www.lojistikhatti.com

UTA Lojistik

ULUSLARARASI LOJİSTİK DERGİSİ

TEMMUZ 2025 YIL 31 SAYI 7

FREIGHT JUST ile

50. yılımızda 50 ülkede

KAPIDAN KAPIYA TAŞIMAYI DİJİTALLEŞTİRDİK

ERKAN GÜL

Azure Grup Yönetim Kurulu Başkanı

Ulusal ve Uluslararası Lojistik Ekosistemi 10. EKONOMi ve LOJiSTiK ZiRVESi'nde BULUŞTU

- Dr. Yusuf Karakaş
- Sinan Oğuz
- Selen Günel Susuz
- Turgut Erkeskin
- Radu Dinescu
- Murat Baykara
- Barış Dillioğlu
- Bilgehan Engin
- Berna Akyıldız
- Onur Küçükakdere
- Dr. Ivan Petrov
- Stephane Graber
- Mario Apostolov

PAN FLASH
PAN LOGISTICS
PAN 360 SUSTAINABILITY
24 SAATTE TESLİM
7/24
İHRACAT KARGONUZA ULTRA-HIZLI BİR SERVİS
- 15.000€ mal bedeline
- 300kg brüt agırlıga kadar
- Kapınızdan-Dünyanın direkt uçulan her havalimanına

BATU LOGISTICS
Logistics redefined

Mükemmel Lojistik Operasyonlarda İzimiz Var!

444 BATU 2288

batulogistics.com | info@batulogistics.com

EvoLog
Love Of Green
evolution
of sustainability
Sürdürülebilirliğin Evrimi:
Gelecek için Dönüşüm!
www.evolog.com.tr
info@evolog.com.tr
+90 212 999 86 86
KARAYOLU
HAVAYOLU
DENİZYOLU
DEPOLAMA

bu sayıda...

16 'Freight Just' ile 50. yılımızda 50 ülkede taşımayı dijitalleştirdik

Erkan Gül

20 Ulusal ve Uluslararası Lojistik Ekosistemi 10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nde buluştu

22 Türkiye için Orta Koridor fırsatı büyüyor

Turgut Erkeskin

Radu Dinescu

23 Tır Sistemi, ticareti barışın aracı haline getirdi

25 Lojistik sektörüne yeni teşvikler yolda

Dr. Yusuf Karakaş

Sinan Oğuz

36 İntermodalde bölgesel üs olmaya adayız

» İÇİNDEKİLER

DOSYA

10. EKONOMİ VE LOJİSTİK ZİRVESİ

20 Ulusal ve Uluslararası Lojistik Ekosistemi 10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nde buluştu
22 Turgut Erkeskin: Türkiye için Orta Koridor fırsatı büyüyor
23 Radu Dinescu: Tır Sistemi, ticareti barışın aracı haline getirdi
25 Dr. Yusuf Karakaş: Lojistik sektörüne yeni teşvikler yolda
27 Barış Dillioğlu: Ortak akılla lojistiği üst lige taşıyabiliriz
28 Gökalp Kobe Ertuğrul: Lojistik 5.0 çağı başladı
29 Erol Erkan: Demiryolunda güçlü bir hikâye yazabiliriz
31 Dr. Ivan Petrov: Multimodal koridorlar ve dijitalleşme lojistiğin geleceğini şekillendiriyor
32 Stephane Graber: Elektronik konşimento ile dijitalleşmede yeni bir döneme giriyoruz
33 Mario Apostolov: UN/CEFACT veri standartları dijital lojistik koridorlarının anahtarı
34 Michael Dill: Regülasyon tsunamisi kapıda yüzmeyi öğrenenler kazanacak
36 Sinan Oğuz: Türkiye, intermodal taşımacılığın bölgesel üssü olmaya aday
37 Fuat Pamukçu: İntermodal taşımacılık karayolunun yeni sigortası
38 Selen Günel Susuz: AB ile ticaretin geleceği için lojistikte yeşil uyum kaçınılmaz
39 Hakan Çetin: Lojistik büyümeyi karşılayacak insan kaynağına yatırım yapmalıyız
40 Halil Özendi: Yeşil lojistikte başarı kamu ve özel sektör iş birliğiyle mümkün
41 Faruk Doğan: 2027'den sonra limanlar kapasite sınırına dayanacak!
42 Bülent Aymen: Yüksek faizler yatırımları zorluyor devlet desteği önemli
52 9. Yılın Lojistikte Başarı Ödülleri sahiplerini buldu

HABER

16 Erkan Gül: Freight Just ile 50. yılımızda 50 ülkede taşımayı dijitalleştirdik
18 Seyir Mobil, dijital takograf teknolojisini iki yeni ürünle güçlendirdi
61 Türkiye ile Suriye arasında doğrudan yük taşımacılığı başlıyor

LOJİSTİK GÜNDEM

60 Seyhan Gülhan: Perakende lojistiğinde yeni nesil yaklaşımlar

KÜRESEL TİCARETTE STRATEJİK ÖNEME SAHİP SOĞUK ZİNCİR LOJİSTİĞİ

BİLGEHAN ENGİN
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

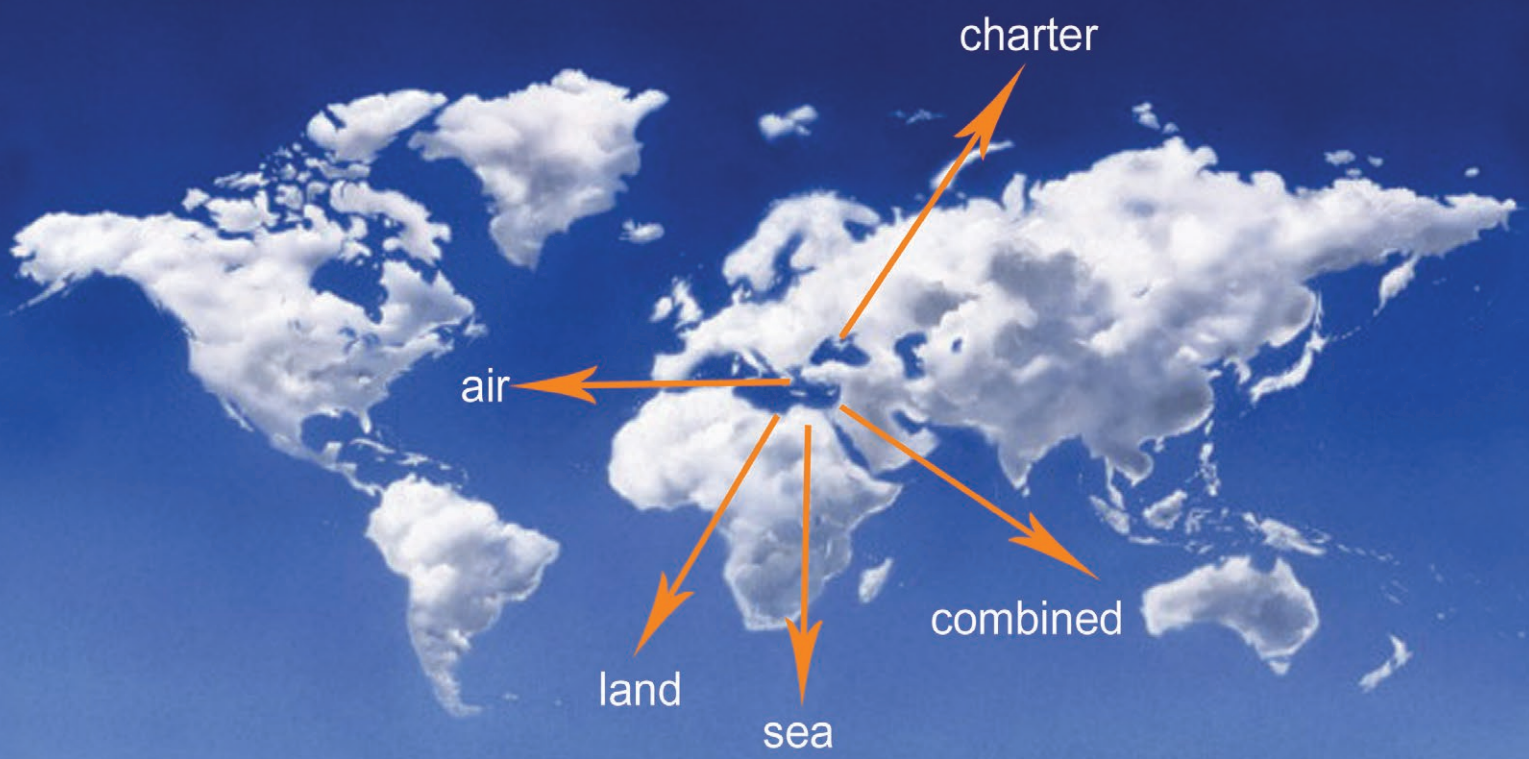
LOJİSTİKTE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE SOĞUK ZİNCİR LOJİSTİĞİNDE DEMİRYOLU

ONUR KÜÇÜKAKDERE
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

REIBEL TRANSPORTATION & TRADE INC.

"Your reliable partner in Türkiye"

transportation is



our job...

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

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

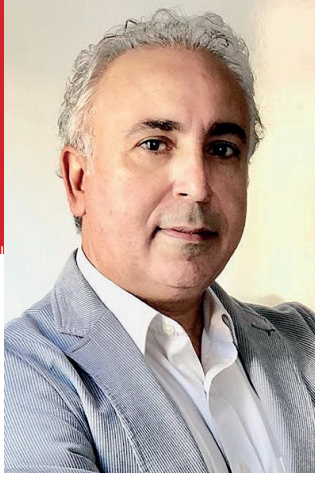
SABİHA GOKCEN AIRPORT OFFICE-ISTANBUL TURKIYE
Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, HEAŞ Kargo Terminali, C Blok, Asma Kat, A-56 81440 Pendik - ISTANBUL - TURKIYE
Tel: +90 216 588 01 24 (pbx) Fax: +90 216 588 01 26 e-mail: saw@reibel.com.tr

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

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

EDİTÖRDEN

Cem KAÇMAZ
cemk@esmyayincilik.com.tr



ORTAK AKIL VE DİJİTAL ZEKÂYLA GELECEĞİ KURMAK!

2-3 Temmuz tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen 10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, yalnızca sektör temsilcilerini bir araya getiren bir etkinlik değil; aynı zamanda lojistik ekosisteminin geleceğe dönük stratejik vizyonunun tartışıldığı önemli bir platforma dönüştü. On yıldır lojistik dünyasının nabzını tutan bu zirve, bu yıl küresel kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla uluslararası bir boyut kazandı. Toplam 13 oturumda 47 konuşmacının katkısıyla şekillenen bu büyük buluşma, lojistiğin yalnızca bir taşıma faaliyeti olmadığını, aynı zamanda stratejik bir kalkınma aracı olduğunu bir kez daha ortaya koydu.

Zirvenin ana temaları arasında yeşil dönüşüm, dijitalleşme, intermodal taşımacılık, e-konşimento, veri odaklı tedarik zinciri yönetimi ve Orta Koridor'un stratejik potansiyeli yer aldı. Bu yılın ana mesajı ise yalnızca teknik başlıklara değil; ortak akıl, iş birliği ve dijitalleşme ekseninde sürdürülebilir büyümeye odaklandı.

Öne çıkan başlıklardan biri, Türkiye'nin coğrafi avantajlarının akıllı yatırımlarla desteklenmesi gerekliliğiydi. Orta Koridor'un daha etkin kullanımı, Türkiye'yi bölgesel bir oyuncudan küresel bir aktöre dönüştürebilir. Ancak bu vizyonun hayata geçmesi, yalnızca fiziksel altyapıyla değil; dijital çözümler, sürdürülebilir uygulamalar ve stratejik iş birlikleriyle mümkün olacak.

Zirve boyunca dijitalleşmenin bu dönüşümdeki belirleyici rolü sıklıkla vurgulandı. Bu çerçevede, IRU tarafından yönetilen TIR Sistemi'nin, gümrük süreçleri ve sınır geçişlerinde hız, güvenlik ve şeffaflık sağlayarak dijital çözümlerin lojistik operasyonlara somut katkısı örneklerle anlatıldı. FIATA'nın geliştirdiği elektronik konşimento ise özellikle multimodal taşımacılıkta dijitalleşmenin artık bir tercih değil, zorunluluk haline geldiğini gösteren bir diğer önemli başlıktı. Belge akışını hızlandıran ve tedarik zincirine şeffaflık kazandıran bu uygulama, sektörün dijital dönüşümüne ivme kazandırıyor. Bir diğer dikkat çeken başlık ise "Multimodal Dijital Koridorlar" konsepti oldu. Fiziksel altyapılar kadar dijital omurgaların da lojistik koridorların başarısı için vazgeçilmez olduğu vurgulandı.

Tüm bu gelişmeler, sektörde Lojistik 5.0 vizyonunun şekillenmeye başladığını gösteriyor. Artık mesele yalnızca daha hızlı ya da daha düşük maliyetle taşımak değil; insan, çevre, teknoloji ve entegrasyon arasında kurulan dengeli yapılarla dirençli, esnek ve sürdürülebilir bir lojistik yapısı oluşturmak. Bu yaklaşım, yalnızca teknolojik değil; aynı zamanda kültürel bir dönüşümü de işaret ediyor.

Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, aynı zamanda sektörün "birlikte başarabiliriz" mesajını güçlü biçimde verdiği bir buluşma oldu. Ortak aklın kamu desteğiyle pekiştiği, dijital zekânın bu sinerjiye yön verdiği bir dönemin eşiğindeyiz. Türkiye, coğrafi avantajlarını ve üretim gücünü dijitalleşme ve iş birliğiyle buluşturduğu takdirde, sadece bölgesel değil, küresel lojistik sahnesinde de güçlü bir oyuncuya dönüşebilir. Bu zirve, bu dönüşümün birlikte başarılabileceğinin en somut göstergesi oldu.

Zirvenin tüm detaylarına bu sayımızda bulabilirsiniz. Bu vesileyle, 10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'ne katkı sunan tüm sponsorlarımıza, bilgi ve tecrübeleriyle programı zenginleştiren değerli konuşmacılarımıza ve ilgileriyle zirveyi anlamlı kılan tüm katılımcılarımıza içten teşekkür ederiz.

UTA Lojistik

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

Kurucu (Founder)
Hüsamettin ÜNSAL

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)
Burcu GÜRSES KAÇMAZ

Haber Müdürü (Editor)
Gülbahar SALIK

Haber Merkezi (Reporter)
Özgür ÇİLEK

Reklam Rezervasyon
(0212) 283 55 65

Abone (Subscription)
0212 283 55 65

Sektörel Danışma Kurulu
(Sectoral Advisory Board)

Turgut ERKESKİN
(Genel Transport Yönetim Kurulu Bşk.)

Kosta Sandalcı
(FIATA Onur Üyesi)

Mete TIRMAN
(KONSPED Genel Müdürü)

Atilla YILDIZTEKİN
(Bağımsız Lojistik Danışmanı)

Akademik Danışma Kurulu
(Academic Advisory Board)

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

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

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

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

ŞAN MATBAA
Anadolu 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

TURKISH CARGO İLE
HİNT OKYANUSU'NDAN
DÜNYANIN DÖRT BİR YANINA.
Hint Okyanusu'nun en taze ton balıklarını dünyanın en seçkin restoranlarına, 24 saat içinde ulaştırıyoruz.
Maldivler'in yüzlerce yıllık sürdürülebilir balıkçılık geleneğini destekleyerek
dünyayı birbirine bağlamaya devam ediyoruz.
Filmi izlemek için
QR kodu tarayın.
TURKISH CARGO
turkishcargo.com

Horoz Lojistik, teknoloji şirketi Tradeport'u satın aldı

Horoz Lojistik, dijitalleşme ve e-ihracat alanındaki kabiliyetlerini güçlendirmek amacıyla teknoloji şirketi Tradeport Teknolojik Yazılım Ticaret A.Ş.'nin tüm hisselerini 96,9 milyon TL bedelle satın aldı. 4 Temmuz 2025'te imzalanan hisse devir sözleşmesiyle satın alma işlemi resmileşti. Markası e-Tradeport olan şirket, eBay, Amazon ve Etsy gibi global pazaryerlerine entegrasyon hizmetleri sunarak Türkiye'nin e-ihracat potansiyeline katkı sağlıyor. Bu satın almayla birlikte Horoz Lojistik, lojistikten dijital pazaryeri entegrasyonuna uzanan uçtan uca çözümler sunmaya başladı.

Konuyla ilgili açıklama yapan Horoz Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Taner Horoz, "Bu satın alma, dijital lojistik vizyonumuzun somut bir adımı. e-Tradeport'un dijital çözümleriyle firmaların dünya pazarlarına daha hızlı ve kolay erişimini sağlayacağız" dedi. İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Gürkan Gürbüz ise, "Bu stratejik yatırım sayesinde lojistik süreçlerimizi dijital altyapıyla entegre ederek müşterilerimize uçtan uca hizmet sunuyoruz" ifadelerini kullandı. Dış Ticaret Grup Başkanı Erkan Yozkat da, e-ihracatın tüm aşamalarını tek çatı altında birleştirerek firmaların global pazarlarda daha rekabetçi ve verimli hareket etmelerini hedeflediklerini vurguladı.

Arkas Line'dan okyanusların korunması için küresel taahhüt

Arkas Line, Birleşmiş Milletler Okyanus Konferansı (UNOC) kapsamında başlatılan "Okyanuslarımız İçin İş Dünyası Eylem Çağrısı"na imza attı. Deniz ekosistemlerinin korunması, karbon ayak izinin azaltılması, plastik kullanımının sınırlandırılması ve çevreci çözümlerin yaygınlaştırılması gibi alanlarda taahhütte bulunan Arkas Line, küresel çevresel girişimlere aktif destek veriyor. 2030 yılına kadar okyanusların en az %30'unun korunmasını hedefleyen çağrıya 25 ülkeden 80'den fazla kurum katıldı. Arkas Line da sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda okyanusların korunmasına yönelik bilimsel iş birlikleri, döngüsel ekonomi çözümleri ve yeşil geçiş projeleriyle katkı sağlamayı sürdüreceğini duyurdu. TURMEPA iş birliğiyle 2006'dan bu yana 2 milyon litreden fazla atık su toplayan şirket, deniz temizliği ve çevresel farkındalık alanlarında da uzun soluklu projeleriyle fark yaratıyor.

CDA Lojistik'ten Tuzla'da transit yüklere özel depo

CDA Lojistik, Tuzla Orhanlı'da devreye aldığı 10 bin metrekarelik modern antreposuyla transit taşımacılıkta uzmanlığını pekiştiriyor. Şirket, özellikle transit yüklerin geçici depolanması ve gümrük işlemleri için özel çözümler sunuyor. CDA Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Cem Sular, "Antrepomuz ADR izinleri ve Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi'ne sahip. Başta kimya, otomotiv, ağır iş makineleri ve tekstil gibi sektörlere özel depolama hizmeti veriyoruz. Soğuk hava alanımızla da ısıya duyarlı ürünleri güvenle depolayabiliyoruz" dedi. Tuzla'daki antreponun, Erenköy Gümrüğü ile Dilovası, Gebze gibi sanayi merkezlerine ve ihracat limanlarına yakınlığıyla zaman ve maliyet avantajı sağladığını vurgulayan Sular, "Geniş açık alanlarımız sayesinde büyük hacimli ve ağır yükler için de uygun koşullar sunuyoruz. Üçüncü çevre yolu bağlantısıyla şehir içi trafik sorununu da aşmış oluyoruz" ifadelerini kullandı. Antrepoda ithalat, ihracat ve transit beyan işlemleri dahil gümrükleme hizmetleri de sunduklarını belirten Sular, mevcut aylık 2 bin adet olan transit işlem hacmini kısa sürede yüzde 50 artırmayı hedeflediklerini söyledi.

ARAS KARGO VE AVUSTURYA POSTANESİ ORTAKLIĞI 10 YIL DAHA DEVAM EDECEK

Aras Kargo ile 2020 yılında ortaklık kuran Avusturya Postanesi, Aras Kargo Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Aras Holding Yönetim Kurulu Başkanı Baran Aras'la yürütülen iş birliğini 10 yıl süreyle uzattı. Taraflar, mevcut ortaklık yapısının korunmasına yönelik anlaşmayı imzaladı. Aras Kargo Yönetim Kurulu Başkanı ve Avusturya Postanesi Yönetim Kurulu Üyesi Peter Umundum, Türkiye pazarına ve Baran Aras'la olan ortaklığa güvenlerinin tam olduğunu belirterek, "Yeni yatırımlarla büyümeye devam edeceğiz" dedi. Avusturya Postanesi, bugüne kadar Aras Kargo'ya yaklaşık 1,5 milyar TL yatırım yaptı. Şirketin Aras Global ve Aras Digital iştirakleriyle yurt dışı pazarlarda büyüdüğü, Azerbaycan, Gürcistan ve Özbekistan gibi ülkelerde faaliyet gösterdiği belirtildi. Son yıllarda transfer merkezlerini yenileyen ve elektrikli araçlarla yeşil dönüşümü hızlandıran Aras Kargo, Bodrum'da başlattığı Yeşil İlçe Projesi gibi sürdürülebilirlik adımlarıyla da dikkat çekiyor. Baran Aras,"Aras Kargo'nun teknoloji geliştirme kabiliyeti ve yeni nesil hizmetleriyle uluslararası bir güce dönüşmesi bizi son derece memnun ediyor. Bu büyüme yolculuğunun bir parçası olmaktan gurur duyuyorum" ifadelerini kullandı.

Ekol'e Abu Dabi'de sürdürülebilir tedarik zinciri ödülü

Ekol, Orta Doğu ve Afrika (MEA) bölgesindeki şirketlerin yenilikçi lojistik uygulamalarının değerlendirildiği Supply Chain Excellence Awards MEA platformunda ödüle layık görüldü. Bu yıl ilk kez Abu Dabi'de düzenlenen ve 19 kategoride 70'ten fazla şirketin yarıştığı organizasyonda Ekol, Ankara'daki Lavanta Tesisi'nde devreye aldığı güneş enerji santrali (GES) ve elektrikli araç yatırımıyla "Sürdürülebilir Tedarik Zinciri" kategorisinde ödül kazandı. Türk Henkel'in operasyonlarını yürüttüğü tesiste kurulu 1.395 kWp güce sahip GES, yılda 1.655 MWh enerji üreterek yaklaşık 560 hanenin ihtiyacını karşılayacak. Proje, yılda 800 bin kg karbon emisyonu azaltımı ve 36.400 ağaç dikimine eş değer çevresel katkı sağlayacak. Ödül, Ekol Global Büyüme Yönetimi Direktörü Kaan Sarıer tarafından, Türk Henkel ve Henkel IMEA yöneticileri ile birlikte Abu Dabi'de teslim alındı.

Recep Çevik, FLO Group'un yeni Lojistik Direktörü oldu

Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi alanında 15 yılı aşkın deneyime sahip olan Recep Çevik, FLO Group'un yeni Lojistik Direktörü oldu. Recep Çevik, lisans eğitimini 2007 yılında İstanbul Aydın Üniversitesi Uluslararası Lojistik bölümünde tamamladı. 2022 yılında ise İstanbul Üniversitesi'nde Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi üzerine yüksek lisansını tamamladı. Kariyerine 2007 yılında Lojitek Eğitim ve Danışmanlık'ta Lojistik Optimizasyon Uzmanı olarak başlayan Çevik, 2008 yılında Netlog Lojistik'te İş Geliştirme Uzmanı ve Lojistik Müdür Yardımcısı olarak görev aldı. 2012 yılında Metro Market Türkiye ekibine katılan Recep Çevik, burada Kıdemli Tedarik Zinciri Yöneticisi ve Outbound Logistics Operations Manager görevlerinde bulundu. Recep Çevik, son olarak FLO Group bünyesinde Lojistik Direktörü görevine getirildi.

Greenlog Hollanda'yı Avrupa'daki üssü yaptı

Greenlog Intermodal, Avrupa'daki büyüme stratejisi doğrultusunda Hollanda'da "Greenlog Intermodal Logistics B.V." adıyla şirket kurdu. Şirketin Avrupa içi taşımaları ve yurt dışı operasyonları bu ofis üzerinden yönetilecek. Greenlog Intermodal İş Geliştirme Müdürü Merve Göresim, Almanya Duisburg'daki tren terminaline yakın konumlanan ofisleri sayesinde teslimat hızlarını artırdıklarını belirterek, "100'ü aşkın yeni özmal 45'lik konteyner ve tenteli ekipman yatırımıyla kapasitemizi büyüttük. Bu adımlarla Avrupa'daki pazar payımızı artırmayı hedefliyoruz" dedi. AB Yeşil Mutabakatı'yla uyumlu lojistik çözümleriyle Avrupa genelinde hizmet sunduklarını aktaran Göresim, Türkiye ile Almanya/Benelux hattında Halkalı-Duisburg treniyle 8-9 günlük transit sürelerde taşımalar yaptıklarını kaydetti. Ayrıca Duisburg-Trieste hattında da demir yolu taşımacılığı gerçekleştirdiklerini ifade etti. İngiltere ve İrlanda hattında da taşımalarını yoğunlaştırdıklarını söyleyen Göresim, bu güzergâhlarda 45'HCPW ekipmanlarla hızlı, esnek ve maliyet avantajlı çözümler sunduklarını belirtti. İstanbul, İzmit, Pendik, Yalova, İzmir ve Mersin limanlarından Avrupa'ya Ro-Ro seferleriyle ulaştıklarını dile getiren Göresim, Yunanistan, İtalya, Fransa ve İspanya limanlarına da taşımalar gerçekleştirdiklerini aktardı. Göresim son olarak, Yunanistan ve İspanya Ro-Ro hatlarını geliştirme çalışmalarının sürdüğünü ve acil yükler için Avrupa genelinde minivan hizmeti de sunduklarını sözlerine ekledi.

HAREKET, IC100 LİSTESİNDE 4 BASAMAK BİRDEN YÜKSELDİ

Hareket, küresel başarılarına bir yenisini daha ekledi. International Cranes and Specialized Transport (ICST) dergisi tarafından her yıl yayınlanan IC100 listesinde dört sıra birden yükselen Hareket, 341 bin 846 ton kaldırma kapasitesiyle dünya genelinde 29'unculuğa, Avrupa'da ise 8'inciliğe yükseldi. Şirket, Türkiye'deki lider konumunu da korumayı başardı.

Hareket Proje Taşımacılığı ve Yük Mühendisliği CEO'su Abdullah Altunkum, bu başarının yalnızca bir sıralama değil, şirketin global vizyonunun, mühendislik gücünün ve stratejik yatırımlarının sonucu olduğunu belirtti. Altunkum, "Orta Doğu'dan Asya-Pasifik'e kadar geniş bir coğrafyada hizmet veriyoruz. IC100 gibi endekslerdeki bu yükseliş, bizi dünya çapında ilk üç arasında yer alma hedefimize bir adım daha yaklaştırıyor. Bu doğrultuda ekipman parkımıza, insan kaynağımıza ve teknolojik altyapımıza yatırımları sürdürüyoruz" ifadelerini kullandı.

DHL Group'tan Orta Doğu'ya 500 milyon euroyu aşan yatırım

DHL Group, 2024-2030 döneminde Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri başta olmak üzere Orta Doğu'ya 500 milyon Euro'dan fazla yatırım yapacağını açıkladı. Bu stratejik yatırım, bölgenin küresel ticaretteki rolünü güçlendirmeyi ve DHL'in bölgesel varlığını büyütmeyi hedefliyor. DHL Express, DHL Global Forwarding, DHL Supply Chain ve DHL eCommerce iş birimlerini kapsayan bu yatırım planı; altyapı, ağ genişlemesi, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik odaklı projeleri içeriyor. DHL, bu adımla ihracat odaklı işletmeleri desteklemeyi, esnek ve entegre lojistik çözümleri sunmayı amaçlıyor.

DHL Express CEO'su John Pearson, Körfez ülkelerinin Avrupa, Asya ve Afrika arasında küresel lojistik merkezi olma potansiyeline dikkat çekerek, e-ticaretin bölgedeki hızlı büyümesinin yeni fırsatlar yarattığını belirtti. DHL Avrupa-Orta Doğu-Afrika CEO'su Hendrik Venter ise özellikle enerji, sağlık, teknoloji ve yaşam bilimleri gibi sektörlerde artan lojistik talebine karşılık verdiklerini söyledi.

DHL Express, teslimat hızını artırmak üzere havacılık ve merkez tesis yatırımlarını genişletirken, DHL Global Forwarding bölgesel filo ve altyapı yatırımlarına odaklanıyor. Etihad Rail ile yapılan elektrikli kamyon iş birliği gibi sürdürülebilir taşımacılık projeleri de yatırım kapsamında yer alıyor. DHL Supply Chain, BAE ve Suudi Arabistan'da depo altyapısını teknolojiyle güçlendirirken, DHL eCommerce AJEX yatırımıyla son teslimat çözümlerini geliştiriyor.

Elektrikli araçlar, biyoyakıt kullanımı, güneş enerjisi ve sürdürülebilir havacılık yakıtları gibi çevreci teknolojilere yatırım yapan DHL, karbon emisyonunu azaltmayı ve müşterilerini net sıfır hedeflerine ulaştırmayı hedefliyor. Şirketin sürdürülebilirlik yaklaşımı, Orta Doğu hükümetlerinin yeşil kalkınma vizyonlarıyla da örtüşüyor.

DHL Global Forwarding Orta Doğu ve Afrika CEO'su Amadou Diallo, yatırımların dijital dönüşümle entegre sürdürülebilir lojistik vizyonunu desteklediğini belirterek, "Müşterilerimizin küresel belirsizlikler karşısında tedarik zinciri esnekliğini artırmayı hedefliyoruz" dedi.

Amazon, 1 milyon robotla lojistikte tarihi bir eşiği aştı

Dünyanın en büyük endüstriyel mobil robot filosunu daha akıllı ve verimli hale getirecek yeni yapay zeka teknolojisi devreye alındı. Amazon, operasyonlarında 1 milyonuncu robotunu kullanmaya başladı. Yeni geliştirilen generatif yapay zeka (AI) temel modeli, robot filolarının seyahat verimliliğini %10 artıracak. Bu teknolojik ilerleme, müşterilere daha hızlı teslimat ve daha düşük maliyetler sunulmasını mümkün kılacak. Ayrıca Amazon, çalışanlarının geleceğe hazırlanması amacıyla uyguladığı eğitim programlarıyla 700.000'den fazla personelin yetkinliklerini artırdı.

Amazon'un robotik ve yapay zeka yolculuğundaki iki önemli dönüm noktasını paylaşmaktan heyecan duyuyorum. Dünyanın en büyük mobil robot üreticisi ve operatörü olarak konumumuzu güçlendiren 1 milyonuncu robotumuzu yakın zamanda Japonya'daki bir dağıtım merkezine teslim ettik. Bu robot, dünya genelinde 300'den fazla tesisi kapsayan küresel ağımıza katıldı. Ancak hikaye bununla sınırlı değil. Tüm robot filomuzu daha akıllı ve verimli hale getirmek için tasarladığımız yeni bir generatif yapay zeka modeli olan DeepFleet'i de tanıtıyoruz. Bu yapay zeka teknolojisi, robotların hareketlerini koordinasyon içinde yöneterek, filonun seyahat süresini %10 iyileştirecek ve paket teslimatlarını müşterilere daha hızlı ve düşük maliyetle ulaştırmamızı sağlayacak.

DeepFleet'i, yoğun trafikli bir şehirde arabaların akışını yöneten akıllı bir trafik sistemi gibi düşünebilirsiniz. Tıpkı akıllı trafik sistemlerinin bekleme sürelerini azaltıp sürücülere daha iyi rotalar sunması gibi, DeepFleet de robotların dağıtım merkezlerinde hareketlerini koordine ederek daha az yoğunluk, daha verimli güzergâhlar ve daha hızlı sipariş işlemi sağlıyor.

Amazon'un kapsamlı envanter hareket verileri ve AWS araçları, özellikle Amazon SageMaker kullanılarak geliştirilen bu yeni yapay zeka modeli, filo verimliliğini yeniden tanımlıyor. Müşterilere daha yakın noktalarda daha fazla ürün depolamamıza olanak tanıyarak, teslimat hızını artırıyor ve maliyetleri düşürüyor. Üstelik, öğrenen ve zamanla gelişen bu yapay zeka modeli, robotlarımızın birlikte çalışma biçimlerini sürekli optimize etmeye devam edecek.

TRANSPOREON
A Trimble Company

Transporeon Türkiye'de taşımacılık ve lojistik sektörüne hizmet vermeye başlıyor!

Transporeon artık Türkiye'de! Lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinizi daha önce hiç olmadığı kadar entegre hale getirmeniz ve işbirliklerinizi arttırmanız mümkün. Günlük 110.000'den fazla taşıma gerçekleştiren, 1.400'ten fazla gönderici, perakendeci ve 150.000 taşıyıcıdan oluşan küresel ağımıza katılın.

Neden Transporeon'u seçmelisiniz? Manuel süreçleri otomatikleştirin. Geniş bir ağ ile etkin bir şekilde işbirliği yapın. Tüm taşıma ihtiyaçlarınız için gerçek zamanlı bilgiler elde edin. **Platformumuzda yıllık toplam €55 milyar değerinde taşımacılık işlemi yapılmaktadır.** Hem yük sahiplerinin hem de taşıyıcıların operasyonlarını optimize etmektedir. Dijital çözüm paketlerimizle maliyetlerin azaltılmasını, verimliliklerin artırılmasını ve emisyon azaltma hedeflerine ulaşmayı sağlayabilirsiniz.

En ileri teknolojiye sahip platformumuzu Türkiye'deki taşıyıcılar ve göndericiler işlerinde büyüme ve optimizasyon sağlamak için halihazırda kullanıyorlar. Türkiye çok stratejik bir konuma sahip. Bölgedeki tedarik zinciri süreçlerinizi optimize etme fırsatını yakalayın!

BUGÜN DAHA FAZLA BILGI EDININ.

Transporeon'un lojistik operasyonlarınızı nasıl dönüştürülebileceğini keşfetmek için QR kodunu tarayın veya görüşme için standımızı ziyaret edin.

LASTİK

Petlas global pazarda gücünü pekiştirdi

Türkiye lastik sektörünün önde gelen markalarından Petlas, 2024 yılında gerçekleştirdiği **291 milyon dolarlık** ihracat başarısıyla Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği (OİB) tarafından üst üste üçüncü kez "Altın İhracatçı" ödülüne layık görüldü. Bu önemli başarı, şirketin sürdürülebilir ihracat gücünü bir kez daha gözler önüne serdi. Ürün kalitesi, inovatif üretim anlayışı ve global müşteri odaklı çözümleriyle dikkat çeken Petlas, Türkiye'yi dünya yollarında temsil etmeye devam ediyor. 2024 yılı boyunca ihracatta güçlü bir büyüme grafiği sergileyen Petlas, özellikle ABD, İngiltere, Avusturya, İrlanda, Tunus, Fildişi Sahili, Brezilya ve Porto Riko gibi pazarlardaki varlığını güçlendirdi. Ayrıca Fransız Guyanası, Gine Bissau, Nikaragua ve Ruanda gibi daha önce ihracat yapılmamış pazarlara da ilk kez giriş yaptı. Şirket bu başarısını; geniş ürün yelpazesi, yüksek kalite standartları, güçlü lojistik altyapısı ve müşteri ihtiyaçlarına yönelik hızlı çözüm sunma becerisine bağlıyor.

Petlas'ın Ar-Ge yatırımlarıyla geliştirdiği yeni ürünler, yurt dışı pazarlarda satış hacmini artırdı. Özellikle 4x4 ve SUV segmentine yönelik geliştirilen yeni nesil Peaklander A/T ve M/T lastikleri, bu segmentte büyümeye katkı sağladı. Snowmaster 2 Sport modeli, binek araç grubunda öne çıkarken, RH/SH Coach otobüs lastiği de otobüs segmentinde ciddi satış başarıları elde etti. Türkiye'nin gelişen savunma sanayi ekosisteminde önemli bir yer edinen Petlas, askeri araç üreticilerine orijinal ekipman tedarikçisi (OEM) olarak da katkı sunmaya devam ediyor. Şirketin ürettiği askeri lastikler, Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Doğu başta olmak üzere geniş bir coğrafyaya ihraç ediliyor. Petlas, 2024 yılında askeri lastik ihracatında yüzde 100'ün üzerinde büyüme kaydederek bu alandaki liderliğini pekiştirdi.

GIDA

Şenpiliç'ten 30'dan fazla ülkeye ihracat

Türkiye'nin lider entegre piliç eti üreticisi Şenpiliç, yılda 30'dan fazla ülkeye ihracat yaparak Türk gıda ürünlerini dünya sofralarına taşıyor. Başta Irak, Körfez ülkeleri, Türki Cumhuriyetler, Libya, Suriye ve Hong Kong olmak üzere geniş bir coğrafyada faaliyet gösteren şirket, yılda yaklaşık **50 bin tonluk** ihracat hacmiyle Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) 1000 listesinde yer alıyor. "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" sıralamasında 47. sırada yer alan ve gıda üreticileri arasında ilk üçte bulunan Şenpiliç, sürdürülebilir tedarik modeli sayesinde ihracat pazarlarında güçlü bir varlık sergiliyor. TİM 1000 listesinde kendi ürün kategorisinde ilk üçte yer alan Şenpiliç, Irak, Gürcistan, Körfez ülkeleri, Türki Cumhuriyetler, Libya, Tacikistan, Azerbaycan ve Hong Kong gibi birçok ülkeye düzenli olarak ihracat gerçekleştiriyor. Bu yaygın dağıtım ağı, markanın hem bölgesel hem de küresel ölçekteki rekabet gücünü ortaya koyuyor. Irak, Gürcistan, Suriye ve Moritanya gibi pazarlarda yüksek pazar payına sahip olan Şenpiliç, bu ülkelerdeki ihracat hacmini istikrarlı bir şekilde sürdürüyor.

Şirketin ihracat operasyonları; Helal, ISO 22000 ve HACCP gibi uluslararası gıda güvenliği ve kalite standartları doğrultusunda yürütülüyor. Ürünler, ihracat yapılacak ülkenin mevzuatına ve tüketici alışkanlıklarına uygun şekilde hazırlanıyor. Yeni pazarlara açılma stratejisini sürdüren Şenpiliç, özellikle son dönemde Birleşik Arap Emirlikleri'ne yapılan ihracatta artış kaydederek Körfez bölgesindeki etkinliğini yeniden artırdı. Ayrıca Suriye pazarında da büyümeye devam eden marka, her geçen gün pazar payını genişletiyor. Öte yandan, işlenmiş ürün kategorisinde Avrupa pazarı için başlatılan resmi başvuru süreci de aktif olarak devam ediyor. Şirket, Avrupa'ya ihracat için teknik ve hukuki hazırlıklarını sürdürüyor.

OTOMOTİV

Anadolu Isuzu'dan Dubai'ye 70 otobüslük dev teslimat

Toplu taşımacılık sektöründe yerli üretimiyle öne çıkan Anadolu Isuzu, küresel pazarlardaki varlığını güçlendirmeye devam ediyor. Şirket, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) Karayolları ve Ulaşım Kurumu (RTA) ile 70 adet körüklü Citiport 18 Class 2 model otobüs teslimatını kapsayan **37,8 milyon dolarlık** ihracat anlaşmasına imza attı. Bu yüksek hacimli anlaşma, Anadolu Isuzu'nun bugüne kadar tek seferde gerçekleştirdiği en büyük cirolu otobüs ihracatı olma özelliğini taşıyor. Teslimatların 2026 yılı içinde tamamlanması planlanıyor. Anadolu Isuzu'nun ihracat atağını simgeleyen bu stratejik anlaşma, 2025 UITP Global Toplu Taşımacılık Zirvesi kapsamında, Almanya'nın Hamburg kentinde düzenlenen törende imzalandı.

Anadolu Isuzu Uluslararası Satış Direktörü Murat Dedeoğlu, anlaşmaya ilişkin yaptığı açıklamada, "Bu iş birliği sadece ihracat performansımız açısından değil, aynı zamanda mühendislik kabiliyetimizin ve global pazarlara özel ürün geliştirme yetkinliğimizin de bir göstergesi. 40 yılı aşkın tecrübemizle dünyanın dört bir yanındaki ulaşım ihtiyaçlarına yenilikçi çözümler sunmaya devam edeceğiz" ifadelerini kullandı.

Anlaşma kapsamında teslim edilecek AOS markalı Citiport 18 Class 2 model otobüsler, özellikle yüksek yolcu kapasitesi, enerji verimliliği ve gelişmiş yolcu konforu sunan teknolojik donanımlarıyla öne çıkıyor. Anadolu Isuzu'nun Dubai için özel olarak geliştirdiği bu otobüsler, şehrin toplu taşıma sistemine modern ve çevreci bir çözüm kazandırarak yeni bir standart belirlemeye aday.

TIRSAN

EN HAFİF, EN GÜÇLÜ, EN VERİMLİ: TIRSAN BUZ FRİGO SOĞUK ZİNCİRİN ZİRVESİ

Soğuk zincirin zirvesine çıkan Tırsan Buz Frigo, en hafif, en güçlü ve en verimli yapısıyla fark yaratıyor.

7.490 kg ağırlığı ile pazardaki en hafif frigo olan Tırsan Buz Frigo, K-Değeri 0,31 W/m²K ile yılda 1000 litre yakıt tasarrufu sağlarken, üstün izolasyon performansı sağlıyor.

Tırsan Buz Frigo, sağlam deveboynu şasi ve tek parça king pin yapısı ile mükemmel sürüş dengesi sunarken, 7,2 ton forklift dayanımlı güçlü tabanıyla da her yüke meydan okuyor. Çift boru kilit sistemi ve galvanizli paslanmaz çelik darbe emici rampalar sayesinde yükleme ve boşaltma süreçlerini hızlandırarak, operasyonel verimliliği arttırıyor.

TIRSAN Buz Frigo ile soğuk zincirin zirvesine ulaşmak için bizimle şimdi iletişime geçin!

EN HAFİF

EN GÜÇLÜ

EN VERİMLİ

ÜSTÜN PANEL TEKNOLOJİSİ

ATP FRC

HACCP GIDA HİJYEN SERTİFİKA

ARA BÖLME ÇİFT İKLİMLENDİRME

ÇİFT KAT 66 PALET

KTL TEKNOLOJİSİ 10 YIL

ALO TIR 444 5 847 4 4 4 5 TIR

7/24 YOL YARDIM

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

KÜRESEL TİCARETTE STRATEJİK ÖNEME SAHİP SOĞUK ZİNCİR LOJİSTİĞİ

Soğuk zincir lojistiği; sıcaklığa duyarlı ürünlerin—taze gıda, ilaç, aşı gibi—üretimden son kullanıcıya teslimine kadar olan tüm süreçte belirlenen sıcaklık aralığını sürdüren, özel depolama ve taşıma sistemlerini kapsayan bir tedarik zinciri lojistiğidir. Bu zincirin güvenilir işlemesi ürün kalitesi, güvenliği ve düzenleyici uyumluluk açısından kritik öneme sahiptir. Günümüzde artan küresel ticaret, uzun mesafe taşımacılığı ve hassas ürün çeşitliliği, soğuk zincir lojistiğinin stratejik önemini daha da artırmaktadır.

Küresel ticaretin yaygınlaşmasıyla gıda, ilaç, aşı, biyoteknolojik ürünler ve bazı kimyasal maddeler, uzun mesafelere ve farklı iklimlere taşınmaktadır. Taze meyve-sebze ihracatı, süt ürünleri, deniz ürünleri, et ve donmuş gıdalar gibi ürünler, tedarik zincirinde herhangi bir noktada sıcaklık sapması yaşandığında kalite kaybına, ekonomik zarara ve halk sağlığı risklerine yol açabilir. Benzer şekilde COVID-19 pandemisi, aşı taşımacılığında ultra düşük sıcaklık gereksinimleriyle soğuk zincirin kritik rolünü küresel ölçekte gözler önüne sermiştir.

Soğuk zincir lojistiği, bu bağlamda sadece ticari bir hizmet değil, gıda güvenliği, halk sağlığı ve düzenleyici uyum açısından da vazgeçilmezdir. Küresel pazarda soğuk zincir altyapısı güçlü ülkeler, hem tarımsal ihracatlarını hem de biyoteknolojik ürün geliştirme ve dağıtım kabiliyetlerini daha etkin yönetebilmektedir.

Tedarik zincirinin hemen tüm alanında kullanım alanı artan dijital araçlar, soğuk zincir lojistiğinde de yaygınlaşıyor. Dijital teknolojilerin entegrasyonu, soğuk zincirde doğruluk, verim ve şeffaflık sağlıyor. IoT sensörleri ve gerçek zamanlı izleme araçları ile kamyonlar ve depolarda sıcaklık, nem gibi parametreler anlık izlenir. Uyarılar sayesinde sıcaklık sapmaları önlenebilir. AI ve veri analitiği ile sağlanacak rota optimizasyonu ve talep tahmini ile maliyet-envanter verimliliği artar. Blockchain teknolojileri ile izlenebilirliğin arttırılması sayesinde ürün hareketlerinin güvenilir kaydı oluşturulur ve şeffaf raporlama sağlanır. Bulut teknolojileri ile WMS, TMS ve ERP sistemlerinin entegrasyonu ile manuel hataları azalır. Soğuk zincir lojistiğinin önemli paydaşlarından sağlık sektörü için kritik mevzuat uyum süreçleri de yine dijital sistemler aracılığıyla hızlandırılabilir.

Küresel ısınma ve enerji krizleri, soğuk zincirde sürdürülebilirlik odaklı dönüşümü zorunlu kılmaktadır. Yeşil lojistik uygulamaları bu bağlamda öne çıkmaktadır. Elektrikli frigorifik kamyonlar, güneş panelli soğutma üniteleri enerji bağımlılığını azaltabilir. Isı yalıtımı güçlü, geri dönüştürülebilir ambalaj malzemeleri kayıpları minimize eder. Biyo-yakıt ve hidrojenle çalışan taşıma araçları, karbon salınımını azaltır. AI tabanlı rota planlamaları, yakıt tüketimini ve emisyonu düşürerek maliyet avantajı sağlar.

Soğuk zincir lojistiği, gıda ve ilaç güvenliğini küresel düzeyde garanti altına alan kritik bir sektördür. Dijitalleşme, IoT, blockchain, yapay zeka destekli yönetim sistemleri ve sürdürülebilir enerji çözümleri, bu alanda dönüşümü hızlandırmaktadır.

Sektörün stratejik önemini sürdürülebilir kılmak için dijital altyapı yatırımları artırılmalı, gerçek zamanlı izleme sistemleri yaygınlaştırılmalıdır. Uluslararası düzenleyici uyum süreçlerinin takibi güçlendirilerek ülkemizin ihracat potansiyeli artırılmalıdır. Sürdürülebilirlik odaklı stratejiler, karbon ayak izini düşürerek sektörü geleceğe hazırlayacaktır.

Soğuk zincir lojistiğinin sürekli gelişen teknoloji ve artan küresel talepler ışığında, gelecekte daha entegre, akıllı ve yeşil bir yapıya evrilmesi kaçınılmazdır. Bu dönüşüm, yalnızca lojistik sektörünü değil; toplum sağlığını, gıda güvenliğini ve çevresel sürdürülebilirliği de doğrudan etkileyecektir.

Türkiye, stratejik coğrafyası, altyapı gelişimi ve pazar büyüklüğüyle soğuk zincir lojistiğinde yükselen bir aktördür. Gıda, ilaç, aşı ve kimya sektörlerinde kalite ve güvenliği sağlayacak sistemsel dönüşümler sürmektedir. Zorluklara rağmen, dijitalleşme, sürdürülebilir uygulamalar ve mevzuat uyumu ile Türkiye, Avrupa ve Orta Doğu rotasında güvenilir bir köprü olma potansiyelini artırmaktadır. Bu alanda yapılacak koordineli kamu özel sektör yatırımları, eğitim, yenilikçi çözümler ve yeşil teknolojiler, Türkiye'yi geleceğin lojistik merkezlerinden biri haline getirecektir.

UTİKAD olarak sektöre sunduğumuz eğitimlerde soğuk zincir taşımacılığına ilişkin paylaşılan bilgiler ile taşıma yapılacak araç, ekipman özellikleri, dikkat edilmesi gereken hususlar gibi önemli detayları aktarıyoruz. Ayrıca başta "Bozulabilir Gıda Maddelerinin Taşımacılığında Kullanılacak Özel Ekipmanlar Hakkında Yönetmelik" olmak üzere bu alandaki mevzuat çalışmalarına destek veriyoruz. Kamu idaresi tarafından yayınlanan değişiklikleri, uygulama yeniliklerini üyelerimize hızlı bir şekilde duyuruyoruz.

FIATA WORLD CONGRESS Hanoi 06-10 October 2025
GREEN & RESILIENT LOGISTICS

FIATA WORLD CONGRESS 2025
GREEN & RESILIENT LOGISTICS

OCTOBER
06 - 10/2025

DURING 5 DAYS
OF CONFERENCE & EXHIBITION

NATIONAL CONVENTION CENTER,
HA NOI, VIETNAM

+50 INDUSTRY VISIONARIES

+1000 VALUABLE PARTICIPANTS

+100 EXHIBITION BOOTHS

REGISTRATION FOR FWC 2025 IS OPEN,
RESERVE YOUR SEAT NOW

FIATA2025.VN
(+84) 866 78 79 56
INFO@FIATA2025.VN

SPONSORS

HẢI PHÒNG
WCA
VIETRADE
MacStar
OPL LOGISTICS
PRIMES HOLDING
GEMADEPT THE WAY FORWARD
INTERLOG SUPPLY CHAIN INNOVATOR
T&M FORWARDING
WRI As E-Carrier
westerman multimodal logistics
SOTRANS GROUP
ACN WORLD
ACG ASEAN CARGO GATEWAY
U&I LOGISTICS CORPORATION
VLI
TT CLUB
dtk LOGISTICS

Demiryolu Geleceğimizdir

ONUR KÜÇÜKAKDERE
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

LOJİSTİKTE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE SOĞUK ZİNCİR LOJİSTİĞİNDE DEMİRYOLU

Günümüz lojistik anlayışında sürdürülebilirlik artık bir tercih değil, bir zorunluluk. İklim krizinin etkileri artarken, karbon salımının azaltılması, enerji verimliliğinin artırılması ve doğa dostu taşıma yöntemlerinin benimsenmesi, küresel lojistik politikalarının merkezinde yer alıyor. Bu dönüşümde demiryolu taşımacılığı, sunduğu çevreci ve verimli çözüm alternatifleriyle ön plana çıkıyor. Özellikle soğuk zincir lojistiği gibi sıcaklık hassasiyeti yüksek ürünlerin taşınmasında demiryolunun sunduğu potansiyel, geleceğin lojistik sistemlerinde kilit rol oynayabilecek nitelikte.

Soğuk zincir lojistiği; gıda, ilaç, aşı, biyolojik materyal ve benzeri ürünlerin üretimden tüketiciye kadar belirli sıcaklık değerlerinde taşınmasını ve saklanmasını gerektirir. Bu zincirin herhangi bir noktasında oluşacak aksaklık, yalnızca maddi kayıplara değil, halk sağlığını tehdit edecek sonuçlara da yol açabilir. Bu nedenle lojistikte güvenilirlik, zamanında teslimat ve sarsıntısız taşıma kadar, sıcaklık stabilitesi de kritik bir kriterdir. Tüm bu gereklilikleri karşılayabilecek taşıma modu ise aslında gözümüzün önünde: demiryolu.

Dünyada başarılı örnekler mevcut. İsviçre, Almanya, Fransa, Çin gibi ülkelerde frigorifik vagonlarla yapılan soğuk zincir taşımaları, sadece ürün güvenliğini değil, aynı zamanda enerji verimliliğini ve karbon ayak izinin azaltılmasını da sağlıyor. Hatta bazı ülkelerde, kombine taşımacılık sistemleriyle frigorifik konteynerler karayolu-demiryolu-denizyolu arasında entegre şekilde taşınabiliyor. Bu da lojistik maliyetlerin azalmasına, tedarik zincirinin daha dirençli hâle gelmesine ve trafik yoğunluğunun düşürülmesine olanak tanıyor.

Ancak Türkiye'de ne yazık ki henüz bu entegrasyon sağlanabilmiş değil. Bunun başlıca nedenleri arasında:

» Soğutmalı vagon altyapısının bulunmaması,

» Demiryolu hatlarının bazı sanayi ve tarım bölgelerine ulaşmaması,

» Yatırım teşviklerinin yetersiz kalması,

» Lojistik firmalarının karayolu ağırlıklı operasyon alışkanlıkları

sayılabilir.

Oysaki Türkiye'nin gıda üretiminde güçlü bir altyapısı, geniş tarım havzaları ve büyük şehirler arası yüksek hacimli taşımacılık ihtiyacı düşünüldüğünde, soğuk zincir-demiryolu entegrasyonu hem ekonomik hem çevresel açıdan ciddi kazanımlar sağlayabilir. Bu entegrasyonun sağlanması hâlinde:

» Gıda israfı azalır,

» İlaç ve sağlık ürünlerinde lojistik güvenliği artar,

» İhracat pazarlarında Türkiye'nin rekabet gücü yükselir,

» Karayolu trafiği ve çevre kirliliği azalır,

» Yakıt ve taşıma maliyetlerinde tasarruf sağlanır,

» Türkiye, Avrupa Yeşil Mutabakatı hedeflerine daha hızlı uyum sağlar.

Tüm bu kazanımlar için kamu-özel sektör iş birliğine, stratejik yatırımlara ve yenilikçi lojistik çözümlere ihtiyaç var. Frigorifik vagon üretimi, kombine taşıma altyapısının geliştirilmesi, mevzuat desteği ve teşvik mekanizmalarının güçlendirilmesi bu sürecin temel yapı taşlarını oluşturabilir.

Sonuç olarak, lojistik sektörünü yeşil, güvenli ve rekabetçi bir geleceğe taşımak istiyorsak, demiryolu seçeneğini yeniden masaya yatırmalıyız. Soğuk zincir lojistiğinde raylı bir dönüşüm, yalnızca taşıma değil, gelecek nesillere bırakılacak daha yaşanabilir bir dünya açısından da büyük önem taşıyor. Türkiye için artık bu konuda geç kalmamak gerekiyor.

10. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

2 - 3 Temmuz 2025 / Sheraton Grand Ataşehir İstanbul

ANA SPONSOR

ekol for a better

PLATİN SPONSOR

GENEL TRANSPORT

ALTIN SPONSOR

EvoLog EVOLUTION OF LOGISTICS

BRONZ SPONSORLAR

BATU LOGISTICS Logistics redefined

TRANSPOREON A Trimble Company

TALAY LOGISTICS

REIBEL

YAKA KARTI SPONSORU

ceva LOGISTICS

KONFERANS ÇANTA SPONSORU

alp özler

BLOKNOT ve KALEM SPONSORU

DFDS

STANT KATILIMCILARI

HİB HİZMET İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

hepsiJET

DESTEKLEYEN KURUMLAR

HİB HİZMET İHRACATÇILARI BİRLİĞİ · DEİK DIŞ EKONOMİK İLİŞKİLER KURULU FOREIGN ECONOMIC RELATIONS BOARD · utikad · TÜRKLİM · DEMİRYOLU

www.ekonomivelojistikzirvesi.com

Lojistik ve taşımacılık sektöründe bu yıl 50. yılını kutlayan Azure Grup, yabancı ortaklarıyla birlikte dev bir projeye imza attı. Grup, yapay zekâ destekli dijital lojistik ve taşımacılık uygulaması Freight Just ile Çin'den İngiltere'ye, Afrika'dan Rusya'ya kadar ürün gönderimini tek tuşla mümkün hale getirdi. Azure Grup Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Gül, Türkiye'nin ihracatına ve istihdamına katkı sağlamayı hedefleyen bu proje ile lojistik sektöründe küresel ölçekte yeni bir dönemin başladığını söyledi.

Azure Grup Başkanı Erkan Gül, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır ile dijital lojistik projeleri hakkında görüş alışverişinde bulundu.

Azure Grup Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Gül:

FREIGHT JUST ile 50. yılımızda 50 ülkede taşımayı dijitalleştirdik

Lojistik ve taşımacılık sektöründe 50 yıldır hizmet veren Azure Grup, Türkiye'nin coğrafi konumunu e-ticaret alanında fırsata çevirmek amacıyla dev bir adım attı. Grup, yabancı ortaklarıyla 50 milyon Euro'luk anlaşma imzalayarak dünyanın en büyük lojistik organizasyonu olan projeyi hayata geçiriyor.

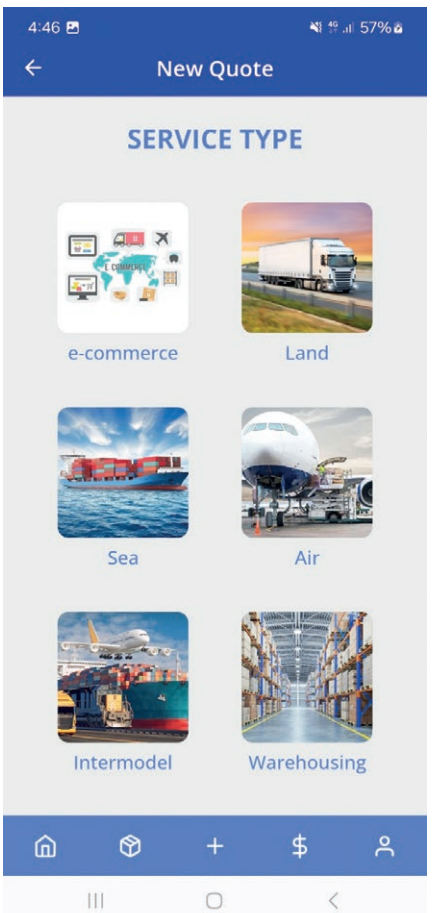
HEDEF: 1 MİLYAR EURO

Azure Grup, Türkiye'nin stratejik konumunu e-ticaret lojistiğinde fırsata çevirmek için 50 milyon Euro tutarında yabancı yatırımla yola çıktı. Dünyanın en büyük dijital lojistik organizasyonlarından birini kurmak üzere harekete geçen grup, orta vadede ciro hedefini 1 milyar Euro'nun üzerine çıkarmayı planlıyor.

Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Gül, "Yurt dışındaki yatırım fonları lojistik sektörünü radarına aldı. Biz de e-ticaret, lojistik ve kargo alanındaki yatırımlarımızı genişleterek bu ilgiyi ülkemize çekmek istiyoruz. Freight Just uygulamasıyla 50'den fazla ülkede 500'den fazla tedarikçi ve 7 binden fazla aracı tek sistem altında topladık" dedi.

3 DAKİKADA FİYAT TEKLİFİ ALINABİLECEK

IOS ve Google Play üzerinden indirilebilen Freight Just mobil uygulamasıyla herkesin sadece 3 dakika içinde gönderi fiyatı alabileceğini belirten Erkan Gül, şunları aktardı: "Uygulama, dünyanın en büyük e-lojistik sistemlerinden



"Küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelere; Avrupa, Amerika, İngiltere ve Orta Doğu'da depolama, dağıtım ve satış hizmetleri sunacağız. E-ticaret gönderilerinde maliyetleri yüzde 25 oranında azaltacağız. Böylece Türkiye'deki herkes ürününü tüm dünyaya ulaştırabilecek."

biri olacak. Tren, Ro-Ro ve kara yolu modelleriyle işleyen bu sistem, kullanıcıya en uygun maliyetli ve en hızlı lojistik teklifini anında sunuyor. Yeni dünya düzeninde teknolojiye yatırım yapmayan firmalar geri planda kalacak. Biz bu geleceği Freight Just ile bugüne taşıdık."

500 KİŞİYE DOĞRUDAN İSTİHDAM

Gül, dünya genelinde lojistik sektörünün 2024 itibarıyla 10 trilyon dolarlık hacme ulaştığını, Azure Grup'un geliştirdiği yeni nesil sistemin ise yaklaşık 5 trilyon dolarlık pazarı hedeflediğini açıkladı.

"Yeni sistemle ihracat potansiyelimizi artırırken en az 500 kişiye doğrudan istihdam yaratacağız. Özellikle gençlere yönelik yeni kazanç kapıları açacağız" ifadelerini kullandı.

TÜRKİYE, AVRUPA'NIN TEDARİK ÜSSÜ OLACAK

Azure Grup Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Gül, önümüzdeki 5 yıl içinde Türkiye'nin Avrupa'nın en büyük tedarikçisi konumuna ulaşacağını vurguladı: "Amerika'nın başlattığı vergi savaşlarını ülkemizin lehine çevirmeliyiz. Bu fırsatla Türkiye'yi dünyanın en güçlü ilk 7 ekonomisi arasına taşıyabiliriz."

TÜRKİYE'Yİ KÜRESEL LOJİSTİK MERKEZİ YAPACAK AĞ KURULUYOR

Azure Grup'un geliştirdiği ağ, dünya ticaretinin dörtte üçünü kapsayacak şekilde tasarlandı. Gül, "Projeyle Çin'den İngiltere'ye, Afrika'dan Rusya'ya kadar geniş bir lojistik ağ kurduk. Türkiye'yi küresel ticaretin tam merkezinde konumlandırıyoruz. Hedefimiz, bu sistemin yüzde 50'sini Türkiye üzerinden geçirmek" dedi.

Özellikle Suriye, Irak, Rusya, İran, Özbekistan ve Kazakistan gibi zorlu coğrafyalarda oluşturulan yapılanmalar sayesinde müşteriye özel lojistik çözümler geliştirildiği belirtildi.

KOBİ'LER İÇİN E-İHRACAT FIRSATI

Azure Grup, KOBİ'lerin e-ticaret üzerinden ihracat yapabilmesini kolaylaştırmak için de çalışmalarını sürdürüyor. Gül, dünya genelinde Amazon, Alibaba, eBay gibi platformlarla lojistik anlaşmalar yaptıklarını belirterek şu bilgileri verdi: "Küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelere; Avrupa, Amerika, İngiltere ve Orta Doğu'da depolama, dağıtım ve satış hizmetleri sunacağız. E-ticaret gönderilerinde maliyetleri yüzde 25 oranında azaltacağız. Böylece Türkiye'deki herkes ürününü tüm dünyaya ulaştırabilecek."

HER 1 KİLOMETREDE 1 AĞAÇ BAĞIŞI

Freight Just projesi aynı zamanda bir sosyal sorumluluk misyonu taşıyor. Gül, çevreye duyarlı bir modelle hareket ettiklerini ifade ederek, "Karbon emisyonunu azaltmak amacıyla intermodal taşımalarla tasarruf edilen her kilometre için 1 ağaç bağışlıyoruz. Sektördeki tüm firmaları da www.investngreen.com üzerinden bu kampanyaya katılmaya davet ediyoruz" dedi.

Seyir Mobil, dijital takograf teknolojisini iki yeni ürünle güçlendirdi

Seyir Mobil, taşımacılık sektöründe dijital takograf verilerinin yönetimine yenilik getiren Takobil ve TakoSmart çözümlerini tanıttı. Yeni nesil sistemler, firmalara veri indirme, analiz, raporlama ve arşivleme süreçlerini tek platformda hızlı, kolay ve düşük maliyetle yönetme imkânı sunuyor.

Araç takip ve filo yönetim sistemleri alanında 30 yılı aşkın deneyime sahip olan Seyir Mobil, dijital takograf alanındaki yeni çözümleri Takobil ve TakoSmart'ı tanıttı. Tamamen yerli imkânlarla geliştirilen bu sistemler, sürücü performansının ölçülmesini, operasyonel süreçlerin daha şeffaf yönetilmesini ve dijital takograf verilerinin kolayca indirilmesini sağlıyor. Takobil, sürücü kartı ve takograf cihazındaki .ddd uzantılı verileri analiz ederek yasal uyumluluk, ihlal tespiti ve sürücü performansı gibi alanlarda kapsamlı raporlamalar sunuyor. www.takobil.com üzerinden erişilebilen platform, lansmana özel 2 ay ücretsiz kullanım imkânı da sunuyor.

DİJİTALLEŞME SÜRECİNE ÖNCÜLÜK EDİYORUZ

8 Temmuz'da İzmit Derince'deki merkezde yapılan lansman toplantısında konuşan Seyir Mobil Genel Müdürü Yakup Küçük, dijital takograf verilerinin yönetimiyle ilgili mevcut süreçlerin zaman alıcı, maliyetli ve hataya açık olduğunu vurgulayarak, geliştirilen bu çözümler sayesinde işletmelerin hem yasal yükümlülüklerini kolayca yerine getirebileceğini hem de operasyonel verimliliklerini artırabileceğini belirtti. "Sahadan gelen ihtiyaçları dikkate alarak geliştirdiğimiz bu sistemlerle dijitalleşme sürecine öncülük ediyoruz" diyen Küçük, Takobil ve TakoSmart'ın küçük işletmelerden çok uluslu filolara kadar geniş bir kullanıcı kitlesine hitap ettiğini ve Avrupa pazarına açılmak amacıyla Almanya'da yeni bir şirket kurduklarını ifade etti.

Seyir Mobil Ar-Ge Direktörü Sefa Akdaş ise 2016'dan bu yana dijital takograflarla ilgili çalışmalar yürüttüklerini, 20 bini aşkın müşteri ve 250 binin üzerinde donanım ile bugüne kadar 2 milyonu aşkın takograf verisi indirdiklerini söyledi.

YASAL UYUM VE OPERASYONEL VERİMLİLİK BİR ARADA

Seyir Mobil'in uzun yıllara dayanan araç takip ve filo yönetim sistemleri tecrübesi, dijital takograf verilerinin indirilmesi, analiz edilmesi ve raporlanmasına yönelik geliştirilen Takobil ve TakoSmart çözümlerine yansıyor. Şirketin %100 yerli sermayesi ve kendine ait Ar-Ge altyapısıyla geliştirdiği bu teknolojiler, yasal mevzuatlara uyumu kolaylaştırırken, işletmelerin zaman ve maliyet tasarrufu elde etmesini sağlıyor.

Takobil platformu, sürücü ihlalleri, hakediş hesaplamaları ve performans analizleri gibi birçok başlıkta veri odaklı yönetim imkânı sunuyor. Markadan bağımsız çalışabilen Takobil, bireysel kullanıcılar ve filo yöneticileri dahil herkesin erişimine açık yapısıyla dikkat çekiyor. Seyir Mobil'in sunduğu bu çözümler, dijital takograf verilerinin analizi, raporlanması ve arşivlenmesinde sektöre önemli bir katkı sunarken; yasal uyumluluk, operasyonel şeffaflık ve verimlilik açısından lojistik firmalarına güçlü bir dijital altyapı kazandırıyor.

TakoSmart ise dijital takograf ve sürücü kartı verilerinin bilgisayara hızlı ve güvenli biçimde aktarılmasını sağlayan kompakt bir cihaz olarak öne çıkıyor. Kurulum gerektirmeyen yapısı, kişiselleştirilebilir ayarları ve beraberinde sunulan kullanıcı dostu masaüstü yazılımıyla firmalara pratik çözümler sunuyor.

Sistem, her bir takograf dosyasını (.ddd) dosyasını (EC) No 561/2006, 2002/15/EC ve EC 165/2014 mevzuatları kapsamında değerlendirerek şu alanlarda detaylı analizler sunuyor:

- Sürücü İhlal ve Hakediş Raporları
- Sürüş-Dinlenme Sürelerinin Raporlanması
- AETR ve Avrupa Mevzuatına Uygunluk Analizi
- İhlal Tespiti ve İhlal Raporları
- Sürücü Performans Takibi
- Geriye Dönük Veri Analizi
- Yasal Uyumluluk Takibi

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!

WCAworld

www.wcaworld.com

10. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ'nde

LOJİSTİKTE YENİ TRENDLER

YENİ PAZARLAR VE YENİ SINIRLAR ELE ALINDI

10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, Türkiye'nin lojistik ekosistemini ulusal ve uluslararası paydaşlarla bir araya getirdi. Bu yıl FIATA, IRU ve BM gibi uluslararası temsilcileri ağırlayarak uluslararası boyutuyla dikkat çeken zirvede, 13 oturumda 47 konuşmacı yer aldı. Yeşil dönüşümden dijitalleşmeye, intermodal çözümlerden regülasyonlara kadar pek çok başlığın ele alındığı zirvede, Orta Koridor, yeşil lojistik, e-konşimento ve veri odaklı tedarik zincirleri ve sürdürülebilirlik öne çıkan gündem maddeleri arasında yer aldı.

UTA Lojistik Dergisi tarafından bu yıl onuncusu düzenlenen Ekonomi ve Lojistik Zirvesi, Türkiye lojistik sektörünün kamu, özel sektör ve uluslararası temsilcilerini 2-3 Temmuz'da İstanbul'da bir araya getirdi. FIATA, IRU ve Birleşmiş Milletler temsilcilerinin yanı sıra Azerbaycan ve Ukrayna'dan katılımcıların da yer aldığı zirvede, kimya, otomotiv, tekstil, sağlık, e-ticaret ve perakende gibi ekonominin lokomotif sektörlerinden Türkiye'nin önde gelen şirketlerinin tedarik zinciri yöneticilerinin katılımıyla gerçekleştirilen oturumlarda; tedarik zincirlerinin jeopolitik baskılar altında nasıl esnekleştirileceğinden, dijital dönüşüm ve e-ticaret lojistiğine kadar sektörün kritik başlıkları masaya yatırıldı. 47 konuşmacının katılımıyla yapılan 13 oturum boyunca, Orta Koridor'un stratejik potansiyeli, intermodal taşımacılık modelleri, dijitalleşmenin lojistik sektöründe yarattığı büyük değişim, hızlı teslimat trendleri ve kamu-özel iş birliği mekanizmaları etrafında önemli tartışmalar yapıldı.

Açılış programı, UTA Lojistik Dergisi Genel Yayın Yönetmeni Cem Kaçmaz'ın zirve hakkında verdiği bilgilerle başladı. Uzun zamandır zirveye uluslararası bir boyut kazandırmak için çaba sarf ettiklerini vurgulayan Kaçmaz, "Bu alanda önemli bir adım attık. Bu yıl yurt dışından yedi değerli konuşmacımız aramızda" dedi. Zirve programının oldukça yoğun olduğuna dikkat çeken Kaçmaz, "Türkiye lojistik sektörü, ülke ekonomisi için vazgeçilmez bir unsur. Her zaman yenilikleri takip eden, dinamik bir yapıya sahip. Lojistik sektörünün kamu ve reel sektörle iş birliği içinde olması çok önemli. Sektörün büyümesi ve mevcut sorunlara ortak çözümler üretilebilmesi için bu tür etkinlikler büyük bir fırsat sunuyor. Ortak aklın ortaya çıkmasına vesile oluyor. İnşallah bu zirve de bu amaca hizmet edecektir" sözleriyle konuşmasını tamamladı.

Cem Kaçmaz

TÜRKİYE İÇİN ORTA KORİDOR FIRSATI BÜYÜYOR

Turgut Erkeskin - *FIATA Başkanı / Genel Transport CEO'su*

Zirvenin açılış konuşmasını yapan FIATA Başkanı ve Genel Transport CEO'su Turgut Erkeskin, küresel ölçekte artan jeopolitik gerilimin tedarik zincirlerine baskı yaptığını, buna karşın Türkiye'nin "Orta Koridor" hamlesiyle küresel ticarette stratejik bir avantaja sahip olabileceğini vurguladı. Geçen yılki zirvede dile getirilen başlıkların güncelliğini koruduğunu, ancak problemlerin daha da derinleştiğini belirten Erkeskin, "Jeopolitik sorunlar bitmiyor, artarak devam ediyor. Bu tablo lojistikçilerin üzerine yeni yollar bulma, zinciri kesintisiz işletme baskısı getiriyor" dedi. Dünya Ticaret Örgütü'nün 2025 büyüme beklentisini %2,8-3 bandından aşağı çektiğini, IMF'nin %2,8 ve Dünya Bankası'nın %2,3'lük bir büyüme öngördüğünü aktaran Erkeskin, Türkiye'de toparlanma sinyallerine rağmen bazı ekonomik verilerin kaygı verici seviyede olduğunu söyledi. Erkeskin şunları aktardı: "İlk çeyrekte %2,3 büyüme yaşandı. Yıl sonu beklentisi %2,7–3 arasında. %45 seviyesindeki enflasyonun 2026'da %24'e indirilmesi hedefleniyor. Bu rakamları duyan Avrupalı dostlarımız şaşkınlık içinde kalıyorlar" dedi. Yüksek enflasyon ve kur baskısının hem mal hem de hizmet ihracatını sürdürülemez hale getirdiğini belirten Erkeskin, yüksek faiz oranlarının ise sektörün yatırım iştahını sınırladığını vurguladı: "Bu da büyümenin önünde ciddi bir engel. Türkiye'nin refah düzeyini artırmak için gerekli büyüme oranı %7; ancak bu orana oldukça uzağız."

Bu zorlu ekonomik koşulların iş yapmayı güçleştirdiğini ancak doğru stratejilerle fırsatlara dönüştürülebileceğini ifade eden Erkeskin, artık ürün fiyatından çok tedarik zinciri performansının rekabet unsuru haline geldiğini belirtti. Liman, demiryolu ve karayolu entegrasyonunun rekabetin yeni kriteri haline geldiğini söyleyen Erkeskin, Çin–Avrupa ekseninde Orta Koridor'un tam kapasiteyle işlemesi

hâlinde Türkiye'nin yalnızca Avrupa'da değil, Asya ve Afrika pazarlarında da merkez ülke konumuna gelebileceğini kaydetti. Erkeskin, "Koridor tam randımanlı işlerse, Kazakistan'dan Azerbaycan'a, Gürcistan'dan Avrupa'ya tüm hatlarda ticaret hacmimizi katlarız" dedi.

Pandemi ve jeopolitik krizlerle birlikte küresel tedarik zincirlerinde yeni bir paradigma oluştuğunu kaydeden FIATA Başkanı Erkeskin, şirketlerin uzak coğrafyalardan tedarik yerine artık yakın ve dost ülkeleri tercih etmeye başladığını belirtti: Erkeskin, "Bu eğilim, hem yatırım kararlarını hem de ticaret koridorlarının yeniden yapılandırılmasını beraberinde getiriyor. Lojistik sektörü bu fırsatları doğru analiz edip müşterileriyle paylaşmakla sorumlu" dedi. Erkeskin, lojistik zincirlerinin sağlıklı çalışmasının yalnızca ticareti değil, küresel refahı da büyüteceğini vurguladı.

Dijitalleşme ve yapay zekânın sektörde yıkıcı bir devrim başlattığını belirten Erkeskin, bu teknolojileri kullanmayanların rekabette geri kalacağını ifade etti. Ancak bu dönüşümün aynı zamanda siber güvenlik risklerini artırdığını ve güçlü dijital koruma sistemlerine ihtiyaç duyulduğunu vurguladı. FIATA'nın geliştirdiği dijital konşimento uygulamasını sektör için kritik bir gelişme olarak nitelendiren Erkeskin, bu belgeyle tüm taşıma modlarında güvenli veri paylaşımı ve hız kazandıran entegrasyonun mümkün hale geldiğini söyledi. Erkeskin, "Dijital konşimento hem güvenli hem hızlı. Bu teknoloji artık elimizin altında. Yeter ki erişelim. Lojistikte bilgiler günlük değişiyor; bu yüzden sürekli mesleki eğitim şart" dedi. Sürdürülebilirliğin artık kaçınılmaz bir gerekliliklik olduğuna işaret eden Erkeskin, dijital teknolojilerin bu alanda büyük katkı sunduğunu; ayrıca alternatif yakıtların yaygınlaştırılması gerektiğini belirtti.

Konuşmasının sonunda e-ticaretin hızlı yükselişine dikkat çeken Erkeskin, küresel havalimanı altyapılarının bu büyümeyi karşılamada yetersiz kaldığını belirtti: "Çok yakın gelecekte dünya ticaretinin üçte birinden fazlası e-ticaret üzerinden gerçekleşecek. Ancak kapasite yatırımları bu hıza yetişemiyor." Artan hava yolu taşımacılığı talebinin diğer ticari taşımalarda kapasite sıkışıklığı ve fiyat artışına yol açtığını belirten Erkeskin, bunun aynı zamanda sektöre canlılık da getirdiğini ifade etti. Erkeskin, konuşmasını 2026'da düzenlenecek 11. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'ne kadar "daha iyi bir ekonomik ortam ve çok daha akışkan bir lojistik yapısı" temennisiyle tamamladı.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNE 4 MİLYAR TL DESTEK SAĞLANDI

Dr. Yusuf Karakaş - *Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdür Yardımcısı*

Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Dr. Yusuf Karakaş, zirvenin açılışında yaptığı konuşmada, küresel risklerin sektör üzerindeki etkisinden bakanlığın destek mekanizmalarına kadar geniş bir perspektif sundu. Ticaret Bakanlığı bünyesinde 2020 yılında kurulan Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü'nün hizmet sektörlerinin tamamıyla ilgilendiğini ancak lojistiğin özel bir öneme sahip olduğunu belirten Karakaş, "2024 yılında 115,2 milyar dolarlık hizmet ihracatına ulaştık. Bunun 39,9 milyar doları lojistik ve taşımacılık sektörüne ait. Bu rakamla lojistik, turizmden sonra ikinci sırada yer alıyor" dedi. Karakaş, 2025 yılında lojistik gelirinin 48 milyar dolara ulaşmasının öngörüldüğünü ve Türkiye'nin lojistikte dünyada 10'uncu, Avrupa'da 6'ncı sırada bulunduğunu da hatırlattı.

Konuşmasında küresel lojistik rotalarındaki tehditlerin dikkatle izlendiğini vurgulayan Karakaş, Panama Kanalı'nda yaşanan kuraklık, Kızıldeniz'deki güvenlik sorunları ve Ümit Burnu'nun yeniden gündeme gelmesi gibi gelişmelere karşı alternatif senaryoların hızla devreye alındığını belirtti. Karakaş, "Sektörü sadece analiz etmiyoruz, birlikte yaşıyoruz. Olası tüm kriz senaryolarına hazırlıklıyız" dedi. Rusya-Ukrayna savaşı sırasında devreye alınan Tahıl Koridoru'nda aktif rol üstlendiklerini ifade eden Karakaş, sürecin koordinatörlüğünü bizzat yürüttüğünü belirtti. Karakaş ayrıca, Kızıldeniz ve Hürmüz Boğazı gibi kritik ticaret geçitlerinde yaşanabilecek gelişmelere karşı sürekli analiz yaptıklarını ve sektöre yön verdiklerini söyledi. Lojistik sektör temsilcileriyle sürekli iletişim halinde olduklarını vurgulayan Karakaş, "Bizim kapımız sektöre 7 gün 24 saat açık. Bu sadece bir söylem değil; gerek pandemi, gerekse Ukrayna savaşı ve deprem süreçlerinde bunu birlikte deneyimledik" dedi.

Lojistik sektörünün sadece mevcut potansiyeli değil, gelecekte ulaşabileceği konumun da dikkate alındığını ifade eden Karakaş, bakanlık tarafından yürütülen destek programları hakkında detaylı bilgi verdi. Nisan 2022'de yürürlüğe giren 5448 sayılı karar kapsamında lojistik firmalarına fuar katılımı, pazar araştırması, tescil ve koruma gibi alanlarda ciddi teşvikler sağlandığını belirtti. Ayrıca yurt dışı lojistik dağıtım ağlarının desteklendiği projelerin ABD'de 2, Avrupa'da 3 noktada sürdüğünü söyledi. Bugüne kadar sektöre yaklaşık 4 milyar TL tutarında ödeme yapıldığını kaydetti. Dr. Yusuf Karakaş, "Lojistik bizim için sadece bir ticaret başlığı değil, aynı zamanda ülkemizin stratejik gücüdür. Sektörle birlikte yol yürümeye devam edeceğiz" dedi.

TIR SİSTEMİ, TİCARETİ BARIŞIN ARACI HALİNE GETİRDİ

10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nin ilk oturumunda "Dünyada Lojistik Sektörü Nasıl Evriliyor?" başlığı altında küresel gelişmeler ele alındı. FIATA Başkanı ve Genel Transport CEO'su Turgut Erkeskin'in moderatörlüğünde gerçekleşen oturumda, IRU Başkanı Radu Dinescu, küresel lojistik sektöründe yaşanan dönüşüme, dijitalleşmenin etkilerine ve krizlerin sektöre yansımalarına dikkat çekti.

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) Başkanı Radu Dinescu, konuşmasında küresel lojistik sektörünün dünya ekonomisinin bel kemiği olduğunu vurgulayarak, "Lojistik sektörü sadece malları değil, ülkeleri ve insanları da birbirine bağlıyor; bu yönüyle barışın ve refahın taşıyıcısıdır" dedi. Dünyada artan jeopolitik belirsizliklere dikkat çeken Dinescu, İran-İsrail gerilimi, Ukrayna savaşı ve bölgesel çatışmaların küresel ticaretin kırılganlığını gözler önüne serdiğini belirtti. Bu gelişmelerin sınır kapılarının kapanmasına, maliyetlerin yükselmesine ve tedarik zincirlerinin bozulmasına yol açtığını söyledi.

IRU'nun küresel lojistikte oynadığı kritik role değinen Dinescu, Birleşmiş Milletler sözleşmesiyle desteklenen TIR Sistemi sayesinde sınır geçiş sürelerinin yüzde 92'ye, taşıma maliyetlerinin ise yüzde 40'a kadar azaldığını aktardı. "TIR sadece bir transit sistemi değil, aynı zamanda ortaklık, güven ve sınır ötesi kesintisiz lojistik için ortak bir vizyondur" ifadelerini kullandı. TIR sisteminin II. Dünya Savaşı sonrası Avrupa ticaretinin canlanmasında önemli rol oynadığını hatırlatan Dinescu, bugün 77 ülkede uygulanarak ticaret ve bölgesel barışı desteklediğini belirtti. "Bir zamanlar düşman olan ülkeler bugün TIR sistemiyle güven içinde ticaret yapabiliyor. Bu da ticaretin bir barış aracına dönüşebileceğini gösteriyor" dedi.

Bu yıl Irak'ın TIR sistemini devreye almasının önemli bir dönüm noktası olduğunu belirten Dinescu, Türkiye'den çıkan araçların artık Kuveyt'e kadar ulaşabildiğini vurguladı. Irak'ın bir transit darboğaz olmaktan çıkarak Körfez-Türkiye-Avrupa hattında stratejik bir lojistik bağlantı noktası haline geldiğini ifade eden Dinescu, şunları aktardı: "Irak güzergahı Türkiye'de karayolu taşımacılığının gelişimi ve ekonomisi için büyük fırsatlar sunuyor. Bu hat bölgeyi ve ötesini birbirine

bağlıyor. Çin gibi denizaşırı ülkelerden gelen yük akışları da bu hatta dahil. Müşteriler teslimat süresi, maliyet ve güvenlikten memnun kaldıkça bu koridorları tercih edecekler." Nisan ayından beri açık olan bu yeni koridorla ilgili verilere de değinen Dinescu, Türkiye'den Birleşik Arap Emirlikleri'ne Irak üzerinden yapılan TIR taşımalarının 7 günde tamamlandığını, deniz yoluyla bu sürenin 14-26 gün olduğunu aktardı.

Orta Koridor'a ilişkin değerlendirmelerde bulunan Dinescu, "IRU olarak bu koridora 'model koridor' diyoruz. Ülkeler ve paydaşlarla iş birliği yaparak sınır geçiş prosedürlerinin dijitalleştirilmesi, TIR, e-CMR, vizeler, izinler gibi süreçlerin dijital hale getirilmesi gerekiyor. Bu sayede hız, güven ve uyum sağlanacak" diye konuştu. Çin-Avrupa arasındaki mevcut rotaların baskı altında olduğunu belirten Dinescu, Orta Koridor'un son bir yılda %80 büyüyerek müşterilerin tercihi haline geldiğini söyledi. Dinescu, "Bu koridorda yer alan ülkelerin yük akışını ne kadar kolaylaştıracakları çok önemli. Zamanla buradaki yük akışının kalıcı olması bekleniyor. Türkiye ve Irak, Hindistan ve Çin'den gelen taşımacılığı çekmek için kritik transit ülkeler. Çin'den Avrupa'ya yapılan karayolu taşımacılığının büyük kısmı Türkiye üzerinden gerçekleşiyor. Bu da Türk lojistik sektörü için büyük fırsat" dedi. Risk dağılımı açısından da Orta Koridor'un Süveyş Kanalı gibi darboğazlara alternatif olduğunu söyleyen Dinescu, "Binlerce kamyon farklı güzergâhlardan ilerliyor, tek bir sorunun tüm sistemi durdurması mümkün değil. Türkiye'nin Çin ile bu bağlantıyı kurma girişimini çok önemsiyoruz" diye konuştu.

Sektörün karşı karşıya olduğu zorluklara da değinen Dinescu, şunları aktardı: "Sektör bugün sürücü eksikliği, dijitalleşme ve karbonsuzlaşma olmak üzere üç büyük dönüşümle karşı karşıya. Bunlara 3D diyoruz. Ancak yeni tarifeler ve politik müdahalelerle birlikte listeye bir 4. D daha eklendi: Donald Trump. Bu durum sektöre yeni zorluklar getiriyor." Dinescu, lojistik sektöründeki tüm paydaşların farklı rollerde olsa da ortak amaç için çalışması gerektiğini belirtti. İnsan sermayesinin önemine dikkat çekerek, "Sürücülerin sınır geçişlerinde uygun tesislerin olmaması sektöre yeni girişleri engelleyebilir. Vizelerin verilmesi kolaylaştırılmalı, çevre dostu yakıtlar teşvik edilmeli ve sınır geçişleri dijitalleştirilmeli" dedi.

Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB) Yönetim Kurulu Üyesi, Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi Başkanı Murat Baykara'nın moderatörlüğünü üstlendiği "Dünyada Ekonomik ve Siyasal Krizlerin Lojistik Sektörüne Etkileri ve Türkiye'nin Lojistik Geleceği" oturumunda, küresel gelişmelerin sektöre etkileri masaya yatırıldı. Oturuma, Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Dr. Yusuf Karakaş, DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Barış Dillioğlu ve UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin katıldı. Panelde; dünya ekonomisinde yaşanan çatışmaların ve ABD-Çin rekabetinin lojistik üzerindeki yansımaları değerlendirilirken, Türkiye'nin uluslararası lojistikte rekabet gücünü artırmak için atılması gereken adımlar ele alındı.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNE YENİ TEŞVİKLER YOLDA

Dr. Yusuf Karakaş - *Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdür Yardımcısı*

Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Dr. Yusuf Karakaş, küresel ticaret politikalarındaki son gelişmeleri ve Türkiye'ye etkilerini değerlendirdi. Karakaş, ABD'nin 9 Nisan 2025'te duyurduğu yeni denizcilik eylem planıyla Çin kaynaklı gemi taşımacılığına yönelik vergi ve kısıtlamalar getirdiğini belirtti. Bu adımları "korumacılık" olarak tanımlayan Karakaş, kısa vadede ticareti artırsa da uzun vadede dengesizlik yaratabileceğini söyledi. Çin gemilerinin başka rotalara kaymasıyla doğacak boşluğun Güney Kore ve Japonya gibi ülkelerce doldurulacağını ifade eden Karakaş, Türkiye'nin bu süreçte aktif rol alması gerektiğini vurguladı. Transit geçişlerdeki stratejik konumun Türkiye için önemli fırsatlar sunduğunu dile getiren Karakaş, lojistik modlar arasında kaymalar olabileceğini, özellikle İstanbul Havalimanı'nın katma değeri yüksek ürün taşımacılığında öne çıkacağını kaydetti. Karakaş, Türkiye'nin karayolunda aktarma merkezi olabileceğini belirterek, Zengezur Koridoru, Kalkınma Yolu ve Orta Koridor projelerinin bu hedefi desteklediğini söyledi ve "Değişen rotalarda merkez ülke olmak için güçlü bir adayız" dedi. Türkiye'nin bu süreçte rekabetçi ve sürdürülebilir politikalarla ilerlemesi gerektiğini vurguladı.

Dr. Yusuf Karakaş, başarının yalnızca üretimle değil, sürdürülebilirlikle mümkün olacağını vurguladı. Türk bayraklı filonun tonajının artırılması ve rekabet gücünün yükseltilmesinin stratejik önem taşıdığını belirten Karakaş, Türkiye'nin Akdeniz'de gemi bakım-onarım alanında öne çıkabileceğini söyledi. Bu kapsamda finansal teşvikler, uygun krediler ve sigorta desteği gibi adımların değerlendirilmesi gerektiğini ifade etti. Liman ve gümrük altyapısının modernizasyonunun kritik olduğuna dikkat çeken Karakaş, "Tek pencere" uygulamalarının yaygınlaşmasıyla Türkiye'nin tedarik zincirinde avantaj sağlayabileceğini kaydetti. İnsan kaynağının sürece uyumunun hızlandırılması gerektiğini vurgulayan Karakaş, lojistik gücün uluslararası fuarlarda daha iyi tanıtılması gerektiğini belirtti. "Sadece iyi üretmek yetmez, etkin taşımayı da göstermek gerekir" diyen Karakaş, konuşmasını "Zorlukları fırsata çevirmek bizim elimizde" sözleriyle tamamladı.

Dr. Yusuf Karakaş, lojistik sektörüne yönelik devlet desteklerinin kapsamını anlattı. 2024 yılı içinde sektöre sağlanan destek tutarının 1 milyar 17 milyon TL'ye ulaştığını, bugüne kadar verilen toplam desteğin ise 4 milyar TL'yi aştığını belirtti. Karakaş, 5488 ve 5449 sayılı kararlar kapsamında pazarlama, reklam, fuar katılımı, depo, antrepo ve ofis desteği gibi çok yönlü teşviklerin sunulduğunu ifade etti. Özellikle Amerika ve Avrupa'da kurulan lojistik dağıtım merkezleri (YLDA) çevresinde oluşturulan cep depolar sayesinde, Türk ürünlerinin müşteriye ulaşma süresinin ABD'de 1,1 güne kadar indiğini aktaran Karakaş, Avrupa'da da benzer yapılarla lojistik zincirinin devlet desteğiyle güçlendirildiğini söyledi. Karakaş yeni dönemde; personel istihdam desteği, cep depoların kira ve işletme giderlerinin karşılanması, reklam ve tanıtım kampanyalarına katkı, sürdürülebilirlik odaklı teşvikler, gümrük ve dijitalleşme yatırımları ile uluslararası üyelik ve fuar katılımlarının destekleneceğini belirtti. Ayrıca, hem yurt içi hem de yurt dışı istihdam, eğitim, sürdürülebilirlik ve uluslararası örgütlere üyelik gibi alanlarda çok güçlü bir destek paketi hazırladıklarını belirten Karakaş, bu paketin en kısa sürede hayata geçirilmesi için yoğun bir çalışma yürüttüklerini ifade etti. "Amacımız, lojistik ürünün üretim anından alıcısına ulaşana kadar geçen tüm sürecini desteklemek" diyen Karakaş, Türkiye'nin lojistikte küresel rekabet gücünü artırmak için kararlılıkla çalıştıklarını vurg

TÜRKİYE'NİN YENİ EKONOMİK HİKAYESİ LOJİSTİK OLMALI

Bilgehan Engin - *UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı*

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin, Türkiye'nin jeopolitik konumunun küresel lojistikteki önemini giderek artırdığını belirterek, yaşanan krizlerin ve jeopolitik gelişmelerin çoklu tedarik ve güzergâh arayışını zorunlu kıldığını vurguladı. "Türkiye doğal bir lojistik üs" diyen Engin, modern ticaretin pandemiyle birlikte eşi benzeri görülmemiş zorluklarla karşılaştığını ifade etti.

Küresel ekonomik dengeleri değerlendiren Engin, 2008 krizi sonrası Avrupa'nın büyüme ivmesini kaybettiğini, Asya'nın ise pandemi sonrası toparlanma sürecine girdiğini belirtti. Bu değişimlerin, lojistikte çok modlu ve çok yönlü çözümleri zorunlu kıldığını söyledi.

Türkiye'nin Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi projelerle küresel tedarik zincirlerinde önemli rol üstlendiğini dile getiren Engin, Zengezur Koridoru'nun devreye alınmasının Türkiye'yi vazgeçilmez hâle getireceğini söyledi. Karadeniz üzerinden Gürcistan–Romanya hattına karşı Türkiye'nin güçlü bir yanıt verdiğini belirten Engin, Kalkınma Yolu Projesi'nin ise Türkiye'yi "oyun kurucu" konumuna taşıyacağını ifade etti. Projenin başarısının bölgesel istikrar ve ekonomik reformlara bağlı olduğunu kaydetti.

Engin, Türkiye'nin bu potansiyeli hayata geçirebilmesi için iç ekonomik yapısını güçlendirmesi gerektiğine dikkat çekti. İşsizlik, yüksek enflasyon, finansmana erişim gibi alanlarda atılacak adımların kritik olduğunu belirtti. Yeni havalimanı yatırımları, dijitalleşme adımları ve sadeleştirilen gümrük süreçlerinin lojistik kabiliyeti artırdığını belirten Engin, "Sınır kapılarındaki dijitalleşme ihracatçı ve lojistikçiler için büyük avantaj sağlıyor" dedi.

Türkiye'nin lojistik vizyonunun çoklu koridorlar, çoklu modlar ve sürdürülebilir büyüme stratejileriyle şekillendiğini vurgulayan Engin, ülkenin yalnızca bir geçiş noktası değil, küresel bir lojistik merkez olma yolunda ilerlediğini ifade etti. Orta Koridor'un etkin işleyebilmesi için güzergâh ülkeleriyle güçlü mevzuat altyapısı oluşturulması, demiryolu bağlantılarının tamamlanması ve lojistik merkezlerin stratejik şekilde konumlandırılması gerektiğini belirten Engin, Türkmenistan ve Kazakistan gibi ülkelerle gelişen ticari ilişkilerin lojistik iş birliklerine dönüşmesi gerektiğini söyledi. Türkiye'nin büyük limanlarının Orta Koridor'a demiryoluyla bağlanmasında eksikler olduğunu vurgulayan Engin, bu altyapının ivedilikle tamamlanması gerektiğini ifade etti. "Nasıl ki İstanbul Havalimanı hava kargo için merkez olduysa, demiryolu taşımacılığı için de bir veya iki büyük merkez tanımlanmalı" diyen Engin, UTİKAD olarak sahada ve karar süreçlerinde aktif rol üstlendiklerini belirtti.

Mevcut ekonomik tabloda Türkiye'nin yeni bir başarı hikayesine ihtiyacı olduğunu belirten Engin, bu hikayenin "lojistik" üzerine kurulması gerektiğini ifade ederek şunları söyledi: "Lojistik, Türkiye'nin elindeki en güçlü hikâye olabilir. Enflasyonla mücadelede kamuoyunun güvenini güçlendirmek için güçlü bir ekonomik anlatıya ihtiyaç var. Biz UTİKAD olarak, bu hikayenin kurgulanmasında sektörün öncü STK'sı olarak üzerimize düşeni yapmaya hazırız." Bilgehan Engin, sektörün stratejik önemine dikkat çekerek, lojistik profesyonelleri ve STK'larla birlikte Türkiye'nin rekabet gücünü artıracak adımların atılmasının tam zamanı olduğunu vurguladı.

ORTAK AKILLA LOJİSTİĞİ ÜST LİGE TAŞIYABİLİRİZ

Barış Dillioğlu - *Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) Lojistik İş Konseyi Başkanı*

DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Barış Dillioğlu, küresel krizlerin etkisiyle ön plana çıkan lojistik koridorlarını değerlendirdi. Artan ticaret savaşları ve küresel riskler nedeniyle alternatif güzergâh arayışlarının kaçınılmaz hale geldiğini belirten Dillioğlu, Türkiye'nin bu süreçte stratejik bir rol üstlendiğini vurguladı. Dillioğlu, "Koridorlar bugün gündemdeyse, bu yaşadığımız krizlerin bir sonucudur. Bu hatlar lojistik maliyetleri düşürmek ve ihracatta rekabet gücünü artırmak için önemli fırsatlar sunuyor. Ancak bu fırsatların gerçek kazanıma dönüşmesi için altyapı yatırımlarının hızla tamamlanması gerekiyor" dedi. Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gibi projelerin yalnızca jeopolitik değil, aynı zamanda kapasite ve verimlilik açısından da geliştirilmesi gerektiğini söyleyen Dillioğlu, Türkiye sınırları içinde yer alan yaklaşık 2.200 kilometrelik güzergâh boyunca demiryolu bağlantıları, gümrük işlemleri ve lojistik merkezlerin devreye alınmasının öncelikli olduğunu ifade etti. Dillioğlu, "Kalkınma Yolu'nda limanlar büyük ölçüde tamamlandı, ancak erişim altyapısı ve gümrük prosedürlerinde hâlâ eksikler var" dedi.

2024'te hizmet ihracatının 40 milyar dolara ulaştığını, 2028 hedefinin 78 milyar dolar olduğunu hatırlatan Dillioğlu, bu hedefe ulaşmak için sadece fiyat değil, katma değeri yüksek taşımacılığın ön plana çıkarılması gerektiğini belirterek, "Koridorlar ancak taşıma altyapınız yeterliyse anlamlı olur. Lojistik maliyetleri hâlâ ihracatçının en büyük sorunu; bu baskıyı azaltmadan projelerin etkisi sınırlı kalır" şeklinde konuştu. Jeopolitik riskler nedeniyle "en yakından tedarik" eğiliminin arttığını belirten Dillioğlu, Ermenistan üzerinden planlanan Türk Devletleri bağlantısının stratejik önem taşıdığını ifade etti. Denizyolunda ise büyüyen gemi boyutları ve değişen hat yapılarının, liman ve kara bağlantılarında uyum ihtiyacını artırdığını söyledi. Dillioğlu, "Uzak hatlar aksadığında Türkiye, kritik bir aktarma merkezi olarak yeniden öne çıkabilir" dedi.

Yeşil lojistik ve dijitalleşme konularına da değinen Dilloğlu, şu uyarılarda bulundu: "Avrupa Yeşil Mutabakatı ve karbon sıfır hedefleri artık tartışma konusu değil. Türkiye'nin lojistikte üst sıralara çıkması için karbon salımını azaltan projelere, dijital altyapıya ve sürdürülebilir uygulamalara odaklanması şart." Türkiye'nin kara, deniz ve hava taşımacılığında güçlü bir yapıya sahip olduğunu vurgulayan Dillioğlu, "Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkeyiz. Avrupa'nın en büyük kara yolu filolarından birine sahibiz. Limanlarımız güçlü, hava kargoda ise THY gibi küresel bir markamız var. Ancak demiryolunda daha hızlı ilerlemeliyiz" dedi.

Tedarik ağlarındaki değişimle birlikte ülkelerin en yakın coğrafyalardan hızlı tedarik sağlamaya yöneldiğini söyleyen Dillioğlu, Türkiye'nin bu yeni düzende güçlü bir konuma sahip olduğunu ancak mevzuat, dijitalleşme ve insan kaynağı alanlarında daha fazla ilerleme gerektiğini belirterek, "Yeşil dönüşüm ve dijitalleşme artık bir tercih değil, zorunluluk. Teşviklerle bu süreçleri desteklemez, insan kaynağına yatırım yapmazsak mevcut avantajları kaybedebiliriz" diye konuştu. Son olarak son yıllarda gelişen intermodal işbirliği kültürüne dikkat çeken Dillioğlu, artık lojistik modlarının entegre çalıştığını, bunun kamu ve özel sektör işbirliğiyle sürdürülebileceğini söyledi. Dilloğlu, ""Bu sektörde artık 'biz biriz' anlayışı hâkim. Kamu da özel sektörün arkasında duruyor. Bu sinerjiyi iyi değerlendirmeliyiz. Koridorlarla birlikte Türk lojistiğini bir üst lige taşıyabiliriz – ama bunu birlikte başarmalıyız" şeklinde konuştu.

LOJİSTİK 5.0 ÇAĞI BAŞLADI:
AKILLI AĞLAR YENİ DÖNEMİ TANIMLIYOR

Transporeon Türkiye Direktörü Gökalp Kobe Ertuğrul, 10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nde gerçekleştirdiği "Lojistik 5.0: Akıllı Ağların Gücü" başlıklı özel sunumunda, sektörün yalnızca dijitalleşmekle kalmayıp, insan ve çevre odaklı akıllı ağlara doğru evrildiğini vurguladı.

Transporeon Türkiye Direktörü Gökalp Kobe Ertuğrul, "Lojistik 5.0: Akıllı Ağların Gücü" başlıklı sunumunda lojistik sektöründe dijitalleşmenin ötesine geçilerek insan odaklı, çevreye duyarlı ve dayanıklı ağların kurulması gerektiğini vurguladı. Ertuğrul, lojistiğin artık sadece hız ve verimlilikle değil, sürdürülebilirlik ve bağlantısallık ilkeleriyle şekillendiğini söyledi. Sunumuna kişisel bir deneyimle başlayan Ertuğrul, İstanbul'un en donanımlı hastanelerinden birinde bile kan temininin bireysel çabalara bırakıldığını belirterek, sağlık lojistiğindeki yapısal eksikliklere dikkat çekti. Bu örnek üzerinden Lojistik 5.0'ın ne denli hayati olabileceğini anlattı. "Gerçek zamanlı veri paylaşımı, tahmine dayalı talep yönetimi ve dijital ağlarla donatılmış sistemler sayesinde sadece ürünler değil, insan hayatı da güvence altına alınabilir" diyen Ertuğrul, Türkiye'nin bu dönüşüme hazır olması gerektiğini söyledi.

Pandemi ve Süveyş Kanalı krizi gibi küresel olaylara da değinen Ertuğrul, bu

tür aksaklıkların temelinde sistemlerin birbirine entegre olmamasının yattığını ifade etti. Buna karşılık Yozgatlı bir üreticinin online platformlar üzerinden ihracat yapabilmesini örnek göstererek, "Bağlı olmayan sistem kaosa, entegre sistem fırsata dönüşür" dedi.

Lojistik 5.0 ile birlikte gelen en büyük değişimin "tedarik zinciri" mantığının yerini "tedarik ağı" yaklaşımına bırakması olduğunu belirten Ertuğrul, ağ yapılarının krizlere karşı daha esnek ve sürdürülebilir çözümler sunduğunu vurguladı. Lojistik firmalarına yalnızca ekipman ve kapasite değil, veri üreten ve platformlara entegre olabilen yapılar kurmaları çağrısında bulunan Ertuğrul, hizmet alan firmaların da izlenebilirlik ve esnek planlama kabiliyetini artırmaları gerektiğini söyledi. Kamunun ise veri standardizasyonunu sağlayan bir orkestra şefi gibi hareket etmesi gerektiğini dile getirdi. Ertuğrul ayrıca, lojistik ihalelerinin, taşıma yönetiminin ve faturalandırma süreçlerinin tamamen otomasyona bağlandığı örneklerle sektörün dijitalleşmede geldiği noktayı somut örneklerle paylaştı.

Sunumun kapanışında Prof. Dr. Türker Kılıç'ın "yaşamdaşlık ve bağlantısallık" modeline atıfta bulunan Ertuğrul, lojistikte başarının güçlü olmaktan değil, değişime ve teknolojiye uyum sağlamaktan geçtiğini ifade etti. "Lojistik 5.0, sadece teknolojik bir dönüşüm değil, zihinsel bir sıçramadır" diyen Ertuğrul, tüm paydaşları bu dönüşümün parçası olmaya davet etti.

"Taşımacılık Koridorları, Transit Taşımacılık ve Türkiye" başlıklı oturumun, moderatörlüğünü Reibel Taşımacılık Genel Müdürü Arif Badur üstlendi. Oturumun konuşmacıları arasında DTD Yönetim Kurulu Başkanı Onur Küçükakdere, CILT Türkiye Başkanı Berna Akyıldız ve Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erol Erkan yer aldı. Panelde, transit taşımacılığın Türkiye'nin küresel lojistik güç olmasındaki rolü, gümrük ve taşımacılık sistemlerinin nasıl güçlendirileceği ile taşımacılık koridorlarının sektöre sunduğu fırsatlar ele alındı.

KÜRESEL STK AĞLARIYLA REKABET GÜCÜMÜZÜ ARTIRMALIYIZ

Berna Akyıldız - *CILT Türkiye Başkanı*

CILT (Chartered Institute of Logistics and Transport) Türkiye Başkanı Berna Akyıldız, dünyanın 40 ülkesinde faaliyet gösteren ve 40 bin üyeye sahip CILT'in sektöre yön veren küresel bir sivil toplum ağı olarak öne çıktığını belirtti. "CILT, eğitimler, akreditasyonlar ve küresel etkinliklerle lojistik profesyonellerini geleceğe hazırlayan bir organizasyon. İngiltere ve İrlanda'daki merkezlerinden sonra Türkiye'de de yer alıyor olmamız bizim için büyük bir gurur kaynağı" dedi. CILT Türkiye'nin henüz üç yaşında olduğunu ancak bu kısa sürede kadın odaklı projelerle sektörde farkındalık oluşturduklarını söyleyen Akyıldız, "Kadın farkındalığını yüzde 9,1'den 11,2'ye çıkardık. Umuyorum ki bizim de bu artışta payımız olmuştur" dedi. CILT'in Çin'de, Avustralya'da ve Avrupa'da kamu kurumlarıyla yakın çalıştığına değinen Akyıldız, "Örneğin Çin'de CILT, adeta hükümetin lojistik departmanı gibi hareket ediyor. Geçen yıl düzenledikleri uluslararası konferansta tüm şehir etkinliğe entegre olmuştu. Bu iş birlikleri sadece sektörün değil ülkelerin rekabet gücünü de artırıyor" ifadelerini kullandı. Türkiye'de de benzer bir kamu-STK sinerjisinin oluşması gerektiğini vurgulayan Akyıldız, özellikle Orta Koridor ve diğer lojistik hatlar kapsamında yapılan iş birliklerinin önemini anlattı.

Transit taşımacılıkta karşılaşılan bürokratik engellere de dikkat çeken Akyıldız, sürecin dijitalleşme ve yapay zekâ entegrasyonu ile hızlandırılması gerektiğini vurguladı. Akyıldız, "Dubai ve Çin örneklerinde olduğu gibi, gelen yüklerin çok hızlı kontrol edilip yönlendirilmesi mümkün. Bizde ise aynı yük bazen iki defa işlemden geçiriliyor. Bu hem zaman kaybı hem de maliyet demek" dedi. Transit taşımacılığın hızlanmasının Türkiye'yi sadece bir geçiş ülkesi değil, aynı zamanda üretim ve dağıtım merkezi yapacağını belirten Akyıldız, "Bu vizyonla gümrük süreçlerinin şeffaf, hızlı ve öngörülebilir hale gelmesi, Türkiye'nin lojistik merkez olma hedefi için olmazsa olmazdır" değerlendirmesinde bulundu. Son olarak "STK'ların sektörde çok güçlü bir bilgisi, deneyimi var. Kamu kurumlarımızın bu sivil güce daha çok alan açması gerekiyor" diyen Berna Akyıldız, lojistikte dijitalleşme, entegrasyon ve uluslararası iş birlikleriyle Türkiye'nin önemli kazanımlar sağlayabileceğini sözlerine ekledi.

DEMİRYOLUNDA GÜÇLÜ BİR HİKÂYE YAZABİLİRİZ

Erol Erkan - *Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili*

Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erol Erkan, yaptığı konuşmada Orta Koridor'un gelişim süreci, Türkiye'nin bu koridordaki rolü ve Pasifik Eurasia'nın vizyonu üzerine önemli açıklamalarda bulundu. Erkan, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattının 2017'de devreye alınmasından bu yana yaşanan dönüşümün altını çizerek, "Başlangıçta yıllık 115 bin tonluk taşıma yapılırken, bugün 700 bin tonlara ulaşıldı. BTK artık günde 200 konteynerin geçtiği bir ana hat konumuna geldi" dedi. Devlet Demiryolları'ndaki görev döneminde BTK hattı ile ilgili çeşitli analizler yürüttüğünü belirten Erkan, Pasifik Eurasia'nın bu bilgi birikimiyle kurulduğunu ifade etti. "Bugün Kazakistan'dan Türkiye'ye kapıdan kapıya taşıma yapabiliyor, hiçbir aktarma gerekmeden lojistik süreci biz yönetebiliyoruz" diyen Erkan, Türkiye'de hem operatör hem freight forwarder olarak faaliyet gösterdiklerini ancak iş hacimlerinin büyük kısmının operatörlükten geldiğini söyledi. Pasifik Eurasia'nın Trans Hazar (TITR) ve KASKAR gibi uluslararası birliklerle iş birlikleri geliştirdiğini belirten Erkan, bölge ülkeleriyle kurdukları güçlü ilişkiler sayesinde Türkiye'nin bu hatlarda güvenilir bir partner olarak konumlandığını vurguladı.

2020'de pandemi ve operasyonel nedenlerle hattın kapanmasının zorluklar yarattığını ancak bu süreci fırsata çevirdiklerini belirten Erkan, 2024'ün ikinci yarısından itibaren hat üzerinden blok tren seferlerinin tekrar başladığını ifade etti. "Kasım 2024'te ilk seri trenlerimiz yola çıktı, bu ay da yeni sevkiyatlar başladı. Kısa vadede günde bir tren, orta vadede yılda 1000 tren hedefi koyduk" dedi. Türkiye'nin demiryolu yatırımlarına da değinen Erkan, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Master Planı'nda limanlara ve OSB'lere demiryolu bağlantıları kurulmasının öngörüldüğünü hatırlattı. Bu adımların, ülkeye daha fazla yabancı yatırım çekilmesini sağlayacağını ifade ederek, "Eğer taşıma noktalarında güçlü terminaller kurarsak Türkiye, yalnızca geçiş ülkesi değil lojistik üretim üssü de olur" dedi. Erkan, Türkiye'nin Orta Koridor'daki konumunun, lojistikte jeopolitik üstünlüğe dönüştüğünü belirterek, "Gerek uluslararası ilişkiler gerekse yatırım altyapısı açısından artık sadece güzergâh değil, lider ülkeyiz. Kuzey Koridoru bir zamanlar yılda 5 trenle başladı, bugün 20 bine ulaştı. Biz de aynı yoldayız, hatta daha güçlü bir hikâye yazabiliriz" diye konuştu.

BELGE ALMAK YETMİYOR YAPISAL DEĞİŞİME İHTİYAÇ VAR

Onur Küçükakdere - *DTD Yönetim Kurulu Başkanı*

DTD Yönetim Kurulu Başkanı Onur Küçükakdere, demiryolu taşımacılığının artık bir seçenek değil, ekonomik, çevresel ve operasyonel zorunluluk olduğunu vurguladı. Küçükakdere, pandemi sürecinden İsrail-İran krizine kadar yaşanan gelişmelerin lojistiğin stratejik önemini bir kez daha gözler önüne serdiğini belirtti. Ancak demiryolunun hâlâ yeterince konuşulmadığına dikkat çeken Küçükakdere, "Bugün bir sistemde demiryolu olmadan lojistikten söz etmenin mümkün olmadığını herkesin anlaması gerekiyor" dedi. Küçükakdere, Avrupa'da demiryolu kullanımının artık bir zorunluluk olduğunu, Türkiye'de ise hâlâ tercih gibi değerlendirildiğini ifade ederek, "Bu noktadan sonra bizde de bu bir tercih değil, mecburiyet. Ekonomik, çevresel ve süre odaklı her açıdan demiryoluna yönelmekten başka çaremiz kalmadı" şeklinde konuştu. 2030 yılı itibarıyla devreye girecek karbon emisyon vergilerine dikkat çeken Küçükakdere, taşımanın artık sadece maliyet odaklı değil, çevresel etkilerle birlikte değerlendirilmesi gerektiğini vurguladı. Sıkça kapanan taşıma koridorlarının lojistik sektöründe güven kaybına yol açtığını belirterek, "Doğu-Batı aksında, üç kıtanın kesiştiği noktada bulunmak coğrafi bir avantaj ama bunu gerçek bir faydaya dönüştüremiyoruz. Lojistik sektörü bu fırsatı kullanmalı" dedi.

Demiryolu yatırımlarının yalnızca hat uzunluğuyla değil, işlevsellik ve diğer taşıma modlarıyla entegrasyon kabiliyetiyle değerlendirilmesi gerektiğine değinen Küçükakdere, "Her köye demiryolu götürmek değil, sistemin etkinliğini artırmak önemli. Demiryolu ray üstünde başlar, ray üstünde biterse ekonomik olur" diyerek sistemin verimliliğini ön plana çıkardı. Kapasite kullanımında yaşanan sıkıntılara da değinen Küçükakdere, bugün demiryolu altyapısının sadece %50 kapasiteyle çalıştığını söyledi. Lokomotif yetersizliği, ekipman eksikliği ve özel sektör taşımacılığına sınırlı katkının bu tablonun ana nedenleri arasında olduğunu belirtti. Küçükakdere, "2013'te çıkan serbestleşme yasasına rağmen geçen 12 yılda sadece 12 özel taşıma işletmecisi kuruldu. Belge almakla sektöre katkı sağlanmıyor. Ciddi bir yapısal değişime ihtiyaç var" dedi. Mevcut demiryolu hatlarının %57'si elektrikli olmasına rağmen, elektrikli lokomotif oranının yalnızca %12 seviyesinde kaldığını vurgulayan Küçükakdere, "Hatları artırıyoruz ama ekipmanı arkadan getiremiyoruz. Bu dengeyi sağlayamazsak, sistem işlemeyecek" ifadelerini kullandı. Konuşmasında lojistikte iş birliğinin önemine de değinen Küçükakdere, "Artık bireysel rekabetin değil, sistemler arası iş birliğinin değerli olduğu bir dönemdeyiz. STK'lar olarak bizler sektöre yön veriyoruz ancak asıl baskıyı üretici ve ihracatçılardan bekliyoruz. Bu dönüşümde herkesin ısrarcı olması gerekiyor" dedi. Küçükakdere, konuşmasını Hazine ve Maliye Bakanı'nın demiryolu yatırımlarının devam edeceği yönündeki açıklamasına atıfla sonlandırdı: "En azından içimiz rahat. Bu yatırımların sürmesi kritik önemde."

10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nin birinci gününün son oturumunda, "Changes and Challenges in Global Logistics" başlığı altında önemli konular tartışıldı. C2L Yönetici Ortağı Turhan Özen'in moderatörlüğünde gerçekleşen oturuma; FIATA Eski Başkanı Dr. Ivan Petrov, FIATA Genel Direktörü Stephane Graber ve DFDS Başkan Yardımcısı ve Türkiye Lojistik Başkanı Jeppe Skivild konuşmacı olarak katıldı.

MULTİMODAL KORİDORLAR VE DİJİTALLEŞME LOJİSTİĞİN GELECEĞİNİ ŞEKİLLENDİRİYOR

Dr. Ivan Petrov - *FIATA Eski Başkanı*

FIATA Eski Başkanı Dr. Ivan Petrov, yaptığı konuşmada küresel ticaretin karşı karşıya olduğu jeopolitik risklere ve ekonomik belirsizliklere dikkat çekerek, "IMF verilerine göre artık ekonomik beklentiler biraz daha düşük. Bu tabloyu şekillendiren temel unsur, içinde bulunduğumuz coğrafi ve siyasi zorluklar" diyen Petrov, bu belirsizliklere karşı FIATA'nın geliştirdiği çözüm yollarını katılımcılarla paylaşarak, öncelikli odak noktalarının multimodal taşımacılık olduğunu ifade etti. Petrov, "Multimodal koridorlar, yalnızca fiziksel altyapıdan ibaret değil. Bu koridorlardaki ticareti hızlandıracak gümrük süreçleri, dijital çözümler ve düzenlemeler de en az altyapı kadar önemli" açıklamasında bulundu. FIATA'nın bu alandaki önemli adımlarından biri olan multimodal konşimento sisteminin, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) standartlarıyla uyumlu hale getirildiğini belirten Petrov, dijitalleşmenin ve yeşil lojistik uygulamalarının artık sektörün öncelikli hedefleri arasında olduğunu söyledi.

Petrov, savaşlar ve siyasi gerilimlerin tedarik zincirlerini ciddi şekilde etkilediğini hatırlatarak, "Rusya-Ukrayna savaşı gibi krizler, kuzey koridorunun güvenilirliğini sorgulatırken, Trans-Hazar ve Orta Koridor gibi alternatif güzergahların önemini artırdı" dedi. Ancak bu alternatif rotalarda yüksek maliyetler ve yetersiz altyapı nedeniyle hâlâ ciddi darboğazlar olduğuna işaret eden Petrov, "Marmaray kapasitesi sınırlı, üçüncü köprüde demiryolu altyapısı henüz hazır değil. Çin sınırından Kars'a kadar süregelen lojistik engellerin hızla çözülmesi gerekiyor" değerlendirmesinde bulundu.

Lojistikte intermodal çözümlerin Avrupa'da hızla büyüdüğünü belirten Petrov, Türkiye'nin de bu trende uyum sağlaması gerektiğini ifade etti. "Modern terminaller sadece fiziksel yapılar değil, aynı zamanda veri akışını yöneten dijital merkezler haline gelmeli" dedi. Konuşmasında otomasyon, nesnelerin interneti (IoT) ve yapay zeka uygulamalarının da sektörün dönüşümünde önemli rol oynayacağını vurgulayan Petrov, siber güvenlik konusuna da dikkat çekti. FIATA'nın bu alanda şirketlere rehberlik eden özel bir el kitabı hazırladığını söyledi. Petrov ayrıca, karbon salımının azaltılması konusunda FIATA'nın attığı adımlardan da söz etti. Emisyon hesaplayıcısı sisteminin büyük lojistik firmaları tarafından aktif şekilde kullanıldığını ve sürdürülebilir taşımacılığın artık sadece çevresel değil, ticari bir zorunluluk haline geldiğini ifade etti. İş gücü eksikliği ve nitelikli çalışan ihtiyacının tüm dünyada hissedildiğini söyleyen Petrov, FIATA'nın gençleri sektöre kazandırmak için eğitim ve mesleki gelişim programlarına önem verdiğini belirterek, "Gençlere lojistikte kariyer yapabilecekleri bir alan sunmak artık bir gereklilik" dedi.

ELEKTRONİK KONŞİMENTO İLE DİJİTALLEŞMEDE YENİ BİR DÖNEME GİRİYORUZ

Stephane Graber - *FIATA Genel Direktörü*

FIATA Genel Direktörü Stephane Graber, dijitalleşme süreci ve elektronik konşimento (e-FBL) çalışmalarına ilişkin önemli bilgiler paylaştı. FIATA konşimentosunun elektronik versiyonunun iki yıl önce devreye alındığını belirten Graber, bu belgenin şu anda beş bölgede, özellikle Orta Koridor'da multimodal taşımacılık yapan operatör ve freight forwarder'lar için erişilebilir olduğunu söyledi.

1968'de matbu olarak tasarlanan konşimentonun temel amacının uyumluluk sağlamak olduğunu hatırlatan Graber, dijital çağda da bu ihtiyacın sürdüğünü vurguladı. "Bugün en büyük sorunlardan biri, farklı sistemler arasında iletişim eksikliği. FIATA olarak belgemizi güvenli, standartlara uygun ve finansal sistemlerde kullanılabilir hale getirmek için çalışıyoruz" dedi. Elektronik konşimentonun yalnızca bir platform değil, aynı zamanda bir standart oluşturma aracı olduğunu ifade eden Graber, yapının ICC ve UNCITRAL gibi kuruluşların tanıdığı çerçevelere dayandığını, teminat ve finansman süreçlerinde de kullanılabildiğini belirtti. Blockchain teknolojisiyle belgelerin korunduğunu vurgulayan Graber, verilerin kullanıcı onayıyla şeffaf biçimde paylaşıldığını, değiştirilemez nitelikte olduğunu söyledi.

Dijital dönüşümde asıl zorluğun teknoloji değil, kullanıcı alışkanlıkları olduğunu belirten Graber, "Kağıt belgelerden uzaklaşmak isteniyor ama alışkanlıklar kolay değişmiyor. Bu nedenle eğitim ve farkındalık çalışmaları kritik önemde" dedi. Lojistik sektörünün parçalı yapısı nedeniyle FIATA'nın "interoperabilite" konusuna odaklandığını belirten Graber, ICC, Swift gibi kurumlarla yürütülen çalışmalar sayesinde, tüm tarafların aynı veri diliyle çalışabildiğini aktardı.

Elektronik belgelerin hukuki geçerliliği konusunda da çalışmalar yürüttüklerini söyleyen Graber, MLTR (Model Law on Electronic Transferable Records) çerçevesinde, birçok ülkede bu belgelerin kağıt belgelerle eşdeğer kabul edilmeye başlandığını ifade etti. "Elektronik konşimentonun müzakere edilebilir hale gelmesi, multimodal taşımacılığın dijitalleşmesinde kritik bir eşik" dedi.

Ayrıca Dünya Gümrük Örgütü (WCO) ile yürütülen iş birliği kapsamında, e-belgelerin gümrük sistemlerine entegre edilmesi için altyapı geliştirdiklerini açıklayan Graber, bu sistem sayesinde yükleme öncesi güvenlik bilgilerinin otomatik iletilebildiğini söyledi.

E-konşimentonun en çarpıcı etkisinin ticaret finansmanında görüldüğünü vurgulayan Graber, Çin'den Kazakistan'a yapılan taşımada Bank of China'nın 24 saat içinde finansman sağladığını, kağıt belgelerle günler süren bu sürecin saatlere indiğini belirtti. Graber konuşmasını, "Dijitalleşme zaman alacak ama bu kaçınılmaz bir dönüşüm. Bu süreçte birlikte çalışmalı, verileri paylaşmalı ve hep birlikte öğrenmeliyiz" sözleriyle tamamladı.

TÜRKİYE, DFDS'NİN SÜRDÜRÜLEBİLİR VE DİJİTAL GELECEĞİNDE KİLİT ROL ÜSTLENECEK

Jeppe Skivild - *DFDS Başkan Yardımcısı ve Türkiye Lojistik Başkanı*

DFDS Başkan Yardımcısı ve Türkiye Lojistik Başkanı Jeppe Skivild, küresel tedarik zincirlerinde yaşanan dönüşümün zorluklarla birlikte önemli fırsatları da beraberinde getirdiğini, DFDS'nin Türkiye'deki yapılanmasını bu dönüşüme yanıt olarak şekillendirdiğini belirtti. Küresel ticaret akışlarının yeniden şekillendiğini, birçok şirketin yakın coğrafyalarda üretim stratejisine yöneldiğini belirten Skivild, "Türkiye'de ve Kuzey Afrika'da büyük yatırımlar görüyoruz. Yakında üretim, riski azaltıyor. DFDS olarak bu bölgelerdeki lojistik ağımızı genişletiyoruz" dedi. DFDS'nin, Ekol Lojistik'i satın alarak Türkiye ile Avrupa arasında stratejik bir köprü kurduğunu ifade eden Skivild, intermodal ve multimodal taşımacılığı güçlendirdiklerini belirtti. Türkiye, İtalya, Fransa ve Orta Avrupa'nın kilit pazarlar olduğunu vurgulayan Skivild, "Müşteriler artık bizden daha fazla rota seçeneği ve esneklik istiyor. Bu nedenle güçlü ve dayanıklı bir altyapıya yatırım yapıyoruz" diye konuştu.

DFDS olarak dijitalleşmeye büyük önem verdiklerini belirten Skivild, sistemlerini veri temelli tahminleme ve gerçek zamanlı takip için yeniden yapılandırdıklarını vurguladı. Skivild, "IT departmanımızla birlikte, eski sistemleri ayırarak daha bağlantılı ve esnek bir dijital yapı kuruyoruz. Görünüşte bağlıyız ama sistemler parçalı çalışıyor, bu nedenle entegrasyon eksikliklerini gideriyoruz" dedi. Düşük emisyonlu taşımacılığı bir öncelik haline getirdiklerini söyleyen Skivild, bu alandaki yatırımların artacağını belirtti. "Avrupa'da şu anda 140 elektrikli TIR'ımız var. Türkiye'de de denemelere başlıyoruz. Elektrikli taşımacılık bizim için stratejik bir yatırım. CFO'muzun deyimiyle, gelecekte Avrupa'da operasyon izni almanın yolu emisyon yönetiminden geçecek" diyen Skivild, elektrikli taşımacılık konusunda yerel şirketlerle iş birliği yaptıklarını ve %92 oranında karbon ayak izini karşılayan çözümler geliştirdiklerini ifade etti.

Sektörün en büyük sorunlarından birinin nitelikli iş gücü eksikliği olduğunu belirten Skivild, Avrupa'daki gençlerin lojistik sektörüne mesafeli olduğunu; ancak Türkiye'de bu durumun daha olumlu olduğunu söyledi: "Türkiye'de genç neslin lojistik sektörüne ilgisini görmek umut verici. Bu, Türkiye'yi daha da güçlü kılacak" dedi. Konuşmasının sonunda sektördeki dönüşümün ancak eğitim, iş birliği ve adaptasyonla yönetilebileceğini, dijitalleşmenin ve sürdürülebilirliğin geleceğin belirleyici unsurları olacağını belirten Skivild, "Lojistiğin 5-10 yıl sonraki hali bugünkünden farklı olacak. DFDS olarak bu değişime hazırız. Türkiye'yi bu dönüşümün merkezinde görüyoruz" dedi.

10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nin ikinci gününde gerçekleştirilen "UN/CEFACT Standartları ile Multimodal Taşımacılıkta Dijital Veri ve Doküman Paylaşımı" başlıklı özel oturumda, dijital veri paylaşımı ve belge yönetiminde küresel standartların önemi ele alındı. Oturumun moderatörlüğünü FIATA Başkanı ve Genel Transport CEO'su Turgut Erkeskin üstlenirken, UNECE Bölgesel Danışmanı Mario Apostolov, UN/CEFACT uzmanı Michael Dill, Bakü Limanı'ndan Zakariyya Vakilov ve PLASKE JSC İş Geliştirme Başkan Yardımcısı Inessa Platonova multimodal taşımacılığın dijital geleceğine ışık tuttu.

UN/CEFACT VERİ STANDARTLARI DİJİTAL LOJİSTİK KORİDORLARININ ANAHTARI

Mario Apostolov - *UNECE Bölgesel Danışmanı*

UNECE Bölgesel Danışmanı Mario Apostolov, "Multimodal Dijital Koridorlar: AB ve Trans-Hazar'da UN/CEFACT Veri Paylaşım Standartları – Türkiye'nin Rolü Ne Olmalı?" başlıklı sunumunda dijitalleşmenin lojistikteki etkisine ve Türkiye'nin bu süreçteki konumuna dikkat çekti. BM bünyesindeki UN/CEFACT standartlarının lojistik belgelerinin ve verilerinin modlar arasında kesintisiz ve güvenli şekilde aktarılması için kritik bir altyapı sunduğunu belirten Apostolov, "Farklı taşıma modları, ulusal mevzuatlar ve sistemler arasındaki uyumsuzluklar sektörün önündeki en büyük engellerden biri. Amacımız; bu parçalanmış yapıyı ortak veri modelleriyle aşmak" dedi. Tedarik zinciri boyunca aynı ürün için farklı sistemlere yeniden veri girmenin zaman kaybı ve maliyet oluşturduğunu vurgulayan Apostolov, "Aynı dili konuşan sistemler" anlayışının dijital koridorlar için temel olduğunu ifade etti. Apostolov, "Bu noktada Türkiye, hem coğrafi konumu hem de AB ile olan gümrük ilişkileri açısından stratejik bir oyuncu olabilir" değerlendirmesinde bulundu.

AB'nin 2026 yılına kadar tüm taşımacılık bilgilerinin dijitalleşmesini öngören EFTI Regülasyonu'na da değinen Apostolov, bu düzenlemenin UN/CEFACT veri standartları üzerine inşa edildiğini söyledi. Türkiye'nin bu yapıya entegrasyonunun önemine dikkat çeken Apostolov, "Türkiye AB ile gümrük birliği içinde. Bu da UN/CEFACT veri yapılarının Türkiye'de benimsenmesini neredeyse kaçınılmaz kılıyor" diye konuştu.

Sunumunda Trans-Hazar Koridoruna da özel bir yer ayıran Apostolov, Azerbaycan, Kazakistan, Gürcistan ve Türkiye'nin yer aldığı bu hattın dijital dönüşümle daha etkin bir yapıya kavuşabileceğini vurguladı. Apostolov'a göre dijital koridorlar; limanlar, demiryolları ve karayolu taşımacılığı arasında sadece fiziki değil, aynı zamanda veri bazlı bir "interoperabilite" sağlamayı da hedefliyor. Apostolov ayrıca, "Veri, taşımacılık süreçlerinin yakıtı haline geldi. Ancak bu verinin taşımacılık modları arasında kesintisiz dolaşabilmesi için doğru haritalama ve standartlara ihtiyaç var. UN/CEFACT, bu ihtiyaca uluslararası geçerliliği olan çözümler sunuyor" ifadelerini kullandı. FIATA tarafından geliştirilen dijital konşimento belgesi dahil olmak üzere birçok sektör inisiyatifinin artık UN/CEFACT veri modellerine dayalı çalıştığını belirten Apostolov, Türkiye'nin bu dönüşüm sürecinde yer almasının hem iç lojistik verimliliği hem de dış ticaret gücü açısından hayati olduğunu söyledi.

REGÜLASYON TSUNAMİSİ KAPIDA YÜZMEYİ ÖĞRENENLER KAZANACAK

Michael Dill - *UN/CEFACT Uzmanı*

UN/CEFACT Uzmanı Michael Dill, AB regülasyonlarının artan etkisini, dijital veri yönetimini ve Türkiye'nin bu süreçteki stratejik konumunu dikkat çekici örneklerle aktardı. Sunumuna "Sıkıcı gibi görünen bu standartlar aslında parayla çok yakından ilgili. Ben size bu bağlantıyı anlatmaya geldim. Çünkü siz paranın kokusunu alan iş insanlarısınız" şeklinde esprili bir dille başlayan Michael Dill'in konuşmasının odak noktasında ise, artan yasal düzenlemelerin işletmeler için nasıl bir yük yerine fırsata dönüşebileceği vardı. Dill, Avrupa'da ulaştırma sektörüne yönelik yüzlerce düzenlemenin yürürlükte olduğunu, bu çerçevede UN/CEFACT veri modellerinin hem AB uyumu hem de iş sürekliliği açısından kritik olduğunu vurguladı ve "Bir regülasyon tsunamisi geliyor. Ama bu dalgayı kullananlar, dijitalleşmeyi fırsata çevirecek" dedi. Konuşmasında AB'nin EFTI (Electronic Freight Transport Information) Regülasyonu'na ayrı bir yer ayıran Dill, bu düzenlemenin, lojistik verilerinin dijital formatta sunulmasını zorunlu hale getireceğini ve UN/CEFACT standartlarını temel alarak inşa edildiğini belirtti. Dill, "Bu regülasyon size 'artık PDF ya da taranmış evrakla gelmeyin' diyor. Bunun yerine sisteminizden yapılandırılmış veri gönderin istiyor" diyerek paradigma değişimine dikkat çekti. Dill'e göre Türkiye'nin konumu, AB ile olan Gümrük Birliği ilişkileri ve lojistik hacmi nedeniyle bu dönüşümde öncü olmasını gerektiriyor. "Türkiye, NCTS gibi sistemleri başarıyla uyguladı. Şimdi sırada EFTI ile tam dijitalleşme var" diyen Dill, bu sürecin veriye dayalı lojistik rekabetini hızlandıracağını vurguladı. Michael Dill ayrıca işletmelere net bir çağrıda bulundu: "Artık veriyi sadece saklamayacaksınız, regülasyonlara uygun biçimde paylaşmak zorundasınız. Bu da teknik uyumluluğu gerektiriyor. Yazılım sağlayıcınız, ERP sisteminiz ve veri modelleriniz buna hazır olmalı. Aksi hâlde, pazarda geri kalırsınız."

Konuşmasının teknik kısmında "uyumlaştırılmış veri modeli" vurgusu yapan Michael Dill, farklı ülkelerin ya da kurumların aynı terimleri bile farklı anlamlarla kullandığını belirterek, "Kimi yerde consignor gönderen demek, kimi yerde başka bir anlam taşıyor. Lojistikte bu bile sorun yaratıyor. Bu yüzden tanımların bile ortaklaştığı modeller gerekiyor" dedi. UN/CEFACT'in sunduğu MTM (Multimodal Transport Model) üzerinden, taşıma türleri ve belgeler arasında veri aktarımını mümkün kılan bir yapı olduğunu kaydeden Dill, bunun sadece bir teknik sistem değil, operasyonel verimlilik için hayati bir altyapı olduğunu ifade etti. Michael Dill, sunumunun sonunda şu mesajı verdi: "Ekranda çok sayıda kağıt belge gösterdim. Amacım şu soruyu sordurmak: Bu belgeleri nasıl paraya çevirebiliriz? Cevap veriyle, dijitalleşmeyle, UN/CEFACT ile mümkün. Tsunami geliyor. Ama yüzmeyi öğrenenler hem belgelerden kurtulacak hem de kazançlı çıkacak."

BAKÜ LİMANI'NDA UN/CEFACT STANDARTLARIYLA DİJİTAL ENTEGRASYON BAŞLADI

Zakariyya Vakilov - *Bakü Limanı Temsilcisi*

Bakü Limanı Temsilcisi Zakariyya Vakilov, dijitalleşme ve çok modlu taşımacılıkta veri paylaşımı alanında yürüttükleri çalışmaları anlattı. Özellikle UN/CEFACT veri modellerinin entegrasyon sürecindeki rolüne ve Hazar Bölgesi'nde limanlar arası dijital veri alışverişi projelerine dikkat çeken Vakilov, limanda kullanılan İtalyan menşeli Port Management Information System (PMIS) yazılımı sayesinde operasyonel, idari ve kargo elleçleme süreçlerinin dijital ortama taşındığını belirtti. Sistemin merkezinde yer alan Port Community System (PCS) ile "tek pencere" yaklaşımı uygulanıyor; veriler tek seferde girilip tüm paydaşlarla etkin şekilde paylaşılabiliyor.

Bakü Limanı'nın Azerbaycan Gümrük Komitesi ve Azerbaycan Demiryolu Operatörü ile entegrasyon sağladığını aktaran Vakilov, sürecin şimdilik tek yönlü olduğunu söyledi. "Gümrük ve demiryolundan gelen veriler, liman planlamasını kolaylaştırıyor. Ancak hedefimiz, limandan çıkan verilerin de karşı sistemlere aktarılabilmesi" dedi.

Hazar'daki veri paylaşımı projelerine değinen Vakilov, Aktau Limanı ile çift yönlü API entegrasyonu sağladıklarını ve gemi, konteyner ve yük bilgilerinin dijital ortamda paylaşıldığını söyledi. Türkmenbaşı ve Kurik limanlarıyla entegrasyon ise teknik altyapı eksiklikleri nedeniyle henüz tamamlanamadı. UN/CEFACT'in multimodal veri modellerini benimsediklerini vurgulayan Vakilov, bu standartlar sayesinde deniz–demiryolu, deniz–karayolu ve demiryolu–karayolu gibi tüm kombinasyonlar arasında veri aktarımının mümkün hâle geldiğini ifade etti. "Standardizasyon işlemleri hızlandırıyor, belirsizliği azaltıyor" dedi.

Azerbaycan liderliğinde Kazakistan, Gürcistan, Türkiye ve Ukrayna ile yürütülen pilot veri paylaşım testlerinin başarıyla sonuçlandığını duyuran Vakilov, 10 ayrı XML veri senaryosunun çalışıldığını ve UN/CEFACT uyumlu sistemlerin geliştirildiğini söyledi. Dijital bilgi akışının yalnızca verimliliği değil, insan hatasını azaltmayı, manuel işlemleri ortadan kaldırmayı ve karbon ayak izini düşürmeyi de sağladığını belirten Vakilov, "Kağıt dokümanlardan kaynaklanan gecikmeleri ve belirsizlikleri ortadan kaldırıyoruz" dedi.

VERİ, YALNIZCA TAŞIMAK DEĞİL ANLAMAK DA GEREKTİRİR

Inessa Platonova - *PLASKE JSC İş Geliştirme Başkan Yardımcısı*

PLASKE JSC İş Geliştirme Başkan Yardımcısı Inessa Platonova, 2022'de başlattıkları Ukrayna–Türkiye tahıl ihracatına yönelik veri hattı (data pipeline) pilot projesi hakkında bilgi verdi. Birleşmiş Milletler ve Türkiye'nin desteğiyle hayata geçirilen projenin amacının yalnızca veri güvenliği değil, "7 Doğru" ilkesine uygun şekilde veri paylaşımını sağlamak olduğunu söyledi. Platonova, pilot proje kapsamında tır ve demiryoluyla tahılın tarladan limana taşındığını; e-konşimento uygulamasının denendiğini, ancak altyapı sorunları – örneğin sürücülerde akıllı telefon eksikliği – nedeniyle sıkıntılar yaşandığını belirtti. Demiryolunun tahıl taşımacılığı için daha uygun olduğunu, fakat yerel ve uluslararası belgeler arasındaki uyumsuzluğun entegrasyonu zorlaştırdığını dile getirdi.

Ukrayna'daki deniz limanlarında "tek pencere sistemi" kullanıldığını aktaran Platonova, UN/CEFACT veri modelinin bu entegrasyonda temel teşkil ettiğini ifade etti. Teknik uyumun yanı sıra dil ve kültürel farkların da veri eşlemede sorun yaratabildiğini vurgulayan Platonova, "Kabak" örneğini vererek, aynı yazılsa da farklı anlamların ciddi karışıklıklara neden olabileceğini söyledi. Ürün kodları ve veri sözlüklerinin uyumu konusunda uluslararası standartların önemine dikkat çekti.

Platonova, dijitalleşmede insan faktörünün kritik olduğunu, elektronik belgeleri anlamayan çalışanların gecikmelere yol açabileceğini söyledi. Lojistik firmalarının belge süreçlerini anlayarak taşıyıcıdan çok danışman rolü üstlenmesi gerektiğini belirtti. Ülkeler arası veri paylaşımında şeffaflığın bazı aktörlerce isteksiz karşılandığını aktaran Platonova, buna rağmen güvenlik, verimlilik ve hız için ortak standartların kaçınılmaz olduğunu vurguladı. UN/CEFACT'in bu noktada küresel entegrasyon için kritik rol oynadığını belirtti.

CILT Türkiye Başkanı Berna Akyıldız'ın moderatörlüğünü üstlendiği oturumda, intermodal taşımacılığın geleceği masaya yatırıldı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Lojistik ve Kombine Taşımacılık Daire Başkanı Sinan Oğuz, UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Talay Logistics CEO'su Onur Talay ile TurkRoRo Yönetim Kurulu Başkanı Fuat Pamukçu oturumda konuşmacı olarak yer aldı.

TÜRKİYE, İNTERMODAL TAŞIMACILIĞIN BÖLGESEL ÜSSÜ OLMAYA ADAY

Sinan Oğuz - *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Lojistik ve Kombine Taşımacılık Daire Başkanı*

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı UHDGM Lojistik ve Kombine Taşımacılık Daire Başkanı Sinan Oğuz, Türkiye'nin intermodal taşımacılıkta bölgesel merkez olma yolunda kararlı adımlar attığını vurguladı. Altyapı yatırımları, liman bağlantıları ve demiryolu modernizasyonlarıyla desteklenen bu süreçte Orta Koridor'un stratejik önemine dikkat çekti. Haberleşmede dahil ulaştırma ve altyapı alanına bugüne kadar yaklaşık 300 milyar dolarlık yatırım yapıldığını belirten Oğuz, demiryolu hattı uzunluğunun yaklaşık 14 bin kilometreye ulaştığını, bunun 8 bin kilometresinin sinyalli hale getirildiğini ve modernizasyon çalışmalarının sürdüğünü söyledi. Demiryollarındaki işletme hızının artırılması için sinyalizasyon ve elektrifikasyonun kritik olduğunu kaydeden Oğuz, "Hatlarımızın tamamını sinyalli hale getirmek için çalışmalarımız sürüyor. Elektrikli hat uzunluğu da 7 bin kilometreye ulaştı. Mevcut altyapının büyük kısmı yenilendi ve modern hale getirildi" diye konuştu. Yurt dışına açılan kapılar olan limanlarda da büyük bir gelişim yaşandığını belirten Sinan Oğuz, yeni büyük ölçekli konteyner limanları için inşaatların başladığını ve özellikle İzmir ve çevresinde yatırımların devam ettiğini aktardı. Bu yatırımların intermodal taşımacılığın gelişimi açısından kritik olduğunu vurguladı.

Orta Koridor'un Türkiye'yi Avrupa ile Orta Asya arasında lojistik bir köprü haline getirdiğini belirten Oğuz, bu hattın 2.145 km'lik bölümünün Türkiye'den geçtiğini ifade ederek, hattın modernizasyonu için ciddi yatırımların sürdüğünü söyledi. "Bu sadece bir transit koridor değil," diyen Oğuz, "Türkiye bu hatta sadece geçiş ülkesi değil, aynı zamanda üretim ve lojistik üssü olma potansiyeline sahip. Bu potansiyel, yatırımcıları ülkemize çekme ve Türkiye'yi bir bölgesel merkez haline getirme noktasında büyük bir fırsat yaratıyor" ifadelerini kullandı.

Demiryolu taşımacılığında 2013'ten itibaren özel sektöre açılım sağlandığını, 2025 itibarıyla 12 özel demiryolu işletmecisinin faaliyet göstermeye hazır olduğunu belirten Sinan Oğuz, özel firmaların sadece kendi yüklerini değil, farklı yükleri de taşıma yönünde kapasite geliştirdiğini söyledi. Türkiye'de vagon üretiminin Avrupa pazarına bile yetişemediğini ifade eden Oğuz, "TSE standartlarına göre sertifikalandırılmış vagonlarımıza talep çok yüksek. Bu da hem sanayi hem taşımacılık açısından önemli bir fırsat yaratıyor" dedi. Oğuz ayrıca, lojistik sektöründe firmaların yenilenebilir enerji, akıllı depo sistemleri ve çevre belgeleri gibi alanlarda dönüşüme ayak uydurmaya çalıştıklarını ve bunun da Türkiye'nin sürdürülebilir taşımacılık vizyonuna katkı sağladığını belirtti.

MİLLİ RO-RO ŞİRKETİ KURULMALI

Onur Talay - *UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Talay Logistics CEO'su*

UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Talay Logistics CEO'su Onur Talay, sektörde intermodal taşımacılığın önündeki fırsatları ve engelleri değerlendirdi. Talay, son 10-12 yıllık süreçte intermodal taşımacılığın ihracatçı ve ithalatçı firmalara ciddi avantajlar sağladığını belirterek, "Önceden karayolunun domine ettiği bir taşımacılık yapısı vardı. Ancak yeni firmaların ve intermodale odaklı yöntemlerin artmasıyla bu dengeler değişti. 45'lik konteynerler, swapbody'ler, demiryolu ve Ro-Ro taşımacılığının entegre edildiği bir sistem ortaya çıktı" dedi. Talay, swapbody ve 45'lik konteyner gibi araçların treylere göre daha düşük yatırım maliyetine sahip olduğuna işaret ederek, "Bu maliyet düşüklüğü sayesinde, navlun avantajı da yaratıyor. Bu da firmalarımızın Avrupa pazarında daha rekabetçi olmasına katkı sağlıyor" diye konuştu. Ro-Ro hatlarındaki operatör sayısının azlığını ve altyapı eksikliklerini intermodalin önündeki temel engeller olarak gösteren Onur Talay, "Ro-Ro tarafında şu an aktif olarak hizmet veren üç operatör var. Farklı hatlar ve lokasyonlarla bu sayının artması, sistemin rekabet gücünü artırır" dedi. Halkalı Terminali'nin yanı sıra yeni intermodal terminallere ihtiyaç olduğuna vurgu yapan Talay, özellikle İstanbul Avrupa yakasında bir terminal eksikliğine dikkat çekti. Talay, "Railport gibi yeni terminaller umut verici, ancak frekans sayısının artması için daha fazla terminale ihtiyacımız var" diyerek altyapının geliştirilmesi gerekliliğine işaret etti. Talay, intermodal taşımacılığın Avrupa'ya açılan en önemli kapısı olan Trieste Limanı'ndaki altyapı sorunlarına dikkat çekti. Yer darlığı, takvime uyumsuzluklar ve tren gecikmeleri nedeniyle ortaya çıkan demuraj ve depolama maliyetlerinin firmalara yük olarak geri döndüğünü belirterek, "Bu durum, intermodal taşımacılığın karayoluna göre rekabet avantajını zayıflatıyor" dedi. Finansmana erişim ve yüksek faiz oranlarının yatırım önündeki engeller olduğuna da değinen Talay, özellikle bir milli Ro-Ro şirketinin kurulması gerektiğini vurguladı. "Yabancı yatırımlar değerli ama yerli ve milli hamle için devlet desteği şart. Ne kadar çok oyuncu, o kadar çok rekabet" dedi.

UND Başkan Yardımcısı sıfatıyla vize sorunlarına da değinen Talay, şöyle konuştu: "Nakliye firmaları vize randevusu almakta zorluk yaşıyor, reddedilen ya da kısa süreli vizeler sektörü sekteye uğratıyor. Bu sorun sadece lojistikçiyi değil, zamanında teslimat bekleyen Avrupa'daki şirketleri de olumsuz etkiliyor."

İNTERMODAL TAŞIMACILIK KARAYOLUNUN YENİ SİGORTASI

Fuat Pamukçu - *TurkRoRo Yönetim Kurulu Başkanı*

TurkRoRo Yönetim Kurulu Başkanı Fuat Pamukçu, intermodal taşımacılığın bugün karayolu nakliyesinin yeni sigortası haline geldiğine dikkat çekti. 1994 yılında U.N. Ro-Ro'nun Balkanlar'daki savaş nedeniyle tırların Doğu Avrupa'yı geçememesi sonucunda kurulduğuna işaret eden Pamukçu, "Bugün de aynı şekilde kriz anlarında intermodal sistemler devreye giriyor. Pandemi dönemi, Ukrayna-Rusya savaşı gibi krizlerde intermodal taşıma alternatifleri kritik rol oynadı" dedi. "Ro-Ro ile entegre demiryolu ve karayolu çözümlerinin önündeki en büyük darboğaz biziz" diyen Pamukçu, Türk lojistik sektörüne düşen rolün yeni hatlar açmak ve dış ilişkileri güçlendirmek olduğunu belirtti. Pamukçu, "Yabancı yatırımcılar şimdiden bu potansiyeli fark etti; ancak Türk sermayeli firmalar da desteklenmeli" dedi. Fuat Pamukçu, yerli bir Ro-Ro şirketinin tekrar kurulması gerekliliğine vurgu yaparak, "U.N. Ro-Ro gibi kooperatif modeliyle kurulan yapılar yeniden değerlendirilmeli. Yerli armatörlerin desteklenmesi, rekabeti artıracak" dedi.

Avrupa Birliği'nin ETS 1 ve ETS 2 gibi karbon düzenlemeleri ile taşımacılığın yeni bir döneme girdiğini belirten Pamukçu, Türkiye'nin bu regülasyonlara karşı hazırlıklı olması gerektiğini ifade etti. TurkRoRo olarak, Eylül 2024 itibariyle Grimaldi hatlarının operasyonlarını yürüttüklerini ve hibrit gemilerle limanlarda elektrik tüketimi sağlayan teknolojilerin kullanıldığını belirtti. Yeni gemi siparişlerinde amonyakla çalışan sistemlerin tercih edildiğini ve %0'a yakın karbon salımı hedeflendiğini kaydetti. Elektrikli çekicilere verilen desteklerin Avrupa'da oldukça yüksek olduğunu belirten Pamukçu, "Türkiye'deki bir lojistik şirketi aynı araca yatırım yaparken tüm maliyeti kendisi karşılamak zorunda kalıyor. Teşviksiz bu iş sürdürülebilir değil" dedi.

Pamukçu, Türkiye'nin intermodal ve yeşil taşımacılıkta liderlik iddiasını koruması için hem altyapı yatırımlarını hem de dijitalleşme sürecini eş zamanlı olarak güçlendirmesi gerektiğini vurguladı. Pamukçu, "Karbon düzenlemelerinde rakiplerimizin önüne geçmeliyiz. Bu hem ticarette hem de süreklilikte avantaj sağlar" ifadelerini kullandı.

Halil Özendi | Dr. Hakan Çınar | Selen Günel Susuz | Hakan Çetin | Alper Özel

"AB Taşımacılık Politikaları ve Türkiye" başlıklı oturumda, Avrupa Birliği ile lojistikte iş birliğinin güçlendirilmesi, mevzuat uyumu ve sektörün karşılaştığı fırsatlarla zorlukları detaylı şekilde ele aldı. Oturumun moderatörlüğünü UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel üstlendi. Panelde; DIŞYÖNDER Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Hakan Çınar, Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı AB Uzmanı Selen Günel Susuz, CEVA Lojistik Türkiye Kontrat Lojistiği Başkan Yardımcısı Hakan Çetin ve Evolog Genel Müdürü Halil Özendi konuşmacı olarak yer aldı.

KOTA VE VİZE ENGELLERİ ÇİN SEDDİ GİBİ ÖNÜMÜZDE DURUYOR

Alper Özel - *UND İcra Kurulu Başkanı*

UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, Türkiye-Avrupa Birliği taşımacılık ilişkilerine dair çarpıcı tespitlerde bulundu. Harita üzerinden bir değerlendirme yapan Özel, kara yolu taşımacılığında yaşanan kota ve vize sorunlarının, Türkiye'nin Avrupa'ya olan ihracatında ciddi engeller oluşturduğunu vurguladı. Özel, Türkiye'nin AB ile taşımacılıkta serbestleşme hedefine ulaşamadığını belirterek şu ifadeleri kullandı: "Orta Avrupa ülkeleri adeta bir Çin Seddi gibi önümüzde duruyor. Örneğin, Bulgaristan'dan yılda 325 bin transit geçiş yapılırken, Macaristan'da sadece 145 bin kota ile sınırlıyız. Çekya'da 10 bin, Slovenya'da ve Avusturya'da ise yalnızca 1.000 transit belge hakkımız var. Bu kotalar her yıl hızla tükeniyor; belgelerin bittiğine dair UND'ye sık sık bildirimler geliyor." Alper Özel, taşımacılıkla ilgili bir diğer yapısal sorun olan vize engeline de dikkat çekti: "Artık sadece şoförler değil, iş insanlarımız da çok ciddi bir ayrımcılıkla karşı karşıya. Vizeler ya hiç verilmiyor ya da çok kısa süreli tahsis ediliyor. Bu durum, Avrupa ile olan ticaretimizi sekteye uğratıyor. Türk vatandaşlarına yönelik hasmane tutumlar bizzat şahsi deneyimlerimizle sabit hale geldi." Özel, Türkiye'nin AB'ye aday ülke statüsünün ötesinde, tarihsel ve hukuki bağlarla tanımlanmış özel bir ilişkiye sahip olduğunu da hatırlattı ve şunları aktardı: "Tam üyelik sürecinde değiliz belki ama Ankara Anlaşması, Katma Protokol gibi belgelerle AB ile gümrük birliğine dayalı bir hukuki çerçevemiz var. Bu ilişki sıradan bir üçüncü ülke ilişkisi değildir. Katma Protokol'ün ulaştırmayla ilgili maddelerinde Türkiye'ye teşvikten söz ediliyor, ama yıllar içinde bu teşvikler değil, engeller çoğalmış durumda." Özel, taşımacılık politikalarında sürdürülebilir bir ilerleme için AB ile diyalogun artırılması, yapısal sorunların çözümü için ortak irade geliştirilmesi gerektiğini vurguladı.

AB İLE TİCARETİN GELECEĞİ İÇİN LOJİSTİKTE YEŞİL UYUM KAÇINILMAZ

Selen Günel Susuz - *Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı AB Uzmanı*

Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, AB Uzmanı Selen Günel Susuz, Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) mevzuatlarına neden uyum sağlamaya çalıştığını detaylarıyla anlattı. "AB üyesi olmadığımız halde neden bu kadar çaba sarf ediyoruz?" sorusunu yanıtlayan Susuz, bu sürecin sadece üyelik perspektifiyle değil, ticari zorunluluklarla bağlantılı olduğunu vurguladı. Susuz, "Evet, AB'ye üyelik tarihimiz net değil, hatta üyelik mümkün mü o da belli değil. Ancak buna rağmen AB mevzuatına uyum sağlama süreci bizim için bir lüks değil, ekonomik bir gerekliliktir. Çünkü AB hâlâ en büyük ticaret ortağımız; ihracatımızın yaklaşık yarısını bu ülkelere yapıyoruz. Karayolu taşımacılığımızın en yoğun güzergâhları AB ülkeleri üzerinden gerçekleşiyor. Teknik mevzuat, çevre standartları ve dijital sistemlerin çoğu AB kaynaklı" dedi. Selen Günel Susuz, Avrupa Birliği'nin yalnızca kendi iç piyasasında değil, artık küresel ölçekte kural koyucu bir güç olarak hareket ettiğine dikkat çekerek şunları aktardı: "AB, ekonomik gücünü kullanarak dış ticaretin kurallarını belirleyen bir aktör olarak öne çıkıyor. Artık sadece kendi içindeki ülkeleri değil, AB ile ticaret yapan tüm ülkeleri bu kurallara uymaya zorluyor. Aksi halde ticaret yapamazsınız, rekabet gücünüzü kaybedersiniz diyor. Bu noktada, bizim mevzuata uyum sürecimiz sadece üyelik değil, ticaretimizin sürdürülebilirliği açısından da hayati öneme sahip."

AB Uzmanı Susuz, Avrupa Yeşil Mutabakatı ile başlayan dönüşüm sürecinin lojistik ve ulaştırma sektörü üzerindeki etkilerini kapsamlı şekilde özetledi. Emisyon Ticaret Sistemi ve Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) hakkında bilgi veren Susuz, "Bu düzenlemelerle birlikte maliyetler artacak. Ancak adaptasyon sağlanamazsa, daha büyük bir tehdit olan pazar kaybı gündeme gelecek. AB ile ticaretin sürdürülebilmesi için sektörümüzün bu dönüşüme ayak uydurması şart" diye konuştu. Susuz, AB'nin alternatif yakıtları teşvik eden ReFuel EU ve FuelEU Maritime gibi yeni düzenlemeleriyle, yeşil enerji dönüşümünü derinleştirdiğini söyledi. Akıllı takograf gibi dijitalleşmeye yönelik uygulamaların da sektör üzerinde etkili olacağının altını çizdi. Susuz, "Kısa vadede bu düzenlemeler operasyonel zorluklar ve maliyet artışı getirecek. Ancak uzun vadede adapte olamamak, rekabet gücünü kaybetmek anlamına gelecek" dedi.

LOJİSTİK BÜYÜMEYİ KARŞILAYACAK İNSAN KAYNAĞINA YATIRIM YAPMALIYIZ

Hakan Çetin - *CEVA Lojistik Türkiye Kontrat Lojistiği Başkan Yardımcısı*

CEVA Lojistik Türkiye Kontrat Lojistiği Başkan Yardımcısı Hakan Çetin, lojistik sektörünün dönüşüm süreci ve insan kaynağı ihtiyacına dikkat çekerek, yeşil regülasyonlara uyumun artık bir tercihten çok zorunluluk haline geldiğini vurguladı. Çetin, "Türkiye, sadece köprü konumuyla değil, çözüm üreten lojistik kabiliyetiyle de öne çıkmalı" dedi. Çetin, Türkiye'nin en geniş katılımlı lojistik platformlarından birinde, kamu-özel sektör iş birliğiyle yürütülen önemli projelerin gündeme geldiğini söyledi. Özellikle Orta Koridor ve Atlas Projesi gibi stratejik yatırımların gelecekteki lojistik hacim artışını da beraberinde getireceğini ifade eden Çetin, "Bu büyümeyi karşılayacak insan kaynağına bugünden yatırım yapmamız gerekiyor" dedi. Türkiye genelinde lojistik eğitimi alan öğrenci sayısının 25-30 bine ulaştığını belirten Çetin, bu gelişmenin sektörün beyaz yaka ihtiyacına katkı sunduğunu, ancak sahada görev alacak operatör, sürücü gibi ara kademe çalışanlarda hâlâ önemli bir açık olduğunu dile getirdi. CEVA Lojistik olarak hem operasyonel süreçlerde hem de insan kaynağı gelişiminde çözüm odaklı çalıştıklarını belirten Çetin, "Her yıl yüzlerce operatör yetiştiriyoruz. Kendi içimizde geliştirdiğimiz mühendislik çözümleri sadece Türkiye için değil, global operasyonlar için de kullanılıyor. Örneğin Türkiye'de tasarladığımız bir çözüm, şu an İtalya'daki büyük bir e-ticaret operasyonunda uygulanmak üzere sahaya taşınıyor" diye konuştu.

Yeşil dönüşüme dikkat çeken Çetin, Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın getirdiği regülasyonlara uyumun stratejik önem taşıdığını belirtti. "Bu dönüşüme direnmek yerine, uyum sağlamalıyız" diyen Çetin, CEVA Türkiye olarak 60'tan fazla otomasyon ve dijitalleşme projesi yürüttüklerini, bunlardan beşinin global örnek seçilerek ödül aldığını söyledi. Depolarında %100 LED aydınlatma ve geri dönüştürülmüş elektrik kullanımını standart hale getirdiklerini aktaran Çetin, litiyum-iyon bataryalı ekipman kullanımını da %70'e çıkardıklarını ifade etti. Türkiye'nin Brim's Yeşil Bina Sertifikası'nı alan ilk lojistik firması olduklarını hatırlatan Çetin, "Bu örnekler, Türkiye'nin yalnızca izleyen değil, öncü bir aktör olabileceğini gösteriyor" dedi. Çetin konuşmasının sonunda, Avrupa Birliği ile rekabetin sürdürülebilir bir zemine oturması için çevresel ve dijital altyapı dönüşümünün hızla tamamlanması gerektiğini vurgulayarak, "Uyum sağlamayan firmalar, uluslararası pazarda rekabet gücünü yitirebilir. Oysa biz, Türkiye'nin lojistik gücünü hem bölgesel hem küresel ölçekte artırmak istiyorsak, bugünden bu dönüşüm yolculuğuna kararlılıkla devam etmeliyiz" ifadelerini kullandı.

YEŞİL LOJİSTİKTE BAŞARI KAMU VE ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİYLE MÜMKÜN

Halil Özendi - *Evolog Genel Müdürü*

Evolog Genel Müdürü Halil Özendi, yeşil dönüşüm sürecinin yalnızca firmaların değil, tüm lojistik ekosistemin ortak sorumluluğu olduğunu belirtti. "Karbon salımını azaltmak sadece ekipman yatırımıyla çözülemez; sistemsel uyum ve stratejik iş birlikleri gerekiyor" diyen Özendi, sürdürülebilirliğin sektörün öncelikli gündem maddelerinden biri olduğunu vurguladı. Avrupa Birliği'nin öngördüğü sistematik dönüşümün, firmaların tek başına üstlenebileceği bir süreç olmadığını dile getiren Özendi, bu konuda genel geçer yanıtların yetersiz kalacağını belirtti. Elektrikli araç yatırımlarının önemli ancak tek başına yeterli olmadığını söyleyen Özendi, Kuzey Avrupa'ya 6-7 günlük teslimat beklentisinin intermodal taşımacılıkla tam uyum sağlamadığını, bu nedenle karbon borsası ve kotası gibi araçların devreye girmesi gerektiğini ifade etti. "Ama bu maliyetleri kim karşılayacak?" diye sordu.

Evolog'un yeşil dönüşüme yönelik somut adımlar attığını belirten Özendi, "İzinli Gönderici" uygulamasıyla araçların gümrük noktalarına uğramadan işlemlerini tamamladığını ve yılda yaklaşık 600 ton karbon salımının önüne geçildiğini söyledi. Ayrıca, "Kolay İhracat Noktaları" projesi sayesinde üretim sahalarına yakın beyanname düzenlemesi ile hem zaman hem enerji tasarrufu sağlandığını ifade etti.

Sektörde insan kaynağı ve vize süreçlerine de değinen Özendi, Avrupa'nın Türkiye ile entegre taşımacılık kapasitesini göz ardı etmesinin anlaşılır olmadığını söyledi. Özendi, "Sosyoekonomik gerekçelerle yıllardır bizimle çalışan şoförlere vize verilmemesi ticaretin doğasına aykırı" diyerek sektörel örgütler ve kamu kurumlarının birlikte çözüm üretmesi gerektiğini vurguladı.

Sürdürülebilirlikte başarının sadece teknik yatırımlarla değil, aynı zamanda müşterilerle kurulan stratejik iş birlikleriyle mümkün olacağını ifade eden Özendi, bazı müşterilerle sürdürülebilirlik denetimleri yerine ortak çözümler geliştirdiklerini söyledi. Evolog'un Brim's Yeşil Bina Sertifikası aldığını da hatırlatan Özendi, çevreci ve uyumlu uygulamaları kararlılıkla sürdürdüklerini dile getirdi.

AB İLE İLİŞKİLERDE YENİ BİR YOL HARİTASINA İHTİYAÇ VAR

Dr. Hakan Çınar - *DIŞYÖNDER Yönetim Kurulu Başkanı*

DIŞYÖNDER Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Hakan Çınar, Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki ilişkilerin mevcut haliyle sürdürülebilir olmadığını vurgulayarak, yeni bir yaklaşım geliştirilmesi gerektiğini ifade etti. "25 yıldır aynı yolları deniyoruz, ama farklı sonuçlar bekliyoruz. Einstein bu konuda çok net: Aynı şeyleri yaparak farklı sonuçlar beklemek mümkün değil" diyerek sözlerine başlayan Çınar, bugüne kadar izlenen yöntemin yapısal bir dönüşüme ihtiyaç duyduğunu söyledi. Konuşmasında Gümrük Birliği'nin mevcut durumunu eleştiren Dr. Çınar, bu yapının Türkiye-AB ilişkilerinde temel bir eşitsizlik içerdiğini söyleyerek şunları aktardı: "1996'da kurulan Gümrük Birliği, Türkiye gibi büyük bir ekonomiyle ilişki kurmak için geliştirildi. Ama 30 yıldır bu yapıyı güncelleyemedik. Bugün hâlâ Türk malları Avrupa'ya serbestçe gidebiliyorken, bu malları taşıyan şoförlerimiz vize engeline takılıyor. Bu tablo niyeti gösteriyor: Sınırda mallar serbest, insanlar değil." AB'ye üyelik sürecinin yıllar içinde bir belirsizliğe dönüştüğünü belirten Çınar, "90'larda her gün televizyonlarda AB üyeliği konuşuluyordu. Şimdi neredeyse hatırlayan bile yok. Oysa hâlâ ekonomik olarak bu yapıya derinden bağlıyız" dedi.

Çınar, AB ile ilişkilerde mevcut söylemlerin dışına çıkılması gerektiğini savunarak, Türkiye'nin daha kararlı ve özgüvenli bir dil benimsemesi gerektiğini söyledi. Çınar, "Avrupa Birliği ile ilişkilerde artık yeni bir yol denemeliyiz. Türkiye'nin vazgeçilemez bir aktör olduğunu bilerek hareket etmeliyiz. Sürekli çekingen bir diplomasi yürütmek yerine, daha talepkâr olmalıyız. AB, Türkiye'den vazgeçemez. Biz sadece AB'nin değil, kendi potansiyelimizin de farkında olmalıyız" şeklinde konuştu. Türkiye'nin ekonomik gücünü artırmadan AB ilişkilerinde eşit düzeyde bir ilişki kuramayacağını dile getiren Çınar, şunları aktardı: "Bugün Avrupa'nın fason üreticisi konumundayız. Ama güçlü bir ekonominin temelinde markalaşma ve katma değerli üretim var. Kalıcı çözümler istiyorsak, önce bu yapısal dönüşümü sağlamalıyız. Aksi takdirde yalnızca mevcut sorunları geçici yöntemlerle yama yaparız."

Faruk Doğan | Bülent Aymen | Selçuk Denizhan | Prof. Dr. Mehmet Tanyaş

Zirvenin son oturumunda "Denizyolu Yük Taşımacılığı ve Limanlar" konusu ele alındı. Lojistik Derneği (LODER) Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mehmet Tanyaş'ın moderatörlüğünü üstlendiği oturumda; TÜRKLİM Genel Sekreteri Faruk Doğan, Sabay Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Aymen ile Poliport Genel Müdürü Selçuk Denizhan sektörün güncel gelişmelerini ve geleceğe dair öngörülerini paylaştı.

2027'DEN SONRA LİMANLAR KAPASİTE SINIRINA DAYANACAK!

Faruk Doğan - *TÜRKLİM Genel Sekreteri*

TÜRKLİM Genel Sekreteri Faruk Doğan, denizyolu taşımacılığının Türkiye için stratejik önemine ve limanların gelecek vizyonuna dikkat çekti. Dünya ticaretinin %80'inin denizyoluyla yapıldığını, Türkiye'de bu oranın %90'a ulaştığını belirten Doğan, "Bu, limanların ne kadar kritik olduğunun göstergesi" dedi. Gemi boyutlarının büyüdüğünü ve liman altyapısının bu gelişmelere uyum sağlaması gerektiğini vurgulayan Doğan, 2024'te dünyada 13,5 milyar ton yük taşındığını, Türkiye'nin ise 531 milyon ton ile bu hacimde yer aldığını ifade etti. Dünya genelindeki 860 milyon TEU konteyner trafiğine karşılık Türkiye'nin 13,5 milyon TEU seviyesinde olduğunu söyledi.

Birçok Türk limanının 2027-2030 arasında %70 doluluk seviyesine ulaşacağını belirten Doğan, bu eşikten sonra verimliliğin düşeceğini, bu nedenle kapasite artışlarının bugünden planlanması gerektiğini kaydetti. Ancak limanların %90'ının özelleştirildiğini ve çoğunun işletme süresinin 10 yılın altına indiğini hatırlatarak, "Yatırımın geri dönüşü belirsizse, özel sektör harekete geçmez" dedi. Marmara Bölgesi'nin dış ticaretin %40'ını taşıdığını anımsatan Doğan, çevresel hassasiyetlere saygı göstererek bölgede yeni planlamalara ihtiyaç olduğunu söyledi. Türkiye'de 21 limanın yeşil liman sertifikasına sahip olduğunu, ancak shore connection gibi sistemlerde yüksek yatırım maliyetleri ve gemi tarafında hazırlık eksiklikleri nedeniyle uygulamada zorluklar yaşandığını belirtti.

Enerji transfer sistemlerinin işletme maliyetlerinin kimin tarafından karşılanacağı gibi belirsizliklerin giderilmesi gerektiğini vurgulayan Doğan, teşvik mekanizmalarının kritik önemde olduğunu söyledi. Devletin bugüne dek limanlara doğrudan bir destek sağlamadığını belirten Doğan, yayımlanan son Cumhurbaşkanlığı kararıyla bu alanda umut verici bir adım atıldığını ifade etti. Konuşmasını "Denizcilik ve limancılık stratejik yatırım alanı olarak görülmeli. Bugün alınan kararlar, önümüzdeki 10 yılı şekillendirecek" sözleriyle tamamlayan Faruk Doğan, sürdürülebilir ve dijital liman altyapısına geçişte kamu, sektör ve uluslararası iş birliğinin önemine dikkat çekti.

YÜKSEK FAİZLER YATIRIMLARI ZORLUYOR DEVLET DESTEĞİ ÖNEMLİ

Bülent Aymen - *Sabay Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı*

Sabay Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Aymen, Türkiye'nin denizcilik potansiyelini değerlendirdi. Türkiye'nin konumu itibarıyla bir denizcilik ülkesi olduğunu vurgulayan Aymen, "Tarih boyunca bu avantajı yeterince kullanamadık" dedi. Aymen, Türkiye'nin Avrupa, Orta Doğu ve Asya'yı birleştiren jeopolitik konumuyla adeta transit ticaretin merkezinde yer aldığını belirtti. Ancak bu güçlü konumun aynı zamanda siyasi ve ekonomik tehditleri de beraberinde getirdiğine dikkat çeken Aymen, "Coğrafya kaderdir. Etrafımız yangın yeri; savaşlar ticaretimizi doğrudan etkiliyor. Ancak bu krizlerin fırsata dönüşmesi de elimizde" dedi. Konuşmasında hem küresel hem yerel ekonomik gelişmelere değinen Aymen, özellikle iç piyasada yaşanan ekonomik sıkıntılara işaret ederek, "Yüksek girdi maliyetleri, finansmana erişim zorluğu ve değerli TL, hem üretimi hem ihracatı hem de taşımacılığı olumsuz etkiliyor. Şirketlerin çoğu ayakta kalmakta zorlanıyor" diye konuştu. Ticarette öngörülemezliğin ciddi bir tehdit oluşturduğunu belirten Aymen, küresel politik risklerin ve ticaret savaşlarının taşımacılık üzerindeki etkilerini şöyle anlattı: "Bir gün yüzde 135 gümrük vergisi açıklanıyor, ertesi gün bu oran yüzde 35'e düşürülüyor. Öngörülemezlik en büyük sorunlardan biri haline geldi."

Konteyner limanları ve filo gücü açısından Türkiye'nin hâlâ geride olduğunu ifade eden Aymen, "Dünya konteyner limanları sıralamasında ilk 50 içinde bir Türk limanı yok. Lojistik master planı 2010'da hazırlanmıştı ama hayata geçirilemedi. Eğer zamanında uygulansaydı bugün çok farklı bir noktada olurduk" dedi. Mevcut ekonomik ortamda özel sektörün yüksek faiz oranlarıyla yatırım yapmasının mümkün olmadığını vurgulayan Aymen, "TL'de %60'a, dövizde %11-12'ye varan faiz oranlarıyla yatırım yapmak kamikaze olur. Devlet desteği olmadan limanların dijitalleşmesi, yeşil dönüşümü gibi projeleri gerçekleştirmek çok zor" diye konuştu. Türkiye'nin denizyolu taşımacılığında bir diğer zayıf yönünün büyük konteyner hatlarının eksikliği olduğunu belirten Aymen, bu alanda da kamu politikalarının devreye girmesi gerektiğini belirtti. Aymen, "Bugün konteyner üretiminden, gemi tedarigine kadar her şey devlet politikasıyla şekillenmeli. Özel sektör tek başına bu yükün altından kalkamaz" dedi. Yeşil liman uygulamaları ve karbon emisyonu konularına da değinen Bülent Aymen, Avrupa Birliği ile yapılan ticaretin sürdürülebilirliği için çevresel dönüşümün zorunlu olduğunu vurguladı. "Avrupa pazarı bizim en büyük ticaret ortağımız. Eğer limanlarımız çevresel kriterleri karşılayamazsa bu oyunun dışında kalırız" dedi. Konuşmasının sonunda Orta Koridor'a da değinen Aymen, bu hattın Türkiye için önemli bir fırsat sunduğunu ancak yatırımların tamamlanamadığını ifade etti: "Koridorlar konuşuluyor ama dönüş yükü veremiyoruz, altyapımız eksik. Serbest piyasa koşullarına uygun, tekelleşmeden uzak bir sistem kurulmalı."

TÜRKİYE LİMANCILIĞINDA ENTEGRASYON KRİTİK ÖNEMDE

Selçuk Denizhan - *Poliport Genel Müdürü*

Poliport Genel Müdürü Selçuk Denizhan, Türkiye limancılığının mevcut durumunu uluslararası platformlarda da sıkça gündeme getirdiklerini belirterek, limanların hem iç hem dış taşımacılıkta etkinliğinin artırılması için sektörün ortak bir vizyona ihtiyaç duyduğunu vurguladı. Denizhan, Türkiye'de taşıma modelini değiştirerek yükün elleçlenmeden hızlı ve daha az maliyetle transferinin giderek yaygınlaştığını, ancak limanlar ve demiryolu-karayolu entegrasyonunda önemli sıkıntılar yaşandığını aktardı.

Türkiye'de taşımacılık modları arasında karayolunun %90 gibi ezici bir paya sahip olduğunu, buna karşılık demiryolu taşımacılığının %4, denizyolunun ise %2-3 civarında kaldığını aktaran Denizhan, Marmara Denizi bölgesindeki limanların stratejik önemine rağmen demiryolu bağlantılarının yetersiz olduğunu belirtti. Bu durumun limanların etkin bir lojistik merkez olarak çalışmasını engellediğini ifade etti. Denizhan, TCDD verilerine göre demiryolu taşımacılığında son 5 yılda %40'lık bir artış olsa da, bu gelişmenin limanlar ve diğer taşıma modları ile entegrasyon sağlanmadığı sürece yetersiz kalacağını dile getirdi.

Özellikle limanlardaki kira sözleşmelerinin süresinin genellikle 10 yılın altında olması nedeniyle uzun vadeli altyapı yatırımlarının önünün kapandığını dile getiren Denizhan, "Bu kira süreleriyle yeni yatırımlar yapmak pek mümkün değil. Devletin bu konuda öncülük ederek kira sürelerinin uzatılması, yatırım ortamının iyileştirilmesi gerekiyor. Ayrıca sektöre yönelik teşvikler ve dijital altyapının güçlendirilmesi elzem" dedi. Denizhan, Türkiye'nin jeopolitik konumunun sağladığı büyük avantajlara rağmen, limanların küresel rekabette arzu edilen yerde olmadığını belirterek, "Türkiye, Süveyş Kanalı alternatiflerinin konuşulduğu kritik bir coğrafyada yer alıyor. Orta Koridor gibi projeler ise henüz tam anlamıyla kullanılamadı. Bu fırsatlar ancak altyapı yatırımları ve entegrasyon sağlandığında gerçek değerine kavuşabilir" ifadelerini kullandı. Son olarak Denizhan, devletin özel sektörle işbirliği içinde liman yatırımlarını desteklemesi, entegre lojistik merkezlerin kurulması ve sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda yeşil dönüşüm projelerinin hızlandırılması gerektiğini belirtti.

10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi kapsamında düzenlenen "Tekstil ve Hazır Giyim Lojistiği" oturumunda, sektörün tedarik zincirindeki dönüşümü ve lojistikteki yeni yapı masaya yatırıldı. Oturumun moderatörlüğünü Talay Logistics CCO'su Hakan Yaman üstlenirken; Altınyıldız Lojistik Operasyonları Direktörü Ebru Kavak, Boyner Büyük Mağazacılık Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Anıl Haşimoğlu ile İpekyol Grup Bilgi Teknolojileri ve Lojistik Direktörü Şevket Süreyya Çelikkanat deneyimlerini ve sektörel öngörülerini paylaştı.

Şevket Süreyya Çelikkanat | Anıl Haşimoğlu | Ebru Kavak | Hakan Yaman

HIZLI TESLİMAT FİYATIN ÖNÜNE GEÇTİ

Ebru Kavak - *Altınyıldız Lojistik Operasyonları Direktörü*

Altınyıldız Lojistik Operasyonları Direktörü Ebru Kavak, tekstil ve hazır giyim sektörünün değişen üretim ve lojistik dinamiklerine dikkat çekti. "2000'li yıllarda Türkiye, tekstil ve hazır giyim alanında çok daha güçlü bir konumdaydı. Bugün hâlâ ilk beşteyiz, ancak maliyetlerin etkisiyle üretimin Mısır, Bangladeş, Vietnam gibi ülkelere kaydığını görüyoruz" diyen Kavak, bu durumun lojistik ve tedarik zinciri stratejilerini daha da önemli hale getirdiğini ifade etti.

Tüketici alışkanlıklarının değiştiğini ve artık ürünün fiyatından önce teslimat süresine odaklanıldığını dile getiren Kavak, "Müşteri artık ürünü daha hızlı almak istiyor. Bu nedenle şirketler lojistik operasyonlarını yeniden şekillendiriyor. Aynı gün teslimat, şehir içi dağıtımda dedike araç kullanımı gibi modeller öne çıkıyor" açıklamasında bulundu.

Türkiye içinde doğuya kayan üretim modeli nedeniyle tedarik zincirinin daha karmaşık hale geldiğini belirten Kavak, "Pamuk bir yerde, iplik başka bir yerde, dikiş doğuda… Bu süreçlerin sonunda ürün tekrar boyahanelere ve ardından mağazalara taşınıyor. Bu da hem zaman kaybına hem de lojistik maliyetlerin artmasına neden oluyor" dedi. Bu noktada entegre sistemlerin ve yerinde üretimle doğrudan mağazalara sevkiyatın öne çıktığını belirten Kavak, "Artık üreticiden direkt mağazaya sevkiyat yapıyoruz. Üretici hangi ürünü hangi mağazaya göndereceğini biliyor ve ürünler depo sürecine girmeden mağazalara ulaştırılıyor. Bu, maliyetleri ciddi şekilde azaltıyor" diye konuştu.

Kavak ayrıca, fason üretimin hâlen sektörün önemli bir parçası olduğunu ancak yüksek hacimli firmaların otomasyon yatırımlarıyla bu süreci dönüştürmeye başladığını belirtti. "Kesim ve dikim gibi operasyonlarda otomasyon yatırımları artıyor. Bu hem üretim hızını artırıyor hem de maliyetleri düşürüyor" dedi. Ayrıca yapay zekâ ve dijitalleşmenin de lojistik operasyonlarının geleceğinde kritik rol oynayacağına dikkat çeken Kavak, "Bu dönüşüm sadece teknoloji yatırımı değil, stratejik yönetim kararı olarak da şirketlerin gündemine girmiş durumda" ifadelerini kullandı.

MAĞAZAYI MÜŞTERİNİN AYAĞINA GÖTÜREN MODELE GEÇTİK

Anıl Haşimoğlu - *Boyner Büyük Mağazacılık Lojistik Genel Müdür Yardımcısı*

Boyner Büyük Mağazacılık Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Anıl Haşimoğlu, perakende sektörünün dijitalleşme ile birlikte evrilen lojistik yapısını ve Boyner'in geliştirdiği yenilikçi çözümleri anlattı. Haşimoğlu, "Artık ürün transferi kadar bilgi transferi de hayati önemde. Tüm operasyonlarımızı bu anlayışla yönetiyoruz" dedi. Geçmişte geleneksel mağazacılık yapısının hakim olduğunu hatırlatan Haşimoğlu, omni yapının sadece stokların ortaklaşa yönetilmesi değil, planlama, sevkiyat, iade ve müşteri deneyimini kapsayan bütüncül bir dönüşüm olduğunun altını çizdi. Haşimoğlu, "Boyner'in Gebze'deki ana sezon deposunda online ve offline stok ayrımı yok. Ürünler eş zamanlı hem mağaza transferine hem de online satışa açıktır. 126 mağazamızın tamamı online siparişleri karşılayabilir, çoklu kargo iş ortaklarımızla ürünleri müşterilere ulaştırabilir" dedi. Online pazarda varlık gösteren markaların dijitalleşmeden kaçamayacağını belirten Haşimoğlu, "Bugün bilgi olmadan lojistik yapı kuramazsınız. Biz de dijitalleşmeyi sadece operasyonel değil, müşteri deneyimi odaklı da kurguluyoruz" diyerek Boyner'in geliştirdiği akıllı hediye asistanı ve uygulama entegrasyonlarına değindi. Haşimoğlu, sitelerinde geçirilen sürenin bu teknolojilerle %35 arttığını da sözlerine ekledi.

"Online alışverişte artık ürünün hızlı ulaşması yetmiyor, deneyim de önemli hale geldi" diyen Haşimoğlu, Boyner Now projesini şu sözlerle anlattı: "Boyner Now ile müşterilere 90 dakikada ya da randevulu teslimatla ürünlerini ulaştırıyoruz. Satış danışmanlarımız müşterinin belirlediği adrese gidiyor, ürünleri deneti-yor, ödeme alıyor ve beğenilmeyen ürünleri anında geri alıyor. Böylece müşteri iadeyle, kargo süreçleriyle uğraşmıyor." Haşimoğlu, bu modelle müşteri memnuniyetinin yükseldiğini ve iade oranlarının piyasadaki ortalamanın çok altında kaldığını vurguladı. Sektörün karşılaştığı temel lojistik sorunlardan birinin depo arzı olduğunu belirten Haşimoğlu, "İstanbul ve çevresinde ciddi bir depo sıkıntısı var. Oyuncular yatırım yapmak istese bile fiziki alan eksikliğiyle karşılaşıyor. Devletin bu konuda teşvik modelleri geliştirmesi, lojistik alanlarının planlı biçimde genişletilmesi gerekiyor" diye konuştu. Konuşmasının sonunda sektörün müşteri talepleriyle şekillendiğini vurgulayan Haşimoğlu, "Bugünün müşterisi aynı gün, hatta iki saat içinde ürününe ulaşmak istiyor. Lojistik artık sadece taşımak değil, deneyim sunmak zorunda. Boyner olarak biz de bu anlayışla ilerliyoruz" dedi.

STOK DİSİPLİNİ OLMADAN DİJİTALLEŞME SADECE SUNUMDA KALIR

Şevket Süreyya Çelikkanat - *İpekyol Grup Bilgi Teknolojileri ve Lojistik Direktörü*

İpekyol Grup Bilgi Teknolojileri ve Lojistik Direktörü Şevket Süreyya Çelikkanat, moda perakendesinde dijitalleşmenin başarısı için operasyonel motivasyon ve güçlü bir stok disiplini gerektiğini vurgulayarak, "Üretici-perakendeci bir yapıya sahibiz. Moda sektörü hem zamana karşı yarışılan hem de ürünün değeri hızla azalan bir alan. Bu nedenle tüm sistemlerin anlık ve doğru çalışması gerekiyor" dedi.

Yapay zekâ destekli uygulamalarla dönüşümü örnekleyen Çelikkanat, "Artık mağazada olmayan bir ürünü, başka bir lokasyondan satışa sunabiliyoruz. Mağaza çalışanları el terminalleriyle müşteriye ürünü ulaştırabiliyor. Bu, tüm stokların ortak kullanımda olması ve satış kanalı ayrımı yapmadan maksimum verimle çalışmak demek" ifadelerini kullandı.

Dijital dönüşümün sadece sistem yatırımıyla değil, satış ekiplerinin motivasyonuyla da başarıya ulaşacağını belirten Çelikkanat, karmaşık yapıları yönetebilmek için yeni bir raporlama sistemine geçtiklerini söyledi: "Siparişi Bodrum mağazası veriyor, fatura Trabzon'da kesiliyor, iade İstinyepark'tan yapılıyor. Bu durumda satışın kime yazılacağı netleşmezse mağazalar online siparişi sahiplenmiyor."

İpekyol'da yapay zekanın aktif kullanıldığı uygulamaları şöyle sıraladı: "Rapor Okuma Asistanı: Haftalık satış raporlarını yorumlayarak yöneticilere özel içerikler sunuyor. Masraf Yönetimi: Çalışan fişlerini analiz ederek otomatik iş akışı başlatıyor. Pazar Yeri Kategorilendirme: Ürün görselleri üzerinden pazaryeri kategorileriyle eşleştirme yapıyor." Tüm bu sistemlerin başarısının %99,97 stok doğruluğu oranıyla sağlandığını belirten Çelikkanat, "Mağaza stoklarımız sınırlı. En yakın değil, en doğru ürünü gönderiyoruz. Çünkü eksik ürün, müşteri memnuniyetini doğrudan etkiler" dedi. Çin'in e-ticaret gücüne de dikkat çeken Çelikkanat, "Çin'den haftalık 4 milyar paket çıkıyor. Bu altyapıya karşı yerli oyuncuların daha verimli bir entegrasyon mimarisi kurması gerekiyor" dedi. Son olarak kargo firmalarıyla yaşanan entegrasyon sorunlarına değinen Çelikkanat, "Her firmayla ayrı entegrasyon yapmak zorunda kalıyoruz. Oysa tek bir standart tüm sektöre verimlilik kazandırır. Bu da özellikle küçük oyuncular için kritik bir avantaj sağlar" ifadelerini kullandı.

Moderatörlüğünü Batu Logistics Genel Müdürü Efe Göktuna'nın üstlendiği "Perakende, FMCG ve Dağıtım Lojistiği" oturumunda, perakende sektöründe dijitalleşmenin ve değişen müşteri beklentilerinin lojistik, depolama ve dağıtım süreçlerine etkileri ele alındı. Oturumda FLO Group Dış Ticaret Direktörü Merve Akyapak Koç, Karaca Tedarik Zinciri ve Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Cenk Karapınar ile Coca-Cola Tedarik Zinciri Planlama ve Optimizasyon Direktörü Ahmet İlham İster, sektör deneyimlerini ve yeni nesil tedarik zinciri stratejilerini paylaştı.

Ahmet İlham İster | Efe Göktuna | Cenk Karapınar | Merve Akyapak Koç

FLO TRANSİT OPERASYONLARI İÇİN ÖZEL DEPARTMAN KURDU

Merve Akyapak Koç - *FLO Group Dış Ticaret Direktörü*

FLO Group Dış Ticaret Direktörü Merve Akyapak Koç, 65 yıllık köklü geçmişe sahip FLO'nun sadece ayakkabı perakendeciliğinde değil, aynı zamanda üretim ve istihdam alanlarında da önemli bir rol üstlendiğini vurguladı. Değişen müşteri taleplerine uyum sağlamak adına dijitalleşmenin şirket içinde büyük bir dönüşüm yarattığını belirten Koç, FLO'nun yapay zekâ tabanlı uygulamalarıyla tüketici davranışlarına anında yanıt verebildiklerini söyledi. "Kararsız Kalma" isimli uygulamayla kullanıcıların görsel yükleyerek ürün araması yapabildiğini ifade eden Koç, bu sistemin özellikle online alışverişin artmasıyla önemli bir kolaylık sağladığını vurguladı. Müşteri beklentisinin en üst sırasında hızlı teslimat olduğunu belirten Koç, "Artık ertesi gün teslimat perakendenin olmazsa olmazı haline geldi" dedi. İstanbul ve Türkiye genelini bölgelere ayırarak teslimat sürelerini kısalttıklarını belirten Koç, bu stratejiyle müşteri memnuniyet oranlarını ciddi seviyelere taşıdıklarını paylaştı. FLO'nun yalnızca Türkiye'de değil, yaklaşık 10-15 ülkede üretim yaptırdığını aktaran Koç, bu sebeple "transit operasyonlar" için özel bir departman kurduklarını açıkladı. Yeni depo yatırımları ve güzergâh planlamalarıyla uluslararası lojistikte verimliliği artırdıklarını vurgulayan Koç, rota optimizasyonu ve anlık kriz yönetimi için güçlü bir teknoloji altyapısına sahip olduklarını dile getirdi. Koç, FLO'nun yapay zekâyı sadece müşteri deneyiminde değil, stok yönetiminde de aktif şekilde kullandığını belirtti. "Her mağazanın beden talebi farklı. 43 numara satmayan bir mağazaya o numarayı göndermek stok israfı yaratıyor. Bu nedenle asorti yönetimini yapay zekâ ile optimize ediyoruz" dedi.

Özellikle e-ticarette yaşanan pik dönemlerde paketleme süreçlerinin darboğaza dönüştüğünü ifade eden Koç, bu alanda inovatif çözümler geliştirdiklerini söyledi. FLO'nun hedefinin kutulu ürünler için otomatik paketleme sistemleri kurmak olduğunu belirten Koç, bu alandaki yatırımlarla sektöre öncülük etmeyi amaçladıklarını kaydetti. Sürdürülebilirlik kapsamında mağazalara plastik kasa ile gönderim yaptıklarını ve bu kasaları geri toplamak için çözüm ortaklarıyla çalıştıklarını belirten Koç, "Operasyonun odağında işlevsellik olmalı. Hibrit modellerle, hem kendi operasyonlarımızı sürdürüyoruz hem de üçüncü parti hizmet sağlayıcılarla esnek çözümler geliştiriyoruz" dedi. Koç, perakende sektöründe karar verici asıl gücün tüketici olduğunu ve lojistik hizmet sağlayıcıların bu talepleri karşılamakta stratejik ortaklar olduğunu vurguladı. "Burada mesele kimin daha fazla katkı sağladığı değil, birlikte ne kadar hızlı ve yalın ilerleyebildiğimizdir" dedi.

KARACA'DAN 120 BİN M²'LİK LOJİSTİK ÜS

Cenk Karapınar - *Karaca Tedarik Zinciri ve Lojistik Genel Müdür Yardımcısı*

Karaca Tedarik Zinciri ve Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Cenk Karapınar, değişen tüketici talepleri, dijitalleşme ve sürdürülebilirlik odağında perakende lojistiğinin dönüşüm sürecini kapsamlı şekilde anlattı. Karaca Grup bünyesinde 15 marka ve 4.000 çalışan bulunduğunu aktaran Karapınar, "81 ilde 1.000 mağazamız var, yılda yaklaşık 34 milyon ürün satıyoruz. Her yıl 10 binin üzerinde SKU'yu değiştiriyoruz" diyerek operasyon hacmini rakamlarla ifade etti. Tedarik zinciri süreçlerinde yapay zekâ destekli stok planlama sistemlerine yatırım yaptıklarını belirten Karapınar, "Eski stok yönetimi anlayışı artık yerini çevik, hızlı tüketilen, düşük stoklu bir yaklaşıma bırakıyor. Doğru ürünü doğru zamanda tüketiciyle buluşturmak için rezervasyon sistemleriyle tedarikçileri dengeli şekilde yönlendiriyoruz" dedi. Karaca'nın yeni lojistik yatırımı hakkında bilgi veren Karapınar, 120.000 metrekarelik, 4 katlı lojistik merkezlerinde gelişmiş otomasyon sistemleri ve sorter destekli süreçler kurduklarını belirtti. "Burada hem manuel hem de otomasyon süreçlerini harmanlıyoruz. Hacim, önceki manuel sistemlere göre 5 katına çıktı. Otomasyon sayesinde aynı gün teslimat oranlarımız %95'in üzerine ulaştı" dedi.

Karaca'nın mağaza içi dijital dönüşüm projelerine de değinen Karapınar, "Geliştirdiğimiz mağaza içi dijital danışman uygulamamız sayesinde müşteriler, ürünlerle ilgili sorularını doğrudan sistem üzerinden sorabiliyor. Arka planda çalışan bir chatbot, ürün bilgilerine anında erişim sağlıyor" dedi. Karapınar, şirket bünyesinde geliştirilen start-up niteliğindeki bir platformla farklı kargo firmalarının performansını memnuniyet, kapasite, performans olmak üzere üç kritere göre değerlendirdiklerini belirterek, "Sipariş geldiği anda en uygun kargo firması sistem tarafından seçiliyor. Bu da hem hız hem maliyet avantajı sağlıyor" dedi. Sürdürülebilirliğin şirket vizyonunun temel taşlarından biri olduğunu söyleyen Karapınar, yeni lojistik merkezinin çatısında güneş enerji sistemi kurduklarını belirtti. Karapınar, "Tüm yeni araçlarımız elektrikli, tır filolarında da dönüşüm için çalışmalarımız sürüyor. Ayrıca ürünlerin ambalajlama sürecinde geri dönüştürülmüş malzemeler kullanıyor, tek seferde elleçlemeye odaklanıyoruz" dedi. Konuşmasının sonunda hizmet sağlayıcılarla kurulan ilişkilerin klasik tedarikçi ilişkisi değil, birer proje ortaklığı olduğunu vurgulayan Karapınar, "Başarı; doğru veri, doğru hizmet seviyesi ve karşılıklı anlayışla mümkün. Bu sinerjiyi yakalayamadığınızda maliyet değil, performans konuşuluyor. Özellikle Avrupa operasyonlarında bu dengeyi kurmak kritik hale geliyor" dedi.

COCA-COLA'DAN 500 BİN NOKTAYA ULAŞAN DEV DAĞITIM OPERASYONU

Ahmet İlham İster - *Coca-Cola Tedarik Zinciri Planlama ve Optimizasyon Direktörü*

Coca-Cola Tedarik Zinciri Planlama ve Optimizasyon Direktörü Ahmet İlham İster, şirketin küresel ölçekte yürüttüğü operasyonların büyüklüğüne dikkat çekerek, her gün dünya genelinde 1 milyar kişinin Coca-Cola ürünü tükettiğini ve bu hacmin büyük bir lojistik operasyon gerektirdiğini ifade etti. İster, Coca-Cola'nın özellikle Türkiye'de yaklaşık 500 bin satış noktasına düzenli olarak ürün ulaştırdığını belirterek, "Özellikle yaz aylarında, Haziran ve Temmuz döneminde oldukça yoğun bir lojistik trafiğiyle karşı karşıya kalıyoruz" dedi. Coca-Cola operasyonlarında üretim kadar dağıtımın da önemli olduğunun altını çizen İster, "Lojistik bizim tedarik zincirimizin en kritik ayağını oluşturuyor. Artık tedarikçi-müşteri ilişkisi yerine partnerlik anlayışını benimsiyoruz. Bu sayede tedarik zinciri maliyetlerini düşürmek mümkün oluyor" ifadelerini kullandı. İster, rota ve araç optimizasyonu gibi dijital projeler sayesinde hem verimlilik sağladıklarını hem de karbon salımını azalttıklarını belirterek, "Artık rotaları bir önceki gün planlıyor, trafik verilerini yapay zeka ile analiz ederek dağıtım ağımızı en etkin şekilde kullanıyoruz" diye konuştu.

500 bin satış noktasının her birinin farklı talepleri olduğunu vurgulayan İster, Coca-Cola'nın bu anlamda dijital müşteri alışkanlıklarını analiz eden sistemler geliştirdiğini söyledi. İster, "Rafta bulunurluk bizim için en kritik performans göstergelerinden biri. Akıllı dolaplar ve sensörlerle hangi ürünün nerede olduğunu gerçek zamanlı takip edebiliyoruz" dedi. Ayrıca kişiselleştirme taleplerine de cevap verdiklerini belirten İster, isimli kutular ve ileride Türkiye'ye gelmesi planlanan, müşterinin kendi içeceğini yaratabileceği dijital platformlar üzerinde çalışmaların sürdüğünü söyledi. Ahmet İlham İster, lojistik sektörüne yönelik değerlendirmelerinde ise esneklik ve çözüm odaklı yaklaşımın önemine dikkat çekti. İster, "Araç talebimiz dönemsel olarak çok hızlı artabiliyor. Bu noktada partnerlerimizin esnek olması önemli. Ayrıca sadece düşük fiyatlı çözümler değil, toplam sistemde optimizasyon sağlayan yaklaşımlar bizim için daha değerli hale geliyor" diye konuştu. İster, lojistik firmalarından inovatif çözümler beklediklerini vurgulayarak, "Bize sadece istenen hizmeti değil, onun üzerine katabilecekleri değeri de sunmalarını bekliyoruz" ifadelerini kullandı.

"Yeni Nesil Lojistik ve Tedarik Zinciri" oturumunun moderatörlüğünü Batu Logistics Müşteri İlişkilerinden Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Tarık Cansız üstlendi. Oturumda; kimya, otomotiv, sağlık ve akaryakıt sektörlerinde lojistik ve tedarik zinciri süreçlerinin nasıl dönüştüğü ve bu alanlarda geliştirilen yenilikçi çözümler ele alındı. DOW Türkiye Lojistik Müdürü Eda Uluevren Öztunalı, Ford Otosan Malzeme Planlama & Lojistik Lideri Onur Sarıkaya, Acıbadem Sağlık Grubu Lojistik Müdürü Kadir Hançer ve Petrol Ofisi Lojistik Kıdemli Müdürü Mert Çelik oturuma konuşmacı olarak katılarak sektörlerine özel uygulamaları paylaştı.

DOW YENİ BİR TEDARİKÇİ EKOSİSTEMİ OLUŞTURUYOR

Eda Uluevren Öztunalı - *DOW Türkiye Lojistik Müdürü*

DOW Türkiye Lojistik Müdürü Eda Uluevren Öztunalı, tedarik zinciri yönetiminde dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve güvenlik ekseninde yürüttükleri stratejileri paylaştı. 125 yılı aşkın geçmişe sahip kimya devi DOW'un sürdürülebilirlik hedeflerinin sadece çevresel değil, operasyonel kararların da merkezinde yer aldığını belirten Öztunalı, "2030 yılına kadar yıllık net 5 milyon ton karbon emisyonunu azaltmak, 2050'de ise karbon nötr bir şirket olmak istiyoruz" dedi. Karbon ayak izini azaltmak için rota optimizasyonu, enerji verimli depolama çözümleri ve elektrikli araçlar üzerine çalıştıklarını söyleyen Öztunalı, bu kapsamda; karbon ayak izi karşılaştırma, karbon ayak izi izleme modeli ve ağ optimizasyonu olmak üzere üç temel alana odaklandıklarını belirtti.

Tedarikçileri yalnızca operasyonel birer aktör olarak değil, birlikte büyüdükleri stratejik partnerler olarak gördüklerini vurgulayan Öztunalı, "Lojistik ağımızda klasik tedarikçi ilişkileri yerine ortak hedeflere yürüyen bir iş modeli kuruyoruz. Tüm tedarikçilerimizden karbon raporlaması, yeşil lojistik planları ve çevre uyumluluk belgeleri talep ediyoruz" dedi. Proaktif risk yönetimini önceliklendirdiklerini belirten Öztunalı, dijital ikiz teknolojisi sayesinde çeşitli darboğaz senaryolarına karşı önceden hazırlıklı olduklarını aktardı. Öztunalı, "Farklı senaryoları önceden çalışarak, kriz anlarında hızlı model değişikliği yapabiliyoruz. Bu da bizi sadece bugünün değil, geleceğin lojistiğine de hazırlıklı hale getiriyor" ifadelerini kullandı.

Öztunalı, tehlikeli kimyasal taşımacılığında güvenliğin en önemli öncelik olduğunu vurgulayarak, "Dijital takip sistemlerinden daha da önemli olan, çevreye ve insana zarar vermeyen bir taşımacılığı nasıl sürdürebileceğimizdir" dedi. Bu anlayışla DOW'un Hollanda merkezli 7/24 çok dilli çağrı merkezi üzerinden acil müdahale sistemi kurduğunu belirten Öztunalı, kazalarda uzman desteğiyle bilinçli müdahalelerin sağlandığını söyledi. Ayrıca, canlı takip sistemleri, taşma sensörleri, sabit ısıda taşıma yapan elektrikli ISO konteynerler gibi yenilikçi uygulamalarla ürün ve çevre güvenliğini birlikte sağladıklarını aktardı. Tüm lojistik süreçlerinin merkezine ürün, çevre ve insan güvenliğini yerleştirdiklerini vurgulayan Öztunalı, "İnovatif çözümlerimizin tamamını bu temel taş üzerine inşa ediyoruz" dedi.

FORD OTOSAN LOJİSTİKTE YENİ YOLLAR BULMAYA DEVAM EDİYOR

Onur Sarıkaya - *Ford Otosan Malzeme Planlama & Lojistik Lideri*

Ford Otosan Malzeme Planlama & Lojistik Lideri Onur Sarıkaya, otomotiv sektöründeki dönüşümün lojistik ve tedarik zincirine etkilerini değerlendirerek, "Elektrikli, hibrit ve içten yanmalı araçlar arasında şekillenen rekabet sadece üretimi değil, tedarik ve lojistik süreçlerini de baştan yazıyor. Biz artık sadece araç üretmiyor, aynı zamanda veriyle hareket eden bir lojistik altyapı yönetiyoruz" dedi. Sarıkaya, Ford Otosan'ın Volkswagen ile yürüttüğü iş birliğine dikkat çekerek iki büyük üretici için aynı anda çalışmanın esneklik ve stabilizasyon gerektirdiğini belirtti. Sarıkaya, "Farklı sistem altyapılarına entegre çözümler üretiyor, tedarikçi entegrasyonlarını optimize ediyoruz. Talep değişikliklerine anlık yanıt verebilmek adına kendi yazılımlarımızla geliştirdiğimiz sistemlerle, tedarik ağımızın en alt kademesine kadar dijital izlenebilirlik sağlıyoruz" dedi. Özellikle batarya gibi değerli ürünlerin depolama süreçlerinin çok sıkı takip edildiğini ifade eden Sarıkaya, "RFID teknolojisiyle hem ürünlerin üretimden limana, hem de fabrika içi hareketlerini izliyoruz. Depolamada enerji yoğun ürünlerin takibi, sadece güvenlik değil, çevresel sorumluluk açısından da kritik" diye konuştu. Ayrıca, şirket içinde kullanılan yapay zekâ tabanlı planlama yazılımları sayesinde manuel süreçlerin büyük ölçüde otomatikleştirildiğini vurgulayan Sarıkaya, "Bir tuşla günlük üretim ve lojistik programı oluşuyor. Bu, sadece zaman kazancı değil, hatasız bir depo ve dağıtım organizasyonu anlamına geliyor" dedi.

Ford Otosan'ın haftalık 7.400 araca ulaşan sevkiyat kapasitesiyle Türkiye'nin ihracat şampiyonu olduğunu belirten Sarıkaya, lojistik ağın gelişimiyle ilgili şunları aktardı: "Kendi limanımızdan ve bağlı olduğumuz iki limanla birlikte haftalık üç gemi kaldırıyoruz. Hatta limanlar arası geçişi hızlandırmak için ferryboat sistemini devreye aldık. Bu sayede hem araç hasarlarını önlüyor hem de taşıma süresini kısaltıyoruz." Sarıkaya, satın almada sürdürülebilirlik skorlaması uyguladıklarını belirterek, tedarikçilerin karbon ayak izine göre değerlendirilip puanlandığını ifade etti.

Yeni fabrikalarında 85 adet AGV (otomatik yönlendirmeli araç) kullandıklarını söyleyen Sarıkaya, bu araçların üretim ve depolama süreçlerinde aktif rol aldığını ifade etti. "Brobotics adını verdiğimiz kendi girişimimiz, Amerika'ya AGV ihraç edecek seviyeye geldi. Bu sistemler sayesinde hem iş güvenliği hem de operasyonel verimlilik sağlıyoruz" dedi. Sarıkaya, Türkiye genelinde artan üretim hacmiyle birlikte, depo ve taşıma süreçlerinin veriye dayalı olarak optimize edildiğini belirtti. Sarıkaya, "Rota planlamasında hava koşullarını, talep değişikliklerini ve depo kapasitesini eş zamanlı işleyen bir sistem kuruyoruz. Gemi rotalarımızı buna göre belirliyor, boş taşımayı minimize etmeye çalışıyoruz" şeklinde konuştu.

DEPOLAMA SAĞLIK LOJİSTİĞİNİN OMURGASI

Kadir Hançer - *Acıbadem Sağlık Grubu Lojistik Müdürü*

Acıbadem Sağlık Grubu Lojistik Müdürü Kadir Hançer, sağlık sektöründe lojistiğin sadece ulaştırmadan ibaret olmadığını, depolama, izlenebilirlik ve tedarik zinciri entegrasyonu ile bir bütün olarak ele alınması gerektiğini vurguladı. Grubun 25 hastane ve 15 tıp merkezinden oluşan yapısında, lojistik süreçlerin teknolojik ve operasyonel yeniliklerle yönetildiğini belirten Hançer, "Sağlık lojistiği, klasik taşımanın çok ötesinde. İlaç, nanomedikal ürünler ve cihazlar, özmal araçlarımız ve entegre lojistik merkezlerimiz aracılığıyla günlük planlamayla sevk ediliyor" dedi. Hançer, hastaneye teslimatın lojistik sürecin yalnızca başlangıcı olduğunu belirterek, "Depolama koşulları, sıcaklık takibi ve ürünün kritikliği bu noktada devreye giriyor. Tüp bebek ilaçlarından sütür malzemelerine kadar tüm ürünler, insan sağlığı önceliğiyle ele alınıyor" ifadelerini kullandı. Soğuk zincir yönetiminin hayati önemde olduğunu vurgulayan Hançer, "Zincirin kırılması yalnızca ürünün değil, tedavinin de geçersiz hale gelmesine neden olur. Bu yüzden zamanı satın alma ve tedarikle, sıcaklığı ise lojistik ve depolamayla kontrol altına alıyoruz" dedi.

Acıbadem'in kendi geliştirdiği yazılım sistemleriyle, hekimden teknisyene kadar herkesin eş zamanlı işlem yapabildiğini ifade eden Hançer, bu sayede stok yönetimi ve izlenebilirliğin yüksek verimle sağlandığını aktardı. "Her ürünün kendine özgü prosedürü var. Kalite kontrol, tedarikçi değerlendirmesi ve saklama şartları hassasiyetle izleniyor. Kritik ürünlerde son kullanım tarihi, sıcaklık toleransı, açıldıktan sonraki raf ömrü özel olarak takip ediliyor" dedi. Beşeri sermayenin ve prosedür yönetiminin süreç başarısındaki rolüne de dikkat çeken Hançer, "Sağlık işletmelerinde depolama alanında görevli personelin eğitimi hayati önemde. Kimyasal ya da riskli ürünlerin taşınması özel bilgi gerektiriyor. Biz bu eğitimi iç prosedürlerle destekliyoruz" diye konuştu. Basit bir ürünün bile yanlış sıcaklıkta saklanmasının hasta sağlığını etkileyebileceğini vurgulayan Hançer, "Sadece taşıma değil, depolama süreçleri de başarıyı belirliyor. Sağlık lojistiğinde sürecin %70-80'i depolamaya dayanır. Altyapınız yoksa tedarik zinciri planınız işlemez" dedi. Hançer, sözlerini şöyle tamamladı: "Ürünü doğru koşullarda korumak ve değer üretmek, sağlık lojistiğinin temelidir."

REGÜLASYON YAPISI LOJİSTİK SÜREÇLERİ KARMAŞIKLAŞTIRIYOR

Mert Çelik - *Petrol Ofisi Lojistik Kıdemli Müdürü*

Petrol Ofisi Lojistik Kıdemli Müdürü Mert Çelik, enerji sektöründe lojistik operasyonların yapısal karmaşıklığı ve sektöre özgü regülasyonların etkilerini değerlendirdi. Türkiye'nin en büyük enerji tedarikçilerinden biri olarak hem yurt içinde hem Orta Doğu'da farklı lojistik kanallarda faaliyet gösterdiklerini belirten Çelik, "Büyüklük tek başına karmaşıklık anlamına gelmez, ancak Türkiye'deki regülasyonlar işi son derece kompleks hale getiriyor" dedi. Akaryakıtta ÖTV gibi vergi değişimlerinin ani taleplere yol açtığını, zam haberleri sonrası talebin 10 ila 30 katına çıkabildiğini ve bunun operasyon, sağlık, emniyet ile finansal açıdan ciddi yük getirdiğini söyledi. Lojistik planlamada bu dalgalanmalara hazır olunması gerektiğini, IT sistemlerinin sürekli güncel tutulduğunu ifade etti.

Petrol Ofisi'nin lojistikte dijital dönüşümü önceliklendirdiğini belirten Çelik, yapay zekâ algoritmaları ve rota optimizasyonu gibi araçların verimliliğe katkısını vurguladı. "IT ve operasyon ekiplerinin entegre çalışması, ERP ve satış otomasyonları dahil tüm süreçlerde dijital yönetimi mümkün kılıyor. Bu dönüşüm sadece teknoloji değil, zihniyet değişimi gerektiriyor" dedi. Karbon salımını azaltma hedefiyle akaryakıt ürünlerinin dönüşümü ve lojistik altyapı optimizasyonlarına önem verdiklerini, Ultra Low Sulfur Fuel Oil gibi çevreci ürünler üzerinde çalıştıklarını belirtti. Ayrıca deniz filosundan karayolu araçlarına kadar rota optimizasyonu ve dijital takip sistemlerini aktif kullandıklarını aktardı.

Demiryolu taşımacılığında ise Türkiye'nin hala geride olduğunu, sinyalizasyon sorunları ve altyapı eksikliklerinin dijital entegrasyonu sınırladığını söyledi. Tank ve satış otomasyon sistemleriyle ilgili zorunlu regülasyonların yıllık maliyetinin milyon dolarları bulduğunu, bu sistemlerin sektörel maliyetini artırdığını belirtti. "Yapay zekâya geçiş değerli ama dengeli ve ölçümlenebilir olmalı," diyen Çelik, dijitalleşme ve regülasyon uyumunun sektörün geleceğini belirleyeceğini vurguladı.

Moderatörlüğünü Qatar Airways Cargo Bölge Müdürü Serkan Demirkan'ın üstlendiği "E-Ticaret Lojistiği" oturumunda, yeni nesil e-ticaret dinamikleri, lojistik süreç yönetimi ve dağıtımda değişen müşteri beklentileri ele alındı. Panelin konuşmacıları arasında HepsiJET Genel Müdürü Atilla Alver, English Home Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Ertuğrul Çelebi ve Teknosa Depo & Lojistik Kıdemli Müdürü Utku Can Yanmaz yer aldı.

Utku Can Yanmaz | Ertuğrul Çelebi | Atilla Alver | Serkan Demirkan

HepsiJET, B2C'NİN ÖTESİNE GEÇTİ B2B VE C2C OPERASYONLARI BAŞLADI

Atilla Alver - *HepsiJET Genel Müdürü*

HepsiJET Genel Müdürü Atilla Alver, şirketin dönüşümü, hizmet çeşitliliği ve teknoloji odaklı iş modelini anlattı. HepsiJET'in kuruluşundan itibaren hedefinin sektöre lojistik çözümler sunmak olduğunu belirten Alver, Türkiye genelinde güçlü bir dağıtım ağı kurmanın zaman aldığını söyledi. Son yıllarda Hepsiburada dışındaki müşterilere de hizmet vererek ciddi büyüme sağladıklarını aktardı. E-ticaretin gelişen ihtiyaçlarına paralel olarak küçük paketlerden beyaz eşya ve mobilya gibi büyük ürünlere kadar tüm gönderileri tek bir ağda yöneten Türkiye'deki tek şirket olduklarını ifade etti. HepsiJET XL markasıyla büyük hacimli ürün taşımacılığına başladıklarını dile getiren Alver, 2025 itibarıyla B2B lojistik operasyonlarına da JetPro markasıyla resmen başladıklarını söyledi. Ayrıca C2C gönderiler için altyapı hazırladıklarını, bireysel gönderilerin teknoloji destekli sistemlerle müşteriden alınarak teslim edileceğini aktardı.

Alver, e-ticaret müşterisinin artık yalnızca fiyat değil, hız ve esneklik beklediğini belirtti. "Eskiden müşteri lojistiğe uyum sağlardı, bugün ise biz lojistiği müşteriye göre şekillendiriyoruz" diyen Alver, teslimat tarihlerinin değiştirilebilmesi, farklı adreslere yönlendirme, teslimat noktası veya dolap seçimi gibi hizmetlerin standart hale geldiğini ifade etti. Hizmette sürekliliğin önemine dikkat çeken Alver, cumartesi gününe ek olarak 81 ilde pazar günü teslimat hizmetine başladıklarını duyurdu. Böylece HepsiJET'in haftanın 7 günü dağıtım ve alım yapabilen bir yapıya kavuştuğunu belirtti.

Alver, operasyonel verimliliği artırmak için sorter sistemleri, rota optimizasyonu ve adres tekilleştirme gibi alanlarda yapay zekadan yoğun biçimde yararlandıklarını söyledi. Transfer merkezlerinde kullanılan otomasyon sistemlerinin, hem insan hatasını azalttığını hem de sabit bir performans sağladığını dile getirdi. Özellikle saha ekiplerinin rota planlamasında yapay zekanın önemli katkı sağladığını ve %7-8 oranında kilometre tasarrufu elde ettiklerini paylaştı. Karbon salımını azaltmak için yalnızca elektrikli araçlara değil, rota optimizasyonu ve dijital planlamaya da odaklandıklarını belirten Alver, çevresel sorumluluğun sadece teknolojik yatırım değil, aynı zamanda bilinçli süreç tasarımıyla da desteklenmesi gerektiğini vurguladı. Son olarak müşteri yorumlarının yapay zekayla analiz edildiğini ve operasyonların taleplere göre sürekli güncellendiğini ifade eden Alver, "Lojistikte başarı, artık hız, esneklik ve teknolojiyle entegre bir şekilde hareket edebilmekle mümkün" diyerek sözlerini tamamladı.

ENGLISH HOME'DAN E-TİCARET DEPOCULUĞUNDA VERİMLİLİK HAMLESİ

Ertuğrul Çelebi - *English Home Lojistik Genel Müdür Yardımcısı*

English Home Lojistik Genel Müdür Yardımcısı Ertuğrul Çelebi, şirketin yeni nesil e-ticaret operasyonlarına dair önemli açıklamalarda bulundu. Şirketin geçtiğimiz yıl Ağustos ayında faaliyete aldığı kendi e-ticaret deposuyla birlikte operasyonlarını dış kaynaklı yapıdan iç kaynaklı modele dönüştürdüklerini belirten Çelebi, bu geçişin hem maliyet hem de hizmet kalitesi açısından olumlu sonuçlar doğurduğunu söyledi. "Daha önce dış kaynaklı yapıda yaşadığımız servis seviyesi ve maliyet sorunları nedeniyle kendi e-ticaret depomuzu kurma kararı aldık. 2024 Ağustos'unda devreye aldığımız depo sayesinde operasyonel verimlilik ciddi ölçüde arttı. Teknolojik yatırımlarımız ve iç kaynaklarımızla geliştirdiğimiz sistem sayesinde yüzde 6 oranında bir maliyet tasarrufu sağladık" diyen Çelebi, bu dönüşümün kriz ortamında şirket için stratejik bir avantaj yarattığını vurguladı. Yeni depoda uygulamaya konulan sistem hakkında da bilgi veren Çelebi, sipariş toplama süreçlerini optimize eden algoritmik bir yapı kurduklarını belirtti. Çelebi, "Bir toplama arabasında altı ayrı parti yer alıyor. Her biri yaklaşık 28 sipariş içeriyor. Böylece tek seferde 168 sipariş toplanabiliyor. Bu hem yürüyüş mesafesini azaltıyor hem de toplama verimini artırıyor. Işıkla yönlendirme sistemleriyle görsel olarak da süreci sadeleştirdik" diye konuştu.

İçinden geçilen ekonomik koşullarda tüm firmaların maliyetlerini yeniden gözden geçirdiğini kaydeden Çelebi, "Talep artsa bile gelirler sabit kalıyor, bu da şirketleri daha verimli çalışmaya zorluyor. Bu yılın teması bizim için birim maliyet optimizasyonu oldu. İade oranlarında yaklaşık iki puanlık düşüş sağladık. Bunun temelinde doğru görsel kullanımı, ambalaj kalitesi ve ürün bütünlüğü gibi kritik adımlar yatıyor" ifadelerini kullandı. Çelebi, iş ortaklığı yaptıkları lojistik firmalardan beklentilerini de şu sözlerle dile getirdi: "Hasar bizim ürün grubumuz için çok kritik. Ürünün ilk gönderimde müşteriye ulaşması gerekiyor. Alternatif adres, zaman ve teslimat opsiyonlarını esneklikle sunabilen iş ortaklarıyla çalışmak istiyoruz. Çünkü bir teslimat gerçekleşmediğinde oluşan maliyet, zincirin tüm halkaları için israftır." Teslimat hızının ve servis seviyesinin maliyet üzerindeki etkilerine de dikkat çeken Çelebi, tüm şirketlerin kendi gerçeklerine göre strateji belirlemesi gerektiğini söyledi. Çelebi, "Her ürünü aynı gün göndermek yerine, ertesi gün teslimatla birim maliyetleri optimize etmeyi tercih ettik. Çünkü fiyat-performans segmentinde yer alıyoruz. Bu nedenle hem ciddi kampanyalar yapıyor hem de maliyetleri dengelemeye çalışıyoruz. Bu da bizi daha sürdürülebilir kılıyor" diye konuştu.

TEKNOSA, LOJİSTİĞİ MÜŞTERİ DENEYİMİNİN KALBİNE TAŞIYOR

Utku Can Yanmaz - *Teknosa Depo ve Lojistik Kıdemli Müdürü*

Teknosa Depo ve Lojistik Kıdemli Müdürü Utku Can Yanmaz, firmanın e-ticaret stratejisi ve operasyonel gücüne dair önemli açıklamalarda bulundu. Teknosa'nın Türkiye'de dijital odaklı teknoloji ürünlerini tüketiciyle buluşturan öncü markalardan biri olduğunu belirten Yanmaz, şirketin 2003 yılında hayata geçirdiği Teknosa.com ile e-ticaret dünyasına güçlü bir adım attığını vurguladı. 2019 yılında başlayan dijital dönüşüm seferberliği ile birlikte Teknosa'nın sadece ürün satışı yapan bir marka değil, aynı zamanda seçici bir pazar yeri haline geldiğini söyledi. Teknosa'nın lojistik yapılanmasına da değinen Yanmaz, Gebze'de yer alan 60 bin metrekarelik lojistik merkezlerinden hem mağazalara hem de e-ticaret kanallarına sevkiyat gerçekleştirdiklerini ve operasyonu tamamen kendi öz kaynaklarıyla yönettiklerini dile getirdi. Yanmaz, "B2B ve B2C tarafında yüksek esnekliğe sahibiz. Depomuzu kendimiz yönettiğimiz için kampanya dönemlerinde çok daha hızlı aksiyon alabiliyoruz" ifadelerini kullandı. Özellikle Black Friday gibi yüksek hacimli dönemlerde operasyonel kabiliyetin önemine değinen Yanmaz, geçtiğimiz yıl bu süreci en verimli ve maliyet etkin şekilde yönettiklerini belirterek, "Tüm ekip arkadaşlarımız ve iş ortaklarımızla birlikte çok iyi bir planlama yaptık. Müşteri memnuniyetinin en yüksek olduğu, operasyonel olarak ise bizim en rahat yönettiğimiz kampanya dönemi oldu" dedi.

E-ticaret müşterisinin beklentilerine dair önemli gözlemlerini paylaşan Yanmaz, ürün bazında müşteri önceliklerinin değiştiğini ifade etti. Yanmaz, "Bir müşteri televizyon sipariş ettiğinde ürünü sağlam teslim almak istiyor ve 3-4 gün bekleyebiliyor. Ancak yeni çıkan bir akıllı telefon için müşterinin beklentisi hız oluyor. Bu farklılıkları iyi analiz etmek ve operasyonu buna göre şekillendirmek kritik" dedi. Son kullanıcı deneyiminin lojistik operasyonlarda belirleyici olduğunu vurgulayan Yanmaz, "Ürün yorumlarına baktığınızda, kullanıcıların büyük bölümü ürünün hızlı ve sorunsuz teslimatından bahsediyor. Bu da lojistiğin ne kadar önemli bir müşteri memnuniyeti kriteri olduğunu gösteriyor" dedi. Lojistikte ürün grubuna göre strateji geliştirmenin önemine işaret eden Yanmaz, Teknosa'nın bu anlamda çevik yapısını koruyarak hem ticari hem operasyonel başarıyı sürdüreceğini ifade etti.

Yanmaz, lojistik partnerlerinden beklentilerini de şöyle özetledi: "Hız, hasarsızlık ve maliyet optimizasyonu bizim için vazgeçilmez. Ancak sektörde karşılaştığımız en büyük zorluklardan biri, aynı adrese farklı kargo firmalarının kısa aralıklarla gelmesi. Bu yapı hem operasyonel verimsizlik hem de maliyet artışı yaratıyor. Türkiye'de bu süreçlerin konsolide edilerek daha verimli hale getirilmesi gerekiyor."

9. YILIN LOJİSTİKTE

10. EKONOMİ VE LOJİSTİK ZİRVESİ KAPSAMINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN 9. YILIN LOJİSTİKTE BAŞARI ÖDÜLLERİ SHERATON GRAND ATAŞEHİR'DE DÜZENLENEN GALA VE ÖDÜL TÖRENİNDE SAHİPLERİNİ BULDU.

BAŞARI ÖDÜLLERİ

Ticaret Bakanlığı, HİB, FIATA, UND yöneticileri ile lojistik dünyası ve reel sektör temsilcilerini buluşturan törende 14 kategoride sivil toplum kurumu, profesyoneller ve şirketlere ödülleri takdim edildi.

1 Yılın Lojistik Girişimcisi
Barış Talay - Evolog CEO'su

Ödülü alan Halil Özendi
Evolog Genel Müdürü

Turgut Erkeskin
FIATA Başkanı

2 Yılın Lojistik Şirketi
Kıta Logistics

Dr. Yusuf Karakaş
TB Uluslararası Hizmet Ticareti
Genel Müdür Yardımcısı

Emre Eldener
Kıta Logistics Yönetim Kurulu
Başkan Yardımcısı

3 Yılın NGO Ödülü
FIATA (International Of Freight Forwarders Associations)

Dr. Yusuf Karakaş

Turgut Erkeskin

Stephane Graber
FIATA Genel
Sekreteri

4 Yılın Bürokratı Ödülü
Dr. Yusuf Karakaş

Dr. Yusuf Karakaş
TB Uluslararası Hizmet Ticareti
Genel Müdür Yardımcısı

Murat Baykara
HİB Yönetim Kurulu Üyesi
Yük Taşımacılığı ve Lojistik
Hizmetleri Komitesi Başkanı

5 Sınırları Aşan Lojistik Ödülü
TLS Logistics

Prof. Dr. Mehmet Tanyaş
LOJED Yönetim Kurulu Başkanı

Sinan Ünal
TLS Lojistik İcra Kurulu Başkan Yardımcısı

6 Yılın Lojistik Profesyoneli
Serkan Demirkan

Ahmet Musul
Ekol Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı

Serkan Demirkan
Qatar Aiwways Cargo Güneydoğu Avrupa Bölge Müdürü

7 Yılın Lojistik Projesi
Yılnak (Gök Zirve Projesi)

Dr. Fatih Özer
Hizmet İhracatçıları Birliği Genel Sekreteri

Ömer Gece
Yılnak Genel Müdürü

8 Yılın En İyi Çıkış Yapan Lojistik Şirketi Greenlog Intermodal

Bülent Aymen
Sabay Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı

Devrim Koray
Greenlog Intermodal Kurucu Ortağı

9 Yılın Lojistikte Sosyal Sorumluluk Ödülü UND - Eski Brandalar Çocuklar İçin Okul Çantasına Dönüşüyor

Zeki İnan
Türkiye Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu Üyesi

Tarık Rasim Nomer
The JUNK firmasının kurucusu

Elif Nuhoğlu
UND AB Uzmanı ve Kadın Çalışma Grubu Başkanı

Gizem Gündüz Bora
UND Kadın Çalışma Grubu Başkan Yardımcısı

Alper Özel
UND İcra Kurulu Başkanı

10 Tekstil Sektöründe Yılın Lojistik Yöneticisi Canan Mutlu

Ercan Sarıtaş
Logitrans Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

Canan Mutlu
Koton Global Lojistik Direktörü

11 E-Ticarette Yılın Lojistik Yöneticisi Atilla Alver

Arif Badur
Reibel Taşımacılık Genel Müdürü

Atilla Alver
HepsiJET Genel Müdürü

12 Otomotiv Sektöründe Yılın Lojistik Yöneticisi Onur Sarıkaya

Onur Sarıkaya
Ford Otosan Malzeme Planlama & Lojistik Lideri

Emre Eldener

13 Tehlikeli Ve Kimyevi Maddeler Sektöründe Yılın Lojistik Yöneticisi Eda Uluevren Öztunalı

Eda Uluevren Öztunalı
DOW Türkiye Lojistik Müdürü

14 Sağlık Sektöründe Yılın Lojistik Yöneticisi Kadir Hançer

Hakan Yaman
Talay Logistics CCO'su

Kadir Hançer
Acıbadem Sağlık Grubu Lojistik Müdürü

ZİRVE ve ÖDÜL GECESİNDEN KARELER

ZİRVE ve ÖDÜL GECESİNDEN KARELER

SEYHAN GÜLHAN
Lojistik ve Tedarik Zinciri Profesyoneli

PERAKENDE LOJİSTİĞİNDE YENİ NESİL YAKLAŞIMLAR

Perakende sektörü, hızla değişen tüketici beklentileri ve dijitalleşmenin etkisiyle ciddi bir dönüşüm içerisinde ilerlemektedir. Bu dönüşümün fark yaratan en önemli alanlarında biri lojistik süreçleridir. Ürünlerin tedarikçiden mağazaya veya doğrudan müşteriye ulaşmasını sağlayan bu süreçler, sadece operasyonel verimlilik açısından değil, çevresel sürdürülebilirlik açısından da büyük önem taşıyor.

Sürdürülebilir lojistik, yalnızca karbon salımını azaltmak değil, aynı zamanda kaynak kullanımını optimize etmek, atık miktarını azaltmak ve sosyal etkileri yönetmek anlamına geliyor. Perakende sektöründeki şirketler, lojistik süreçlerini çevresel ve sosyal etkiler ışığında yeniden tasarlamak zorunda oldukları farkındalığı her geçen gün artmaktadır. Bu dönüşüm, maliyetleri düşürmenin yanı sıra müşteri sadakati, marka algısı ve regülasyonlara uyum açısından da şirketlere rekabet üstünlüğü sağlıyor.

Perakende lojistiğinde en fazla kaynak tüketimine neden olan alanlardan biri ambalaj kullanımıdır. Özellikle e-ticaretin yükselişiyle birlikte tek kullanımlık karton kutuların ve plastik ambalajların kullanımında ciddi bir artış gözlemlenmiştir. Bu durum hem çevresel hem de ekonomik açıdan sürdürülebilir değildir. Bunun yerine döngüsel, dayanıklı ve yeniden kullanılabilir taşıma kutuları kullanmak, ambalaj atıklarını önemli ölçüde azaltacak. Bu alanda yapılan inovatif çalışmaların yaygınlaşması ekonomik ve çevresel sürdürülebilirlik açısından çok değerli.

Elektrikli dağıtım araçları, hibrit kamyonlar ve alternatif yakıt sistemleriyle çalışan taşıma filoları, karbon salımını azaltmak için büyük fırsatlar sunar. Şehir içi dağıtımlarda kullanılan elektrikli araçlar sayesinde hem hava kalitesi korunur hem de sessiz teslimat yapılabilir. Bazı perakendeciler bu araçları sadece ürün dağıtımı için değil, iade ve tersine lojistik süreçlerinde de kullanarak çevresel etkilerini daha da azaltmaktadır. Ayrıca gece teslimat modellerin oluşturulması azaltılmış karbon ayak izi için çok değerli.

Tüketiciler tarafından iade edilen ürünler, kullanılmayan ambalajlar veya bozulmamış ama satılamayan stoklar, geleneksel sistemlerde genellikle imha edilirdi. Günümüzde sürdürülebilirlik bakış açısıyla bu ürünlerin tekrar değerlendirilmesi, geri kazanılması ya da farklı şekilde pazarlanması sağlanıyor. Tersine lojistik, bu süreçleri verimli ve çevreci şekilde yönetmeyi amaçlıyor. Hem atığı azaltıyor hem de ürün yaşam döngüsünü uzatıyor.

Taşımacılığın çevresel etkilerini azaltmanın bir diğer yolu da teknolojiyi etkin kullanmaktan geçiyor. Araçların boş gitmesini engelleyen, yükleme verimliliğini artıran ve en kısa rotaları öneren yazılımlar sayesinde karbon emisyonları ciddi şekilde azaltılabiliyor. Aynı zamanda bu dijital çözümlerle yakıt tüketimi, zaman yönetimi ve teslimat kalitesi de iyileştiriliyor. Burada şirketlerin araç doluluğunu sağlayacağı ortak çalışmalar sektörde örnek alınmalı.

Geleneksel büyük dağıtım merkezleri yerine tüketiciye daha yakın, küçük ve esnek mikro depolar kullanmak hem teslimat süresini kısaltıyor hem de taşıma ihtiyacını azaltıyor. Bu uygulama, özellikle büyük şehirlerde yoğun talep gören ürünlerin daha hızlı ve çevreci bir şekilde müşteriye ulaşmasını sağlıyor.

Artık birçok perakende şirketi lojistik süreçlerinde yalnızca zaman ve maliyet değil, karbon ayak izi, enerji kullanımı ve atık oranları gibi sürdürülebilirlik metriklerini de izliyor. Bu göstergelerin takip edilmesi ve güncellenmesi.

Sürdürülebilir lojistik, perakende sektörünün yalnızca çevresel etkilerini azaltmakla kalmaz, aynı zamanda daha dayanıklı, verimli ve müşteri odaklı bir değer zinciri oluşturmasını sağlar. Döngüsel ambalaj sistemleri, elektrikli araçlar, akıllı rota planlamaları ve tersine lojistik uygulamaları gibi yenilikçi çözümler, sektörün geleceğini şekillendirecek temel taşlar arasında yer alıyor. Lojistikte sürdürülebilirliği bir maliyet unsuru olarak değil, stratejik bir rekabet avantajı olarak gören firmalar, gelecekte daha güçlü ve çevre dostu bir konuma ulaşacaklardır.

Daha iyi bir dünya ve gelecek için yeşil lojistik ile kalın…

Türkiye ile Suriye arasında doğrudan yük taşımacılığı başlıyor

Uzun süredir askıda olan Türkiye-Suriye kara yolu taşımacılığı, yeni mutabakatla yeniden başladı. Sınır kapılarında yük aktarması kaldırılarak ticari yükler iki ülke arasında doğrudan taşınacak. Bu adım, Orta Koridor'un Körfez ülkeleriyle entegrasyonunu güçlendirecek ve bölgesel ticarette önemli fırsatlar yaratacak.

Türkiye ile Suriye arasında kara yolu taşımacılığı, uzun yıllardır süren kesintinin ardından önemli bir dönüm noktasına ulaştı. Yapılan görüşmeler ve sağlanan mutabakat sonucunda, sınır kapılarında zorunlu olan yük aktarma uygulaması sona erdirilerek, ticari yükler doğrudan iki ülke arasında taşınabilecek. Bu gelişme, sadece iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin güçlenmesini sağlamakla kalmayacak; aynı zamanda Orta Koridor'un Körfez ülkeleriyle entegrasyonunu artırarak bölgesel lojistik ve ticaret ağlarında önemli bir ivme yaratacak. Yenilenen iş birliğiyle, transit taşımaların da başlamasıyla Türkiye'den Ürdün, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve diğer Körfez ülkelerine kara yolu üzerinden daha hızlı ve kesintisiz erişim imkânı da sağlanmış olacak.

SINIR KAPILARINDA YÜK AKTARMASI SONA ERECEK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, İstanbul Kongre Merkezi'nde düzenlenen "Küresel Ulaştırma Koridorları Forumu"nda Türk ve Suriyeli heyetlerinin bir araya gelerek, kara yolu taşımalarının yeniden başlaması konusunda anlaşmaya vardıklarını söyledi. Uraloğlu, bu çerçevede "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat Zaptı"nı, imzaladıklarını bildirdi. Uraloğlu, Türkiye ile Suriye arasında uluslararası kara yolu taşımalarının, yeniden başlaması konusunda mutabakat sağlandığını vurgulayarak, "İki ülke arasında 2004 yılında imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması kapsamında, ticari taşımalar yeniden başlayacak. Sınır kapılarında yük aktarması sona ererek, yükler aktarma olmaksızın doğrudan Türkiye'den Suriye'ye, Suriye'den Türkiye'ye taşınabilecek" diye konuştu.

KÖRFEZ ÜLKELERİNE DOĞRUDAN ERİŞİM İMKANI

Heyetlerin, ayrıca transit taşımaların da başlaması konusunda mutabık kaldıklarını değinen Uraloğlu, böylece Türkiye'den Ürdün, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar ve Körfez ülkelerine kara yolu ile doğrudan erişim imkanı sağlanmış olacağını aktardı. Yüklerin, Suriye üzerinden daha kısa bir güzergahta, daha hızlı bir şekilde Körfez ülkelerine ulaşabileceğine dikkati çeken Uraloğlu, şu ifadeleri kullandı: "Türkiye ile Suriye arasındaki taşımaların yeniden başlaması, sadece iki ülke arasında değil, Avrupa ve Asya arasında Türkiye ile Suriye'nin bölgesel ticaretteki konumunu güçlendirirken, Orta Koridoru Körfez ülkeleri ile entegre edecek. Türk ve Suriye yetkililer, ayrıca yolcu ve eşya taşımacılığının farklı alanlarında da işbirliği yapma ve karşılıklı eğitim programı düzenleme kararı aldı."

İLK TRANSİT DENEMELER BAŞARIYLA GERÇEKLEŞTİ

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, Suriye ile yeniden başlatılan kara yolu taşımacılığının sektöre ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacağını belirtti. Aras, 2010 yılında başlayan iç savaş nedeniyle Türkiye'den Suriye'ye yapılan sevkiyatlarda yüklerin Cilvegözü Sınır Kapısı'nda bırakıldığını, araçların ise geri döndüğünü hatırlattı.

Savaş öncesinde yıllık yaklaşık 50 bin transit taşımanın gerçekleştiğini ifade eden Aras, bu sayının 2011 sonrasında durma noktasına geldiğini söyledi. Ancak son dönemde yapılan resmi temaslar sayesinde hem Suriye hem de Irak üzerinden Körfez ülkelerine yönelik taşımalarda yeniden hareketlilik başladığını belirtti.

Aras, "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı'nın ilgili ülkelerin yetkilileriyle yaptığı görüşmelerle ciddi bir mesafe katettik. Özellikle Irak güzergâhı üzerinde ilk denemeler yapıldı. İzmir'den çıkan bir araç, Körfez ülkelerine gidecek yükünü Irak'taki limana bıraktı ve bu taşıma Irak TIR Karnesi sistemine dâhil edildi. Aynı zamanda Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'nin (IRU) de bu konuda önemli katkıları var" dedi.

Geçtiğimiz hafta Konya'dan yola çıkan

üç transit aracın Irak üzerinden Ürdün ve oradan da Kuveyt'e ulaştığını aktaran Aras, bu denemelerin transit taşımacılıkta yeni bir dönemin başlangıcı olduğunu vurguladı.

Deniz yolundaki sıkıntıların da karayolu taşımacılığını ön plana çıkardığını belirten Aras, "İsrail-Filistin savaşı nedeniyle deniz güzergâhlarında ciddi sorunlar yaşanıyor. Avrupa'dan gelen yüklerin Irak ve Suriye üzerinden Körfez'e taşınması daha etkin bir çözüm sunacak. Bu sayede ülkemiz döviz girdisi açısından da kazanç sağlayacak" ifadelerini kullandı.

SEFER SAYILARINDA YÜZDE 60'LIK ARTIŞ

Aras, Türkiye'nin Irak ve Suriye üzerinden Körfez ülkelerine yönelik transit taşımacılığa hazır olduğunu ve sektörün bu süreci heyecanla beklediğini dile getirdi. 2025'in ilk beş ayında Suriye'ye yapılan taşımalarda büyük bir artış yaşandığını belirten Aras, geçen yılın aynı dönemine kıyasla sefer sayılarında yüzde 60'lık artış olduğunu aktardı. Bu yılın ilk beş ayında Suriye'ye yaklaşık 113 bin sefer yapıldığını ifade eden Aras, geçen yıl bu rakamın 70 bin seviyelerinde kaldığını söyledi.

Son olarak ihracatın ivme kazanacağını belirten Aras, "Avrupa'da üretilen ürünlerin Irak ve Suriye üzerinden Körfez ülkelerine taşınması sağlanacak. Aynı zamanda Türkiye'nin kendi üretimi olan mallar da bu güzergâh üzerinden bölgeye daha kolay ulaştırılabilecek. Bu da ihracatımızı ciddi şekilde artıracak" dedi.

Pasifik Eurasia, Orta Koridor'da ilk tren seferlerini başlattı

Çin-Türkiye hattında Orta Koridor'un stratejik derinliğini pekiştiren yeni bir adım daha atıldı. Pasifik Holding'in uluslararası lojistik şirketi Pasifik Eurasia ile Çin Devlet Demiryolları arasında Orta Koridor'u geliştirmek üzerine geçtiğimiz ay imzalanan anlaşmanın ilk trenleri Çin'in güneybatısında yer alan Chongqing ve Chengdu şehirlerinden yola çıktı. Trenler Çin içinde yaklaşık 3.500 km yol katettikten sonra Orta Asya, Hazar geçişi ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşacak.

Pasifik Holding Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Erdoğan, törenlerin ardından yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Bu trenler yalnızca konteyner değil; aynı zamanda vizyon, güven, strateji ve ortak gelecek taşıyor. Pasifik Eurasia olarak Çin ile Avrupa arasındaki lojistik akışın, Türkiye merkezli olmasına liderlik ediyoruz. Orta Koridor artık bir fikir değil.

Adım adım gerçek bir koridor oluyor." China Railway ile uzun süren görüşmelerin ardından önce deneme trenlerinin başladığını, ardından sözleşmelerin imzalandığını belirten Fatih Erdoğan, "Çinli muhataplarımıza Orta Koridor'un potansiyeli için taşımaların Türkiye üzerinden yapılması gerektiğini anlattık. Altyapımızı yerinde görmelerini sağladık ve geçtiğimiz mayısta Ulaştırma Bakanlığımızla birlikte Çin'e verimli bir ziyaret gerçekleştirdik" dedi.

Fatih Erdoğan

Deneme taşımalarının ardından haziran sonunda İstanbul'da düzenlenen Küresel Ulaştırma Koridorları Forumu'nda China Railway ile sözleşme imzaladıklarını belirten Erdoğan, "Bu iki trenle başlayan yeni süreç, yılda 1.000 tren hedefimize doğru atılmış ilk adımdır. Türkiye'nin lojistik güç merkezi olma vizyonuna katkı sağlayacak bu başlangıcın hayırlı olmasını diliyorum" ifadelerini kullandı.

Pasifik Holding bünyesindeki Pasifik Eurasia, Çin ile Türkiye arasında bugüne kadar birçok başarılı tren operasyonuna imza attı.

9 Temmuz 2025 tarihli Chongqing ve Chengdu törenleri ise, bu iş birliklerinin yeni bir kurumsal eşik kazandığını ve Çin'in iç bölgelerinden Türkiye'ye doğrudan uzanan demiryolu hatlarının artık kalıcı bir entegrasyon modeline dönüştüğünü gösteriyor. Bu hat sayesinde taşımacılıkta maliyet ve süre avantajı sağlanırken, bölgesel entegrasyon da güçleniyor. Türkiye ile Çin arasında yürütülen bu stratejik birliktelik, aynı zamanda Orta Koridor'un jeoekonomik vizyonuna da yön veriyor.

Altay Tankı'nı yerli ve milli vagonlar taşıyacak

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. (TÜRASAŞ) tarafından üretilen UAIS tipi askeri araç taşıma vagonlarının üretiminde sona gelindiğini açıkladı. Tamamen yerli ve milli kaynaklarla geliştirilen bu vagonlar, yüzde 95 yerlilik oranına sahip.

Bakan Uraloğlu, TSK envanterindeki paletli, lastik tekerli ve özel maksatlı araçların demiryolu ile taşınması amacıyla 2023 yılında başlatılan projede önemli bir aşamaya gelindiğini belirtti. Üretilecek 100 UAIS tipi vagonun, 2025-2026 üretim programı kapsamında TCDD Taşımacılık A.Ş. envanterine katılacağını ve hem askeri hem sivil taşımacılıkta kullanılacağını ifade etti.

Vagonlar; 22 ton boş ağırlığa, 14,5 metre uzunluğa ve 68 ton yük taşıma kapasitesine sahip. Saatte 100 kilometre hıza ulaşabilen bu taşıma araçları, Altay Tankı'nın yanı sıra Korkut, Samur, Kirpi, TOM (Toplumsal Olaylara Müdahale) aracı ve Zırhlı Personel Taşıyıcı gibi savunma sanayi ürünlerini taşıyabilecek.

Uraloğlu, bu yeni vagonların, TSK envanterindeki 104 farklı araçtan 78'ini taşıyabilecek şekilde tasarlandığını vurguladı. Ayrıca sivil taşımacılıkta da kullanılabilecek şekilde, konteyner taşımaya uygun biçimde projelendirildiğini söyledi.

Avrupa Karşılıklı İşletilebilirlik Şartları kapsamında alınan TSI sertifikası sayesinde UAIS tipi vagonların Avrupa demiryolu ağlarında da kullanılabileceğini belirten Uraloğlu, bu projenin hem askeri lojistiğe hem de ihracata katkı sağlayacağını kaydetti.

RENAULT TRUCKS, tesislerinde sera gazı emisyonlarını %26 azalttı

Renault Trucks, Haziran 2025'te yayımladığı sürdürülebilirlik raporunda, 2019 yılından bu yana endüstriyel tesislerinde uyguladığı enerji verimliliği ve kaynak tasarrufu stratejileriyle sera gazı emisyonlarını %26 oranında azalttığını duyurdu. Şirket, 2040 yılına kadar tüm tesislerinde karbon nötrlüğüne ulaşmayı hedefliyor.

Raporda, Renault Trucks'ın enerji tasarrufu için ısıtma sistemlerinin modernizasyonu, binaların yalıtımı ve atık ısı geri kazanımı gibi birçok önlem aldığı belirtildi. Ayrıca tesislerde yenilenebilir enerji üretimini artırmak için fotovoltaik paneller ve jeotermal sistemler gibi teknolojiler kullanılıyor. Örneğin, Fransa'daki tesislerinde kurulan güneş enerjisi kanopileri ile yılda yaklaşık 17.500 kişinin elektrik tüketimine eşdeğer enerji üretilecek. Su tüketiminde de önemli azalma sağlayan Renault Trucks, özellikle Lyon tesisinde kurduğu akustik sensörler sayesinde su kullanımını son 20 yılda beş kat azalttı. Atık yönetiminde ise "Atık Sahası Kullanılmıyor" sertifikasına sahip tesislerde, atıkların tamamı ayrıştırılıyor, yeniden kullanılıyor veya geri dönüştürülüyor.

Renault Trucks ayrıca biyolojik çeşitliliği korumaya yönelik adımlar atıyor. Tesis çevrelerinde arı kovanları oluşturulurken, koruma altındaki türlerin yaşadığı alanlar için koruma programları yürütülüyor. 2023'ten bu yana Lyon bölgesine 2.400'den fazla ağaç dikildi. İklim değişikliğine uyum sağlamak amacıyla yapılan risk analizleri ile aşırı sıcak, sel ve kuraklık gibi olaylara karşı tesislerin dayanıklılığı artırılıyor. Renault Trucks, bu kapsamda yerel yetkililerle iş birliği yaparak uzun vadeli yol haritaları oluşturuyor. Renault Trucks'ın sürdürülebilirlik raporunda yer alan bu kapsamlı çalışmalar, şirketin karayolu taşımacılığındaki dekarbonizasyon hedefleriyle uyumlu olarak, endüstriyel faaliyetlerin çevresel etkisini azaltma konusundaki kararlılığını ortaya koyuyor.

SCANIA, 3 ilde hizmet ağına yeni yetkili satıcı ve servis noktaları ekledi

Türkiye genelinde satış ve satış sonrası servis hizmetlerini genişletmeye devam eden Scania, Erzurum, Bolu ve Kocaeli'de yeni yetkili satıcı ve servis noktalarını hizmete açarak büyümesini sürdürüyor. Yeni tesislerle bölgesel müşteri memnuniyetini artırmayı hedefleyen marka, müşterilerine daha hızlı ve kaliteli hizmet sunmayı amaçlıyor.

Scania Türkiye Genel Müdürü Tolga Senyücel, "Satış ve servis ağımızı ülke genelinde genişletme çalışmalarımıza hız kesmeden devam ediyoruz. Erzurum'daki ERZ Ağır Vasıta, Bolu'daki Çarıkcı Bolu ve Kocaeli'deki Mertrucks tesislerimiz, bölgelerdeki hizmet kapasitemizi artırarak müşterilerimize en yüksek standartlarda destek sağlayacak" dedi.

ERZ Ağır Vasıta – Erzurum: Toplam 10.700 metrekare alanda faaliyet gösteren ERZ Ağır Vasıta, 17 kişilik uzman ekibiyle Doğu Anadolu bölgesindeki müşterilere satış ve satış sonrası kapsamlı hizmetler sunuyor.

Çarıkcı Bolu – Bolu: Bolu'nun Gerede ilçesinde hizmet veren Çarıkcı Otomotiv'in yeni tesisi, 14.088 metrekarelik arazi üzerinde modern altyapısıyla hem satış hem de servis hizmetlerini sunuyor. 11.238 metrekare açık alan ve 8.700 metrekare kapalı alanıyla bölgedeki en geniş ve kapsamlı tesislerden biri olarak öne çıkıyor.

Mertrucks – Kocaeli: Kocaeli'de 10.660 metrekare alanda hizmet veren Mertrucks, 8.400 metrekare açık ve 2.755 metrekare kapalı alanıyla bölgedeki Scania kullanıcılarına yüksek kalite standartlarında satış sonrası destek sağlıyor.

Scania, Türkiye genelinde 15 yetkili satıcı ve 19 yetkili servis noktasıyla müşterilerine kesintisiz ve güvenilir hizmet sunmaya devam ediyor.

RENULT TRUCKS

Hilal Trans ve Renault Trucks'tan 100 ARAÇLIK STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

Hilal Trans, Renault Trucks ile uzun süredir devam eden iş birliğini 100 adet T 480 çekici yatırımıyla güçlendirerek operasyonel kapasitesini artırdı ve sürdürülebilir büyüme hedeflerine ilerledi; böylece filosundaki Renault Trucks araç sayısı 200'e ulaştı. Araçların bakımı güçlü teknik altyapı ve satış sonrası ağıyla kesintisiz sağlanırken, Renault Trucks Finansal Hizmetler uygun finansmanla yatırımları destekliyor. Teslimat, Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, Renault Trucks Türkiye Başkanı Sebastien Delepine, Renault Trucks International Kıdemli Başkan Yardımcısı Antoine Duclaux, Koçaslanlar Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Koçaslan, RTFS Genel Müdürü Ertan Çolak ve Hilal Trans Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras'ın katılımıyla düzenlenen özel bir törenle gerçekleştirildi. Teslimat töreninde konuşan Hilal Trans Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras, "1998'den bu yana Renault Trucks ile güçlü bir iş birliği içindeyiz. Daha önce T 520 modelini Türkiye'de ilk kullanan firma olmuştuk. Yeni yatırımımızda T 480 modelini tercih ettik çünkü yakıt tüketimindeki verim, ikinci el piyasasındaki değer ve satış sonrası destek gibi başlıklarda Renault Trucks bizim için öncelikli bir çözüm ortağı" dedi. Şirketin son dönemde Yeşil Lojistik Belgesi ve Turquality Marka Programı kapsamına dahil olduğunu hatırlatan Aras, "Yapay zekâ destekli dijital dönüşüm projelerimizle birlikte, sürdürülebilir büyüme vizyonumuza uygun stratejik ortaklıklara öncelik veriyoruz. Renault Trucks ile yaptığımız bu alım da yalnızca bir filo yatırımı değil, operasyonel mükemmeliyet hedefimizin bir parçası" diye konuştu.

Teslimat töreni için Türkiye'yi ziyaret eden Renault Trucks Dünya Başkanı Bruno Blin, "2024, tüm dünyada ekonomik ve jeopolitik dalgalanmaların yaşandığı bir yıl oldu. Buna rağmen Renault Trucks, stratejik pazarlardaki varlığını güçlendirmeye devam etti. Türkiye ise dinamik taşımacılık sektörüyle bizim için özel bir konuma sahip. Hilal Trans gibi sektörde etkin bir oyuncuyla yapılan bu kapsamlı iş birliği, sürdürülebilir ve yüksek verimli taşımacılık çözümleri sunma hedefimizin somut bir göstergesidir" açıklamasında bulundu. Renault Trucks International Kıdemli Başkan Yardımcısı Antoine Duclaux ise "100 araçlık teslimat, karşılıklı güvenin bir sonucu. Araçlarımız sadece teslimat anında değil, toplam sahip olma maliyetindeki avantaj, sürüş konforu ve yakıt verimliliği gibi kriterlerle de operasyonel verimliliğe katkı sunuyor. Teslimat sonrası destek hizmetlerimizle müşterilerimizin her zaman yanındayız" dedi.

TIRSAN

Tırsan'dan Kona Lojistik'e 100 treylerlik teslimat

Tırsan, lojistik sektörünün genç oyuncularından Kona Lojistik'e 100 adet Tenteli Perdeli Multi Ride treyler teslim etti. Araçlar, Kona Lojistik ile DHL Freight iş birliğiyle Avrupa rotasında kullanılacak. Bu teslimatla birlikte, Kona Lojistik'in filosundaki Tırsan treyler sayısı 250'ye ulaştı. Tırsan'ın Adapazarı Mega Üretim Kampüsü'nde düzenlenen teslimat törenine; Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, Kona Lojistik Genel Müdürü Savaş Kasap ve DHL Freight yöneticileri katıldı. Çetin Nuhoğlu törende, "Kona Lojistik'in genç ve güçlü yapısı ile küresel markalarla iş birliği içinde olması bizler için çok değerli. Teslim ettiğimiz araçlar, verimlilik ve güvenlik açısından yüksek performans sağlayacaktır" dedi. Kona Lojistik Genel Müdürü Savaş Kasap ise, "10 ay gibi kısa sürede 250 araçlık filoya ulaştık. Tırsan araçları sayesinde müşterilerimizin tüm beklentilerini karşılayabiliyor, rekabetçi maliyetlerle hizmet sunabiliyoruz. DHL Freight ile yürüttüğümüz iş birliğimizi daha da büyütmeyi hedefliyoruz" ifadelerini kullandı.

TIRTAŞ FİLOSUNDAKİ TIRSAN ARAÇ SAYISI 110'A ULAŞTI

Tırsan, uluslararası nakliyenin köklü firmalarından Tırtaş Uluslararası Nakliyat'a 60 adet Tren Yüklemeli Tenteli Perdeli treyler teslim etti. Bu teslimatla birlikte Tırtaş'ın filosundaki Tırsan marka araç sayısı 110'a çıktı. Teslimat töreni, Tırsan'ın Adapazarı Mega Üretim Kampüsü'nde gerçekleştirildi. Törene Tırsan Treyler Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, Tırtaş Uluslararası Nakliyat Yönetim Kurulu Üyesi Hazar Şahin ile Tırsan yöneticileri katıldı.Tırsan Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu törende, "Tırtaş, 45 yıllık tecrübesiyle sektörde güvenilir bir iş ortağımız. Üçüncü kuşağın yönetimde olması ve bu birlikteliğin sürmesi bizler için gurur verici. Teslim ettiğimiz araçlar, tren yüklemeleri için özel olarak geliştirildi" dedi. Tırtaş Yönetim Kurulu Üyesi Hazar Şahin ise, "1980'den bu yana kara taşımacılığı yanında intermodal taşımacılıkta da faaliyet gösteriyoruz. Tırsan araçlarının kalitesi, uzun ömrü ve yüksek performansı filomuza güç katıyor. 3 kuşaktır süren bu iş birliğini sürdüreceğimiz için mutluyuz" diye konuştu.

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

INDUSTRY FOCUS

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

SPECIAL SERVICES

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

MEMBERSHIPS

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

CERTIFICATES

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

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

GENEL TRANSPORT
Since 1988