azaltılmasını amaçladıklarını belirtti.

Eyüp Lojistik araç kiralama işine giriyor

Lojistik firmalarına araç kiralama hizmeti vermeye hazırlanan Eyüp Lojistik, 3 yıl içinde ise nakliye piyasasından kademeli olarak çekilerek, tamamen lojistik tedarikçisi olmayı hedefliyor. Araç kiralama hizmetiyle önemli bir ihtiyaca cevap vereceklerini belirten Eyüp Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bartık, "Araç alımı büyük sermaye gerektiriyor. Firmaların hem sermayesi olmuyor hem de filo yönetiminde zorlanıyor. Biz de firmalara araç tedariki, tamiri, bakımı hizmeti vereceğiz. Bizim bu noktada büyük bir tecrübemiz var ve bunu diğer lojistik firmalarına açmak istiyoruz. 3 firmayla görüşmemiz var Haziran'da açıklayacağız" dedi. 3 yıl içerisinde lojistik sektöründen çıkarak lojistik tedarikçisi olacaklarını da belirten Bartık, şunları aktardı: "Biz işimize varıyla yoğuyla inanan bir aileyiz. Ben meslektaşlarımın da iyi şeylere layık olduğunu düşünüyorum. Onların rekabet gücünü artırmaya devam etmek için çalışmalarımıza devam edeceğiz. Ama hem lojistikçi, hem de tedarikçi olunamayacağının farkındayız, 3 yıl içinde lojistik tedarikçisi olmayı hedefliyoruz."

TIRPORT ilk 15 arasına girdi

Türk Lojistik Teknolojileri Startup'ı Tırport, CrunchBase Global Teknoloji Endeksine göre "Lojistik Teknolojileri" kategorisinde dünyadaki ilk 15 teknoloji şirketi arasına girdi. Pandemi sürecinde 3 ay içinde iş hacmini %60'ın üzerinde arttıran Tırport, 2020 yılı sonunda ayda 120 binin üzerinde taşımayı yönetmeyi hedefliyor. 40 bine ulaşan üye kamyoncu sayısının, 2 yıl içinde 200 binin üzerine çıkarılması amaçlanıyor. Covid-19 virüsünün dünyada hayatı durduğunu belirten Tırport Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Akın Arslan, "Bu süreçte ise, yüzbinlerce kamyon, evlerde karantinadaki insanları doyurmak ve ihtiyaç duyulan malları zamanında ulaştırmak için her gün yollardaydı. 2020 yılı başı itibariyle 5 trilyon dolar büyüklüğü olan dünya lojistik sektörünün, insanlığın hayatta kalabilmesi için ne kadar stratejik bir sektör olduğu gerçeği bir kez daha görülmüş oldu. Lojistik sektörü ülkemizde ve dünyada hızla büyümeye devam edecek. Dünyada sektörün önümüzdeki 5 yıl içinde ortalama %30'un üzerinde büyümesi ve 6.5 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaşması bekleniyor" dedi. Dünya lojistik devlerinin son 3 yıldır stratejilerinin merkezine "dijitalleşmeyi" yerleştirdiğinin altını çizen Arslan, "Lojistik teknolojisi, depolama ve otonom teknolojilere, bu alanlardaki yenilikçi startuplara milyarlar yatırmaya başladılar. Pazarda dijital rekabet hızla artıyor" diye konuştu.

DFDS'DEN YENİLENEBİLİR YAKIT İÇİN İŞBİRLİĞİ

DFDS, Copenhagen Airports, A.P. Moller - Maersk, DSV Panalpina, DFDS, İskandinav Havayolları şirketi SAS ve Ørsted şirketleri 2023 gibi yakın bir tarihte çığır açıcı bir hidrojen ve e-yakıt üretim tesisi geliştirme vizyonuyla bir ortaklık kurdu. Dünyada ilk kez bu amaçla gerçekleştirilen ortaklık çerçevesinde, dünyanın en büyük elektrolizör ve sürdürülebilir yakıt üretim tesislerinden biri kurulacak. Proje, sürdürülebilir yakıtların talep ve arz taraflarını bir araya getiriyor. 2030 yılına kadar tam kapasiteye ulaşması öngörülen proje, otobüsler, kamyonlar, gemiler ve uçaklar için her yıl 250.000 tondan fazla sürdürülebilir yakıt sağlayacak. Tesis tam kapasiteyle çalışmaya başladığında, yıllık karbon salınımının 850.000 ton azaltılmasını sağlayabilecek. 2023 yılına kadar faaliyete girecek ilk aşama, doğrudan otobüs ve kamyonlarda kullanılabilecek yenilenebilir hidrojen üretebilecek 10 MW'lık bir elektrolizörden oluşuyor. İkinci aşama, 2027 yılına kadar faaliyete geçecek 250 MW'lık bir elektrolizör tesisinden oluşuyor. Bu tesis, yenilenebilir hidrojen üretimini Greater Copenhagen bölgesindeki kaynaklardan karbon yakalama faaliyetleriyle birleştirerek deniz taşımacılığı için yenilenebilir metanol ve havacılık sektörü için yenilenebilir jet yakıtı (e-kerosen) üretiminde kullanılacak. 2030 yılına kadar faaliyete geçecek olan üçüncü aşamada, projenin elektrolizör kapasitesinin 1,3 GW düzeyine çıkarılması ve daha fazla sürdürülebilir CO2 yakalanmasıyla, otobüs, kamyon, gemi ve uçaklarda kullanılmak üzere 250.000 tonu aşkın sürdürülebilir yakıt sağlamak için yeterli kaynak oluşturulacak.

KONSPED ULUSLARARASI TAŞIMACILIK LTD. ŞTİ.

Tel: +90 216 468 98 00

mail:info@konsped.com

www.konsped.com

Lojistikte işler yoğunlaşacak

Koronavirüs tedbirleri kapsamında Avrupa'da üretime ara veren firmalar, Türkiye'den sipariş ettikleri ürünleri depolarda bekletiyordu. Önlemlerin hafiflemesiyle birlikte tekrar üretime başlayan firmaların depolarda bekleyen yükleri de yola çıkmaya başladı. Ancak lojistik sektöründen yeni döneme ilişkin bir uyarı geldi. ISD Logistics CEO'su Korkut Koray Yalça, Çin'deki normalleşme sonrası uluslararası taşımacılıkta yaşanan aşırı yoğunluk ve karmaşanın Türkiye'de yaşanmaması adına uyarılarda bulundu. Çin'de normalleşme sonrası lojistik operasyonların karmaşıklaştığını söyleyen Yalça, "Çin'de liman ve gümrüklerde kilometrelerce kuyruklar var. Bu durumun bizim ülkemizde ve uluslararası taşımalarımızda yaşanacağını düşünmüyorum ancak şirketler lojistik planlamalarını doğru yönetmeli. Artan taleple birlikte tedarik zincirinde aksamalar meydana gelebilir" dedi. Alternatif taşıma modellerinin her zaman göz önünde bulundurulması gerektiğini hatırlatan Yalça, karayolu dışında demiryolu + karayolu, Ro-Ro + karayolu gibi kombine taşımaları kullanarak bu sürecin karmaşık hale gelmeden atlatılabileceğini söyledi. ISD Logistics olarak koronavirüs salgını sürecinde kombine taşıma operasyonlarına ağırlık verdiklerini açıklayan Yalça, Türkiye'den Ro-Ro ya da demiryolu ile çıkan yükleri Avrupa ülkelerinde çalıştıkları yerel sürücüler ile son noktaya teslim ettiklerini ve tüm taşımaları sağlıklı bir şekilde yürütebildiklerini sözlerine ekledi.

Anadolu'nun ana limanı Asyaport oldu

Marmaray'ın, Anadolu'yu Trakya'ya bağlaması, Türkiye'ye yeni bir dış ticaret kapısı daha açtı. Yükler demiryolu ile Tekirdağ Asyaport üzerinden dünyanın her noktasına ulaştırılacak. Ankara Kahramankazan'da bulunan soda külü fabrikasından Medlog Lojistik'e ait vagonlara yüklenen 72 adet soda külü yüklü konteyner, Marmaray'ı kullanarak demiryolu ile Tekirdağ Tren İstasyonu'na getirildi. TCDD'nin pratik çözüm müsaadesiyle Medlog tarafından 3 günde hazırlanan geçici platformdan yine Medlog Lojistik çekicilerine transfer edilerek Asyaport Limanı'na taşındı. Daha önce karayoluyla taşınan konteynerlerin, Marmaray geçişiyle Tekirdağ'a ulaşması Türkiye lojistik tarihinde bir ilki yaşattı. Konteynerler MSC'ye ait gemilerle Güney Afrika Cumhuriyeti Durban Limanı'na ulaştırılacak. Yüklerin 30 günde varış noktasına ulaştırılması planlanıyor.

DHL Global Forwarding, myDHLi'yi kullanıma açtı

DHL Global Forwarding, müşterileri için tamamen entegre tek online platform olan myDHLi'ın kullanıma açıldığını duyurdu. myDHLi gelişmiş kullanıcı dostu arayüzü ile müşterilerin ihtiyaç duyduğu tüm bilgilere daha kolay erişebilmesini sağlarken, "takip et" ve "paylaş" gibi sık kullanılan sosyal medya özelliklerini de kurumlar ve iş ortaklarının kullanımına sunuyor. DHL Global Forwarding, Freight CEO'su Tim Scharwath konuyla ilgili olarak şunları belirtti: "Müşteriler, gittikçe hızlanan dijitalleşme ve süper hızlı bağlantılar karşısında karmaşıklığın azalmasını istiyor. myDHLi da tam olarak bunu yapıyor. Müşterilerimizin ihtiyacına göre özelleştirdiğimiz ve tek bir platformdan ihtiyaç duyulan her şeyi sunabildiğimiz ürünümüz, myDHLi'i geliştirdik. Yükleme takibi ile online fiyatlandırma ve rezervasyon, doküman erişimi ve veri analizi gibi özelliklerle 360 derece gözlemleme imkanını sunmanın yanı sıra müşterilerimizin sevkiyatlarını istedikleri her zaman ve her yerde yönetebilmeleri için gerekli temeli atıyoruz. Dijitalleşme, aynı anda hem yükleyicilerin hem de forwarderların günlük işlerini kolaylaştırma ve geliştirme potansiyeline sahip. COVID-19 ile içinde bulunduğumuz tahmin edilemeyen ve güçlüklerle dolu zamanlarda bunun önemini daha da iyi anlıyoruz. Dolayısıyla myDHLi ile sektörün dijitalleşmesi için önemli bir adım atıyoruz. Dijital dönüşüm bizim için çok önemli ve 2025'teki stratejimizin en önemli noktalarından birisi."

FEVZİ GANDUR LOGISTICS 2020'DE DE BÜYÜYECEK

Koronavirüs tüm dünyada her sektörü olumsuz etkiledi, ancak bu süreci doğru yönetmeye odaklanan şirketlerin 2020 büyüme hedeflerinde herhangi bir sapma olmadı. Fevzi Gandur Logistics de CRM ve dijital altyapısına yaptığı yatırımın karşılığını bu dönemde alan şirketlerden oldu. Fevzi Gandur Logistics'in Pazarlama ve Satış Geliştirme Müdürü Müge Karahan, geçtiğimiz yıllarda gerçekleştirdikleri CRM yatırımları sayesinde bu zor süreci daha kolay yönetebildiklerini açıkladı. CRM'i şirket hafızası olarak gördüklerini ve doğru müşteriye doğru hizmeti sunabilmek için olmazsa olmaz bir ihtiyaç olduğunu ifade eden Karahan, "Bu süreçte hangi müşterinin neye ihtiyacı olduğunu daha iyi gözlemledik. Onları gerektiğinde hareketa geçirecek gerektiğinde iyi hissettirecek mesajlar, içerikler ürettik. Örneğin sınır kapılarındaki yoğunluk ya da aksaklıkları görerek, yükü olan şirketleri havayoluna ya da intermodal taşımaya yönlendirebildik. Yükleri teslim alacak işletmelerin kapanmaya, havayolu taşımalarının durmaya başladığı dönemde ise depolarımıza yönlendirecek içerikler ile müşterilerimize seslendik. Ama sadece hizmet satmaya odaklanmadık. Bu süreçte on binlerce müşterimize 'Nasılsınız?' temalı içerikler ile her zaman yanlarında olduğumuzu hissettirdik" dedi.

reysaş logistics

www.reysas.com I info@reysas.com

- *Depolama Hizmetleri*
- *Akaryakıt ve Oto Taşımacılığı*
- *Parsiyel Taşımacılık*
- *Karayolu, Demiryolu ve Gemi Taşımacılığı*
- *Forwarding Hizmetleri*

Küçük Çamlıca Mahallesi Erkan Ocaklı Sokak No:13 Üsküdar / İstanbul
Telefon : +90 (216) 564 2000 I Faks : +90 (216) 564 2099

SÜT VE SÜT ÜRÜNLERİ

Süt sektöründe Çin'e ihracat hareketliliği

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Türkiye'den Çin'e gerçekleştirilecek süt ve süt ürünleri ihracatının önündeki engellerin kalktığını açıkladı. Çin Halk Cumhuriyeti Gümrükler Genel İdaresi tarafından yapılan açıklama ile Türkiye'den Çin'e süt ve süt ürünleri ihraç edebilecek firma listelerinin duyurulduğunu belirten Pekcan, "Bu kapsamda sektörümüzün önde gelen 54 firması Çin'e süt ürünleri ihracatı gerçekleştirebilecektir. Yaklaşık **6 milyar dolar** ile dünyanın en önemli süt ürünleri ithalatçılarından birisi olan Çin pazarının Türk ihracatçılarımıza açılması memnuniyet vericidir" ifadelerini kullandı. Konuya ilişkin Bakanlıktan yapılan açıklamaya göre, Çin pazarında yer edinilebilmesine yönelik çalışmalar yürütülecek ve pazara giriş çalışmalarının diğer Uzak Doğu ülkelerini de kapsayacak şekilde genişletilmesi suretiyle pazar çeşitliliğinin gerçekleştirilebilmesi sağlanacak. Başta süt ürünleri olmak üzere tarım ürünlerinin söz konusu coğrafyadaki pazar payının artırılmasına yönelik çalışmalara ağırlık verilecek.

Türkiye Süt, Et, Gıda Sanayicileri ve Üreticileri Birliği (SETBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Tarık Tezel ise konuya ilişkin olarak bunun sektör için önemli bir müjde olduğunu söyledi. Çin'e süt ihracatının 2015'ten beri devam eden bir süreç olduğuna işaret eden Tezel, 2018'de de Çin'den gelen teknik heyetlerin firmalarda incelemelerde bulunduğunu hatırlattı. Tezel, bu süreçte firmaların kalite yetkinliklerinin belgelendirilmesi, veteriner sağlık sertifikaları gibi işlemlerin gerçekleştirildiğini aktararak, "Çin çok büyük bir pazar. Umarım iyi şekilde değerlendiririz. Bu gelişme, çiftçimiz ve hayvancılık sektörümüz için de önem taşıyor. Biz sektör olarak zaten sütün yerde kalmaması için gayret gösteriyorduk. İhracat da üretimin garanti altına alınmasını sağlayacak" dedi.

SAVUNMA SANAYİ

Yerli silahlara dünya çapında ilgi artıyor

Son senelerde savunma sanayinde önemli projelere imza atan Türkiye, ihracat faaliyetleri ile de dikkat çekiyor. Savunma ve havacılık sektörü geçtiğimiz sene, bir önceki seneye nazaran yüzde 40'lık artışla **3 milyar 68 milyon 519 bin dolarlık** ihracata ulaşılırken Türkiye'den birçok ülkeye yerli ve millî ürünler satıldı. Aralarında Ukrayna, Katar, Umman, Bahreyn, Kazakistan, Türkmenistan, Endonezya, Pakistan ve Libya gibi ülkelerin bulunduğu ihracat zincirine son olarak Filipinler eklendi. Türkiye, kısa süre önce Türkmenistan'a korvet ve zırhlı araç (BMC ve Otokar), Umman'a da zırhlı araç ihracı gerçekleştirildi. Pakistan'a korvet, su altı akustik sistemler ve ASELSAN'ın geliştirdiği çeşitli elektronik sistemler satılırken 30 adet ATAK helikopteri ile dört adet MİLGEM gemi tedarik edilerek, 6,5 milyar dolarla cumhuriyet tarihinin en büyük savunma ihracatı gerçekleştirilmiş oldu. Yine ASELSAN tarafından geliştirilen Uzaktan Komutalı Silah Sistemlerinin Bahreyn'e, SARP DUAL uzaktan komutalı silah sistemlerin ise Kazakistan'a ihracatı sağlandı. Son olarak Pakistan'ın ardından Filipinler de millî taarruz helikopteri ATAK satın alacaklarını açıkladı. Son dönemde yurt içi ve dışındaki güvenlik operasyonlarında aktif olarak kullanılan Bayraktar TB2 İnsansız Hava Aracı (İHA), ortaya koyduğu performansla yurt dışında da ilgi gördü. Katar'ın ardından Ukrayna güvenlik güçlerinin envanterini Bayraktar TB2 ile güçlendirdi. Daha önce de Katar'a zırhlı personel taşıyıcı Ejder Yalçın'ın yanı sıra Bayraktar TB2 İHA satılmıştı. ASELSAN tarafından millî olarak geliştirilmiş ve donanmadaki bütün denizaltılarda kullanılmakta olan ZOKA-Akustik Torpido Karşı Tedbir Karıştırıcı ve Aldatıcı sistemleri için ise ilk yurt dışı siparişi Endonezya'dan alındı. Libya hükûmetine de BMC Kirpi/Kirpi II ve BMC Vuran gibi zırhlı araçlar ile SİHA ve İHA tedarik edildi. Savunma sanayinde ihracat yelpazesi her geçen gün genişlerken Türkiye'nin 2023 yılında savunma ve havacılık sanayinde ihracat hedefi 10,2 milyar dolar olarak açıklanmıştı.

KİMYA

Kimya ihracatı 7 milyar doları aştı

İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) verilerine göre, kimya sektörü ihracatı 2020 yılı Mayıs ayında geçen sene aynı döneme göre yüzde 39,10 azalarak 1 milyar 180 milyon dolar olarak gerçekleşti. Sektörün 5 aylık ihracatı ise **7 milyar 233 milyon dolara** ulaştı. 2020 yılı Ocak-Mayıs olarak beş aylık dönemde en çok kimya ihracatı yapılan ülkeler ise sırasıyla Hollanda, Almanya, İtalya, Irak, ABD, İspanya, İngiltere, Mısır, Belçika ve İsrail olarak ilk onda yer aldı. Mayıs ayında kimyevi maddeler ve mamulleri ürün gruplarında plastikler ve mamulleri ihracatı, 410 milyon 870 bin 559 dolarla kimya ihracatında ilk sırada yer aldı. İkinci sırada 165 milyon 181 bin 979 dolarlık ihracatla mineral yakıtlar, mineral yağlar ve ürünler yer alırken, muhtelif kimyasal maddeler ihracatı 113 milyon 564 bin 182 dolarla üçüncü sırada yer aldı.

Muhtelif kimyasal maddeleri takiben ilk onda yer alan diğer sektörler ise; 'anorganik kimyasallar', 'eczacılık ürünleri', 'uçucu yağlar, kozmetikler ve sabun', 'kauçuk, kauçuk eşya', 'boya, vernik, mürekkep ve müstahzarları', 'yıkama müstahzarları' ve 'organik kimyasallar' oldu.

İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) Yönetim Kurulu Başkanı Adil Pelister, "Kimya sektörümüz Mayıs ayında 1 milyar 180 milyon dolar ihracat gerçekleştirdi. Geçen sene Mayıs ayı ile kıyasladığımızda yüzde 39,10'luk bir düşüş söz konusu. Ancak otomotiv, hazır giyim vb. diğer sektörlere baktığımızda ise kimya sektörümüzün pandemiden aslında daha az etkilendiğini görüyoruz. Tüm olumsuzluklara rağmen ikinciliğimizi koruyoruz. Türkiye'nin Mayıs ayı ihracatındaki yüzde 40,9 düşüşü de göz önüne aldığımızda, ortalamanın üzerinde bir başarıya sahip olduğumuzu söyleyebiliriz. Kimya sektörümüzün 5 aylık ihracatı ise, geçen sene aynı döneme göre yüzde 17,28 azalarak 7 milyar 233 milyon dolar olarak gerçekleşti. Bununla birlikte hem ülkemizde hem de en çok ihracat yaptığımız AB ülkeleri başta olmak üzere küresel ticarette yeni normale geçiş ile birlikte Haziran itibariyle tekrar toparlanmaya başlayacağımıza inanıyoruz" dedi.

Birlikte Büyüyoruz

Türkiye'nin İlk Özel Demir Yolu Taşımacılığı Şirketi olarak
büyüyen filomuzla gücünüze güç katıyoruz.

T: 0216 229 61 00
www.korfezulastirma.com.tr

Körfez Ulaştırma

TEKSTİL

2 milyar dolarlık pazarın kapısı açıldı

Koronavirüs salgınında yurt dışına satışı ön izne tabi olan bez maske ihracatına vize çıktı. Ticaret Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü 12 Mayıs'daki kararıyla, çok kullanımlı bez maske (dokuma ve örme) ihracatında ön izin şartı aranmayacağını duyurdu. Dünyada 2 milyar dolarlık pazarın kapısını açan karar ihracatçı tarafından memnuniyetle karşılandı.

Kararı değerlendiren İstanbul Hazır Giyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği Başkanı Mustafa Gültepe, "Başta Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyanın dört bir yanına ihraç edeceğimiz maskelerin testlerini İHKİB'in iştiraki Ekoteks laboratuvarlarında yapacağız. Firmalarımızın herhangi bir olumsuzlukla karşılaşmamaları için ürünlerini ihracat öncesi mutlaka Ekoteks laboratuvarlarında testten geçirtmelerini tavsiye ediyoruz" dedi. Ege Hazır Giyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Burak Sertbaş da "Nihayet girişimlerimiz sonuç verdi. Bez maske pazarının dünya genelinde 2 milyar dolarlık bir büyüklüğü olduğu hesaplanıyor. Bu pastadan gecikmeli de olsa pay alabileceğimiz gibi, müşterilerimizin taleplerine yerine getirebileceğimiz için müşteri memnuniyetini de sağlamış olacağız" diye konuştu. İTHİB Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Öksüz ise ayda **650 milyon adet** çok kullanımlık maske üretimi yapabileceklerini dile getirerek "Tıbbi maske, çok kullanımlık maske, önlük gibi medikal tekstil ürünleri üretimimizin sadece bir kısmını ihraç ederek 5 milyar doların üzerinde bir ihracat potansiyeline ulaşabiliriz" değerlendirmesinde bulundu.

Uludağ Tekstil İhracatçıları Birliği (UTİB) Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Taşdelen Engin, alınan bu kararın sektöre hareket getireceğini belirterek, "Pandeminin daha uzun bir süre dünya gündeminde kalacağını düşünürsek, sektörümüz için önemli bir ihracat potansiyeli oluşturacaktır" dedi. Salgın nedeniyle Türkiye'nin genel hazır giyim ihracatı ilk 4 ayda yüzde 20,1 daralırken maske ve koruyucu kıyafet ihracatında büyük sıçrama oldu. 1 Ocak-12 Mayıs tarihleri arasında maske ve koruyucu kıyafet ihracatı yüzde 585 artışla 123 milyon dolara yükseldi. Türkiye söz konusu dönemde 30,3 milyon dolarlık maske, 92,7 milyon dolarlık da koruyucu giysi ihracatı yaptı.

YAPI MALZEMELERİ

Yapı sektöründen 214 ülkeye ihracat

2019'u **22,1 milyar dolar** ihracatla kapatan Türk yapı malzemeleri sektörü, Covid-19'un olumsuz etkilerini en az hasarla atlatmak adına geliştirdiği projelere ara vermiyor. Türk Yapı Malzemeleri Sektörü Başkanı Serdar Urfalılar, sanal fuarlar ve sanal ticaret heyetleri ile ilgili çalışmaların devam ettiğini ve dünya ihracat sıralamasında 11'inci sırada yer alan sektörün hedefinin tekrar ilk 10'a girmek olduğunu söyledi. Türk yapı malzemeleri sektörünün ilk çeyrek rakamlarını paylaşan Serdar Urfalılar şu bilgileri verdi: Sektörün Ocak-Nisan ihracat rakamlarına baktığımızda miktarda yüzde 16,31'lik artış görülürken değerde ise yüzde 4,82'lik düşüş kaydedildi. Bu düşüşe rağmen yüzde 30'lara varan alt sektör ihracat artışları var. Bu dönemde en fazla ihracat yapılan ülkeler ABD, İsrail, Almanya, Irak ve İngiltere oldu. İhracat yapılan pazarları salgın öncesi ve sonrasına göre değerlendirdiğimizde, ABD 2020'nin ilk çeyreğini geçtiğimiz senenin ilk çeyreğine göre yüzde 20'lik artış ile tamamladı. İsrail özelinde bu oran yüzde 7 olarak hesaplandı. Önemli ihracat pazarlarımızdan Almanya ile olan ticaretimiz ilk çeyrekte 413 milyon dolarla bir yıl öncesine göre neredeyse aynı seviyeyi korudu. Buradaki en önemli etken salgının ülkeye girmesi ve devletlerin süreçte nasıl bir yol izlediği ile alakalı."

Bu yılın ilk çeyreğinde 214 ülkeye ihracat yapıldığını ifade eden Urfalılar, en fazla düşüşün İspanya, İtalya, Kenya, İran ve Özbekistan'da yaşandığını söyledi.

GIDA

Atıktan ürün yapıp 60 ülkeye ihraç ediyor

İskefe Holding bünyesindeki Halavet, derinin eskiden atık olarak nitelenen kısımlarından protein, jelatin üreterek 60'tan fazla ülkeye ihracat yaptı. Çok değerli bir protein olan jelatin, gıda sektöründe yaygın olarak şekerlemeler, tatlılar, süt ürünleri, et ürünleri, soslar ve çorbalar, içecekler, fırın ürünlerinde kullanılıyor.

Ayakkabı ve çanta için deri üreten şirket atık olarak görülen kısımlardan gıda endüstrisi için yenilebilir sığır jelatini, günlük kullanım için kollajen üreterek ihracat yapan şirketin Kazlıçeşme Ar-Ge ve Test Merkezi Türkiye'de tek deri araştırma ve geliştirme merkezi olarak faaliyet gösteriyor. TÜBİTAK tarafından salgın ile ilgili proje konusunda destek alan merkez yılsonuna dek maske üretim teknolojisini bitirmeyi hedefliyor.

Bolu'nun Gerede ilçesinde kurulacak olan ikinci jelatin fabrikasının yıl sonuna kadar bitirilmesi amaçlanıyor. Holding grup şirketlerinde 500'ün üzerinde kişiye istihdam sağlıyor. Ürettikleri ürünlerin büyük çoğunluğunu farklı coğrafyalara ihraç eden firma deri, jelatin, collagen, yem, gübre gibi farklı ürünler için **70'e yakın** ülkede birçok kişi ve firmaya çözümler sunuyor. Haziran ayı başında satışa sunulan Naturagen Kolajen; vücudunuza kolajen desteği sağlayan, günlük beslenme rutininize dahil edebileceğiniz takviye edici bir gıda. Farklı aromalara ve kolajen miktarlarına sahip dört farklı formu var. Tüm Naturagen ürünleri Türkiye menşeli hidrolize kolajen peptitler içeriyor ve %100 sığır kolajeni ile üretiliyor.

LOJİSTİKTE ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇÖZÜMLER

Key Uluslararası Taşımacılık Depolama Dağıtım Turizm Ltd. Şti.

Tatlısu Mah. Çetin Cad. Nurettin Duman Sok.
Er Plaza No.1 Kat.4 34475
Ümraniye - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 456 95 11
Fax : +90 216 456 91 18
www.**keyline-tr**.com

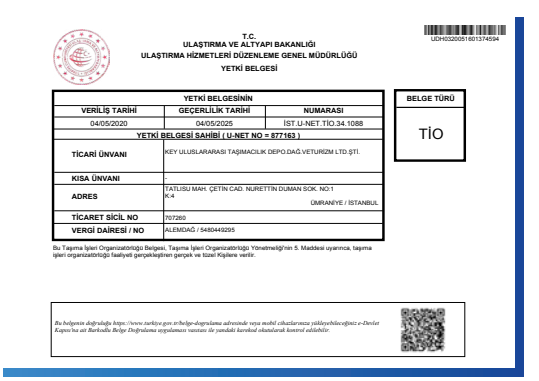
TRB
INTERNATIONAL

SERTİFİKA

KEY ULUSLARARASI TAŞIMACILIK DEPOLAMA DAĞITIM VE TURİZM LTD. ŞTİ.

ISO 9001:2015

IAF DAKKS


T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
YETKİ BELGESİ

UDH032005160137459 4

YETKİ BELGESİNİN		
VERİLİŞ TARİHİ	GEÇERLİLİK TARİHİ	NUMARASI
04/05/2020	04/05/2025	İST.U-NET.TİO.34.1088

YETKİ BELGESİ SAHİBİ (U-NET NO = 877163)	
TİCARİ ÜNVANI	KEY ULUSLARARASI TAŞIMACILIK DEPO.DAĞ.VETURİZM LTD.ŞTİ.
KISA ÜNVANI	
ADRES	TATLISU MAH. ÇETİN CAD. NURETTİN DUMAN SOK. NO:1 K:4 ÜMRANİYE / İSTANBUL
TİCARET SİCİL NO	707260
VERGİ DAİRESİ / NO	ALEMDAĞ / 5480449295

BELGE TÜRÜ: TİO

Bu Taşıma İşleri Organizatörlüğü Belgesi, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin 5. Maddesi uyarınca, taşıma işleri organizatörlüğü faaliyeti gerçekleştiren gerçek ve tüzel Kişilere verilir.

Bu belgenin doğruluğu https://www.turkiye.gov.tr/belge-dogrulama adresinde veya mobil cihazlarınıza yükleyebileceğiniz e-Devlet Kapısı'na ait Barkodlu Belge Doğrulama uygulaması vasıtası ile şandaki karekod okutularak kontrol edilebilir.

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

DEMİRYOLU TİCARETE CAN VERECEK

Dünyanın ve ülkemizin içinde bulunduğu pandemi kaynaklı bu zor günlerde sektörümüz için hayli sevindirici bir gelişme yaşandı; 8 Mayıs 2020 tarihinde ilk yurtiçi yük treni Gaziantep'ten çıktı, ham madde taşıyan bu tren Marmaray üzerinden Çorlu'ya ulaştı. Bin 200 ton ağırlığındaki trenin 16 vagonu üzerindeki, 32 konteyner içinde yapılan taşımanın en olumlu yanı taşımanın kesintisiz yapılmış olmasıydı. UTİKAD üyelerinden Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş. tarafından gerçekleştirilen bu ilk yurtiçi yük treni taşıması demiryollarının geleceğine yönelik güzel bir adım oldu. Yine Medlog tarafından gerçekleştirilen bir başka demiryolu taşımacılığı operasyonunda Ankara'dan 72 konteyner ile yola çıkan ve 29 Mayıs'ta Marmaray'dan geçen yük, Asyaport Limanı'ndan denizyoluyla Güney Afrika Cumhuriyeti Durban Limanı'na gönderilmek üzere Tekirdağ Garı'na ulaştı.

Bildiğiniz üzere Kasım ayında Çin'den Avrupa'ya giden ilk yük treni İstanbul'dan geçmiş, bu gelişmeden duyduğumuz heyecanı sizinle paylaşarak bu konuyu değerlendirmiştik. Bu kesintisiz taşımadan önce Anadolu'dan Tekirdağ'a götürülecek yükler trenle Derince'ye, Derince'den feribot ve devamında kara yoluyla Çorlu'da bulunan sanayi tesislerine ulaştırılıyordu, yani aktarmalı ve uzun süren bir süreç işliyordu. Söz konusu sürecin kesintisiz olarak gerçekleşmesi demiryolu seferlerinin daha hızlı yapılmasına, demiryolunun tüm taşıma modları arasında sahip olduğu yüzde 1'lik taşıma payının artmasına olanak sağlayacaktır. Kesintisiz demiryolu taşımacılığı ithal girdilerin maliyetlerinin düşmesini sağlayacak, üretim sektörümüze ve ihracatçılarımıza ise dış pazarlarda daha rekabetçi fiyatlara sahip olmaları imkanını sunacaktır. Bu gelişmeler demiryolu taşımacılığının karayolu karşısında rekabetçi kılınması açısından önemli gelişmelerdir.

Özellikle bu dönemde ağırlıklı olarak İran firmaları başta olmak üzere, karayoluyla taşımaları aksayan çoğu firma demiryolu taşımalarına yöneldi. Hele ki, kesintisiz ve diğer taşıma modlarına göre taşıma riski az olan demiryolu taşımalarına olan ilginin gün geçtikçe daha da artacağını öngörebiliyoruz. Marmaray Tüp Geçiti'ne yapılan yatırımlar da bu görüşümüzü destekler niteliktedir. Yapılan açıklamalara göre yılda 25 bin konteynerin Anadolu'nun sanayi merkezlerinden yüklenerek Marmaray üzerinden Avrupa yakasına geçirilmesi planlanmaktadır. Ülkemizde mamul hale gelen ihraç ürünlerinin Avrupa ülkelerine de trenle taşınması demiryolunun sağladığı fiyat avantajı ile ihracatçımızın rekabet gücünü artıracaktır. Yapmış olduğumuz toplantılarda üyelerimizin Marmaray yük geçiş operasyonlarını yakından takip ettiğini ve taşıma operasyonlarını Marmaray üzerinden kesintisiz yapabilmek adına girişimleri, planları ve yatırımları olduğunu biliyoruz.

Bunların yanı sıra Marmaray hattının yük trafiğine açılması sektörümüze yeni bir soluk kazandıracağı gibi, ülkelerin yatırımlarını da bu taşıma moduna yapacağını bekleyebiliriz. Demiryolu hattının kesintisiz taşımaya uygun ve aktif halde olması, limanların demiryolu bağlantılarının da tamamlanması ile birlikte yine yabancı yatırımcılar için cazip hale gelecektir. Nitekim TCDD Orta Asya ülkeleri demiryolu işletmecileri ve kurumları ile iş birlikleri imzalamış, BTK Hattı'nın daha verimli hale getirilmesi ve kapasitesinin arttırılması için çeşitli yatırımlar hayata geçirilmeye başlanmıştır.

Türkiye'deki payı diğer taşıma modlarına kıyasla en düşük olan demiryolu taşımacılığına pandemi sürecinde artan talep, dış ülkelerin demiryolu taşımacılığı için de söz konusudur. Pandeminin kontrol altına alınması amacıyla özellikle Avrupa ülkelerinin iç sınır kontrollerini tekrar tesis etmesi ile birlikte karayolu sınır kapılarında yer yer 50 kilometreyi aşan araç kuyrukları sebebiyle demiryoluna olan talep artış gösterdi. Bu süreçte yapılamayan demiryolu yolcu taşımacılığı seferleri demiryolu yük taşımacılığının Almanya ve İtalya gibi ülkelerde dakik teslimatlarda kullanılmasına olanak sağladı.

Pandemi sürecinden bağımsız olarak AB ülkelerini ve AB ile ticaret yapan tüm ülkeleri yakından ilgilendiren bir süreç işliyor. 2019 yılının Aralık ayında yayınlanan Avrupa Yeşil Mutabakatı ile AB ülkelerinde sera gazı salınımının 2030 yılında %50 oranında azaltılması, 2050 yılında ise AB ülkelerinin karbon-nötr hale getirilmesi amaçlanıyor. Bu amaçlar doğrultusunda karayolu ile yapılan taşımacılığın %75'i demiryolu ve iç suyollarına aktarılacak. Taşımacılıkta çevreci araçlar ve alternatif yakıtlar desteklenecek. Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamındaki çevreci önlemlerin etkisi sadece AB ülkelerini değil, AB ile ticaret yapan tüm ülkeleri yakından ilgilendiriyor. Çevreci üretim yapan Avrupalı firmaların rekabetçiliğini korumak için AB Karbon Sınır Vergisi getirmeyi planlıyor. AB söz konusu mutabakat kapsamında AB komşusu ülkelerin de "yeşil" dönüşümünü destekleyeceğini duyurdu. Bu dönüşüm sürecinde ülkemizde de demiryolu taşımacılığının desteklenmesi ve payını artırıcı önlemler alınması gerekmektedir. Önemi pandemi sürecinde vurgulanan demiryolu taşımacılığı uzun vadede ticari hayatın devamlılığı için başka bir öneme de sahip olacak.

Ülkemizde demiryolu faaliyetlerine yönelik henüz netleşmemiş birkaç konudan da bahsedilmesi gerektiğini düşünüyorum. Örneğin; Marmaray hattı üzerinde tehlikeli madde taşıması yapılabilecek mi, gabari dışı olarak adlandırdığımız özel ölçülü malzemeler bu yöntemle taşınabilecek mi, bu hat hafta içi ve hafta sonu aktif olacak mı? Sinyalizasyon konusundaki iyileştirmelerin de yapılması gerektiğini Kasım ayında yapılan seferden sonra değerlendirmiştik. Diğer yandan insan faktörünün de düşünülmesi gerekmektedir. Marmaray ve Yüksek Hızlı Trenleri yoğun olarak kullanmaya başlayan başta İstanbullular ve diğer kullanıcılar için yük trenlerinin bir engel teşkil edip etmeyeceği de değerlendirilmelidir.

Daha çok devletlerin tekelinde olan demiryolu taşımacılığında, tüm süreçlerin açıkça tanımlandığı ve şeffaf bir şekilde uygulandığı; demiryolu hattı ve tren işletmecisi, operatör ve taşıma işi organizatörlerinin rollerinin adil bir şekilde belirlendiği ve tüm paydaşların faaliyetlerini serbest rekabet ortamında sürdürebileceği bir yapı oluşturulmalıdır. Aksi takdirde yabancı yatırımcının gelmesi bir yana ülke içindeki demiryolu taşımacılığı çalışma ortamı da bozulacaktır.

demiryolu® LOGISTICS

railway LOGISTICS

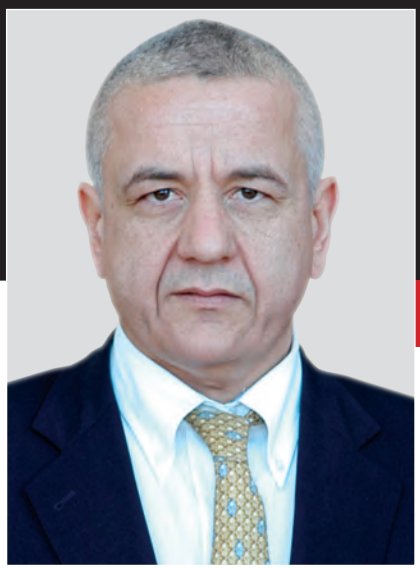
Doğu – Batı Transit Ticareti

Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu İle Yeniden Tarihi İpek Yolunda...

- Kazakistan ve Türkmenistan Demiryollarının sözleşmeli acentesi olarak Türkiye'den Uzak Asya'ya blok trenlerle yükleri daha ekonomik, güvenli ve daha hızlı taşıyoruz.
- Demiryolu mühendisliği ve işletmeciliğinde uzman kadromuz ile müşterilerimizin doğru zamanda doğru hedefe ulaşmalarını sağlıyoruz. Bu hizmetleri bir çözüm ortağı anlayışıyla sunuyoruz.
- Kazakistan Demiryolu kuruluşu KTZ EKSPRES ile sözleşme kapsamında konteyner trafiğini yönetiyoruz. Müşterilerimize 20', 40', 40HC, 45' konteynerler tahsis ediyoruz.
- Bu bölge ile ticaret yapıyorsanız taşımaya karar vermeden önce lütfen bizimle görüşün. Sizleri doğru hedefe ulaştırmak için buradayız!

www.demiryolulojistik.com
Tel:+90 312 473 55 62-63 Fax: +90 312 473 55 64
Operasyon Yetkilisi - Cep: 0532 597 33 87
syavuz@demiryolulojistik.com

Adres:
Balgat Ehlibeyt Mah. Ceyhun Atuf Kansu Cad. 106/20
Başkent Plaza 06520 Çankaya-ANKARA-TÜRKİYE



Demiryolu Geleceğimizdir

ALİ ERCAN GÜLEÇ
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

REKABET İÇİN EŞİTLİK GEREKİR

Bütün dünyada yaşanan pandemi yüzünden karayolları taşımalarına ve insanların dolaşımına getirilen kısıtlamalar, ağırlıklı olarak tek moda dayanan lojistik sistemlerinin risklerini ortaya çıkarırken; yurtiçi ve uluslararası taşımacılıkta kesintisiz şekilde sürekliliğin sağlanmasında demiryolu yük taşımacılığının ne kadar önemli olduğunu göstermiştir. Pandemi sürecinde özellikle ithalat- ihracat ve liman taşımalarında yaşanan sıkıntılar demiryolunun devreye girmesi ile bir nebze rahatlamıştır. İran ve BTK hattında yüksek miktarda talep olmuştur. Ülkemizden geçen doğu-batı transit demiryolu lojistik koridoru bu sürede Asya-Avrupa transit taşımalarında bir nebze rahatlık sağlamıştır. Bu talep artışı demiryolunun hala çözüme kavuşturulmamış birçok problemini de göz önüne sermiştir. Bazıları uzun bazıları kısa vadede çözülebilecek sorunlar:

» Limanların rekabetçiliği demiryolu bağlantıları ile birebir ilgilidir. Limanların iltisak hatları yetersizdir. Özellikle limanlar ve sanayi merkezleri, tüketim merkezleri demiryolu sistemine bir an evvel bağlanmalıdır.

» Lokomotif yetersizliği; mevcut lokomotif filosu sayı olarak yeterli olmadığı gibi çok yaşlı ve eski teknolojidir. Yolcu taşımalarının durdurulması ve ülke içindeki taşımaların azalmasından dolayı artan taşımalardaki talep karşılanabilmiştir.

» Ülkemizde demiryolu altyapısı verimli ve ekonomik bir taşıma yapmaya uygun değildir. Mevcut altyapı, kullanılan ekipmanların ekonomik ömrünü azaltmakta, bakım ihtiyacının artmasına sebep olarak operasyonda kalma sürelerini kısaltmaktadır. Ayrıca altyapı geometrisi lokomatiflerin çekeceği yük miktarını sınırlamakta ve taşımaların verimliliğini düşürmektedir.

» BTK hattında Gürcistan'da aktarmalarda yaşanan problemlerden dolayı hat verimli çalışmamaktadır. Gürcistan'daki Ahırkelek İstasyonu'nun aktarma kapasitesi yetersiz kalmıştır.

» İran taşımalarında büyük yığılma olmuş, yüklü vagonlar sevk edilememiştir. Bu yığılma Van gölündeki aktarma problemlerinin yanı sıra esasen İran'da boşaltmalardaki kapasite yetersizlikleri ve sıkıntılardan kaynaklanmıştır.

Özellikle bu süreçten sonra öne çıkacak lokal ve bölgesel lojistik, çevresel etkiler demiryolunu daha da ön plana çıkaracaktır. Ülkemizde demiryoluna yapılan yatırımlar ile yolcu taşımalarında büyük gelişme sağlanmış olmasına rağmen yük taşımasında fazla bir gelişme olmamış ve demiryolu yük taşıması diğer taşıma modlarındaki gelişmeye ayak uyduramamıştır. Modern ve ekonomik açıdan verimli bir demiryolu altyapısı olmadan hiçbir lojistik koridorunun ülkemizden geçmeyeceği gerçeğini göz önünde bulundurarak ana strateji, demiryolunu modern ve verimli hale getirmek ve en önemlisi özel sektörün de buraya yatırım yapmasını sağlamak olmalıdır. Bunun için: altyapı alanında hat yenileme çalışmalarının yanı sıra hatların geometrisi ekonomik ve verimli operasyon yapmaya uygun hale getirilmeli, hatların elektrifikasyonları tamamlanmalı ve rejenaneratif enerjinin kullanımı için uygun bir sistem kurulmalı, rejeneratif enerji geri kazanım sisteminin raylı sistemlerde kullanımına destek verilmeli, özellikle limanların ve sanayi bölgelerinin iltisak hatları bir an önce yapılmalıdır. Diğer yandan serbestleşme ile ilgili mevzuat yıllar evvel çıkmış olmasına rağmen özel sekter demiryoluna yatırımlara uzak durmuştur. Bunun en önemli sebebi ise demiryolu sektöründe serbest piyasa kurallarının tam olarak uygulanamamasıdır. Demiryollarının yeniden canlandırılması ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesi için özel sektörün de katılımı ile; serbest, rekabetçi ve ekonomik açılardan sürdürülebilir bir demiryolu sektörünün oluşturulmasına ihtiyaç vardır.

Hükümetimizin demiryolunda reform olarak serbestleşmeyi bir politika olarak benimsemesinin amacı verimlilik düzeyi yüksek, emniyetli, yatırım yapılabilir, kaliteli, güvenilir ve ön görülebilir bir taşımacılık hizmetini sunmak ve ekonomiye sürdürülebilir katkıların yapılmasını sağlamak ve bu sektöre yatırım yapmış veya yapacak firmalara eşit bir rekabet imkanı sağlamaktır. Ancak kamu kurumlarının serbestleşme ile piyasayı etkileyici güçlerini, serbest rekabet koşullarını etkileyici, eşit, adil olmayan şekilde kullanması; serbestleşmeden beklenen olumlu etkinin önündeki en büyük engeldir. Söz konusu uygulamalar, bir müddet sonra özel sektörün demiryolu piyasasına katılımını azalttığı gibi, mevcut iş yapan firmaların yatırımlarını durdurması veya azaltması sonucu; demiryolu trafiğinin seviyesinde düşüşleri ve pazar payının azalmasını da beraberinde getirecektir. Bundan dolayı, şartlara uyan kamu/özel bütün firmalara aynı imkanların sağlanarak serbest rekabet ortamının sağlanması ve sektörün tümünü desteklemeyi amaçlayan uygulamaların devam ettirilmesi, günden güne önemi artan bu sektörün gelişmesi açısından çok önemlidir.

RENAULT TRUCKS
T HIGH 2020
ZİRVEDE
SÜRÜŞ KONFORU

renault-trucks.com.tr

UZUN YOLDA KONFORLU SÜRÜŞ

Kabinde karbon rengi kumanda paneli, siyah deri döşemeler, gri tavan kaplama, özelleştirilebilir radyatör ızgarası ve iç-dış dikiz aynalar, sadece geliştirilmiş ayrıntılar... Euro 6 Step D motor ve uyarlanabilir Eco Hız Kontrol sistemi ile donatılan T High 2020 çekiciler, uzun yolda maksimum sürüş konforu sunuyor.

RENAULT TRUCKS

Demiryolu taşımacılığında İŞLER RAYINDA GİDİYOR

Serbestleşme sonrası yukarı doğru bir büyüme ivmesi kazanan, temassız ticaret döneminde önemi daha da artan demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin lojistik üs olmasında da bel kemiğini oluşturuyor. BTK demiryolu hattı ve Trans Hazar Uluslararası Demiryolu güzergahıyla Çin'den Avrupa'nın en uç noktasına kadar geniş coğrafyaya taşıma yapılabilir hale gelindiğini belirten TCDD Taşımacılık AŞ Genel Müdürü Kamuran Yazıcı, Marmaray'ın bu taşımalara süre ve maliyet olarak önemli avantaj sağlayacağını söyledi. Yazıcı, ayrıca demiryolu taşımacılığına ilgisi artan özel sektör ile işbirliği içerisinde birlikte büyümeyi, gelişmeyi hedeflediklerinin altını çizdi.

Demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi kapsamında "demiryolu tren işletmecisi" olarak kurulan TCDD Taşımacılık AŞ aradan geçen 4 yılda, demiryoluyla yük taşımacılığının gelişmesine nasıl bir katkı sundu?

1 Ocak 2017 tarihinden beri Türkiye'nin ilk demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyetlerine devam eden TCDD Taşımacılık, bu süreçte kar eden ve sektöre yön veren bir kuruluş haline gelme çabalarının sonuçlarını almaya başlamıştır. Doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde kesintisiz bir demiryolu ana koridoru oluşturularak, gerek ulusal, gerekse Avrupa-Asya-Ortadoğu arasında transit ulaşım olanaklarının artırılması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla demiryolu yük taşımacılığı projelerine öncelik verilirken, 2018 yılında demiryolu tren işletmeciliğine başlayan özel sektörümüze de katkılarını sürdürmektedir. Bugün ülkemizden; Avrupa'daki birçok ülkeye, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı üzerinden Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Rusya ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne, ayrıca İran'a blok trenlerle yük taşımacılığı yapılmaktadır.

Kamuran Yazıcı

Yük taşıma gelirimiz 2019 yılında yaklaşık yüzde 47 artarken, 2016 yılında 11,47 gün olan yük vagonu rotasyon süresi, yük vagonlarının daha etkin ve verimli kullanılmasıyla 2019'da yüzde 26,2 düşerek 8,46 gün olarak gerçekleşmiştir. 2016 yılında demiryolu yük taşımacılığında yüzde 23,9 olan gelirin gideri karşılama oranı ise 2018 yılında yüzde 50'ye yaklaşmıştır. Türkiye lojistik sektörü içerisinde demiryolu yük taşımacılığının sektör payı 2016 yılında yüzde 4,1 iken 2018 yılı sonu itibariyle yüzde 5,15 olmuştur.

ULUSLARARASI TAŞIMA AĞLARI GÜÇLENDİRİLDİ

Yük taşıma miktarının ve çeşitliliğinin artması adına uluslararası alanda yürüttüğünüz çalışmalar ve gerçekleştirdiğiniz işbirlikleri hakkında bilgi verir misiniz?

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 ile çoğunluklu olarak; dökme yük, inşaat malzemeleri, madenler taşınırken, farklı sektörlerle işbirliğine gidilmesi, destinasyonların çeşitlendirilmesi, uygun vagon üretimleri ve sunulan avantajlarla farklı tipte yüklerin taşınması sağlanmaktadır. Uluslararası mevcut taşımaların yanında; kimyasal ürünler, gıda maddeleri, temizlik ürünleri, demir-çelik ve ürünleri, tahıl, hububat, elektronik ürünler, beyaz eşya, otomotiv ürünleri, yaş sebze ve meyve gibi geniş bir yelpazeye ulaşılmıştır.

Ülkemiz ile Bulgaristan arasında başlatılan intermodal taşımacılığın ekonomik, sosyal ve çevre faydalarını yansıtan sistemlerden birisi olan TIR kasası taşımacılığı ile Covid-19 salgını sonrası Avrupa ile karayolu geçişlerindeki kısıtlamalardan kaynaklanan sıkıntıların azaltılmasında önemli bir alternatif oluşturulmuştur. Bu dönemde, Bulgaristan Demiryolları ile yapılan işbirliği ile TIR Kasası blok treninin ikincisi işletmeye konmuş, trenin haftalık karşılıklı sefer sayısı 5'den 10'a çıkartılmıştır.

Ayrıca diğer taşıma modları arasında rekabet yerine işbirliğini amaçlayan konteyner taşımacılığı daha da geliştirilmiştir.

Avrupa'ya ve BTK hattı üzerinden Orta Asya'ya yapılan konteyner taşımalarında yerli üretim Sgns, Sggmrs tipi platform vagonlarının kullanılmasıyla daha fazla yükün, daha kolay taşınması sağlanmıştır. Bilindiği üzere, 18 ton daralı Sgns tipi vagonlar ağırlığının 4 katı kadar, 73 ton taşıma kapasitesine sahiptir. 26 ton daralı Sggmrs vagonları ise ağırlığının yaklaşık 4,5 katı kadar, 109 ton yük taşıyabilmesinin yanında bir Sggmrs vagonuna 90 ayağa kadar konteyner yüklenebilmektedir. Diğer platform vagonların büyük çoğunluğu ise ağırlıklarının 2 ila 3,5 katı arasında yük taşıyabilmekte ve bu vagonlara 40-45 ayak konteyner yüklenebilmektedir.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı üzerinden ülkemiz ile Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Rusya ve Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki taşımacılıkta ülkemizden söz konusu ülkelere; inşaat malzemesi, gıda maddesi, temizlik ürünleri, otomotiv ürünleri, tarım ürünleri, yaş sebze ve meyve gönderilirken ülkemize; tahıl, metal-elektronik ürün ile yedek parça, çinko, gübre, bakır, kimyasal ürünler ve yem taşınmaktadır.

Diğer taraftan Asya ile Avrupa arasındaki Orta Koridora demiryolu bağlantısı sağlayan ülkemizin bu koridor üzerinde yük taşıma payının artırılması ile tarife ve diğer konularda koordinasyonun sağlanabilmesi amacıyla Kuruluşumuz 15 Şubat 2018 tarihinde Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı Birliği'ne (TITR) üye olmuştur. BTK hattı üzerinden Türkiye-Rusya arasında başlatılan demiryolu taşımaları ile yeni bir kuzey-güney koridoru oluşturularak farklı destinasyonlar ve farklı ürün gruplarının taşınmasına imkan sağlanmış, reefer (frigofirik) konteynerlerle ülkemiz ile Rusya/Orta Asya Cumhuriyetleri arasında yaş sebze ve meyve taşımacılığı başlatılmıştır. Rusya'dan ülkemize rulo sac, çelik (metal), kütük demir ve kömür taşımaları gerçekleştirilmektedir.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir İpek Yolu hattı ve Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridoru üzerinden Çin-Türkiye, Çin-Avrupa arasında konteyner blok yük tren seferleri ise tarihi niteliktedir. Çin'in Xi'an şehrinden 42 adet high-cube konteyner yüklü vagondan oluşan blok konteyner yük treni, ülkemiz üzerinden Çekya'nın Prag şehrine gönderilmiştir. Tren, Çin-Prag arasındaki toplam parkuru 18 günde tamamlamış ve Demir İpek Yolu üzerinden Çin'den Avrupa'ya giden ve Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya ulaşan ilk yük treni olarak tarihe geçmiştir.

"BTK hattının açılışından bugüne kadar toplam 11.000 konteyner ve 556.000 ton yük taşınmıştır. 2020 yılında bu hattan 20.000 konteyner ve 500.000 ton yük taşıması beklenmektedir."

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının hizmete girmesi ile Çin-Avrupa arasındaki demiryolu yük trafiğinde Orta Koridor'un etkin olarak kullanılması olanağı sağlanmıştır. Orta Koridor ayrıca ülkemizin liman bağlantıları sayesinde Asya'daki yük trafiğinin Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine ulaşması için önemli fırsatlar sunmaktadır. BTK hattı ve Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhı üzerinden Çin Halk Cumhuriyeti-Türkiye-Avrupa arasında demiryolu yük taşımacılığının düzenli hale getirilerek karşılıklı olarak daha da artırılması ve ülkemizden Çin Halk Cumhuriyeti'ne yapılan ihracat taşımalarında da demiryolunun kullanılması hedeflenmektedir.

Bunların yanı sıra İran ile olan demiryolu yük taşımalarımızın yıllık 1 milyon tona çıkarılması amacıyla İran demiryolları ile işbirliği içerisinde çalışmalarımız devam etmektedir. Ülkemiz ile İran arasında da blok yük trenleri işletilmeye başlanmıştır. Yine yeni inşa edilen ve mevcut kapasiteyi 5 kat artıran 4.000 ton kapasiteli Van Gölü feribotlarının devreye girmesiyle bu yöndeki taşıma kapasitemizde artış sağlanmıştır.

Öte yandan, geçtiğimiz yıl Ankara'da ev sahipliğimizde, Türkiye, İran, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan Demiryolları'nın katılımıyla gerçekleştirilen Orta Asya Zirvesi'nde; Türkiye ve Orta Asya ülkeleri ile Çin H.C. arasında demiryolu yük taşımalarında İran üzerinden Orta Asya ülkelerine ve Çin H.C. uzanan Güney koridorunun da kullanılması konusunda işbirliği, teknik detaylar ve rekabetçi bir tarife oluşturulması konuları ele alınmıştır. Toplantı sonucunda, söz konusu koridor üzerinden demiryolu ile konteyner ve konvansiyonel yük taşımacılığına ilişkin tarife ve işletme konularında protokol imzalanmıştır.

Biz Araslarız! Var gücümüzle sizin için çalışırız

Türkiye'nin dört bir köşesindeki 900'e yakın şubemiz,
4.000'den fazla araçtan oluşan filomuz, 14.000 çalışanımızla
her ay 12 milyon noktaya hizmet veriyoruz.

4442552
www.araskargo.com.tr

aras®
önem taşır...

AVRUPA'YA DEMİRYOLUYLA 15 GÜNDE ULAŞILACAK

"Kuşak ve Yol" girişiminin gerçekleşmesinde Bakü-Tiflis-Kars (BTK), Marmaray ve Orta Koridor nasıl bir rol oynayacak?

100'ün üzerinde ülke ve uluslararası örgütü kapsayan, toplam yatırımı 1 trilyon dolar olarak hesaplanan "Tek Kuşak, Tek Yol" girişimi, Asya ile Avrupa arasında önemli ticaret hattı olan İpek Yolu'nun modern versiyonu olarak tanımlanmaktadır. Bu ticaretin en ucuz, en ekonomik ve en hızlı şekilde ulaştırılmasında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) İpek Demir Yolu hattının ve Orta Koridor'un önemi büyüktür. 30 Ekim 2017'de işletmeye açılan BTK hattında, demiryolu taşımacılığı başarılı ve hızlı bir şekilde devam etmektedir. Orta Koridor, Çin'den Türkiye üzerinden Avrupa'ya açılan demiryolu güzergâhı olarak iki kıta arasındaki en elverişli koridor olarak öne çıkmaktadır. Bu avantajları ile lojistik fiyatlarında önemli fırsatlar sağlayacak olan koridor, bölgenin rekabet şartlarına ve refahına olumlu katkılar sağlayacaktır.

Pekin'den Londra'ya uzanan Orta Koridor'un merkezinde bulunan Marmaray, Asya ile Avrupa'yı kesintisiz olarak bağlayan çok önemli bir noktada bulunmaktadır. Marmaray ile Demir İpekyolu Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ve Orta Koridor daha etkin hale gelirken, bölge ülkeleri ile işbirliğimiz daha da güçlenecektir. BTK hattının Marmaray ve Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi'ne entegre olmasıyla Türkiye ile Çin arasında demiryolu ile yük taşıma süresi 10 güne düşerken, Avrupa'nın en uç noktasına 15 günde taşınabilecektir. Hatırlarsanız, Çin (Xian) -Prag Treni 11 günde ülkemize ulaşmış, toplam parkurunu 18 günde tamamlamıştır. Marmaray, trenlerin Asya'dan Avrupa'ya geçişinde süre ve maliyet olarak önemli avantaj sağlamaktadır. Derince-Tekirdağ feribotu aktarması ile yapılan taşımaların yerine, kesintisiz demiryolu bağlantısı sağlanarak ara elleçleme ve feribot maliyetleri ortadan kalkmıştır. Bu şekilde hem süre bazında hem de demiryolu taşıma maliyeti açısından rekabet edilebilir taşıma tarifeleri oluşturmaktadır. Marmaray'dan bugüne kadar karşılıklı 30 yük treni geçişi yapılmıştır.

ÖZEL SEKTÖRLE KOL KOLA BÜYÜYECEĞİZ

Özel sektörün yük taşımacılığı içindeki payı nedir? TCDD Taşımacılık A.Ş. olarak rekabet koşullarına uyum için izlediğiniz politikalar konusunda bilgi verir misiniz?

Özel sektör, demiryolu tren işletmeciliğine 2018 yılında başlamıştır. Kuruluşumuz 2019 yılında 29,3 milyon ton yük taşıması; diğer demiryolu tren işletmecileri ise 2018 yılında 2,9 milyon ton, 2019 yılında 4,2 milyon ton yük taşıması gerçekleştirmiştir. TCDD Taşımacılık AŞ olarak serbestleşme ile birlikte özel sektörün demiryolu taşımacılığına girişini desteklemek amacıyla özel demiryolu tren işletmecilerine 20 lokomotif ve 715 vagon kiralaması yaparken kaynaklarımızın yüzde 4'ünü bu amaçla kullandık. Diğer demiryolu tren işletmecileri ve Kuruluşumuz tarafından 2019 yılında ülkemiz demiryolu yük taşımacılığında toplam 33,5 milyon ton ile tüm zamanların en yüksek demiryolu yük taşıması gerçekleştirilmiş, 2016 yılına göre netton bazında yüzde 29.3 artış sağlanmıştır. Serbestleşen demiryolu sektöründe 2019 yılında özel sektör yük taşımacılık payı yüzde 12,6'ya ulaşmıştır. Serbestleşme ile özel şirketlerin kendilerine ait araç, personel ile yük ve yolcu taşımacılığı yapabilmelerine imkân sağlanması demiryolunda yepyeni bir dönemi başlatmıştır. Bu yeni dönemde özel sektörün, demiryolu taşımacılığına ilgisinin daha da artacağı beklenmektedir. Kuruluşumuz, rekabete açılan bu alanda özel sektör ile işbirliği içerisinde birlikte büyümeyi, gelişmeyi hedeflemektedir.

DEMİRYOLU GÖZDE TAŞIMA MODU OLDU

Covid-19 pandemisini önlemek amacıyla ülkelerarası geçişlerin kısıtlanmasının tüm dünyada tedarik zincirini sekteye uğrattığına dikkat çeken TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü Kamuran Yazıcı, demiryolu taşımacılığının bu süreçte oynadığı rolü şöyle özetledi: "Bu süreçte, ülkelerin sınır geçişlerine getirdiği önlem ve sınırlamalar sonrası hükümetimiz demiryolu yük taşımacılığının devam etmesi için anında gerekli tedbirleri almış ve demiryolu taşımaları için sınırları açık tutmuştur. Uluslararası taşımalarda özellikle karayolu geçişlerindeki önlemler ve kısıtlamalar nedeniyle karayolu taşımalarından demiryoluna önemli oranda yük akışı olmuş ve uluslararası demiryolu yük taşımalarında artış gözlenmiştir. Kuruluşumuz tarafından da artan bu taleplerin karşılanması ve tedarik zincirinin aksatılmaması amacıyla uluslararası demiryolu yük taşımacılığında gerekli tedbirler alınmış ve tüm demiryolu sınır kapılarımızda taşımacılık insan temassız gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

İran-Türkiye demiryolu sınır istasyonuna vagon dezenfeksiyon sistemi kurulmuş olup, gelen ve giden vagonların dezenfeksiyonu gerçekleştirilmektedir. Bunun yanı sıra İran transit geçişinin kapatılması ile İran'ı transit geçecek Orta Asya yüklerinin, BTK hattına kayma olasılığına karşılık Kuruluşumuz ve TCDD tarafından BTK hattı üzerinden taşınan mevcut yüke ek günlük 3.500 ton yükün taşınabilmesi için çalışma yapılmıştır. Bu kapsamda, Gürcistan Ahılkelek'teki aktarma kapasitesine ilave olarak Gürcistan sınır istasyonumuz Canbaz'a bojisi değiştirilerek gelen Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT-CIS) ülkeleri tarafından vagonlarındaki yüklerin Kuruluşumuza ait vagonlara aktarılması için hareketli (portal) vinç kurulmuştur."

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

YOL BELLİ...

Mete TIRMAN
Konsped Genel Müdürü

2017 yılının UTA sayılarından birisinde "Batıya mı bakmalıyız, Doğuya mı?" sorulu bir başlıkla yazım yayımlanmıştı. Bu yazıda başlıktaki soruya yanıt arıyordum. Bugün de, o soruya yanıt aramaya devam edeceğim. Önce yine aynı yazıdan bir bölümü buraya alıntılamak istiyorum.

"Bugün, tüm Avrupa ülkeleri, Kafkaslar ve İran Çin'e demiryolu ile nasıl ulaşacağını sorguluyor, araştırıyor, deniyor. Fransızlar şaraplarını hangi kalitede Çin' e demiryolu ile gönderebileceklerini araştırıyorlar. Çekler, porselen ve kristal cam eşyalarını ne kadar sürede ve kırmadan, dökmeden demiryolu ile Çin'e taşıyabileceklerini sorguluyorlar. İran, Tahran ile doğu Çin'i birbirine çoktan bağladı. Avrupa'yı belirtmeye bile gerek yok. Taşıma miktarlarını sürekli artırıyorlar. Biz ise ne yazık ki, yukarıdaki soruları sormaya devam ediyoruz. Mali kaynaklarımızın olmadığını sanırım kimse öne sürmeyecektir. Öyle olsaydı eğer, İstanbul'a dünyanın en büyük 3. havaalanını yanı sıra 3 köprüyü ya da Gebze'den Yalova'ya yeni köprüyü inşa edemezdik. Çanakkale Köprüsü ve İstanbul Kanalı hiç aklımıza bile gelmezdi.

Belki, beni hep eleştirdiğim için, eleştirecek arkadaşlarım olacaktır. Ama, onlara söyleyeceğim tek bir şey var. Atalarımız boşuna söylememişler, 'Doğru söyleyeni, dokuz köyden kovarlar.' Ama 'doğru' hep karşımızda bizi izler. Biz ise, hangi yöne gideceğimizi konuşur duruz. Oysa, yol belli…"

Evet, o gün yolun belli olduğunu söylemiştim. Yol, demiryolu taşımacılığı açısından "Batı"yı ihmal etmeden "Doğu"ya olan yolu doğru bir şekilde inşa etmek ve geliştirmektir.

Peki, bu doğruyu nasıl inşa edeceğiz?

Öncelikle, sektörümüz içindeki temel hedefimiz rekabeti "fair play" esasları içinde yürütmek olmalıdır. Gerek bizler, yani Taşıma İşleri Organizatörleri (TİO), gerekse Türkiye'de var olan veya var olacak tüm tren işletmecileri bu rekabet anlayışını tereddütsüz ve aksatmadan sürdürmelidirler. TCDD, bu konudaki önder kurum olma rolüne tekrar sahip çıkmalıdır.

"Birlikten güç doğar" özdeyişine tüm sektör oyuncuları olarak bir kere daha haklılık kazandırmalıyız. Bir araya gelmeyi tekrar öğrenmeliyiz. Bu doğrultuda, Türkiye'den başlayıp Çin'e kadar uzanan bu yolda, yaşanan zorlukları gözden kaçırmadan, ortak davranış biçimlerini geliştirmeliyiz. Sorunlara ortak çözümler üretebilmeliyiz. Birlikte çalışmayı en önemli hedef olarak önümüze koyup, bunun gereklerini yerine getirmeliyiz. Tarihten ders almakta yarar var. Bunun için "Batı"ya bakıp, Avrupa'da 1970'lerde TİO'lar tarafından kurulmaya başlanılan Kombiverkehr, Hupac, Ökombi gibi ortak yapılardan dersler çıkartmak gerekli.

En az bunun kadar önemli bir diğer alan ise TİO'lar ile Türkiye'nin de içinde bulunduğu ülkelerin devlet demiryolu kuruluşları ile doğru, verimli iletişimin kurulabilmesidir. Burada TCDD'nin oynayacağı rol son derece önemli olacaktır. Bir başka deyişle TCDD tüm TİO'lara eşit mesafede olmalı, birini diğerine tercih eder durumda olmamalıdır.

Gerek biz TİO'lar ve gerekse tren işletmecileri olarak bunları yapabildiğimizde, eminim ki amaçladığımız bu hedefe ulaşmada başarılı olacağız.

Yol belli…"Bir ağaç gibi tek ve hür ve bir orman gibi kardeşçesine" olabilmeyi becerdiğimiz gün sorunların en büyüğünü çözmüş olacağız.

5. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

EKONOMİ ve LOJİSTİKTE DEĞİŞİMİN ROTASI
YENİ TEKNOLOJİLER ve TRENDLER

Ekonomi dünyası, reel sektörler, kamu ve lojistik sektöründen güçlü bir katılımın sağlandığı 5. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi 30 Eylül 2020 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilecek.

EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ 2020

PARALEL OTURUMLAR

- PERAKENDE ve DAĞITIM LOJİSTİĞİ
- PROJE & AĞIR YÜK ve ENERJİ LOJİSTİĞİ
- TEKSTİL LOJİSTİĞİ
- TEHLİKELİ ve KİMYEVİ MADDELER LOJİSTİĞİ
- OTOMOTİV ve YAN SANAYİ LOJİSTİĞİ
- GIDA LOJİSTİĞİ
- SAĞLIK ve PHARMA LOJİSTİĞİ
- E-TİCARET ve LOJİSTİK

5. YILIN LOJİSTİKTE BAŞARI ÖDÜLLERİ TÖRENİ ve GALA YEMEĞİ

KATILIM ve DETAYLI BİLGİ

uta@esmyayincilik.com.tr

T: 0212 283 55 65

www.ekonomivelojistikzirvesi.com

ARKAS LOJİSTİK 'ten Çin'den Avrupa'ya MARMARAY BAĞLANTILI SERVİS

Arkas Lojistik'ten demiryolunda öncü bir hamle daha... 2017 yılında BTK (Bakü-Tiflis-Kars) demiryolu hattında ilk demiryolu taşımasını başlatan Arkas Lojistik, Çin-Türkiye Demir İpek Yolu'nda Marmaray bağlantısı ile transit olarak Avrupa'ya yük taşımaya başladı.

Marmaray'da kıtalar arası yük taşımacılığının başlamasıyla birlikte Çin-Avrupa koridorundaki demir yolu taşımalarına başlayan Arkas Lojistik, 18 günlük transit süreyle yükleri Çin'den Türkiye'ye ve Türkiye'den Marmaray bağlantısı ile Avrupa'ya taşıyor. Haftada bir yapılması hedeflenen servisin sıklığı potansiyele bağlı olarak artırılacak. Servisin kesintisiz hatla ihracatın artmasına ve hızlanmasına katkı sağlaması bekleniyor.

RAILPORT, MARMARAY'A ENTEGRE EDİLECEK

Arkas Lojistik CEO'su Onur Göçmez, "Marmaray'da yük taşımacılığının başlaması aslında varlığının ve fonksiyonunun önemini daha çok gösterecek. Sektörün uzun zamandır beklediği bir durumdu. Demiryoluna öncü yatırımlar yapan bir kurumuz. Bu noktada çok kritik ve Arkas Holding'in çok önemsediği bir konu da kara terminalleri. Kara terminalleri; demiryolu, deniz yolu ve kara yolunun aynı anda hat mantığında birleşmesini ve oradan dağıtımın yapılmasını sağlayacak. Arkas olarak Duisport ortaklığıyla Kartepe Köseköy'de yapımına başladığımız kara terminali Railport da bu bakımdan önemli ve Marmaray'a entegre olacak. Bu günümüz şartlarına uygun şekilde hem temassız operasyonu destekliyor hem de lojistik açısından yeni dünyada Türkiye'nin bir paya sahip olmasını sağlayacak" dedi.

Onur Göçmez

ÇİN-TÜRKİYE DEMİR İPEK YOLU'NDAN AVRUPA'YA KAPIDAN KAPIYA TAŞIMA

Arkas Lojistik'in demir ipek yolu servisindeki hat Çin'in XI'AN kentinden başlıyor. Kapıdan kapıya taşıma yapılan bu serviste Arkas Lojistik XI'AN istasyonuna kadar ön taşımaları da gerçekleştiriyor. Hat, XI'AN'dan Kazakistan'a ulaşarak Hazar kıyısındaki Aktau Limanı'na varıyor. Buradan Bakü, Tiflis ve Kars güzergahıyla Türkiye'ye ulaşıyor. Kars üzerinden İzmit'e bağlanıyor ve Marmaray'ı takiben Avrupa'ya uzanıyor.

DEMİR YOLUNDA İLKLERİ BAŞLATTI...

Filosunda bulunan 700'den fazla vagon ile Türkiye'nin en önemli sanayi kentlerinden limanlarına ithalat ve ihracat konteyner demir yolu taşımaları yapan Arkas Lojistik, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demir yolu Hattı'nda Türkiye'den ilk trenini yükleyerek tarifeli seferleri başlatan şirket olmuştu. Yakın zamanda da Kırgızistan'ın Oş şehrine 30 vagon ve 60 konteynerden oluşan alimünyum elektrik kablosu taşıyan Arkas Lojistik, böylelikle yaklaşık 5.500 km mesafeye Türkiye'den tek seferde ilk ihracat trenini çıkaran şirket olarak öne çıkmıştı.

BEKDATA™
www.bekdata.com

EĞİTİM ve BİLİŞİM TEKNOLOJİLERİ ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

“30 yıllık tecrübe ve hizmet kalitesiyle sektörün güvenini kazanmış bir eğitim teknolojisi firmasıyız”

Sunduğumuz Çözümlerimiz ve Hizmetlerimiz

ÇÖZÜMLERİMİZ		DİSTRİBÜTÖRLÜKLERİMİZ	
Akıllı TV	BENQ - Arçelik	İnteraktif Panel	BENQ
Akıllı Tahta	Mimio	3D İnteraktif Yazılım	MozaBook
Akıllı Projeksiyon	BENQ - Epson	STEM Laboratuvarı	LapDisc
Bilgisayar Sistemleri	HP-Dell-Lenovo	Robotik Kodlama	Dash&Dot
Bilgisayar Laboratuvarı	HP-Dell-Lenovo	İnteraktif Zemin	WizeFloor
Networks HP/Aruba	HP-Ruji	Dil Laboratuvarı	SANAKO
Kartlı Geçiş Sistemi, CCTV, 3D Yazıcılar, UPS, Santral, Yazıcılar, Akıllı Kürsü			
Video Wall Bilgi Ekranları, Konferans Salonu, Microsoft Lisanslama,			

Finansal çözüm olanakları sunalım

Size özel eğitim planı oluşturalım

Sizi farklı kılacak çözümleri beraber geliştirelim

Sizin Eğitim Teknoloji Danışmanınız Olalım

Bekdata Teknoloji A.Ş.
Cihanşah Sok. Onur İş Merkezi No:2 K:6 Çağlayan 34403 Kağıthane – İstanbul
Tel: 0212 – 234 18 00 Fax: 0212 230 28 99 Mail: info@bekdata.com www.bekdata.com

OMSAN LOJİSTİK'in büyümede LOKOMOTİFİ DEMİRYOLU OLDU

Özel sektörün ilk tren işletmecisi olan OMSAN Lojistik, demiryolu taşımalarının portföyündeki ağırlığını artırmaya devam ediyor. 2019'da özel tren işletmeciliği kapsamında 3.320.000 ton, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin operatör olduğu trenlerle ise 60.000 ton olmak üzere, toplam 3.380.000 ton taşıma gerçekleştiren şirket, bu yıl pandemiye rağmen taşıma miktarını 2019'a göre %10 arttırmayı hedefliyor.

2 bin kişiden oluşan uzman kadrosu, İstanbul'da Genel Müdürlüğü, İzmir, Ankara, Mersin ve Zonguldak'ta Bölge Müdürlükleri, Fransa, Romanya, Fas, Rusya ve Kazakistan'daki şirketleri ve 42 yıllık lojistik sektörü tecrübesi ile farklı sektörlerden global şirketlere, "güven ve sürdürülebilirliğe" dayalı lojistik hizmetler sunan OMSAN Lojistik, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının geliştirilmesine katkı sunmayı sürdürüyor.

Demiryollarının serbestleştirilmesi ile ilgili mevzuatın yayınlanmasından sonra, 2017 yılında "Tren İşletmeciliği Yetki Belgesi" ve "Emniyet Yönetimi Sertifikası"nı alarak, TCDD Taşımacılık A.Ş.'den kiralamış olduğu 15 lokomotif ve 400 vagonla, '"Türkiye'nin İlk Özel Tren İşletmecisi" olarak Demirdağ-İskenderun arasında taşımalara başlayan OMSAN Lojistik, böylelikle "kendi trenlerini işleten ilk özel şirket" olmaya hak kazandı.

OMSAN'ın özel tren işletmeciliği kapsamında, TCDD Taşımacılık A.Ş.'den kiralanan 15 elektrikli lokomotif ve 400 vagona ek olarak 82 adet özmal vagon ve 180 adet open-top konteyneri bulunuyor. Demiryolu taşımacılığında görev yapmak üzere OMSAN Lojistik Genel Müdürlüğü'nde çalışan personelin yanı sıra Demirdağ, Malatya, Payas, İskenderun ve Aliağa'da bulunan merkezlerde 50'ye yakın makinist ile yaklaşık 80 personel istihdam ediliyor.

TRANSİT SÜREYİ 4 SAAT KISALTTI

"Tren İşletmeciliği Yetki Belgesi"ni aldıktan sonra ilk olarak Demirdağ-İskenderun hattı cevher taşıma projesini hayata geçiren OMSAN Lojistik, bu taşımalarda 18 saatlik transit süre ile standart tren taşımalarına göre minimum 4 saat daha avantaj sunuyor.

OMSAN, Demirdağ-İskenderun hattında sürdürdüğü özel tren işletmeciliğinin yanı sıra TCDD Taşımacılık A.Ş. trenleri ile Aliağa – Boğazköprü ve İskenderun – Boğazköprü hatlarında baca tozu taşımacılığı yapıyor.

OTOMOBİLLERİ RAYLARA İNDİRDİ

OMSAN Lojistik'in demiryolundaki başarası özel sektörün ilk tren işletmecisi olmakla sınırlı değil. Yurt dışında kendi vagon ve swapbody'leriyle intermodal taşımacılığın öncülüğünü yaparak 2004-2014 yılları arasında Köseköy-Köln-Köseköy arasında karşılıklı olarak haftada 5 blok tren taşıması yapan OMSAN Lojistik, 2010 yılında başladığı yurt içi demiryolu taşımacılığı faaliyetleriyle de Türkiye'nin çeşitli noktalarında kömür, petrokok, cevher, klinker, baca tozu ve rulo sac taşımaları gerçekleştiriyor. Otomobil taşımalarını raylara indirerek bu alanda da sektörüne öncülük yapan OMSAN Lojistik, 2014 yılından beri demiryoluyla ithalat kapsamında bitmiş araç taşımaları, 2018 yılında da bir ilke imza atarak yurt içinde demiryoluyla bitmiş araç taşımaları gerçekleştiriyor.

2019'DA 3.380.000 TON YÜK TAŞIDI

2019 yılında özel tren işletmeciliği kapsamında 3.320.000 ton, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin operatör olduğu trenlerle ise 60.000 ton olmak üzere, toplam 3.380.000 ton taşıma gerçekleştiren OMSAN Lojistik, 2020 yılında ise pandemiye rağmen bir önceki yıla kıyasla yüzde 10 daha fazla taşıma yapmayı hedefliyor. Demiryolu taşımaları ile çevreyi de koruyan OMSAN, doğaya 107.290 ton karbondioksit salınımına engel oldu. İlerleyen dönemde demiryolu taşımacılığı sektörünün gelişimine paralel olarak yeni projeler geliştirmeyi hedefleyen OMSAN Lojistik, sektörün gelişmesine destek verme ve yeni pazarlara ulaşma hedefiyle çalışmalarını sürdürüyor.

TEŞVİKLER SEKTÖRÜ CESARETLENDİRİR

OMSAN Lojistik, çevre temizliği, trafik, karbon emisyonu salınımının azaltılmasına çok önemli ölçüde katkı sağlayan ve "Yeşil Taşımacılık" olarak nitelendirilen demiryolu taşımacılığının yaygınlaşması için özel sektörün çeşitli paketlerle desteklenmesinin önemli olduğunun altını çiziyor. Kullanılan yakıtta, denizyolu ve havayolu taşımacılıklarında olduğu gibi ÖTV faktörünün kaldırılması, elektrik kullanım ücretlerinin gözden geçirilmesi, özel sektörün lokomotif ve vagon sahibi olmasının teşvik edilmesi gibi desteklerin, girişimci lojistik şirketlerine cesaret vereceğinin önemli olduğunu vurguluyor. Türkiye'de faaliyet gösteren özel tren işletmecisi firma sayısının sadece iki olduğuna vurgu yapan OMSAN Lojistik, bu sayının artmasının sektörün gelişimine önemli katkı sağlayacağına inanıyor.

> "Demiryolu taşımacılığında kullanılan yakıtta, denizyolu ve havayolu taşımacılıklarında olduğu gibi ÖTV faktörünün kaldırılması, elektrik kullanım ücretlerinin gözden geçirilmesi, özel sektörün lokomotif ve vagon sahibi olmasının teşvik edilmesi gibi destekler, girişimci lojistik şirketlerine cesaret verecek."

TÜRKİYE'NİN ETKİNLİĞİ ARTACAK

OMSAN Lojistik, özellikle son 5 yıldır gündeme gelen "Demir İpek Yolu" projesinin Türkiye'nin, Asya-Avrupa ticaretinde daha etkin bir konuma gelmesi için daha elverişli bir ortam oluşturduğunu vurguluyor. Bu doğrultuda sektör adına Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının tamamen aktif hale getirilmesi, öncelikle Marmaray'ın yük trenlerine açılması ve sonrasında ise Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden demiryolu bağlantısının kurulması gibi adımların atılması bekleniyor. OMSAN Lojistik, demiryoluyla kesintisiz, hızlı ve güvenli taşımaların gerçekleşmesi sağlanabilirse Türkiye'nin, Doğu-Batı ticaretinin ana geçiş güzergâhı olma potansiyelini hayata geçirebileceğinin altını çiziyor.

REYSAŞ LOJİSTİK AVRUPA'YA MARMARAY'DAN ulaşacak

Durmuş Döven

Lojistik sektöründe imza attığı ilk'lerle dikkatleri üzerine çeken Reysaş Lojistik, "yarının işi diyerek" ciddi yatırımlar gerçekleştirdiği demiryolu taşımacılığında tarihe geçen bir adıma daha imza attı. Marmaray'dan ilk ihracat blok trenini geçiren şirket, ikinci bir proje için de çalışma yürütüyor. Marmaray'dan geçecek ikinci treni Anadolu'dan kaldıracaklarını belirten Reysaş Taşımacılık ve Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Durmuş Döven, filo yatırımına devam ederken, Köseköy'de bulunan terminallerini aktif şekilde kullanıma açacaklarını söyledi.

Reysaş Lojistik için demiryolu taşımacılığının önemi nedir?

Reysaş Lojistik olarak demiryolu taşımacılığında öz mal istasyonlar, vagonlar, üst yapılar ve elleçme makinaları ile hizmet veriyoruz. Yurt içinde büyük hacimli projelerde yer alıyoruz. Türkiye'de ilk özmal sarnıçlı vagonlar ile akaryakıt taşıması yapan hatta bunun ilk taşıma lisansını alan firmayız. Ancak maalesef demiryolu altyapımız Cumhuriyetin ilk dönemlerinden bu zamana çok fazla geliştirilemedi, böyle büyük bir coğrafyada çağın gerisinde kaldı. Bu sebeple tehlikeli madde taşımacılığında demiryolu taşımasında ek karayolu taşıması yükleme ve boşaltmada ilave edilmesi halinde maliyeti karayolu taşımasını geçmektedir. Demiryolunda intermodal taşımacılığa uygun altyapının da geliştirilmesi gerekmektedir. Üç tarafı denizler ile kaplı ülkemizde tehlikeli madde taşımacılığının halen %90'a yakın bölümü karayolu ile yapılmaktadır. Karayolu taşımacılığı üzerindeki bu yükü almak gerekmektedir. Bu hem taşıma maliyetlerini düşürecek, hem de karayollarındaki tehlikeli madde taşıma riskini azaltacak hatta taşımada oluşan karbon salınımını düşürecektir.

İKİNCİ TRENİ ANADOLU'DAN KALDIRACAK

Marmaray hattını kullanarak gerçekleştirdiğiniz projenin detaylarını öğrenebilir miyiz? Gündeminizde yeni projeler var mı?

Türkiye'de üretilen otomotiv parçalarını ve beyaz eşyaları taşıyan ilk ihracat blok treni 21 Mayıs'ta Sakarya Arifiye Tren İstasyonu'ndan hareket etmiştir. "Asrın projesi Marmaray"ı kullanarak direkt Avrupa'ya giden trenimiz, Marmaray sayesinde Anadolu'dan Avrupa'ya direkt ulaşacak ülkemizin ilk ihracat treni olmuştur. Reysaş olarak 20 yıldır Türkiye'den Avrupa'nın birçok noktasına ihracat taşımacılığı yaptığımızı belirtmek isteriz. Bu tren Türkiye'de üretilen otomotiv parçalarını ve beyaz eşyaları taşıyan ilk ihracat blok treni olma özelliğini de taşımaktadır. Tren 36 konteynerden ve 18 vagondan oluşmakta ve 535 metre uzunluğundadır. Tren yaklaşık 5 gün transit süreyle Macaristan'ın Sopron kentindeki istasyona ulaşacaktır. Yine Reysaş bir ilke imza atarak ilk ithalat blok trenini de aynı parametrelerle ve yine değişik sektörden müşterilerle Marmaray'dan geçirerek 2 Haziran'da Arifiye'ye getirmiştir. Reysaş aynı treni yine aynı şartlarla tekrar Arifiye'den

5 Haziran'da Marmaray geçişli Avrupa'ya göndermiştir. Bunun yanında tekrar bir ilke imza atmayı planladığımız ikinci bir proje de, yine Marmaray geçişli bir treni yine blok halinde ve aynı parametrelerle ve yine değişik sektörden müşterilerle bu sefer Anadolu'nun terminali olan Merşandiz Etimesgut Ankara'dan hareket ettirerek 1 Temmuz'da Avrupa'ya göndermektir. Gerekli tüm hazırlıklar yapılmış, yüklemeler devam etmektedir.

Yurt içi ve yurt dışında ne tür yükleri, hangi ülke taşıyorsunuz?

Yurt içinde; ihracat ön taşımaları olarak konsantre krom, çimento, klinker, limanlara konteyner taşımaları, ithalat son taşıması olarak da yine konteyner ve dökme kömür taşımaları, fabrikaların alçıtaşı, demir cevheri, botsit vb. hammadde taşımaları, sanayi bölgelerine rulo saç ve pik demir taşımaları, batı bölgelerinden doğu ve güneydoğu bölgelerine ise inşaatlarda kullanılmak üzere yapı malzemeleri taşımaları yapmaktayız. Yurt içinde şu anda 8 hatta taşımalar yapmaktayız, yurt dışında ise Marmara Bölgesi'nden İran ve BTK hattına konteynerli ihracat taşımaları yapıyoruz. Yurt dışı operasyonlarında Halkalı terminalden haftada 6 çıkışla hizmet verilmektedir. Macaristan, Almanya, Avusturya, Polonya, Çekya ve Slovakya güzergahlarında hizmet veriyor, otomotiv, beyaz eşya, gıda, vb. sektörlere yönelik taşımalar yapıyoruz.

"Demiryolu taşımacılığının daha iyi bir konuma gelmesi için 35 KM/s olan ticari hızların mutlak suretle 65 KM/s üzerine çıkarılması gerekir. Özel sektör vagon sahipliği ile tren işletmeciliği için teşvik edici uygulamalara yönelmek demiryolu taşımacılığına ivme kazandıracaktır."

800 BİN TON TAŞIMA HEDEFLİYOR

Demiryoluyla 2019 yılında kaç ton yük taşıdınız? Bu yıl hedefiniz nedir?

Yurt içinde 2019 yılında 650.000 ton taşıma yapıldı. 2020 yılsonu hedefimiz minimum 800.000 ton taşıma yapmaktır. Yurt dışı demiryolu taşımacılığında Reysaş Türkiye genelinde yaklaşık %46'lık pazar payına sahiptir.

Demiryolu taşımacılığına yönelik ajandanızda neler var?

Köseköy'de bulunan terminalimizi aktif şekilde kullanıma açmak hedeflerimiz arasında ön sırada. Marmaray geçişli gıda ve dökme inşaat hammaddeleri taşımak için de yine projelerimiz bulunmakta. Önümüzdeki dönemde yaklaşık 200 adet vagon ve 400 adet konteyner ile vagon parkımızı güçlendirmeyi hedefliyoruz. Asset gücümüz yüksek olduğundan

konteynerleri kiralamak veya ikinci el kullanmaktansa direkt satın almak politikamız.

TEŞVİKLER SEKTÖRE İVME KAZANDIRIR

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı nasıl bir noktaya geldi? Daha iyi bir konuma gelmesi için hangi alanlarda adımların atılması gerekiyor?

Demiryolu taşımacılığı artık sanayi işletmeleri, maden şirketleri tarafından daha aktif ve bilinçli olarak kullanılmaya başlandı. Sabit fiyat uygulaması nedeni ile firmaların pazarda daha aktif satış faaliyetleri yürütmesine neden olmaktadır. Daha iyi bir konuma gelmesi için 35 KM/s olan ticari hızların mutlak suretle 65 KM/s üzerine çıkarılması gerekir. Özel sektör vagon sahipliği ile tren işletmeciliği için teşvik edici uygulamalara yönelmek demiryolu taşımacılığına ivme kazandıracaktır.

Son zamanlarda daha fazla firma karbondioksit salınımını azaltmaya destek amaçlı demiryolu taşımacılığına kaymaktadır. Unutmayalım ki; demiryolu karayolundan daha ucuz, denizyolundan daha pahalı. Karayolundan daha yavaş, denizyolundan ise daha hızlıdır.

KÖRFEZ ULAŞTIRMA 30 BİN TANKER seferini karayolundan çekti

Tüpraş iştiraklerinden Körfez Ulaştırma A.Ş. filosunu ve taşıma kapasitesini artırarak, ülkenin demiryolu taşımacılığını geliştirme hedeflerine katkısını sürdürüyor. 2019'da yaptığı yatırımlarla Tüpraş'ın karayolu taşımalarını son 2 yılda %85 azaltan ve yılda 30 bin tanker seferini karayolundan çeken Şirket, önümüzdeki dönemde Tüpraş dışındaki müşteri sayısını artırmayı ve farklı sektörlere de hizmet vermeyi hedefliyor.

Yüzde yüz Tüpraş iştiraki olan Körfez Ulaştırma A.Ş. Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) olarak, Aralık 2017'den bu yana hizmet veriyor. 2018 yılı boyunca TCDD'den kiraladığı 5 adet lokomotifle Kırıkkale-İzmit Rafinerileri arasında karşılıklı, günlük 1'er tren ile akaryakıt taşımacılığı yapan şirket, 2019 yılı Temmuz ayından itibaren ise 5 adet yeni dizel lokomotif satın aldı ve aynı hatta karşılıklı ikişer tren ile akaryakıt taşıması yapmaya başladı. Ayrıca 2019 yılında Kırıkkale-Batman ve Kırıkkale-Mersin hattında Körfez Ulaştırma treni ile seferler taşımalara eklendi.

Körfez Ulaştırma, DTİ faaliyetlerinin yanı sıra TCDD lokomotifleriyle, Kırıkkale-İzmit ve Kırıkkale-Mersin-Batman hattındaki taşımaları da organizatörlük belgesi ve sıfatıyla yaptı. 2019 yılında 1,83 milyon ton ürün/ara ürün taşıyan Körfez Ulaştırma, bu miktarın yüzde 50'sini kendi trenleri ile gerçekleştirdi. Şirket, Kasım 2018 itibariyle organizatör olarak başladığı Kırıkkale-Mersin Opet Terminali arasında taşımalara ilave olarak Nisan 2019 itibariyle de İzmit-Güvercinlik (Marşandiz) arasında Tüpraş akaryakıt müşterilerine terminal teslim satışların nakliyelerine başladı.

KARAYOLU TAŞIMALARINI %85 AZALTTI

2019 yılındaki taşımalarda, Körfez Ulaştırma'nın özmalı olan 439 adet vagonun yanısıra, 26 adet Opet vagonu ve 100-250 adet arasında değişen sarnıçlı TCDD vagonu kullanıldı. Türkiye'deki ECM standartlarına göre hizmet veren en kapsamlı vagon bakım ve onarım atölyesi olan ve Kırıkkale Rafinerisi'nde yer alan atölyenin yüksek performansı, vagonların maksimum verimlilikte çalışmasını sağlıyor. Ayrıca, yine Kırıkkale Rafinerisi içinde, öz mal lokomotiflerin bakım faaliyetlerinin yürütülmesi için bir teknik bakım ekibi oluşturulurken, konudaki yatırımlar halen devam ediyor.

Körfez Ulaştırma'nın trenlerinde 2019 yılında, TCDD deneyimli ve Temmuz-Aralık 2018 döneminde eğitimlerini tamamlamış toplam 73 makinist görev yaptı. Körfez Ulaştırma'nın gösterdiği performans ile Tüpraş'ın karayolu taşımaları, operatörlüğe başladığından bu güne yüzde 85 (~700 bin ton/yıl) azaltıldı. Bu şekilde, karayollarına göre %85 daha az karbon salınımı yapılmış olmasının yanı sıra, yılda yaklaşık 30 bin kara tankeri seferinin de karayollarından çekilmesi gibi toplumsal faydalar elde edildi.

FİLOSUNU BÜYÜTMEYE DEVAM EDİYOR

2019 yılında filo yatırımlarını sürdüren şirket, bu kapsamda Temmuz ayında dual yakıtlı (dizel/elektrikli modlarında çalışabilen) 7 adet lokomotif için İsviçreli demiryolu araçları üreticisi Stadler ile anlaşma imzaladı. Stadler firmasının İspanya'daki fabrikasında üreterek Körfez Ulaştırma lokomotifleri 2021 yılında teslim alacak. İlave sarnıçlı ve platform vagon alımına yönelik çalışma yürüten şirket, bu yatırımda da sona yaklaştı.

HİZMET AĞINI GENİŞLETECEK

Körfez Ulaştırma, söz konusu lokomotif ve vagon yatırımlarını tamamlayarak, Tüpraş'ın yıllık 2 milyon ton mertebesindeki toplam rafineri ve terminaller arası taşımasının yanı sıra 3. şahıs taşımalarını da farklı rotalarda ve sektörlerde çeşitlendirerek demiryolu taşımalarını artırmayı, bu şekilde Türkiye'deki yük taşımacılığında demiryolu modu payının artırılmasına katkı vermeyi hedefliyor.

Abdurrahman GENÇ
Demiryolu Lojistik Müh.
San. Tic. Ltd. Şti.
Genel Müdür Yardımcısı

DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜ BÜYÜTECEK 7 ADIM

"Serbestleşme demiryolu sektörünün büyümesi adına en önemli adımdır. Ancak büyüme sadece kamu kaynakları ile değil özel sektörün de kapasite artırıcı yatırımları ile sağlanabilir. Serbestleşmenin fiilen başlangıcını takip eden şu kısa dönemde dahi özel işletmecilerin sektöre katkı sağlayacak ciddi araç, personel ve diğer yatırımları gurur verici şekilde görülmüştür. Tüm işletmelerin faaliyetlerini destekleyecek olumlu adımları sektör heyecanla beklemektedir."

Çevre dostu, güvenli ve ekonomik demiryolu.

Ülkemiz insanının karşılıksız sevdiği ve tüm kamuya mal ettiği ulaşım modeli.

Tüm dünyanın koronavirüs salgını ile mücadele ettiği, insanların evinden dahi çıkmasının istenmediği pandemi sürecinde ülkeler arasında yük taşımacılığını, kurallara uygun ve en az temasla sürdürme adına demiryolu bir kez daha neredeyse alternatifsiz olarak kendisini göstermiştir. Dünyada büyük buhranlar ve savaşlar döneminde olduğu gibi bu dönemde de demiryolu vazgeçilmez olduğunu tekrar ortaya koymuştur.

Son dönemde, iklim değişikliği ile ilgili artan endişeler demiryolunun önemini ortaya koymuştur. Hızla tükenen ve kullanımı sera gazı emisyonunun önemli bir nedeni olan fosil yakıtlara bağlılığın diğer türlere göre daha kolay kırılabildiği ulaşım türü demiryoludur. Bu endişeler birçok ülkeyi demiryolu sektörünü geliştirme amaçlı değişikliğe yönlendirmiştir.

Zor dönemlerin vazgeçilmez ulaştıranı, iş mali boyuta gelince hep hak etmediği eleştirilere maruz kalmıştır. Tüm ulaşım modlarında altyapı yapım ve bakımı kamusal kaynaklarla yürütülürken demiryollarının mali dengesi, yüksek altyapı sabit maliyetleri de dahil edilerek sorgulanmıştır. Bunun sonucunda da rakip ve özellikle karayolu taraftarlarının acımasızca "zarar eden kara delik" yorumlarına muhatap olmuştur. Halbuki bir karayolu işletmecisinin otoyol veya bir havayolu şirketinin havaalanı yaptığı nerede görülmüş?

Tüm haksız eleştirilere rağmen, vazgeçilemeyeceği konusunda hem fikir olunan demiryollarının yapısal olarak daha işlevsel halde işletilmesine yönelik değişim çalışmaları, başta Avrupa olmak üzere tüm dünyada son 50 yılın önemli gündem maddelerinden birisi olmuştur. Bu yeni yapı içerisinde özellikle Avrupa'da hem yük taşımacılığı hem yolcu taşımacılığında demiryolları en çok tercih edilen ulaşım modeli haline gelmiştir. Bütünleşik yapıdan vazgeçilerek altyapı ile tren işletmeciliği ayrılmış, altyapı genellikle kamu yönetiminde olmak üzere bu altyapı üzerinde birçok özel yük ve yolcu tren işletmecisine faaliyet imkanı sağlanmıştır.

TÜRKİYE'DE DEĞİŞİM VE SERBESTLEŞME SÜRECİ

Ülkemizde demiryolu sektöründeki değişim arayışları 1990'lı yılların ikinci çeyreğinde başlamıştır. 2013 yılına kadar bu konuda birisi eşleştirme projesi olmak üzere altı değişik danışmanlık projesi yürütülmüştür. 01.05.2013 tarihinde "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun"un yürürlüğe girmesi ile birlikte Türkiye Demiryolu Sektöründe yeni dönem resmen başlamıştır. Kanunla özel sektöre yük ve/veya yolcu tren işletmecisi, altyapı işletmecisi olma imkanı verilmiştir. 157 yıl kamu yapılanması şeklinde tekel olarak faaliyet gösteren TCDD altyapı işletmecisi olmuş, bağlı ortaklığı durumunda TCDD Taşımacılık A.Ş.'de Demiryolu Tren İşletmecisi olarak yapılanmıştır. 2017 yılı Aralık ayında iki özel yük tren işletmecisi fiilen tren işletmeciliğine başlamış ve halen yük taşımacılığında bir kamu, 2 özel sektör işletmecisi yer almaktadır. Özel Demiryolu Tren İşletmecilerinin 2018 yılında %9 olan toplam demiryolu yük taşımalarının içerisindeki payı 2019 yılında %12,6'ya yükselmiştir.

Yeni yapının yasal olarak yürürlüğe girmesinin üzerinden 7 yıl geçmesine rağmen özel yük tren işletmecisi olarak başlangıçtaki iki işletmecinin dışında başka işletmeciler neden kurulmamıştır? Ulusal düzeyde bu konunun sorgulanması aslında gelişim anlamında atılacak yeni birçok adıma kılavuzluk yapacaktır.

HANGİ ALANLARDA İYİLEŞME YAPILMALI?

1 Demiryolları kamu tekel yapısının ardından serbestleşme sonrası kamusal yapıda, ayrı tüzel kişilikler olmakla birlikte, kamu tren işletmecisi, altyapı işletmecisinin bağlı ortaklığı şeklinde oluşturulmuştur. Dünya örneklerinde de altyapı işletmecisi ile kamu tren işletmecisi arasında benzer yapılar olmakla birlikte kamu altyapı işletmecisi ile tren işletmecisi arasında hiçbir yapısal ilişkinin bulunmadığı yapılanmalarda mevcuttur. Altyapı işletmecisinin demiryolu altyapısına adil, şeffaf ve eşit erişim kurallarını tam uygulaması durumunda bu yapısal bağ sorun teşkil etmeyecektir. Ülkemizde de fiilen özel işletmecilerin yer aldığı son 3 yılda TCDD kamu özel tüm işletmecilere eşit yaklaşımını sürdürmüştür.

2 Sektörün gelişiminde ulusal kural düzenlemeleri kadar, altyapıya erişimin özellikle mali düzenlemeleri de büyük önem taşımaktadır. Sabit altyapı maliyetlerinin tamamının tren işletmecilerine yansıtılması düşüncesi serbestleşmeden beklenen gelişimi engelleyecektir. Tüm dünya örneklerinde, altyapı sabit maliyetlerinin önemli bir bölümü devletin zaten yapmakla yükümlü olduğu hizmetler olarak değerlendirilmektedir. Bu anlamda ulusal ağdaki kamu altyapı işletmecisin mali açıdan tamamen ticari hedefler ve beklentilerle kuralları belirlemesi sektörün gelişimindeki en büyük engellerden birisi olacaktır. Bu anlamda ülkemizde de TCDD'nin mali açıdan ticari beklentilerden öte öncelikle sektörün gelişimine katkı sağlayacak ve demiryolu işletmeciliğini teşvik edecek uygulamalara yönelmesi önemli olacaktır. Sonuç olarak altyapıda oluşan her maliyetin doğrudan hizmet alan tren işletmecilerine yansıtılma düşüncesi uygulanabilir olmayacaktır.

3 Ülkemizde ulusal demiryolu ağı, ikinci dünya savaşı ile birlikte 60 yılı aşkın bir süre yatırımlardan mahrum kalmıştır. Son dönemde demiryolu yatırımlarının ağırlık kazanması ile birlikte yeniden önemli gelişimler yaşanmakla birlikte halen coğrafi olarak ağın verimli hale getirilebilmesi için ciddi yatırımlara ihtiyaç olduğu açıktır. Mevcut bazı koridorların uzun süredir altyapı çalışmaları nedeniyle özellikle yük taşımalarına kapalı kalması da sektörün son dönemdeki en önemli sorunları arasında yer almaktadır.

4 Altyapı işletmecisi TCDD'nin bağlı ortaklığı konumundaki demiryolu tren işletmecisinin yatırımlarının finansmanı, işletme bütçesi finansman açıkları 6461 sayılı Kanun gereği 2020 yılı sonuna kadar TCDD tarafından karşılanmaktadır. Bu durum, sektördeki eşit rekabet şartlarını olumsuz etkileyen bir uygulamadır. Mali denge kaygısından uzak olarak taşıma tarifelerini belirleyen bir kamu işletmecisi ile taşıma fiyatlarını tümüyle maliyetlerine göre belirlemek zorunda olan özel işletmelerin rekabet imkanı ortadan kalkacaktır. Bu nedenle kamu demiryolu tren işletmecisinin finansal açıdan desteklenmesi uygulaması değerlendirilmelidir. Devlet, tüm tren işletmecilerine aynı oranda finansal kolaylıklar sağlamalıdır.

5 Demiryolu araçları açısından durumu lokomotif ve vagonlar için ayrı değerlendirmek gerekir. Ülkemizde serbestleşmenin başladığı noktada lokomotif parkı tümü ile TCDD'ye aittir. Bu kaynak serbestleşme ile birlikte kamu demiryolu tren işletmecisi TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin sahipliğine geçmiştir. TCDD Taşımacılık A.Ş., ülkemizde serbestleşmenin gelişimine katkı adına başından beri özel tren işletmecilerine lokomotif tedariki konusunda kiralama yöntemiyle çok ciddi destek vermiştir. Mevcut parkının yarıdan fazlası 30 yaşın üzerindeki bir lokomotif filosu ile TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin daha yüksek oranda destek sağlaması da çok olası görünmemektedir. Halen faaliyetleri devam eden özel yük tren işletmecilerinin yurt içinden ve yurt dışından aldığı yeni lokomotifler sisteme katılmaktadır. Ancak sektördeki hızlı büyüme adına lokomotif teminine yönelik kolaylıklar ve teşviklerin artırılmasına ihtiyaç olduğu da açıktır.

6 Yük vagonu konusunda ise, TCDD'nin serbestleşme öncesi 1990'lı yıllarda başlattığı taşıma tarifesi indirimleri şeklindeki teşvikleri, ülkemizde kamu dışında da önemli sayıda özel sektör vagon sahipliğinin oluşmasına pozitif katkı sağlamıştır. Serbestleşmenin başlaması anında bir kısım özel vagon sahipliği olmakla birlikte bu alanda da ülkemizde hızlı gelişime ihtiyaç vardır. Yük vagonu konusunda ülkemizde üretim imkanı olanların ithaline 2023 yılı başına kadar izin verilmemektedir. Elbette yerli üretim hepimizin ortak arzusu olmakla birlikte, ülkemizdeki vagon üreticilerinin teknik ve kapasite yeterliliği ile fiyat açısından rekabet koşullarının da ithalat kısıtlaması ile birlikte değerlendirilmesi gerekir.

7 Demiryolu sektöründeki kritik kalifiye personel ihtiyacı halen büyük ölçüde kamuda bu görevleri yürütenlerden karşılanmakta, yeni personel tedariki içinde kamu işletmeleri bünyesindeki Demiryolu Eğitim Merkezlerinden istifade edilmektedir. Demiryolu alanında kalifiye eleman tedarikine yönelik olarak orta ve yükseköğrenim kurumlarındaki bölümlerin eğitim programının yürürlükteki mesleki yeterliliklerle tam olarak eşleştirilmesi Milli Eğitim Bakanlığımız ile üniversitelerin sektöre vereceği en önemli katkılardan birisi olacaktır.

Sektördeki serbestleşme elbette ülkemizde demiryolu sektörünün büyümesi adına en önemli adımdır. Hem yurt içi hem uluslararası taşımacılıkta demiryolu payının artması hepimizin ortak beklentisidir. Bu büyüme sadece kamu kaynakları ile değil özel sektörün de kapasite artırıcı yatırımları ile sağlanabilir. Serbestleşmenin fiilen başlangıcını takip eden şu kısa dönemde dahi özel işletmecilerin sektöre katkı sağlayacak ciddi araç, personel ve diğer yatırımları gurur verici şekilde görülmüştür. Tüm işletmelerin faaliyetlerini destekleyecek olumlu adımları sektör heyecanla beklemektedir. Tüm dünyada demiryolu alanında da en iyiler arasına girmek en büyük özlemimizdir.

KAYNAKLAR:

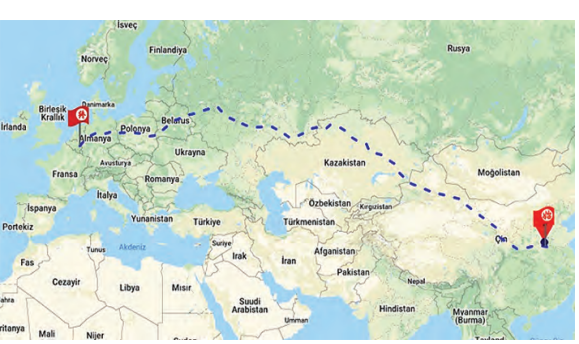
1-TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. istatistik yıllığı,
2-Avrupa Demiryolları ve Altyapı Şirketler Topluluğunun (CER) Demiryolları Reformu raporu 2011 ikinci basım.

KeyLine ‘Kuşak ve Yol’da iş hacmini artırıyor

170 milyon ton ticareti, 4.5 milyar nüfusu, 60 ülkeyi etkileyecek ve yeniçağı şekillendirecek Kuşak ve Yol Projesi’nde (Belt and Road Initiative – BRI) 2019 yılında ilk taşımalarını gerçekleştiren KeyLine, bu yılda kapıdan kapıya 22 gün gibi oldukça kısa bir sürede Shenzen-Tianjin adreslerinden aldığı yükleri Zhengzhou-Liege/Genk terminalleri arasında demiryolu ile taşıyor ve Fransa Paris civarında nihai adresine teslim ediyor. Şirket ayrıca Xi’an – Köseköy arasında taşıma yapmaya hazırlanıyor.

Dr. Kayıhan Ö. Turan

Sürdürülebilir ve başarılı butik lojistik hizmetler üreten KeyLine, konvansiyonel demiryolu taşımacılığı ve intermodal taşımacılık alanında etkinliğini arttırıyor. Özellikle Kuşak ve Yol Projesi’nde (Belt and Road Initiative – BRI) aktif olarak rol alan şirket, bu alanda iş hacmini arttırmayı sürdürüyor. BRI Projesi’nde ilk taşımayı 2019 yılında gerçekleştirdiklerini belirten Dr. Kayıhan Ö. Turan, Çin-Avrupa hattında havayoluna alternatif sundukları hızlı, güvenilir ve sürdürülebilir demiryolu çözümüyle müşterilerine lojistik maliyetlerinde büyük avantaj sağladıklarını aktarıyor. BRI Projesi içinde önemli hedefleri bulunduğunu vurgulayan Turan, bu kapsamda Xi’an – Köseköy arasında Nisan 2020’de başlayan yeni hat üzerinden ilk taşımalarını yakında yapmak üzere çalışma yürüttüklerini açıklıyor.



İTALYA, FRANSA VE KUZEY AFRİKA HEDEF ÜLKELER OLMALI

Türkiye BRI Projesi’nde nerede?

Türkiye bu projede Orta Koridor’un etkin kullanılabilmesi için Bakü-Tiflis-Kars hattı ile çok önemli bir noktada. BTK hattı şu an için Kars - Mersin bağlantısı ile Orta Asya ülkelerine çıkışlı/varışlı noktalar için intermodal konteyner taşıması yapılarak ithalat ve ihracat yüklerinin taşımasında etkin kullanılıyor. Bu hat üzerinde multimodal taşıma sistemi ile Gürcistan’a taşımalar yapılmakta. Bu alternatif çözüm, konteyner ile taşımaya uygun olmayan yüklerin de bu hat üzerinde taşınabilmesi anlamına geliyor. Kasım 2019’da BTK hattı bağlantısı ile Marmaray geçişini yapan ilk Çin – Avrupa trenini ülkemiz için çok önemsiyorum. Türkiye için önemli olan Marmaray demiryolu geçişi Kuzey Koridoru ile Avrupa’ya ulaşım sürelerini kısaltacaktır. Bunun yanı sıra önümüzdeki 5 yıllık dönemde Mersin üzerinden Ro-Ro bağlantısı sağlanan İtalya ve Fransa, ayrıca Kuzey Afrika ülkeleri Türkiye için hedef ülkeler olmalıdır.

Ticari kaygılarla ülkemizin bu proje içinde yer alıp almaması konusunda bir tartışma var. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

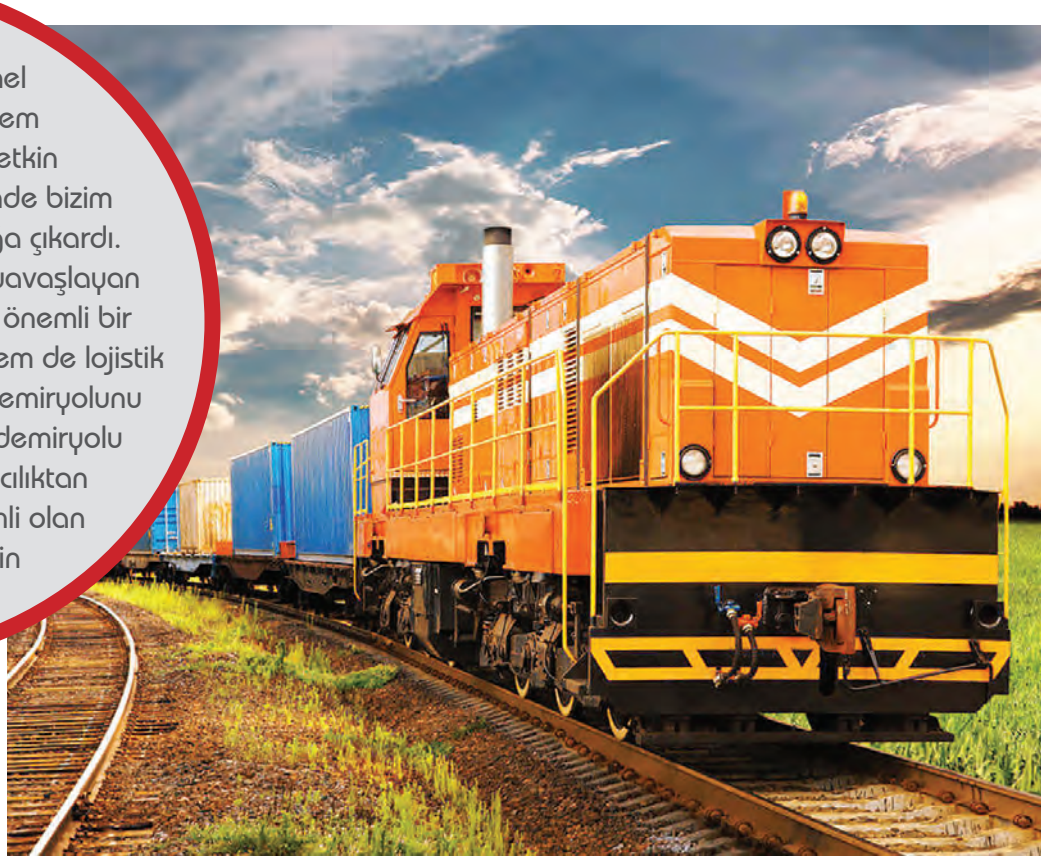
Korkunun ecele faydası yok. Dünyadaki gelişmelerden uzak duramayız. Seyreden ve izleyen değil, kurgulayan ve işleten olmalıyız.

ÇİN-AVRUPA HATTINDA HAVAYOLUNA ALTERNATİF YARATTI

KeyLine BRI Projesi’nde kendini nasıl konumlandırıyor?

Bugün için Çin – Türkiye arasında kesintisiz ve düzenli taşımacılık henüz

"KeyLine olarak hem konvansiyonel demiryolu taşımacılığını hem de intermodal taşımacılığı etkin kullanmamız Covid-19 döneminde bizim ne kadar haklı olduğumuzu açığa çıkardı. Salgın nedeniyle kapanan veya yavaşlayan sınır kapılarını geçişte demiryolu önemli bir çözüm oldu. Hem ihracatçılarımız hem de lojistik servis sağlayıcılar bu dönemde demiryolunu kullanmaya yöneldi. Bu durum demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılıktan aldığı payı artıracaktır. Önemli olan bunun sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır."



emekleme döneminde. Nisan ayında başlayan ilk seferler henüz performans ve güvenirlik konusunda kullanıcılarını tatmin etmiyor. Ama başlamak başarmanın yarısıdır. Yakın zamanda bu hattında etkin kullanılacağını ümit ediyorum. KeyLine olarak bu hatta ilk konteyner taşımamızı da yakında yapmayı planlıyoruz. Bugün için Çin – Avrupa hattında hizmet üretiyoruz. Çin'in Shenzen, Tianjin ve Sanghay bölgelerinden topladığımız ürünleri Zhengzhou demiryolu terminaline getiriyor, burada konteyner içine yüklemeyi ve emniyete alma (lashing) ve gümrükleme işlemlerini tamamlayarak konteyneri vagona yükleyip Avrupa'ya sevk ediyoruz. Kazakistan sınırında ve Rusya geçişi sonrası Polonya sınırında konteynerlerimiz vagon değişimi ile Avrupa'ya ulaşıyor. Polonya sınırında T1 düzenlenerek nihai adrese kadar taşıma yapabiliyoruz. Ağırlıklı olarak kullandığımız varış terminali Liege ve Genk/Belçika. Burada ithalat gümrük işlemlerini tamamladıktan sonra konteyner içindeki yükü boşaltarak depolama ve/veya dahili taşıma ile nihai teslim noktasına ulaştırabiliyoruz. Kapıdan kapıya performansımız yaklaşık 22-25 gün. Zhengzhou/Liege demiryolu taşıma süresi 15-16 gün gibi oldukça başarılı bir süre. Müşterilerimizin talebi doğrultusunda demiryolu güzergahı boyunca konteyner içine koyduğumuz GPS cihazları ile günlük takip yapabiliyor ve müşterilerimize konteynerin nerede olduğunu rapor edebiliyoruz. Havayolu ile sevkiyat planlayan müşterilerimize alternatif olarak sunduğumuz bu hat üzerinde ürettiğimiz hızlı, güvenilir ve sürdürülebilir hizmetle lojistik maliyetlerinde büyük iyileştirmeler yaptığımızı ifade edebilirim.

Hangi alanlarda ne tür hizmetler sunuyorsunuz?

Ülkemizde hizmet veren global lojistik şirketlerinin dışında lojistiğin sekiz temel öğesi ve bu öğelerden en önemlisi olan taşımacılığın dört modu için hizmet üreten yerli firma sayısı az. KeyLine olarak burada kendimizi çok doğru konumlandırdık. Tüm lojistik hizmetler için sürdürülebilir ve başarılı butik hizmet üreterek müşterilerimiz ile uzun soluklu bir birliktelik oluşturduk. Müşterilerimizin ihtiyaçlarını doğru belirleyip onlara alternatifleri ile birlikte çözüm önermemiz bir fark yaratıyor. Gerektiğinde 1 haftada 3 uçak kiralayarak taşıma yapmak veya lowbed araçlarla gabari dışı bir yatırım makinasını Avrupa'dan getirmek veya paketlemesini de yaparak flat rack konteynerler ile Çin'den bir yükü getirmek hepsi bizim hizmetlerimiz kapsamında. 2019'da 10'uncu yılımızı kutladık. 20'nci yıla emin adımlarla ilerliyor müşterilerimizin çözüm ortağı olmaya devam ediyoruz.

DEMİRYOLUNUN PAYI ARTACAK

Koronavirüs dönemi sizi nasıl etkiledi?

KeyLine olarak hem konvansiyonel demiryolu taşımacılığını hem de intermodal taşımacılığı etkin kullanmamız Covid-19 döneminde bizim ne kadar haklı olduğumuzu açığa çıkardı. Salgın nedeniyle kapanan veya yavaşlayan sınır kapılarını geçişte demiryolu önemli bir çözüm oldu. Hem ihracatçılarımız hem de lojistik servis sağlayıcılar bu dönemde demiryolunu kullanmaya yöneldi. Bu durum demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılıktan aldığı payı artıracaktır. Önemli olan bunun sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır.

SGS 3 ülkeyi daha TEMİNAT KAPSAMINA ALACAK

19 ayrı ülkede kendi teminatını kullanan ve alanında bu şekilde kapsamlı hizmet sunan ilk ve tek kuruluş olan SGS TransitNet, bu yıl İngiltere, İrlanda ve Çekya'yı da teminat kapsamına ekleyecek.

Mine Kaya

Transit beyannameleri (Transit refakat belgesi/T1/T2/TR) oluşturmak, gümrüklere sunulması ve takip edilmesini sağlayan güvenli, çok lisanlı ve web tabanlı bir e-transit platform olan SGS TransitNet, hizmet ağını genişletmeye devam ediyor. 19 ayrı ülkede kendi teminatını kullanan ve alanında bu şekilde kapsamlı hizmet sunan ilk ve tek kuruluş olduklarını belirten SGS TransitNet Genel Müdürü Mine Kaya, ulusal ve uluslararası tüm taşımalar için 7 gün 24 saat teminat hizmeti sağladıklarını söyledi. SGS TransitNet'in tüm Avrupa Birliği (AB) ve Türkiye NCTS düzenlemeleri ile tam uyumlu olduğunu vurgulayan Mine Kaya, şunları aktardı:

"SGS TransitNet olarak; Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Slovakya, Polonya, Litvanya, Letonya, Estonya, Almanya, Hollanda, Belçika, Fransa, İsviçre, İtalya, İspanya, Hırvatistan, Sırbistan, Makedonya ve Yunanistan olmak üzere 20 ülkede Rejim Hak Sahibi olarak faaliyetlerimizi geliştirerek devam ediyoruz. 2020 yılı içerisinde İngiltere, İrlanda, Çekya teminat kapsamına ekleyeceğiz muhtemel ülkeler olacaktır. Birçok ülkede İzinli Gönderici Yetkisi, Basitleştirilmiş Usul'de beyan sunma yetkisi sahibi olduğumuz için müşterilerimizi gümrük/spedisyon bağımlılığından kurtarıyoruz. Bu usul ile ciddi anlamda zaman ve maliyet tasarruf sağlamış oluyoruz. Aynı zamanda bu şekilde kapsamlı hizmet sunan Türkiye'de tek, Avrupa'da da sayılı kuruluşlardan biriyiz. 7/24 ulaşılabilirlik ve çözüm odaklı yaklaşım sayesinde gelen talebi sonuçlandırma, sorun çözme hızı ve tüm faaliyetlerimizdeki aktif çalışmalarımız sayesinde müşterilerimizle koordineli bir çalışma döngüsüne sahip oluyoruz."

ÜLKELERE GÖRE NE TÜR HİZMETLER VERİYOR?

Mine Kaya, SGS TransitNet'in ülkelere göre verdiği hizmetleri ise şöyle sıraladı:

» Almanya: İzinli gönderici sayesinde belirlenen adreslerin tanıtılması ile birlikte 7/24 işlem yapma ve mühür takma yetkisine sahibiz. Bu şekilde gümrükten bağımsız olarak T1/T2 işlemlerini gerçekleştirebiliyoruz.

» İtalya: Sahip olduğumuz yetki gereği 7/24 işlem yapabiliyoruz. Özellikle hareketin daha fazla olduğu Trieste'de gümrük çalışma saatleri/günlerinden bağımsız olarak işlem yapma yetkisine sahibiz.

» İspanya: İzinli gönderici yetkisi gereği anlaşma yapılan acente üzerinden gümrük çalışma saatlerinden bağımsız olarak 7/24 işlem yapma ve mühür takma yetkisine sahibiz.

» Fransa: Yetkimiz gereği yine gümrüksel işlem görmeden beyan sunma yetkisine sahibiz. Burada da İzinli gönderici yetkisini aldık, kısa bir süre içinde aktif olarak EX1 açma/kapatma işlemlerine başlayacağız. Ayrıca bu şekilde bizim sistemimizi kullanan müşterilerimiz 7/24 gümrük hizmeti alıp, mesai ücretinden de muaf olacaklar.

» Hollanda: Basitleştirilmiş Usul'de beyan sunma yetkimiz gereği belirlenen bölgeler de gümrükten bağımsız olarak 7/24 işlem yapma yetkisine sahibiz. Ayrıca en önemli avantajlarımızdan birisi olan EX1 kapatma yetkisine 01 Nisan 2020 itibari ile bu ülkede sahibiz.

» Polonya: İstediğimiz gümrükten T1/T2 başlatma yetkisine sahibiz. Bu sebeple spedisyona bağlı olmadan sadece şoför ile tüm işlemleri ekstra maliyet olmadan tamamlayabiliyoruz.

» İsviçre: Spedisyona bağımlı olmadan 20 Şubat 2020 itibari ile T1 başlatma yetkisine sahibiz. İsviçre de teminat maliyeti diğer ülkelere göre oldukça yüksek olduğu için bu şekilde işlem yaptığımız müşterilerimize ortalama 70-100 euro arası tasarruf sağlıyoruz."

WorldFood Istanbul

a Hyve event

WorldFood

28. Uluslararası Gıda Ürünleri ve Teknolojileri Fuarı

2-5 Eylül 2020

TÜYAP FUAR ve KONGRE MERKEZİ

İSTANBUL

www.worldfood-istanbul.com

Gıda Dünyasının Türkiye Buluşması

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.

NORMALLEŞME

lojistik sektörünü nasıl etkiledi?

Normalleşme adımlarının lojistik sektörüne etkilerini değerlendiren UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, hava kargo navlunlarında hızlı bir düşüş yaşanmayacağını, denizyolunda toparlanma beklendiğini, karayolunun henüz pandeminin etkisinden kurtulamadığını, demiryolu taşımalarına olan ilginin ise gün geçtikçe daha da artacağını söyledi.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, normalleşme adımlarının lojistik ve taşımacılık sektörüne etkilerini değerlendirdi.

HAVA KARGO NAVLUNLARINDA DÜŞÜŞ BEKLENMİYOR

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, salgın sonrasında yolcu uçaklarının devre dışı kalması ve alınan olağanüstü tedbirler sonrası hızla yükselen hava kargo navlunlarında hızlı bir düşüş beklemediklerini dile getirdi. Eldener, "Koronavirüs tedbirleri kapsamında sınırların kapanması ve sınırlamaların artmasından en çok etkilenen taşıma modu havayolu oldu. Normalleşme adımlarının atıldığı bugünlerde yolcu uçakları devreye girdi ancak yeni bagaj uygulamaları nedeniyle kapasite sorunu tam olarak çözülebilmiş değil. Bunun yanı sıra ithalat ihracat dengesizliği sebebiyle havayolu taşımacılığı maliyetlerinde bir azalma beklemiyoruz. Ülkemizden çıkış var ancak gelen mal olmayınca bu durum havayolu taşımacılığının birim maliyetlerinin düşmesini engelliyor. Pandemi sürecinde olağanüstü ek tedbirler alındı. Uçuş ekipleri dönüşümlü çalışmaya başladı, otellerde konaklayamadıkları için bir uçuş için birden fazla ekip kullanıldı, her bir personel için özel ekipman koruyucu önlemler alınırken bu süreçler de ek bir maliyet oluşturdu. Pandemi öncesindeki süreçte havalimanı işletmeleri ile kredili olarak çalışan şirketler peşin ödeme yöntemi ile çalışmaya başladılar, bu durum da şirketlerin nakit akışını etkiledi. Uçuş yapılan ülkeler tedbirler kapsamında ekstra maliyet talebinde bulundular, tüm bunlardan hareketle navlun arttı ama giderler de aynı oranda hatta daha fazlasıyla arttı. Taşımacılık ve ticaret tek yönlü yapılmaya başlanınca maliyetler de değişti, ek maliyet kalemlerinin devam etmesi halinde pandemi öncesine göre aynı fiyatların geri gelmesi şu an için mümkün gözükmüyor.

Emre Eldener

YOLCU UÇAKLARININ KARGO KAPASİTELERİ AZALDI

Eski düzende yapılan taşımalar ciddi şekilde azaldı, uçuş noktalarının azalması beraberinde yolcu altı taşınan kargoların da azalmasına sebebiyet verecek. Yeni düzenlemeler ile kabin bagajlarının yolcu beraberine alınması yasaklandı, artık kabin bagajlarımız da yüklere ayrılan bölümde yer işgal edecek, bu nedenle özel ve genel kargolara ayrılan bölüm azalmış olacak ve bu da hava kargo navlunlarında artan birim maliyetleri beraberinde getirecek. Aynı zamanda bu dönemde yolcu uçaklarıyla kişisel koruyucu ekipmanlar, maskeler, dezenfektasyon gibi malzemeler taşındı ancak genel ve özel kargolar yolcu uçakları altına koyulamadı. Eğer yolcu uçakları

genel ve özel kargolara açılır ve ticaret çift yönlü düzene girer ise o zaman navlunlarda olumlu değişimi konuşabiliriz." diye konuştu.

DENİZYOLUNDA TOPARLANMA BEKLENİYOR

Pandemi dönemi ile birlikte özellikle ithalat yüklemelerinde düşüş yaşandığını dile getiren Eldener, ihracat yüklemelerinde ise otomotiv sektöründen kaynaklı ciddi bir düşüş yaşansa da Haziran ayı ve sonrasındaki aylar için toparlanmanın mümkün olacağı değerlendirdi. Koronavirüs süreci sonrasında ekipman sorunu yaşamayan, tam kapasite ile taşıma yapan ve uğrak iptalleri neredeyse yok denecek kadar azalan denizyolu taşımacılığının durağan bir şekilde pandemi sürecini tamamlamayı beklediğini ifade etti.

KARAYOLUNDA PANDEMİNİN ETKİLERİ SÜRÜYOR

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, Pandemi döneminde yaşanan kısıtlamalar, sınır kapılarının kapanması, vize sorunları, vize ofislerinin tam kapasiteli çalışamaması gibi sorunlarla uğraşan ve lojistik akışların büyük sorumluluğunu üstlenen karayolu taşımacılığı henüz pandeminin etkisinden kurtulamadığını dile getirdi.

Eldener, "İthalat ve ihracat arasındaki dengesizlik, ülkemizden çıkış olduğu halde ülkemize giren ham madde ya da ürün/mamül olmadığından bu dengesizlik navlun fiyatlarının anlık olarak değişmesine sebep oluyor. Bununla birlikte ihracat araçlarının boş olarak yurda geri dönüş yapması ekstra maliyetler oluşturuyor ve bu durum zor günler geçiren sektör temsilcilerine ağır bir tablo olarak geri dönüyor." diye ekledi.

DEMİRYOLUNA İLGİ ARTIYOR

Hem fiziki temasın diğer taşıma türlerine kıyasla daha az oluşu hem de karayolu sınır kapılarında zaman zaman 50 kilometreyi aşan kuyruklar sebebiyle demiryoluna olan talep artışını hep birlikte gözlemlediklerini dile getiren Emre Eldener, demiryolu taşımacılığına yönelik gelişmeleri şu sözler ile değerlendirdi:

"Özellikle bu dönemde ağırlıklı olarak İran firmaları başta olmak üzere karayoluyla taşımaları aksayan çoğu firma demiryolu taşımalarına yöneldi. Hele ki kesintisiz ve diğer taşıma modlarına göre taşıma riski az olan demiryolu taşımalarına olan ilginin gün geçtikçe daha da artacağını öngörebiliyoruz. Marmaray Tüp Geçiti'ne yapılan yatırımlar da bu görüşümüzü destekler niteliktedir. Yapılan açıklamalara göre yılda 25 bin konteynerin Anadolu'nun sanayi merkezlerinden yüklenerek Marmaray üzerinden Avrupa yakasına geçirilmesi planlanmaktadır. Ülkemizde mamul hale gelen ihraç ürünlerinin Avrupa ülkelerine ihracatının da trenle gerçekleşmesi demiryolu ile sağlanan fiyat avantajı ile ihracatçımızın rekabet gücünü artıracaktır. Yapmış olduğumuz toplantılarda üyelerimizin Marmaray yük geçiş operasyonlarını yakından takip ettiğini ve taşıma operasyonlarını Marmaray üzerinden kesintisiz yapabilmek adına girişimleri, planları ve yatırımları olduğunu biliyoruz. Bunların yanı sıra Marmaray hattının yük trafiğine açılması sektörümüze yeni bir soluk kazandıracağı gibi ülkelerin yatırımlarını da bu taşıma moduna yapacağını bekleyebiliriz. Demiryolu hattının kesintisiz taşımaya uygun ve aktif halde olması, limanların demiryolu bağlantılarının da tamamlanması ile birlikte yine yabancı yatırımcılar için cazip hale gelecektir. Nitekim TCDD Orta Asya ülkeleri demiryolu işletmecileri ve kurumları ile iş birlikleri imzalamış, BTK Hattı'nın daha verimli hale getirilmesi ve kapasitesinin arttırılması için çeşitli yatırımlar hayata geçirilmeye başlanmıştır." Ülkemizde demiryolu faaliyetlerine yönelik henüz netleşmemiş birkaç konudan da bahsedilmesi gerektiğini düşünen Emre Eldener, "Örneğin; Marmaray hattı üzerinde tehlikeli madde taşıması yapılabilecek mi, gabari dışı olarak adlandırdığımız özel ölçülü malzemeler bu yöntemle taşınabilecek mi, bu hat hafta içi ve hafta sonu aktif olacak mı? Sinyalizasyon konusundaki iyileştirmelerin de yapılması gerektiğini Kasım ayında yapılan seferin sonrasında değerlendirmiştik. Diğer yandan insan faktörünün de düşünülmesi gerekmektedir. Marmaray ve Yüksek Hızlı Trenleri yoğun olarak kullanmaya başlayan başta İstanbullular ve diğer kullanıcılar için yük trenlerinin bir engel teşkil edip etmeyeceği de değerlendirilmelidir" diye ekledi.

SERBEST REKABET ORTAMI KORUNMALI

Daha çok devletlerin tekelinde olan demiryolu taşımacılığında, tüm süreçlerin açıkça tanımlandığı ve şeffaf bir şekilde uygulandığı; demiryolu hattı ve tren işletmecisi, operatör ve taşıma işi organizatörlerinin rollerinin adil bir şekilde belirlendiği ve tüm paydaşların faaliyetlerini serbest rekabet ortamında sürdürebileceği bir yapı oluşturulmasını gerektiğinin altını çizen Eldener, aksi takdirde yabancı yatırımcının gelmesi bir yana ülke içindeki demiryolu taşımacılığı çalışma ortamı da bozulacaktır ifadelerini kullandı.

Türkiye limancılıkta OYUN KURUCU OLABİLİR

Yeni normal düzende tedarik zincirlerinin çok kutuplu hale gelmesiyle, devletin de desteğiyle Türkiye'nin limancılık alanında altın yıllarını yaşayabileceğini ifade eden TÜRKLİM Başkanı Hakan Genç, "Ülke olarak kara ve demiryolları ile limanlar arasında çok modlu bakış açısıyla lojistik bütünlüğü sağlayacak yatırımları yaparsak, konjonktürel gelişmeleri fırsata çevirebilir, limancılık alanında oyun kurucu ülke haline gelebiliriz" dedi.

Mehmet Hakan Genç

Limancılığı bir ekosistem olarak ele alan Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), COVID-19 pandemisi sırasında sektörün genel durumunu saha çalışmalarıyla düzenli olarak ölçümlemeye başladı. Dr. Ersel Zafer Oral ve Dr. Soner Esmer tarafından her ay hazırlanacak COVID-19 Pandemi Süreci Ekonomik Etki Analizi Raporları Aralık ayına kadar devam ettirilecek. Raporların Mart ve Nisan 2020 dönemi için hazırlanan bölümü geçtiğimiz günlerde yayınlandı.

KISA SÜREDE GÜCÜNÜ TOPARLAYACAK

Raporu ve sektörün durumunu yorumlayan TÜRKLİM Başkanı M. Hakan Genç, özellikle son 10 yılda sayısal ve niteliksel bir yükseliş gerçekleştiren Türkiye limancılık sektörünün pandemiden doğal olarak etkilendiğini ancak kısa bir süre içinde gücünü toplayabileceğine dikkat çekti. Yeni normal düzende tedarik zincirlerinin çok kutuplu hale gelmesiyle, devletin de desteğiyle, Türkiye'nin limancılık alanında altın yıllarını yaşayabileceğini ifade eden Genç, "Ülke olarak kara ve demiryolları ile limanlar arasında çok modlu bakış açısıyla lojistik bütünlüğü sağlayacak yatırımları yaparsak, konjonktürel gelişmeleri fırsata çevirebilir, limancılık alanında oyun kurucu ülke haline gelebiliriz" dedi.

LİMANLAR KESİNTİSİZ ÇALIŞTI

Dış ticaretteki gelişmelerin limanlara gecikmeli olarak yansıması sebebiyle Mart ayında limanlarda önemli bir farklılık olmadığını belirten Genç, fakat Nisan 2020'de limanlara uğrayan gemi sayısında önemli düşüşler yaşandığını söyledi. Genç, 'Ülkemizin dış ticaretinde oldukça önemli ve etkin bir role sahip olan limanlarımız, COVID-19 sürecinde özverili çalışanlarının da desteği ile üzerine düşen sorumluluğu layıkıyla yerine getiriyor. Türkiye'nin dış ticareti, diğer ulaşım kanallarının durduğu ya da kısıtlandığı noktada limanlar üzerinden devam etmiş, limanlarımız COVID-19'a karşı aldıkları önlemler ile çalışmalarını ara vermeden sürdürmüş ve en önemlisi diğer sektörlere örnek olmuştur" dedi. Genç, bu dönemde özellikle ilaç, tıbbi

malzeme ve gıda gibi hayatî önemde olan ürünlerin limanlar vasıtasıyla insanlara ulaştırılmasının önemine dikkat çekti. Genç, "Mart ayında daha önceki aylarda yapılan anlaşmalar ve limanların kesintisiz çalışan tek lojistik alternatif olması nedeniyle, limancılık faaliyetlerinde kısmi düşüşler yaşanırken, yer yer artışlar dahi görüldü. Ancak turizm ve yolcu taşımacılığının durma noktasına gelmesi nedeniyle en çok Kurvaziyer limanlarımız etkilendi" dedi.

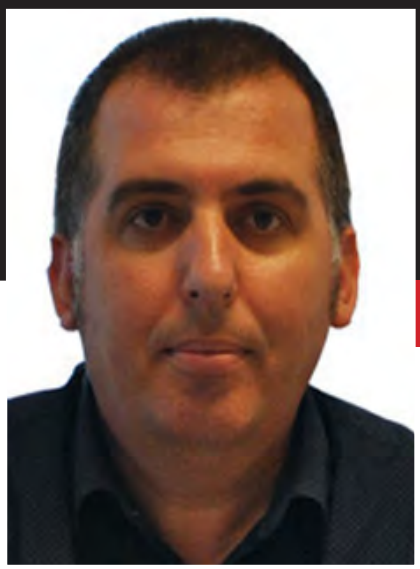
"Türkiye'nin dış ticareti, diğer ulaşım kanallarının durduğu ya da kısıtlandığı noktada limanlar üzerinden devam etmiş, limanlarımız COVID-19'a karşı aldıkları önlemler ile çalışmalarını ara vermeden sürdürmüş ve en önemlisi diğer sektörlere örnek olmuştur."

UĞRAK YAPAN GEMİ SAYISI AZALDI

"Türkiye Limanları COVID-19 Ekonomik Etki Analizi"ne göre, COVID-19 nedeniyle Nisan ayı itibarı ile bir önceki aya oranla limanlara uğrak yapan gemi sayısındaki değişimi değerlendiren Genç şunları aktardı: "En büyük düşüş yüzde 80 oranı ile kruvaziyer gemilerine hizmet veren limanlarda yaşanmıştır. Ro-Ro terminallerinin yüzde 78'i, konteyner terminallerinin yüzde 50'si, kuru dökme yük terminallerinin yüzde 46'sı ve genel yük terminallerinin yüzde 30'u da gemi uğraklarında sayısal düşüş ifade etmiştir. Nisan ayında sıvı dökme yük gemi uğraklarında azalma olduğunu beyan eden limanların oranı ise sadece yüzde 19' da kalmıştır. Anketi cevaplayan limanlar içinde gemi uğrak sayılarında değişiklik olmadığını beyan eden limanların oranı genel kargo gemileri için yüzde 41, sıvı dökme yük gemileri için yüzde 38, konteyner gemileri için yüzde 33 ve kuru dökme yük için yüzde 29'dur."

İSTİHDAMDA DEĞİŞİKLER YAŞANDI

COVID-19'la birlikte izole yaşam, sosyal mesafe gibi kavramların önem kazandığı bu süreçte liman ve liman ile ilişkili faaliyetlerdeki personel istihdamında da değişiklikler olduğuna değinen Genç, şöyle devam etti: "Salgının kontrol altına alınabilmesi amacı ile uygulamaya giren, belli yaşın üzerindeki kişiler ile kronik rahatsızlığı olan kişilerin iş yaşamından bir süreliğine çekilmesi, limanlarda ihtiyaç fazlası personelin bu dönemi atlatana kadar yıllık izinlere çıkarılması, esnek çalışma saatlerine geçilmesi, kısmı çalışma sisteminin uygulanması gerekmiştir. 'Türkiye Limanları COVID-19 Ekonomik Etki Analizi'ne göre, Mart ayında limanların yüzde 64'ünde beyaz yakalı personel istihdamında bir değişiklik olmamıştır. Mavi yakalılar açısından bakıldığında limanlarda taşeron çalışanlar için limanlarımızın yüzde 69'u, liman çalışanları içinse yüzde 67'si istihdamın olağan seyrettiği ifade edilmiştir. Kamyon şoförlerinin çalışma koşulları nedeniyle istihdam açısından en az etkilenen kesim karayolu lojistik firmaları olmuştur. Nisan ayı için, ankete katılan limanların değerlendirmesine göre, ankete katılan limanların yüzde 50'sinde beyaz yakalı personel için istihdam rejiminde bir değişiklik olmamıştır. Mavi yakalılar açısından bakıldığında liman çalışanları için katılımcı limanların yüzde 50'sinde, limanlarda taşeron çalışanlar için katılımcı limanların yüzde 46'sında istihdamın olağan seyrettiği ifade edilmiştir. Araştırmaya katılan limanların yüzde 26'sında beyaz yakalı çalışan istihdamında makul ölçüde azalma yaşandığı ifade edilmiştir. Limanlarında mavi yakalı liman çalışanlarının makul ölçüde azaldığını bildiren liman oranı yüzde 29, mavi yakalı taşeron liman çalışanlarının makul ölçüde azaldığını bildiren limanların oranı yüzde 23'tür."



SEYHAN GÜLHAN
Lufian Lojistik
Grup Müdürü

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Günümüzde ticaretin mesafe tanımaması lojistiğin önemini daha da artırdığı kaçınılmaz bir gerçektir.

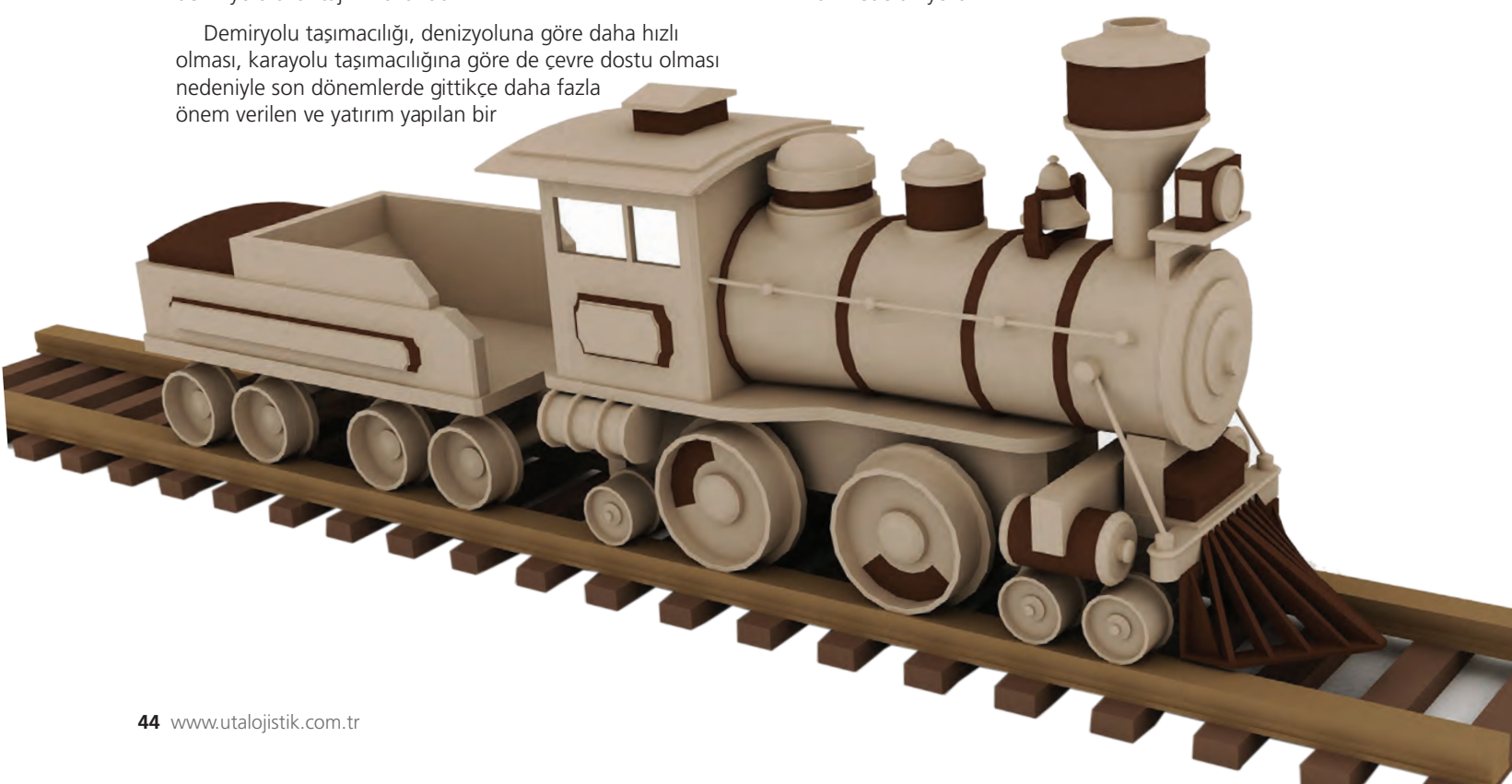
Türkiye'nin demir yolu ile tanışması, 1861 yılında tamamlanan İzmir-Aydın hattının bir bölümünde gerçekleşmiştir. Osmanlı'da toplam 8.343 km'lik demiryolu inşa edilmişti. Toplamda 12.803 km'lik demiryoluna sahip olan ve yeni yapılan 4.104 km'lik raylarla ülkemiz demir ağlarla örülmeye devam edecek.

Tarihi İpekyolu'nun tekrar canlandırılmasına katkı sağlayan Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi ile Türkiye 30 Ekim 2017'de ilk seferini gerçekleştirdi. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı; Türkiye ile Çin arasında demiryolu yük taşıma süresini bir aydan 12 güne düşürmüştür. Marmaray Projesi ile entegre olması sayesinde ise, Çin mallarının Avrupa'nın en uç noktasına 18 gün gibi kısa bir sürede ulaşmasına imkân sağlamıştır. Çin'den İngiltere'ye kadar giden demiryolu 'Tek Kuşak Tek Yol' ile 65 ülke ve 3 milyar nüfusu etkilemektedir. Çin'in İpek Yolu'nu kullanarak ürünlerini daha kısa serede Avrupa'ya ulaştırma stratejisinde Türkiye lojistik üs olarak fayda sağlayabilir. Ayrıca üretimini bu yolu kullanarak gümrük işlemlerini daha kısa sürede aşarak, kota kısıtlaması gibi riskleri minimize ederek demiryolu avantajını kullanabilir.

Demiryolu taşımacılığı, denizyoluna göre daha hızlı olması, karayolu taşımacılığına göre de çevre dostu olması nedeniyle son dönemlerde gittikçe daha fazla önem verilen ve yatırım yapılan bir alan olmuştur. TCDD'nin yapısının değiştirilerek özel sektör işletmeciliğine açılmasından sonra Tüpraş 16 Haziran 2017'de "Demiryolu Tren İşletmeciliği Yetki Belgesi" ile 20 Eylül 2017 tarihinde ilk "Emniyet Yönetim Sertifikası" alarak Türkiye'nin ilk özel demir yolu işletmecisi oldu. Reysaş Lojistik'in de demiryolu ile ilgili çalışmaları dikkat çekicidir. Kösekoy'de ilk özel terminali kurarak demiryolu taşımacılığı çalışmalarında öne çekmiştir.

AB'nin demiryolu politikaları, altyapı, fiyatlandırma ve düzenleyici olmak olarak belirtilebilir. Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA) ortak politika üretmenin yansımasıdır. Demiryolu taşımacılığı maliyet, zaman ve güvenirlilik acısından avantaj sağlamaktadır. Çevreyi en az kirleten, ağır ve hacimli ürünlerin taşınmasında kolaylık sağlayan demiryolu taşımacılığının ileriki dönemlerde e-ticaret teslimatlarında da aktarma merkezi ve şube arasında bir köprü olacağını öngörüyorum.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk demiryolu inşaat müteahhitlerinden ve 1.250 km'lik demiryolu hattının inşasını gerçekleştirmesinden dolayı Atatürk tarafından kendisine "Demirağ" soyadı verilen Nuri Demirağ'ı saygı ve rahmetle anıyorum.



COVID-19 döneminin KAZANAN ve KAYBEDEN SEKTÖRLERİ

Deloitte Türkiye, "COVID-19 sonrasında Tedarik Zincirinde Kazananlar ve Kaybedenler" raporunu yayımladı. 28 Nisan ve 15 Mayıs tarihleri arasında Türkiye'de farklı sektörlerden 314 üst düzey yöneticinin katılımıyla gerçekleştirilen araştırmada toplamda 9 sektör analiz edildi. Büyüme tahminlerinin çoğunlukla geçen yılı koruma veya negatif yönlü olarak öne çıktığı rapora göre, turizm ve otelcilik, inşaat ve gayrimenkul ile endüstriyel ürünler sektörü bu sene için yüzde 20'den fazla küçülme öngörürken; teknoloji, medya ve telekom sektörü ise bu sene için yüzde 10'a yakın bir büyüme öngörüyor.

ALTERNATİF İŞ MODELLERİNE ODAKLANILACAK

İnşaat ve gayrimenkul sektörü salgından en çok etkilenen sektör oldu. Katılımcıların yüzde 75'i bu yıl sektörde yüzde 20'den fazla küçülme beklerken; yüzde 88'i ise salgının sektör üzerindeki etkilerini anlayamadığını ve takip edemediğini belirtti. Talep azalması, iş gücü hareketliliği kısıtlamaları ve nakit akış problemleri en çok etkilenen alanlar olarak öne çıkarken, salgın sonrasında finansal riskleri yönetmek ve alternatif iş modellerine odaklanmak öncelikli hedefler oldu.

İlaç sektörü yüzde 94 ile tedarik sorunlarından en çok etkilenen sektörlerden biri olarak öne çıkıyor. Şirketler ithalat ile tedarik edilen malzemelerin ülke içerisinden karşılanmasında da sorunlar yaşarken; katılımcıların yüzde 94'ü pandemi döneminde yaşadıkları sorunlara istinaden ilerleyen süreçte tedarikçi çeşitliliğini artırmaya odaklanacaklarını belirtiyor.

Salgının tedarik zinciri üzerindeki etkilerini belirleme konusunda zayıf performans gösterildiği düşünülen sektörlerden birisi olan perakende sektörü katılımcılarının yüzde 95'i tedarik sorunlarının operasyonlara etkisini yüksek olarak değerlendiriyor. Katılımcıların yüzde 85'i tedarik ağı boyunca dijital teknolojilerden yeterince faydalanılmadığını belirtirken; gelecek dönemde operasyonel görünürlük çalışmalarına odaklanılması hedefleniyor.

Teknoloji, medya ve telekom sektörü yüzde 61 oran ile mal ve hizmet yönetiminde dijital teknolojilerden en fazla yararlanılan sektör olarak öne çıkıyor. Diğer sektörlere kıyas ile salgının etkilerini belirleme konusunda daha iyi bir konumda olup, katılımcıların yüzde 67'si yüksek performans gösterildiğini belirtiyor. Hizmet seviyelerinin düşmesi sektördeki şirketlerin en çok etkilendiği alan olarak öne çıkarken, katılımcılar gelecek dönemde farklı iş modellerine odaklanmayı düşünüyor.

Turizm ve otelcilik sektörü katılımcılarının yüzde 96'sı şirket içerisinde veya hükümet tarafından alınan tedbirler ile nakit pozisyonlarını 6 aydan fazla koruyamayacaklarını belirtirken; 2020'de şirketleri için yüzde 20'den fazla küçülme öngörüyor. Talebin ve nakit akışının azalmasından yüksek derecede etkilenen şirketlerin yüzde 86'sı gelecek dönemde finansal risklerin yönetiminin çok önemli olacağını düşünüyor.

"AZ SAYIDA FİRMA BAŞARILI"

Endüstriyel ürünler sektöründeki şirketlerin salgına gösterdikleri reaksiyon zayıf olarak değerlendirilirken; katılımcıların yüzde 61'i 2020 yılında yüzde 20'ye kadar küçülme bekliyor. Şirketleri en çok etkileyen sorunun talep tahmin zorluğu olduğu belirtilirken, ileriki dönemde operasyonel görünürlüğü artırmanın yanı sıra otomasyona odaklanarak manuel iş gücüne bağlılığın azaltılması hedefleniyor.

KALICI DEĞİŞİKLER OLACAK

Raporu değerlendiren Deloitte Danışmanlık Hizmetleri Ortağı Gökay Özdemir "COVID-19 sonrasında Tedarik Zincirinde Kazananlar ve Kaybedenler Raporu'nun sonuçlarına genel olarak bakacak olursak, Türkiye'de az sayıda firmanın böylesi bir kriz sırasında, sorunları önceden anlayabilme ve doğru reaksiyonu gösterebilme konusunda başarılı olduğu söyleyebiliriz. Dijital teknoloji kullanımının düşüklüğü ve iş gücü yetkinliklerinin kısıtlı olması bu duruma yaratan esas faktörler olarak karşımıza çıkıyor. Önümüzdeki dönemde birçok sektör için kalıcı değişiklerin yaşanmasını bekliyoruz. Pandemi sonrasında birçok sektör "yeni normale" uyum ile faaliyetlerine başlarken, operasyonel görünürlüklerini artırma ve alternatif iş modelleri yaratma konularına odaklandıklarını görmekteyiz."

ROBERT T. ATEŞ
Apollon Group Companies BV Genel Müdürü
E-mail: robertates@apollonlogistics.com / Instagram: Robert_ates

COVID-19 İLE SAVAŞIMIZ VE LOJİSTİK – II

Dünyamız yirminci yüzyılın başlarında çok şanslıydı. Çok büyük liderlerle tanışma fırsatı buldu.

Seri yazımızın ilkinde salgının henüz başlarında ekonomik sebeplerden dolayı Çin'e karantina uygulamayıp, tüm dünyaya yayılmasını sadece izleyen tüketim odaklı politikaların üreticilerinin bizleri büyük hayal kırıklığına uğrattığını yazmıştık. Sürekli yeni telefon modelleri çıkaran, yapay zeka yatırımları ile gündemi meşgul eden popülarist yaklaşımların, geliyorum diyen bu salgına ne kadar hazırlıksız yakalandığını, gaflet içinde olduğunu eleştirerek; bütçelerin asıl ayrılması gereken yerlerin insan hayatını iyileştirmek için bilimsel çalışmalar olduğunu bir kez daha gözler önüne serdiğini söylemiş, büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ve mücadele arkadaşlarını saygıyla, özlemle anarak bir alıntıda bulunmuştuk: "Dünyada her şey için; medeniyet için, hayat için, muvaffakiyet için en hakiki mürşit ilimdir, fendir. İlim ve fennin haricinde mürşit aramak gaflettir, cehalettir, dalalettir".

Geride bıraktığımız günlerde hepimizi heyecanlandıran, öngörülemez gelişmelerin şafağındaki ırkımız için çok önemli bir gelişme yaşandı. Özel bir şirket önderliğinde ilk insan uzaya gönderildi. SpaceX'in bu başarısı uzay çalışmalarında yeni bir sayfayı açarken, bu alanda olacak gelişmelerin devinimini yükseltti. SpaceX'in çalışmaları geleceğin lojistiğine büyük katkılar sağlayacak. Büyük insanlık öngörülemez devasa gelişmelerin şafağındayken lojistik süreçlerimizin tamamı bundan olumlu etkilenecek.

Tesla ve SpaceX'in kurucusu başarılı kaşif Elon Musk, 2017 yılında Anıtkabir'i ziyaret etti. Instagram hesabından yaptığı paylaşımlarda büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ten bahsetti. 9 Kasım 2017 tarihli paylaşımında önce "Çiçekler bıraktım, üç kırık kaburga, delik bir akciğer ve yine de barış için savaştı" diye yazdı. Ardından büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bilime verdiği önemin en güzel göstergesi olan "Eğer bir gün benim sözlerim bilimle ters düşerse, bilimi seçin" sözünü paylaştı. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, silah ve mücadele arkadaşlarını bugün bizler nasıl özlemle anıyorsak, görünüyor ki, bundan yüzyıl sonra bile duygu ve düşünceleri saygı ile anılmaya devam edecektir.

Covid-19'un tüm gezegeni sarstığı bu günlerde hepimiz kesin ve etkili bir tedavi için bilim insanlarından gelecek iyi haberlere odaklanmış durumdayız. Destekleyici tedavi uygulamalarını geliştirme çalışmaları sürüyor. (başarılı aşamalar da oldu.) Diğer yandan da ilaç ve aşı çalışmaları tüm hızıyla devam ediyor. Elbette Covid-19 yaşadığımız ilk salgın değil, fakat koronavirüsle birlikte ülkeler; sağlık sistemlerini gözden geçirerek bu hizmetlerin lüks olmadığını, herkese sunulması gerektiğini, bu yapılmazsa sağlık hizmeti alamayanların öyle ya da böyle hizmet alanları da enfekte ettiğini yaşayarak gördü. En önemli ders buydu ve maalesef önemli dersler türümüz tarafından yaşanılmadan çok zor öğrenilir.

Covid-19'dan kurtulan insanların bağışıklık kazanıp kazanmadığını henüz net bilmiyoruz. Bir şey söylemek için çok erken. Bu çalışmalar sona erene kadar, tekrar bulaşmayı engellemek için gerekli tüm önlemleri sosyal ve çalışma alanlarımızda almalıyız. Buna lojistik ve distribüsyon merkezlerimizdeki çalışma hayatımız da dahil. Yasaklar kademeli olarak kaldırdığında işimize kaldığımız yerden, eskisi gibi devam etmek akıllıca olmayacaktır. Çok büyük kayıplar verdik ve bu pandemiden bir şeyler öğrenmiş olmalıyız. İhtiyaçlarımız ve hayati servislerden ödün vermemek için salgınları hemen kontrol altına almak üzerine uygulanabilir stratejiler geliştirmeliyiz. İş güvenliği birimlerimiz bu konuda sürekli çalışabilecek ortamlara kavuşturulmalı.

Karantinaların kademeli kaldırılması ve yerine kapsamlı önleyici kısıtlamaların getirilmesi anons edilirken, hükümetler ikinci bir enfeksiyon dalgası yaşanırsa karantinayı tekrar uygulayıp uygulamayacakları konusunda sessiz kalıyorlar. Çoğu Avrupa ülkesinde uygulanan, restoran, kafe ve barların kapalı kalması, toplu etkinliklere izin verilmemesi, turizm yasağı gibi önlemler bir sonraki dalgada devam edecek gibi görünüyor. Tabi ki, toplu testler ve maske kullanımı, kişisel özgürlüklerin kısıtlanması ve enfeksiyon kapmış bireylerin izlenmesi hatta izole edilmesi de sürecek.

İş yerlerimizde ve lojistik merkezlerimizde sosyal mesafe önlemleri alınmış, çalışma alanları daha güvenli hale getirilmek zorunda. Bu konuda işletmenizin kaynak zenginliğine ihtiyacı olursa, UTA Dergi yönetimimiz ve biz gönüllü ekiplerle iletişime geçebilirsiniz. Bu bağlamda depo, fabrika veya ofis girişlerinde ateş ölçümleri yapılabilir, yapılıyor. Toplu etkinliklere dikkat edilmeli ve mümkün olduğunca Skype ya da Zoom kullanılması önemlidir. İş yerleri sosyal etkinlikleri bir süre yasaklanmalı ve restoran, sinema, tiyatro gibi yerlere erişim son derece sınırlı olmalı. Bu adımların ekip ruhu ve sosyalleşmesine darbe vuracağı çok açık. Bu aktiviteler yerine şimdilik başkalarını koymalıyız. Hangi adımları atarsak atalım, şeffaf olarak yaptıklarımızı bize güvenen çalışanlarımızla paylaşmalıyız. Unutmayın; bir yasağı ya da kısıtlamayı adım adım kaldırmak, onu koymaktan çok daha zordur.

Virüsü serbest bırakmadan normal hayatımıza geri dönebiliriz miyiz?

Burada anahtar, test yapmak.

Geniş çaplı test yapabilme (burun veya boğazdan alınan örneklerle yapılan PCR testleri) kapasitesine sahip olmamız gerekiyor. Bunu sadece hastanelerde değil, her yerde yapabilmeliyiz. Hiç kolay olmayacak. Virüsün tekrar yayılmaya başlayıp başlamadığını tespit etmek ve onu durdurabilmek için günde birkaç on bin test değil, birkaç yüz bin test yapabiliyor olmalıyız. Hükümetler ne yaparsa yapsın, attığı adımlar kolay olmayacak ve geniş çaplı testlerin desteklenmesi en önemli anahtar.

Tüm bunlar olurken ve belli bir kapasiteye ulaşmamız zaman alırken, çalışanlarımızı ve çalışma alanlarımızı korumamız en önemli görevimiz. Mücadelede daha iyi noktaya geldiğimiz günlerde görüşmek, siz ve sevdiklerinizin sağlıkla kalması dileklerimizle.

Havacılıkta küresel zarar

314 MİLYAR DOLAR

KPMG Türkiye koronavirüs salgınının lojistik sektörüne etkilerini değerlendirdi. KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner, "IATA hava yolu şirketlerinin COVID-19 kaynaklı küresel zararını 314 milyar dolar olarak öngörüyor" dedi.

Yavuz Öner

Covid-19'un lojistik sektörüne etkisini araştıran KPMG Türkiye, salgın sonrası dönemle ilgili değerlendirme yaptı. KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner, "Covid-19 salgınının küresel makroekonomik çöküşe doğru yol almasının ana sebeplerinden biri, küresel tedarik zinciri ağının bozulması oldu. Dünyanın hammadde fabrikası olarak kabul edilen Çin'deki faaliyetlerin durması küresel ticaret hacminden başlayarak hemen her ekonominin kılcal damarlarına kadar etki etti" dedi. Dünyada pek çok ülkenin kara, hava ve denizyolu yolcu trafiğini askıya almasıyla en güçlü darbeyi havayolu şirketlerinin aldığını belirten Öner şunları söyledi:

"Uçuşların neredeyse sıfırlanması sektörü vurdu. Yaşanan gelir kaybı, şirketlerin hükümet desteği almadan hayatta kalabilmelerine olanak tanıyamayacak kadar büyük. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) havayolu şirketlerinin Covid-19 pandemisi kaynaklı zararını küresel ölçekte 314 milyar dolar olarak öngörüyor. IATA'nın Nisan 2020 Araştırmasına göre sektör temsilcilerinin yüzde 86'sı 6 aydan önce toparlanma öngörmüyor. Üstelik bu sürecin uzaması havayolu şirketlerin üzerlerindeki yükün daha da ağırlaşması anlamına geliyor. ABD havayolu şirketlerinin, hükümet destekleri için SOS taleplerini dile getirmesinin altında yatan temel sebep tam olarak bu." Öner, Nisan ayında DHMİ verilerinde Türkiye genelinde ilk 4 ayda yüzde 32'lik uçuş, yüzde 41 oranında yolcu azalışı rapor edildiğini söyledi. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kullanımının salgınla mücadele kapsamında geçici süre durdurulduğunu ve sınırlı sayıda yurt içi uçuş için sadece THY'nin yetkili kılındığını hatırlatan Öner, "Bu durum diğer havayolu şirketleri için oldukça zorlu bir süreç anlamına geliyor" dedi.

DENİZDE ZOR YIL

KPMG Türkiye'nin değerlendirmesine göre Covid-19'un etkisi denizyolu taşımacılığını da benzer bir yükle karşı karşıya bıraktı. Dünya ticaretine ilişkin oldukça önemli bir gösterge olan Baltık Kuru Yük Endeksi, COVID-19'un kuru yük taşımacılığa ilişkin talebi yavaşlatmasıyla birlikte bu yıl Mart ayında son dört yılın en düşük seviyesini kaydetti. Nisan ayı itibarıyla ise, bazı şirketlerin yeniden faaliyete geçişiyle birlikte endeks bir nebze toparlanma gösterse de anlamlı bir toparlanma kaydedemedi. Öner, "Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Moody's, Covid-19 nedeniyle küresel gemicilik sektörü için önümüzdeki 12-18 aylık dönemdeki görünümü durağandan negatife çevirmişti. Zayıflayan üretim ve ticaret faaliyetlerine paralel olarak konteyner ve kuru yük gemiciliği için ciddi düşüş gösteren talep, küresel ölçekteki gemicilik şirketlerinin 2020 yılı faiz, amortisman ve vergi öncesi karlarını aşağı çekecektir" diye konuştu.

OYUNUN ADI DEĞİŞTİ

Öner, küresel karantina sonrasını ise şöyle yorumladı: "Bugün gerek imalat gerekse hizmetler sektöründe faaliyet gösteren şirketler için oyunun adı 'tedarik zincirinin korunması' olarak değişti. Online satışa yönelen perakende şirketlerinden otomotiv üreticilerine kadar herkes operasyonel aksamaların önüne geçebilmek için tedarik zincirlerini gözden geçiriyor. Tedarik zincirinde hangi halkanın koptuğunu ya da tehlike altında olduğunu bilen şirketler hızla bu sebeple karşılaşacakları zararı asgariye çekiyor, tedbir almayanlar büyük maliyetlerle karşılaşıyor. Virüs kontrol altına alındıktan ve hayat normale döndükten sonra, bu süreçte öğrendiğimiz ve adapte olduğumuz pek çok uygulamaya devam edeceğiz. Aldığımız mal ya da hizmet ne olursa olsun memnuniyetimizin temel noktası tedarik zincirindeki etkinlik olacak. Bu nedenle, sektörün bugün zorlandığı konular, geleceğe yönelik en önemli yatırımların yapılması gereken alanlardır. İmalat ve tüketicilerin satın alma davranışları nasıl değişirse değişsin, bunun arka planındaki lojistik süreç şirketlerin geleceği için anahtar olacak."

Ahmet CORA
Uyar Holding, Dış Ticaret Operasyon Yöneticisi

Unifo'nun gıda ihracatında LOJİSTİK SÜREÇLER

Üretim ve lojistik faaliyetlerin tam bir takım oyunu ve uyum içerisinde sürmesi bizim için olmazsa olmaz bir durumdur. Yani gıda alanında, uluslararası lojistik süreçler, şirket içerisinde genelde üretim ve satış bölümü yetkilileri ile koordinasyon içerisinde gerçekleşmektedir. Dış ticaret operasyon ekibi olarak biz de ürünlerimizi en hızlı, en uygun maliyetle ve hasarsız ulaştırarak, müşteri memnuniyetine katkı sağlamaya gayret ediyoruz.

Yüzde 100 Türk sermayesi ile yatırımlarına devam eden Uyar Holding; ağırlıklı olarak savunma sanayi, teknik tekstil, turizm ve gıda alanında faaliyet göstermektedir. Aktif olduğu her sektörde müşteri memnuniyetini en üst seviyede tutmaya çalışan Grubumuz, özellikle savunma sanayiinde yaptığı milli yatırımlar ile bu alandaki öncü misyonunu sürdürmektedir. Turizm alanında da; Golden Key otelleri, lüks ve butik otelcilikte bir marka olarak, yıllardır konuklarını ağırlamaya devam ediyor. Bu yazıda, gıda şirketimiz Unifo'nun uluslararası lojistik operasyonlarından bahsedeceğim.

1997 yılında yerli sermaye ile kurulan Unifo, modern ve en son teknoloji ile donatılmış üretim tesislerinde faaliyetlerini sürdürmektedir. Fabrikalarda, uluslararası hijyen ve kalite standartlarına uygun steril ve pastörize üretim yapılmaktadır. Hazır yemek, sandviçler, soslar, toz çorba, bulyon ve baharat karışımları ve konserve kategorilerinde lider üretici durumundadır. Özellikle "ta!da!" markasıyla ülkedeki pazarda yerini almış olan ürünler, yurtdışından da talep görmekte ve 10'un üzerinde farklı ülkeye, gıda ihracatlarımız hız kesmeden devam etmektedir.

"Ürünler, 2 aydan 24 aya kadar ilk günkü tazeliğini koruyabildiği için bu durum bize stok ve sevkiyat avantajı sağlamaktadır. Yani frigo değil, standart konteynerler ya da standart tırlar ile rahatlıkla sevkiyatları yapılabilmekteyiz."

Yeri geliyor her hafta 25 konteyner ihracatımız söz konusu olmaktadır. Ürünlerin Yozgat'taki ya da Gebze'deki tesislerde üretilip, ambalajlanmasından sonra paletlenip sevkiyata hazır hale gelmesine müteakip, araçlara yüklenip Derince, Mersin ya da İskenderun limanlarına ulaştırılması titiz bir lojistik emek gerektiriyor. Çünkü en geç geminin cut off tarihinde malzemelerin limana giriş yapması ve beyannamenin açılması gerekiyor ve bu durum da bize, zamanla yarışılan, oldukça dinamik bir operasyon süreci yaşatmaktadır. Keza havayolu ve karayolu sevkiyatlarımızda da aynı durum geçerlidir. Ayrıca faturaların siparişe uygun kesilmesi, her sevkiyata özel, sağlık sertifikası, uygunluk belgesi ve menşe şahadetnamesinin çıkarılması yine önem içeren dış ticaret operasyon süreçleridir.

ta!da! tam tadında

Üretim ve lojistik faaliyetlerinin tam bir takım oyunu ve uyum içerisinde sürmesi, bizim için olmazsa olmaz bir durumdur. Yani gıda alanında, lojistik süreçler, şirket içerisinde genelde üretim ve satış bölümü yetkilileri ile koordinasyon içerisinde gerçekleşmektedir. Malum, günümüzde rekabette artık teslim süresi, satış sonrası olumlu ilişkiler gibi başka parametreler etkin olmaya başlamıştır. Ülke olarak coğrafi konumumuzun verdiği avantajın yanısıra lojistik süreçte hız ve kalite de, peşinde olduğumuz hedeflerdir. Yani üretim birimimiz AR-GE faaliyetleriyle ürünleri sürekli geliştirirken, dış ticaret operasyon ekibi olarak biz de kendi süreçlerimizi optimize etmenin peşindeyiz. Müşterilerimize ürünlerimizi en hızlı, en uygun maliyetle ve hasarsız olarak ulaştırarak, müşteri memnuniyetine katkı sağlamaya gayret ediyoruz.

"Lojistik partnerlerimizin seçiminde, alanında iyi firmalar ile çalışmaya gayret ediyoruz. Araç tedariği ve sefer süreleri açısından verdikleri sözleri yerine getirebilen firmalarla çalışıyoruz."

Aynı şekilde denizyolunda da FCL olsun, LCL olsun iyi hatlarla taşıtmayı tercih ediyoruz. Tabi ki, teslim şekli CIF ya da DAP ise. Anlaşmamız EXW, FCA, FOB gibi teslim şekilleri ise zaten malları alıcının belirlediği nakliyeciye, belirlenen zamanda teslim etmek durumundayız. Aynı şekilde havayolunda da yeri geliyor charter uçaklarla full sevkiyat yaptığımız gibi, tarifeli uçaklarla parsiyel çıkışlarımız da olabilmektedir. Nakliye sorumluluğu bizde olduğu zaman, malı yükledikten sonra alıcıya ulaşana kadar takibi bırakmıyoruz ve tabi ki de emtea nakliyat sigortasını atlamıyoruz.

İhracat operasyonlarımıza ilave, şirket olarak zaman zaman da makine ve üretim hatları satın alıyor ve üretim kapasitemizi genişletiyoruz. Bunlar bazen yurtiçinden olabildiği gibi, yurtdışından da olabiliyor ve bu sefer ithalat operasyonu söz konusu oluyor. Burada da ağırlıklı Avrupa'dan ve karayolu olarak komple tırlarla getirilen makine ve teçhizatlar için, anlaşmamız EXW, FCA ya da FOB ise araç planlaması çok önem arz ediyor. Gümrük kapılarında sıkışıklık varsa, Trieste-Pendik roro hattını kullanan tırlar, trafikte bir sıkıntı yoksa direk karadan gelen tırlar tercih ediyoruz.

"Lojistiğin önemi, yaşadığımız bu pandemi döneminde daha çok anlaşılmış oldu. Yani bilim ve teknoloji ne kadar ilerlerse ilerlesin, malzemelerin fiziki olarak üretim yerinden kullanım/tüketim yerine her zaman taşınması gerekiyor."

Lakin nakliye hizmeti alan firmalar açısından artık günümüzde seçim yapmak oldukça zor hale geldi. Bunun sebebi, firmalarının verdiği servislerin çoğu yerde ortak olmasıdır. Yani hangi nakliyeci/forwarder ile çalışılır ise çalışılsın, malzemeler aynı uçaklarla, aynı gemilerle taşınmakta ve karayolunda da aynı tip TIR'larla sevk olmaktadır. O halde, hizmet alan firmalar açısından nakliyeci seçiminde fiyat politikası ve kullanılan havayolu şirketi ya da armatör hat dışındaki parametre ancak şunlar olabilir; Lojistik firmalarının hem satış hem operasyon departmanlarının müşteri odaklı yaklaşımı kabullenmesi, müşteri ile sıcak ama beli bir mesafeyi ve iş ciddiyetini koruyan, güven veren bir ilişki kurması, ayrıca firmanın evraklama işlerinde hata yapmamasıdır. Yani yüzlerce lojistik firmasının olduğu ağır rekabet ortamında, "bu firma bu işi biliyor" izlenimi verebilmek de oldukça önemlidir.

AHMET CORA KİMDİR?

"Adnan Menderes Anadolu Lisesini, sonrasında Marmara Üniversitesi İktisat bölümünü bitiren Ahmet Cora, uzun yıllar Zorlu Enerji'nin büyük santral yatırımlarının dış ticaret ve lojistik operasyonlarında görevler aldı. 2019 yılından bu yana ise Uyar Holding'in dış ticaret operasyonlarının sorumluluğunu üstlenmektedir."

MERCEDES-BENZ TÜRK
çevreci yatırımlarına devam ediyor

Mercedes-Benz Türk, sadece üretim, satış ve müşteri hizmetlerine odaklanmıyor, aynı zamanda üretimden kaynaklı çevresel etkilerini azaltmak için çalışıyor. Aksaray Kamyon Fabrikası ve Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda çevresel etkilerin kaynağından azaltılması için birçok proje yürütülüyor.

2018 yılından beri Çevre Yönetimi Sistemi sertifikasına sahip olan Mercedes-Benz Türk; yatırımlarını, ilgili yasal yönetmeliğin gerektirdiği sertifikalara sahip uzmanlardan oluşan Enerji Yönetim Ekibi'nin hazırladığı düzenli raporlamalara uygun bir şekilde gerçekleştiriyor. Ekim 2019 itibarıyla tek kullanımlık plastik kullanımını durduran Mercedes-Benz Türk'ün bu kararın ardında, şirket kapsamında yılda 350 bin pet şişe ve yaklaşık 15 milyon plastik kullanımlı bardağın kullanımının önüne geçilmesi hedefi bulunuyor. Yeni uygulama ile tek kullanımlık plastik ürün tüketiminin önüne geçilmesi planlanırken; şirket genelinde uzun vadede üretim dışı kullanılan tüm plastik alımının durdurulması hedefleniyor.

EN DÜŞÜK ARAÇ BAŞI ENERJİ TÜKETİMİ DEĞERİNE ULAŞTI

Bina Otomasyon Sistemi ve "Trijenerasyon Tesisi" sayesinde önemli tasarruflar sağlanan Hoşdere Otobüs Fabrikası, araç başı enerji tüketimini bir önceki yıla göre %9,6 oranında azaltarak 2019'da tarihinin en düşük araç başı enerji tüketimi değerine ulaştı. 2019 yılında ayrıca fabrikadaki CO2 salınımında bir önceki yıla göre %11,3 oranında düşüş sağlandı. 2007 senesinden beri Mercedes-Benz Türk Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda sürdürülen tüm enerji verimliliği çalışmaları kapsamında araç başı %35'in üzerinde enerji tasarrufu elde edilirken, karbondioksit salınımında yıllık 10.000 ton civarında düşüş sağlandı. "Enerji Yönetim Sistemleri Tamamlama Sertifikası" bulunan Hoşdere Otobüs Fabrikası ayrıca ISO-50001 Enerji Yönetim Sistemi sertifikasını da almak için çalışmalara başladı. Sürdürülebilirlik kapsamında yatırımlar yapılmaya devam edilen fabrikada, 100 kWp gücünde bir pilot güneş santrali kurularak devreye alındı. Bu pilot güneş santralleri ile birlikte ilerleyen yıllar içinde güneş enerjisi kullanma hedefine doğru ilk adım atılmış oldu.

"ISO 50001:2018 ENERJİ YÖNETİMİ SERTİFİKASI" ALDI

Son yıllarda yapılan yeni yatırımlar ile Aksaray Kamyon Fabrikası'nın enerji güç kapasitesi %65 oranında artırıldı. Bu yatırımlar kapsamında; fabrika tesislerinde ve binalarında enerji verimliliği yüksek ve otomasyonlu ekipmanlar devreye alındı. Fabrikanın üretim kapasitesinin artırılmasına rağmen, tüm binalardaki altyapılarda otomasyonlaşma ve standartlaşmaya gidilerek Facility Management (FM) 4.0 adlı Merkezi Kontrol Odası aracılığıyla üretimin vardiya sistemine uygun olarak programlanması sağlandı. Bunlara ek olarak; Aksaray Kamyon Fabrikası Türkiye'de ilk defa Enerji Yönetim Yazılım Robotu'nu devreye aldı. 2019 yılında devreye alınan bu yazılım robotunun; tüm tüketicileri anlık takip, regresyon hesabı, analizi, tüketim verilerini mail ile bilgilendirme gibi foksiyonları sayesinde enerji daha şeffaf bir şekilde yönetilmeye başlandı. Aksaray Kamyon Fabrikası 2019 yılında Mercedes-Benz Türk ailesinde ilk defa "ISO 50001:2018 Enerji Yönetimi Sertifikası'nı" aldı. Sürdürülen enerji verimliliği çalışmaları sayesinde araç başı %35'in üzerinde enerji tasarrufu elde edildi. 2014 yılında aldığı 5 yıllık Çevre İzin Belgesi'nin tarihini uzatmak için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na başvuran Aksaray Kamyon Fabrikası, fabrikada yapılan başarılı denetimler ve gerekli belgelerin sunulmasının ardından belge tarihini 2024 yılına kadar uzatmaya hak kazandı. Sorumluluk bilinci doğrultusunda tesisinde iyileştirmeler yapmaya devam eden Aksaray Kamyon Fabrikası ayrıca sunduğu "Enerji Yönetimi ve Verimliliği" konulu çevrimiçi eğitimler ile çalışanlarının farkındalığını da artırmaya devam ediyor.

» Mercedes-Benz Türk'ün "Atık Yönetimi" ile ilgili 1.000.000 avronun üzerinde yatırım yaptığı Hoşdere Otobüs Fabrikası ve 700.000 avroyu aşan tutarda yatırım yaptığı Aksaray Kamyon Fabrikası'nda; tehlikeli ve tehlikesiz atıklar, oluştukları noktalarda biriktirilerek bertaraf işlemine gönderiliyor.

» "Hava Kirliliği Kontrolü" kapsamında yaptığı 110.000 avroluk yatırım ile fabrika bacalarının bir kısmında yeniliğe giden Mercedes-Benz Türk; yanma, yapıştırma ve boya süreçlerinden kaynaklanan uçucu organik bileşen emisyonlarını kontrol altında tutuyor.

» 2017 yılında uygulanmaya başlanan Sıfır Atık Su projesiyle de fabrikadan çıkan bütün tehlikeli atık sular fabrika içerisinde bulunan endüstriyel ve biyolojik arıtma tesislerinden geçerek deşarj ediliyor.

» Mercedes-Benz Türk'ün Hoşdere ve Aksaray fabrikalarında uyguladığı fosfatlama ve katodik daldırma sistemi sayesinde 10 yılı aşkın korozyon garantisi sağlanarak ürünlerin kullanım süresi artırılırken, ortaya çıkabilecek onarım amaçlı boyama ihtiyacı minimuma iniyor. Bu sayede bir yandan hammadde ve enerji tasarrufu sağlanırken diğer yandan da onarım sürecinin doğurabileceği çevre kirliliği sınırlandırılıyor.

» Mercedes-Benz Türk'ün 2018 yılında boyahane merkezinde devreye aldığı yeni boya besleme sistemi ile boya sarfiyatı azaltılarak; hem tehlikeli atık miktarı hem de VOC salınımı ciddi ölçüde azaltılıyor.

Almanya doğal gazlı kamyonlardan geçiş ücreti almayacak

Alman Federal Konseyi (Bundersrat) sıkıştırılmış ve sıvılaştırılmış (CNG ve LNG) doğal gazlı 7,5 tonu geçen kamyonların otoyollardaki ücretlerden muaf olması kararını 31 Aralık 2023'e kadar uzattı. LNG kamyonlarından öncü olan Iveco, Almanya'nın bu kararından sonra önemli bir koz elde etmiş oldu. Muafiyet, IVECO'nun Natural Power kamyonlarını (IVECO S-WAY NP) filolarında kullanan, Almanya'da yer alan ya da Almanya otoyollarını kullanan yabancı taşımacılara da avantaj sağlıyor. Karar, aynı zamanda sıfır salım yolunda biyogazın uygulanması çabalarını da destekliyor. Hem CNG hem de LNG versiyonları bulunan IVECO S-WAY NP ile taşımacılar, yalnız 31 Aralık 2023'e kadar olan ücret muafiyetinden ve belirgin bir biçimde daha düşük yakıt masraflarından değil, aynı zamanda 2020'nin sonuna kadar yaptıkları satın almalarda da teşviklerden yararlanacaklar.

Bu kararı memnuniyetle karşıladıklarını belirten IVECO Marka Başkanı Thomas Hilse, "Bu, söz konusu teknolojinin sıfır salınım yolunda çevresel katkılarının açık bir şekilde tanınması anlamına gelmektedir. LNG altyapısı büyümektedir. Bununla birlikte, genişleyen dağıtım ağı ve mevcut devlet destekleri ile desteklenen bu yakıt, ücret muafiyetinin uzatılmasıyla müşterilerimize LNG'li taşımacılığın durdurulamaz olduğunun açık bir sinyalini vermiştir" dedi.

SCANIA'dan kalp krizine müdahale eden kamyon

Uzun saatler boyunca direksiyon koltuğunda oturmak durumunda kalan uzun yol sürücülerinde olası bir kalp krizi, kendi sağlığının yanı sıra trafikte seyir halinde olan araçlar için de büyük tehlikeye yol açabiliyor. Bu tehlikeye çözüm arayan Scania, ilk Defibrilatöre (kalbin normal dışı atımını tekrar normal kalp ritmine dönmesini sağlayan araç) sahip aracı Danimarka'da teslim etti. Ağır ticari araç sektöründeki ilk Defibrilatör, Scania R 520 çekicide yer almış oldu.

En güvenli araçlardan biri olarak öne çıkan Scania, ağır ticari araç dünyasına daha önce Kör Nokta Asistanı, Adaptif Hız Sabitleyici, Şerit Takip Uyarı sistemi, yan hava yastığı gibi birçok güvenlik özelliğini sunmuştu. Kabin içerisinde sürücünün kolaylıkla ulaşabileceği bir noktaya konumlandırılan defibrilatör, sürücünün yardım gelene kadar geçen sürede tepki vermesi amacıyla düzenlendi. Defibrilatöre sahip araçları kullanacak sürücüler kalp vakfında gerekli eğitimleri alacaklar.

TIRSAN

Tırsan'dan Eyüp Lojistik'e 165 treyler

Tırsan, Eyüp Lojistik'e 165 adet Tırsan Tenteli Perdeli Maxima Plus treyler teslimatı gerçekleştirdi. Koronavirüs önlemeleri kapsamında canlı video konferans sistemiyle yapılan teslimat törenine; Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, Eyüp Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bartık ve Tırsan Treyler Satış Koordinatörü Ertuğrul Erkoç katıldı. Törende açıklamalarda bulunan Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, Eyüp Lojistik ile uzun yıllara dayanan güçlü iş birlikleri olduğuna dikkat çekerek, "Teslimatı yapılan 165 araçla birlikte, toplamda Eyüp Lojistik'e 765 treyler teslimatı gerçekleştirdik. Bu teslimatın özellikle Gaziantep merkezli ve o bölgenin dış ticaretinde söz sahibi olan bir şirketle olması, bölge adına da gurur kaynağımız oldu. O bölgelerin ihracatında ve ithalatında güçlü firmalarımızın olması bizleri rekabette çok daha öne çıkaracaktır. Türk lojistik sektörünün gücü, bireysel güçlerin toplamından ortaya çıkıyor. Eyüp Lojistik, her dönemde sektöre öncülük eden ve farklı iş modelleri ile bu işi çok iyi yürüten bir firmadır. İstanbul'da önemli depo yatırımlarına da imza atan Eyüp Lojistik'e hem sektöre kattığı değerler hem de Tırsan ile uzun yıllara dayanan iş birliği için çok teşekkür ediyorum" açıklamasında bulundu. Çetin Nuhoğlu, salgın nedeniyle mal hareketinin azalmayacağını hatta artacağını vurgularken, araç satışlarında da çok büyük düşüş beklemediğine işaret etti. 2023'te 23 bin adet üretim hedefleri olduğunu hatırlatan Nuhoğlu, "Salgından önce bu yıl için 11 bin adet üretim hedefimiz vardı. Salgın sonrası ise Avrupa'daki daralmaya bağlı olarak bu yılı 7 binin üstünde kapatacağımızı öngörüyoruz" dedi. Eyüp Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Eyüp Bartık, konuşmasında treyler yatırımlarında sadece Tırsan araçlarını tercih ettiklerine vurgu yaparak, "Bugüne kadar Tırsan'dan 765 araç aldık. Tırsan'a her zaman güveniyoruz. Treyler filomuzda sadece Tırsan araçları var, çünkü Tırsan, gerçekten çok sağlam treyler üretiyor. Tırsan araçları hem kullanım hem işletim hem de ikinci el değeri olarak muhteşem özelliklere sahip. Doğru fiyatla alıp kullanıyoruz, çok düşük maliyetlerle işletiyoruz ve ikinci el değeri açısından da tabir-i caizse havaya attığınızda yere düşmeden satılıyor. Bugün aldığımız 165 aracın dışında, yılsonuna kadar Tırsan ile 85 araçlık yeni bir iş birliğine imza atmayı planlıyoruz. Böylece, 2020 yılında Tırsan'dan alacağımız araç sayısı 250'ye ulaşacak" dedi.

RENAULT TRUCKS

İmsan Group filoyu Renault Trucks çekicilerle büyüttü

İmsan Group, yeni teslim aldığı 8 adet Renault Trucks T 460 çekici ile filosundaki araç sayısını arttırdı. Mersin'de Renault Trucks yetkili bayisi Erman Ticari Araçlar'dan çekicilerini teslim alan İmsan Group Ortağı ve Genel Müdürü Kerem İmrak, "Maalesef Covid-19 salgını beklenmeyen bir şekilde bir çok ülkeyi hazırlıksız yakaladığından tüm hayatı ve iş dünyasını zorlayan bir dönem yaşadık. Sektörümüz de zor bir süreçten geçti. Başlarda şoförlerin ülkeye geçişlerindeki karantina uygulaması, sınırlardan transit araçları geçirirken uygulanan önlem kaynaklı uzun bekleme süreçleri zorlayıcı oldu. Yaşanan kaos ortamında ise lojistik firmalarının teslimatlarını zamanında yapması ve aynı zamanda çalışanlarının sağlığını gözetmesi gerekiyordu. Bu sürecin özellikle Avrupa'da karayolu taşımacılığının ve lojistik sektörünün önemini bir kez daha gösterdiğini düşünüyoruz" diye belirtti. Araç filolarına ilk olarak geçen yıl Renault Trucks T 460 çekicileri kattıklarını ve araçların yakıt tasarrufu ile sürücü konforundan oldukça memnun olduklarını vurgulayan İmrak konuyla ilgili olarak şunları aktardı: "İhracatta Mersin depo çıkışlı Almanya ve İtalya parsiyel servisimiz mevcut. İthalatta da Almanya ve İtalya'dan Türkiye ve transitte Irak'a düzenli bir parsiyel servis ağımız bulunuyor. Yeni Renault Trucks araçlarımızı İtalya ve Almanya güzergahında tenteli yüklemeler için hem komplede hem de parsiyel servis hizmetinde kullanacağız. Geçen yıl İtalya güzergahında kullandığımız Renault Trucks çekiciler ile yüzde 27 ortalamada yakıt tüketimi yakaladığımız için araçlarımızdan oldukça memnun kaldık. Ayrıca şoförlerimiz de araçların performansı ve konforundan memnunlar." Erman Ticari Araçlar Genel Müdürü Emrah Deniz ise; "Lojistik sektörü, tabi ki pandemi sürecinden çok etkilendi ancak operasyonlarına da sahip çıkmaya çalıştı. Lojistik şirketleri tabloyu net göremedikleri için araç yatırımlarını erteledi bu da ticari araçlar sektörüne durgunluk olarak yansıdı. Ancak zorluklarına rağmen bu dönemin fırsata çevrilmesi önemli. Krizden güçlenerek çıkmak isteyen lojistik şirketlerinin yatırımları ile ticari araçlar sektörünün biraz da olsa hareket kazanacağına inanıyoruz" dedi.

KRONE

Kare Lojistik ilk Kronelerini teslim aldı

Krone, Kare Lojistik'e yapacağı 15 adet Profi Liner teslimatının ilk 5 adedini teslim etti. 2020 yılına çok güzel bir giriş yaptıklarını belirten Krone Türkiye CEO ve Yönetim Kurulu Üyesi Rıza Akgün, "Yükselen ivmemizi Türkiye'nin en önemli nakliye filolarıyla taçlandırıp güçlü bir şekilde büyümeye devam ediyoruz. Son olarak bugün, Tire fabrikamızda Kare Lojistik'e 5 adet Profi Liner teslim ettik. Bugün teslim ettiğimiz araçlar Kare Lojistik filosu için ilk olma özelliği taşıyorlar. Her geçen gün Türk nakliyecisiyle ilişkilerimizi güçlendiriyoruz. Ürünlerimize çok güveniyoruz. Biliyoruz ki bizi tercih eden nakliyecilerimiz hem şoförlerinden olumlu geri dönüşler alacak, hem de daha kârlı operasyonlar yürüteceklerdir. Türkiye'ye geldiğimiz günden beri Türk nakliyecisiyle hep iç içe bir süreç yönetiyoruz. Herkesin daha memnun hissettiği bir lojistik dünyası için en üst düzey kaliteye en uygun fiyatlarla erişebilme imkanı sağlıyoruz" dedi. Krone'nin Tire fabrikasındaki titizliğe ve düzene hayran kaldıklarını ifade ederek sözlerine başlayan Kare Lojistik Genel Müdürü Berk Yalçınkaya, şunları aktardı: "Uzun süredir takip etmekte olduğumuz Krone markasının ürün geliştirmedeki başarısı ve yenilikçi anlayışı bu tercihimizin ana etkenleri oldu. Krone'nin piyasada edinmiş olduğu marka değeri ve kalitesini bu ziyaretimizde daha iyi anlamış olduk. Burada çok üst düzey bir üretim faaliyeti gerçekleştiriyorlar. Aynı zamanda araçlarımız Avrupa'nın neredeyse her yerine gidiyorlar. Krone'nin hem Türkiye'de, hem de Avrupa'da çok yaygın bir satış sonrası servis ağı mevcut. Tüm bunlara ek olarak fiyat politikasında da oldukça rekabetçi oldular. Kısacası kalitenin yanında, bize sunulması gerekenleri eksiksiz bir şekilde sundular. Bu araçlardan beklediğimiz performansı alacağımıza inanıyorum. Kare Lojistik olarak planlı bir şekilde büyüyoruz. 2020'nin ikinci yarısında iş hacmimizde, içinde bulunduğumuz pandemi sürecine rağmen ciddi bir yükseliş beklediğimizi ve bu yükselişle birlikte filomuza yeni Krone treylerler ekleyeceğimizi de belirtmek isterim."

IVECO

Metroport Iveco S-WAY çekicileri filosuna kattı

IVECO'nun İstanbul yetkili satıcılarından Istanbul Fiat Otomotiv satışını gerçekleştirdiği 2 adet S-WAY AS440S48 T/P çekicileri Metroport Uluslararası Nakliyat firmasına teslim etti. COVID-19 nedeniyle sosyal mesafe kurallarına uyularak gerçekleştirilen teslimata Istanbul Fiat Yönetim Kurulu Başkanı Cem Arı, Metroport firma sahibi Abdurrahman Sayna, Alper Ata ve Cenkay Üstün katıldı. Iveco S-WAY AS440S48 T/P çekiciler yeni kabin tasarımıyla mükemmel sürüş ortamı sağlıyor. Ayarlanabilir koltuğun bazası alçaltılıp minderin kalınlığı ve ileri geri hareket mesafesi arttırılarak sürücüye konforlu bir pozisyon ve ideal görüş alanı sunuluyor. Direksiyonun alt kısmı düz tutularak sürücülere daha fazla alan bırakılıyor ve konfor arttırılıyor. 7 İnç kapasitif dokunmatik ekran, son teknoloji bilgi-eğlence sistemine erişimi sağlıyor ve sürücünün dijital hayatını Apple Car Play ile telefonunu eşleyerek araca getirmesine olanak veriyor. Ek olarak eller-serbest ve müzik yayını için Bluetooth, DAB radyo, ses tanıma, kamyon navigasyon sistemi ve de çeşitli donanım ile siber güvenlik de dâhil olmak üzere yazılım geliştirmeleri mevcut. Sürücü 7/24 Servis ve Uzaktan Servis Hizmetleri ile Sürüş Tarzı Değerlendirme sistemine de erişebiliyor. Merkezde yer alan çok sayıda düğme, olası kombinasyonları arttırırken aracın gövdesi veya treyleri kontrol etmek üzere fazladan boş düğmeler bırakıyor.Yeni tasarım unsurları bir arada üstün aerodinamik performansa erişirken ürün ailesinin ayırıcı özelliği olan sıra dışı yakıt tasarrufunun üzerine belirgin miktarda ek yakıt tasarrufu sağlıyor. IVECO S-WAY'in kabininin yeni tasarımında maliyeti azaltmak için tek parça tampon yerine yalnızca etkilenen parçanın değişmesini sağlayan çok-parçalı tampon gibi çeşitli özelliklerle her tasarruf fırsatı değerlendirildi. IVECO verilerine göre bu, filolardaki çoğu olayda belirgin ölçüde daha düşük tamir masrafı sağlayacak. Belirgin ek tasarruf ise tümleşik park soğutucusundan geliyor: Yalnız bayi tarafından takılan alternatif kitten daha verimli olmasıyla değil, aynı zamanda aracın aerodinamik performansı üzerinde hiç etkisi olmamasıyla da tasarruf sağlıyor.

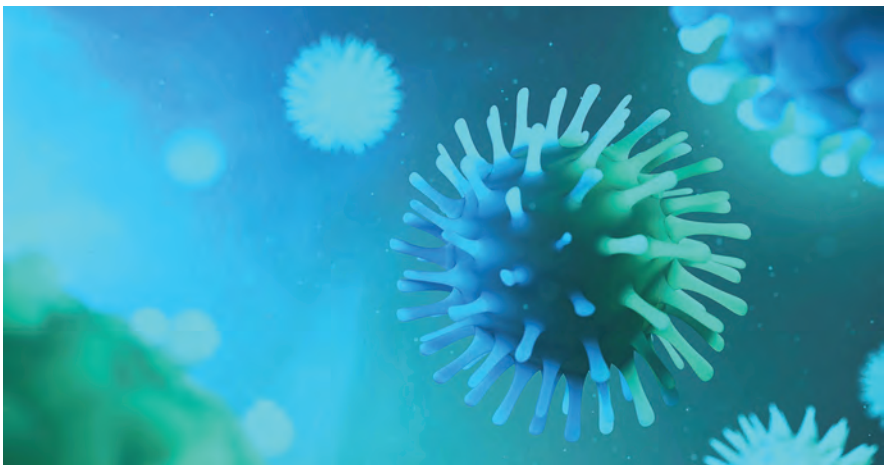
10 SORUDA COVID-19'UN TEDARİK ZİNCİRİNE ETKİLERİNİ YÖNETMEK

SERKAN ERCİN
KPMG Türkiye Strateji ve Operasyonlar Şirket Ortağı

Covid-19'un pek çok Türk firması için tedarik zincirinin önemli halkalarından olan Çin, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da üretimi ciddi oranda etkilediğini ve üretim ağlarında etkisi uzun süre devam edecek bir durgunluğa yol açtığını belirten KPMG Türkiye Strateji ve Operasyonlar Şirket Ortağı Serkan Ercin, "Şirketlerin bu dönemde geleneksel zaman serileri bazlı talep ve tedarik planlama modelleri yerine, daha esnek ve anlık değişimlerden kolay etkilenmeyecek analitik talep ve tedarik planlama modellerini uygulamaları gerekeceğini düşünüyoruz" dedi.

1. Türkiye iş dünyası Covid-19 pandemisinden nasıl etkilendi? Tedarik zinciri üzerindeki temel etki alanları nelerdir?

KPMG Türkiye'nin mart ayında gerçekleştirdiği "İş dünyasının gözünden Covid-19" anketine katılan yöneticilerin yüzde 88'i pandeminin ekonomide yarattığı tahribatın derecesini "yüksek" olarak görürken, pandeminin etkilediği asıl alanlar olarak satış ve finansman gösterildi. Katılımcıların yüzde 81'i, Türkiye ekonomisinin 2020'de ciddi oranda küçüleceğini öngördü. Katılımcıların yüzde 47'si, Covid-19 sebebiyle ham maddeye erişim ve lojistikte çok ciddi problemler yaşadıklarını belirtti, yaklaşık yüzde 45'i de üretim maliyetlerinde artışa ve iş gücü sıkıntılarına maruz kaldıklarını söylediler. Ankete göre özellikle küçük ve orta ölçekli şirketlerin, büyük şirketlere kıyasla pandeminin tedarik zinciri üzerindeki etkisini daha sert hissettiğini söyleyebiliriz. Ham madde tedarikinde ithalata bağımlı olan, satış tahminlerini pandemiye göre revize etmekte geç kalan, tedarik zincirindeki diğer paydaşların yaşadığı krizlerden daha kolay etkilenen şirketlerin pandemi dönemini hasarsız atlatmasının zor olduğu görülüyor.



2. Türkiye'de sektörlerin tedarik zincirlerinin Covid-19 pandemisinden etkilenme boyutları analiz edildiğinde, hangi sektörler daha çok etkilendi?

Covid-19 pandemisi pek çok Türk firması için tedarik zincirinin önemli halkalarından olan Çin, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da üretimi ciddi oranda etkiledi ve üretim ağlarında etkisi uzun süre devam edecek bir durgunluğa yol açtı. Ham madde tedarikinde yurt dışına bağımlı olan ve satışlarında pandemi sebebiyle sert düşüşün yaşandığı seyahat, turizm, ev dışı perakende, giyim, finansal hizmetler ve otomotiv gibi sektörler, Covid-19'un tedarik zincirinde yarattığı problemlere en çok maruz kalan sektörler olarak öne çıkıyor. Geçen yılın aynı dönemine kıyasla ithalatı en çok azalan ürün grupları elbise ve giyim ile ilgili sektörler. Örme giyim eşyalarında yüzde 58, örülmemiş giyim eşyalarında yüzde 62 oranında ithalat düşüşü yaşandığı görülüyor. Demir çelik, ipek, nikel, bakır gibi ham maddelerde de yüzde 30-50 arası ithalat daralması gerçekleşti. İthalatın arttığı ürünlerin başında, hava taşıtları aksam ve parçaları geliyor. Geçen sene nisan ayına kıyasla bu grubun ithalatı yüzde 286 arttı. Hububat, sebze, tütün, meşrubat, et/balık, şeker gibi

yenilebilir ürünler de ithalat artışının yaşandığı ürün grupları arasında yer alıyor. Giyim ve elbise grubu ürünlerinde ihracat, tıpkı ithalatta olduğu gibi yüzde 80'e varan oranlarda azalma gösterirken motorlu kara taşıtlarında da yüzde 70'e varan ciddi bir ihracat düşüşü gözlemleniyor. Mineral yakıtlar, kauçuk, organik kimyasal ürünler, cam, demir-çelik gibi ürünlerde de yüzde 10'dan yüzde 50'ye değişen oranlarda ihracat düşüşü gerçekleşti. Pandemi döneminde ihracatı artan ürünlerin başında yüzde 91 artış ile eczacılık ürünleri, yüzde 53 artış ile sebze/meyve ve yüzde 34 artış ile un/nişasta geliyor.

3. Pandemi etkilerini düşürmek ya da ortadan kaldırmak için kısa ve orta vadede alınması gereken başlıca aksiyonlar nelerdir?

Çalışanların sağlık güvenliğinin düzenli kontrol edilmesi, müşteriler ile iletişim frekansının artırılması ve müşterilerin pandemi dönemine ek ihtiyaçlarına çözüm üretmek gelir kaynaklarının artmasını sağlayacağını düşünüyoruz. Müşteri ve çalışan sağlığı dışında, şirketler için bu önemde kritik konumdaki nakit akışı ve likidite yönetimi şirketlerin ajandalarında üst sıralarda olmalı. Mevcut sözleşmelerin gözden geçirilip taahhütlerin yerine geldiğinden emin olmak, satın alma tasarrufları için hedefler koyulması ve stok ve lojistik maliyetlerinin optimizasyonun sağlanması nakit akışı konusunda şirketleri rahatlatacak önlemler arasında. Şirketler, bu önlemlerin dışında kısa vadeli geleceklerini garantiye almak amacıyla olası fırsatlar ve tehditler için hipotez çalışmaları başlatmalı ve optimum envanter maliyetlerini belirleyerek stoklarda kaynaklanan beklenmeyen ham madde israfının önüne geçmeli. Kriz döneminde kontratların hem müşteriler hem tedarikçiler ile kısa dönemli ve esnek kontratlar olması şirkete fayda sağlayacaktır. Orta vadeli düşünüldüğünde, şirketlerin tedarikçi bazında risk değerlendirmesi yapmaları gerektiği görülüyor. Analitik modeller ile tedarikçi değerlendirilmesi yapılmasının, yeni ve alternatif tedarikçi sağlanmasının ve ayrıca yerli tedarikçilerin desteklenerek güvene dayalı ilişkili kurulmasının özellikle bu tür kriz dönemlerinde hem ekonomik hem operasyonel fayda getireceğine inanıyoruz. Bunların yanı sıra, müşterilerden alınan veriler ile iç görü geliştirebilmek, müşteriyi daha iyi anlamak ve müşterinin davranışlarını tahmin edebilmek pandemi döneminde şirketin önüne koyacağı hedefleri oluştururken büyük bir girdi sağlayacaktır.

> "Eski tedarik zincirlerinde güçlü öz sermaye ihtiyacı ve etkin nakit akışı önemliyken artık güçlü iş ağı ve üçüncü taraflar ile güçlü ilişkiler ön plana çıkıyor. Akıllı teknolojiler ile iyileşen ve kendini sürekli anlık optimize eden tedarik zincirlerinin geleceğe yön vereceği görülüyor."

4. Bu dönemde dış kaynak kullanımı nasıl yapılandırılmalı? Dış kaynak kullanımı ile ilgili en önemli riskler nelerdir? Bu risklerle nasıl başa çıkılmalı?

Covid-19 pandemisi öncesinde, göreceli bol likidite ortamında dış finansmana fazlasıyla bağlı hale gelen firmalar için pandemi ekstra bir risk yarattı. Dünya çapında talepte yaşanan sert düşüş, yatırımcıları dolar ve hazine bonosu gibi daha güvenli enstrümanlara yönelterek dış kaynak ile büyüyen firmalar için finansman sıkıntısına sebep oldu. Dış finansman bulamayan firmalar için sermaye yatırımlarında yavaşlama/durma, faaliyet giderleri için kaynak sıkıntısı, büyüme planlarında aksaklıklar gibi riskler ortaya çıktığını görüyoruz. Türk firmaları için pandemi süresince bulunabilecek ucuz finansman kaynakları büyük oranda kamu kredileri olarak öne çıkıyor. Kamu tarafından sağlanan önlem paketleri ve kredi imkanları firmalar tarafından değerlendirilmeli.

5. Tedarik zincirinin etkin yönetiminde günümüzün iş ihtiyaçlarını karşılayacak finansal ve analitik yetkinlikler neler olmalıdır?

Şirketlerin bu dönemde geleneksel zaman serileri bazlı talep ve tedarik planlama modelleri yerine, daha esnek ve anlık değişimlerden kolay etkilenmeyecek analitik talep ve tedarik planlama modellerini uygulamaları gerekeceğini düşünüyoruz. Bu süreçte izlenebilirliği artırmak kritik öneme sahip olacak. Bu yüzden planlamanın odağına talep kavramını yerleştirmek ve talebin günlük raporlamalarla takibini sağlamak önem arz ediyor. Pandemi sürecinin tedarik zincirindeki diğer paydaşlara potansiyel etkisi değerlendirilmeli ve tedarik zincirindeki kilit performans göstergeleri kullanılarak sayısallaştırılmalı. Yapılan çalışmaya göre yüksek risk grubundaki paydaşlara alternatif tedarik veya satış kanalları belirlenmeli. Talep tarafında olduğu gibi bütçede de revizyona gidilmeli, net işletme sermayesi düşürülmeye çalışılmalı. Ayrıca, yeni nakit akış projeksiyonu çalışmaları yapılmalı ve periyodik olarak takip edilmeli. Nakit yönetiminde bu dönemde asgari ihtiyaç duyulabilecek kadar nakit 'tampon' olarak ayrılmalıdır. Bütün tedarik zinciri sürecinin analitik bakış açısıyla gözden geçirilip bazı maliyetlerin ortadan kaldırılması sağlanabilir. Şirket içinde kur, faiz, EMTIA riski ve hedging uygulamalarına ilişkin yetkinlikler artırılmalı. Ham madde fiyat riskinin yönetilmesine ilişkin aksiyonlar ayrıntılı şekilde tanımlanmalı. Fiyatlama teknikleri ile ilgili uygulamaların (Bloomberg / Reuters üzerinden, Excel bazlı, vb.) kullanımını yaygınlaştırmanın da verimliliği artıracağını düşünüyoruz.

6. Mikro tedarik zinciri nedir? Organizasyonlar, mikro tedarik zincirlerini nasıl yapılandırabilirler?

Mikro tedarik zinciri satın alma noktalarına yakın konumlandırılmış, merkezi olmayan, esnek tedarikçi kontratlarına ve ilişkilerine sahip, asıl tedarik zincirine paralel geliştirilmiş mini tedarik modelleridir. Mikro tedarik zincirinin yapılandırılmasında öncelikle gelir kalemlerindeki çeşitlilik analiz edilerek, en çok gelir ve kâr getiren kalemlerin tespit edilmesi

gerekmekte. Sonrasında en yüksek kaliteyi talep eden müşteri grupları belirlenerek bu müşteri gruplarında en düşük maliyetlerin nasıl başarılabileceği ideal düzende tanımlanmalı. İdeal düzene ulaşılabilmesi için yeni mini operasyonel modeller tasarlanması da gerekiyor. Kendine özel operasyonel modeli olan her bir müşteri grubuna göre, şirketin operasyonel yapısı dinamik olarak yönetilmeli. Son olarak; operasyonel maliyetlerde, gelir ve kâr seviyesinde, müşteri memnuniyet oranında önce/sonra analizleri yapılarak beklenen iş etkisi ölçülmeli.

7. Satın alma faaliyetlerinin performansının ölçümünde kilit alanlar nelerdir? Bu dönemde tedarikçilerden nasıl daha iyi performans alınır?

Satın alma faaliyetlerinde performansı belirleyen en kilit faktörler fiyat-maliyet, ürün-kalite, lojistik ve organizasyon olarak özetlenebilir. Satın alma konusunda bu dört bileşen, en kritik performans ölçümlerini sağlıyor. Fiyat-maliyet karlılık konusunda şirketin atar damarı olarak görülebilecek bir ölçümdür. Satın almalarda (eğer ölçek ekonomisi mevcut değilse) şirket bünyesinde üretilmesi durumunda maruz kalınacak üretim maliyeti, satın alma fiyatını aşan ürünler tercih edilmelidir. Ürün-kalite şirketin rekabetçiliğini belirleyen metrik olarak öne çıkıyor. Daha yüksek pazar payı, satın alınan ara mal ve ham maddelerin ürün-kalite bağlamında verimli olmasını ön şart koşuyor. Satın alma işlemlerinin verimliliği lojistik birimiyle olan iş birliğine ve koordinasyona da sıkı şekilde bağlı. Şirketin faaliyetlerine ve seçtiği stratejiye göre değişiklik gösterebilecek lojistik faaliyetlerinin planlanması, satın almanın verimliliğini dolaylı yoldan belirleyen en önemli faktörlerden. Satın alma ekibinin organizasyonu da satın alma faaliyetlerinin performansını belirlemekte. Lojistik ve diğer birimler ile koordinasyona imkan sağlayacak bir organizasyon tasarımı, satın alma ekibinin performansını geliştireceğini öngörebiliriz. Covid-19 pandemisi döneminde tedarikçilerin olabildiğince yerli üreticilerden seçilmesi, tedarikçi kontratlarında uzun vadeye yoğunlaşmış kazan-kazan çözümlerin önerilmesi, yüksek fiyatlı satın alma gruplarında alternatif tedarikçilerin değerlendirilmesi gibi önlemler kritik öneme sahip.

8. Satın alma ile lojistik arasındaki koordinasyon sorunları nasıl giderilebilir?

Tedarik zincirinde satın alma ve lojistik birimleri arasındaki koordinasyon sorunları, çeşitli yatay ve dikey koordinasyon süreçleri tasarlanarak ortadan kaldırabilir. Birimler arasındaki iletişimi kolaylaştıracak ve gerçek zamanlı veri iletişimini mümkün kılacak çeşitli bilgi teknolojisi yazılımları, yatay koordinasyon sağlayarak satın alma ve dağıtım birimleri arasındaki iş birliğini artıracaktır. Satın alma ve lojistik arasındaki veri alışverişini hızlandıran yazılımlar, iki birimin de sipariş terminine uyumlu şekilde hareket etmesini kolaylaştırıyor. Bu yazılımların ERP uygulamalarıyla entegrasyonu, tüm operasyonel süreçlerin yönetimi ve analizi açısından da yararlı olacak. Yatay koordinasyonu artırabilecek bir diğer yöntem olarak stoktan sevkiyat (make-to-stock, MTS) gösterilebilir. Buna göre sipariş geldiği anda ürünler doğrudan müşteriye sevk ediliyor ve ciddi zaman tasarrufu elde ediliyor. Yüksek miktarda üretilen, standart endüstriyel ürünler için MTS etkin bir sevkiyat yöntemidir. Eğer satılan ürünlerin temel aksamları önceden imal edilmiş ancak henüz birleştirilerek son ürün haline getirilmemiş ise siparişe göre üretim (assemble-to-order, ATO) yöntemi de satın alma ve lojistik arasındaki iletişimi artıracaktır. ATO'ya göre siparişi alınan ürünlerin aksam ve parçaları hızlı şekilde birleştirilerek müşteriye sevkiyata başlanır. Müşteri talebinin tahmin edilebilir, yüksek hacimde üretimi yapılan ürün grupları ATO için idealdir. Dikey koordinasyon örneği olarak, lojistik ve satın alma birimlerinin bir çatı altında yönetilmesini mümkün kılan yeni bir organizasyonel yapı tasarımı verilebilir.

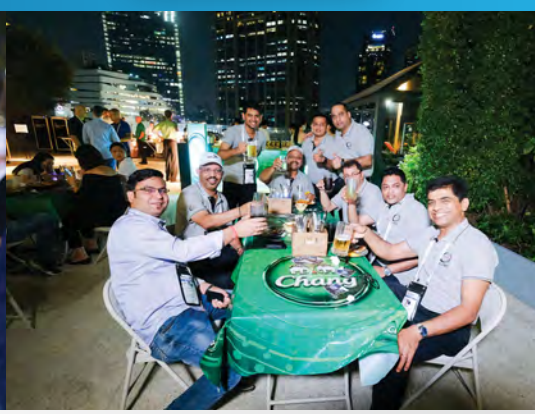
9. Tam zamanında yönetiminin (Just In Time- JIT-) temel prensipleri nelerdir?

Tam zamanında üretim (JIT) envanter yönetimi, aynı zamanda yalın üretim olarak da bilinir ve üreticilerin verimliliği artırmak için kullandıkları bir envanter stratejisidir. JIT yöntemini uygulamak için, üretim sistemi stratejilerini belirlemede dikkate alınması gereken altı temel ilke vardır: 1. Ana Üretim Planına uygun üretim: Bitmiş malları zamanında ve doğru miktarda tam zamanında üretmek ve depolama maliyetini azaltmak gerekmektedir. 2. Az miktarda üretim: Üretim, bir çok lotta planlanmayı önlemek için az gerçekleşmektedir. 3. İsraf azaltma: Atık mevcut operasyonlarının her alanında yok edilmelidir. Girdi kaynaklarının (malzeme, enerji, makine veya çalışma saatleri vb.) tüm kullanımı, üretim hedefine ulaşmak için gereken minimum değeri aşmamalıdır. 4. Ürün akışının sürekli iyileştirilmesi: Asıl hedef, darboğazlara neden olan ve verimsiz üretim koşullarını engelleyebilecek tüm koşulları (rölantide çalışmak, gecikme, malzeme taşıma vb.) ortadan kaldırmaktır. 5. Ürün kalitesinin iyileştirilmesi: Sürecin her adımında tam kontrol yoluyla bir sıfır hata durumuna ulaşmak için çaba sarf edilmelidir. 6. Uzun vadeli düşünme: JIT üretim sisteminin uygulanması uzun vadede tüm tarafların taahhüdü üzerine inşa edilmelidir.

10. Küresel ölçekte geleceğin tedarik zincirleri nasıldır?

Eski tedarik zincirlerinde güçlü öz sermaye ihtiyacı ve etkin nakit akışı önemliyken artık güçlü iş ağı ve üçüncü taraflar ile güçlü ilişkiler ön plana çıkıyor. Akıllı teknolojiler ile iyileşen ve kendini sürekli anlık optimize eden tedarik zincirlerinin geleceğe yön vereceği görülüyor. Sabit, oturmuş, sürekli kullanılan rotaların yerini dinamik rotalar alırken, sabit maliyetlerdense dinamik maliyetlerin ön plana çıktığı görülüyor. Eski tedarik zincirleri satın alma ve ham madde tedariki ağırlıklı iken şimdiki ve geleceğin tedarik zincirleri tedarikçilerden müşterilere uçtan uca tüm değer zincirini kapsıyor. Geleceğin tedarik zinciri, bulut tabanlı, kendinden öğrenen yapay zeka uygulamaları ile desteklenmiş, nesnelerin birbiri ile internet altyapısıyla bağlantılı olduğu iletişim ağı ile otomatik olarak yönetilebildiği, gerçek zamanlı uçtan uca izlenebilir olarak tanımlanıyor Nesnelerine internetine ek olarak blockchain teknolojisi de tedarik zincirinin geleceğine yön verecek gelişmelerden birisi olarak öne çıkıyor. Blockchain bazlı bir veri tabanı özellikle satın alma, dijital ödemeler, lojistik ve imalat gibi tedarik zinciri birimlerinde kaynak tasarrufu sağlıyor ve takip edilebilirliği artırıyor.

WANT TO KNOW WHAT MAKES WCA SO POWERFUL?



Our members are dedicated, honest and hard working. **We expect nothing less.**

WCA Leading the World in Logistics Partnering

Join the world leader in logistics partnering.

www.wcaworld.com

DÜNYA AVUCUMUZUN İÇİNDE

ABD'den Çin'e, Avrupa'dan Asya'ya çok geniş bir coğrafyada 81 lojistik merkeziyle hizmet veriyoruz.

BGL BARSAN GLOBAL LOJİSTİK

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