

UTA Lojistik

MAYIS 2026 YIL 32 SAYI 5

Ahmet Altunkum - YMB

Sektörün yeni kimliği
**'YÜK
MÜHENDİSLİĞİ'**

DP World'den
**'TEK ÇATI'
MODELİ**

Yasin Korkmaz

Lojistik
**KUŞATMA
ALTINDA!**

Salih Kodaman - AND

Güçlü bir
**GELECEK
KURACAĞIZ**

Hareket
**DÜNYADA
İLK 3'E
OYNUYOR**

Enerjisa Üretim
**LOJİSTİK
RİSKLERİ**
sahada yönetiyor



PROJE LOJİSTİĞİNDE

ŞİFRELER DEĞİŞİYOR

PAN 360 SUSTAINABILITY

SOLUTION HUNTER

PAN LOGISTICS 7/24

Spare Parts Logistics
Pan Flash △ Pan DGR △ Autolog
Marine △ Aerospace

Pan Project **Pan Med** **X Line**

Pan WMS **Pan Event**

Uzman ekip △ **İhtiyaca özel rota ve akıllı çözümler**

www.panlogistics.com.tr

BATU LOGISTICS

Logistics redefined

Kontrol Kulesi Konseptimizle Teslimatlarınızda Tam Kontrol

Teslimatlarınızın ve projelerinizin tüm süreçlerini tek merkezden dedike ekiplerle yönetiyor, kusursuz süreç yönetimi sunuyoruz.



BATU LOGISTICS
Logistics redefined

BATU LOGISTICS
Logistics redefined

444 BATU
2 2 8 8

batulogistics.com | info@batulogistics.com

YENİLENEBİLİR ENERJİYİ GELECEĞE TAŞIYORUZ



Türkiye'de üretilen yenilenebilir enerji kurulu gücün

%45 'inde bizim imzamız var.

Bugüne kadar sunduğumuz taşıma, vinç ve montaj hizmetleriyle

6632,71 MW

enerji üretimine katkıda bulunmaktan gurur duyuyoruz.



hareket.com



HAREKET

26

15 milyar dolarlık yük mühendisliği sektörü lojistiğe yeni bir kimlik kazandırıyor



Ahmet Altunkum

34

Ağır nakliye sektöründe güçlü birliktelikle, güçlü bir gelecek kuracağız



Salih Kodaman

36

DP World'den proje kargoda "tek çatı" modeli



Ezgi Malçok

40

Hareket dünya liginde ilk 3'e yükselme hedefinde



Abdullah Altunkum

46

Enerjisa Üretim dev enerji projelerinde lojistik riskleri sahada yönetiyor



Aziz Ünal

54

Lojistik Vizyon: Lojistik kuşatma altında!



Yasin Korkmaz



DOSYA

ENERJİ PROJELERİNDE YÜK MÜHENDİSLİĞİ

26 15 milyar dolarlık yük mühendisliği sektörü lojistiğe yeni bir kimlik kazandırıyor

30 Makale: Mühendislikte eksik bir paradigma olarak yük mühendisliği

DOSYA

ENERJİ, PROJE VE AĞIR YÜK LOJİSTİĞİ

34 Ağır nakliye sektöründe güçlü birliktelikle, güçlü bir gelecek kuracağız

36 DP World'den proje kargoda "tek çatı" modeli

40 Hareket dünya liginde ilk 3'e yükselme hedefinde

44 SGS TransitNet ağır nakliyecilerin sahadaki yükünü paylaşıyor

46 Enerjisa Üretim dev enerji projelerinde lojistik riskleri sahada yönetiyor

50 Türkiye'nin yükselen rolü ve endüstriyel poliüretan çözümler için yeni fırsatlar

HABER

18 Turkish Cargo, yenilenen kurumsal web sitesiyle hava kargo süreçlerini kolaylaştırıyor

20 Mars Logistics 2026'da 740 milyon euro ciro hedefliyor

21 AND'de bayrağı Salih Kodaman devraldı

43 Limanlarda nisan rekoru kırıldı!

54 Lojistik Vizyon: Lojistik kuşatma altında!

56 UTİKAD ve SGS TransitNet'ten lojistikte verimlilik odaklı iş birliği

TİCARİ ARAÇLAR

57 Renault Trucks D, Euro NCAP'ten 4 yıldız ve CitySafe etiketi kazandı

58 Ağır vasıta ve treyler sektörü 'dönüşüm kaçınılmaz' diyor!

60 Tırsan'ın geliştirdiği Pendle Low-Loader'a Türkiye ve Avrupa'dan tam not

64 Anadolu Isuzu Çayırova Tesisine uluslararası ziyaret

LOJİSTİK GÜNDEM

49 Seyhan Gülhan: Enerji, proje & ağır yük lojistiğinde sürdürülebilirlik



TÜRKİYE: ENERJİ VE PROJE LOJİSTİĞİNİN YÜKSELEN BÖLGESEL GÜCÜ

BİLGEHAN ENGİN
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı



ENERJİ, PROJE VE AĞIR YÜK LOJİSTİĞİNDE DEMİRYOLUNUN STRATEJİK ROLÜ

ONUR KÜÇÜKAKDERE
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı



DP WORLD

PROJE YÜKÜNÜZ İÇİN HER ADIM ÖNCEDEDEN PLANLI



Standart dışı ve ağır yükler için ihtiyaca özel çözümler



Küresel ağımız ve liman işletmeciliğindeki uzmanlığımızla operasyon süreçlerinizi kesintisiz şekilde yönetiyoruz



Deneyimli ekibimizin desteğiyle uçtan uca hizmet sunuyoruz

**YÜKÜNÜZÜN YOLCULUĞUNU BİZ PLANLAYALIM,
SİZ İŞİNİZİ BÜYÜTMEMEYE ODAKLANIN.**

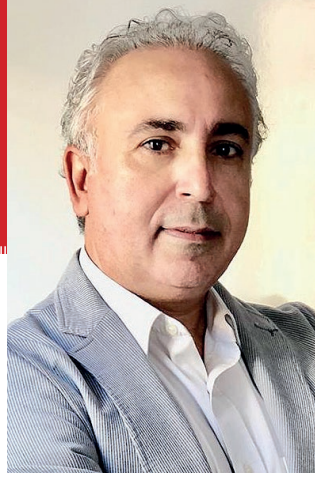


BİZE ULAŞIN

EDİTÖRDEN

Cem KAÇMAZ

cemk@esmyayincilik.com.tr



PROJE LOJİSTİĞİNDE OYUNUN ADI DEĞİŞİYOR...

Enerji dönüşümü ve büyük ölçekli altyapı yatırımları, küresel proje, ağır yük ve enerji lojistiği pazarını köklü biçimde yeniden şekillendiriyor. Farklı sektör analizleri ve enerji yatırımı eğilimleri birlikte değerlendirildiğinde, global pazarın 2025 itibarıyla yaklaşık 400-450 milyar dolar bandında olduğu görülüyor. Orta vadeli projeksiyonlar ise, özellikle yenilenebilir enerji yatırımları ve küresel altyapı harcamalarındaki artışa paralel olarak, sektörün 2030'a doğru 600-750 milyar dolar bandına ulaşabileceğine işaret ediyor. Bu çerçevede büyüme yalnızca hacimsel bir genişleme olarak değil, taşınan yüklerin niteliğinin değişmesi, operasyonların mühendislik yoğun hale gelmesi ve risk yönetimi ihtiyacının artmasıyla birlikte yapısal bir dönüşüm olarak öne çıkıyor.

International Energy Agency ve UNCTAD verileri, özellikle yenilenebilir enerji ve altyapı yatırımlarının sektörde talebi hızlandırdığını gösteriyor. Bu tablo, lojistiği klasik bir "taşıma faaliyeti" olmaktan çıkararak mühendislik ve proje yönetimi temelli bir yapıya dönüştürüyor. Bugün ağır yük lojistiği; rüzgar türbinleri, enerji santrali bileşenleri, trafo sistemleri ve rafineri modülleri gibi özel mühendislik gerektiren yüklerle şekilleniyor. Bu da planlamanın üretimden önce başladığı, risk ve mühendisliğin sürecin merkezine yerleştiği yeni bir operasyon modelini zorunlu kılıyor.

DHL Group ve AP Moller Maersk analizleri, multimodal taşımacılığın ve entegre risk yönetiminin artık standart hale geldiğine işaret ediyor. Denizyolu, karayolu ve demiryolu birlikte yönetilirken, güzergâh analizleri ve altyapı uygunluk çalışmaları kritik rol oynuyor. Buna karşın sektör ciddi bir kapasite baskısıyla karşı karşıya. Heavy-lift gemiler, özel vinçler ve SPMT ekipmanlarındaki sınırlı arz, büyük projelerde planlama sürelerini uzatırken; jeopolitik riskler ve Süveyş hattındaki belirsizlikler maliyetleri artırıyor.

Enerji dönüşümü ise bu yapının en güçlü itici gücü olmaya devam ediyor. Offshore rüzgar projeleri, hidrojen yatırımları ve şebeke modernizasyonu, ağır yük lojistiğinde yeni bir talep dalgası yaratıyor. Bölgesel düzeyde Asya-Pasifik üretim gücüyle öne çıkarken, Avrupa yeşil dönüşümle, Orta Doğu ise büyük ölçekli enerji yatırımlarıyla büyümenin merkezinde yer alıyor. Bu tablo içinde Türkiye, Orta Koridor ve Kalkınma Yolu Projesi gibi stratejik hatlarla birlikte yalnızca transit ülke değil, operasyonel bir proje lojistiği merkezi olma yönünde konumunu güçlendiriyor. Liman yatırımları, enerji koridorları ve artan mühendislik kabiliyeti bu dönüşümü destekliyor.

Sektörel dönüşümün en kritik tartışma başlıklarından biri ise "kimlik kazanımı" meselesi. Yük Mühendisliği Birliği değerlendirmelerine göre ağır yük ve proje lojistiği, artık yalnızca taşımacılığın bir alt kolu değil, mühendislik, planlama ve risk yönetimini bir araya getiren bağımsız bir uzmanlık alanı olarak tanımlanmalı. Birlik, sektörün bu yeni yapısıyla birlikte "lojistik hizmet" algısından çıkarak "yük mühendisliği" kimliğiyle kurumsallaşması gerektiğini vurguluyor.

Sonuç olarak sektör artık sadece taşıma kapasitesi ile değil, mühendislik, dijitalleşme ve proje yönetimi kabiliyetiyle rekabet edilen yeni bir döneme girmiş durumda.

Keyifli okumalar...

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 Rezervasyonu

(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 MATBAA

Anadoluhisari Caddesi No: 50/3

Kağıthane / İSTANBUL

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

BİRLİKTE
BÜYÜYÖRÜZ

Emek verenlerin dünyaya açılmasını kolaylaştırıyor,
birlikte büyüyoruz.



TURKISH CARGO

OMSAN Lojistik'ten, Renault ile Fas'ta 5 yıllık yeni sözleşme

OMSAN Lojistik, köklü iş ortaklarından Renault ile yürüttüğü stratejik işbirliği kapsamında Fas operasyonu için 5 yıllık yeni sözleşme imzaladı. OMSAN Lojistik'in Renault ile 50 yılı aşan işbirliği, Fas operasyonu için 16 Mart'ta başlayan sözleşmeyle uluslararası ölçekte güçlendi. OMSAN Lojistik'in Renault araçlarının Fas'taki taşımacılığına yönelik işbirliği, 13 Ocak 2020'de kazanılan ihaleyle başladı. Bu süreçte sergilenen yüksek operasyonel performans, zamanında teslimat oranları ve müşteri odaklı yaklaşım sayesinde sözleşmeler kademeli olarak genişletildi. Mart 2023'te kazanılan 3 yıllık ihaleyle taraflar arasında işbirliği güçlenirken, OMSAN Lojistik'in sahadaki performansı sürdürülebilir



başarının somut göstergesi oldu. Bu yıl gerçekleştirilen son ihale sürecinde altyapısı, yenilikçi çözümleri ve entegre lojistik kabiliyetleriyle şirket, ihaleyi yeniden kazandı. Sözleşme kapsamında taraflar arasında işbirliği 5 yıl boyunca kesintisiz devam edecek. OMSAN Lojistik Genel Müdürü Ahmet Tansık, kazanılan yeni ihale ile ilgili değerlendirmesinde şunları söyledi: "Fas'ta elde ettiğimiz bu yeni 5 yıllık sözleşme; sadece rekabetçi bir sürecin kazanımı değil, aynı zamanda sahada ortaya koyduğumuz disiplinin, sürdürülebilir hizmet anlayışımızın ve güvene dayalı iş modelimizin bir sonucudur. OMSAN olarak, Renault'un küresel tedarik zincirine değer katmaya ve operasyonel mükemmelliği uluslararası ölçekte sürdürmeye kararlıyız."

Raben, Türkiye-İtalya hattında ekspres taşımacılık hizmetine başladı

Raben Group, Avrupa ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticaret bağına güçlendirecek yeni hamleler gerçekleştirmeye devam ediyor. Türkiye ile İtalya arasında Ro-Ro ve kara yolu bağlantılı standart taşımacılığın yanında, şimdi de ekspres taşımacılık için 72-96 saatte teslimat gerçekleştirmeye başladı. Raben, aynı zamanda askılı tekstil taşımacılığı konusundaki uzmanlığını bu hat üzerinde de konuşturmayı hedefliyor. Raben Türkiye Satış ve Müşteri Hizmetleri Müdürü Burak Yeşilova, bu hattın, şirketin uluslararası ağındaki stratejik önemine ilişkin şunları kaydetti: "İtalya-Türkiye kara yolu hattımızda düzenli seferlerimizi güçlendirmek, uluslararası ağıımızın gelişimi için son derece



önemli bir adım. İstikrarlı sefer programlarımızı, uzman ekibimizle ve askılı taşımacılık gibi sektörel çözümlerimizle güçlendirdik. Böylece müşterilerimize yalnızca güvenilir bir hizmet sunmakla kalmıyor, tedarik zincirlerinin gerçeklerine tam uyum sağlayan, onlara özel süreçler yönetiyoruz." Türkiye-İtalya hattında kara yolu odaklı bir modeli benimseyen Raben Group, bu sayede müşterilerine planlamada esneklik sağlarken, teslimat sürelerindeki sapmaları da minimuma indiriyor. Avrupa ve Avrasya pazarlarını birbirine bağlayan uluslararası bir lojistik sağlayıcısı olma rolünü pekiştiren Raben, 17 ülkedeki 170 şubesi ve günlük 11 bin taşıma operasyonu ile sektördeki konumunu daha da sağlamlaştırıyor.



Çobantur Logistics CIS bölgesinde ERP ile avantaj sağlıyor

Çobantur Logistics, yerli ERP entegrasyonu sayesinde CIS bölgesindeki operasyonlarında maliyet avantajı sağladığını açıkladı. Türkiye'nin transit ticaretteki rekabet gücünü artırmaya yönelik yeni vergi düzenlemeleri kapsamında İstanbul Finans Merkezi'nde transit ticaretten elde edilen kazançlara yönelik kurumlar vergisi indiriminin yüzde 100'e çıkarılması planlanıyor. Şirket, bu gelişmelerin sektöre önemli fırsatlar sunduğunu belirtiyor. Çobantur Logistics Yönetim Kurulu Başkanı Ulaş Çobanoğlu, küresel ölçekte artan maliyet baskıları ve jeopolitik belirsizliklerin tedarik zincirini zorladığını ifade ederek, özellikle yakıt ve yan ürün maliyetlerindeki artışın fiyatlamayı zorlaştırdığını vurguladı. Şirket, Avrupa, Türkiye ve Orta Doğu arasındaki operasyonlarını dijital altyapı ve yerli ERP sistemiyle yöneterek yük rotası ve gümrük süreçlerini gerçek zamanlı optimize ediyor. Bu sayede hem operasyonel verimlilik artıyor hem de maliyetler düşüyor. Ulaş Çobanoğlu, çok ülkeli operasyonları tek merkezden yöneterek müşterilerine hız, maliyet avantajı ve rekabet gücü sağladığını belirtti.

DKV MOBILITY'DEN FİLOLARA VADE VE HGS AVANTAJI



DKV Mobility, Türkiye'de ticari filolara yönelik hizmetlerini genişleterek yakıtın ötesinde finansal ve operasyonel kolaylıklar sunmaya başladı. Şirket, esnek vade seçenekleri ve HGS işlemlerinin tek fatura altında toplanmasıyla filo yönetiminde maliyet kontrolünü daha şeffaf hale getiriyor. Avrupa merkezli DKV Mobility, Türkiye'deki faaliyetlerini güçlendirirken nakit akışını rahatlatan vade imkânları ve HGS işlemlerinde sağlanan faturalandırma avantajını devreye aldı. Bu yapı, özellikle lojistik firmalarının gider yönetimini kolaylaştırıyor. Esnek

vade uygulaması sayesinde filolar yakıt ve yol giderlerini anlık ödeme baskısı olmadan yönetebiliyor. HGS işlemlerinin tek faturada toplanması ise köprü ve otoyol harcamalarında KDV avantajı ve daha kolay gider takibi sağlıyor. DKV Mobility Türkiye Ülke Müdürü Deniz Çokcoş Sezer, çözümlerin hem nakit akışını iyileştirdiğini hem de yol giderlerini tek sistem altında daha verimli yönettiklerini belirtti.

Şirket, yakıt, otoyol ve köprü geçişlerini tek platformda birleştirerek filo operasyonlarında maliyet kontrolünü güçlendiriyor.



YYS ve İzinli Gönderici Hizmeti ile SGS TransitNet farkını yaşayın

11 ÜLKEDE İZİNLI GÖNDERİCİ, 6 ÜLKEDE YYS HİZMETİ

SGS TransitNet, transit beyannameleri (Transit refakat belgesi/T1/T2/TR) oluşturmanızı, gümrüklere sunmanızı ve takip etmenizi sağlayan güvenli, çok lisanlı ve web tabanlı bir e-transit platformudur.

AB, Birleşik Krallık, Sırbistan, Makedonya ve Türkiye gümrüklerinde, NCTS Avrupa Ortak Transit bölgesinde ve ayrıca toplam 24 ülkede Asıl Sorumludur. SGS TransitNet'i kullanarak bu ülkelerdeki herhangi bir hareket noktasından, NCTS Ortak Transit, Avrupa Birliği üyesi 36 ülkenin herhangi birine yönelik T1/T2/TR/BY beyannamesi oluşturabilirsiniz.

SGS TRANSITNET TRANSİT SİSTEMİ DESTEK HİZMETLERİ A.Ş.

SGS TransitNet Merkez
Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No: 95
İş İstanbul Plaza Güneşli Bağcılar - İstanbul
t +90 212 368 40 20
f +90 212 224 78 96
e transitnet.turkey@sgs.com



SGS TransitNet Çerkezköy
YYS/ İzinli Gönderici Tesisi
Karamahmet Mah. Emin Dede Cad.
No: 81/1 (Tem Otoyol Hizmet Tesisi
İstanbul Edirne Yönü) Ergene - Tekirdağ



SGS Transitnet Çatalca
YYS / İzinli Gönderici Tesisi
Murat Bey Merkez Mah.
Çatalca Yolu Cad.
No: 92 Çatalca - İstanbul

Ro-Ro trafiğinde %20'lik liderlik Port Yarımca'da

OYAK ile Japon Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) grubunun ortaklığıyla 2018'da Kocaeli Körfezi'nde kurulan Port Yarımca, yıllık 780 bin araçlık kapasitesiyle sektördeki konumunu güçlendiriyor. Uluslararası otomobil markalarının dış ticaret kapısı olarak faaliyetlerini her yıl artıran liman, 'Ro-Ro' konseptinde hizmet veriyor. Yıllık 780 bin araçlık kapasitesiyle Port Yarımca, geçen yıl Türkiye toplam Ro-Ro hacminin yüzde 20'sini tek başına gerçekleştirdi ve 428 bin 119 adetlik elleçleme miktarına ulaştı. Toplam 20 bin araçlık stoklama alanı, Port Yarımca'ya büyük ölçekli operasyonları eş zamanlı, emniyetli ve esnek biçimde yönetme olanağı tanıyor. Port Yarımca Genel Müdürü Gökâl Sözen, uluslararası standartlarda hizmet sunan bir Ro-Ro limanı olmanın sorumluluğuyla otomotiv lojistiğinde müşterilerine yüksek verimlilik ve operasyonel güvenlik sağlayan çözümler geliştirdiklerini



belirtti. Sözen, entegre hizmet modelleri ve güçlü altyapıları sayesinde süreçleri tek noktadan yöneterek müşterilerinin operasyonlarını hızlandırdıklarını aktardı. Gelecekte küresel otomotiv sektöründeki dönüşümü yakından takip ederek dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve operasyonel mükemmeliyet odağında yatırımlarını sürdürmeyi hedeflediklerini vurgulayan Sözen, "Port Yarımca'yı sadece bir liman değil, müşterilerine değer üreten stratejik bir lojistik merkez olarak konumlandırmayı sürdüreceğiz" ifadesini kullandı.

Alışan Lojistik'ten iş sağlığı ve güvenliğinde uluslararası başarı

Alışan Lojistik, iş sağlığı ve güvenliği alanındaki uygulamalarıyla uluslararası düzeyde önemli bir başarıya imza attı. İngiltere merkezli, iş sağlığı ve güvenliği alanında dünya genelinde referans kabul edilen kuruluşlardan British Safety Council tarafından verilen International Safety Award 2026 kapsamında şirket, "Distinction (Üstün Başarı)" seviyesinde ödüle layık görüldü. Kazanılan ödüle ilişkin değerlendirmede bulunan Alışan Lojistik CEO'su Damla Alışan, "Uluslararası arenada 'Distinction (Üstün Başarı)' seviyesinde bu ödüle layık gö-



rülme, iş sağlığı ve güvenliğini tüm süreçlerimizin merkezine konumlandığımız yaklaşımımızın önemli bir göstergesi. Şirketimizde iş sağlığı ve güvenliği süreçleri, SEÇ-K (Sağlık, Emniyet, Çevre ve Kalite) yaklaşımı kapsamında; risklerin önceden belirlenmesi, çalışanların düzenli eğitimlerle desteklenmesi ve sahada etkin denetim mekanizmalarının uygulanması esasına dayalı olarak bütüncül bir anlayışla yönetilmektedir. Bu yaklaşımı yalnızca bir yönetim sistemi olarak değil, kurum kültürümüzün ayrılmaz bir parçası olarak görüyoruz" dedi.



Alport, Malabo ve Bata limanlarını devraldı

Türkiye'nin Afrika'daki liman yatırımları genişlemeye devam ediyor. Albayrak Grubu'nun liman işletmeciliği markası Alport, Ekvator Ginesi'nin stratejik Malabo ve Bata limanlarının işletmesini resmen devraldı. 13 Kasım 2024'te imzalanan imtiyaz sözleşmesi kapsamında tamamlanan süreçle birlikte operasyonlar 1 Nisan 2026 itibarıyla Alport'a geçti. Başkent Malabo'da düzenlenen devir törenine Ekvator Ginesi Başbakanı Manuel Osa Nsue Nsua, üst düzey hükümet yetkilileri ve Türk heyeti katıldı. Törende konuşan Nsua, limanların modernizasyonunun ülke ticareti için kritik önem taşıdığını belirterek, Türkiye ile iş birliğinin bölgesel lojistik açılarından değerli olduğunu ifade etti. Albayrak Grubu Yönetim Kurulu Başkan Vekili Nuri Albayrak ise sürecin uzun müzakereler ve karşılıklı güvenle tamamlandığını vurgulayarak, "Bu yatırım Afrika ile Türkiye arasında güçlü bir lojistik köprü oluşturacak" dedi. İmtiyaz kapsamında limanlar 25 yıl boyunca Alport tarafından işletilecek, modernize edilecek ve geliştirilecek. Gine Körfezi'ndeki Malabo ve Bata limanlarının, Orta Afrika ülkelerinin ticaret bağlantılarını güçlendirmesi ve yeni lojistik koridorların gelişimine katkı sağlaması bekleniyor.

KITA LOGISTICS'TEN ENTEGRE YATIRIM HAMLESİ

Küresel ticarete artan jeopolitik riskler ve ekonomik dalgalanmalar karşısında Kıta Logistics, yaklaşık 600 milyon TL'lik Yeşil Lojistik ve Dijital Dönüşüm yatırımını kapsamında yurt içi konteyner taşımacılığına yönelik özmal araç ve ekipman yatırımlarını devreye aldı. İlk etapta 7 çekici ve 10 dorseden oluşan yeni yapı ile ihracat ve ithalat konteyner taşımalarının daha entegre yönetilmesi hedeflenirken, operasyonel esnekliğin artırılması ve müşterilere daha öngörülebilir hizmet sunulması amaçlanıyor. Şirket, bu yatırımla birlikte T1 yazılımı, teminat kullanımı, sigortalı taşıma ve araç takip sistemleri gibi kritik süreçleri daha kontrollü yönetebilir hale gelirken, yoğun dönemlerde yaşanan tedarik belirsizliklerini azaltmayı hedefliyor. Yatırımın ikinci fazında ise filonun 20 çekici ve 25

konteyner dorseye çıkarılması planlanıyor. Kıta Logistics Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Emre Eldener, yatırımın operasyonel sürekliliği destekleyen bir altyapı oluşturmayı amaçladığını belirtirken, Kıta Logistics Antrepolar ve Yurtiçi Lojistik Genel Müdürü Bilal Yurttaş ise liman, depo ve taşıma süreçlerinde daha planlanabilir bir yapı hedeflediklerini ifade etti. Şirket ayrıca, Carbon Emit iş birliğiyle karbon ayak izi ve sera gazı emisyonlarının ölçümü ve raporlanmasını dijital altyapıya taşıdı. Bu dönüşümle veri doğruluğu ve izlenebilirliğin artırılması hedefleniyor. Carbon Emit Kurucusu Volkan Çatal da iş birliği sayesinde emisyon verilerinin anlık ve izlenebilir şekilde yönetilebildiğini, bunun hem operasyonel verimliliği hem de sürdürülebilirlik performansını güçlendirdiğini söyledi.



BIG.e

Ticaretin Küçük Devi

Kargo ve lojistikten sağlık taşımacılığına, belediye hizmetlerinden mobil satış noktalarına... BIG.e, şehir içi görevlerin her formuna adapte olabilen çok yönlü bir lojistik çözümü.

Sessiz, çevreci, verimli.

- | 1.000 kg'a kadar taşıma kapasitesi |
- | Standart duvar tipi priz ile her yerde şarj edilebilme özelliği |
- | Üstün manevra kabiliyeti |



'Made in EU ihracatçıyı da lojistik sektörünü de memnun edecek'

Transit taşıma ve depolama alanında faaliyet gösteren CDA Lojistik Yönetim Kurulu

Başkanı Cem Sular, Avrupa Komisyonu'nun Sanayi Hızlandırıcı Yasa (IAA) Tasarısı'nın Türkiye'yi küresel tedarik zincirinde daha kritik bir konuma taşıyacağını söyledi. Sular, Türkiye'de üretilen ürünlerin "AB menşeli statüsünde" değerlendirilmesinin, ihracat kapasitesini artırırken Avrupa tedarik zincirini de Türkiye üzerinden yeniden şekillendireceğini belirtti. Bu gelişmeyle İstanbul'un yalnızca bir geçiş noktası değil, Asya-Avrupa arasında bir



stok ve sipariş yönetim üssüne dönüşeceğini ifade etti.

"Bu süreç sadece vergi avantajı değil, tedarik güvenliği odaklı stratejik bir dönüşüm" diyen Sular, Avrupa'nın üretim hatlarını Türkiye'ye daha fazla entegre edeceğini vurguladı. CDA Lojistik'in mevcut operasyon gücüne de değinen Sular, İstanbul'daki 17 bin metrekarelik gümrüklü antrepo ve Çatalca'daki 15 bin metrekarelik ihracat deposuyla çalıştıklarını aktardı. Proaktif stok yönetimi sayesinde Avrupa'ya teslimat sürelerini 3-5 güne, yurt içi teslimatları ise 24 saate kadar indirdiklerini söyledi.



Alp Özler Grup'tan 23 Nisan'a anlamlı proje

Alp Özler Grup, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kapsamında hayata geçirdiği özel projeye çalışanlarının çocuklarını sürece dahil ederek dikkat çekici bir çalışmaya imza attı. Proje kapsamında personelin çocuklarından, anne ve babalarının işlerini kendi hayal dünyalarıyla resmetmeleri istendi. Ortaya çıkan çalışmalar, yalnızca çizimlerden değil, çocukların duygu ve hayal gücüyle şekillenen özgün bir anlatıdan oluştu. Projeye katılan çocuklar, Alp Özler araçlarını ve çalışanlarını kimi zaman uzayda yıldızlar arasında, kimi zaman gökkuşağı altında, kimi zaman da dağlık alanlarda tasvir etti. Bazı çizimlerde rüzgâr enerjisi taşıyan tırlar, bazılarında ise işe uğurlanan bir baba ve onu bekleyen aileler yer aldı. Her bir eser, çocukların gözünde işin sadece bir meslek değil, aynı zamanda bir "kahramanlık hikâyesi" olarak algılandığını ortaya koydu. Toplanan resimler özel bir kurgu ile bir araya getirilerek hikâyeleştirilip video çalışmasına dönüştürüldü. Hazırlanan içerik, şirketin merkez ofisi ve grup şirketlerinde sergilenerek çalışanlarla buluşturuldu. Videoda anlatım çocukların diliyle yapılırken, onların hayal gücü ve duyguları doğrudan izleyiciye aktarıldı. Alp Özler Grup Kurumsal İletişim ve Marka Müdürü Zarife Atik, projeye ilişkin yaptığı açıklamada, 23 Nisan'ın ruhuna uygun olarak çocukların hayal gücüne kulak vermek istediklerini belirterek, "Ortaya çıkan her resim bizim için çok kıymetli bir hikâyeye dönüştü. Çalışmalarımızın onlar için ne ifade ettiğini bu sayede daha iyi anladık" dedi.

DHL Supply Chain Türkiye, Asya 1 tesisini hizmete açtı

DHL Supply Chain Türkiye, Asya 1 tesisini hizmete açtığını duyurdu. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'na yakın konumuyla İstanbul'un Tuzla ilçesinde yer alan yeni tesis, farklı sektörlerin değişen ve artan tedarik zinciri ihtiyaçlarına özelleştirilmiş, esnek ve uçtan uca lojistik çözümler sunmak üzere hayata geçirilen stratejik bir yatırım olarak öne çıkıyor. DHL Supply Chain Türkiye Genel Müdürü Buket Cox tesisle ilgili olarak, "Özellikle Sağlık Hizmetleri Lojistiği alanındaki uzmanlığımızı daha da ileri taşıırken, çok sektörlü yapımız sayesinde farklı endüstrilerin hızla değişen ihtiyaçlarına yüksek çeviklikle yanıt verebiliyoruz. Enerji verimliliği ve teknoloji odaklı altyapımız, hem müşterilerimizin beklentilerini hem de DHL

Group 2030 vizyonunu destekleyen sürdürülebilir bir operasyon modeli sunuyor" dedi. DHL Supply Chain Türkiye'nin Asya 1 tesisi, sağlık ve hızlı tüketim ürünleri operasyonlarını tek çatı altında birleştiren entegre bir lojistik merkez olarak öne çıkıyor. 36.000 m²'lik depolama alanına sahip tesis, GDP ve GMP standartlarına uyumlu şekilde çalışarak sağlık lojistiğinde yüksek güvenlik ve kalite sağlıyor. Tesis; sıcaklık kontrollü depolama, 7/24 operasyon, gelişmiş izlenebilirlik sistemleri ve ulusal uluslararası mevzuata tam uyumlu süreçleriyle tedarik zincirinde şeffaflık ve süreklilik sunuyor. Ayrıca GoGreen yaklaşımı kapsamında güneş enerjisi, otomasyonlu sistemler ve düşük emisyonlu ekipmanlarla sürdürülebilir ve çevre dostu lojistik uygulamaları hayata geçiriliyor.



UND TIR SÜRÜCÜ AKADEMİSİ KONYA'DA SÜRÜCÜ YETİŞTİRECEK

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Konya ve çevresindeki üyelerinin oluşturduğu konsorsiyumun öncülüğünde ve Konya Ticaret Odası Mesleki Eğitim Merkezi çatısı altında TIR Sürücü Eğitim Programı'nı hayata geçirdi. Program kapsamında adaylara 32 saat teorik, 68 saat ise pist ve trafikte uygulamalı eğitim verilecek. Eğitimi başarıyla tamamlayan katılımcılar, Konya Ticaret Odası Mesleki Eğitim Merkezi tarafından belgelendirilecek ve UND üyesi firmalarda istihdam edilecek. Eğitimlerde ayrıca TOBBUND ve Kolay Transit Merkezleri prosedürleri ile Prometeon tarafından temel lastik eğitimi de veriliyor. UND tarafından yapılan açıklamada, Konya'da Kadın TIR Sürücü Akademisi'nin kurulmasına katkı sağlayan sektör temsilcilerine de teşekkür edildi. UND'den yapılan açıklamada Konya'da Kadın TIR Sürücü Akademisi kurulmasında katkı sağlayan; Yükseller Lojistik'ten Ali Bey Yüksel, Şirin Nakliyat'tan

Mehmet Şirin, Gölova Uluslararası Nakliyat'tan Mehmet Başaran, Poçan Lojistik'ten Sercan Poçan, Tekelioğlu Lojistik'ten Mustafa Tekelioğlu, Yörük Taşımacılık'tan İbrahim Öcal, Gölpak Uluslararası Nakliyat'tan Mahsun Gümüş, Emir Hazır Beton'dan Emir İncir ve Ornak Uluslararası Nakliyat'tan Fatih Öcal'a teşekkür edildi.



ÇEKİMİN YENİ MERKEZİ: F-MAX



510 PS gücündeki Ecotorq GEN2 motoru, gelişmiş sürüş destek sistemleri ve yenilenen konfor odaklı kabiniyle F-MAX; uzun yol taşımacılığında güç, verimlilik ve teknolojiyi bir arada sunuyor.

Yenilenen dijital ekranları, ayna kamera sistemi ve geliştirilmiş aerodinamik tasarımıyla F-MAX, sürüşü daha güvenli, daha konforlu ve daha kontrollü hale getiriyor.



→ Qatar Airways Cargo Pharma Passive FlexTemp hizmete girdi

Qatar Airways Cargo, ilaç taşımacılığında yeni hizmeti Pharma Passive FlexTemp'i devreye aldığını duyurdu. Yeni çözüm, hava kargo sektöründe ilk kez "çift sıcaklık yönetimi" özelliği sunarak, hassas sağlık ürünlerinin taşınmasında kritik bir boşluğu doldurmayı hedefliyor.

Şirketin mevcut Pharma Passive ve Pharma Critical Passive hizmetlerine ek olarak sunulan FlexTemp, özellikle tek kullanımlık pasif paketleme çözümlerinin

koruma süresinin sona erdiği noktalarda devreye giriyor. Böylece, bir sevkiyatın yolculuğu boyunca değişen sıcaklık gereksinimlerine uyum sağlanabiliyor.

İlaç ve sağlık sektöründe sıcaklık kontrollü taşımacılık giderek daha karmaşık hale gelirken, birçok ürün yolculuğuna belirli bir sıcaklık aralığında başlıyor ancak süreç içinde farklı koşullara ihtiyaç duyabiliyor. Sektörde bugüne kadar bu geçiş aşamasını kapsayan bütüncül bir çözüm bulunmuyordu.

Yeni hizmet, Qatar Airways Cargo'nun küresel ağında, özellikle FlexTemp koridorları üzerinden taşınan hassas sağlık ürünlerine daha yüksek esneklik, ürün güvenliği ve raf ömrü koruması sağlamayı amaçlıyor.

Pharma Passive FlexTemp, Pharma Passive ve Pharma Critical Passive hizmetleriyle birlikte Qatar Airways Cargo Digital Lounge üzerinden rezervasyon yapılabilir hale getirildi. Yeni sistem, ilaç lojistiğinde sıcaklık kontrolü ve operasyonel süreklilik açısından önemli bir yenilik olarak değerlendiriliyor.



→ Gebrüder Weiss ve Sienzi Lojistik güçlerini birleştirdi

Avusturyalı lojistik devi Gebrüder Weiss, Türkiye'deki büyüme stratejisi kapsamında gümrük ve antrepo alanında faaliyet gösteren Sienzi Lojistik'in çoğunluk hissesini devraldı. 10 Nisan'da duyurulan anlaşma, iki şirketin 10 yıllık iş ortaklığını yeni bir seviyeye taşıdı. Satın alma ile birlikte Gebrüder Weiss, Türkiye'deki faaliyet alanlarını genişletmeyi de hedefliyor. Özellikle tekstil ve sanayi sektörleri, şirketin büyüme stratejisinde öncelikli alanlar arasında yer alıyor.

Bu kapsamda, gümrük lojistiği ve antrepo hizmetlerinin yanı sıra entegre tedarik zinciri çözümleri ile müşterilere daha bütünsel bir hizmet modeli sunulması planlanıyor.

Gebrüder Weiss Global CEO'su Wolfgang Senger-Weiss, Türkiye'nin jeopolitik belirsizliklere rağmen "istikrarlı bir lojistik merkez" olduğunu vurgulayarak, bu birleşmenin müşterilere daha entegre ve verimli çözümler sağlayacağını söyledi.

Sienzi Lojistik Kurucusu Murat Doğan ise şirketin bu adımla "bir üst lige çıktığı-

nı" belirterek, yapının Gebrüder Weiss çatısı altında faaliyetlerine devam edeceğini ifade etti. Doğan, şirketin "Sienzi Lojistik, A Company of Gebrüder Weiss" adıyla ve bağımsız yapısını koruyarak hizmet vereceğini açıkladı.

Gebrüder Weiss Türkiye Ülke Müdürü Mişel Yakop da birleşmenin, şirketin Türkiye'deki ikinci büyük stratejik yatırımını

olduğunu belirterek İstanbul Erenköy Gümrük Sahası'nda yeni bir lojistik merkez planladıklarını açıkladı.

Yaklaşık 4,8 milyar euroya ulaşan Türkiye-Avusturya ticaret hacmi, iki ülke arasındaki ekonomik bağların güçlendiğine işaret ederken, bu ortaklık Türkiye'nin bölgesel lojistik merkez olma rolünü de destekliyor.



YENİ

K

KÄSSBOHRER PENDLE LOW-LOADER EN YÜKSEK MANEVRA EN RAHAT OPERASYON



1 MİLYON KM
TEST EDİLDİ-ONAYLANDI



600 mm SÜSPANSİYON
HAREKET ARALIĞI



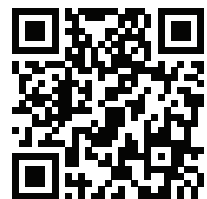
60 DERECELİK ÇEVİK
HİDROLİK DÜMENLEME

TIRSANFINANS Esnek finansman seçenekleri için bizimle iletişime geçiniz.

Tüm ürünlerimiz 2 yıl Tırsan garantisi altındadır.

www.tirsan.com.tr

PENDLE VİDEOSU İÇİN



Kässbohrer

→ CMA CGM'den MENA'da stratejik satın alma

CMA CGM ile Fattal Group, Fattal Group'un yüzde 100'ünün CMA CGM ve iştirakleri tarafından satın alınmasına yönelik anlaşmaya imza attı. 14 Nisan 2026 tarihinde Beyrut'ta duyurulan anlaşmanın, gerekli yasal ve düzenleyici onayların alınmasının ardından 2026 yılının üçüncü çeyreğinde tamamlanması bekleniyor.

CMA CGM Group Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Rodolphe Saadé, satın almanın şirketin entegre lojistik çözümlerinde küresel lider olma hedefi açısından kritik bir adım olduğunu belirtti. Saadé, Fattal'ın güçlü dağıtım ağı sayesinde özellikle son tüketiciye yakın operasyonlarda önemli bir güç kazanacaklarını ifade etti.

Saadé açıklamasında, "Fattal'ın güçlü dağıtım platformunu bünyemize katarak tedarik zincirinin son halkasındaki yetkinliklerimizi güçlendiriyoruz. Birlikte tamamlayıcı güçlü yönlerimizi kullanarak büyümemizi hızlandıracak, MENA bölgesindeki dinamik pazarlardaki varlığımızı artıracak ve müşterilerimiz ile iş ortaklarımız için daha fazla değer yaratacağız. Bu işlem aynı zamanda Lübnan'a



duyduğumuz güvenin ve ülkenin uzun vadeli kalkınmasına verdiğimiz desteğin göstergesidir" dedi.

Caroline Fattal ise 130 yılı aşkın aile yönetiminin ardından şirketin geleceğinin küresel bir lojistik ve deniz taşımacılığı liderine emanet edildiğini söyledi. Caroline Fattal, CMA CGM'in şirketin uzun vadeli büyümesini, çalışanlarını ve hizmet verdiği toplulukları destekleyeceğine duydukları güveni vurguladı.

1897 yılında Khalil Farès Fattal tara-

findan kurulan Fattal Group, zaman içinde Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesinin önde gelen dağıtım şirketlerinden biri haline geldi. Bugün 8 ülkede faaliyet gösteren grup; depolama, pazarlama ve dağıtım hizmetleri sunarken hızlı tüketim ürünleri, tüketici elektroniği, ilaç ve sağlık ürünleri ile kozmetik kategorilerinde faaliyet gösteriyor. Uluslararası ve yerel markalardan oluşan geniş portföyüyle şirket, MENA bölgesinde milyonlarca tüketiciye ulaşan önemli bir iş ortağı konumunda bulunuyor.

→ MSC'den Hürmüz Boğazı'na alternatif lojistik rota

Dünyanın en büyük konteyner taşımacılığı şirketlerinden Mediterranean Shipping Company (MSC), Avrupa'dan Kızıldeniz ve Orta Doğu'ya yönelik artan hizmet talebi ile Orta Doğu'daki zorlu operasyonel koşullara yanıt olarak yeni "Europe – Red Sea – Middle East Express" servisini başlattığını duyurdu. Yeni servis modeliyle MSC, Körfez taşımalarında Hürmüz Boğazı bağımlılığını azaltan alternatif bir lojistik koridor oluşturmayı hedefliyor.

Yeni servis kapsamında Avrupa'daki stratejik limanlardan doğrudan King Abdullah Port, Cidde ve Akabe'ye bağlantı sağlanacak. Körfez bölgesindeki (BAE ve Yukarı Körfez) varış noktalarına ise MSC'nin multimodal taşımacılık çözümleriyle bağlantı sunulacak.

Servisin; güvenilir, verimli ve rekabetçi taşımacılık seçenekleri sunmasının yanı sıra, farklı yük tiplerine uygun geliştirilmiş transit süreleri sağlaması hedefleniyor.

İlk seferin, Antwerp çıkışlı olarak 10

Mayıs tarihinde "OC619 A" sefer numarasıyla gerçekleştirilmesi planlanıyor. Yeni doğu yönlü rota ise şu şekilde olacak: Gdansk – Klaipeda – Bremerhaven – Antwerp – Valencia – Barcelona – Gioia Tauro – Abu Kir – King Abdullah – Cidde – Akabe

MSC ayrıca, Kuzeybatı Avrupa (NWC) ve İskandinavya-Baltık bölgesinden Batı Akdeniz, Adriyatik, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e kadar tüm Avrupa çıkışlarının şirketin geniş servis ağı üzerinden kapsanacağını belirtti.



YOLUN
PROFESYONELLERİNE,
**PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER**



PROMETEON
PROFESYONELLER İÇİN LASTİK.



PVC



BİTKİSEL ÜRETİM



KAHVE



Akdeniz Chemson 110'dan fazla ülkeye ulaşıyor

OYAK çatısı altında faaliyet gösteren Akdeniz Chemson, PVC stabilizatörlerinde küresel pazar liderliği konumunu koruyarak hem Türkiye'de hem de uluslararası pazarlarda büyümesini sürdürüyor. OYAK çatısı altında faaliyet gösteren şirket, 5 kıtaya yayılan üretim ağı ve 110'dan fazla ülkeye ulaşan ihracatıyla global tedarik zincirindeki etkisini her geçen gün artırıyor.

2020 yılında Akdeniz Kimya ile Chemson Group'un birleşmesiyle PVC stabilizatörlerinde dünya liderliğini elde eden Akdeniz Chemson, İzmir Kemalpaşa'daki ana üretim üssü, ileri teknoloji altyapısı ve dikey entegre yapısıyla sektörün en güçlü oyuncularından biri olarak öne çıkıyor. Şirket, Türkiye, Avusturya, ABD, Brezilya, Çin ve Avustralya'daki üretim tesisleriyle **5 kıtada** aktif üretim gerçekleştirirken, Almanya ve İngiltere'deki satış ofisleri ile Dubai temsilciliği üzerinden müşterilerine hızlı tedarik ve teknik destek sağlıyor. İhracat ağı Avrupa'dan Asya-Pasifik'e, Orta Doğu'dan Amerika kıtasına kadar geniş bir coğrafyayı kapsıyor. Son yıllarda stratejik yatırımlarla büyümesini hızlandıran Akdeniz Chemson, 2023'te devreye aldığı Çin fabrikasıyla Asya pazarındaki gücünü artırdı. Aynı yıl faaliyete geçen Aliğa Lojistik Merkezi ise operasyonel süreçlerde verimliliği önemli ölçüde yükseltti. Şirket, çinko borat üretiminde ikinci faz yatırımıyla kapasitesini genişletirken, alev geciktiriciler, yapı kimyasalları ve plastifiyanlar gibi yüksek katma değerli ürünlere de odaklanıyor.

Akdeniz Chemson Genel Müdürü Şahin Saylık, şirketin küresel başarısına ilişkin değerlendirmesinde, dünya liderliğinin güçlü Ar-Ge yapısı, entegre üretim modeli ve insan kaynağının ortak başarısı olduğunu vurguladı. Saylık, "Türkiye'deki güçlü konumumuzu korurken küresel pazarda da büyümeyi sürdürüyoruz. Çin'den ABD'ye uzanan üretim ağıımız sayesinde müşterilerimize yerel hızda, küresel standartta hizmet sunuyoruz" dedi.

Talya Bitkisel'den ihracat odaklı yeni fabrika yatırımı

Talya Bitkisel, ihracat odaklı büyüme stratejisi kapsamında Antalya'da 6 milyon dolarlık yeni fabrika yatırımını hayata geçirerek küresel pazarlardaki üretim gücünü artırıyor. Antalya'da küçük bir aktar işletmesi olarak başlayan yolculuğunu bugün **40 ülkeye** ihracat yapan uluslararası bir üretim yapısına dönüştüren şirket, aromatik bitkiler, uçucu yağlar ve takviye edici gıdalar alanında Türkiye'nin bitkisel kaynaklarını katma değerli ürünlere çevirerek dış pazarlara sunuyor. 23 yıl önce kurulan Talya Bitkisel, özellikle ABD başta olmak üzere geniş bir ihracat ağı oluştururken, 11 yıl önce ABD'de kurduğu yapılanmayla da yurtdışı operasyonlarını güçlendirdi. Şirket, cirosunun büyük bölümünü ihracattan elde ederek Türkiye'nin bitkisel ürün ihracatında önemli oyuncularından biri haline geldi. Antalya Döşemealtı'ndaki üretim tesislerinde faaliyet gösteren marka; vitamin, mineral, aromaterapi ve kozmetik ürünlerini FDA standartlarına uygun şekilde üreterek global pazarlara gönderiyor. Yeni 6 milyon dolarlık yatırım kapsamında 10 bin metrekarelik üretim alanı devreye alınırken, şirketin hedefi 2026 itibarıyla aylık üretim kapasitesini 1 milyondan 10 milyon adede çıkarmak. Bu artışla birlikte Talya Bitkisel'in ihracat hacmini daha geniş pazarlara taşımayı planladığı belirtiliyor. Şirket Kurucusu M. Halis Ertaş, Türkiye'nin tıbbi ve aromatik bitki potansiyelinin güçlü bir ihracat avantajı sunduğunu belirterek, hedeflerinin Türkiye'yi bitkisel ürünlerde küresel bir üretim ve ihracat merkezi haline getirmek olduğunu ifade etti.



Coffee Factory 5 yılda 5 ülke hedefiyle büyüyor

Türkiye'nin hızlı büyüyen kahve zincirlerinden Coffee Factory, orta vadede Türkiye'de 100, Avrupa'da ise 20 mağaza açarak toplam 150+ mağazaya ulaşmayı hedefliyor. IPSOS'un Türkiye genelinde gerçekleştirdiği Hane Tüketim Paneli verilerine göre, hanelerin neredeyse tamamı kahve tüketiyor ve kahve satın alma sıklığı düzenli olarak artıyor. Kahvenin günlük yaşamın vazgeçilmez bir parçası haline geldiği ortaya koyan veriler, özellikle genç nüfus ve şehirleşmenin etkisiyle tüketimin hız kazandığını gösteriyor. Araştırmalar, Türkiye'de kişi başı kahve tüketiminin son 10 yılda 4 kat artarak yaklaşık **1,5 kilograma** ulaştığını ortaya koyuyor. Coffee Factory, Türkiye'de 100 mağaza, Avrupa'da 20 mağaza ve toplamda 150+ mağazaya ulaşma hedefi doğrultusunda yatırımlarını sürdürürken, uluslararası pazarlarda da büyüme planlarını hızlandırıyor. Avrupa ve Orta Doğu başta olmak üzere birçok bölgede yürütülen marka tescil süreçleri ve iş geliştirme görüşmeleri, markanın global büyüme stratejisinin temelini oluşturuyor. Önümüzdeki dönemde uluslararası operasyon ağını genişletmeyi hedeflediklerini belirten Erol Şahin, "Önümüzdeki 5 yıl içinde en az 5 ülkede aktif operasyon kurmayı hedefliyoruz. Uluslararası pazarda kalıcı olabilmek için güçlü operasyon modeli, doğru lokasyon stratejisi ve tutarlı marka deneyimi büyük önem taşıyor. Biz de erişilebilir premium yaklaşımımızı koruyarak farklı pazarlarda sürdürülebilir şekilde büyüyen güçlü bir marka yapısı oluşturmayı amaçlıyoruz" ifadelerini kullandı.



İLAÇ

LASTİK

GIDA



Humanis gözünü ABD pazarına dikti!

Humanis, ihracat odaklı büyüme stratejisi kapsamında önümüzdeki beş yıl içinde ABD pazarına giriş yapmayı hedefliyor. Saya Holding bünyesinde faaliyet gösteren şirket, güçlü üretim kapasitesi ve artan ihracat performansı ile küresel pazarlardaki konumunu güçlendiriyor. 2013 yılında üretime başlayan Humanis, bugün Türkiye'de üretilen **her 20 kutudan 1'ini** karşılıyor. Şirket, 120 milyon kutu üretim ve 250 milyon dolar ciro hedefiyle büyümesini sürdürürken, Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşları arasında da yer alıyor. İhracat ağını Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya ve Afrika'ya yaymış olan Humanis; Almanya, Fransa, Hollanda, İsveç, İsviçre gibi Avrupa ülkelerinin yanı sıra Körfez ve Asya pazarlarında da aktif olarak faaliyet gösteriyor. Şirket, Çin'e ilaç ihracatı gerçekleştiren ilk Türk ilaç firması olarak da öne çıkıyor. Avrupa'daki yapılanmasını güçlendirmek için Almanya'da kurulan Humanis GmbH ile bölgesel varlığını artıran şirket, EU GMP ve Kanada GMP sertifikalarıyla uluslararası kalite standartlarını belgelendirmiş durumda. Humanis Yönetim Kurulu Başkanı Haluk Sancak, ABD hedefinin yalnızca yeni bir pazar değil, aynı zamanda üretim ve kalite süreçlerinde küresel bir dönüşüm anlamına geldiğini belirterek Ar-Ge ve regülasyon altyapısının bu doğrultuda güçlendirildiğini ifade etti.

Lassa, Moldova'daki ilk tabelalı mağazasını açtı

Türkiye lastik sektörünün lider şirketlerinden Brisa, ihracat pazarlarında perakende yatırımlarıyla büyümesini derinleştiriyor. Brisa, Lassa markasıyla son olarak, pazar lideri olduğu Moldova'nın başkenti Kişinev'de ilk Lassa Tyres tabelalı mağazasını açtı. Brisa CEO'su Vecih Yılmaz, konuyla ilgili değerlendirmesinde şunları söyledi: "2025 yıl sonu itibarıyla Türkiye lastik sektöründeki ihracat liderliğimiz ve **17 ülkede** elde ettiğimiz pazar payı artışı, uluslararası büyüme stratejimizin güçlü bir yansıması. Lassa markamızla Kazakistan ve Mısır'da açtığımız ilk Lassa tabelalı mağazalarımızın ardından şimdi de Moldova'da bu modeli hayata geçiriyoruz. Kanal yapımızı zenginleştirerek müşterilerimize daha yakın ve güçlü bir erişim ağı oluştururken, marka yatırımlarımızla tüketiciye tercih edilirlilik oranlarımızı artırıyoruz. Tüm bu adımların stratejik ürünlerimizde satış performansını ileri taşımaya da katkı sağlamasını hedefliyoruz. Moldova, son beş yılda satışlarımızı %65 oranında büyüttüğümüz ve Pazar lideri konumuna eriştiğimiz Bağımsız Ülkeler Topluluğu bölgesindeki en stratejik pazarlardan biri. Kişinev'de açtığımız bu mağaza ile müşterilerimizle doğrudan temas kurduğumuz yapıyı daha da ileri taşıyoruz."



Sade Yağ, Urfarm ile dünya sahnesinde

Urfarm, Anadolu'nun köklü süt geleneğini modern üretim standartlarıyla birleştirerek sade yağı küresel pazarlara taşıyor. Şanlıurfa'nın Karacadağ bölgesinde doğal bitki örtüsüyle beslenen İvesi koyunlarının sütünden elde edilen sade yağ, yüksek saflık oranı ve teknik özellikleriyle dikkat çekiyor. %99'a varan saflık oranına sahip ürün, **250°C'ye kadar** dayanıklılığı sayesinde pişirme sırasında yapısını koruyor ve hem profesyonel mutfaklarda hem de ev kullanımında sağlıklı bir alternatif olarak öne çıkıyor. Laktoz ve kazeinden arındırılmış yapısı, ürünü sindirimi kolay ve fonksiyonel bir gıda haline getirirken; A, D, E ve K vitaminleri açısından zengin içeriğiyle de besleyici değerini artırıyor. Geleneksel üretim yöntemlerinden geçen sade yağ, yoğurttan başlayarak yayıkla, arıtma ve üç aylık dinlendirme süreçlerinin ardından kefirli rengini ve karakteristik dokusunu kazanıyor. Bu süreç, ürünün hem lezzet hem de kalite açısından uluslararası standartlara uygun hale gelmesini sağlıyor. Urfarm, Harran Üniversitesi ile yürüttüğü iş birliği sayesinde üretimin her aşamasında bilimsel denetim ve izlenebilirlik sağlıyor. Bu yapı, yerel üretim bilgisini akademik destekle birleştirerek kalite standartlarını güçlendiriyor.

Şirket, ABD ve Orta Doğu başta olmak üzere birçok pazara ihracat gerçekleştirirken, sade yağı Anadolu'nun gastronomi mirasını temsil eden stratejik bir ürün olarak konumlandırıyor. Urfarm İhracat Direktörü Mustafa Acar, sade yağı sadece bir gıda ürünü değil, aynı zamanda Anadolu'nun binlerce yıllık üretim kültürünü dünyaya taşıyan bir değer olduğunu ifade ediyor. Urfa'nın bereketli topraklarından çıkan her ürünün bir hikaye taşıdığını belirten Acar, amaçlarının yerel üreticiyi desteklerken bu kültürel mirası uluslararası sofraların vazgeçilmez kılacak olduğunu altını çiziyor.

Turkish Cargo, yenilenen kurumsal web sitesiyle HAVA KARGO SÜREÇLERİNİ KOLAYLAŞTIRIYOR

Turkish Cargo, dijital dönüşüm vizyonu kapsamında kurumsal web sitesini yeniledi. Gönderi planlama ve operasyonel süreçlere ilişkin bilgi ve işlemleri tek noktada birleştiren platform, sadeleştirilmiş ara yüzü ve mobil uyumlu altyapısıyla hızlı, erişilebilir ve işlevsel bir dijital deneyim sunuyor.

Türk Hava Yolları'nın teknoloji iştiraki Turkish Technology tarafından geliştirilen web sitesi, göndericilerin ön rezervasyondan harita tabanlı kargo takibine kadar birçok işlemi tek bir noktadan yönetmesini sağlıyor. Etkileşimli dünya haritası üzerinden küresel uçuş ağı ve hizmet verilen noktalar görüntülenirken; gelişmiş filtreleme seçenekleri sayesinde bağlantı alternatifleri de doğrudan değerlendirilebiliyor. Platformda ayrıca farklı kargo türlerine yönelik ürün ve ekipman seçenekleri bir arada ve karşılaştırmalı araçlarla sunuluyor. Bu sayede göndericiler, gönderilerini nereden ve nasıl taşıyacaklarını tek bir akış içinde kurgulayarak en uygun sevkiyat planını oluşturabiliyor. Kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda sürekli güncellenen site, dinamik yapıyla planlama ve karar süreçlerinde yüksek öngörülebilirlik sağlıyor.

'DİJİTAL EKOSİSTEM KURMAYI HEDEFLİYORUZ'

Turkish Cargo'nun yenilenen web sitesiyle ilgili değerlendirmede bulunan Türk Hava Yolları Genel Müdür (Kargo) Yardımcısı Ali Türk, "Turkish Cargo olarak yalnızca planlama ve rezervasyon süreçlerini değil operasyon mantığını uçtan uca dönüştürdüğümüz bir dijital ekosistem kurmayı hedefliyoruz. Web site projesi, bu vizyonun öncü adımlarından biri olarak müşterilerimize hız, güven ve erişilebilirlik sunarken; hava kargo endüstrisindeki iş ortaklarımız için de süreçleri daha entegre, şeffaf ve öngörülebilir hale getiriyor. Platform aynı zamanda küresel uçuş ağıımız ve operasyonel kabiliyetlerimizin daha görünür ve ulaşılabilir olmasını sağlayarak gönderi planlama ve karar alma süreçlerini kolaylaştırıyor. Kurum içi ekiplerimizle geliştirdiğimiz web sitesiyle hava kargo süreçlerinin sadeleşmesini, operasyonel



Ali Türk
Türk Hava Yolları Genel Müdür
(Kargo) Yardımcısı

verimliliğin artmasını ve müşterilerimizin ihtiyaçlarına tek noktadan yanıt verebilmeyi amaçlıyoruz. Dijital dönüşüm projelerimizin operasyonel verimliliği artırırken hava kargo lojistiğinde daha entegre bir yapının oluşmasına da katkı sağlayacağına inanıyor-

ruz" ifadelerini kullandı.

Mevcut ve potansiyel göndericiler için geliştirilen "Kargomu Nasıl Gönderirim" sayfası ise, hava kargo gönderim sürecini baştan sona açıklayan deneyimsel bir rehber sunuyor. Kullanıcılar, gönderi detaylarını girerek taşıma sürecinin planlama aşamasından sevkiyata kadar adım adım nasıl ilerlediğini uygulamalı olarak inceleyebiliyor. Sürecin sonunda gerçek gönderim işlemleri için Turkish Cargo küresel satış ofisleri ve yetkili acenteleri devreye giriyor.

Web sitesinde ayrıca filo ve ekipmanlar sayfası da yer alıyor; göndericiler ihtiyaçlarına göre en uygun ekipman ve çözümleri belirleyerek taleplerini doğrudan iletebiliyor. Yapay zekâ destekli dijital asistan Cargy ise, site içi gezinti sırasında aranan içeriklere daha hızlı erişim sağlayarak kullanıcı deneyimini üst seviyeye taşıyor.

Turkish Cargo, hava kargo endüstrisindeki güçlü konumunu dijital dünyaya taşıyan kurumsal web sitesiyle, planlama ve karar alma süreçlerinin daha kolay, öngörülebilir ve kontrollü bir şekilde yönetilebilmesini amaçlıyor.



TURKISH CARGO TÜRKİYE ACENTE ÖDÜLLERİ SAHIPLERİNİ BULDU

Turkish Cargo, bu yıl 15.'sini düzenlediği Acente Ödül Töreni ile hava kargo sektöründeki iş ortaklarını ve Türkiye genelinde faaliyet gösteren acenteleri bir araya getirdi. Gelenekselleşen ödül töreni, Turkish Cargo'nun kurumsal web sitesi lansmanı ve dijitalleşme projelerinin tanıtımına da ev sahipliği yaptı.

Turkish Cargo'nun ev sahipliğinde İstanbul'da gerçekleştirilen ödül töreni; Türk Hava Yolları Genel Müdür (Kargo) Yardımcısı Ali Türk ile birlikte, Turkish Technology Genel Müdürü Serdar Gürbüz ve sektör paydaşlarının katılımıyla düzenlendi. Programın ilk bölümünde, Turkish Cargo'nun yenilenen kurumsal web site lansmanı gerçekleştirildi. Taşıyıcının, Turkish Technology iş birliğiyle hayata geçirildiği operasyon, planlama, tarife süreçlerini sistemleştiren dijital dönüşüm projeleri ise Serdar Gürbüz'ün sunumuyla davetlilere aktarıldı. Sahadaki operasyonlara doğrudan dokunan dijitalleşme projelerinin, hava kargo endüstrisindeki farklı paydaşların bir arada bulunduğu etkinlikte birinci kaynaklardan aktarılması; süreçlere ilişkin ortak bir anlayış oluştururken, çözümlerin sahada daha hızlı ve verimli şekilde uygulanmasına da güçlü bir zemin hazırlamaktadır.

'İŞ ORTAKLARIMIZIN SAHADAKİ ETKİNLİĞİNİ GÜÇLENDİRİYORUZ'

Ödül gecesinde konuşma yapan Türk Hava Yolları Genel Müdür (Kargo) Yardımcısı Ali Türk, "Küresel ticaretin ve lojistik akışların yeniden şekillendiği günümüzde,

Turkish Cargo olarak güçlü altyapımız ve geniş uçuş ağımla bu dönüşümün merkezinde yer alıyoruz. Ortaya koyduğumuz performansı ise uzman kadromuz ve gelişmiş teknolojik altyapımızın yanı sıra paydaşlarımızla benimsediğimiz yakın çalışma prensibiyle sürdürüyoruz. Bu doğrultuda, altyapı ve dijital dönüşüm yatırımlarımızı planlarken iş ortaklarımızın sahadaki etkinliğini güçlendirmeye odaklanıyoruz. Yenilenen kurumsal web sitemiz de bu yaklaşımın önemli bir adımı olarak, planlama, rezervasyon ve takip süreçlerini tek noktada bir araya getirip daha hızlı ve öngörülebilir bir operasyon imkânı sunuyor.

Turkish Cargo olarak hayata geçirdiğimiz çözümleri iş ortaklarımızla doğrudan paylaşmayı ve birlikte geliştirmeyi oldukça önemsiyoruz. Bu ne nedenle ödül töreni vesilesiyle bir arada olmak çok kıymetli. Tüm acentelerimize katkıları için teşekkür ediyor, iş birliğimizin önümüzdeki dönemde de güçlenerek sürmesini temenni ediyoruz" dedi.

Programın devamında, 2025 yılında en çok iş birliği içerisinde olunan acentelere Turkish Cargo'ya sağladıkları katkılarından dolayı plaket verildi. Toplam 40 kategoride belirlenen ödüllerden 14'ü sahnede takdim edilirken, en yüksek performans gösteren acenteler de ayrıca ödüllendirildi.

ÖDÜLAN TAŞIMACILIK ACENTELERİ

» 2025 Yılı Türkiye Çıkışlı, Yılın Acentesi 1.'lik Ödülü: YEDİTEPE TAŞIMACILIK

» 2025 Yılı Türkiye Çıkışlı, Yılın Acentesi 2.'lik Ödülü: DSV HAVA VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

» 2025 Yılı Türkiye Çıkışlı, Yılın Acentesi 3.'lük Ödülü: KLN ASAV

» 2025 Yılı Türkiye Çıkışlı, Dijitalleşme Ödülü: MAURICE WARD LOJİSTİK LTD STI

» 2025 Yılı Türkiye Çıkışlı, Proje İş Birliği Ödülü: FEDEX

» 2025 Yılı Türkiye Çıkışlı, Yıldız Acente Ödülü: BARSAN GLOBAL LOJİSTİK A.S.

» 2025 Yılı İstanbul Bölge Müdürlüğü Yılın Acentesi 1.'lik ödülü: KLN ASAV

» 2025 Yılı İstanbul Sabiha Gökçen Bölge Müdürlüğü Yılın Acentesi 1.'lik ödülü: DSV HAVA VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

» 2025 Yılı Ankara Bölge Müdürlüğü, Yılın Acentesi 1.'lik ödülü: DHL GLOBAL FORWARDING

» 2025 Yılı Antalya Bölge Müdürlüğü, Yılın Acentesi 1.'lik Ödülü: DSV HAVA VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

» 2025 Yılı Çukurova Bölge Müdürlüğü, Yılın Acentesi 1.'lik ödülü: DSV HAVA VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

» 2025 Yılı İzmir Bölge Müdürlüğü, Yılın Acentesi 1.'lik Ödülü: YEDİTEPE TAŞIMACILIK

» 2025 Yılı İç hat Taşımaları Yılın Acentesi Ödülü: LOOMIS GÜVENLİK HİZMETLERİ

» 2025 Yılı Ajet Taşımaları Yılın Acentesi Ödülü: KLN ASAV

Yaklaşık 200 IATA acentesi ve Turkish Cargo yöneticilerinin bir araya geldiği etkinlikte, altı adet çift kişilik Business Class gidiş-dönüş uçak bileti davetliler arasında gerçekleştirilen çekilişe sahiplerini buldu.

MARS LOGISTICS 2026'DA

740 milyon euro ciro hedefliyor

Operasyonel kapasite, filo yatırımları, intermodal taşımacılık, sürdürülebilirlik ve insan odaklı kurumsal yaklaşım alanlarında stratejik adımlar atan Mars Logistics, 2025 yılını 633,9 milyon euro ciro ile tamamladı. Şirket, bu yıl için ise 740 milyon euro ciro hedefliyor.

Mars Logistics Yönetim Kurulu Başkanı Garip Sahillioğlu, 2025 yılı performansına ilişkin değerlendirmesinde şu ifadeleri kullandı: "2025 yılı, Mars Logistics için yalnızca büyüme rakamlarıyla değil, aynı zamanda geleceğe yaptığımız stratejik yatırımlarla öne çıkan bir yıl oldu. Operasyonel gücümüzü artırırken sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve insan odaklı dönüşüm alanlarında attığımız adımlarla sektörümüzde fark yaratmaya devam ettik. Bu yaklaşımımızla önümüzdeki dönemde de istikrarlı büyümemizi sürdürmeyi hedefliyoruz."

Mars Logistics, 2025 yılı boyunca gerçekleştirdiği yüksek hacimli araç ve ekipman yatırımlarıyla operasyonel kapasitesini önemli ölçüde artırdı. Şirket, filosuna kattığı 308 adet çekici ve 850 treyler ile hem yurtiçi hem de uluslararası taşımacılık operasyonlarında verimlilik ve esneklik sağladı. Bu yatırımlar, Mars Logistics'in büyüyen müşteri portföyü ve iş hacmine daha hızlı yanıt verebilmesini sağlarken, aynı zamanda uzun vadeli stratejik iş birliklerini de güçlendirdi. Sahillioğlu, konuya ilişkin olarak: "Filo yatırımlarımızı yalnızca kapasite artışı olarak değil, hizmet kalitemizi ve operasyonel esnekliğimizi ileriye taşıyan stratejik bir kaldıraç olarak görüyoruz. Güçlü iş ortaklıklarımızla birlikte müşterilerimize daha rekabetçi ve sürdürülebilir çözümler sunuyoruz" dedi.

AVRUPA'DA BÜYÜME SÜRÜYOR

Şirket, Avrupa'daki yapılanmasını güçlendirme hedefi doğrultusunda İspanya'daki varlığını genişleterek Tarragona'da yeni bir şube açtı. Bu yatırım, Mars Logistics'in Avrupa içi taşımacılık operasyonlarında koordinasyonu artırırken, bölgesel uzmanlık gerektiren taşımalara daha etkin çözümler sunmasını sağladı. Sahillioğlu, Avrupa yapılanmasına ilişkin olarak: "Avrupa, büyüme stratejimizin en önemli odak noktalarından biri. Yerde yapılanma modelimiz sayesinde müşterilerimize

daha hızlı, daha entegre ve daha katma değerli hizmetler sunuyoruz." açıklamasında bulundu.

Türkiye genelinde gerçekleştirdiği depo yatırımlarıyla da dikkat çeken, Bursa'da İzinli Gönderici Yetkili depo ve Erzurum, Trabzon ve Van'da açtığı yeni lojistik merkezleri ile şirket, hem ihracat süreçlerini hızlandırdı hem de bölgesel dağıtım kabiliyetini güçlendirdi. Bu yatırımlar, Mars Logistics'in müşterilerine sunduğu uçtan uca lojistik çözümleri daha entegre ve verimli hale getirirken, aynı zamanda operasyonel hız ve esneklik avantajı sağladı.

İntermodal çözümlerini sürekli geliştiren ve genişleten Mars Logistics, haftalık yüksek frekanslı tren seferleriyle hem operasyonel verimlilik hem de düşük karbon ayak izi avantajı sağladı. "Sürdürülebilirlik artık bir tercih değil, sektörün geleceğini belirleyen temel bir gereklilik" diyen Sahillioğlu, "Demiryolu ve intermodal yatırımlarımızla hem olumsuz çevresel etkilerimizi azaltıyor hem de müşterilerimize daha verimli ve güvenilir çözümler sunuyoruz" diyerek, yeşil lojistik çalışmalarından bahsetti. Sürdürülebilirlik alanındaki çalışmalarını 2025 yılında daha da ileri taşıyan, enerji verimliliği, sıfır atık uygulamaları, yağmur suyu geri kazanımı ve dijitalleşme projeleriyle karbon ayak izini azaltan Mars Logistics, "Dünyaya Değer" yaklaşımıyla sektörde örnek uygulamalara imza attı. I-REC sertifikasyon kapsamını genişleterek yenilenebilir enerji kullanımını artıran ve karbon ayak izini azaltma yönündeki kararlılığını sürdüren Mars Logistics, her sene yayınlanan Türkiye'nin yeşil izlenebilirlik raporu Sürdürülebilir 500 Şirket (S-500) listesinde bu sene de yerini korudu.

"Başarının temelinde güçlü bir kurum kültürü ve mutlu çalışanlar yer alıyor. Farklılıkların değer yarattığı bir çalışma ortamı oluşturarak sürdürülebilir başarının önünü açıyoruz" diyen Sahillioğlu, 2025 yılında yayımladığı Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık Manifestosu ile insan odaklı kurumsal yaklaşımını daha da



Garip Sahillioğlu

güçlendirdiklerini belirterek, kapsayıcı bir iş ortamı oluşturmayı stratejik öncelik olarak gördüklerini belirtti.

Mars Logistics, hizmet ihracatındaki başarısını 2025 yılında da sürdürerek, Hizmet İhracatçıları Birliği'nin düzenlediği "Hizmet İhracatının Şampiyonları Ödülleri"nde Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri kategorisinde bu sene ikinci kez şampiyon oldu. Firmaların ülkeye kazandırdıkları döviz tutarına göre belirlenen sıralamadaki başarı, Mars Logistics'in global pazarlardaki güçlü konumunu pekiştirdi.

YATIRIMLAR DEVAM EDECEK

2026 yılına 70 milyon Euro'yu aşan yatırım programı ile girdiklerini söyleyen Sahillioğlu, yeni tren hatları, artan filo kapasitesi ve genişleyen depo ağı ile entegre lojistik çözümlerini daha da ileri taşımayı planladıklarını belirtti ve sözlerini şu şekilde tamamladı: "Mars Logistics olarak hedefimiz; teknolojiyi, sürdürülebilirliği ve insan odaklı yaklaşımı merkeze alarak lojistik sektörünün geleceğini şekillendiren global bir oyuncu olmaktır. Bugüne kadar elde ettiğimiz başarıyı daha ileriye taşımaya kararlıyız."



AND'de bayrağı SALİH KODAMAN DEVRALDI

Ağır Nakliyeciler Derneği'nin (AND) 5. Olağan Genel Kurulu gerçekleştirildi. Üyelerin büyük ilgi gösterdiği ve katılım oranının yüzde 90'ı aştığı seçimli kongrede, derneğin yeni başkanı Salih Kodaman oldu.

Ağır Nakliyeciler Derneği'nin (AND) 5. Olağan Genel Kurul Toplantısı Gebze'de yapıldı. Genel kurulda yaklaşık 183 üye hazır bulundu. İki adayın yarıştığı seçimde adaylar, derneğin geleceğine yönelik projelerini üyelerle paylaştı. Yapılan oylama sonucunda Salih Kodaman, AND Başkanlığı'na seçildi.

ŞEFFAF VE KATILIMCI YÖNETİM VURGUSU

Başkan seçilmesinin ardından konuşan Salih Kodaman, "Derneğimizi daha güçlü, daha etkin ve daha saygın bir hale getirmek için birlikte çalışacağız" ifadelerini kullandı. Yeni dönemde şeffaf yönetim anlayışını benimseyeceklerini belirten Kodaman, yönetim kurulu kararlarının hızlı şekilde üyelerle paylaşılacağını ve karar süreçlerinde ortak aklın esas alınacağını vurguladı.

Kodaman, ağır nakliye sektörünün kronik sorunlarının çözümü için kamu kurumlarıyla ilişkilerin güçlendirileceğini belirterek Emniyet, Karayolları ve İçişleri Bakanlığı ile düzenli temas kurulacağını ifade etti. Ayrıca sektördeki diğer derneklerle iş birliği içinde hareket edilerek sorunların kamuya "tek ses" olarak aktarılacağı bir danışma kurulu oluşturulacağını açıkladı. Yeni dönemde dernek bünyesinde genel sekreterlik birimi kurulacağını duyuran Kodaman, nakliye hukuku alanında uzman bir hukuk bürosuyla iş birliği yapılacağını söyledi. Bu adımla üyelerin trafik cezalarına itiraz süreçlerinin hızlandırılması ve hasar dosyalarında hak kayıplarının önlenmesi hedefleniyor.

Üyelerin maliyetlerini düşürmeye yönelik projelere de değinen Kodaman,

satın alma komitesi kurularak akaryakıt, lastik, jant ve akü gibi kalemlerde toplu alım avantajı sağlanacağını belirtti. Ayrıca otellerle indirim anlaşmaları yapılması ve uluslararası servis noktalarını içeren kapsamlı bir veri tabanı oluşturulması planlanıyor.

Yönetim kurulunun Türkiye genelinden temsil gücü yüksek, genç ve profesyonel isimlerden oluşturulduğunu ifade eden Kodaman, "Hatır gönül ilişkisiyle değil, sektöre değer katacak bir ekiple yola çıktık" dedi.

AND YENİ YÖNETİM KURULU

Başkan: Salih Kodaman - Kodaman Ağır Nakliyat

Alperen Bayram - Bay Proje ve Ağır Yük Taşımacılık Ltd. Şti.

Muharrem Canlı - Canlı Kardeşler Ağır Nakliyat Ltd. Şti.

Yunus Emre Ekin - Ekin Ağır Yük ve Proje Taşımacılık A.Ş.

Memet Kurtcebe - Hareket Yük Mühendisliği A.Ş.

Mustafa Kılınç - HK Seytaş Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.

Adem Sert - Kemer Proje ve Ağır Taşımacılık A.Ş.

Salih Kodaman - Kodaman Proje Taşımacılık A.Ş.

İlker Sungur - Mağdenli Nakliyat ve Ticaret A.Ş.

Aykut Uslu - Öz Uslu Nakliye Akaryakıt İmalat ve Ticaret Ltd. Şti.

Taha Akalın - Profesyonel Taşımacılık ve Ticaret Ltd. Şti.

Doğan Çaylak - SDC Taşımacılık ve Uluslararası Ticaret A.Ş.

Kemal Akınlı - Sistem Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.

Enes Çelik - Tuvas Global Lojistik Ltd. Şti.

Mustafa Uğurlu - Uğurlu Project Uluslararası Taşımacılık A.Ş.

Kerem Kılıç - Ulusal Ağır Nakliyat ve Proje Taşımacılık A.Ş.

YÖNETİM KURULU YEDEK

Mahmut Küçük - İstanbul Ağır Nakliyat Ltd. Şti.

Hamit Cingöz - HC Uluslararası Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.

Metin Coşkun - Düzkir Lojistik Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti.

Yusuf Kayhan - Kayhanlar Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.

Ünal Kaan Kararslan - Dekka Ağır Nakliyat

DENETİM KURULU

Hayati Bayram - Gürkan Uluslararası Nakliyat A.Ş.

Ferhat Aydoğan - Ferhat İthalat İhracat Ticaret Ltd. Şti.

Jean Pascal Taşçı - Nata-Tkn Gemi Acenteliği A.Ş.





BİLGEHAN ENGİN

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı
bilgehan.engin@fms-logistics.com

Lojistik Perspektif

TÜRKİYE: ENERJİ VE PROJE LOJİSTİĞİNİN YÜKSELEN BÖLGESEL GÜCÜ

Enerji, altyapı, sanayi ve üstyapı yatırımlarındaki artışla birlikte proje taşımacılığı ve ağır yük lojistiği, lojistik sektörünün en fazla uzmanlık gerektiren alanlarından biri olarak öne çıkıyor. Gabari dışı yüklerin taşınması, operasyonel planlama, mühendislik altyapısı, izin süreçleri ve farklı taşıma modlarının koordineli şekilde yönetilmesini gerektiriyor. Özellikle enerji yatırımları, yenilenebilir enerji projeleri, endüstriyel tesis kurulumları ve büyük ölçekli altyapı çalışmaları, proje lojistiğine olan ihtiyacı artırıyor. Modern proje lojistiği, artık sadece ağır yüklerin yer değiştirmesi değil, EPC (Engineering, Procurement, and Construction) projelerinin lojistik mühendisliği ile entegre edildiği, "tailor-made" çözümlerin sunulduğu sofistike bir disiplindir. Günümüzde proje lojistiği enerji güvenliği, sanayi yatırımları ve tedarik zinciri dayanıklılığı açısından ülkelerin stratejik rekabet alanlarından biri haline gelmiştir. Bu nedenle ağır yük taşımacılığı ekonomik kalkınmayı destekleyen kritik bir lojistik kapasite olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye ise sahip olduğu stratejik konum sayesinde bu alanda önemli avantajlar sunuyor. Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya ve Afrika arasında doğal bir geçiş noktası üzerinde yer alan Türkiye, uluslararası ticaret koridorlarının kesişiminde bulunması nedeniyle proje yüklerinin taşınmasında bölgesel bir merkez olma potansiyelini güçlendiriyor.

Enerji ve proje lojistiği operasyonları, standart taşımacılık süreçlerinden farklı olarak çoğu zaman birden fazla taşıma modunun birlikte kullanılmasını gerektiriyor. Özellikle yüksek tonajlı ve gabari dışı yüklerin taşınmasında deniz yolu, kara yolu ve demir yolunun entegre şekilde planlanması önem taşıyor.

Türkiye'nin gelişen multimodal taşımacılık altyapısı bu noktada önemli bir avantaj sağlıyor. Liman bağlantıları, Ro-Ro hatları, kara yolu erişimi ve demir yolu yatırımları, proje yüklerinin farklı bölgelere daha etkin şekilde ulaştırılmasına katkı sunuyor. Üretim merkezlerinden limanlara, limanlardan ise bölgesel pazarlara uzanan taşıma zinciri, Türkiye'nin proje lojistiğindeki rekabet gücünü destekliyor.

Proje taşımacılığı yalnızca taşıma operasyonundan ibaret olmamakla birlikte, güzergah analizleri, saha etütleri, izin süreçleri, yükleme planları ve risk yönetimi gibi operasyonel süreçler de bu alanın önemli parçaları arasında yer alıyor.

Türkiye'nin liman altyapısı da proje ve ağır yük lojistiği açısından önemli fırsatlar sunuyor. Son yıllarda ağır yük elleçleme kapasitesine yönelik yatırımların artması dikkat çekiyor. Yüksek tonajlı vinç sistemleri, proje kargo terminalleri ve geniş depolama alanları, enerji ekipmanları, rüzgar türbini parçaları ve büyük ölçekli sanayi yüklerinin operasyon süreçlerini destekliyor. Özellikle rüzgar enerjisi ekipmanları, güneş enerjisi altyapıları, enerji depolama sistemleri ve yeni nesil sanayi yatırımları yüksek hacimli ve özel taşıma gerektiren yük hareketlerini artırmaktadır. Enerji dönüşümünün hızlanmasıyla birlikte proje lojistiği sektörünün önümüzdeki dönemde daha da stratejik hale gelmesi

beklenmektedir.

Türkiye'nin farklı bölgelerinde bulunan limanlar Avrupa, Karadeniz, Akdeniz ve Orta Doğu bağlantıları sayesinde proje yükleri için önemli aktarma merkezleri arasında yer alıyor. Bu durum, yalnızca ithalat ve ihracat operasyonları açısından değil, transit proje taşımacılığı bakımından da avantaj sağlıyor.

Bölgesel gelişmeler de proje lojistiği açısından yeni fırsatları beraberinde getiriyor. Özellikle Suriye'nin yeniden yapılanma sürecine yönelik olası altyapı, enerji ve üstyapı yatırımlarının önümüzdeki dönemde proje taşımacılığı açısından yeni bir hareketlilik oluşturabileceği değerlendiriliyor.

Büyük ölçekli yeniden inşaat projeleri, enerji ekipmanları, altyapı sistemleri, inşaat malzemeleri ve endüstriyel tesis bileşenlerinin taşınmasına yönelik önemli lojistik ihtiyaçlar oluşturabiliyor. Türkiye'nin coğrafi yakınlığı, operasyonel deneyimi ve bölgesel bağlantıları ise bu süreçte önemli avantajlar arasında gösteriliyor.

Küresel ticarete alternatif ticaret koridorlarına yönelik ilginin artması, Orta Koridor'un stratejik önemini daha da artırıyor. Çin'den Avrupa'ya uzanan taşımacılık ağında Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Orta Koridor'un proje ve ağır yük lojistiği açısından da önemli bir potansiyel taşıdığı değerlendiriliyor.

Kızıldeniz ve Süveyş hattındaki geçiş riskleri, küresel proje kargolarını Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı'na (Orta Koridor) yönlentmektedir. Türkiye, bu güzergahta sadece bir geçiş noktası değil, gabari dışı yüklerin elleçlendiği ve teknik ara çözümlerin üretildiği bir "güvenli liman" olarak konumlanıyor.

Enerji, proje ve ağır yük lojistiği, yüksek uzmanlık ve koordinasyon gerektiren bir alan olmaya devam ediyor. Bu doğrultuda sektör paydaşları arasında iş birliğinin güçlendirilmesi, mevzuat süreçlerinin geliştirilmesi, altyapı yatırımlarının sürdürülmesi ve nitelikli insan kaynağının desteklenmesi önem taşıyor.

UTİKAD bünyesinde faaliyet gösteren Proje Taşımacılığı Odak Grubumuz da sektöre yönelik çalışmalar yürütüyor. Odak grup kapsamında proje taşımacılığı operasyonları, multimodal taşımacılık uygulamaları, mevzuat süreçleri ve sektörel ihtiyaçlara ilişkin değerlendirmeler ele alınırken, eğitim, bilgi paylaşımı ve sektörel farkındalığın artırılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştiriliyor.

Türkiye, stratejik konumu, gelişen lojistik altyapısı ve multimodal taşımacılık kabiliyeti sayesinde enerji, proje ve ağır yük lojistiğinde önemli bir potansiyel taşıyor. Önümüzdeki dönemde altyapı yatırımları, uluslararası bağlantılar ve sektörel uzmanlaşmanın artmasıyla birlikte Türkiye'nin bu alandaki rekabet gücünün daha da güçlenmesi bekleniyor. Ancak bu potansiyeli tam kapasiteye ulaştırma için gabari dışı izin süreçlerinin dijitalleşmesi, güzergah üzerindeki fiziksel darboğazların (köprü, tünel yükseklikleri vb.) güncel bir veri tabanıyla yönetilmesi ve mevzuatın uluslararası standartlarla tam uyumu kritiktir.

11. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

2-3 EYLÜL 2026
İSTANBUL

GLOBAL KRİZLER ÇAĞINDA LOJİSTİK

Tedarik Zinciri Ekosisteminde
Dönüşüm ve
Küresel Rekabet



11. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, sektörde 32 yıldır aylık olarak yayınlanmakta olan UTA Lojistik Dergisi tarafından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, sektörel birlik ve derneklerin katılımıyla 2-3 Eylül 2026 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilecek. 10 yıldır ekonomi dünyası, kamu ve lojistik sektörünü bir araya getirerek reel sektörleri ve lojistik sektörünü buluşturan Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, 11. Yılında; GLOBAL KRİZLER ÇAĞINDA LOJİSTİK: Tedarik Zinciri Ekosisteminde Dönüşüm ve Küresel Rekabet ana başlığıyla dünyada lojistik ve tedarik zinciri ekosisteminde yaşanan dönüşümlerin parametrelerini, küresel krizlerin yarattığı yeni durumu ve ülkemize yansımalarını, Türkiye'nin lojistik ekosistemindeki değişimlere uyumunu, yapılanları ve yapılması gerekenleri, global rekabetin oluşturduğu yeni şartları gündeme taşıyor.

- » Entegre Lojistik Ekosistemi: Politikalardan Üretime, Teknolojiden Sahaya
- » Küresel Rekabette Güçlü Lojistik Ekosistemi: İşbirliği, Yenilik ve Sürdürülebilirlik
- » Lojistik Ekosisteminde Stratejik Dönüşüm: Kamu ve Sektör İçin Yeni Yol Haritaları

SEKTÖRLER ve LOJİSTİK BULUŞMASI

LİDER SEKTÖRLERİN GELECEK PLANLARI,
DİJİTAL DÖNÜŞÜM PROJELERİ, LOJİSTİK SÜREÇLERİ ve
SEKTÖRDEN BEKLENTİLERİ

- » E-TİCARET LOJİSTİĞİ » TEHLİKELİ ve KİMYEVİ MADDELER LOJİSTİĞİ
- » PROJE & AĞIR YÜK ve ENERJİ LOJİSTİĞİ » TEKSTİL ve HAZIR GIYIM LOJİSTİĞİ
- » PERAKENDE ve DAĞITIM LOJİSTİĞİ » OTOMOTİV ve YAN SANAYİ LOJİSTİĞİ
- » GIDA LOJİSTİĞİ » SAĞLIK ve FARMA LOJİSTİĞİ
- » SAVUNMA LOJİSTİĞİ » AFET LOJİSTİĞİ

10. YILIN
LOJİSTİKTE BAŞARI
ÖDÜLLERİ TÖRENİ ve
GALA YEMEĞİ
3 Eylül 2026

www.ekonomivelojistikzirvesi.com



ONUR KÜÇÜKAKDERE

Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Demiryolu Geleceğimizdir

ENERJİ, PROJE VE AĞIR YÜK LOJİSTİĞİNDE DEMİRYOLUNUN STRATEJİK ROLÜ

Enerji, proje ve ağır yük lojistiği; standart lojistik faaliyetlerinden farklı olarak yüksek planlama gerektiren, operasyonel risklerin daha fazla olduğu ve hata toleransının son derece sınırlı olduğu bir alanı ifade etmektedir. Bu tür taşımalar yalnızca bir yükün bir noktadan diğerine ulaştırılmasından ibaret olmayıp, aynı zamanda mühendislik, koordinasyon, altyapı uyumu ve çok paydaşlı bir yönetim sürecini de beraberinde getirir. Bu yönüyle bakıldığında, proje lojistiği aslında bir taşıma faaliyeti değil; başlı başına bir sistem yönetimi işidir. Tam da bu noktada, demiryolu taşımacılığı bu özel segmentte giderek daha kritik bir rol üstlenmektedir.

Ağır ve gabari dışı yüklerin taşınmasında demiryolunun sunduğu en önemli avantaj, yüksek taşıma kapasitesi ve operasyonel stabilitedir. Karayolunda ciddi izin süreçleri, refakat gereklilikleri ve fiziksel sınırlamalar söz konusu iken; demiryolu, doğru planlandığında bu tür yükleri çok daha güvenli ve öngörülebilir bir şekilde taşıyabilmektedir. Özellikle enerji santrali ekipmanları, rüzgâr türbini bileşenleri, trafo ve jeneratör gibi yüksek tonajlı ve hassas yükler açısından demiryolu hem teknik hem de ekonomik açıdan önemli bir çözüm ortağı haline gelmektedir. Burada kritik olan unsur, yalnızca taşıma kapasitesi değil; operasyonun sürekliliği ve planlana bilirliliğidir.

Dünya da örneklerine bakıldığında, demiryolunun proje ve ağır yük taşımacılığındaki rolünün oldukça güçlü olduğu görülmektedir. Avrupa'da enerji projelerinde kullanılan büyük ekipmanların önemli bir bölümü demiryolu ile taşınmakta; liman-demiryolu-iç bölge entegrasyonu sayesinde lojistik zincir daha verimli hale getirilmektedir. Almanya, Avusturya ve Hollanda gibi ülkelerde liman hinterland bağlantılarının güçlü olması, ağır yüklerin karayoluna minimum yük bindirilerek taşınmasını mümkün kılmaktadır. Benzer şekilde Çin'de büyük ölçekli enerji ve altyapı projelerinde demiryolu, yalnızca bir alternatif değil, doğrudan ana taşıma omurgası olarak konumlandırılmaktadır. Bu örnekler bize açık bir gerçeği göstermektedir. Demiryolu, doğru kurgulandığında büyük ölçekli projelerin en güvenilir taşıma çözümüdür.

Türkiye açısından değerlendirildiğinde ise, demiryolunun bu alandaki kullanımının henüz arzu edilen seviyede olmadığı görülmektedir. Oysa ülkemiz; coğrafi konumu, gelişen sanayi altyapısı ve artan enerji yatırımları ile demiryolu taşımacılığı açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Özellikle limanlar ile organize sanayi bölgeleri arasındaki bağlantıların güçlendirilmesi, enerji ekipmanlarının üretim noktalarından proje sahalarına taşınmasında demiryolunun daha etkin kullanılmasını sağlayacaktır. Bununla birlikte, yalnızca ana hat yatırımları değil; terminal altyapıları, yükleme-boşaltma

ekipmanları ve bağlantı hatları da bu sistemin ayrılmaz bir parçası olarak ele alınmalıdır.

Ancak burada önemli bir hususun altını çizmek gerekir: Demiryolu tek başına bir çözüm değildir. Ağır yük taşımacılığında başarı, demiryolunun karayolu ve denizyolu ile entegre bir şekilde çalışmasına bağlıdır. Yani mesele yalnızca bir taşıma modu seçimi değil; doğru kurgulanmış bir lojistik sistemin oluşturulmasıdır. İlk ve son kilometre çözümleri, gümrük süreçlerinin uyumu, operasyonel planlama ve paydaşlar arası koordinasyon bu sistemin etkinliğini doğrudan belirleyen unsurlardır. Demiryolunun rijit yapısı, doğru entegrasyon sağlandığında bir dezavantaj değil; aksine büyük hacimli yükler için bir avantaj haline dönüşmektedir.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) olarak bizler, demiryolu taşımacılığının özellikle enerji, proje ve ağır yük lojistiğinde daha etkin kullanılabilmesi için sektörün tüm paydaşlarıyla birlikte çalışmanın büyük önem taşıdığına inanıyoruz. Bu kapsamda, özel sektörün demiryolu yatırımlarına yönlendirilmesi, mevcut altyapının daha etkin kullanılması ve lojistik zincirin bütüncül bir yaklaşımla ele alınması yönünde çalışmalar yürütmekteyiz. Demiryolunun yalnızca bir taşıma modu değil, entegre bir lojistik sistemin ana bileşeni olarak değerlendirilmesi gerektiğini her platformda vurguluyoruz.

Enerji ve proje taşımalarının artmaya devam edeceği önümüzdeki dönemde, demiryolunun bu alandaki rolünün güçlendirilmesi yalnızca lojistik bir tercih değil, aynı zamanda stratejik bir gerekliliktir. Daha düşük karbon salımı, daha yüksek taşıma kapasitesi ve daha güvenli operasyon imkânı sunan demiryolu; sürdürülebilir lojistik hedefleri açısından da kritik bir araçtır. Özellikle Avrupa Yeşil Mutabakatı gibi dönüşüm süreçleri dikkate alındığında, demiryolunun önemi her geçen gün daha da artmaktadır.

Türkiye'de enerji, proje ve ağır yük lojistiğinde demiryolunun daha etkin kullanılabilmesi için; özellikle bu tip yüklerin yoğun taşındığı noktalar arasında koridorlar oluşturulması, altyapı yatırımları yapılırken bu yüklere uygun gabari sınırları belirlenmesi, aynı zamanda operasyonel süreçlerin iyileştirilmesi, mevzuatın destekleyici hale getirilmesi ile birlikte sektör paydaşları arasında güçlü bir koordinasyon sağlanması gerekmektedir. Demiryolu, doğru planlandığında ve sistem içinde doğru konumlandırıldığında, yalnızca bir taşıma modu değil; büyük ölçekli projelerin başarısını doğrudan etkileyen stratejik bir lojistik çözüm haline gelmektedir.

Türkiye'nin büyüyen enerji ve sanayi projeleri, güçlü ve entegre lojistik sistemlere ihtiyaç duymaktadır. Bu sistemin en kritik bileşenlerinden biri ise, doğru kurgulanmış ve etkin çalışan bir demiryolu taşımacılığıdır.

ECO

PROGRAM LAUNCH



Win new business and help save the planet

WCAworld's eco program is designed to help our members positively impact the environment and boost their business opportunities. This innovative program allows our members to identify partners who have full carbon emissions measuring capabilities and work together to win new business from shippers and producers committed to sustainability. By recognizing their environmental commitment, our members can attract more environmentally conscious customers and grow their businesses while saving the planet!

Yük Mühendisliği Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Altunkum:

15 milyar dolarlık yük mühendisliği sektörü

LOJİSTİĞE YENİ BİR KİMLİK KAZANDIRIYOR



Yalnızca taşımacılık değil; planlama, risk yönetimi ve mühendislik hesaplarını içeren bütüncül bir uzmanlık alanı olan yük mühendisliği, Türkiye’de 15 milyar dolarlık ekonomik büyüklüğe ulaşmasına rağmen yeterince görünür değil. Yük Mühendisliği Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Altunkum, 20’den fazla sektöre hizmet üreten bu alanda iş kolu tanımı, uzmanlık belgesi ve standartlaşma ihtiyacının acil olduğunu ifade etti. Altunkum, enerji, yenilenebilir enerji ve ağır sanayi yatırımlarındaki büyümeyle birlikte yük mühendisliğinin stratejik öneminin giderek arttığına dikkat çekti.

Yük mühendisliği, klasik anlamda ne bir lojistik ne de bir taşımacılık faaliyeti değildir. “Yük Mühendisliği; bir yükün oluşturulması, hazırlanması, kaldırılması, taşınması, konumlandırılması ve işlevsel bütünlüğünün korunmasına ilişkin süreçlerin, disiplinler arası mühendislik prensipleri doğrultusunda bütüncül olarak planlanmasını, yönetilmesini ve güvence altına alınmasını ifade eden mühendislik yaklaşımıdır.” Bu mühendislik, planlama, risk yönetimi, ekipman bilgisi, saha organizasyonu ve operasyonel tecrübenin birleştiği özel bir alandır.

Bugün hâlâ birçok yerde “taşımacılık” başlığı altında değerlendirilmesi, sektörün gerçek katma değerinin görünmesini zorlaştırmaktadır. Oysa tehlike ve risk sınıfı yüksek bir uzmanlıkta; ağır, gabari dışı, yüksek tonajlı veya kritik yük ve ekipmanların kaldırılması, taşınması, montajı ve sahaya yerleştirilmesi; sadece kaldırma ve taşıma araçları tahsis etmekle açıklanamaz. Her operasyonun arkasında öncelikle bir yük yönetimi yani mühendislik hesapları, güzergâh analizleri, çevre ve zemin değerlendirmeleri, kaldırma ve taşıma planlamaları, iş sağlığı ve güvenlik gibi pek çok hassas sürecin birlikte ciddi bir koordinasyonu vardır.

Yük Mühendisliği Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Altunkum, yük mühendisliğinin Türkiye’nin sanayi, enerji, altyapı ve ihracat hedefleri açısından stratejik bir sektör haline geldiğini belirterek, büyük projelerin görünmeyen ancak en kritik aşamalarından birinin bu alan tarafından yürütüldüğünü ifade etti. Altunkum, Yük Mühendisliği Birliği olarak amaçlarının sektörün kurumsal kimliğini güçlendirmek, standartlarını yükseltmek, insan kaynağını geliştirmek ve kamu nezdinde doğru şekilde temsil edilmesini sağlamak olduğunu vurguladı. Önümüzdeki dönemde sektörün

yalnızca daha büyük ekipmanlara değil; daha güçlü bir mühendislik kültürüne, daha net bir mevzuata, daha nitelikli insan kaynağına ve daha yüksek güvenlik standartlarına ihtiyaç duyduğunu dile getiren Altunkum, Türk yük mühendisliğinin hak ettiği sosyal, ticari ve stratejik konuma ulaşması için çalışmalarını sürdüreceklerini kaydetti.

Yük mühendisliği hizmetlerinin lojistik sektörü içindeki konumunu nasıl tanımlarsınız? Bu alanın hâlâ “taşımacılık” başlığı altında değerlendirilmesi sizce sektörel gelişimi nasıl etkiliyor?

Bu nedenle yük mühendisliğinin ayrı bir uzmanlık ve stratejik hizmet alanı olarak tanımlanması, sektörün gelişimi açısından son derece önemlidir.

'REGÜLASYONLARIN GÜÇLENDİRİLMESİ STANDARTLAŞMANIN SAĞLANMASI GEREKİYOR'

Türkiye'de sayıları 5 bini aştığı ifade edilen yük mühendisliği firmalarının oluşturduğu ekosistemi nasıl değerlendiriyorsunuz? Bu yapının ölçek, uzmanlık ve rekabet açısından güçlü ve zayıf yönleri nelerdir?

Türkiye yük mühendisliği alanında oldukça gelişmiş; geniş, dinamik ve çok katmanlı bir ekosisteme sahip. Vinç kiralama, ağır nakliye, proje lojistiği, özel ekipman taşımacılığı, kaldırma-montaj hizmetleri ve saha mühendisliği gibi farklı uzmanlık alanlarında faaliyet gösteren binlerce firma sektörde yer alıyor.

Bu yapının güçlü taraflarından biri; Türkiye'nin operasyonel refleksi yüksek, sahada hızlı çözüm üretebilen ve zorlu coğrafyalarda çalışmaya alışkın bir sektör kültürüne sahip olmasıdır. Türk firmalarının bir bölümü; enerji, petrokimya, altyapı, liman ve endüstriyel tesis projelerinde hem yurtiçinde hem de yurtdışında önemli operasyonel tecrübeler kazanmış durumdadır.

Bununla birlikte sektörün en önemli yapısal sorunlarından biri; faaliyet alanını doğrudan tanımlayan kapsamlı teknik regülasyonların, ortak operasyon standartlarının ve etkin denetim altyapısının hâlâ yeterince gelişmemiş olmasıdır. Bu durum; teknik yeterlilik, ekipman standartları ve operasyon güvenliği açısından sektörde dengesiz bir rekabet ortamı oluşturmaktadır. Özellikle mühendislik yatırımı yapan, yüksek güvenlik standartlarıyla çalışan ve nitelikli eleman, modern ekipman altyapısına sahip firmalar ile daha düşük standartlarda faaliyet gösteren

"Önümüzdeki süreçte sektörün daha güçlü bir yapıya ulaşabilmesi için; uluslararası ve ulusal kurumsallaşma, ortak operasyon standartları, teknik ve mesleki yeterlilik kriterleri, ekipman modernizasyonu, insan kaynağı yatırımları ve mühendislik kapasitesinin artırılması büyük önem taşımaktadır."

YÜK MÜHENDİSLİĞİ BİRLİĞİ



THE UNION OF LOAD ENGINEERING

ren yapıların aynı rekabet ortamında yer alması, sektörün sürdürülebilir gelişimini zorlaştırmaktadır.

Bugün Türkiye'nin teknik kapasitesi küçümsenmeyecek bir seviyeye ulaşmıştır. Yüksek kapasiteli mobil vinçler, mega kaldırma ekipmanları, ağır tonajlı SPMT filoları, özel mühendislik ekipmanları ve ileri teknoloji taşıma sistemleri açısından Türkiye, bölgesinde güçlü operasyon altyapısına sahip ülkelerden biri haline gelmiştir. Ancak sektörün önümüzdeki dönemdeki en temel ihtiyaçlarından biri; regülasyonların güçlendirilmesi, standartlaşmanın sağlanması ve teknik yeterlilik sistemlerinin kurumsal bir yapıya kavuşturulması olacaktır.

Önümüzdeki süreçte sektörün daha güçlü bir yapıya ulaşabilmesi için; uluslararası ve ulusal kurumsallaşma, ortak operasyon standartları, teknik ve mesleki yeterlilik kriterleri, ekipman modernizasyonu, insan kaynağı yatırımları ve mühendislik kapasitesinin artırılması büyük önem taşımaktadır. Türkiye; coğrafi konumu, saha tecrübesi ve proje yönetim kabiliyeti sayesinde bölgesel bir yük mühendisliği merkezi olabilecek ciddi

bir potansiyele sahiptir. Ancak bunun gerçekleşebilmesi için sektörün yalnızca büyüklüğe değil; kaliteye, uzmanlaşmaya, mühendislik derinliğine ve yüksek katma değerli operasyonlara odaklanması gerekmektedir.

Sektörün ekonomiye katkısının 8 ila 15 milyar dolar seviyesine ulaştığı belirtiliyor. Bu katkının yeterince görünür olduğunu düşünüyor musunuz? Yük mühendisliğinin stratejik bir sektör olarak konumlanması için neler yapılmalı?

Hayır, bu katkının yeterince görünür olduğunu düşünmüyorum. Sektörümüz; enerji santrallerinden rafinerilere, limanlardan köprülere, rüzgâr türbinlerinden endüstriyel tesislere kadar Türkiye'nin stratejik yatırımlarında kritik bir görev üstlenmektedir.

Ancak çoğu zaman bu hizmetler, hizmet verilen sektörlerin ana proje bütçeleri içinde görünmeyen bir kalem gibi değerlendiriliyor. Oysa yük mühendisliği gerektiren kaldırma ve taşıma hizmetleri sunan şirketlerimiz olmazsa enerji tesisi, karada veya denizde rüzgâr çiftliği, endüstriyel tesis, enerji santrali, liman, köprü ya da altyapı inşaatları ile ağır sanayi makinesi veya parçası herhangi bir fabrika ya da inşaat sahasına ulaşması söz konusu olmaz.

Yirminin üzerindeki sektörün olmazsa olmazı olan Yük Mühendisliğinin stratejik sektör olarak konumlanması için sektörün resmi iş kolu tanımının yapılması, firmaların ve uzmanların yeterlilik kriterlerinin belirlenmesi ve sektörün ekonomik büyüklüğünün, istihdam katkısının ve ihracat potansiyelinin düzenli olarak ölçülmesi gereklidir.

'RESMİ TANIM VE UZMANLIK SİSTEMİ ŞART'

Sektörün uzun süredir beklediği mevzuat düzenlemeleri ve standartlar konusunda en kritik ihtiyaçlar nelerdir? Özellikle "uzmanlık belgesi" ve iş kolu tanımı gibi başlıklar sahada neyi değiştirecek?

Üzerinde çalıştığımız en kritik ihtiyacımız başta yük mühendisliğinin ayrı bir uzmanlık alanı olarak tanımlanma



sıdır. Bugün sahada çok yüksek risk taşıyan operasyonlar yapılıyor; ancak bu operasyonları kimin planlayacağı, kimin onaylayacağı, hangi yeterliliklerle yapılacağı ve hangi standartlara göre denetleneceği konusunda bütüncül bir yapı henüz oluşmuş değil.

Mesleki Yeterlilikte "Uzmanlık belgesi" bu açıdan çok önemli. Çünkü yük mühendisliği, sadece tecrübeye dayalı yürütülebilecek bir uzmanlık değildir. Mühendislik bilgisi, ekipman bilgisi, iş güvenliği bilgisi, operasyonel planlama ve risk analizi bütüncül olarak değerlendirilmelidir.

Uzmanlığın tanımlanması, sektörün kamuda, istatistiklerde, teşviklerde, eğitim programlarında ve mevzuatta doğru konumlanmasını sağlar. Bu iki başlık sahada kaliteyi, güvenliği, kurumsallaşmayı ve standartları doğrudan arttıracaktır.

Yük mühendisliği, yüksek risk barındıran bir alan. Operasyonel güvenlik, insan kaynağı ve teknik yeterlilik açısından sektörün mevcut durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz? Bu alanda standartların yükselmesi için hangi adımlar atılmalı?

Türkiye'de çok deneyimli firmalarımız, operatörlerimiz, mühendislerimiz ve saha ekiplerimiz var. Ancak sektörün geneline baktığımızda standartların aynı seviyede olmadığını görüyoruz.

Yük mühendisliği yüksek tehlike ve risk barındıran operasyonel bir alan. Bir hata sadece ekipman hasarına değil; can kaybına, çevresel zarara, proje gecikmesine ve büyük ekonomik kayıplara yol açabilir. Bu nedenle operasyonel güvenlik kültürünün sektör genelinde güçlendirilmesi gerekiyor.

Bunun için kaldırma planı, taşıma planı, risk analizi, ekipman uygunluk kontrolü, zemin kontrolü, saha denetimi, operatör yeterliliği ve bağımsız teknik kontrol gibi süreçlerin standart



hale gelmesi gerekir.

Ayrıca mesleki eğitim ve belgelendirme sistemi oluşturulmalı ve güçlendirilmeli. Operatör, işaretçi, sapanıcı, saha sorumlusu, yük mühendisi ve teknik sorumlu gibi alt uzmanlıklar net şekilde tanımlanmalı, eğitim ve belgelendirmeleri de bunlara göre olmalıdır.

AĞIR YÜK EKİPMANLARINDA STRATEJİ DEĞİŞİYOR

Küresel ölçekte vinç kiralama ve ekipman kullanımında önemli bir dönüşüm yaşanıyor. Türkiye'de firmalar için kiralama mı yoksa yatırım mı daha sürdürülebilir bir model? Bu dönüşüm sektörün rekabet gücünü nasıl etkiler?

Bu sorunun tek bir cevabı yok. Firmanın ölçeğine, proje portföyüne, finansman gücüne ve hedef pazarına göre değişir.

Çok büyük kapasiteli vinçler, SPMT'ler ve özel ekipmanlar ciddi yatırım maliyeti gerektiriyor. Bu ekipmanların sürdürülebilir olması için yüksek kullanım oranı, güçlü bakım altyapısı ve sürekli proje akışı gerekir. Aksi halde yatırım, firmalar üzerinde finansal baskı



oluşturabilir.

Bu nedenle bazı firmalar için ekipman sahipliği rekabet avantajı yaratırken, bazı firmalar için kiralama, iş birliği ve proje bazlı ekipman kullanımı daha sürdürülebilir olabilir.

Dünyada da artık sadece "ekipmana sahip olmak" değil, doğru ekipmanı doğru mühendislik planıyla kullanabilmek önem kazanıyor. Türkiye'de de rekabet gücünü belirleyen unsur, sadece filonun büyüklüğü değil; mühendislik kabiliyeti, operasyonel güvenlik, insan kaynağı ve proje yönetim becerisi olacaktır.

YÜK MÜHENDİSLİĞİNDE TALEP ENERJİ VE MEGA PROJELERE KAYIYOR

Enerji, yenilenebilir enerji, ağır sanayi ve altyapı projelerinde yük mühendisliğinin rolü giderek artıyor. Önümüzdeki dönemde özellikle hangi sektörlerde daha güçlü bir talep artışı öngörüyorsunuz?

Önümüzdeki dönemde en güçlü talep artışının enerji, yenilenebilir enerji, ağır sanayi, liman yatırımları, altyapı projeleri ve endüstriyel tesis yatırımlarında olacağını öngörüyoruz.

Özellikle rüzgâr enerjisi, güneş enerjisi, offshore-denizüstü enerji projeleri, petrokimya tesisleri, veri merkezleri, liman geniş-

leme projeleri, demiryolu ve büyük altyapı yatırımları yük mühendisliği hizmetlerine olan ihtiyacı artıracak.

Yenilenebilir enerji tarafında yükler ağırlık-uzunluk-genişlik olarak gelişiyor ve büyüyor. Bu da sadece yükün kaldırma ve taşınması değil; güzergâh mühendisliği, kaldırma planlaması, saha hazırlığı ve montaj kabiliyetini daha kritik hale getiriyor.

Türkiye bu alanda doğru standartları oluşturursa, sadece iç pazarda değil; yakın coğrafyada da güçlü bir bölgesel merkez haline gelebilir.

İndirimli Kayıt için
Erken Kayıt Tarihi:
3 Temmuz 2026

9. Uluslararası Gıda Güvenliği Kongresi

5-6 Kasım 2026 İstanbul-TÜRKİYE
Grand Cevahir Otel Ve Kongre Merkezi

“Güvenli Gıdaya Erişim: Herkesin Hakkı, Herkesin Sorumluluğu”



www.gidaguvendigikongresi.org

LOJİSTİĞİN ÖTESİNDE: MÜHENDİSLİKTE EKSİK BİR PARADİGMA OLARAK YÜK MÜHENDİSLİĞİ

“YÜK KAVRAMI ETRAFINDA MÜHENDİSLİĞİN YENİDEN DÜŞÜNÜLMESİ”

Mühendislik disiplinleri tarihsel olarak belirli problem alanları etrafında şekillenmiş, bu durum derin uzmanlaşmayı mümkün kılarak aynı zamanda kavramsal parçalanmayı da beraberinde getirmiştir. Mühendisliğin en temel değişkenlerinden biri olan “yük” kavramı, farklı disiplinlerde merkezi bir rol oynamasına rağmen, çoğunlukla bağımsız bir inceleme alanı olarak değil, disiplin içi bir parametre olarak ele alınmaktadır. Bu parçalı temsil, özellikle standart dışı, yüksek riskli ve hassasiyet gerektiren yüklerin yönetiminde önemli sınırlılıklar doğurmaktadır.

Bu çalışma, mevcut mühendislik yaklaşımlarının yükün oluşturulması, kaldırılması, taşınması, konumlandırılması ve işlevsel bütünlüğünün korunmasını kapsayan yaşam döngüsünü bütüncül bir şekilde ele almakta yetersiz kaldığını ileri sürmektedir. Bu bağlamda çalışma, yükü merkeze alan bütüncül bir mühendislik yaklaşımı olarak Yük Mühendisliği (Load Engineering) kavramını önermektedir.

Ayrıca çalışma kapsamında, yük karmaşıklığının sistematik olarak tanımlanabilmesi amacıyla “Ağır-Uzun-Geniş-Yüksek (HLWH)” Modeli geliştirilmiştir. Yük kavramı yalnızca fiziksel bir kuvvet olarak değil, mühendislik sürecinde yönetilen bir varlık olarak ele alınmakta ve



Taner İçten

Yük Mühendisliği Birliği (YMB)
Danışmanı ve İcra Kurulu Başkanı

disiplinler arası bir kavramsal çerçeveye yerleştirilmektedir.

Mevcut literatür incelendiğinde, bu düzeyde bütünlük bir yaklaşımın açık biçimde tanımlanmadığı görülmektedir. Bu nedenle bu çalışma, mühendislikte eksik bir paradigma olarak değerlendirilebilecek Yük Mühendisliği yaklaşımının kavramsal temelini oluşturmayı amaçlamaktadır.

1. GİRİŞ

Mühendislik, bilimsel ve matematiksel prensiplerin sistemlerin tasarımı, analizi ve kontrolü amacıyla uygulanması olarak tanımlanmaktadır (Hibbeler, 2017). Bu çerçevede sistem davranışı, büyük ölçüde sistemin maruz kaldığı yükler ve bu yüklerle verdiği tepkiler üzerinden belirlenmektedir (Crawley et al., 2015).

Buna rağmen, “yük” kavramı mühendislikte çoğunlukla merkezi bir kavramsal yapı olarak değil, disiplinlere özgü analizlerin bir bileşeni olarak ele alınmaktadır. Özellikle yapısal ve mekanik mühendislikte yükler; statik, dinamik veya geçici kuvvetler olarak sınıflandırılmakta ve sistem davranışının bir girdisi olarak değerlendirilmektedir (Gere & Goodno, 2012).

Bu yaklaşım analitik açıdan işlevsel olmakla birlikte, yükün uygulama alanlarındaki çok boyutlu doğasını açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Uygulamada yük, yalnızca bir kuvvet değil; oluşturulan, kaldırılan, taşınan, konumlandırılan ve çoğu zaman işlevsel bütünlüğü korunması gereken bir mühendislik varlığıdır.

Bu durum, yükün teorik temsili ile operasyonel gerçekliği arasında önemli bir ayrışmaya işaret etmektedir.

Öte yandan, yük ile ilgili faaliyetler çoğu zaman lojistik kavramı altında değerlendirilmektedir. Lojistik, mal ve ürünlerin akışının planlanması ve yönetimi ile ilgilidir (Sheffi, 2005). Ancak yükün fiziksel davranışı, stabilitesi ve mühendislik hesaplamaları bu kapsam dışında kalmaktadır.

Bu durum, mühendislik boyutu yüksek olan yük yönetimi süreçlerinin kavramsal olarak görünmez hale gelmesine neden olmaktadır.

Bu çalışma, aşağıdaki temel sorudan hareket etmektedir: Yük, mühendislik sistemlerinin temel belirleyicilerinden biri olmasına rağmen neden bağımsız ve bütüncül bir mühendislik alanı olarak tanımlanmamıştır?



2. MÜHENDİSLİK DİSİPLİNLERİNDE YÜK KAVRAMININ PARÇALI TEMSİLİ

Yük kavramı, farklı mühendislik disiplinlerinde merkezi bir rol oynamaktadır. Yapısal mühendislikte yükler sistem davranışını belirleyen temel girdiler olarak ele alınırken (Beer et al., 2015), makine mühendisliğinde kuvvet ve moment etkileri üzerinden analiz edilmektedir (Meriam & Kraige, 2018). Sistem mühendisliğinde ise yük, sistem performansını etkileyen bir parametre olarak modellenmektedir (Crawley et al., 2015).

Bununla birlikte, bu disiplinler arasında yük kavramına ilişkin ortak ve bütüncül bir çerçevenin bulunmadığı görülmektedir. Yük, farklı bağlamlarda farklı şekillerde tanımlanmakta; bu durum özellikle disiplinler arası koordinasyon gerektiren karmaşık mühendislik problemlerinde önemli sınırlılıklar doğurmaktadır.

Sektörel uygulamalar bu boşluğu daha görünür hale getirmektedir. European Association of Abnormal Road Transport and Mobile Cranes (ESTA) ve Specialized Carriers & Rigging Association (SC&RA) gibi kuruluşlar, ağır kaldırma ve anormal yük taşımacılığına ilişkin ileri düzey teknik rehberler geliştirmiştir. Ancak bu rehberler çoğunlukla ekipman, operasyon veya süreç odaklı olup, yükü merkeze alan bütüncül bir mühendislik çerçevesi sunmamaktadır.

Bu durum, yükün mühendislikteki merkezi rolüne rağmen kavramsal olarak parçalı bir biçimde temsil edildiğini göstermektedir.

3. KAVRAMSAL BOŞLUK VE PARADİGMA İHTİYACI

Yükün mühendislikteki parçalı temsili, yalnızca teknik değil aynı zamanda kavramsal bir eksikliğe işaret etmektedir. Mühendislik disiplinleri tarihsel olarak kendi problem alanları etrafında gelişmiş, bu durum disiplinler arası etkileşimin sınırlı kalmasına neden olmuştur. Bunun sonucunda:

- » Yükün yaşam döngüsüne ilişkin süreçler farklı disiplinlere dağılmıştır
- » Operasyonel bilgi yeterince teorileştirilememiştir
- » Karmaşık yük yönetimi için bütüncül bir yaklaşım geliştirilememiştir
- Bu parçalı yapı, özellikle yüksek riskli operasyonlarda önemli sonuçlar doğurmaktadır:
 - » Yanlış ekipman seçimi
 - » Operasyonel uyumsuzluklar
 - » Artan güvenlik riskleri
 - » Proje gecikmeleri

Bu durum, mevcut yaklaşımın yetersizliğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla

“Yük mühendisliği şu şekilde tanımlanmaktadır: Bir yükün oluşturulması, hazırlanması, kaldırılması, taşınması, konumlandırılması ve işlevsel bütünlüğünün korunmasına ilişkin süreçlerin, disiplinler arası mühendislik prensipleri çerçevesinde bütüncül olarak ele alınmasını ifade eden bir mühendislik yaklaşımıdır.”

bu çalışma, mühendislikte bir paradigma değişimi önermektedir: Yükün bir parametre olarak ele alınmasından, mühendisliğin merkezine yerleştirilmesine geçiş

4. TERMİNOLOJİK TEMEL: “YÜK-LOAD” KAVRAMININ MERKEZİLİĞİ

Yük kavramının doğru tanımlanabilmesi için terminolojik netlik gereklidir. Cargo, freight, consignment gibi terimler ticari ve lojistik bağlamları ifade ederken, mühendislik perspektifinden yük kavramının fiziksel ve analitik boyutlarını kapsamakta yetersiz kalmaktadır. Buna karşılık “load” kavramı:

- » Sistem davranışını belirleyen temel değişkeni ifade eder
 - » Mühendislik disiplinlerinde ortak bir kullanım alanına sahiptir
 - » Dijital sistemlerde de karşılık bulur (ör. data load)
- Bu nedenle “yük-load” kavramı, disiplinler arası bir ortak dil sunmaktadır.

5. YÜK MÜHENDİSLİĞİ: BÜTÜNCÜL BİR ÇERÇEVE

5.1 Tanım

Yük mühendisliği şu şekilde tanımlanmaktadır: Bir yükün oluşturulması, hazırlanması, kaldırılması, taşınması, konumlandırılması ve işlevsel bütünlüğünün korunmasına ilişkin süreçlerin, disiplinler arası mühendislik prensipleri çerçevesinde bütüncül olarak ele alınmasını ifade eden bir mühendislik yaklaşımıdır.

5.2 Yaşam Döngüsü Yaklaşımı

Yük mühendisliğinin temel katkılarının biri, yükün bir yaşam döngüsü içerisinde ele alınmasıdır:

- » Tanımlama
 - » Hazırlama
 - » Kaldırma
 - » Taşıma
 - » Konumlandırma
 - » Bütünlüğün korunması
- Bu yaşam döngüsü yaklaşımı, yükün yalnızca belirli bir mühendislik aşamasında değil, tüm süreç boyunca izlenmesi ve yönetilmesi gereken bir sistem unsuru olduğunu ortaya koymaktadır. Bu du-



rum, farklı disiplinler arasında süreklilik sağlayan bir analiz çerçevesi oluşturarak, yükün parçalı değil bütüncül bir şekilde ele alınmasını mümkün kılmaktadır.

5.3 Disiplinlerle İlişkisi

Yük mühendisliği:

- » Yapısal mühendislik
- » Makine mühendisliği
- » Sistem mühendisliği
- » Lojistik gibi alanları bütünleştiren bir üst çerçevedir.

Bu çerçevede yük mühendisliği, disiplinler arası bilgi transferini yalnızca destekleyen bir yaklaşım değil, aynı zamanda bu bilgilerin ortak bir problem alanı etrafında yeniden yapılandırılmasını sağlayan bir üst model olarak değerlendirilebilir. Bu yönüyle, mevcut mühendislik disiplinleri arasında yapısal bir bağ kurarak entegrasyon seviyesini artırmaktadır.

6. ANALİTİK ÇERÇEVE: AĞIR-UZUN-GENİŞ-YÜKSEK (AUGY-HLWH) MODELİ

- AYGY-HLWH modeli:
- » Bir sınıflandırma sistemi
 - » Bir karar destek aracı
 - » Bir risk analiz çerçevesi olarak tanımlanmaktadır.
- Boyutlar:
- » Ağır-lık: Kütle ve zemin etkisi
 - » Uzun-luk: Moment ve dinamik davranış
 - » Geniş-lik: Kinematik sınırlamalar
 - » Yüksek-lik: Stabilitate ve çevresel etkiler

“YMB, yük mühendisliği yaklaşımının erken aşamadaki kurumsallaşma sürecini temsil eden bir ‘gelişmekte olan kurumsal çerçeve-emerging institutional framework’ olarak değerlendirilebilir. Aynı zamanda, farklı sektörleri yük kavramı etrafında yeniden organize etmeye yönelik yaklaşımıyla bir ‘erken aşama ekosistem bütünleştiricisi-early-stage ecosystem integrator’ işlevi görmektedir.”

Bu model, yükün mühendislik açısından yalnızca tekil parametreler üzerinden değil, birbirleriyle etkileşim halinde olan çoklu değişkenler üzerinden değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu yaklaşım, özellikle karmaşık yüklerin analizinde deterministik yöntemlerin ötesine geçerek daha sistematik ve öngörülebilir bir değerlendirme zemini sunmaktadır.



7. “ÖZEL YÜK” KAVRAMININ YENİDEN TANIMLANMASI

“Özel yük”, bu çalışmada şu şekilde yeniden tanımlanmaktadır: Standart mühendislik yöntemlerinin ötesinde çözüm gerektiren yük karmaşıklığı durumu.

Bu yeniden tanımlama, “özel yük” kavramını bağlamsal ve öznel bir ifadeden çıkararak, mühendislik temelli ölçülebilir kriterler çerçevesine oturtmayı amaçlamaktadır. Böylece kavramın hem akademik hem de uygulama düzeyinde daha tutarlı ve karşılaştırılabilir bir yapıya kavuşması mümkün hale gelmektedir.

8. TARTIŞMA

Bu çalışma yeni fiziksel bilgiler üretmemekte, mevcut bilgiyi yeniden organize etmektedir. Bu bağlamda önerilen yaklaşım, mühendislikte bilgi üretiminden ziyade bilgi organizasyonuna odaklanmakta ve disiplinler arası sınırların yeniden değerlendirilmesini gerektirmektedir. Bu durum, mühendislikte kavramsal çerçevelerin yeniden tanımlanmasının, teknik gelişim kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

9. SONUÇ

Yük mühendisliği:

» Mühendisliği yeniden konumlandırılan

» Disiplinler arası boşluğu dolduran

» Uygulama ile teoriyi birleştiren bir yaklaşım olarak önerilmektedir.

Bu yaklaşımın geliştirilmesi, yalnızca teorik bir katkı sağlamakla kalmayacak; aynı zamanda mühendislik uygulamalarında standartlaşma, güvenlik ve verimlilik açısından somut iyileşmeler yaratma potansiyeli taşımaktadır. Bu nedenle yük mühendisliği, gelecekte mühendislik disiplinlerinin yeniden yapılandırılmasında referans bir çerçeve haline gelebilir.

Bu çalışmada önerilen yük mühendisliği yaklaşımının uygulama temelli karşılığı, Türkiye’de faaliyet gösteren

Yük Mühendisliği Birliği-YMB tarafından yürütülen çalışmalar çerçevesinde somutlaşmaya başlamıştır. Bu bağlamda YMB, yük mühendisliği gerektiren kaldırma ve taşıma faaliyetlerini dünyada ilk kez bağımsız bir uzmanlık alanı olarak tanımlayarak, bu alanda faaliyet gösteren firmaların mesleki konumunu “yük mühendisliği” perspektifi üzerinden yeniden yapılandırmıştır.

Bu yaklaşım doğrultusunda geliştirilen “Ağır-Uzun-Geniş-Yüksek” mottosu, yükün mühendislik açısından kritik boyutlarını temsil eden bir kavramsal çerçeve olmanın ötesinde, sektörel ölçekte ortak bir terminoloji ve analiz dili oluşturma işlevi görmektedir. Bununla birlikte YMB, yük kavramını merkeze alarak; inşaat, enerji (nükleer ve yenilenebilir dahil), petrol ve gaz, petrokimya, denizcilik, üstyapı ve altyapı gibi yirmiden fazla sektörlü yük merkezli bir mühendislik ekosistemi olarak yeniden tanımlamakta ve bu ekosistemi tek bir çatı altında bütünleştirmeyi hedeflemektedir.

Bu yönüyle YMB, yük mühendisliği yaklaşımının erken aşamadaki kurumsallaşma sürecini temsil eden bir “gelişmekte olan kurumsal çerçeve-emerging institutional framework” olarak değerlendirilebilir. Aynı zamanda, farklı sektörleri yük kavramı etrafında yeniden organize etmeye yönelik yaklaşımıyla bir “erken aşama ekosistem bütünleştiricisi-early-stage ecosystem integrator” işlevi görmektedir. Bu durum, yük mühendisliği kavramının yalnızca teorik bir öneri olmadığını; aynı zamanda uygulama düzeyinde karşılık bulan, sektörel organizasyon biçimlerini ve mesleki tanımları dönüştürme potansiyeline sahip bir çerçeve sunduğunu göstermektedir. Dolayısıyla YMB örneği, bu çalışmada önerilen yük mühendisliği yaklaşımının pratikte test edilmeye başlanmış bir uygulama alanı olarak değerlendirilebilir ve bu yaklaşımın gelecekte hem akademik hem de endüstriyel düzeyde daha geniş kabul görmesine yönelik önemli bir gösterge sunmaktadır.

KAYNAKÇA

- » Beer, F. P., Johnston, E. R., DeWolf, J. T., & Mazurek, D. F. (2015). Mechanics of materials (7th ed.). McGraw-Hill Education.
- » Crawley, E. F., Cameron, B. G., & Selva, D. (2015). System architecture: Strategy and product development for complex systems. Pearson.
- » Gere, J. M., & Goodno, B. J. (2012). Mechanics of materials (8th ed.). Cengage Learning.
- » Hibbeler, R. C. (2017). Engineering mechanics: Statics & dynamics (14th ed.). Pearson.
- » Meriam, J. L., & Kraige, L. G. (2018). Engineering mechanics: Statics (9th ed.). Wiley.
- » Petroski, H. (2010). The essential engineer: Why science alone will not solve our global problems. Vintage.
- » Sheffi, Y. (2005). The resilient enterprise: Overcoming vulnerability for competitive advantage. MIT Press.
- » Shapiro, H. I., Shapiro, J. P., & Shapiro, L. K. (2011). Cranes and derricks (4th ed.). McGraw-Hill.
- » European Association of Abnormal Road Transport and Mobile Cranes (ESTA): <https://estaeurope.eu>
- » Specialized Carriers & Rigging Association (SC&RA): <https://www.scranet.org>
- » Yük Mühendisliği Birliği /The Union Load Engineering (YMB): <https://ymbd.org>
- » <https://www.linkedin.com/pulse/lojisti%C4%9Fin-%C3%B6tesinde-m%C3%BChendislikte-eksik-bir-paradigma-taner-icten-9ir7f/>

F İstanbul

ufi
Approved
International
Event

Türkiye'nin lider gıda endüstrisi fuarı



Gıda ve İçecek

Kuru, Sert Kabuklu Meyveler
ve Atıştırmalık

FMCG ve Perakende

Gıda ve İçecek Üretim Teknolojileri Ambalaj ve Katkı Maddeleri

Bisküvi, Çikolata, Şekerleme

26 | **AĞUSTOS**
29 | 2026

İSTANBUL FUAR MERKEZİ



federal | sofuar

f-istanbul.com

august@f-istanbul.com

0538 972 61 20

0212 706 10 89

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

Ağır nakliye sektöründe güçlü birliktelikle

GÜÇLÜ BİR GELECEK KURACAĞIZ



Ağır nakliye sektörünün Türkiye'nin sanayi, enerji ve altyapı yatırımlarındaki stratejik rolüne dikkat çeken AND Yönetim Kurulu Başkanı Salih Kodaman, yaklaşık 7-8 milyar dolarlık ekonomik büyüklüğe sahip sektörün en büyük sorunlarının nitelikli insan kaynağı eksikliği, artan trafik cezaları ve kontrol edilemeyen maliyetler olduğunu söyledi. Kodaman, yeni dönemde kamu kurumları ve diğer STK'larla iş birliğini güçlendireceklerini, üyelerin operasyonel maliyetlerini azaltacak projeleri hayata geçireceklerini ve derneğin kurumsal yapısını daha güçlü bir noktaya taşıyacaklarını ifade etti.

Ağır Nakliyeciler Derneği'nde (AND) yeni dönem başladı. Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine seçilen Salih Kodaman, göreve gelmesinin ardından ilk kapsamlı değerlendirmelerini UTA Lojistik Dergisi'ne yaptı. Ağır nakliye sektörünün lojistik ekosistemi içerisindeki stratejik konumunu, sektörün kronikleşen sorunlarını ve yeni dönem hedeflerini anlatan Kodaman, özellikle yüksek trafik cezaları, maliyet baskısı ve nitelikli personel eksikliğinin sektörün sürdürülebilirliği açısından ciddi risk oluşturduğunu söyledi. Kamu ile daha güçlü bir iletişim modeli kurmayı hedeflediklerini belirten Kodaman, üyelerin maliyet yükünü azaltacak ortak satın alma projeleri, hukuki destek mekanizmaları ve kurumsal dönüşüm adımları üzerinde çalıştıklarını açıkladı.

Ağır nakliye sektörünü lojistik sektörü içerisindeki konumuyla nasıl değerlendiriyorsunuz? Türkiye'nin lojistik gücünde bu alanın stratejik rolü sizce yeterince anlaşılımsı durumda mı?

Ağır nakliye sektörü, lojistiğin en yüksek katma değerli kısmı olmakla birlikte; yüksek yatırım maliyeti, etkin ve yetkin personel ihtiyacı ve karşılaşılabilecek olası riskler nedeniyle en karmaşık bölümlerden biridir. Ağır nakliye; normal taşıma yöntemleri ile taşınması mümkün olmayan ürünlerin, rota analizi yapılarak, güvenlik tedbirleri

alınarak ve dönemin teknolojisine uygun teknik ekipmanlar kullanılarak taşınması yöntemidir. Lojistik disiplinleri arasında operasyonel hassasiyeti en yüksek ve hata payının sifıra indirilmesi gereken niş bir alandır. Yani ağır nakliye sektöründe bir yanlış, tüm doğruları götürür.

Türkiye'nin küresel ticaret rotaları üzerindeki stratejik konumu genellikle standart taşımacılık verileri üzerinden okunmaktadır. Ağır Nakliyeciler Derneği olarak, dünyanın en büyük 17'nci ekonomisi olan ülkemizde, enerji ve sanayi vizyonunu taşıyan ağır nakliye sektörünün rolünün yeterince anlaşılmadığını düşünüyoruz. Ağır nakliye sektörü; hızla gelişen sanayi, enerji, inşaat ve altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesindeki en önemli yapı taşlarından biridir.

ÜÇ TEMEL SORUN SEKTÖRÜN BÜYÜMESİNİ TEHDİT EDİYOR
Sektörünüzün bugün karşı karşıya olduğu en temel sorunlar nelerdir? Özellikle operasyonel süreçler, izinler, maliyetler ve mevzuat açısından hangi başlıklar öne çıkıyor?

Sektörümüz bugün, sürdürülebilirliği ve rekabet gücünü doğrudan tehdit eden üç temel sorunla karşı karşıya kalmıştır. Önem sırasına göre bunlar; nitelikli istihdam açığı, yüksek trafik cezaları ve mevzuat yaptırımları ile kontrol edilemeyen

maliyet artışlarıdır.

Sektör, değişen ve gelişen teknolojiyi takip etmek için yatırımlarını artırırken, bu ekipmanları yönetecek insan kaynağına ulaşamamaktadır. Diğer taraftan ağır nakliye, doğası gereği standart trafik kurallarının dışında bir esneklik ihtiyacı duyar. Ancak özellikle bu yıl ciddi şekilde artan trafik ceza tutarları, bu gerçeğe örtüşmemektedir.

Ayrıca 2026 yılı itibarıyla Karayolları Trafik Kanunu ile yürürlüğe giren "trafik zabıtası destek bedeli", sadece sektördeki maliyetleri artırmakla kalmayıp; operasyonel yavaşlama, teslimat sürelerinde uzama ve uluslararası alanda rekabet gücümüzün zayıflaması gibi etkiler de doğuracaktır.

Mevcut ekonomik konjonktürde artan akaryakıt fiyatlarıyla mücadele ederken; yüksek tutarlı trafik cezaları, "trafik zabıtası destek bedeli" gibi ek maliyetler ve beraberinde gelen zaman kayıplarını, ihracat odaklı büyüme hedeflerimizin önünde büyük bir engel olarak görüyoruz.

Ağır nakliye ve proje taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firma sayısı ve sektörün ölçeği hakkında güncel bir çerçeveye çizilebilir misiniz? Bu yapının ekonomiye katkısını nasıl tanımlarsınız?

Ülkemizde ağır nakliye sektöründe faaliyet gösteren yaklaşık 400 firma olduğunu düşünüyoruz. Bu firmaların 215'i hâlihazırda üyemizdir.

Önümüzdeki üç yıllık görev süremiz boyunca ağır nakliye hizmeti veren firmaların tamamını derneğimiz çatısı altında toplamak, ilk hedeflerimiz arasında yer alıyor.

Ağır nakliye sektörü, oyuncu sayısı bakımından butik bir yapıya sahip olsa da; yüksek teknoloji ekipmanları ve bu ekipmanların yatırım tutarı baz alındığında, lojistik ekosisteminin hacmi en yüksek ve stratejik derinliği en fazla olan branşlarından birini temsil etmektedir.

Türkiye’de ağır nakliye sektörünün hacmi tam olarak bilinmese de yaklaşık 7-8 milyar dolarlık bir ekonomiden söz ediyoruz. Bu da ülkemiz gayrisafı milli hasılasına doğrudan ve nitelikli bir katkı sağlamaktadır.

‘DERNEK MERKEZİ VE HUKUKİ DESTEKLE KURUMSAL YAPISI GÜÇLENDİRECEĞİZ’

Başkanlık döneminizde hayata geçirmeyi planladığınız öncelikli projeler nelerdir? Üyelerinize doğrudan katkı sağlayacak somut adımlar hangi alanlarda olacak?

Öncelikli hedefimiz; ekonomik gerçeklerin getirdiği zorluklarla mücadele eden ağır nakliye sektörünün üzerindeki mali yükü hafifletmek adına, operasyonel sürdürülebilirliği tehdit eden yüksek tutarlı trafik cezalarının optimize edilmesi ve makul seviyelere çekilmesi yönünde kamu nezdinde girişimlerde bulunmak olacaktır.

Sektördeki diğer STK’ların da bu konuda desteğini alabilirsek, bu girişimlerden daha hızlı sonuç alabileceğimizi düşünüyoruz. Ayrıca derneğimizin kurumsal yapısını daha ileriye taşıyacak, dernek içi bürokrasiyi en aza indirerek üyelerimizle olan iletişimi artıracak adımlar atacağız.

Nakliye hukukunda uzman bir hukuk bürosu ile iş ortaklığı modeli geliştirerek, üyelerimizin nakliye hasar dosyalarındaki iş yükünü azaltmayı, idari ve trafik cezalarına itiraz süreçlerini kolaylaştırmayı hedefliyoruz.

Son olarak da genel kurulda üyelerimize verdiğimiz, Ağır Nakliyeciler Derneği’ne yakışır bir dernek merkezi kazandırma sözünü yerine getireceğiz. Derneğimizin 10’uncu kuruluş yılı dönümü kutlamalarını da yeni dernek merkezimizde yapacağız.

Kamu kurumlarıyla ilişkiler konusunda nasıl bir yol haritası izleyeceksiniz? Sektörün kronikleşmiş sorunlarının

“Bizler, dünyanın en zorlu yüklerini büyük bir özveriyle taşıyan bir sektörün temsilcileriyiz. Artık kendi yüklerimizi, yani sektörel sorunlarımızı da birlikte sırtlanma vaktinin geldiğine inanıyoruz. Ortak akıl, şeffaf iletişim ve güçlü bir birliktelikle tüm engelleri aşacağımıza olan inancımız tamdır.”



çözümünde nasıl bir iş birliği modeli öngörüyorsunuz?

Ağır Nakliyeciler Derneği (AND) olarak kamu kurumlarıyla ilişkilerimizde “çözüm odaklı diyalog” prensibini temel alıyoruz. Kamu kurumlarıyla ilişkileri, sadece sorun anında kapı çalan bir yapıdan çıkarıp; sürekli iletişim kuran ve ortak akıl üreten kurumsal bir zemine oturtmayı hedefliyoruz.

Bunun için öncelikle ilgili bakanlıklar, yerel yönetimler ve düzenleyici kurumlarla düzenli toplantı takvimi oluşturacağız. Bizim yaklaşımımız net: Kamu ile karşı karşıya gelen değil, kamu ile birlikte çözüm üreten bir dernek yapısı inşa edeceğiz. Çünkü biliyoruz ki güçlü bir sektör ancak güçlü bir kamu iş birliği ile mümkün olur.

Sektörde maliyet baskısı giderek artarken, üyelerin rekabet gücünü korumak adına ne tür çözümler geliştirmeyi planlıyorsunuz? Özellikle ortak satın alma, veri paylaşımı ve operasyonel verimlilik konularında hedefleriniz neler?

Geliştireceğimiz toplu satın alma projeleri ile üyelerimizin bilançolarında ciddi pay sahibi olan kalemlere daha uygun fiyatlarla ulaşmasını sağlayacağız. Çekici ve treyler satın alımlarında üyelerimizle birlikte hareket ederek, toplu satın alma kampanyalarıyla indirim olmayı planlıyoruz.

Ayrıca operasyonel maliyetlerin en önemli bileşenlerinden birini oluşturan lastik giderlerini düşürmek için en çok kullandığımız lastik ebatlarıyla ilgili üreticilerden toplu ve doğrudan satın alma yapmayı planlıyoruz. Bayi kârı, depolama ve dağıtım bedellerini devre dışı bırakarak lastiği üyelerimizle daha uygun maliyetle ulaştırmayı

düşünüyoruz. Aynı yaklaşım akü ve fren ekipmanları için de geçerli olacak.

‘EN BÜYÜK İHTİYAÇ ORTAK AKIL VE GÜÇ BİRLİĞİ’

Göreve seçildikten sonra yaptığınız ilk değerlendirmelerde sektör adına en kritik önceliğin ne olduğunu gördünüz? Bu doğrultuda kısa vadede vermek istediğiniz en net mesaj nedir?

Sektörümüzün sürdürülebilir gelişiminin önündeki en temel engel olan iletişim ve koordinasyon eksikliğini aşmak; bireysel önceliklerin ötesinde, tüm paydaşların ortak bir akıl ve kolektif bir iradeyle birleşmesini zorunlu kılmaktadır.

Sektörel sorunlarımızın çözümünü ancak kişisel yaklaşımları bir kenara bırakarak oluşturacağımız güçlü bir birliktelik ve hedef birliği ile mümkün olacaktır. Yönetim kurulumuz, göreve gelir gelmez sektördeki diğer STK’larla ortak çalışma ve danışma kurulları kurulması için çalışmalarına başladı.

Sektördeki tüm paydaşlarla fikir alışverişinde bulunarak ve sorunların çözümünde birlikte hareket ederek başarılı olacağımıza olan inancımız tamdır.

Bizler, dünyanın en zorlu yüklerini büyük bir özveriyle taşıyan bir sektörün temsilcileriyiz. Artık kendi yüklerimizi, yani sektörel sorunlarımızı da birlikte sırtlanma vaktinin geldiğine inanıyoruz. Ortak akıl, şeffaf iletişim ve güçlü bir birliktelikle tüm engelleri aşacağımıza olan inancımız tamdır. Sektörümüzün hak ettiği değeri gördüğü bir gelecek için hep birlikte yürümeye devam edeceğiz.

Sektörümüzün sesini duyurmamıza vesile olduğunuz, sorunlarımıza ve çözüm arayışlarımıza kıymetli platformunuzda yer vererek sunduğunuz katkılardan dolayı; şahsım, yönetim kurulumuz ve tüm üyelerimiz adına UTA Lojistik Dergisi ailesine teşekkür ederim. Ağır nakliye sektörünün hak ettiği konuma ulaşmasında basınımızın desteği bizler için itici bir güçtür.

DP World, liman operasyonları, freight forwarding, kontrat lojistiği ve finansman çözümlerini aynı yapı altında birleştirerek enerji, proje ve ağır yük taşımacılığında uçtan uca entegre hizmet sunuyor. "Dünya genelinde kurduğumuz DP World Freight yapılanmamız, uluslararası taşımacılığı deniz, kara ve hava modlarında entegre şekilde yönetirken özellikle proje kargo, enerji ve ağır yük taşımacılığında güçlü bir kabiliyet sağlıyor" diyen DP World Lojistik Türkiye Özel Yükler ve Stratejik Projeler Direktörü Ezgi Malçok, ekipman ve hizmet genişletme planları üzerinde çalıştıklarını, 2027'nin ilk yarısında sektöre yönelik yeni adımlar açıklayacaklarını belirtti.



Ezgi Malçok

DP World'den proje kargoda "TEK ÇATI" MODELİ

DP World'ün Türkiye'deki yapılanması içinde freight forwarding, kontrat lojistiği ve entegre tedarik zinciri hizmetleri nasıl konumlanıyor? Sunmuş olduğunuz ana hizmet kalemleri nelerdir? Bu alandaki yapılanmanızdan ve yatırımlarınızdan söz eder misiniz?

DP World'ün Türkiye'deki yapılanması, yalnızca liman operasyonlarıyla sınırlı olmayan, uçtan uca entegre lojistik çözümler sunan bir yapı üzerine kuruludur. Freight forwarding, kontrat lojistiği ve entegre tedarik zinciri hizmetleri, birbirini tamamlayan ve tek çatı altında kesintisiz bir müşteri deneyimi sağlayan temel iş kollarımızdır. Bu yaklaşım doğrultusunda lojistik mühendisliği inşa ediyoruz.

Freight forwarding tarafında müşterilerimizin uluslararası taşımacılık ihtiyaçlarını deniz, kara ve hava modlarında uçtan uca yönetiyor; küresel ağımızla rekabetçi ve güvenilir çözümler sunuyoruz. Kontrat lojistiğinde ise endüstriyel ve perakende müşterilerimiz için özelleştirilmiş depolama, dağıtım ve katma değerli hizmetlerle tedarik zincirlerini daha verimli ve esnek hale getiriyoruz. Entegre tedarik zinciri hizmetlerimiz bu iki alanı kapsayarak planlamadan son teslimata kadar tüm süreçleri görünür ve optimize edilebilir bir yapıya dönüştürüyor. Bu kapsamda müşterilerimizin taleplerine en uygun entegre çözümler üretiyoruz.

Türkiye yapılıp yapılmamıza ana hizmet kalemlerimiz; liman operasyonları, konteyner

terminal hizmetleri, depolama ve kontrat lojistiği çözümleri, gümrüklü / gümrüksüz antrepo yönetimi, katma değerli lojistik hizmetler ve freight forwarding çözümleridir. Bu yapı, tüm lojistik ihtiyaçların tek bir entegre sistem üzerinden karşılanmasını sağlıyor.

Bu entegre yapıyı destekleyen en önemli unsurlardan biri de fiziksel altyapımızdır. İzmit Körfezi'nde yer alan DP World Evyap Yarımca ve DP World Evyap Körfez limanlarımız, bölgesel dış ticaret akışının ana kapılarını oluşturarak liman operasyonlarımızın merkezini güçlendirmektedir. Rakiplerimize kıyasla en önemli farklılaştırıcı unsurlarımızdan biri de kendi liman altyapımıza sahip olmamızdır; bu sayede operasyonlarımızı yalnızca yöneten değil, aynı zamanda doğrudan işleten entegre bir yapı olarak uçtan uca kontrol edebiliyoruz. Buna ek olarak Gebze Balçık'ta yer alan 20 bin metrekarelik kontrat lojistik depomuz; 26 yüklem rampası ile otomotiv, teknoloji, perakende ve sağlık gibi stratejik sektörlerle hizmet vererek uçtan uca tedarik zinciri kabiliyetimizi tamamlamaktadır.

Son dönemde kontrat lojistiği ve katma değerli hizmetler alanında önemli yatırımlar gerçekleştirdik. Modern depo altyapıları, dijitalleşme çözümleri ve operasyonel verimliliği artıran sistemlerle Türkiye'yi bölgesel bir

lojistik üs olarak konumlandırma hedefimizi güçlendiriyoruz. Ayrıca farklı sektörlerle özel çözümler geliştirerek tedarik zincirlerini daha dayanıklı ve esnek hale getiriyoruz.

KAPIDAN-KAPIYA HİZMET

Freight forwarding operasyonlarımız ile enerji, proje ve ağır yük lojistiği faaliyetleri arasında nasıl bir entegrasyon yapısı bulunuyor? Özellikle gabari dışı, yüksek tonajlı ve özel taşıma gerektiren yüklerde nasıl bir operasyon modeli izliyorsunuz? Bu alanda sunduğunuz temel hizmetler neler?

DP World olarak geçmişte liman işletmeciliği odağından, bugün kapıdan kapıya entegre lojistik hizmetleri sunan global bir yapıya evrildik. Bu dönüşümün önemli bir parçası olarak dünya genelinde kurduğumuz DP World Freight yapılanmamız, özellikle proje kargo, enerji ve ağır yük taşımacılığında güçlü bir entegrasyon kabiliyeti sağlıyor.

Freight forwarding ve liman operasyonlarımızı aynı ekosistem içinde birleştirebilmemiz, gabari dışı ve yüksek tonajlı yüklerde bizi farklılaştıran temel unsur. Bu sayede bu tür yükleri dünyanın birçok noktasında kendi ofislerimiz ve liman altyapımız üzerinden kapıdan kapıya tek elden yönetebiliyoruz.

“Enerji, ağır sanayi, proje ve ağır yük lojistiği yarattığı katma değer, operasyonel karmaşıklık ve stratejik önemi nedeniyle iş modelimiz içinde yüksek bir ağırlığa sahiptir. DP World olarak hem Türkiye'nin bölgesel bir üretim ve ağır sanayi üssü olma konumunu destekliyor hem de global ağımla bu yapıyı güçlendiren entegre çözümler sunmaya devam ediyoruz.”

Limanlarımızın bulunduğu ülkelerde elleçleme, yükleme-tahliye, depolama ve iç taşıma süreçlerini kendi operasyonlarımızla yöneterek uçtan uca kontrol sağlıyoruz. Bu da müşterilerimize daha güvenli, verimli ve entegre bir hizmet sunmamıza imkan veriyor.

Proje kargo taşımacılığında standart çözümlerin ötesine geçerek alternatif güzergahlar ve farklı taşıma modelleri geliştiriyoruz. Yüke özel planlama, uygun ekipman seçimi, güzergah etütleri, izin süreçleri, yükleme-sabitleme operasyonları ve özel paketleme hizmetleri bu sürecin temel bileşenlerini oluşturuyor.

Uluslararası operasyonlarda ise yerel DP World ofislerimiz üzerinden tüm paydaşlarla doğrudan koordinasyon sağlıyor, müşterilerimize evrak ve gümrük süreçlerine önceden hazırlıyoruz. En kritik nokta ise müşterilerimiz için tek muhatap olmamız; tüm süreci biz yöneterek operasyonel karmaşıklığı ortadan kaldırıyoruz.

Türkiye'de enerji, proje ve ağır yük lojistiği hizmetleriniz kapsamında ağırlıklı olarak hangi sektörlere hizmet veriyorsunuz?

Türkiye'de enerji, ağır sanayi, proje ve ağır yük lojistiği faaliyetlerimiz; ülkenin üretim ve yatırım dinamiklerinin yoğunlaştığı stratejik sektörler odaklanmaktadır. Bu kapsamda başta ağır sanayi, enerji, petrol ve gaz, yenilenebilir enerji, petrokimya ve büyük ölçekli altyapı projeleri olmak üzere, yüksek mühendislik ve özel planlama gerektiren birçok sektöre hizmet veriyoruz.

Bu yaklaşım, DP World'ün küresel ölçekte sahip olduğu entegre lojistik ağıyla doğrudan bağlantılıdır. İş hacmimizin önemli bir kısmı Amerika kıtasında; özellikle Kuzey Amerika ve Latin Amerika bölgelerinde yo-

ğunlaşırken; Uzak Doğu, Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri ile birlikte Avrupa kıtasının hemen her ülkesi güçlü şekilde yer aldığımız pazarlar arasında bulunuyor. Bu geniş coğrafi ayak izi, Türkiye'de yürüttüğümüz proje ve ağır yük lojistiği operasyonlarına doğrudan değer katmakta, farklı ticaret hatlarında daha esnek ve entegre çözümler üretmemize imkan sağlamaktadır. Ayrıca yine çok çeşitli pazarları kapsayan geniş hizmet ağıımız, Türkiye'den ve Türkiye'ye yapılan taşımalar dışında da hizmet vermeye olanak tanıyor (cross trade excellence).

Bu sinerji sayesinde müşterilerimize yalnızca taşıma hizmeti değil, uçtan uca proje lojistiği tasarımı sunuyoruz. Yükün niteliğine göre özel planlama, uygun ekipman seçimi, güzergah yönetimi ve sahada operasyonel koordinasyonu içeren bütüncül bir yaklaşım benimsiyoruz. Böylece farklı kıtalardaki operasyonlarımızı tek bir entegre yapı altında birleştirerek uçtan uca görünürlük, kontrol ve verimlilik sağlıyoruz.

Ancak bu segment, yarattığı katma değer, operasyonel karmaşıklık ve stratejik önemi nedeniyle iş modelimiz içinde çok daha yüksek bir ağırlığa sahiptir. DP World olarak hem Türkiye'nin bölgesel bir üretim ve ağır sanayi üssü olma konumunu destekliyor hem de global ağımla bu yapıyı güçlendiren entegre çözümler sunmaya devam ediyoruz.



DP WORLD



HER OPERASYON AYRI BİR PLANLAMA İLE ELE ALINIYOR

Freight forwarding ve proje lojistiği kapsamında Türkiye'den veya Türkiye bağlantılı gerçekleştirdiğiniz öne çıkan enerji, proje ve ağır yük taşımacılığı operasyonlarından örnekler paylaşır mısınız?

Freight forwarding ve proje lojistiği kapsamında Türkiye'den gerçekleştirdiğimiz operasyonlar ağırlıklı olarak ağır sanayi, enerji, petrokimya ve büyük ölçekli altyapı projeleri gibi stratejik sektörlerde yoğunlaşmaktadır. Bu operasyonlarda taşınan yükler; gabari dışı ekipmanlar, yüksek tonajlı endüstriyel parçalar, jeneratörler, trafo ve modüler tesis bileşenleri gibi özel mühendislik gerektiren yüklerden oluşmaktadır. Yine bu kapsamda elleçlediğimiz projeler genellikle yıllara yayılan uzun dönemli işler olduğu için her daim proaktif şekilde sektör trendlerini, ekonomik ve siyasal gelişmeleri, özetle dünya ticaretini yakından takip ediyoruz. Bu sayede devam eden projelerimizin bulunduğu ülkelerde taşımacılığı ilgilendiren problemler meydana gelmeden aksiyon almak, değişen regülasyonlara yerel otoritelerle hızlıca çözüm üreterek proje gidişatında ve terminlerde aksamalar olmasını önlemeyi amaçlıyoruz.

Her operasyon, standart bir taşıma sürecinden ziyade, yükün özelliklerine özel olarak baştan sona ayrı bir planlama ile ele alınmaktadır. Karşılaşılan her lojistik zorluğa karşı ekiplerimiz sahada hızlı ve çözüm odaklı aksiyon olarak operasyonun kesintisiz ilerlemesini sağlamaktadır.

DP World'ün güçlü global ağı sayesinde multimodal taşıma kabiliyetimizle deniz, kara ve gerektiğinde demiryolu çözümlerini entegre ederek uçtan uca lojistik çözümler üretiyoruz. Bu yapı, farklı coğrafyalardaki operasyonları tek bir entegre sistem içinde yönetebilmemize olanak tanımaktadır.

Her bir proje için özel olarak kurgulanan bu yaklaşım, hem operasyonel esneklik hem de yüksek güvenlik ve verimlilik sağlamaktadır.

Liman operasyonları, depolama ve forwarding hizmetlerinizin entegre yapısı enerji, proje ve ağır yük lojistiği alanında müşterilere nasıl bir avantaj sağlıyor? Bu model sizi klasik forwarder ve liman operatörlerinden nasıl ayırıyor?



Liman operasyonları, freight forwarding ve kontrat lojistiği ekiplerimizle entegre şekilde çalışarak enerji, proje ve ağır yük lojistiği alanında müşterilerimize uçtan uca, kesintisiz ve kontrol edilebilir bir lojistik yapı sunuyoruz. Bu modelde tüm süreçleri; limandan depoya, depodan nihai teslimata kadar DP World'ün uzmanlığı ve global ağ güvencesiyle tek çatı altında yönetiyoruz.

Bu entegre yapı sayesinde müşterilerimizin farklı hizmet sağlayıcılar arasında koordinasyon kurmasına ihtiyaç bırakmadan tüm operasyonu tek merkezden yönetiyoruz. Böylece operasyonel karmaşıklığı azaltırken zaman, maliyet ve risk yönetiminde önemli avantajlar sağlıyoruz.

Klasik forwarder ve liman operatörlerinden en önemli ayrışma noktamız ise liman operasyonları, freight forwarding ve kontrat lojistiği hizmetlerini aynı ekosistem içinde tamamen entegre şekilde sunabiliyor olmamızdır. Bu sayede yalnızca taşıma gerçekleştiren bir yapı değil, uçtan uca lojistik çözümleri tasarlayan stratejik bir çözüm ortağı olarak hareket ediyoruz.

Bu yaklaşım sayesinde müşterilerimize daha hızlı, daha esnek, daha güvenli ve sürdürülebilir lojistik çözümler sunabiliyoruz.

Proje, enerji ve ağır yük lojistiğinin mühendislik gerektiren ve yüksek operasyon riski barındıran bir alan olduğu biliniyor. Bu noktada operasyonel riskleri nasıl minimize ediyorsunuz? Ayrıca forwarding ve tedarik zinciri yönetiminde dijital platformlar ve veri görünürlüğü açısından nasıl bir altyapı sunuyorsunuz? Müşteriler operasyonlarını nasıl takip edebiliyor?

Proje, enerji ve ağır yük lojistiği; yüksek mühendislik, detaylı planlama ve güçlü operasyon yönetimi gerektiren bir alan. Biz de operasyonel riskleri minimize etmek için süreci yalnızca taşıma operasyonu olarak değil, uçtan uca bir lojistik mühendisliği yaklaşımıyla ele alıyoruz. Operasyon öncesinde yükün teknik analizlerini gerçekleştiriyor, güzergah etütleri, saha analizleri, ekipman planlamaları ve risk değerlendirmeleri yapıyoruz. Yükün özelliklerine göre kullanılacak ekipmanları, taşıma modelini, liman operasyonlarını ve saha süreçlerini önceden detaylı şekilde planlıyoruz. Özellikle gabari dışı ve yüksek tonajlı yüklerde iş ve yük güvenliği tüm süreçlerin merkezinde yer alıyor.

Uluslararası operasyonlarda ise DP World'ün global ağı sayesinde farklı ülkelerdeki ekiplerimizle koordineli çalışıyor, yerel regülasyonlar, izin süreçleri ve saha koşullarıyla ilgili ön hazırlıkları operasyon başlamadan tamamlıyoruz. Bu yaklaşım, olası operasyonel riskleri önemli ölçüde azaltıyor.

Dijitalleşme tarafında ise forwarding ve tedarik zinciri yönetiminde müşterilerimize daha yüksek görünürlük ve kontrol sağlayan sistemler kullanıyoruz. Operasyon süreçlerini dijital platformlar üzerinden takip edilebilir hale getirerek müşterilerimizin yük hareketlerini, operasyon durumlarını ve süreç akışlarını anlık olarak izleyebilmesini sağlıyoruz. Bizim için veri görünürlüğü

yalnızca operasyon takibi değil; aynı zamanda daha hızlı karar alma, daha güçlü planlama ve daha şeffaf bir müşteri deneyimi anlamına geliyor. Bu nedenle dijital altyapılarımızı operasyonel mükemmelliğin önemli bir parçası olarak konumlandırıyoruz.

2027'DE PROJE KARGO TARAFINDA YENİ ADIMLAR GELECEK

Forwarding ve proje lojistiği alanında Türkiye ve bölge için büyüme stratejiniz nedir? Özellikle enerji ve ağır yük segmentinde yeni yatırım, ekipman veya hizmet genişletme planlarınız bulunuyor mu?

Forwarding ve proje lojistiği alanında Türkiye'nin stratejik konumu, üretim kapasitesi ve bölgesel bağlantıları nedeniyle önemli bir potansiyel taşıdığına inanıyoruz. Özellikle enerji, ağır sanayi ve proje kargo segmentlerinde giderek daha fazla entegre lojistik çözüm ihtiyacı oluştuğunu gözlemliyoruz. Biz de bu doğrultuda, liman operasyonları, freight forwarding ve kontrat lojistiği kabiliyetlerimizi birlikte değerlendirerek müşterilerimize daha bütüncül çözümler sunmaya odaklanıyoruz. Proje lojistiği tarafında ise her operasyonun kendi dinamiklerine göre şekillendiği, yüksek uzmanlık ve koordinasyon gerektiren bir yapı görüyoruz.

Önümüzdeki dönemde sektörde; multimodal taşımacılık çözümleri, operasyonel görünürlük, saha planlama kabiliyetleri ve uçtan uca entegre hizmet modellerinin daha da önem kazanacağını düşünüyoruz. DP World olarak biz de global ağımız ve operasyonel deneyimimizle bu dönüşümün önemli parçalarından biri olmaya devam ediyoruz.

Türkiye için ekipman ve hizmet genişletme planlarımız üzerinde halihazırda çalışıyoruz. 2027 yılının ilk yarısı içinde proje kargo sektörünü de yakından ilgilendirecek haberlerle karşınızda olmayı umuyoruz.

FİNANSMANDAN LİMANA, LİMANDAN ÜRETİM HATTINA UZANAN ÇÖZÜM...

DP World Lojistik Türkiye - Özel Yükler ve Stratejik Projeler Direktörü Ezgi Malçok, lojistik hizmetlerin artık yalnızca yük taşımaktan ibaret olmadığını, finansman çözümlerinin de tedarik zincirinin önemli bir parçası haline geldiğini söyledi. DP World'ün ticaretin fiziksel akışını yöneten bir yapı olmanın ötesinde, ticaretin gerçekleşmesini destekleyen bütüncül çözümler sunduğunu belirten Malçok, bu yaklaşımın önemli ayaklarından birinin de DP World Trade Finance yapılanması olduğunu ifade etti.

Şirketlerin en büyük ihtiyaçlarından birinin doğru zamanda doğru finansal kaynağa erişebilmek olduğuna dikkat çeken Malçok, özellikle üretim, yatırım ve uluslararası tedarik süreçlerinde finansmana erişimin ticaretin sürdürülebilirliği açısından kritik rol oynadığını kaydetti. DP World olarak lojistik ve tedarik zinciri uzmanlığını finansal çözümlerle birleştirdiklerini aktaran Malçok, müşterilerin ticaret süreçlerini daha erişilebilir, esnek ve sürdürülebilir hale getirmeyi hedeflediklerini söyledi.

Bu modele ilişkin somut bir örnek de paylaştığımız Malçok,

Türkiye'de faaliyet gösteren önemli bir otomotiv yedek parça üreticisine, üretim hattında kullanacağı ekipmanların Çin'den satın alınabilmesi için finansman desteği sağladıklarını belirtti. Söz konusu finansal kaynak sayesinde yatırım sürecinin hızlandığını ifade eden Malçok, aynı zamanda ekipmanların Çin'den Türkiye'ye taşınmasına ilişkin lojistik operasyonların da DP World tarafından yönetildiğini vurguladı. Böylece finansmandan taşımaya kadar tüm sürecin entegre bir yapı içinde koordine edildiğini dile getirdi. Bu yaklaşımın DP World'ü klasik lojistik anlayışından ayırdığını ifade eden Malçok, "Biz yalnızca yük taşıyan bir şirket değiliz; müşterilerimizin ticaret yapabilmesini mümkün kılan, ihtiyaç duydukları noktalarda çözüm geliştiren ve tedarik zincirinin farklı aşamalarında değer yaratan entegre bir çözüm ortağıyız" dedi. Ticaretin geleceğinde yalnızca operasyonel kabiliyetlerin değil; finansal erişim, hız, görünürlük ve entegrasyonun da belirleyici olacağını belirten Malçok, müşterilerin ihtiyaçlarını yalnızca lojistik perspektifiyle değil, daha geniş bir ticaret ekosistemi yaklaşımıyla değerlendirdiklerini sözlerine ekledi.

Foodist

İSTANBUL

Uluslararası
Gıda ve İçecek Ürünleri Fuarı

1-4 EYLÜL 2026

www.foodistexpo.com

TÜYAP

BÜYÜKÇEKMECE

Doğru
Zaman

**EYLÜL
AYI**

Gıda
Sektörünün
Küresel
Buluşma
Noktası

Detaylı Bilgi



powered by **TGP** Türkiye Gıda
Platformu

ALZ **TÜYAP**

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

48 ülkeye yük mühendisliği ihraç eden Hareket DÜNYA LİGİNDE İLK 3'E YÜKSELME HEDEFİNDE



Abdullah Altunkum

IC T50 listesinde dünya genelinde 15'inci sırada yer alan Hareket, 341 bin tonu aşan kaldırma kapasitesi ve 3 kıtada yürüttüğü rüzgâr enerjisi projeleriyle küresel ölçekte konumunu güçlendiriyor. Türkiye'de rüzgâr enerjisi projelerinin yaklaşık %45'inde yer alan şirket, 2030'da alanında dünyanın ilk üç firması arasına girmeyi amaçlıyor. Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, bu büyüme stratejisini MEA bölgesinde güçlenme, Afrika ve Orta Asya enerji projelerinde kapasite artışı ve offshore projelerde daha etkin rol üstlenme hedefleriyle desteklediklerini söyledi.

Türkiye'nin ağır yük kaldırma, proje taşımacılığı ve yük mühendisliği çözümleri alanındaki köklü şirketlerinden Hareket, yaklaşık 70 yıla yaklaşan deneyimiyle hem yurt içinde hem de global pazarlarda büyümesini sürdürüyor. Bugün 3 kıtada 15 ofisi ve 32 ülkedeki operasyonlarıyla faaliyet gösteren şirket, 1138 çalışanıyla enerji, altyapı, petrol ve gaz, yenilenebilir enerji, petrokimya, nükleer enerji, inşaat ve gemi inşa sanayi gibi stratejik sektörlerde hizmet veriyor. Mühendislik gerektiren ağır yük kaldırma operasyonları, proje taşımacılığı, rüzgâr enerjisi anahtar teslim çözümleri, load out servisleri ve marin hizmetleri sunan Hareket, her projeyi teknik ihtiyaçlar, saha koşulları ve operasyonel riskler doğrultusunda değerlendirerek "terzi usulü proje yönetimi" yaklaşımıyla projeye özel çözümler geliştiriyor. Global büyüme stratejisi kapsamında Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika bölgelerine odaklanan şirket, Avrupa'da ise özellikle yenilenebilir enerji projelerindeki faaliyetlerini artırmayı sürdür-

üyor. Operasyonel gücünü ekipman yatırımlarıyla destekleyen Hareket, toplam 341 bin 846 ton kaldırma kapasitesine ulaştı. Şirket bu kapasiteyle IC100 listesinde Türkiye'de birinci, Avrupa'da sekizinci ve dünyada 29'uncu sırada yer aldı. IC T50 listesinde ise Türkiye liderliğini koruyan şirket, Avrupa'da dördüncü, dünya genelinde ise 15'inci sıraya yükseldi. Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, şirketin operasyonel kapasitesiyle birlikte mühendislik altyapısını ve global organizasyon yapısını sürekli geliştirdiklerini belirterek, ağır kaldırma ve proje lojistiğinde ulaşılan ölçeğin yalnızca ekipman yatırımlarıyla değil; operasyonel uzmanlık ve global proje yönetim gücüyle mümkün olduğunu vurguladı.

Rüzgâr türbinleri, enerji santrali ekipmanları ve petrokimya tesis bileşenleri gibi gabari dışı yüklerin taşınmasında ne tür mühendislik çözümleri geliştiriyorsunuz? Bu operasyonlarda kullanılan özel ekipman ve teknolojiler hakkında bilgi verebilir misiniz?

Rüzgâr türbinleri, enerji santrali ekipmanları ve petrokimya tesis bileşenleri gibi yüksek tonajlı ve büyük hacimli yüklerin taşınmasında, öncelikle şirket bünyemizde geliştirilen ve dünyada benzeri bulunmayan HAPP yazılımı ile detaylı güzergâh analizleri gerçekleştiriyoruz. Bu sistem sayesinde proje özelinde en uygun rota belirlenirken, köprü geçişleri, dönüş yarıçapları, eğim analizleri ve altyapı kısıtları detaylı şekilde değerlendiriliyor. Mühendislik ekiplerimiz, kritik noktalarda özel simülasyon programları kullanarak yol modifikasyonları, geçici altyapı düzenlemeleri ve engel kaldırma çalışmalarını planlıyor. Böylece operasyon süreleri optimize edilirken maliyet avantajı ve maksimum operasyon güvenliği sağlanıyor. Operasyonun ihtiyaçlarına göre; hidrolik modüler treylerler (SPMT), kendinden tahrikli taşıma sistemleri, yüksek kapasiteli girder bridge sistemleri, 69 metreye kadar uzayabilen özel kanat taşıma ekipmanları, konvoy yüksekliğini azaltmaya yönelik havuz tipi taşıma aparatları ve blade lifter teknolojileri kulla-

nıyoruz. Özellikle blade lifter ekipmanları sayesinde rüzgar türbini kanatları eğimli ve dar yollarda kontrollü şekilde taşınabiliyor. Kaldırma ve montaj operasyonlarında ise yüksek kapasiteli mobil ve paletli vinçlerin yanı sıra, dar ve kapalı alanlarda kullanılabilen 1.100 tona kadar kaldırma kapasitesine sahip gantry sistemlerinden faydalanıyoruz. Tüm bu ekipman ve mühendislik çözümleri, her operasyonun saha koşullarına göre özel olarak planlanarak en güvenli ve verimli yöntemin uygulanmasını sağlıyor.

MEGA PROJELERİ BAŞARIYLA YÖNETTİ, ÖDÜLLERLE TESCİLLEDİ

Şirketinizin uluslararası arenada ödül alan proje operasyonları bulunuyor. Bugüne kadar gerçekleştirdiğiniz en önemli proje lojistiği operasyonlarından birini paylaşabilir misiniz? Özellikle ağır kaldırma, modüler taşıma ve saha mühendisliği süreçleri nasıl yönetildi?

Hareket olarak bugüne kadar farklı coğrafyalarda, teknik açıdan yüksek hassasiyet gerektiren pek çok projede yer aldık. Uluslararası arenada ödülle tescillenen proje lojistiği, ağır yük kaldırma ve inovasyon alanında çok sayıda projemiz oldu.

Proje lojistiğine örnek olarak, 2022 yılında Heavy Lift Awards'ta "Yılın Karayolu Taşımacılığı Sağlayıcısı" ödülünü kazandığımız operasyon kapsamında, 316 ton ağırlığındaki gaz türbini ile 285 ton ağırlığındaki jeneratörün İskenderun Limanı'ndan Irak'ın Bazyan bölgesindeki enerji santraline taşınmasını başarıyla gerçekleştirdik. Projeye özel geliştirilen mühendislik çalışmaları doğrultusunda, taşıma operasyonu için özel bir taşıma konfigürasyonu oluşturuldu. Yükler, 44 dingilli hidrolik treyler ve giriş köprü sistemi kullanılarak toplam 1.215 kilometrelik güzergâhta güvenli şekilde taşındı.

Bunun yanında kaldırma ve yerine yerleştirme projelerinde özellikle İstanbul Füniküler Hattı projesi bizim için önemli bir örnek. Bu proje ile 2023 yılında, sektörümüzün Oscar'ı olarak gösterilen ESTA Mükemmellik Ödülleri'nde Telescopic Cranes Lifting Capacity ≤ 120 Ton kategorisinde ödül kazandık.

Proje kapsamında, Boğaziçi Üniversitesi/Hisarüstü-Aşıyan Füniküler Hattı'na ait her biri 23 ton ağırlığında ve 22 metre uzunluğundaki iki vagonun, oldukça dar bir şafttan yer altına indirilmesi gerekiyordu. Operasyonun en kritik noktası, yüksek tonajlı ve büyük boyutlu bu ekipmanların sınırlı bir çalışma alanında, çevresel koşullara ve saha kısıtlarına uyumlu şekilde güvenli konumlandırılmasıydı.

Bu nedenle proje öncesinde detaylı bir mühendislik çalışması yürüttük. Öncelikle sahanın fiziksel koşulları, yüklerin ağırlık merkezi, kaldırma noktaları, vinç konumlandırılması ve operasyon sırasında oluşabilecek riskler analiz edildi. Ardından kaldırma planları, ekipman seçimi, saha yerleşimi ve indirme senaryoları adım adım hazırlandı. Operasyon sırasında ise mühendislik, saha, iş güvenliği ve ekipman ekiplerimiz tam koordinasyon içinde çalıştı.

Bu projede başarıyı getiren en önemli unsur, standart bir kaldırma operasyonunun ötesine geçerek sahaya özel bir çözüm geliştirmemiz oldu. Dar alanda çalışma, yüksek hassasiyet gerektiren indirme süreci ve sınırlı manevra imkânı, operasyonu teknik açıdan oldukça özel hale getiriyordu. Hareket'in terzi usulü proje yönetimi yaklaşımı da tam olarak bu noktada devreye girdi. Her aşama önceden planlandı, riskler minimize edildi ve vagonlar güvenli şekilde nihai konumlarına indirildi.

İstanbul Füniküler Hattı projesi, Hareket'in yük mühendisliği alanındaki etkinliğini çok net ortaya koyan proje-



lerden biri oldu. Bizim için bu ödül, Türk mühendisliğinin uluslararası ölçekte rekabet edebilen gücünün de önemli bir göstergesi. Bugün farklı coğrafyalarda üstlendiğimiz mega projelerde aynı mühendislik disiplini, güvenlik yaklaşımı ve sahaya özel çözüm üretme kabiliyetiyle hareket ediyoruz.

Hareket son yıllarda özellikle hangi alanlara yatırım yapıyor? Filo, vinç kapasitesi, SPMT, dijitalleşme ve insan kaynağı tarafında nasıl bir büyüme stratejisi izliyorsunuz?

Yatırımlarımızı operasyonel kapasite, dijital mühendislik ve insan kaynağı olmak üzere üç ana ekseninde şekillendiriyoruz. Çünkü global ölçekte daha büyük ve karmaşık projelerde yer almak için yalnızca ekipman parkını büyütmek yeterli değil. Bu ekipmanı yönetecek dijital altyapıyı, uzman kadroyu ve güvenlik kültürünü de aynı hızla geliştirmek gerekiyor.

2025 yılı bu anlamda önemli bir yatırım yılı oldu. Vinç, barge, SPMT, treyler ve çekici yatırımlarımızla operasyonel kapasitemizi yaklaşık yüzde 50 artıracak bir yatırım programı yürüttük. SANY ile imzaladığımız 100 milyon dolarlık anlaşma kapsamında 88 adet yüksek teknolojiye sahip vinç alımı gerçekleştirdik. Bu yatırımın içinde dünyanın en büyük kaldırma kapasiteli vinçlerinden biri

AĞIR YÜK OPERASYONLARINI MÜHENDİSLİK VE KOORDİNASYONLA YÖNETİYOR

Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, enerji, proje ve ağır yük lojistiğinin standart lojistik operasyonlardan çok daha farklı bir uzmanlık alanı olduğuna dikkat çekerek, bu operasyonları diğer lojistik hizmetlerinden ayıran en temel unsurun sürecin yalnızca bir taşıma operasyonu olmaktan çıkıp tamamen mühendislik odaklı bir proje yönetimine dönüşmesi olduğunu söyledi. Özellikle enerji ekipmanları, petrokimya tesis bileşenleri ve gabari dışı yüklerde operasyonun her aşamasının detaylı teknik analizler ve ileri seviye planlama gerektirdiğini belirten Altunkum, Hareket'in yürüttüğü projelerde detaylı mühendislik çalışmaları, risk analizleri, saha keşifleri, operasyon senaryoları ve çok paydaşlı kurum koordinasyonlarının operasyonun temel yapı taşlarını oluşturduğunu ifade etti. Ağır ve gabari dışı yük operasyonlarında birkaç santimetrelik toleransın ya da sahadaki küçük bir altyapı detayının bile operasyonun tamamını doğrudan etkileyebileceğini vurgulayan Altunkum, bu nedenle

operasyon başlamadan önce güzergâh üzerindeki köprüler, dönüş alanları, yol eğimleri ve taşıma altyapılarının mühendislik ekipleri tarafından detaylı şekilde analiz edildiğini kaydetti. Gerektiğinde köprü güçlendirme çalışmaları, geçici yol düzenlemeleri veya bypass köprü projelerinin de yine şirketin mühendislik ekipleri tarafından planlanıp yönetildiğini belirten Altunkum, bu operasyonlarda başarının en kritik unsurlarından birinin güçlü koordinasyon yapısı olduğunu ifade etti. Müşteri ekipleri, kamu kurumları, liman otoriteleri, saha ekipleri ve mühendislik birimleri arasında kesintisiz iletişimin büyük önem taşıdığını söyleyen Altunkum, proje lojistiğinde başarının yalnızca yükü taşımaktan ibaret olmadığını; operasyonun güvenli, sürdürülebilir, zamanında ve kontrollü şekilde yönetilmesi gerektiğini vurguladı. Altunkum, ağır yük ve proje lojistiğinde gerçek başarının ise teknik uzmanlık ile operasyonel disiplinin aynı anda ve kusursuz şekilde yönetilmesiyle mümkün olduğunu belirtti.



olan 4.000 tonluk paletli vinç de yer alıyor. Ayrıca kara taşımacılığı, rüzgâr enerjisi ve vagon taşımacılığı projeleri için treyler, mobil vinç ve çekici filomuzu güçlendirmeye devam ediyoruz. Bunun yanında, global büyüme stratejimizde önemli yer tutan Marine Hizmetleri'ni devreye alarak offshore projelere yönelik altyapımızı da güçlendirdik. Bu kapsamda iki adet 10.000 ton kapasiteli özel barge yatırımı gerçekleştirdik. Bu yatırım, özellikle offshore petrol, gaz ve yenilenebilir enerji projelerinde daha etkin, esnek ve entegre çözümler sunmamızı sağlayacak. Böylece Hareket olarak kara ve saha operasyonlarındaki güçlü deneyimimizi deniz üstü projelere de taşıyarak, Marine hizmetlerinde de bölgesel ve global ölçekte güçlü bir oyuncu olmayı hedefliyoruz. SPMT ve özel taşıma tarafında da kapasitemizi artırıyoruz. Özellikle çok lokasyonlu, yüksek tonajlı ve modüler taşıma gerektiren projelerde SPMT sistemleri kritik rol oynuyor. MEA bölgesinde 300 aks SPMT ve çok dingilli treyler filosuyla faaliyet gösteriyoruz. Dijitalleşmede

ise yapay zekâ, dijital ikiz, rota ve kaldırma simülasyonları, operasyonel risk analizleri ve veri odaklı karar alma süreçlerini yaygınlaştırıyoruz. HAPP ve H-CORE gibi sistemlerle hem operasyonel güvenliği hem de verimliliği artırıyoruz. İnsan kaynağı tarafında ise 2025 yılında istihdamımızı yüzde 25 artırdık. Hareket Akademi ile vinç, SPMT ve hidrolik operatörleri başta olmak üzere sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli profesyonelleri yetiştiriyoruz.

6.632 MW'LIK KURULU GÜÇTE HAREKET İMZASI VAR

Enerji dönüşümüyle birlikte rüzgâr enerjisi, offshore projeler ve büyük altyapı yatırımları hız kazanıyor. Bu gelişmeler proje lojistiği sektörünü nasıl etkiliyor? Türkiye'nin bu alandaki potansiyelini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Enerji dönüşümü, proje taşımacılığı sektörünü ölçek ve teknik gereklilikler açısından dönüştürüyor. Rüzgâr türbinleri büyüyor, offshore projeler yaygınlaşıyor, LNG, enerji depolama, elektrik iletim altyapısı ve büyük endüstriyel yatırımlar hız kazanıyor. Bu da proje taşımacılığı şirketlerinden limandan sahaya, kaldırmadan montaja, mühendislik planlamasından risk yönetimine kadar entegre çözümler beklenmesine neden oluyor.

Rüzgâr enerjisi bu dönüşümün en güçlü alanlarından biri. Hareket olarak 2007'den bu yana 3 kitada rüzgâr enerjisi projelerinde yenilenebilir enerjiye güç verdik. Bugüne kadar 1.160 rüzgâr türbini kurulumu, 1.051 montaj hizmeti ve 1.498 taşıma operasyonu gerçekleştirdik. Verdiğimiz hizmetlerle 6.632,71 MW enerji üretimine katkıda bulunarak enerjiyi geleceğe dönüştürerek bugün 6 milyondan fazla haneye yenilenebilir enerji projeleriyle elektrik sağlanmasına katkıda bulunuyoruz. Bir başka deyişle Türkiye'deki rüzgâr enerjisi projelerinin yaklaşık yüzde 45'inde Hareket imzası bulunuyor. Bu, yalnızca şirketimiz için değil, Türkiye'nin enerji dönüşümü açısından da önemli bir katkı.

Offshore projeler ise önümüzdeki dönemin en stratejik büyüme alanlarından biri. Bu alanda aktif rol almak üzere Marine Hizmetleri'mizi devreye aldık. Barge yatırımlarımızla petrol, doğalgaz ve yenilenebilir enerji projelerinde daha entegre ve yüksek kapasiteli çözümler sunacak bir altyapı oluşturuyoruz. Türkiye'nin bu alandaki potansiyelini güçlü görüyoruz. Coğrafi konumu, liman altyapısı, sanayi üretim gücü ve enerji koridorlarındaki stratejik rolü, Türkiye'yi proje lojistiğinde önemli bir merkez haline getiriyor. Doğru altyapı ve insan kaynağı yatırımlarıyla Türkiye, bölgedeki mega projelere mühendislik ve lojistik kabiliyeti ihraç eden bir ülke olabilir.

OFFSHORE PROJELERİNDE ROLÜNÜ BÜYÜTECEK

Enerji ve ağır yük lojistiğinin geleceğine ilişkin öngörüleriniz nelerdir? Hareket önümüzdeki dönemde kendisini nasıl konumlandırmayı hedefliyor?

Enerji ve ağır yük taşımacılığının geleceğinde; enerji dönüşümü, dijital mühendislik ve entegre global hizmet kapasitesinin belirleyici olacağını düşünüyorum. Rüzgâr enerjisi, offshore projeler, LNG, nükleer enerji, büyük altyapı yatırımları gibi yeni nesil endüstriyel projeler, sektörümüzün stratejik önemini artırıyor. Bu projelerin ölçeği büyüdükçe müşterilerin beklentileri de değişiyor. Artık yalnızca güçlü vinçlere veya geniş bir treyler parkına sahip olmak yeterli değil. Müşteriler; mühendislik tasarımından rota analizine, ağır kaldırmadan saha montajına, multimodal taşımadan dijital risk yönetimine kadar entegre çözüm sunabilen iş ortakları arıyor. Hareket olarak kendimizi tam bu noktada konumlandırıyoruz. 2030 vizyonumuz doğrultusunda hedefimiz, Hareket'i proje taşımacılığı ve yük mühendisliği alanında dünyada tercih edilen ilk üç global markadan biri haline getirmek. Bu kapsamda MEA bölgesindeki varlığımızı güçlendirirken, Afrika enerji projelerinde kapasitemizi artırmayı ve offshore projelerde daha fazla rol üstlenmeyi hedefliyoruz.

ULUSLARARASI PROJE TAŞIMACILIĞINDA EN BÜYÜK ENGEL: İZİN VE ALTYAPI FARKI

Uluslararası proje taşımacılığında en büyük zorlukların başında ülkeden ülkeye değişen yol izin prosedürleri, altyapı yeterlilikleri ve operasyonel regülasyonların geldiğini belirten Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, özellikle gabari dışı yüklerde her ülkenin farklı mevzuat ve mühendislik kriterlerine sahip olmasının süreci oldukça kompleks hale getirdiğini ifade etti. Hareket CEO'su Abdullah Altunkum, 15 ülkedeki ofis yapılanması ve 32 ülkede yürütülen operasyon ağı sayesinde güçlü bir deneyim ve operasyonel refleks geliştirdiklerini, yerel ekiplerin bölgesel süreçlere hâkimiyetinin izin süreçlerinden saha koordinasyonuna kadar önemli hız ve esneklik sağladığını belirtti. Merkez mühendislik ekibinin rota analizleri, simülasyon çalışmaları ve teknik

değerlendirmelerle operasyon öncesinde tüm riskleri öngörmeye odaklandığını ifade eden Altunkum, liman altyapıları, saha erişimleri ve multimodal taşımacılık süreçlerinin bu operasyonların en kritik bileşenleri arasında yer aldığını söyledi. Ağır ve gabari dışı yüklerde kara, deniz ve zaman zaman demiryolu taşımacılığının entegre şekilde yönetilmesinin yüksek düzeyde koordinasyon ve mühendislik gerektirdiğini belirten Altunkum, Hareket'in yalnızca taşıma hizmeti sunmadığını, aynı zamanda uçtan uca mühendislik odaklı proje lojistiği çözümleri geliştirdiğini vurguladı. Altunkum, sahadaki tecrübeyi mühendislik gücüyle birleştirerek en zorlu coğrafyalarda dahi güvenli ve sürdürülebilir operasyonlar gerçekleştirdiklerini de sözlerine ekledi.



Türkiye limanlarında nisan ayında 48 milyon 230 bin 930 ton yük ve 1 milyon 179 bin 454 TEU konteyner elleçlenerek nisan ayları içerisinde tüm zamanların rekoru kırıldı.

LİMANLARDA NİSAN REKORU KIRILDI!

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan 2026 yılı Nisan ayı istatistiklerini değerlendirdi. Türkiye'nin deniz ticaretinden daha fazla pay alması için çalışmalarını sürdürdüklerini ifade eden Uraloğlu, "Limanlarımızda nisan ayında 48 milyon 230 bin 930 ton yük ve 1 milyon 179 bin 454 TEU konteyner elleçleyerek nisan ayları içerisinde tüm zamanların rekorunu kırdık. Söz konusu ayda limanlarda elleçlenen konteyner miktarı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 7,6 arttı" ifadelerini kullandı. Bakan Uraloğlu, Ocak-Nisan dönemini kapsayan 4 aylık süreçte ise elleçlenen yük miktarının 2025 yılının aynı dönemine göre yüzde 2,1 artarak 185 milyon 600 bin 883 tona, konteyner miktarının ise yüzde 2,4 artarak 4 milyon 550 bin 209 TEU'ya ulaştığını bildirdi.

YURT DIŞI YÜK TAŞIMALARI YÜZDE 8,3 ARTTI

Nisan ayında limanlardan yurt dışı limanlarına giden yük miktarının 11 milyon 636 bin 276 ton olarak gerçekleştiğini kaydeden Bakan Uraloğlu, "Yurt dışı limanlarından limanlarımıza gelen yük miktarı ise

geçen yılın aynı ayına göre yüzde 11,1 artarak 24 milyon 186 bin 253 ton olarak gerçekleşti. Nisan ayında yurt dışı yük taşımaları geçen yılın aynı ayına göre yüzde 8,3 artarak 35 milyon 822 bin 529 ton olarak gerçekleşti." açıklamasında bulundu.

İSKENDERUN BÖLGE LİMAN BAŞKANLIĞI ZİRVEDE

Bölge Liman Başkanlıkları bazında ise nisan ayında en fazla yük elleçlemesinin 7 milyon 64 bin 571 ton yük ile İskenderun Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde gerçekleştiğini ifade eden Bakan Uraloğlu, "İskenderun Bölge Liman Başkanlığını 6 milyon 930 bin 244 ton ile Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı ve 6 milyon 920 bin 524 ton ile Aliağa Bölge Liman Başkanlığı takip etti." değerlendirmesinde bulundu. Uraloğlu, nisan ayında limanlarda deniz yoluyla yapılan transit yük taşımalarının 5 milyon 724 bin 594 ton, kabotajda taşınan yük miktarının ise 6 milyon 683 bin 807 ton olarak gerçekleştiğini ifade etti.

Uraloğlu, nisan ayında taşınan yük cinsleri bazında 498 bin 957 tonluk

artış ile önceki aya göre en fazla artış gösteren yük cinsinin demir cevheri ve konsantreleri olduğunu kaydederek, limanlarda 1 milyon 469 bin 277 ton demir cevheri ve konsantreleri elleçlemesi gerçekleştirildiğini belirtti. Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelere yer verdi: "Nisan ayında portland çimento 1 milyon 176 bin 648 ton ile limanlarımızdan yurt dışına gitmek üzere gemilerle en fazla taşınan yük cinsi oldu. Söz konusu yük cinsini klinker ile feldispat yük cinsleri takip etti. Ham petrol, yurt dışından limanlarımıza gelen gemilerde 2 milyon 295 bin 648 ton ile taşınan yükler arasında ilk sırada yer aldı. Bunu sırasıyla, taşkömürü (briketlenmemiş) ve hurda demir yük cinsleri takip etti."

EN FAZLA YÜK RUSYA'DAN GELDİ

Uraloğlu, deniz yolu ile yurt dışına gitmek üzere yapılan yüklemelerde en fazla yük taşımalarının İtalya'ya yapılan taşımalarda gerçekleştirildiğini, bunu ABD'ye ve Mısır'a yapılan taşımaların takip ettiğini kaydetti. Uraloğlu ayrıca deniz yolu ile limanlara gelen en fazla yükün Rusya'dan yapılan taşımalar olduğunu da bildirdi.

SGS TransitNet Genel Müdürü Mine Kaya:

Ağır nakliyecilerin sahadaki yükünü PAYLAŞIYORUZ

SGS TransitNet Genel Müdürü Mine Kaya, Ağır Nakliyeciler Derneği (AND) ile gerçekleştirilen iş birliği kapsamında; gümrük, transit ve operasyon süreçlerindeki yükü taşımacılarla birlikte yönettiklerini söyledi. Kaya, YYS ve İzinli Gönderici yetkileri sayesinde bekleme sürelerini azalttıklarını, evrak ve prosedür süreçlerini kolaylaştırarak ağır nakliyecilere daha öngörülebilir maliyetler ve daha hızlı operasyon imkânı sunduklarını vurguladı.

SGS TransitNet'in Türkiye'de ilk YYS ve İzinli Gönderici yetkisine sahip olması, gümrük ve transit süreçlerinde müşterilerinize ne avantajlar sağlıyor?

SGS TransitNet olarak Türkiye'de sahip olduğumuz YYS (Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü) ve İzinli Gönderici yetkileri sayesinde, ihracatın yoğun olduğu gümrük idarelerindeki işlemleri kendi tesislerimizde gerçekleştirebiliyoruz. Bu yapı, ihracatçı ve taşımacı firmaların gümrük sahalarındaki operasyonel yükünü önemli ölçüde azaltırken, süreçlerin çok daha hızlı ve kontrollü ilerlemesini sağlıyor.

Özellikle Muratbey ve Kapitan Andreevo'da uyguladığımız yeşil mühür ve geçiş önceliği avantajı sayesinde, sınır kapılarındaki bekleme sürelerini minimum seviyeye indiriyoruz. Bu da taşımacı firmalar için



zaman tasarrufu sağlarken, araçların daha fazla sefer yapabilmesine dolaylı olarak katkı sunuyor. Aynı zamanda iç gümrüklerde yaşanan yoğunluklar göz önüne alındığında, işlemlerin tesislerimizde hızlı şekilde tamamlanması ciddi bir operasyonel avantaj yaratıyor.

Bugün geldiğimiz noktada yalnızca Türkiye merkezli değil, farklı ülkelerden çok sayıda taşımacı ve lojistik firmasına hizmet sunuyoruz. Hizmet ağıımızı sürekli genişleterek daha fazla ülkeye ulaşmayı, tesis kapasitemizi artırmayı ve farklı gümrük noktalarında benzer yapılar kurarak işlem hızını daha da yukarı taşımayı hedefliyoruz. Bu doğrultuda,

sektöre sağladığımız katkıyı sürdürülebilir şekilde büyütme için çalışmalarımıza devam ediyoruz.

'ZAMAN VE MALİYET AVANTAJI SUNUYORUZ'

Ağır Nakliyeciler Derneği (AND) ile gerçekleştirdiğiniz iş birliği, bu segmentte faaliyet gösteren firmalara ne gibi somut maliyet ve zaman avantajları sunuyor?

Ağır Nakliyeciler Derneği (AND) ile gerçekleştirdiğimiz iş birliği sayesinde, bu segmentte faaliyet gösteren firmalara somut maliyet ve zaman avantajları sunmayı başardık. Dernek üyesi firmaların operasyonel

bekleme sürelerinin azaltılması, evrak ve prosedür süreçlerinin daha etkin yönetilmesi ve optimize edilmiş fiyatlandırma avantajlarıyla firmaların hem maliyetlerini düşürmelerine hem de teslim sürelerini kısaltmalarına katkı sağladık.

Aynı zamanda tek noktadan koordinasyon ve hızlı aksiyon kabiliyeti sayesinde, ağır nakliye operasyonlarında yaşanabilecek zaman kayıplarının önüne geçildi. Kısacası AND ile olan iş birliğimiz, üye firmalara rekabet gücü kazandıran; daha öngörülebilir maliyetler ve daha hızlı operasyonel süreçler sunan bir yapı oluşturdu.

2026 yılı için “hız ve yeşil dönüşüm” vurgusu yapıyorsunuz. Bu dönüşümün özellikle transit ve gümrük süreçlerine etkisini nasıl görüyorsunuz?

2026 yılında “hız ve yeşil dönüşüm”, özellikle transit ve gümrük süreçlerinde dijitalleşme ve sürdürülebilirlik ekseninde önemli değişiklikler yaratmaktadır. Evrak süreçlerinin daha fazla dijital ortama taşınması, yapay zekâ destekli kontrollerin ve ön beyan sistemlerinin yaygınlaşmasıyla işlemler hızlanırken, bekleme süreleri de azalacaktır.

Aynı zamanda karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik düzenlemeler, daha optimize rotaların ve daha az fiziksel işlem gerektiren gümrük modellerinin ön plana çıkmasına neden olacaktır. Bu dönüşüm hem operasyonel verimliliği artıracak hem de daha çevreci bir lojistik yapıyı destekleyecektir.

‘TRANSİTNET’İ STRATEJİK BİR DİJİTAL ÇÖZÜM PLATFORMUNA DÖNÜŞTÜRÜYÖRÜZ’ Dijitalleşme ve veri odaklı sistemler, TransitNet platformunun gelişiminde nasıl bir rol oynuyor? Kullanıcı deneyimi açısından ne gibi yenilikler öne çıkıyor?

TransitNet’in gelişiminde dijitalleşme artık bir destek unsuru değil, iş modelimizin merkezindeki ana itici güç konumunda. Gümrük ve transit operasyonları doğası gereği yüksek hız, doğruluk ve kesintisiz veri akışı gerektiriyor. Bu nedenle platformumuzu geliştirirken temel odağımız; manuel süreçleri mümkün olduğunca azaltan, veriyi gerçek

zamanlı işleyen ve kullanıcıya operasyonel görünürlük sağlayan bir yapı kurmak oldu.

Son yıllarda özellikle veri odaklı sistemlere yaptığımız yatırımlar sayesinde işlem süreçlerini daha akıllı hale getirdik. Örneğin; otomatik veri okuma ve doğrulama teknolojileriyle beyan giriş sürelerini önemli ölçüde kısaltırken, hata oranlarını da minimum seviyeye indiriyoruz. Aynı zamanda platform üzerinde oluşan operasyonel veriyi analiz ederek kullanıcılarımızın karşılaştığı darboğazları önceden tespit edebiliyor, sistem performansını proaktif şekilde iyileştirebiliyoruz. Bu yaklaşım yalnızca daha hızlı işlem yapmak değil, aynı zamanda daha öngörülebilir ve güvenilir bir operasyon sunmak anlamına geliyor.

Kullanıcı deneyimi tarafında ise en önemli yenilik, karmaşık gümrük süreçlerini kullanıcı açısından mümkün olduğunca sade ve sezgisel hale getirmek oldu. Bugün kullanıcılarımız daha az adımda işlem tamamlayabiliyor, anlık statü takibi yapabiliyor ve süreç içerisindeki kritik gelişmelere otomatik bildirimlerle ulaşabiliyor. Ayrıca farklı ülke gümrük sistemlerine entegre çalışan esnek altyapımız sayesinde kullanıcılarımız, operasyonlarını tek bir platform üzerinden yönetmenin avantajını yaşıyor.

Önümüzdeki dönemde yapay zekâ destekli öneri mekanizmaları, daha akıllı hata önleme sistemleri ve kişiselleştirilmiş kullanıcı panelleri gibi yeniliklerle TransitNet’i yalnızca bir işlem platformu olmaktan çıkarıp, müşterilerimizin karar alma süreçlerine de aktif katkı sağlayan stratejik bir dijital çözüm haline getirmeyi hedefliyoruz.

Avrupa hattında faaliyet gösteren Türk taşımacıların karşılaştığı başlıca gümrük ve transit zorlukları neler? SGS TransitNet bu noktada nasıl bir rol üstleniyor?

Avrupa hattında faaliyet gösteren Türk taşımacıların en temel sorunları arasında sürücülerin yaşadığı vize sıkıntıları, jeopolitik gelişmeler nedeniyle değişen güzergâhlar ve buna bağlı oluşan kapasite daralması yer alıyor. Rusya-Ukrayna savaşı sonrası Rusya rotasının kapanması ve İran hattındaki kısıtlamalar, taşımacılığı büyük ölçüde Avrupa koridoruna yönlendirmiş ve

bu durum hat üzerinde ciddi bir yoğunluk yaratmıştır.

Buna ek olarak, 180 güne kadar uzayabilen uzun ödeme vadeleri firmaların nakit akışını zorlaştırırken, gümrük süreçlerinde küçük prosedürel hatalara dahi orantısız cezalar uygulanması sektör için önemli bir risk ve maliyet unsuru oluşturmaktadır.

SGS TransitNet bu noktada taşımacılar için kritik bir çözüm ortağı olarak öne çıkmaktadır. Şirket, Avrupa genelinde güçlü bir teminat ağıyla transit işlemlerde finansal güvence sağlamakta ve taşımacıların banka teminatı bulma yükünü ortadan kaldırmaktadır.

YYS ve İzinli Gönderici yetkileri sayesinde gümrük süreçleri kendi tesislerimizde tamamlanabilmekte, böylece hem zaman kayıpları hem de ek maliyetler azaltılmaktadır. Ayrıca araç akışının hızlandırılması, sınır geçişlerinde bekleme sürelerinin azaltılması ve dijitalleşme ile süreçlerin sadeleştirilmesi sayesinde operasyonel verimlilik artırılmaktadır. Bu yapı, Türk taşımacıların Avrupa hattındaki teminat, gecikme ve bürokratik yük sorunlarına bütüncül bir çözüm sunmaktadır.

Lojistik ve taşımacılık sektörümüz, dünyada yaşanan gelişmelerden günümüzde oldukça olumsuz etkileniyor. Dilerim tüm sorunlar en kısa sürede çözüme kavuşur ve taşımacılık sektörümüzün yeniden yüzü gülmeye başlar.

‘AVRUPA’DA HİZMET AĞIMIZI GENİŞLETECEĞİZ’

Önümüzdeki dönemde SGS TransitNet’in büyüme hedefleri ve yeni hizmet alanları neler olacak? Özellikle uluslararası genişleme tarafında hangi adımları planlıyorsunuz?

İzinli Gönderici/YYS tesislerimizin farklı lokasyonlarda da açılması konusunda çalışmalar yürütüyoruz. Bunun yanı sıra bazı Avrupa ülkelerinde de bu tesislerin sayısını artırmak amacıyla ilgili ülkelerdeki SGS organizasyonlarıyla ortak çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Amacımız, Türk taşımacısına her noktada en iyi hizmeti sunabilmek.

Bunun yanında teknolojik yatırımlarımız ve dijitalleşme çalışmalarımız da devam ediyor. Ayrıca sektörümüze fayda sağlayacak ve faaliyet alanımızla doğrudan bağlantılı yan hizmetleri de müşterilerimize sunmayı hedefliyoruz.

DEV ENERJİ PROJELERİNDE Lojistik riskleri sahada yönetiyor

Enerjisa Üretim'in Türkiye'deki üretim portföyü hakkında bilgi verebilir misiniz? Mevcut kurulu gücünüz ve önümüzdeki döneme ilişkin yatırım planlarınız nelerdir?

Enerjisa Üretim olarak Türkiye'nin özel sektördeki en büyük ve en çeşitli üretim portföylerinden birine sahibiz. Bugün 4.500 MW'ın üzerindeki kurulu gücümüzle, Türkiye'nin toplam elektrik üretim kapasitesi içinde anlamlı bir paya sahibiz ve serbest piyasadaki özel sektör oyuncularında güçlü bir konumda yer alıyoruz. Yenilenebilir enerji tarafında ise hidroelektrik ve rüzgâr yatırımlarımızla oluşturduğumuz güçlü portföy sayesinde Türkiye'nin enerji dönüşümünde aktif ve belirleyici bir rol üstleniyoruz.

Yatırım planlarımız doğrultusunda YEKA-2 ve YEKA RES-2024 süreçleri kapsamında toplam 1.750 MW'lık yeni kapasiteyi hayata geçirmeyi hedefliyoruz. Bu yatırımlar, Türkiye'nin en büyük yenilenebilir enerji girişimlerinden birinin stratejik bir parçasını oluşturuyor. 1.000 MW'lık YEKA-2 proje yatırımlarımız kapsamında 2026 yılı ikinci çeyreği itibarıyla yüzde 70'e yakını devreye alınmış durumda; kalan kapasitenin devreye alınmasıyla YEKA-2 yolculuğumuzu başarıyla tamamlayacağız. Uzun vadeli hedefe gelince: 2028 yıl sonuna kadar toplam kurulu gücümüzü en az 6.250 MW'a çıkarmayı planlıyoruz. Bu, bugünkü kapasitemizin neredeyse bir buçuk katı anlamına geliyor. Bunu başarmak için yatırımlarımızı esnek ve yüksek verimli üretim birimlerine ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanım potansiyelini genişletmeye yönlendirmeye devam edeceğiz.

UÇTAN UCA ENTEGRE VE STRATEJİK BİR YAPI

Enerji Üretim projelerinde, özellikle santral kurulum ve modernizasyon süreçlerinde lojistik ve tedarik zinciri nasıl yönetiliyor? EPC süreçlerinde nasıl bir yapı izliyorsunuz?

Enerjisa Üretim'de tedarik zinciri ve yatırım satın alma süreçlerini, uçtan uca entegre ve stratejik bir yapı içinde yönetiyoruz. Tedarik Zinciri organizasyonumuz; Yatırımlar Tedarik ve Ticari Yönetimi, Satın Alma Kategori

Enerjisa Üretim, 4.500 MW'ı aşan kurulu gücü ve 2028'e kadar ulaşmayı hedeflediği 6.250 MW kapasitesiyle Türkiye'nin en güçlü özel sektör enerji üreticileri arasında yer alıyor. Enerjisa Üretim İşletme (Linçit) ve Tedarik Zinciri Genel Müdür Yardımcısı Aziz Ünal, farklı üretim teknolojilerini kapsayan üretim portföyü içinde özellikle rüzgâr enerjisi santrali yatırımlarında; türbin taşımalarından saha teslimatlarına, deniz ve kara lojistiğinden Süveyş kaynaklı risklere karşı geliştirilen alternatif taşıma senaryolarına kadar tüm kritik süreçleri güçlü tedarik zinciri organizasyonu ve proaktif risk yönetimi anlayışıyla yönettiklerini belirtti. Ünal, bu yaklaşım sayesinde operasyonel sürekliliği güvence altına aldıklarını ifade etti.



Aziz Ünal

ve Operasyon Yönetimi, Ambar Yönetimi ve Satın Alma İş Mükemmelliği, Planlama ve Değer Yaratma ile Sözleşme ve Proje Yönetim Ofisi gibi birbirini tamamlayan departmanlardan oluşuyor. Bu yapı sayesinde tüm süreçleri merkezi bir bakış açısıyla koordine ederken, sahada yüksek çeviklikle ilerleyebiliyoruz.

Özellikle rüzgâr yatırımları gibi büyük ölçekli projelerde, projenin ilk planlama aşamasından geçici kabule kadar tüm süreci sahipleniyoruz. İhale aşamasından yüklenici seçimine, sözleşme imzalanmasından ödeme ve hakedişlere, teminattan yatırım teşviklerine, gümrük işlemlerinden yüklenici talep analizine kadar uzanan geniş bir sorumluluk

alanı söz konusu. Bu bütünsel yaklaşım, projelerin zamanında, bütçesinde ve hedeflenen kalite standartlarında tamamlanmasının temelini oluşturuyor.

Rüzgâr santrali yatırımlarında mesela birden fazla ihale paketi paralel yürüyor: Türbin tedariki, elektrik işleri (EBoP), inşaat işleri (CBoP), enerji nakil hattı, kumanda binası ve kritik ekipman tedarikleri olan trafo, kesici, röle ve kablo alımları bunların başında geliyor. Her paketin kendine özgü dinamikleri var ve ekip üyelerimiz proje bazında sahada yerleşik olarak görev yapıyor; bu da proaktif risk yönetimi ve anlık müdahale kabiliyetimizi ciddi ölçüde artırıyor.

Bugüne kadar hayata geçirdiğiniz santral projelerinden birinde lojistik süreci örnekleyebilir misiniz? Özellikle türbin, jeneratör ve ekipman taşımaları ile saha teslimatları nasıl planlandı?

Bu konuda en somut örnekleri rüzgâr santrali projelerimizde görüyoruz; çünkü türbin ekipmanlarının taşınması, çok katmanlı ve yüksek hassasiyet gerektiren büyük ölçekli bir lojistik operasyonu gerektiriyor

Süreç iki ana fazdan oluşuyor: deniz lojistiği ve kara lojistiği. Ekipmanın menşesine bağlı olarak bu iki fazın ağırlığı değişse de her iki süreç de birbirine entegre ve uçtan uca planlanan bir yapı içinde yönetiliyor. Deniz tarafında ekipmanların limana ulaşması sağlanırken, kara tarafında fabrikanın çıkışından saha içi teslimata kadar uzanan detaylı bir operasyon yürütülüyor.

Kara lojistiği, aslında taşıma başlamadan çok önce başlıyor. Güzergâh üzerinde kapsamlı mühendislik çalışmaları yapılıyor. Gerekli noktalarda yol genişletme, köprü güçlendirme, kazı ve dolgu gibi altyapı iyileştirmeleri tamamlanıyor. Karayolları izinleri alınarak test sürüşleri gerçekleştiriliyor ve güzergâhın operasyonel uygunluğu doğrulanıyor. Saha tarafında ise türbin temellerine erişim sağlayan pad alanları hazır hale getiriliyor. Operasyonun ölçeğini ortaya koymak adına, tek bir türbin kurulumu için ortalama 10-12 aracın koordineli şekilde hareket ettiğini söyleyebiliriz. Kanatlar, kule segmentleri, jeneratör, nasele, hub ve diğer kritik ekipmanlar ayrı ayrı taşınırken, yardımcı ekipmanlar ve konteynerlerle birlikte her türbin kurulumu adeta bağımsız bir lojistik operasyon niteliği taşıyor. Bu nedenle güzergâh planlamasından araç konfigürasyonuna kadar tüm süreçler, güvenlik ve operasyonel süreklilik odağında titizlikle yönetiliyor.

Deniz lojistiğinde ise yaşadığımız kritik bir deneyimi paylaşmak isterim. Kızıldeniz'deki jeopolitik gerilim henüz geniş çaplı bir krize dönüşmeden önce biz bu potansiyel riski masaya yatırdık. Deniz taşımacılığındaki tüm seferlerin, Süveyş yerine Ümit Burnu güzergâhına yönlendirilme ihtimalini değerlendirdik. Bu senaryonun yaratabileceği zaman ve maliyet etkilerini değerlendirerek alternatif planlarımızı, hatta hava yolu dahil olmak üzere farklı taşıma opsiyonlarını hazır hale getirdik.

Sürecin devamında taşıyıcımızın Süveyş rotasını kullanmaya devam etmesiyle operasyon planlandığı şekilde ilerledi. Ancak bu noktada da süreci tamamen kontrol altında tutmak adına, gemi rotasını yaklaşık bir ay boyunca günlük olarak canlı takip ettik; güzergâh üzerindeki tüm hareketleri anlık izleyerek riskleri sürekli değerlendirdik. Bu sayede ekipmanlarımızı planlanan süre ve güvenlik standartları içinde sorunsuz şekilde sahaya ulaştırdık.

Bu tecrübe bizim için tedarik zincirinde proaktif risk yönetimine verdiğimiz değer karşılığını somut şekilde aldığımız örneklerden biri oldu. Riskleri yalnızca ortaya çıktıktan sonra yönetmek yerine, erken aşamada öngörmek, senaryolarla çalışmak ve takip mekanizmalarını devreye almak; özellikle enerji sektörü gibi yatırım ve operasyon sürekliliğinin kritik olduğu alanlarda büyük önem taşıyor.

'LOJİSTİK OPERASYONEL SÜREKLİLİĞİN OMURGASI'

Enerji üretiminde lojistik süreçler yalnızca kurulumla sınırlı kalmıyor; işletme döneminde de devam ediyor. Yakıt temini, yedek parça yönetimi ve bakım süreçlerinde lojistik nasıl bir rol oynuyor?

"Lojistik hizmet sağlayıcılarından beklentimiz artık sadece taşıma operasyonunu gerçekleştirmeleriyle sınırlı değil. Biz bu firmaları uçtan uca tedarik zinciri yönetiminin stratejik iş ortakları olarak görüyoruz. Proaktif iletişim kurmalarını, riskleri önceden analiz edebilmelerini, alternatif rota ve taşıma modu önerileri geliştirebilmelerini, güçlü gümrük ve dokümantasyon desteği sunmalarını bekliyoruz."



Lojistik, enerji üretiminde yatırım aşamasının yanı sıra, santralin tüm yaşam döngüsüne yayılan ve operasyonel sürekliliğin temelini oluşturan kritik bir fonksiyon. Santral devreye alındıktan sonra lojistiğin rolü daha da belirginleşiyor; çünkü bu aşamada yaşanabilecek herhangi bir aksaklık, "emreamadelik" ve üretim sürekliliği üzerinde doğrudan etkili oluyor.

Yedek parça yönetiminde temel yaklaşımımız ekipman kritiklik analizine dayanıyor. Ekiplerimiz her parçayı maliyet, raf ömrü ve arıza frekansı gibi parametreler üzerinden skorluyor; bu kritiklik değerlendirmesine göre hangi parçanın stokta tutulacağına, hangisinin ihtiyaç zamanında temin edileceğine karar veriyoruz. Özellikle türbin ve jeneratör ekipmanlarında uzun tedarik süreleri söz konusu olduğu için, kritik parçaların doğru zamanda ve doğru seviyede stoklanması operasyonel riskleri minimize eden temel unsurlardan biri haline geliyor.

Bakım süreçlerinde ise lojistik çok daha dinamik ve zaman hassasiyeti yüksek bir rol üstleniyor. Planlı bakımlarda süreçleri öngörülebilir bir şekilde yönetirken, arıza ve beklenmedik durumlarda hızlı karar alma ve alternatif çözümler geliştirme kabiliyeti öne çıkıyor. Bu tür senaryolarda taşıma modunu değiştirmek, örneğin deniz yolundan hava kargoya geçmek, operasyonel sürekliliği korumak adına kritik bir aksiyon olabiliyor.

Enerji projelerinde lojistiği diğer sektörlerden ayıran temel unsurlar nelerdir? Bu alandaki başlıca riskler ve kritik başarı faktörleri neler?

Enerji projelerinde lojistiği diğer sektörlerden ayıran en temel unsur; taşınan ekipmanın

ölçeği, teknik hassasiyeti ve operasyonel etkisinin doğrudan üretim sürekliliğine bağlı olması. Bu alanda lojistik, yalnızca büyük ekipmanların taşınması anlamına gelmiyor; aynı zamanda yatırım takviminin, devreye alma süreçlerinin ve işletme döneminde emreamadelik yönetilmesinin kritik bir parçası. Bu nedenle lojistikte yaşanabilecek herhangi bir aksaklık, doğrudan proje takvimine ve operasyonel performansa yansiyabilir.

Örneğin, bir rüzgâr türbini kanadı standart taşıma yöntemleriyle sevk edilemez; özel ekipman, özel güzergâh planlaması ve çok katmanlı izin süreçleri gerektirir. Benzer şekilde, kullanılan ekipmanlar dünyanın sınırlı sayıda üreticisinden temin edilebilir ve teslim süreleri 12-18 aya kadar uzayabilir. Bu da lojistik süreçlerde hata toleransını son derece düşük bir seviyeye indirir. Farklı sektörlerde alternatif tedarikçi devreye almak görece hızlı yönetilebilirken, enerji sektöründe bu her zaman mümkün olmayabilir.

Diğer bir unsur ise proje bazlı değişkenlikler. FMCG veya otomotiv gibi sektörlerde lojistik süreçler tekrar eden belirli operasyonlar üzerinden optimize edilebilir. Enerji projelerinde ise her proje kendine özgü bir lojistik senaryosu anlamına gelir: farklı coğrafya, farklı altyapı, farklı yasal gereklilikler, farklı risk profili.

Başarı faktörlerine baktığımızda ise en kritik başlıklardan biri erken risk öngörüsü ve senaryo bazlı planlama kabiliyetidir. Risk ortaya çıktıktan sonra aksiyon almak çoğu zaman yeterli olmaz; jeopolitik gelişmelerden tedarik zinciri kırılmalarına kadar birçok faktörün etkisini önceden analiz ederek alternatif senaryoları hazır tutmak gerekir.

Bununla birlikte, tedarikçiler ve lojistik

hizmet sağlayıcılarla kurulan ilişkiler de belirleyici bir rol oynar. Enerji sektöründe iş birlikleri yalnızca ticari bir alım-satım ilişkisi olarak görülmemeli. Güvene, şeffaflığa ve operasyonel uyuma dayalı uzun vadeli ortaklıklar olarak ele alınmalıdır. Sahada, limanda veya gümrükte yaşanabilecek bir sorunun hızlı çözümü, bu güçlü koordinasyon yapısına bağlıdır.

Son olarak sözleşme yönetimi kritik bir diğer başarı faktörüdür. Gecikmeler, alternatif güzergâhlar, ek maliyetler, sigorta kapsamı ve sorumluluk sınırları gibi tüm başlıkların sözleşmelerde net şekilde tanımlanması, operasyonel risklerin kontrol altına alınmasını sağlar. Bu alanlarda oluşabilecek belirsizlikler, ilerleyen aşamalarda ciddi zaman ve maliyet etkileri yaratabilir.

Özetle, enerji sektöründe lojistik; taşıma operasyonunun ötesinde, proje yönetimi, risk yönetimi ve iş sürekliliğinin keşişiminde konumlanan stratejik bir değer alanıdır.

ÇÖZÜM ÜRETEBİLEN, ÇEVİK VE SAHAYA HAKİM LOJİSTİK YAPI KRİTİK ÖNEM TAŞIYOR

Lojistik süreçlerde karşılaştığınız en önemli zorluklar nelerdir? Bu noktada lojistik hizmet sağlayıcılarından beklentileriniz nasıl şekilleniyor?

Lojistik süreçlerde karşılaştığımız en önemli zorlukların başında küresel operasyonel belirsizlikler, transit sürelerdeki sapmalar, navlun maliyetlerindeki dalgalanmalar ve gümrük süreçlerindeki değişkenlik geliyor. Enerji sektöründe gecikmelerin etkisi finansal boyutun ötesine geçerek, doğrudan operasyonel sonuçlar doğurabiliyor. Üretim sürekliliğinin kritik olduğu bir tesiste, bakım planını desteklemesi gereken bir ekipmanın gümrükte beklemesi lojistik bir aksaklığın ötesinde, emreamadelik ve üretim sürekliliğini etkileyen stratejik bir risk haline geliyor.

Bu noktada dokümantasyon disiplini de çok kritik. Geçici ithalat, ATA Karnesi, özel ekipman taşımaları veya uluslararası uzman ekiplerin sahaya gelmesi gibi süreçlerde eksik

ya da hatalı evrak, operasyonun tamamında ciddi gecikmelere yol açabiliyor. Dolayısıyla lojistik başarının önemli bir kısmı, operasyon başlamadan önce doğru hazırlık yapılmasına da bağlı.

Lojistik hizmet sağlayıcılarından beklenimiz ise artık sadece taşıma operasyonunu gerçekleştirmeleriyle sınırlı değil. Biz bu firmaları uçtan uca tedarik zinciri yönetiminin stratejik iş ortakları olarak görüyoruz. Proaktif iletişim kurmalarını, riskleri önceden analiz edebilmelerini, alternatif rota ve taşıma modu önerileri geliştirebilmelerini, güçlü gümrük ve dokümantasyon desteği sunmalarını bekliyoruz.

Bunun yanında dijital takip altyapısı, hızlı geri dönüş kabiliyeti ve sahadaki operasyonel deneyim de bizim için önemli kriterler. Çünkü sorunlar çoğu zaman limanda, gümrükte, sahada ya da transit güzergâhta ortaya çıkıyor. Bu nedenle hizmet sağlayıcının operasyonun her anında çözüm üretebilen, çevik ve sahaya hakim bir yapıda olması büyük önem taşıyor.

Son olarak, Türkiye’de enerji yatırımları ve buna bağlı proje lojistiğinin geleceğine ilişkin öngörüleriniz nelerdir?

Türkiye’de enerji yatırımları, özellikle rüzgâr ve depolamalı yenilenebilir projeler odağında ivmesini artırarak proje lojistiği talebini güçlü şekilde beslemeye devam ediyor. Bu durum özellikle türbin, kule, kanat, trafo ve ağır ekipman taşımalarının süreceğini net biçimde ortaya koyuyor. TÜREB verilerine göre 2026 ilk çeyreğinde 300 MW üzeri yeni RES kapasitesi devreye girdi; yıl sonu için 2.500 MW ve 2,5 milyar dolarlık yatırım hedefleniyor. Bu rakamlar rüzgâr tarafındaki lojistik hacmin büyümeye devam edeceğine işaret ediyor.

Bu gelişmelerle birlikte lojistik sektörünün rolü de yeniden tanımlanıyor. Artık taşıma kapasitesi sunmanın ötesinde; saha keşfi, izin süreçleri, gümrük yönetimi, dijital takip ve entegre risk yönetimi rekabetin belirleyici unsurları haline geliyor. Özellikle büyük ölçekli yenilenebilir enerji projelerinde,



lojistik hizmet sağlayıcılarının “limandan sahaya” yaklaşımının ötesine geçerek, üretim noktasından montaj aşamasına kadar uzanan uçtan uca değer yaratabilen bir yapıya evrilmesi kritik bir fark yaratacaktır.

Diğer taraftan, bu büyümenin çok boyutlu risk dinamikleriyle birlikte ilerlediğini de göz önünde bulundurmak gerekiyor. Finansman koşulları, makroekonomik belirsizlikler, kur hareketleri, küresel navlun maliyetleri ve bölgesel jeopolitik riskler proje lojistiğini doğrudan etkileyen başlıklar olmaya devam edecek. Kızıldeniz ve Süveyş hattında yaşanan gelişmeler, deniz taşımacılığında rota, süre, sigorta ve maliyet parametrelerinin ne kadar hızlı değişebileceğini net şekilde ortaya koydu. Bu nedenle enerji projelerinde lojistik kararları; en uygun maliyetin yanı sıra süre, güvenilirlik, alternatif rota kabiliyeti ve risk dayanıklılığı kriterleriyle birlikte şekilleniyor.

Türkiye’de enerjiye bağlı proje lojistiğinin geleceğine ben oldukça olumlu bakıyorum. Yenilenebilir enerji yatırımları, depolama projeleri ve şebeke altyapısına yönelik artan ihtiyaç, lojistik talebini güçlü ve sürekli kılacak. Ancak pazarın daha seçici, daha mühendislik odaklı, daha dijital ve daha güçlü risk yönetimi isteyen bir yapıya evrileceğini düşünüyorum. Bu dönemde fark yaratanlar; taşıma operasyonlarını stratejik bir çerçevede ele alarak proje takvimi, iş güvenliği, maliyet ve operasyonel sürekliliği birlikte yöneten lojistik iş ortakları olacaktır.

AZİZ ÜNAL’IN ENERJİ VE TEDARİK ZİNCİRİ YOLCULUĞU

Enerjisa Üretim İşletme (Linyit) ve Tedarik Zinciri Genel Müdür Yardımcısı Aziz Ünal, kariyerine otomotiv yan sanayisinde faaliyet gösteren Kale Balata’da başladı. Ardından FMCG sektörünün önemli şirketlerinden Colgate-Palmolive’de görev alan Ünal, 2008 yılında Enerjisa’ya katılarak enerji sektörüne adım attı. Şirket bünyesinde farklı liderlik pozisyonlarında görev üstlenen Ünal, Enerjisa’nın dönüşüm sürecine aktif katkı sundu.

Aziz Ünal, Yıldız Teknik Üniversitesi Kimya Mühendisliği Bölümü’nden mezun olurken, yüksek lisans eğitimini ise Yeditepe Üniversitesi’nde MBA programında tamamladı. Kariyeri boyunca global ölçekli projelerde de aktif rol alan Ünal, ABD’de hayata

geçirilen 272 MW kapasiteli bir güneş enerjisi projesinin EPC sözleşme müzakerelerini yönetti.

Enerjisa Üretim’de İşletme (Tufanbeyli) ve Tedarik Zinciri Genel Müdür Yardımcısı olarak görev yapan Ünal, Tufanbeyli Enerji Üssü’nün operasyonel güvenilirlik, yüksek emreamadelik ve verimlilik odaklı sürdürülebilir performansından sorumlu bulunuyor. Aynı zamanda şirketin tedarik zinciri yapılanmasının büyüme, verimlilik ve sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda geliştirilmesine liderlik eden Ünal’ın sorumluluk alanı, mevcut operasyonların yönetiminin yanı sıra yenilenebilir enerji yatırımları dahil tüm üretim portföyünün uçtan uca tedarik süreçlerini kapsıyor.



ENERJİ, PROJE & AĞIR YÜK LOJİSTİĞİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Lojistiğin önemini bölgemizde gelişmeler bir kez daha gösterdi. Enerji, proje ve ağır yük lojistiği sektörü, küresel ekonominin dönüşümünde stratejik bir rol üstlenmeye devam etmektedir. Özellikle yenilenebilir enerji yatırımlarının hız kazanması, mega altyapı projelerinin artması ve enerji güvenliğinin ön plana çıkması; ağır yük taşımacılığına olan ihtiyacı her geçen gün artırmaktadır. Rüzgar türbinleri, güneş enerjisi ekipmanları, enerji santrali parçaları, rafineri modülleri ve büyük ölçekli endüstriyel ekipmanların taşınması, proje lojistiğinin önemini daha da artıran temel unsurlar arasında yer almaktadır.

Son yıllarda enerji sektöründe yaşanan dönüşüm, lojistik operasyonlarını da yeniden şekillendirmiştir. Özellikle yenilenebilir enerji projelerinde kullanılan ekipmanların boyutlarının büyümesi, özel mühendislik çözümleri gerektiren taşıma modellerini ön plana çıkarmaktadır. Rüzgar türbin kanatlarının uzaması, daha yüksek taşıma kapasitesine sahip araçların ve gelişmiş rota planlamalarının kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir. Aynı şekilde offshore enerji yatırımları da ağır yük lojistiğinde deniz taşımacılığı ve liman operasyonlarının önemini artırmaktadır.

Günümüzde ağır yük lojistiği yalnızca bir taşıma operasyonu olarak değerlendirilmemektedir. Proje planlama, saha yönetimi, mühendislik hesaplamaları, operasyon güvenliği ve dijital takip sistemleri, sürecin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Özellikle enerji projelerinde zaman yönetimi kritik önem taşımaktadır. Projenin gecikmesi, ciddi maliyet artışlarına neden olabileceği için lojistik süreçlerin kusursuz yönetilmesi gerekmektedir. Bu nedenle lojistik firmaları artık sadece taşıma hizmeti değil, uçtan uca proje yönetimi sunmaktadır.

Sürdürülebilirlik ise sektörün en önemli gündem maddelerinden biri haline gelmiştir. Küresel ölçekte karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik hedefler, enerji ve lojistik sektörlerini daha çevreci çözümler geliştirmeye yönlendirmektedir. Ağır yük taşımacılığında kullanılan araçların yakıt tüketimi ve karbon salımı oldukça yüksek olduğu için alternatif yakıt teknolojileri önem kazanmaktadır. Elektrikli ağır ticari araçlar, LNG yakıtlı çekiciler, biyoyakıt çözümleri ve hidrojen destekli taşıma sistemleri sektörde giderek daha fazla konuşulmaktadır.

Deniz taşımacılığında da sürdürülebilirlik odaklı önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Düşük emisyonlu gemiler, enerji verimliliği sağlayan yeni motor teknolojileri ve alternatif denizcilik yakıtları sayesinde karbon ayak izinin

azaltılması hedeflenmektedir. Liman operasyonlarında kullanılan ekipmanların elektrikli sistemlere dönüştürülmesi ve yenilenebilir enerji kullanımı da çevresel etkilerin azaltılmasına katkı sağlamaktadır.

Dijitalleşme, enerji ve ağır yük lojistiğinde operasyonel verimliliği artıran en önemli faktörlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Yapay zekâ destekli rota optimizasyonları, gerçek zamanlı araç takip sistemleri, veri analitiği ve otomasyon çözümleri sayesinde operasyon süreçleri daha kontrollü hale gelmektedir. Özellikle büyük ölçekli proje taşımalarında hava durumu, trafik yoğunluğu, liman kapasitesi ve güzergâh uygunluğu gibi birçok değişken anlık olarak analiz edilmekte ve operasyon planları buna göre şekillendirilmektedir.

Bununla birlikte, küresel jeopolitik gelişmeler ve enerji arz güvenliği konusu da lojistik sektörünü doğrudan etkilemektedir. Enerji koridorlarında yaşanan gerilimler, alternatif taşıma rotalarının geliştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu durum, demiryolu ve intermodal taşımacılık yatırımlarını hızlandırırken, lojistik sektöründe esnek ve dayanıklı operasyon modellerinin önemini artırmaktadır.

Ağır yük lojistiğinde iş güvenliği ve operasyonel risk yönetimi de her zamankinden daha kritik bir konuma gelmiştir. Yüksek tonajlı ve büyük hacimli ekipmanların taşınması sırasında detaylı mühendislik analizleri yapılmakta, özel kaldırma sistemleri kullanılmakta ve operasyon süreçleri hassas şekilde planlanmaktadır. Özellikle enerji santrali ekipmanları gibi yüksek maliyetli yüklerde hata payının minimum seviyede tutulması gerekmektedir.

Önümüzdeki dönemde enerji, proje ve ağır yük lojistiği sektöründe sürdürülebilirlik odaklı yatırımların daha da hızlanması beklenmektedir. Karbon ayak izini azaltan teknolojiler, dijital operasyon yönetimi, alternatif yakıt sistemleri ve çevreci lojistik uygulamaları sektörün temel dönüşüm alanlarını oluşturmaktadır. Aynı zamanda yenilenebilir enerji yatırımlarındaki büyüme, ağır yük taşımacılığına olan talebi uzun vadede artırmaya devam edecektir.

Sonuç olarak enerji, proje ve ağır yük lojistiği sektörü; yüksek mühendislik, teknoloji, sürdürülebilirlik ve operasyonel uzmanlığın birleştiği stratejik bir alan haline gelmiştir. Çevreci çözümler geliştiren, dijitalleşmeye yatırım yapan ve operasyonel verimliliği artıran şirketler, geleceğin rekabet ortamında önemli avantaj elde edecektir. Sektörün geleceği; sürdürülebilir taşımacılık modelleri, yenilikçi teknolojiler ve entegre lojistik çözümleri ile şekillenmeye devam edecektir.

TÜRKİYE'NİN YÜKSELEN ROLÜ VE ENDÜSTRİYEL POLİÜRETAN ÇÖZÜMLER İÇİN



Metin Ünlüsoy -BSc İnşaat Müh. (MBA)

YENİ FIRSATLAR

"Orta Doğu'da değişen jeopolitik dengeler, lojistik koridorlarını yeniden şekillendirirken Türkiye; liman, kara yolu ve demiryolu entegrasyonu ile bölgesel bir lojistik ve endüstriyel dağıtım merkezi olma yolunda güç kazanıyor. Bu dönüşüm, poliüretan bazlı mühendislik çözümleri gibi stratejik endüstriyel ürünler için de yeni fırsatlar yaratıyor."

Orta Doğu'da yaşanan jeopolitik gelişmeler artık yalnızca enerji piyasalarını değil, bölgedeki lojistik sistemleri de yeniden şekillendiriyor. Klasik limandan limana taşımacılık modeli yerini deniz, kara ve demiryolunun birlikte kullanıldığı çok modlu taşımacılık sistemlerine bırakıyor. Yeni dönemde temel amaç; riskin tek bir limanda, boğazda veya taşıma modunda yoğunlaşmasını önlemek ve alternatif güzergâhlarla daha dayanıklı tedarik zincirleri oluşturmaktır.

Bugüne kadar bölge ticareti büyük ölçüde Hürmüz Boğazı, Bab el-Mendeb ve Süveyş Kanalı çevresinde şekilleniyordu. Ancak son gelişmeler, bu yapının ne kadar kırılgan olduğunu gösterdi. Bu nedenle Al Aqabah, Sohar, Fujairah, Khor Fakkan ve Cidde gibi limanlar alternatif giriş noktaları olarak öne çıkmaya başladı.

Yeni sistemde yükler yalnızca farklı gemilere değil, farklı taşıma kombinasyonlarına da aktarılıyor. Konteynerler veya proje yükleri alternatif limanlara ulaştıktan sonra kara yolu, demiryolu veya gümrük kontrollü kara koridorları üzerinden nihai pazarlara sevk ediliyor. Böylece lojistik artık tek bir rotadan ibaret değil, bütünsel bir sistem haline geliyor.

TÜRKİYE NEDEN ÖNE ÇIKIYOR?

Bu dönüşüm Türkiye açısından önemli fırsatlar yaratıyor. Körfez merkezli deniz taşımacılığı daha maliyetli ve riskli hale geldikçe, Türkiye'nin Akdeniz limanları ve kara bağlantıları daha

stratejik bir konuma geliyor. Özellikle Mersin Limanı'nın artan kapasitesi, Türkiye'nin yalnızca transit ülke değil; yük konsolidasyonu, dağıtım ve bölgesel lojistik yönetimi açısından önemli bir merkez olabileceğini gösteriyor.

Aynı şekilde İstanbul Kuzey Demiryolu Geçiş Projesi (INRAIL) gibi yatırımlar da Türkiye'nin Orta Koridor ile Orta Doğu arasında kritik bir bağlantı noktası olma potansiyelini güçlendiriyor. Bu durum, Türkiye'nin liman, kara yolu ve demiryolunu birlikte yöneten entegre bir lojistik platforma dönüşebileceğini ortaya koyuyor.

LOJİSTİK DEĞİŞİRKEN ENDÜSTRİYEL TEDARİK ZİNCİRİ DE DEĞİŞİYOR

Lojistik sistemlerde yaşanan dönüşüm, ağır sanayi, inşaat ve madencilik sektörlerinde kullanılan mühendislik malzemelerinin önemini de artırıyor. Özellikle aşınmaya dayanıklı poliüretan çözümler artık yalnızca bir ürün değil, operasyonel sürekliliği etkileyen stratejik bir unsur haline geliyor.

Bu noktada vaka analizi olarak inceleyebileceğimiz Güney Afrika merkezli UMP – Urethane Moulded Products firmasının geliştirdiği poliüretan bazlı çözümler dikkat çekiyor. UMP'nin poliüretan (PU) kaplama ve aşınma dayanımlı mühendislik çözümleri; madencilik, altyapı ve ağır sanayi projelerinde geniş kullanım alanına sahip.

Bu çözümler arasında;

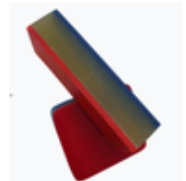
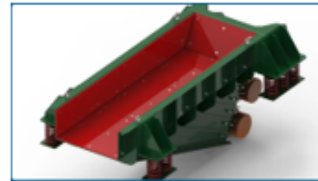
- » Cevher transfer oluklarında kullanılan poliüretan kaplamalar,
- » Fosfat gibi madenleri taşıyan boru hatları için iç yüzey kaplamaları,
- » Siklon, pompa, bunker ve hazne bölgelerinde kullanılan aşınmaya dayanıklı poliüretan kaplamalar,
- » Elekler ve poliüretan sıyrıcı elemanlar,
- » Darbe alan yüzeylerde çelik üzerine uygulanan darbe dayanımlı poliüretan kaplamalar,
- » PU elastomer ve sızdırmazlık çözümleri yer alıyor.

Madencilik tesislerinde kullanılan birçok makinede, cevher akışına maruz kalan çelik transfer oluklarının veya pompa/transfer elemanlarının PU ile kaplanması; ekipman ömrünü uzatırken bakım sürelerini azaltmakta ve duruş maliyetlerini düşürmektedir. Bu nedenle poliüretan artık yalnızca bir malzeme değil; verimlilik sağlayan bir mühendislik çözümü olarak değerlendirilmektedir.

YENİ SORU: BU ÇÖZÜMÜ SAHAYA NASIL ULAŞTIRACAĞIZ?

Yeni dönemde önemli olan yalnızca kaliteli ürün üretmek değil; bu ürünleri doğru lojistik model ile sahaya ulaştırabilmektir.

Örneğin Türkiye'deki bir maden sahası için en avantajlı model; teknik tasarım ve acil ihtiyaç duyulan



poliüretan çözümlerinin ithal edilmesinin yanı sıra, yarı mamul üretim veya son montaj süreçlerinin Türkiye’de gerçekleştirilmesi olabilir. Böylece teslim süreleri kısılırken bakım ve yedek parça temin süreçleri de hızlanabilir. Bu durum Türkiye’yi yalnızca bir pazar değil, aynı zamanda bölgesel üretim ve dağıtım merkezi haline getirebilir.

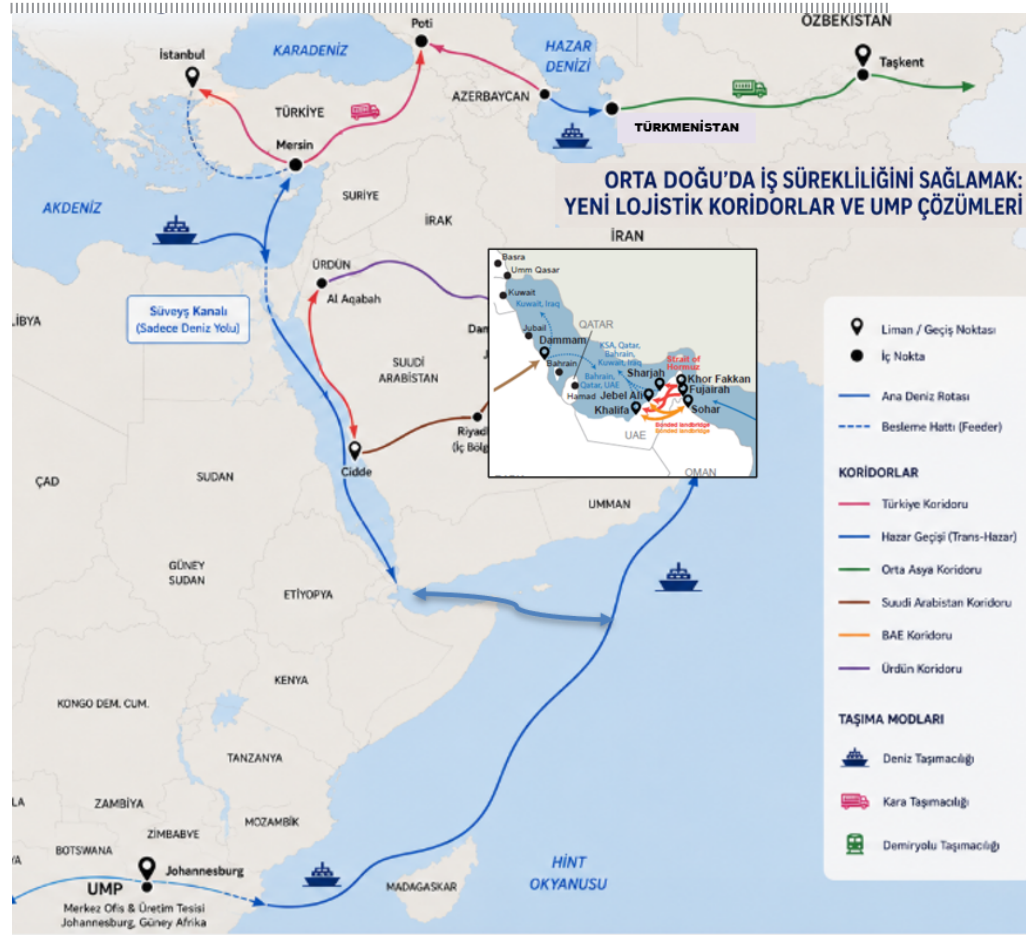
Özbekistan ve Kazakistan gibi Orta Asya ülkeleri ise yüksek madencilik potansiyelleri nedeniyle dikkat çekiyor. Altın, bakır ve diğer maden projelerinde aşınma dayanımlı ekipman ihtiyacı sürekli artıyor. Özbekistan’daki bir bakır veya altın madeninde kullanılacak PU kaplı bir çelik cevher transfer oluğu ya da elek paneli için Türkiye hem teknik koordinasyon hem de bölgesel lojistik hub olarak işlev görebilir. Böylece teslimatlar daha planlı, teknik destek daha yakın, proje takibi ise daha kontrollü hale gelir.

Türkiye’nin gelişen Orta Koridor altyapısı sayesinde, Güney Afrika çıkışlı ürünlerin Türkiye üzerinden konsolide edilerek Orta Asya’ya yönlendirilmesi orta vadede önemli avantaj sağlayabilir.

Suudi Arabistan’da ise yeni lojistik koridorları ve kara bağlantıları farklı bir model oluşturuyor. Özellikle Cidde bağlantılı alternatif hatlar sayesinde büyük madencilik projelerine yönelik mühendislik ekipmanlarının daha güvenli ve planlı şekilde ulaştırılması mümkün hale geliyor.

Örneğin Suudi Arabistan’daki bir fosfat madeninde kullanılacak PU kaplı bir ekipman parçası için ürün, doğrudan Körfez içindeki riskli li-

“Bugünün dünyasında teknik olarak iyi ürün geliştirmek tek başına yeterli değildir. Ürünün hangi koridordan, hangi limandan, hangi gümrük modeliyle ve hangi teslim süresiyle sahaya ulaştırılacağı da en az teknik tasarım kadar önemlidir.”



manlara gitmek yerine Cidde gibi daha uygun limanlara indirilebilir ve oradan kara yolu ile sahaya ulaştırılabilir. Eğer parça büyükse, gabari dışıysa veya montaj öncesi özel koruma gerektiriyorsa, bu durumda proje lojistiği ve teknik paketleme daha da kritik hale gelir.

LOJİSTİK VE MÜHENDİSLİK ARTIK BİRLİKTE DÜŞÜNÜLMELİ

Bugünün dünyasında teknik olarak iyi ürün geliştirmek tek başına yeterli değildir. Ürünün hangi koridordan, hangi limandan, hangi gümrük modeliyle ve hangi teslim süresiyle sahaya ulaştırılacağı da en az teknik tasarım kadar önemlidir.

Bu nedenle UMP gibi firmaların sunduğu poliüretan çözümler, temin süreçlerinde yaşanabilecek gecikmelerin tüm sistemi durdurabilmesi nedeniyle lojistikle entegre mühendislik çözümleri olarak değerlendirilmelidir. Bahsedilen PU ürünler; sahada sonuç üreten, lojistikle desteklenen, bakım ve ömür

maliyeti açısından avantaj sağlayan endüstriyel bir sistemin parçası olarak öne çıkıyor.

DOĞRU ÇÖZÜM VE DOĞRU MODEL

Orta Doğu’daki lojistik dönüşüm, yeni ticaret koridorları ve yeni tedarik modelleri oluşturuyor. Bu yeni düzende Türkiye; üretim, konsolidasyon, teknik destek ve bölgesel dağıtım açısından stratejik bir merkez olma potansiyeline sahip.

UMP gibi mühendislik odaklı stratejik ürünler geliştiren firmalar açısından ise rekabet avantajı artık yalnızca kaliteli ürün üretmekle sınırlı değil. Asıl farkı yaratacak unsur; doğru mühendislik çözümünü, doğru lojistik model ile doğru sahaya zamanında ulaştırabilmek olacak. Bu nedenle önmüzdeki dönemde lojistik ve mühendislik, birbirinden ayrı düşünülmemeyecek iki stratejik alan haline gelecek.



Mars Logistics'ten Avrupa'ya iki yeni tren hattı

Mars Logistics, demiryolu ve intermodal taşımacılık alanındaki büyümesini yeni hat yatırımlarıyla sürdürürken, operasyonel kapasitesini ileri taşıyan bir adım attı. Şirket, aynı gün içinde iki farklı çıkış noktasından iki farklı Avrupa destinasyonuna uzanan iki yeni tren hattını devreye alarak, yüksek planlama ve koordinasyon gerektiren bir operasyonu hayata geçirdi.

Farklı teslim bölgelerine farklı ekipman tipi ile hizmet verecek şekilde kurgulanan hatlardan Halkalı-Lüksemburg hattı 34 römork ile Fransa, Belçika ve Batı Almanya'daki teslimatları gerçekleştiriliyor. Kartepe-Duisburg hattı ise 38 konteyner taşıyor. Marmaray geçişi bu hat ile Ruhr bölgesine yönelik teslimatlar sağlanıyor. Haftada bir gidiş-dönüş frekansıyla çalışacak olan hatların teslimat süresi ise 8 gün olarak planlandı.

Mars Logistics Demiryolu Genel Müdür Yardımcısı Erdin Erengül, konuya ilişkin değerlendirmesinde, "Aynı gün iki farklı çıkış noktasından iki ayrı varış noktasına giden farklı hatları devreye almak, sadece kapasite değil, güçlü planlama, koordinasyon ve saha hakimiyeti gerektiren operasyonel yetkinlikle sağlanabilir. Bu hatlar ile, demiryolu ve intermodal hatlardaki gücümüzü bir kez daha ortaya koyuyoruz" dedi.



Demiryolu ve intermodal taşımacılık, lojistik sektöründe hız, maliyet ve çevresel etki dengesini kurabilen en kritik modeller arasında yer alıyor. Mars Logistics, farklı taşıma modlarını entegre eden yapıyla operasyonel esneklik sağlarken, aynı zamanda daha verimli ve öngörülebilir bir yapı sunuyor.

Şirketin demiryolu yatırımları aynı zamanda sürdürülebilirlik hedeflerinin de önemli bir parçasını oluşturuyor. İntermodal çözümler sayesinde karayolu kullanımını optimize eden Mars Logistics, karbon emisyonlarını azaltmaya ve daha çevre dostu bir lojistik modeli geliştirmeye

odaklanıyor. Daha düşük emisyonlu taşımacılık modellerini yaygınlaştırmayı istediklerini söyleyen Erengül, "Demiryolu ve intermodal taşımacılığı stratejik bir öncelik olarak konumlandırıyoruz. Yeni devreye aldığımız hatlarla birlikte hem hizmet ağıımızı genişletiyor hem de müşterilerimize daha sürdürülebilir ve verimli çözümler sunuyoruz" dedi.

Bu yeni iki hat dışında Halkalı-Kolin, Halkalı-Craiova, Halkalı-Budapeşte ve Trieste-Bettembourg hatlarında da aktif olarak demiryolu taşımacılığı hizmeti veren Mars Logistics, Avrupa ile Türkiye arasında güçlü bir intermodal ağ yönetiyor.

Railport'ta bitmiş araç ve konteyner operasyonu aynı anda gerçekleşti

Railport, Mars Lojistik iş birliğiyle gerçekleştirdiği operasyonla önemli bir lojistik başarıya imza attı. Operasyon kapsamında Railport'ta bitmiş araç ve konteyner trenlerinin eş zamanlı elleçlenmesi başarıyla gerçekleştirildi. Gerçekleştirilen operasyon kapsamında farklı

yük tiplerinin eş zamanlı olarak yönetilmesi, Railport'un entegre altyapısını ve yüksek operasyonel kabiliyetini net biçimde ortaya koydu. Operasyonun bir diğer kritik aşamasını ise Kartepe'den Duisburg'a hareket eden ilk konteyner yüklü ihracat treniyle Türkiye'nin Avrupa ile lojistik entegrasyonu

nunu güçlendiren önemli bir adım atıldı. Söz konusu sefer, Railport'un dünyanın en büyük iç liman işletmecisi duisport ile (Duisburger Hafen AG) kurduğu bağlantının ilk somut çıktısı olma özelliğini taşıyor.

Railport Genel Müdürü Fatih Yılmazkarasu, gerçekleştirilen operasyona ilişkin şunları söyledi: "Bitmiş araç ve konteyner trenini eş zamanlı elleçlediğimiz bu operasyon, Railport'un intermodal terminal işletmeciliğinde ulaştığı operasyonel yetkinliğin güçlü bir göstergesi. Kartepe'den Duisburg'a gerçekleştirdiğimiz ilk ihracat tren seferiyle, Türkiye ile Avrupa arasındaki lojistik köprüyü daha da güçlendiriyoruz. Stratejik iş birliklerimizle, hızlı, sürdürülebilir ve entegre terminal çözümlerimizi uluslararası taşımacılık hatlarına sunmaya devam edeceğiz" dedi.

Duisburg'a ulaşan konteyner yüklü trenin seferinin başarıyla tamamlanması Türkiye'nin küresel ağlara entegrasyonu açısından stratejik bir adım olarak değerlendiriliyor.



Pasifik Eurasia'dan İzmir-Şanghay Hattında İLK İHRACAT BLOK TRENİ

Pasifik Eurasia, lojistik ve dış ticaret alanında bir ilke daha imza attı. İzmir'den Çin'e ilk ihracat blok treni, 15 Nisan 2026, çarşamba günü İzmir Biçerova İstasyonu'ndan hareket ederek Şanghay'a doğru yola çıktı. Toplam 50 adet 40'lık konteynerden oluşan tren, Türkiye'nin en büyük beyaz eşya üreticilerinin ürünlerini Çin'in en önemli ticaret merkezlerinden biri olan Şanghay'a ulaştıracak.

Ege Bölgesi'nin üretim gücünü doğrudan Çin pazarına bağlayan bu stratejik adım, Türkiye-Çin ticaret ilişkilerinde yeni bir dönemin kapılarını aralıyor. Demiryolu taşımacılığının ihracattaki rolünü de güçlendiren önemli bir gelişme olarak öne çıkan söz konusu taşımalarla, Marmara Bölgesi'nin yanı sıra Ege Bölgesi de demiryolu üzerinden Asya pazarına doğrudan entegre edilmiş oldu. Türkiye'nin ihracat lojistiğinde bölgesel çeşitliliği artıran bu gelişme; taşıma süreleri ve maliyetlerde önemli avantajlar sağlarken, daha güvenli bir taşımacılık altyapısını da destekliyor.

İzmir-Şanghay hattında başlatılan bu ilk ihracat blok tren seferi, Türkiye'nin

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki konumunu güçlendirirken, demiryolu taşımacılığının sürdürülebilir, hızlı ve güvenilir bir alternatif olarak öne çıkmasını da destekliyor. Küresel ticaretin giderek daha fazla lojistik hatlar ve koridorlar üzerinden şekillendiği bir dönemde, bu yeni hat Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki etkinliğini artıran stratejik bir adım olarak öne çıkıyor.

Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erol Erkan, İzmir-Şanghay hattında başlatılan bu tarihi seferin yalnızca bir başlangıç olduğunu belirterek, şunları söyledi: "İzmir-Şanghay hattında başlattığımız bu ilk sefer, Türkiye'nin üretim gücünü Asya'nın en büyük pazarlarına kesintisiz ve rekabetçi bir şekilde ulaştırarak kalıcı bir lojistik koridorun temelini oluşturuyor. Hedefimiz, bu seferleri düzenli ve sürdürülebilir hale getirerek, başta Ege Bölgesi olmak üzere ülkemizin dört bir yanındaki ihracatçılar için hızlı, güvenilir ve maliyet avantajı sağlayan güçlü bir alternatif yaratmak. Pasifik Eurasia olarak Türkiye'yi Avrasya lojistik ağının merkezine konumlandırma vizyonumuz doğrultusunda



yatırımlarımıza ve öncü projelerimize kararlılıkla devam edeceğiz."

Pasifik Eurasia, daha önce gerçekleştirdiği Orta Koridor taşımaları, Çin-Türkiye karşılıklı blok tren operasyonları ve Avrupa-Asya hattındaki entegre lojistik çözümleriyle dikkat çekmişti. Türkiye'yi Avrasya lojistik ağının merkezine yerleştirme vizyonu doğrultusunda çalışmalarını sürdüren Pasifik Eurasia hem ithalat hem ihracat taşımalarında kritik projelere imza atmayı sürdürüyor.

Suriye sınırındaki 350 km'lik hat tren trafiğine açıldı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, 325 kilometrelik Karkamış - Nusaybin ile 25 kilometrelik Şenyurt-Mardin demiryolu hatlarında yürütülen rehabilitasyon çalışmalarının tamamlandığını duyurdu. Söz konusu hattın 31 Mart tarihi itibarıyla yeniden tren trafiğine açıldığını belirten Uraloğlu, "Bu hatları yeniden işletmeye alarak hem ekonomik canlılığı artırıyor hem de ülkemizin lojistik kapasitesini

güçlendiriyoruz" ifadesini kullandı.

Çalışmalar kapsamında hat ve istasyon altyapısının baştan sona yenilediğini belirten Uraloğlu, birçok istasyonda mevcut hatların sökülerek yeniden inşa edildiğini ifade etti. Altyapıda oluşan tahribatların giderildiğini vurgulayan Uraloğlu, özellikle sel ve doğal etkenler nedeniyle zarar gören kesimlerde gerekli müdahalelerin tamamlandığını belirtti. Uraloğlu, açıklamasında şu

ifadelere yer verdi: "750 metrelik hat kesiminde zemin güçlendirmesi gerçekleştirdik. Menfez imalatları ve drenaj düzenlemelerini tamamladık ve güzergâh boyunca platform iyileştirme çalışmalarını bitirdik. Sanat yapılarının güçlendirilmesine özel önem verdik. Köprü ve menfezlerde gerekli yenileme ve iyileştirme çalışmalarını da tamamlayarak hat genelinde 2 bini 500'ü aşkın köprü traversini yeniledik. Başta Karkamış Köprüsü olmak üzere kritik yapılarda dayanımı artırıcı müdahaleleri hayata geçirdik." Hattın yeniden devreye alınmasının hem yük taşımacılığı kapasitesini artıracığını hem de bölgesel entegrasyona katkı sağlayacağını söyleyen Uraloğlu, "Karkamış-Nusaybin Demiryolu Hattı ile Mardin-Şenyurt arasındaki hat Kalkınma Yolu Projesi kapsamında inşa edilecek Ovaköy-Nusaybin arasındaki demiryolu hattını destekleyecek" açıklamasında bulundu.





LOJİSTİK KUŞATMA ALTINDA!

"Hürmüz Boğazı'nda yaşanan fiili kapanma, Körfez'de küresel ticaretin en kritik damarlarından birini durma noktasına getirdi. Enerji akışından EPC projelerine, konteyner taşımacılığından tedarik zincirlerine kadar geniş bir yapı aynı anda baskı altına girerken, devreye alınan alternatif rotalar ise maliyet ve süre açısından sürdürülebilir bir çözüm sunamadı. Kriz, Körfez lojistiğinde kırılganlığı görünür kılarken Türkiye'nin kara koridoru potansiyelini yeniden stratejik gündemin merkezine taşıdı. Ancak mevcut tablo, geçici çözümlerin değil; planlı, çok modlu ve kalıcı lojistik mimarilerin artık bir zorunluluk olduğunu net biçimde ortaya koydu."

2 8 Şubat 2026'da Hürmüz Boğazı'nın fiilen kapanmasıyla başlayan kriz, Körfez'e yönelik lojistik akışları benzeri görülmemiş bir baskı altına aldı. Enerji ticaretinden EPC projelerine, endüstriyel tedarikten temel tüketim ürünlerine kadar geniş bir yelpazede tedarik zincirleri zorunlu olarak yeniden şekillendi. Ancak bu süreç, yalnızca geçici çözümlerin sınırlarını değil, kalıcı ve planlı alternatiflerin ne kadar eksik olduğunu da açık biçimde ortaya koydu.

BİR GECEDE KİLİTLENEN KÜRESEL DAMAR

28 Şubat 2026 geci Hürmüz Boğazı'nda yaşanan askeri tırmanış, Orta Doğu'da son yılların en ciddi lojistik kırıl-

malarından birine yol açtı. Dünya enerji ticareti ve küresel taşımacılık açısından hayati öneme sahip bir deniz geçidinin neredeyse bir gecede devre dışı kalması, yalnızca petrol ve LNG piyasalarını değil; konteyner taşımacılığını, ağır proje kargolarını, EPC projelerini ve gıda tedarik zincirlerini de doğrudan etkiledi.

"Bu ani kesinti, freight forwarder'lerden armatörlere, sigorta şirketlerinden yük sahiplerine kadar tüm paydaşları eş zamanlı olarak alternatif rota ve taşıma modelleri geliştirmeye zorladı."

Krizin etkisi, özellikle Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Kuveyt ve Suudi Arabistan gibi hem enerji ihracatçısı hem de yüksek ithalat bağımlılığı bulunan ülkelerde çok daha sert hissedildi.



Yasin Korkmaz
Logistics Lead, Tecnimont Hail & Ghasha EPC Project, Abu Dhabi

“Körfez bölgesinde alternatif limanlar ve geçici çözümlerle akış belirli ölçüde sürdürülebilmiş olsa da, bu modellerin ne maliyet ne de zaman açısından sürdürülebilir olmadığı artık açık. Körfez ve özellikle BAE’ye yönelik malzeme akışında; karayolu ve demiryolu entegrasyonunun güçlendirilmesi, uzun vadede boru hatları ve diğer çok modlu çözümlerle desteklenmesi, Türkiye’nin bu coğrafyada hem ekonomik hem de jeostratejik değerini artırabilecek güçlü bir potansiyel sunuyor.”

KÖRFEZ’DE EŞ ZAMANLI LOJİSTİK KIRILMA

Hürmüz Boğazı, günlük yaklaşık 15-20 milyon varil petrolün ve küresel LNG ticaretinin yaklaşık yüzde 20’sinin geçtiği stratejik bir arter. Savaş riski sigortalarının hızla geri çekilmesiyle birlikte gemi trafiği ciddi biçimde yavaşladı; önde gelen deniz taşıyıcıları Körfez geçişlerini askıya aldı.

BAE’de bazı liman operasyonları ve hava sahası kısıtlamalarına tabi tutulurken, Katar’da GPS parazitleri raporlandı, Kuveyt’te ise rafineri ve terminal operasyonlarında aksaklıklar yaşandı. Bu tabloda Suudi Arabistan’ın Kızıldeniz kıyısındaki Cidde ve Yanbu limanları, Körfez’e alternatif bir “geçici kurtarma hattı” olarak öne çıktı.

Ancak krizin aynı dönemde Babülmendep Boğazı ve Aden Körfezi çevresine de yayılması, deniz yolu üzerinden geliştirilen bu alternatifleri hem sınırlı hem de yüksek maliyetli hâle getirdi.

ALTERNATİF ROTALAR: ÇÖZÜM MÜ, GEÇİCİ YAMA MI?

Kriz ortamı, hızlı ve pragmatik çözümleri zorunlu kıldı. BAE özelinde Fujairah ve Khorfakkan limanları, Hürmüz dışındaki konumları sayesinde yeniden önem kazanırken; Umman’daki Sohar ve Duqm limanları ile Suudi Arabistan iç hat bağlantıları da alternatifler arasında değerlendirildi.

Ancak bu rotaların tamamı ciddi zaman ve maliyet dezavantajlarını beraberinde getirdi. Uzayan transit süreleri, sınırlı slot bulunabilirliği, artan iç nakliye maliyetleri ve sürekli değişen sigorta koşulları; force majeure, end-of-voyage ve savaş riski klotlarının tedarik zinciri dokümantasyonunu baştan sona yeniden şekillendirmesine neden oldu.

Bizzat bölgenin en büyük, dünyanın ise ilk beş içinde yer alan EPC projelerinden birinin lojistik ve tedarik zinciri süreçlerinin içinde

yer alan biri olarak şunu net biçimde söylemek gerekir: Alternatifler vardı, ancak bunların hiçbiri ideal değildi.

TÜRKİYE’NİN KARA BAZLI POTANSİYELİ

Kriz sürecinde Türkiye, deniz geçitlerine tamamen bağımlı olmayan kara bazlı taşımacılık potansiyeliyle dikkat çekti. Türkiye → Suriye → Ürdün → Suudi Arabistan → BAE hattı, tüm jeopolitik ve operasyonel risklerine rağmen uygulanabilir bir alternatif olarak gündeme geldi.

“Bu güzergâh, özellikle Batı menşeli ürünlerin Körfez’e kesintisiz ulaştırılması açısından Türkiye’nin stratejik konumunu yeniden görünür kıldı.”

Ancak sürecin plansız ve hazırlıksız gelişmesi, taşıma servis sağlayıcılarının, sigorta mekanizmalarının ve sınır geçiş altyapılarının bu hatta yeterince hazır olmaması önemli sınırlamalar yarattı.

Sınır kapılarındaki yoğunluklar, koordinasyon eksiklikleri ve teknik yetersizlikler nedeniyle hat daha çok düşük envanter değerine sahip yükler için tercih edildi. Yüksek envanter değerine sahip ekipmanlar ve proje kargoları ise risk seviyesi nedeniyle bu güzergâhta ancak sınırlı ölçüde taşınabildi.

Bu durum, Körfez’de yoğunlaşan yatırım projelerine yönelik inşaat, ekipman ve katma değerli ürün sevkiyatları için kalıcı, planlı ve çok modlu çözümlerin eksikliğini net biçimde ortaya koydu.

EPC PROJELERDE ZAMANLA YARIŞ

Zaman baskısının yüksek olduğu EPC projelerinde, kriz dönemlerinde alternatif lojistik çözümler üretmek bir tercih değil, zorunluluk hâline geliyor. BAE’de devam eden EPC projelerinde, tüm olumsuz koşullara rağmen farklı

rota ve taşıma modelleri üzerinde çalışılarak malzeme akışının belirli ölçüde sürdürülebildiği örnekler, esnek planlama, saha hâkimiyeti ve hızlı karar alma mekanizmalarının kriz yönetimindeki kritik rolünü net biçimde gösterdi.

GEÇİCİ ÇÖZÜMLER YETMİYOR

Politik ve askeri gelişmelerden en hızlı etkilenen alanların başında lojistik geliyor. Körfez bölgesinde alternatif limanlar ve geçici çözümlerle akış belirli ölçüde sürdürülebilmiş olsa da, bu modellerin ne maliyet ne de zaman açısından sürdürülebilir olmadığı artık açık.

Türkiye açısından ise bu kriz önemli bir farkındalık ve somut bir fırsat yarattı. Körfez ve özellikle BAE’ye yönelik malzeme akışında; karayolu ve demiryolu entegrasyonunun güçlendirilmesi, uzun vadede boru hatları ve diğer çok modlu çözümlerle desteklenmesi, Türkiye’nin bu coğrafyada hem ekonomik hem de jeostratejik değerini artırabilecek güçlü bir potansiyel sunuyor.

Bu yazıyı hazırlarken Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nun süreç boyunca aldığı hızlı ve yapıcı aksiyonları görmek, bu potansiyelin doğru adımlarla değerlendirilebileceğine dair önemli bir gösterge oldu.

“Açıkça görülüyor ki bu kriz, Türkiye’nin lojistik, ticari ve bölgesel konumunu güçlendirecek, kârlı ve sürdürülebilir fırsatları da beraberinde getirmiş durumda.”

Kriz geçici olabilir. Ancak lojistikte ortaya çıkan bu derslerin kalıcı çözümlere dönüşmesi, bölge için olduğu kadar Türkiye için de artık stratejik bir zorunluluk hâline gelmiş durumda.

UTİKAD ve SGS TransitNet'ten lojistikte verimlilik odaklı iş birliği

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ile SGS TransitNet arasında, lojistik sektöründe verimliliği artırmak ve üyelere katma değerli hizmet modelleri geliştirmek amacıyla İş Birliği Protokolü imzalandı. 11 Mayıs 2026 tarihinde gerçekleştirilen imza töreniyle hayata geçirilen iş birliği kapsamında, UTİKAD üyeleri SGS TransitNet tarafından sunulan transit beyan ve lojistik destek hizmetlerinden avantajlı koşullarla faydalanabilecek. İş birliğinin, lojistik firmalarının operasyon süreçlerini daha etkin, hızlı ve güvenli yönetmelerine katkı sağlaması ve uluslararası ticarete rekabet güçlerini artırması hedefleniyor.

SGS TransitNet altyapısı, transit beyannamelerinin dijital ortamda yönetilmesi, gümrük teminat süreçlerinin yürütülmesi ve transit operasyonlarının uçtan uca takip edilmesini mümkün kılarak lojistik süreçlerde önemli bir kolaylık sunuyor.

İki kurum arasında kurulan bu stratejik iş birliği, lojistik sektörde hizmet kalitesinin yükseltilmesi, operasyonel süreçlerin hızlandırılması ve UTİKAD üyelerinin uluslararası alanda daha güçlü bir konuma taşınması açısından önemli bir adım olarak değerlendiriliyor.

Bu iş birliği çerçevesinde, UTİKAD üyelerine SGS TransitNet'in uluslararası transit ağı, operasyonel altyapısı ve sektörel deneyimi ile destek sağlarken; sektörün ihtiyaçlarına yönelik ortak projeler ve bilgilendirme çalışmaları da hayata geçirilecektir.

UTİKAD ve SGS TransitNet arasındaki bu stratejik iş birliğinin, sektör paydaşlarına uzun vadeli değer yaratması ve lojistik süreçlerde sürdürülebilir verimliliği desteklemesi bekleniyor.

'ÜYELERİMİZ HIZ VE VERİMLİLİK KAZANACAK'

İmza töreninde konuşan UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, lojistik sektöründe iş birliklerinin önemine dikkat çekerek şu ifadeleri kullandı: "Lojistik sektörünün sürdürülebilir büyümesi ve uluslararası rekabet gücünün artırılması açısından stratejik iş birliklerini son derece kıymetli buluyoruz. SGS TransitNet

UTİKAD ile SGS TransitNet arasında imzalanan iş birliği protokolü kapsamında, dernek üyelerinin transit beyan ve lojistik destek hizmetlerine avantajlı koşullarla erişmesi hedefleniyor. İş birliğinin, operasyonel süreçlerde hız, güvenlik ve dijital verimlilik sağlaması amaçlanıyor.



Mine Kaya

Bilgehan Engin

ile gerçekleştirdiğimiz bu iş birliğinin, üyelerimizin operasyonel süreçlerine hız ve verimlilik kazandıracağına inanıyoruz."

'ÖNEMLİ PROJELERE İMZA ATACAĞIZ'

SGS TransitNet Genel Müdürü Mine Kaya ise iş birliğine ilişkin

değerlendirmesinde şunları söyledi: "Gerçekleştirdiğimiz bu iş birliği ile UTİKAD üyelerinin transit süreçlerinde daha hızlı, güvenli ve rekabetçi hizmetlere erişiminin desteklenmesi hedeflenmektedir. Özellikle ortak transit sistemi, dijitalleşme, gümrük süreçleri ve operasyonel verimlilik alanlarında önemli projelere imza atacağımıza inanıyoruz."

RENAULT TRUCKS D

Euro NCAP'ten 4 yıldız ve CitySafe etiketi kazandı

Dağıtım uygulamaları için özel olarak tasarlanan Renault Trucks D, 2026 Euro NCAP değerlendirmesinde 4 yıldız kazandı. Araç güvenliği performansı için Avrupa'da bir referans niteliği taşıyan bu değerlendirme programı, ağır hizmet kamyonlarını hedef alan son test sonuçlarını açıkladı. Renault Trucks D ayrıca, şehir içi sürüşte ve savunmasız yol kullanıcılarının korunması için en güvenli araçlara verilen CitySafe sertifikasına da hak kazandı.

Euro NCAP değerlendirmesine ilk kez katılan Renault Trucks D[1], doğrudan 4 yıldız elde ederek aktif ve pasif güvenlik özelliklerinin etkinliğini doğruladı. Bağımsız yol güvenliği kuruluşu, Renault Trucks D'de bulunan sürücü destek ve çarpışma önleme sistemlerinin kalitesini de özellikle vurguladı.

Şehir içi kullanım için özel olarak tasarlanan sistemler Euro NCAP tarafından özellikle sürücü görüşünü artırmasıyla öne çıkarıldı. Sürücünün doğrudan görüşünü iyileştiren alt

camlı opsiyonel yolcu tarafı kapısı ve panoramik görüş ile yolcu tarafı kamera sistemleri bu kapsamda değerlendirildi. Güvenlik donanımları arasında ayrıca öndeki araca yaklaşımda mesafe uyarısı, Adaptif Hız Sabitleyici (ACC) ve Gelişmiş Acil Frenleme Sistemi (AEB) yer alıyor. Euro NCAP, ACC ve AEB sistemlerinin arkadan çarpışmalarda yüksek etkinlik gösterdiğini, AEB'nin yayalar ve bisikletlilerle önden çarpışmalarda da başarılı performans sergilediğini belirtti. Ayrıca AEB sisteminin devre dışı bırakılması halinde 15 dakika içinde otomatik olarak yeniden aktif hale gelmesi, güvenlik sürekliliğini artıran bir özellik olarak öne çıktı.

Renault Trucks D modeli, %75 güvenli sürüş, %59 çarpışma önleme ve %80 kaza sonrası sistem puanlarıyla değerlendirilirken, City Safe sertifikası da aldı. Bu sertifika, aracın şehir içi kullanımda ve savunmasız yol kullanıcılarının korunmasında üst düzey güvenlik sunduğunu gösteriyor.



Euro NCAP'in 2024 itibarıyla ağır ticari araçları da kapsayan yeni değerlendirme sistemi; güvenli sürüş, çarpışma önleme ve kaza sonrası sistemler olmak üzere üç ana başlıkta 1 ila 5 yıldız arasında puanlama yapıyor. Renault Trucks T ve Renault Trucks D modelleri ise 4 yıldız Euro NCAP ve CitySafe sertifikasıyla öne çıkıyor.

Ford Trucks, Castrol ve Prometeon güçlerini birleştirdi

Ford Trucks, Castrol ve Prometeon ağır ticari araç performansını bütünsel bir deneyimle sahaya taşıyor. 24 Nisan – 22 Mayıs 2026 tarihleri arasında gerçekleşecek roadshow kapsamında üç şirket, Türkiye genelinde 13 şehir ve 15 farklı noktada sürücüler ve araç

sahipleriyle bir araya gelecek. Yaklaşık 4.500 kilometrelik rota boyunca ilerleyecek program Edirne Kapıkule Sınır Kapısı'ndan başlayarak İzmir Nakliyeciler Sitesi'nde tamamlanacak.

Türkiye tanıtım turu kapsamında katılımcılar; Ford Trucks'ın yeni nesil çekici modeli F-MAX'ın sürüş

ve performans özelliklerini, Castrol Vecton'un yüksek performanslı teknolojisinin katkısı ve Prometeon'un farklı yol ve yük koşullarına uygun lastik çözümlerini aynı platform üzerinde, birbiriyle bağlantılı şekilde deneyimleme fırsatı bulacak. Motor gücü, madeni yağ teknolojisi ve lastik çözümleri arasındaki uyum, sahadaki uygulamalar ve paylaşımlar eşliğinde katılımcılara aktarılacak. Tur boyunca gerçekleştirilecek uygulamalı anlatımlar ve birebir paylaşımlar ile yakıt tüketimi, lastik ömrü ve bakım süreçlerine dair sahada karşılığı olan pratik bilgiler sunulacak.

Kaptanlar Kulübü Senin Şehrinde Etkinliği boyunca katılımcılar yalnızca ürün ve hizmetleri tanımakla kalmayacak, aynı zamanda etkileşimli aktivitelerle keyifli bir deneyim de yaşayacak. Farklı oyun kurguları ve interaktif alanlar sayesinde ziyaretçiler etkinliğe aktif katılım sağlarken, gün sonunda gerçekleştirilecek ödüllü aktivitelerle deneyim daha da zenginleşecek.



8. Ağır Vasıta ve Treyler Zirvesi'nde sektörün dijitalleşme, otonom teknolojiler ve AB regülasyonlarına uyum süreci ele alınırken, eski filoların yenilenmesi ve sektörün veri odaklı yapıya dönüşmesi gerektiği vurgulandı.



Ağır vasıta ve treyler sektörü 'dönüşüm kaçınılmaz' diyor!

T AİD ve TREDER iş birliğiyle düzenlenen 8. Ağır Vasıta ve Treyler Zirvesi İstanbul'da yoğun katılımıyla gerçekleştirildi. "Dijitalleşme ve Otonom Teknolojiler Işığında Treylerin Yeni Yolculuğu" temasıyla düzenlenen zirvede, dijitalleşme, otonom teknolojiler, regülasyonlar ve değişen taşımacılık ekosistemi tüm yönleriyle ele alındı.

SEKTÖR YENİ BİR REKABET ÇAĞINA GİRİYOR

Zirvenin açılış konuşmasını yapan TREDER Başkanı Seyit Arslan, Türk treyler sektörünün artık yalnızca üretim gücüyle değil; teknoloji, kalite, marka değeri ve mühendislik kapasitesiyle küresel ölçekte söz sahibi olması gerektiğini söyledi. Türkiye'nin Avrupa'nın en büyük treyler pazarı haline geldiğine dikkat çeken Arslan, Türk üreticilerinin dünya liginde güçlü bir konuma ulaştığını belirterek, "Artık mesele sadece treyler üretmek değil; dünyanın taşıma sistemlerine yön veren bir ülke olmaktır" dedi. Sektörün geleceğinin dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve akıllı üretim teknolojileriyle şekillendiğini vurgulayan Arslan; hafiflik, yakıt verimliliği, karbon ayak izi, bağlantılı araç sistemleri ve elektrikli çekicilerle uyumlu treyler mimarilerinin yeni dönemin temel başlıkları olduğunu ifade etti. Rekabetin artık yalnızca fiyat odaklı olmadığını kaydeden Arslan, "Rekabet; akıl, mühendislik, marka, servis ve itibar rekabetidir" diyerek sektörün teknolojiye yatırım yaparak küresel pazarlarda daha güçlü bir konuma ulaşabileceğini söyledi. Konuşmasında genç kuşaklara da seslenen Arslan, yapay zekâ, veri analitiği ve dijital ikiz teknolojilerinin üretim süreçlerini dönüştürdüğünü belirterek geleceğin li-

derlerinin bu dönüşüme yön veren şirketler olacağını dile getirdi.

Ağır Ticari Araçlar Derneği (TAİD) Başkanı Burak Hoşgören, taşımacılık dünyasının artık sadece araçlardan ve filolardan ibaret olmadığını, araçların artık akıllı sistemlere dönüştüğünü söyledi. Otonom sürüş ve bağlantılı araç teknolojilerinin sektörün merkezinde yer aldığını vurgulayan Hoşgören, veriye dayalı sistemler sayesinde filolarda arızaların önceden öngörülebildiğini ve operasyonel verimliliğin arttığını belirtti. Otonominin artık geleceğin değil bugünün konusu haline geldiğini ifade eden Hoşgören, "Rekabetin kuralları değişiyor. Geleceği teknolojiyi ve veriyi doğru kullananlar şekillendirecek" dedi.

Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği (TAYSAD) Başkanı Yakup Birinci, rekabetin artık ülkeler arasında değil, ekosistemler arasında yaşandığını ifade ederek sektör dernekleri, iş dünyası ve kamu kurumlarının ortak hareket etmesinin her zamankinden daha kritik hale geldiğini belirtti. Ayrıca, Türkiye'nin üretim gücü, mühendislik kabiliyeti ve ihracat başarısıyla Avrupa'nın en önemli üretim merkezlerinden biri haline geldiğini söyledi.

BÜYÜME ANAHTARI, İŞ BİRLİĞİ VE KURUMSAL UYUM

Ağır Nakliyeciler Derneği (AND) Başkanı Salih Kodaman, "Ağır nakliyat ve treyler ekosistemi olarak bizler, bu dönüşümün sadece takipçisi değil, aynı zamanda yön vericisi olmak zorundayız. Türkiye'nin üretim gücü, mühendislik kabiliyeti ve sektörel deneyimi doğru yöntemlerle birleştiğinde, küresel anlamda çok daha güçlü bir konuma ulaşmamızı mümkün kılacaktır. Bu

noktada iş birliği kültürü, sektörümüzün en büyük gücüdür. Derneklerimiz ve paydaşlarımız arasındaki koordinasyon, yalnızca bugünün sorunlarını çözmekle kalmayacak, aynı zamanda geleceğin standartlarını da belirleyecektir" dedi.

Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Derneği Başkanı (LojiDer) Dr. Kayıhan Özdemir Turan, Türk treyler sektörünün üretim kapasitesi, mühendislik gücü ve ihracat performansı ile Avrupa'nın en güçlü üretim merkezlerinden biri haline geldiğini söyledi.

UND Başkanı Şerafettin Aras, ağır ticari araç ve treyler sektörünün artık yalnızca araç ve ekipman meselesi olmadığını, Türkiye'nin üretim, lojistik, ihracat ve küresel rekabet gücüyle doğrudan bağlantılı stratejik bir alan haline geldiğini söyledi. Aras, ağır nakliyat ve treyler ekosistemi olarak bu dönüşümün sadece takipçisi değil, aynı zamanda yön vericisi olmak zorunda olduklarını vurguladı. Ayrıca, Türkiye'nin üretim gücü, mühendislik kabiliyeti ve sektörel deneyiminin doğru yöntemlerle birleştiğinde, küresel anlamda ülkeyi çok daha güçlü bir konuma taşıyacağını belirtti.

UND Yüksek İstişare Kurulu Başkanı ve Tırsan Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoglu, sektörün sürdürülebilir büyümesi için sivil toplum kuruluşlarının, kamu kurumlarının ve sektör paydaşlarının birlikte hareket etmesinin büyük önem taşıdığını söyledi. Zirvenin yıllar içinde sektörün en önemli buluşmalarından biri haline geldiğini belirten Nuhoglu; ağır ticari araç, treyler, lojistik ve tedarik sanayisinin aynı platformda bir araya gelmesinin sektör adına güçlü bir mesaj verdiğini ifade etti.

Türk Standardları Enstitüsü (TSE) Başkanı Mahmut Sami Şahin, sektörün yalnız-

ca büyümeyle kalmayıp köklü bir dönüşüm sürecinden geçtiğine dikkat çekerek treylerlerin artık sadece yük taşıyan mekanik araçlar değil; veri ve enerji yöneten, akıllı sistemlerle donatılmış stratejik unsurlar haline geldiğini belirtti. Şahin, sözlerine şöyle devam etti: “Avrupa’nın ikincisi değil, birincisi olmaya çok yakın olduğumuzu düşünüyorum. Standart varsa güven vardır; güven varsa kalite, sürdürülebilirlik ve rekabet vardır. Biz biliyoruz ki standartları belirleyenler, geleceği belirler. Biz, standartlara uyan değil, ‘standartları belirleyen’ bir ülke olma hedefiyle sektörümüzle beraber hareket ediyoruz. Bir Konyalı olarak, Konya’da buluşma ve standartları birlikte belirleme davetine katılıyorum.”

Devlet Eski Bakanı Kürşad Tüzmen, Türkiye’nin Avrupa Birliği ile ticari ilişkilerinde yeni bir döneme ihtiyaç duyulduğunu belirterek Gümrük Birliği’nin günümüz şartlarına göre yeniden değerlendirilmesi gerektiğini söyledi. Sektör temsilcilerine Avrupa Birliği kurumlarıyla daha yakın temas kurulması çağrısında bulunan Tüzmen, Brüksel’de yalnızca üst düzey görüşmelerin değil, teknik ve bürokratik temasların da büyük önem taşıdığını ifade etti.

ZİRVE KAPSAMINDA ÜÇ AYRI PANEL GERÇEKLEŞTİRİLDİ

“Dijitalleşme ve Otonom Teknolojiler” panelinde sektör temsilcileri; akıllı üretim, veri yönetimi, elektrifikasyon ve güvenlik gibi başlıkların yanı sıra Türkiye’nin üretim kapasitesi, Avrupa’daki konumu ve dijital sistemlerin operasyonel verimliliğe etkisini değerlendirdi. SAF-Holland Türkiye Genel Müdürü Bilal Azizoğlu, sektörün elektrifikasyon, dijitalleşme, otonomi ve güvenlik ekseninde dönüşeceğini söyledi. Nevpa Group Yönetim Kurulu Başkanı Mesut Sayar üretim kapasitesini artıracaklarını açıklarken, Prometeon Türkiye Direktörü Uğur Aydın verimlilik çözümlerine dikkat çekti. BPW Avrupa Satış Direktörü Daniel Twilling-Birkholz ise akıllı filoların operasyonel verimliliğinin yüzde 95’e ulaştığını belirtti. İntermobil Genel Müdürü Rıfat Perahya, Türkiye’nin Avrupa treyler üretim

merkezine dönüşme yolunda ilerlediğini söyledi. Prometeon Türkiye, Rusya ve Türkiye Cumhuriyetler Ticaret Direktörü Uğur Aydın, şirket olarak lastik çözümlerini yaşam döngüleri boyunca titizlikle takip ettiklerini söyledi. Sektöre katma değerli çözümler geliştirdiklerini belirten Aydın, ProServices hizmetiyle her altı lastikte bir lastik tasarrufu sağladıklarını ifade etti. BPW Avrupa Satış Direktörü Daniel Twilling-Birkholz, yürüyen aksamdaki dijital dönüşümün filolara sağladığı somut katkılara dikkat çekti.

REGÜLASYONLARDA TÜRKİYE’NİN ROLÜ GÜÇLENİYOR

İkinci panelde “Regülasyonlar ve Sektöre Etkileri” tartışıldı. Panelde Türkiye’nin güçlü araç parkı ve ADR alanındaki uluslararası konumu öne çıktı; Türkiye’nin hem Avrupa hem BM nezdinde düzenleme süreçlerinde etkin rol aldığı ifade edildi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı UHDGM Genel Müdür Yardımcısı Y. Giray Yüksel, Türkiye lojistik ekosisteminin 1 milyon 579 bin 326 ticari araca ulaştığını belirtti. Filonun yüzde 57,5’ini ağır vasıta ve özel taşıtların oluşturduğunu ifade eden Yüksel, ülkede 284 bin 691 çekici ve 327 bin 61 yarı römork bulunduğunu açıkladı. TSE Ulaşım Sistemleri Merkez Başkanlığı Otomotiv Belgelendirme Grup Başkanı Öncü Alper, ADR kapsamında Türkiye’nin kamu-sanayi iş birliğinde güçlü bir modele sahip olduğunu vurguladı. “Muhteşem Üçlü” olarak TREDER, rafineri dolum tesisleri ve TSE altyapısını işaret eden Alper, Türkiye’nin uluslararası regülasyon süreçlerinde aktif ve belirleyici bir konumda olduğunu söyledi. TREDER Başkan Yardımcısı Kartal Erköy, sektörde regülasyonlar, güvenlik ve sürdürülebilir dönüşümün kritik önemde olduğunu belirtti. Avrupa Birliği düzenlemelerine dikkat çeken Erköy, eski filoların yenilenmesi için hurda teşviki ve ticari araç kredisi çağrısında bulundu.

YENİ ROTA: DÜŞÜK EMİSYON VE AKILLI SİSTEMLER

Zirvenin son paneli “Değişen Taşımacılık Ekosistemi ve Ortak Gelecek”te, sek-

törün ortak geleceği ile sürdürülebilirlik hedefleri masaya yatırıldı. TAİD Yönetim Kurulu Üyesi Kerem Taş, Türkiye’nin lojistik pazarının 100 milyar doların üzerine çıktığını ve bunun yüzde 58’inin karayolu taşımacılığıyla gerçekleştirildiğini söyledi. Küresel lojistik hacminin 11,5 trilyon doları aştığını belirten Taş, sektörün karbon emisyonu ve sürdürülebilirlik baskılarıyla karşı karşıya olduğunu vurguladı. TAİD Yönetim Kurulu Üyesi Kıvanç Kızılkaya, ağır ticari araçlarda elektrifikasyon, otonom sürüş ve bağlantılı araç teknolojilerinin aynı anda geliştiğini ifade etti. Önceliğin şu anda bağlantılı araçlara kaydığını belirten Kızılkaya, otonom sistemlerin ise kontrollü alanlarda test edildiğini söyledi. Sürücü profilinin de değişeceğini, yeni dönemde teknoloji ve veri yönetimi becerisi olan insan kaynağının öne çıkacağını vurguladı. Koluman Otomotiv Endüstri Ar-Ge Müdürü Erhan Biçer, araçların artık sadece mekanik ürünler değil, veri ve yazılım tabanlı “yaşayan sistemler” haline geldiğini söyledi. Tasarım süreçlerinde enerji, yazılım ve veri yönetiminin birlikte ele alındığını belirten Biçer, regülasyonların artık tasarımı belirleyen ana unsur haline geldiğini ifade etti. Ar-Ge süreçlerinde çevik yapılar ve yazılım mühendisliği ihtiyacının arttığını vurguladı. TAİD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı İffet Türken, Avrupa’nın sıfır emisyon hedefleri için altyapı, teşvik ve regülasyon uyumunun kritik olduğunu söyledi. Şarj altyapısı eksiklikleri ve ülkeler arası regülasyon farklılıklarının dönüşümü zorlaştırdığını belirten Türken, sınırda karbon düzenlemelerinin sektörü yeniden şekillendireceğini ifade etti. Dönüşümün ancak ortak politika ve koordinasyonla mümkün olacağını söyledi.

TAİD Yönetim Kurulu Üyesi Semih Pala ise, Türk treyler ve ağır vasıta sektörünün devlet destekleri ve sanayi geleneğiyle büyüdüğünü söyledi. Eximbank ve ticari atışelıkların ihracatta kritik rol oynadığını belirtti. Türkiye’nin yeni başarı hikayesinin lojistik koridorlar, demiryolu bağlantıları ve Orta Koridor projeleriyle yazılacağını ifade etti.





TIRSAN'ın geliştirdiği Pendle Low-Loader'a Türkiye ve Avrupa'dan tam not

Tırsan'ın ödüllü Ar-Ge Merkezlerinde geliştirdiği Pendle Low-loader, üstün manevra kabiliyeti, 600 mm'lik bağımsız pendle süspansiyonu ve 60 dereceye kadar hidrolik dümenleme performansı ile hem Türkiye'de hem Avrupa'da sektör profesyonellerinden tam not aldı.

Tırsan, ödüllü Ar-Ge Merkezlerinde geliştirdiği bağımsız pendle süspansiyon ve progresif hidrolik dümenleme sistemli pendle low-loader K.SLL P'yi Türkiye ve Avrupa ağır nakliyecisi ile bulunduğu etkinliklerle tanıttı. Ağır nakliye sektörünün temsilcileri, Tırsan Adapazarı Mega Üretim Kampüsü'nde gerçekleştirilen

etkinlikte bir araya geldi. Sektör temsilcileri Pendle Low-loader'ın yük bağlama, kademeli uzama ve 60 dereceye kadar hidrolik dümenleme fonksiyonlarını etkinlik alanında inceledi. 600 mm'lik süspansiyon hareket aralığına sahip bağımsız pendle süspansiyon ise Avrupa'nın ilk ve tek treyler test pistinde zorlu ve engebeli yollarda gösterdiği kusursuz denge performansı ile büyük

beğeni topladı.

Tırsan mühendisleri aracın fonksiyon ve performansının canlı izlendiği etkinlikte; tasarım, test, onaylama ve üretim süreçleri ile ilgili detaylı bilgilendirme gerçekleştirerek sektörün ileri seviye operasyonel opsiyon talepleri değerlendirildi.

Sektörün duayen isimleri tarafından titizlikle incelenen, Tırsan mühendisliğinin ürünü Pendle Low-loader, 600 mm'lik süspansiyon hareket açıklığı, 60 derecelik hidrolik dümenleme sistemi, Avrupa'nın zirvesinde üstün yük güvenliği donanımları ve Avrupa'nın korozyon önleme şampiyonu metalizasyonu özelliğiyle tam not aldı.

Türkiye'deki etkinliğin ardından, Tırsan'ın Almanya/Goch şehrinde bulunan fabrikasında Almanya başta olmak üzere 10 ülkeden, 100'ü aşkın sektör profesyonelinin katılımı ile Avrupa lansmanı gerçekleştirildi.

Avrupa Low-bed pazarında 2021 yılından bu yana devamlı olarak ilk 2 sırada yer alan Tırsan, ödüllü Ar-Ge Merkezlerinde geliştirdiği Pendle Low-loader ile müşterilerinin rekabetçiliğini tekne, uçak motoru, silo, jeneratör, iş makinesi gibi yüklerde yüksek manevra kabiliyeti ve süspansiyon hareket aralığı ile daha da artıracak.



AĞIR YÜK TAŞIMACILIĞINDA EN YÜKSEK MANEVRA EN RAHAT OPERASYON

Tırsan'ın geliştirdiği Pendle Low-loader, ağır yük taşımacılığında en yüksek manevra kabiliyeti ve en rahat operasyonu sunuyor.

Avrupa'nın ilk ve tek treyler test pistinde 30 ton yüklü vaziyette 1 milyon kilometrelik sürüş testi sonrasında onaylanan Pendle süspansiyonlu Low-loader'ın sağlam şasisi ve Tırsan mühendisliği ile geliştirilen süspansiyon sistemi; yapısal bütünlük, burulma dayanımı, uzun ömür, yük dağılımı, yol tutuşu ve işlevsellik alanlarında üst performansı garantiliyor.

Bağımsız pendle süspansiyon ve 60 dereceye kadar progresif hidrolik dümenleme sistemi, 0-60 derece arasındaki tüm açılardan Ackermann prensiplerine tam uyum sağlar. Bu sayede 90 dereceden keskin dönüşler, stabilize yollar, tarla yolları ve şantiye sahaları gibi en zorlu koşullarda dahi kusursuz araç hizalaması ve en rahat operasyonu sunar.

Tırsan Ar-Ge merkezlerinde geliştirilip onaylanan bağımsız pendle süspansiyon Avrupa'nın en yüksek hareket aralığı 600 mm'ye varan süspansiyon hareket aralığı sunarak, maksimum yük dengesi ve güvenliği sağlıyor. Almanya mevzuatına uygun olarak aks başına 12 ton taşıma kapasitesi sunar.

350 mm ile Avrupa'nın en düşük platform yükleme yüksekliğini sunan K.SLL P, 3.650 mm yüksekliğe kadar yüklerin ilave izin gerektirmeden taşınmasına olanak tanır. 500 mm'lik kademeler ile 5.550 mm uzayan şasisi ve 2 x 225 mm genişletme braketleri ile iş makinelerinden tarım ve endüstriyel silolara, yapı bileşenlerinden tekneler kadar çok çeşitli yükleri maksimum dengeyle taşır.

Kapalı halde 6.750 mm, uzamış halde 12.300 mm olan havuz ile tüm araç uzunlukları, TÜV-DEKRA tarafından Paragraf 70 yönetmeliğine uygunluk kapsamında onaylanmıştır. Böylece bağımsız pendle süspansiyonlu Low-loader, her konfigürasyonda en yüksek manevra ve en rahat operasyonu sunar.



TIRSAN – ZF İŞ BİRLİĞİNDE KAPSAM YENİ İMZALAR İLE GENİŞLETİLDİ

Tırsan, ZF ile 30 yılı aşkın süredir sürdürdüğü iş birliğini Yazılım Güncellemesi ve Yazılım Güncelleme Yönetim Sistemi'ne (SUMS) ilişkin Birleşmiş Milletler Yönetmeliği UN/ECE R156 düzenlemesi kapsamında genişletti.

Tırsan'ın ZF donanımlı tüm treylerlerini kapsayacak yeni iş birliğinin imza töreni Tırsan'ın 2. Ar-Ge Merkezi'nde; Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, ZF'nin Avrupa, Orta Doğu ve Afrika Treyler Satış ve Kilit Müşteri Yönetimi Başkan Yardımcısı Christian Hainzl, Treyler Lansman Uygulama Mühendisi ve SUMS Uzmanı Dr. Peter Bruns,

Intermobil Yönetim Kurulu Başkanı Nadine Perehya ve Genel Müdürü Rifat Perehya'nın katılımı ile gerçekleştirildi. Törende konuşma yapan Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu: "Tırsan tüm paydaşlarıyla uzun soluklu ve verimli

ilişkiler kurarak müşterilerinin rekabetçiliğini arttırmaya devam etmektedir. ZF ile 30 seneyi aşkın güvene dayalı iş birliğimizi en son yasal düzenlemeleri de içerecek şekilde genişlettik. Büyüyerek devam eden işbirliğimizin hayırlı olması dilerim" dedi. ZF ve Tırsan iş birliği kapsamında, Birleşmiş Milletler'in UN/ECE R156 Yazılım Güncelleme Yönetim Sistemi (SUMS) yönetmeliğine tam uyum sağlanacak. ZF'nin geliştirdiği SUMS altyapısı sayesinde Tırsan'ın ZF donanımlı treylerlerindeki elektrik ve fren sistemlerine ait veriler 10 yıl boyunca güvenli şekilde saklanacak. Sistem; AB'de GDPR, Türkiye'de ise

KVKK başta olmak üzere veri koruma düzenlemelerine uygun çalışacak. Böylece Tırsan'ın Türkiye ve 70'ten fazla ülkede kullanılan treylerlerinde yazılım güncellemeleri güvenli, kontrollü ve uluslararası standartlara uygun şekilde yönetilecek.





RENAULT TRUCKS

Koch Lojistik, Renault Trucks ile devam ediyor

Koch Lojistik, filosunu Renault Trucks T çekicilerle genişletmeye devam ediyor. Yıllık ortalama 7.000 taşıma operasyonu gerçekleştiren Koch Lojistik, yeni 10 adet ADR'li Renault Trucks T 480 çekici ile 2026 yılı hedeflerine doğru ilerliyor. Yeni araçlar Koçasanlar Otomotiv Orhanlı Plaza'da Koch Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Ayşe Kalafatoğlu ve Merve Şenel'e teslim edilirken Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel, Koçasanlar Holding Yönetim Kurulu Üyesi Lokman Koçasan, Koçasanlar Otomotiv Genel Müdürü Mesut Süzer ve Kocaeli Şube Direktörü Ahmet Güler teslimatta bulundular.

Teslimat töreninde konuşan Koch Lojistik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ayşe Kalafatoğlu, şirketin hizmet çeşitliliği ile Asya

ve Avrupa'daki yapılanmalarını güçlendirdiğini belirterek, tüm lojistik faaliyetlerini global hedefleri doğrultusunda Kochem markası altında birleştirdiklerini söyledi. Kalafatoğlu, uluslararası pazarlardaki büyüme hedefleri kapsamında filo yatırımlarını sürdürdüklerini ifade etti. Ayşe Kalafatoğlu, aldıkları araçlarda rekabetçi faiz oranları ve esnek ödeme seçeneklerinin süreç yönetiminde önemli avantaj sağladığını dile getirdi.

Koch Lojistik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Merve Şenel ise 2024 yılında filoya katılan Renault Trucks çekicilerin yakıt performansı, sürücü memnuniyeti ve düşük bakım maliyetleriyle operasyonel verimliliğe katkı sağladığını belirtti. Bu memnuniyet doğrultusunda yeniden Renault Trucks T çekicilere yatırım yaptıklarını kaydeden Şenel, şirketin yeni araçlarla birlikte toplam 140 çekicilik

filoya ulaştığını aktardı. Ayşe Kalafatoğlu, rekabetçi faiz oranları ve esnek ödeme seçeneklerinin süreç yönetiminde önemli avantaj sağladığını dile getirdi.

Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel de Koch Lojistik'in 10 adetlik yeni yatırım kararının iş birliklerini güçlendirdiğini belirterek, Renault Trucks T 480 ADR çekicilerin yakıt verimliliği, sürüş konforu ve düşük toplam sahip olma maliyetiyle operasyonel performansa katkı sunduğunu ifade etti.

Koch Lojistik, araç yatırımlarında Renault Trucks Finansal Hizmetler'in sunduğu esnek finansman çözümlerinden yararlanırken, ayrıca Renault Trucks'ın Optifleet Filo Yönetim Sistemi'ni kullanarak araç takibi, takograf yönetimi ve yakıt tüketimi optimizasyonu sağlıyor.

İSTANBUL LOJİSTİK'E 20 ADET RENAULT TRUCKS T480 ÇEKİCİ

Renault Trucks, İstanbul Lojistik ile uzun yıllara dayanan iş birliğini yeni bir yatırımla pekiştirerek 20 adet Renault Trucks T480 çekicinin teslimatını gerçekleştirdi. Yeni teslim aldığı 20 adet T480 çekici ile Avrupa operasyonlarını güçlendiren şirketin, daha önce filosuna kattığı Renault Trucks araçları 1 milyon kilometreye ulaşan performans sergiliyor. Yeni araçların teslimatı; İstanbul Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Tasar, Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel, Renault Trucks Türkiye Filo Müşterilerinden Sorumlu Ülke Müdürü Cihan Kayan, Koçasanlar Holding Yönetim Kurulu Üyesi Lokman Koçasan, Koçasanlar Otomotiv Genel Müdürü Mesut Süzer ve Filo Satış Direktörü Ahmet Sezer'in katılımlarıyla gerçekleştirildi.

İstanbul Lojistik Genel Müdürü Cihan Tasar, operasyonlarda verimlilik ve sürdürülebilirliğin öncelikli olduğunu belirterek, Renault Trucks araçlarının uzun hizmet ömrü, düşük bakım maliyetleri ve sürücü memnuniyeti sayesinde tercih edildiğini

söyledi. Tasar, büyüme stratejilerinde parsiyel taşımaların hacmini artırmaya odaklandıklarını ifade etti.

Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Yusuf Adıgüzel ise T480 çekicilerin düşük maliyet, yüksek operasyonel verimlilik ve kesintisiz hizmet sunduğunu belirterek, 1 milyon kilometreyi aşan kullanım deneyiminin araçların sahadaki güvenilirliğini ortaya koyduğunu dile getirdi. Koçasanlar Holding Yönetim Kurulu Üyesi Lokman Koçasan da İstanbul Lojistik'in Renault Trucks Excellence

Bakım Sözleşmesi'ni tercih ettiğini belirterek, sözleşme kapsamında bakım programlarının filoya özel planlandığını, aşınma parçalarının değişimi dahil kapsamlı hizmet sunulduğunu ve uluslararası geçerlilik sayesinde Avrupa genelinde kesintisiz servis desteği sağlandığını ifade etti. 1 milyon kilometreye varan sorunsuz kullanım performansı, İstanbul Lojistik'in yatırım kararlarında önemli rol oynarken, Renault Trucks'ın Avrupa'daki yaygın servis ağı ve satış sonrası hizmetleri de operasyonel sürekliliği destekliyor.





EvoLog Lojistik'ten 150 adet yeni Tırsan Treyler yatırımı

Tırsan, EvoLog Lojistik'e 150 adetlik Tırsan Tenteli Perdeli Multi-Ride yatırımının ilk treylerini teslim etti.

Teslimatların tamamlanmasıyla birlikte EvoLog Lojistik filosundaki Tırsan sayısı 1.200'e ulaşacak. EvoLog'un Çatalca'daki lojistik merkezinde düzenlenen törene EvoLog Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Barış Talay, EvoLog Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Birol Çalışkan ve Tırsan Treyler Satış İcra Kurulu Başkanı Ertuğrul Erkoç katıldı.

Törenin açılış konuşmasını yapan EvoLog Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Barış Talay, şirketin filo ve depo yatırımlarıyla büyümeyi sürdürdüğünü belirtti. Talay, "Uluslararası karayolu taşımacılığındaki kapasitemizi ar-

tırmak için filo yatırımlarımıza devam ediyoruz. Haziran sonunda tamamlanacak 150 adetlik yatırım ile filomuzdaki Tırsan sayısı 1.200'e ulaşacak. Çatalca'daki 23.000 m²'lik depomuz da 39 yükleme rampasıyla yakında hizmete açılacak. Planlı ve stratejik yatırımlarla operasyonlarımızı büyütüyor, müşterilerimize daha hızlı ve güvenilir hizmet sunuyoruz" dedi. Talay, Tırsan ile 2017 yılından bu yana devam eden iş birliğinin altını çizerek sözlerini sürdürdü: "Tırsan'ın yoğun Ar-Ge çalışmaları ve test süreçleri sonucunda sektöre sunduğu treylerler, operasyonlarımızda ihtiyaç duyduğumuz en ince ayrıntılara kadar beklentilerimizi karşılıyor. Müşterilerimiz için daha hızlı ve güvenli taşımacılığı en verimli şekilde sunmak istiyoruz. Bu noktada saha operasyonlarına

hakim, ihtiyaçlarımızı mühendislik çözümlerine dönüştüren Tırsan mühendislerine teşekkür ediyorum. İş birliğimizin güçlenerek devam edeceğine inanıyorum."

Tırsan Treyler Satış İcra Kurulu Başkanı Ertuğrul Erkoç ise, "EvoLog Lojistik, yatırımları, başarıları ve sahada güçlü operasyon tecrübesine sahip kadrosuyla kendini ispatlamış değerli iş ortaklarımızdır. Tırsan, Avrupa'nın en yüksek kapasite ve yetkinliğine sahip Ar-Ge merkezleri ve uzman mühendislerinin katkısıyla sektörün başarısını ve rekabet gücünü arttırmaya kararlılıkla devam ediyor. Yaklaşık 10 yıldır süren iş birliğimiz, 2025 yılında sektörün yoğun ilgi ve katılımıyla lanse ettiğimiz Yeni Nesil Tenteli Perdeli araçlarımıza yapılan bu yatırımla daha da güçlendi" dedi.

MERCEDES-BENZ TÜRK

Sertel Grup Lojistik filosunu 153 adet Actros ve Atego ile genişletti

Sertel Grup Lojistik, 30 yılı aşkın süredir sürdürdüğü yurt içi ve uluslararası taşımacılık faaliyetleri kapsamında filosunu 153 adet Mercedes-Benz Actros ve Atego ile güçlendirdi. 500'ü aşkın araçlık filonun büyük bölümünü Mercedes-Benz araçların oluşturduğu şirket, yeni yatırımla operasyonel kapasitesini daha da artırdı.

Adile Sultan Sarayı'nda düzenlenen teslimat töreninde konuşan Sertel Grup Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Abdullah Sert, 30 yılı aşkın süredir sektörde kaliteli ve güvenilir hizmet sunmaya odaklandıklarını belirterek, "Teslim aldığımız 153 yeni Mercedes-Benz araç ile önemli bir yatırımı daha hayata geçirmenin mutluluğunu yaşıyoruz. 500 aracın üzerindeki filomuzun tamamına yakını Mercedes-Benz marka araçlardan oluşuyor. Bu yatırımla operasyonel gücümüzü artırmayı, hizmet kalitemizi ileri taşımayı ve müşterilerimize sunduğumuz değer



büyütmeyi hedefliyoruz" dedi.

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt ise yatırımın sadece araç teslimi değil, doğru analiz edilmiş bir operasyon çözümü olduğunu vurgulayarak, "Farklı operasyon alanlarında yürütülen yoğun faaliyetler araçların performansını, dayanıklılığını ve verimliliğini daha kritik hale getiriyor. Teslim ettiğimiz 153 adet Actros ve Atego'nun Sertel Grup Lojistik'in operasyonlarına önemli katkı sağlayacağına inanıyoruz. 15 yılı aşkın iş birliğimizin daha da güçlenerek devam etmesini diliyoruz" ifadelerini kullandı.

Koluman Holding Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Saltık da teslimata ilişkin değerlendirmesinde, "Müşterilerimizin ihti-

yaçlarına özel çözümler sunmayı ve operasyonel verimliliklerine katkı sağlamayı öncelik olarak görüyoruz. Sertel Grup Lojistik için en uygun araçların belirlenmesi ve sürecin sorunsuz tamamlanması adına yoğun bir çalışma yürüttük. Bu teslimat, sürdürülebilir iş birliğimizin önemli bir yansımasıdır" dedi.

Has Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Latif Karaali ise, "Müşterilerimizin operasyonlarına en uygun araç ve hizmet çözümlerini sunmayı önceliklendiriyoruz. Sertel Grup Lojistik'in geniş kapsamlı operasyonlarına uygun araç konfigürasyonlarını titizlikle belirledik. Bu teslimat bizim için yalnızca bir satış değil, uzun vadeli güvene dayalı bir iş ortaklığının göstergesidir" ifadelerini kullandı.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım ve Finans Ofisi'nin koordinasyonu ile Türkiye'nin yatırım ortamını uluslararası kamuoyuna tanıtmak amacıyla Türkiye'de bulunan Fransız basın heyeti, Anadolu Isuzu'nun Kocaeli Çayırova'daki üretim tesisini ziyaret etti. Program kapsamında basın mensupları; üretim sahasını, Ar-Ge merkezini ve şirketin kurumsal yapılanmasını yakından inceleme fırsatı buldu. Kamyon, hafif kamyon, midibüs ve otobüs segmentlerinde Türkiye'nin önde gelen üreticileri arasında yer alan Anadolu Isuzu'nun üretim altyapısı, ileri teknolojileri, mühendislik kabiliyeti ve Ar-Ge yetkinlikleri hakkında bilgi verildi.

Anadolu Isuzu Çayırova Tesisine uluslararası ziyaret

Anadolu Isuzu, Kocaeli Çayırova'daki üretim tesisinde, dijital kalite kontrol sistemleri, IoT ve dijital ikiz teknolojileriyle desteklenen akıllı üretim altyapılarıyla faaliyet gösteriyor. Avrupa başta olmak üzere 45'ten fazla ülkeye ihracat yapan Anadolu Isuzu, "terzi usulü üretim" yaklaşımıyla farklı pazarların ihtiyaçlarına özel araçlar geliştiriyor. Yüksek yerlilik oranına sahip modeller geliştiren Anadolu

Isuzu, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik odaklı dönüşüm stratejileri yürütüyor. Uluslararası büyüme hedefleri kapsamında 2025 yılında Özbekistan merkezli SamAuto'nun çoğunluk hissesini devralarak ilk yurt dışı üretim yatırımını gerçekleştiren Anadolu Isuzu'nun "Geleceğin Mobilitesi" vizyonu kapsamındaki yenilikçi uygulamaları da Fransız basın heyetiyle paylaşıldı.



Marubeni Türkiye Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Üyesi Cevdet Alemdar oldu!

Marubeni Corporation'ın iştiraki Marubeni Türkiye'de (Marubeni Dağıtım ve Servis) üst düzey bir yönetim değişimi gerçekleştirdi. Şirkette Genel Müdürlük ve Yönetim Kurulu Üyeliği görevine, 1 Mayıs 2026 itibarıyla Cevdet Alemdar atandı.

Cevdet Alemdar, Sabancı Holding ve grup şirketlerinde uzun yıllara dayanan üst düzey yöneticilik deneyimiyle dikkat çekiyor. Kariyerine 1993 yılında Sabancı Holding'de başlayan Alemdar; Kordsa'nın Brezilya, Tayland ve Çin'deki operasyonlarında genel müdürlük görevlerini üstlendi, Güney Amerika ve Asya Pasifik bölgelerinde satış ve pazarlama liderlikleri yürüttü. Türkiye'ye dönüşünün ardından teknik tekstil ve lastik alanlarında Ar-Ge ve inovasyon süreçlerine liderlik eden Alemdar, Temsa İş Makinaları Genel Müdürü olarak Komatsu ve Volvo Trucks distribütörlüklerinin büyümesine katkı sağladı.

2017-2020 yılları arasında Brisa



Bridgestone Sabancı CEO'su olarak görev yapan Alemdar, 2020'de Sabancı Holding Sanayi Grup Başkanı, 2024'te ise Mobilite Çözümleri Grup Başkanı olarak sorumluluk üstlendi. Bu süreçte mobilite, sanayi ve lojistik alanlarında grubun dönüşüm stratejilerine liderlik etti.

Marubeni Türkiye, Komatsu,

Volvo Trucks, Bomag, Tadano, Dieci ve Crown gibi global markaların satış ve satış sonrası hizmetlerini yürütürken; Platinum Rent markasıyla kiralama, Platinum Used markasıyla ikinci el hizmetleri de sunuyor. Şirket, Cevdet Alemdar'ın deneyimi ve vizyoner liderliğiyle sürdürülebilir büyüme yolculuğunu yeni bir aşamaya taşımayı hedefliyor.

EŞREF ZEKA GÖREVİNDEN AYRILDI

Öte yandan, 2017 yılından bu yana Marubeni Dağıtım ve Servis CEO'su olarak görev yapan Eşref Zeka, 30 Nisan 2026 itibarıyla görevinden ayrıldı. Zeka'nın liderliği döneminde şirketin iş alanları genişletilmiş, yeni distribütörlükler portföye eklenmiş ve özellikle Volvo Trucks markası Türkiye'de önemli bir büyüme ivmesi yakalayarak 2025 yılında yüzde 10,1 pazar payına ulaşmıştı. Ayrıca dijital dönüşüm ve sürdürülebilirlik odaklı yatırımlar da bu dönemde hayata geçirildi.

A gate of logistics opening from Türkiye to the world



www.logisticsinturkiye.com



What do you need in Türkiye?

- freight from/to Türkiye
- warehouses
- logistics partners
- companies in various services
- news ● interviews ● reports



find all on

www.logisticsinturkiye.com

contact: cemk@esmyayincilik.com.tr



AIR FREIGHT



OCEAN FREIGHT



ROAD FREIGHT



INTERMODAL

INDUSTRY FOCUS



Aerospace
& AOG



Automotive



Chemicals



Fashion &
Garments



Health Care &
Life science



E-Commerce

SPECIAL SERVICES



Heavy Lift
& Projects



Ship spares &
Marine logistics



Live animals

MEMBERSHIPS



CERTIFICATES

