

# FORWARDER KİME DENİR VE NE YAPAR?

” Forwarder ya da doğru söylenişiyle ‘Freight Forwarder’ kelime anlamı itibariyle ‘Yük Taşımacılığı Organizatörü’ anlamına geliyor ve doğal olarak ana misyonu da, her türlü taşıma işini organize etmek.“

**B**en forwarder hizmetlerinin güncel fırsat ve sıkıntılarına ilişkin bir şeyler söylemekten ziyade bu kelimenin kullanımında yaratılan karmaşadan ötürü öncelikle kelimenin anlamına yönelik bazı vurguları yapmanın zaruri olduğunu düşünüyorum.

Lojistik dünyasında hizmet sağlayıcıların rolleri ve lojistik hizmetlerin tanımlamasına ilişkin kavram karmaşaları küresel ölçekte her daim süregelmiştir. Aslında tamamen kullanıcıların ve uygulayıcıların içeriğe yönelik yeterli bilgi sahibi olmamasından kaynaklanan bu karmaşayı çözmek için her defasında FIATA, Dünya Lojistik Konseyi (WLC), Taşımacılık ve Lojistik Konseyi (T&LC) ve Avrupa Taşıma Organizatörlüğü, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrük Hizmetleri Derneği (CLECAT) uzun müzakerelere girerler ve bir ortak tanım üretmeye çalışırlar. Bu bir delinin kuyuya taş atıp, kırk akıllının taşı kuyudan çıkartmaya çalışması hikayesini çağırıştır.

Halbuki tanım da içeriği de son derece açık ve sarıhtır. Forwarder ya da doğru söylenişiyle Freight Forwarder tam kelime anlamı itibariyle “Yük Taşımacılığı Organizatörü” anlamına geliyor ve doğal olarak ana misyonu da taşımanın modu ve coğrafi özellikleri ile sınırlı olmaksızın, her türlü taşıma işini organize eden kişi demek. Bu tanımın ortaya çıktığı dönemde küresel ölçekte her



**CEM KUMUK**

Lojistik Yönetim Danışmanı

taşıma modunda derinlemesine hizmet ve kapasite gücü olan taşıyıcılar bulunmadığı için, taşıyıcıları alt yüklenici olarak görevlendirip, taşıma işinin tamamını organize eden kişiler bu mesleki grup içine dahil edilmişlerdir. Ancak, bugün gelinen noktaya baktığımızda yukarıda adını saydığım uluslararası mesleki örgütler Forwarder (Taşımacılık Organizatörü) ile LSP (Lojistik Hizmet Sağlayıcı) arasındaki farkları neredeyse tamamen ortadan kaldırmışlar, Forwarder’ın tanımını yaparken taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme, dağıtım, katma değerli

hizmetler, danışmanlık, eşyanın gümrük beyanının yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakın hazırlanması, ödemenin tahsilatı gibi işlemler, bilişim ve iletişim teknolojileri ile raporlama unsurlarını da tanımın içine dahil ederek iyice işin içinden çıkılmaz bir hale getirmişlerdir.

Bu iş alanına yönelik Türkiye’deki güncel algı hakkında bir fikir vermek amacıyla tarafı olduğum çarpıcı bir anekdotu örnek olarak sizinle paylaşmak istiyorum. İki-üç sene önce sektörün büyük şirketlerinden birisinde orta kademe yönetici olarak çalışırken, girişimci olmaya karar veren bir genç kardeşimiz Avrupa’ya yönelik uluslararası karayolu taşıma organizatörlüğünü amaçlayan bir şirket kurar. Bu genç girişimcinin kendisine ait bir kara taşıma filosu ve araç parkı bulunmamaktadır. Elin taşıyla, elin kuşunu vurmaya hedefleyerek kurduğu şirketinde mutlak hedefi belli bir olgunluk seviyesine ulaşmış, kendi araç parkını kurmak ve organizatörlükten taşıyıcılığa geçmektir. Ama müşterilerine vaat ettiği hizmetler gereği kendi filosuyla belki de hiçbir zaman tüm Avrupa’yı kapsayacak bir hizmet yelpazesi ve kapasiteye sahip olamayacağı için taşıyıcılık hüviyeti sınırlı bir ölçekte kalacak ve aslında meslek hayatına hep bir forwarder olarak devam edecektir. Bu arkadaşımız bir gün beni arar ve der ki;

“Abi ben şirkette bir forwarding departmanı kurmak istiyorum. Benim için bunun tasarımını yapar mısın?”

Kendisine fiili olarak şirketinin hali hazırda zaten forwarding yapmakta olduğunu söylediğimde kavraamlara yeterince hâkim olmamaın yaratabileceği sıkıntının bariz bir örneğini yaşadık. Cevap ilginçti: “Yok abi, sen bilmiyorsun herhalde forwarding’in ne olduğunu... Ben hava ve deniz taşımaları da yapmak istiyorum.”

Haydi buyurun cenaze namazına... İşte tanımların sulandırılmasına karşı önlem alınmayınca herkes kendi söküğünü bildiği gibi dikmeye başlıyor. Vermeyince Mabut, Neylesin Sultan Mahmut..!

Sevgiyle kalın...

# BORUSAN LOJİSTİK ETA

## AVRUPA'NIN 3'ÜNCÜ BÜYÜK PLATFORMU

Türkiye'nin ilk ve tek Dijital Lojistik Platformu 'Borusan Lojistik eTA', 2019 yılının ilk 8 ayında, bir önceki yılın aynı dönemine göre 5 kat büyüyerek, Avrupa'nın 3. büyük lojistik platformu haline geldi.

**G**elişen teknolojilerin ve eğilimlerin sonucu olarak, tüketici alışkanlıklarının ve iş yapma biçimlerinin değiştiği dünyada her geçen gün dijital platformların toplam ticaretten aldıkları pay artıyor. Son 3 yılda Türkiye'de e-ticaret sektörü her yıl ortalama yüzde 41 büyüyor ve Türkiye'deki tüketicilerin yüzde 67'si en az bir kez online alışveriş yapıyor.

Bu dönüşümün, B2B dünyasında da etkili olacağını öngören Borusan Lojistik, 2011 yılında Ar-Ge merkezini kurarak dijital platform tasarımını başlattı ve lojistik alanındaki uzmanlığını, dijital teknoloji yatırımları ile birleştirerek kendi mühendisleri ile eTA'yı geliştirdi.

Yapılan araştırmalar, Türkiye lojistik sektörü paydaşlarının iş süreçlerini kendi köşesinde yalnızlık ve endişe içinde yönettiğini gösteriyor. Aynı gemide olan müşteri, şoför ve lojistik yetkilisi arasında entegre bir süreç yönetimi olmadığı için paydaşların memnuniyeti ve sektörün verimliliği düşüyor.

Borusan Lojistik Genel Müdürü Mehmet Kalay, eTA'nın bu endişeleri nasıl giderdiğini şöyle açıkladı: "Lojistik sektöründeki paydaşların endişelerinin çözümü, sektörü daha dijital, daha entegre ve daha insan odaklı bir hale getirmekten geçiyor. Müşteri, kamyoncu ve lojistik firmalarından oluşan tüm paydaşları bir dijital platformda buluşturduğunuz zaman, problemlerin büyük bir kısmı otomatik olarak eTA platformu ile çözülmüş oluyor. eTA ile hızlı tedarik, doğru fiyat, hızlı teklif, anında ödeme, 7/24 araç takibi, zamanında teslimat ve anında raporlama sunuyoruz."



**BORUSAN LOJİSTİK GENEL MÜDÜRÜ MEHMET KALAY**, "Avrupa'nın 3. büyük dijital platformu haline getirdiğimiz eTA Platformu'nu paydaşlarımızın endişelerini dığitan, umutlarını çoğaltan 'yol arkadaşı' olarak büyümeye devam edeceğimiz" dedi.

### PLATFORMA 150 BİNDEN FAZLA KAMYON VE TIR KAYITLI

eTA Platformu'na 150 binden fazla kamyon ve TIR kayıtlı. Bu sisteme dahil olurken tüm belgelerini Borusan Lojistik ile paylaşan şoförler yük sahiplerinin beklentisini eksiksiz karşılayan bir tedarikçi havuzu oluşturuyor. Araçların başlangıç ve uğrak noktalarına varışlarını takip imkanı sağlayan eTA üzerinden, yük ve sevkiyatların tümü teslim noktasına ulaştırılıyor. Microsoft net ve Microsoft Azure altyapısıyla kurulan platform hem günlük operasyonları hem de uygulama güncellemelerini çok kolay bir şekilde yönetmeyi sağlayan bulut ortamında hizmet veriyor.

Ağustos 2019 itibarıyla eTA platformunda 156 bin 51 kamyon kayıtlı ve eTA mobil uygulaması 36 bin 434 kamyoncunun telefonunda yüklü. Bu kamyoncuların 6 bin 218'i Ağustos ayında ihalelere katılarak 38 bin 83 sefer gerçekleştirdi.

Borusan Lojistik'in kamyon ve TIR şoförleri için kurguladığı yeni ödeme sistemi eTA Kart da hayata geçirildi. eTA Kart ile eTA Platformu'nda gerçekleştirilen seferlerin bedelleri anında kamyon ve TIR şoförlerine aktarılıyor. eTA Kart güvenli ve zamanında ödeme yapma imkanı sunarken, aynı zamanda kamyon ve TIR şoförlerinin, akaryakıt, lastik ve feribot bileti gibi önemli ürün ve hizmetlerin avantajlı alışverişini sağlayacak bir 'dijital pazaryeri' haline geldi. **E**

# “MÜŞTERİLERİMİZE ETKİN FORWARDING HİZMETİ SUNUYORUZ”

ALC Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. **Yönetim Kurulu Başkanı Ali Çiçekli**, “Çok köklü bir deneyime sahip olmamızın sağladığı geniş ve güvenli paydaşlarla müşterilerimize etkin bir forwarding hizmeti sunuyoruz” dedi.

**L**ojistik sektöründe verdiği hizmetler ve sunduğu çözümlerle önemli bir yere sahip olan ALC Lojistik, 500 Büyük Hizmet İhracatçısı listesinin genelinde 203'üncü ve sektörel sıralamada ise 85'inci sırada bulunuyor. Müşterilerine etkin forwarding hizmet sunan ALC Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. Yönetim Kurulu Başkanı Ali Çiçekli, forwarder taşımacılığıyla ilgili verdikleri hizmetleri ve yaptıkları yatırımları Ekovitrin'e anlattı.

## ► Lojistik sektörde forwarder taşımacılığının sahip olduğu rolü özetler misiniz?

Öncelikle belirtmek gerekir ki, esasen forwarding (bu iş ile iştigal edenlere forwarder denir) bir taşımacılık türü değil. Forwarding esas itibarıyla, İngilizcede 'Freight Forwarding' olan bir terim olup Türkçe karşılığı 'Taşıma İşleri Komisyonculuğu'. Bu işi yapan özel ya da tüzel kişiye de 'Freight Forwarder' denir. Kavramları bu şekilde doğru oturtursak daha sağlıklı analiz yapabiliriz. Taşıma işleri komisyonculuğu anlamına gelen Freight Forwarding'in ülkemizde uluslararası taşımacılık faaliyeti ile birlikte uzun yıllara dayalı bir geçmişi var. Nitekim ülkemizde uluslararası taşımacılık yapan ve bunun için gerekli olan C2 Yetki Belgesi'ne sahip her taşımacı aynı zamanda taşıma işleri komisyonculuğu da yapıyor. Ülkemizin dış ticaret gerçeği ve taşımacılık kültürü de bunu gerektiriyor.

Bununla birlikte; forwarding işi 2004 yılında çıkan Taşıma Kanunu ve müteakip Taşıma Yönetmeliği ile ilk kez resmi olarak tanımlandı.



ALC Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. Yönetim Kurulu Başkanı Ali Çiçekli, aynı zamanda UND Yüksek İstişare Kurulu Başkanı, Ali Çiçekli, İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Öğretim Görevlisi olarak da görev yapıyor.

Buna göre bu işi yapan kişi ya da kuruluşlar kanunla 'Taşıma İşleri Organizatörü (TİO)' olarak tanımlandı ve bu işle iştigal etmek istemeleri halinde kendilerine Ulaştırma Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nden R Yetki Belgesi alma zorunluluğu getirildi. Geçtiğimiz yıldan itibaren Taşıma İşleri Organizatörlüğü, Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nden alınarak nedense Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne bağlandı. R Belgeleri de sonlandırılarak yerine TİO Belgeleri ihdas edildi. Bu yılın başından itibaren bu TİO Belgeleri Tehlikeli Madde ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlük tarafından veriliyor.

## ► Peki bu durum siz C2 Yetki Belgesine sahip uluslararası taşımacıları nasıl etkiliyor?

Ülkemiz uluslararası taşımacılık kültürü daha önce de ifade ettiğim üzere C2 Yetki belgeli taşımacıların faaliyeti üzerine inşa edildi. Ülkemizdeki en köklü ve deneyimli taşımacılar bu yetki belgesi ile yıllardır dış ticaretimizin yükünü çekiyor. Bu taşımacılar firmaların kendi öz mal araçlarıyla yapılabildiği gibi başka araçlar kiralanmak suretiyle ve bir çeşit freight forwarder olarak da icra ediliyor. Ne var ki, yeni yönetmelikle C2 yetki belgesine haiz ve derin bir taşıma kültürüne sahip uluslararası taşımacılar da ayrıca TİO Belgesi almaya mecbur bırakıldı. Oysa TİO Belgesi almak



ALC Lojistik, etkin lojistik çözümler bulma konusunda önemli bir deneyim ve birikime sahip.

için istenilen tüm şartlar C2 Yetki belgesi almak için fazlasıyla yerine getirildi. Öyle ki; her iki belgeyi almak için temel şart koşulan Mesleki Yeterlilik, Mali Yeterlilik ve Mesleki Saygınlık kriterleri aynı. C2 Yetki Belgesi almak için buna ilaveten en az 400 ton kapasiteli öz mal araç filosu gerekiyor. Durum böyle iken, taşımacılığın yansırı taşıma komisyonculuğu (freight forwarding) da yapabilmek için bizden ayrıca TİO Belgesi talep edilmesi anlaşılabilir. Zira bu kadar büyük yatırıma rağmen bu belgeye sahip olabilmek için Bakanlığa ayrıca 150 bin lira belge parası ödemek zorunda. Başka bir Genel Müdürlüğe bağlı olmak da ayrı bir bürokrasi yükü. Oysa Yönetmeliğe eklenecek "C2 Yetki Belgesine sahip olanlar TİO Belgesine sahip firmaların hak ve sorumluluklarına da sahip olurlar" gibi küçük bir fıkra ile sorun kökünden çözümlenmiş olur. Sayıları bin 500'ü aşan uluslararası taşımacıların beklentileri de bu yönde.

► **Bu ifadelerinizden Freight Forwarding işinin ülkemizde yapısal sorunları olduğunu anlıyoruz. Bu konuda neler söylemek istersiniz?**

Tam da bunu söylüyorum esasında. Taşıma İşleri Organizatörlüğü yapmak için talep edilen üç temel kriterin yanında (ki bu kriterlerin etkinlik ve denetimi de tartışılabilir) belge parasının ödenmesi yeterli oluyor. Ama belgeyi alan kişi ya da kuruluşun taşıma kültürü, yeterli organizasyonu ve en önemlisi finansal moralitesi etkin

bir şekilde düşünülüyor. Böyle olunca da maalesef zaman zaman sektörde yaşanan; yük sahibi ile yükü taşıyan taşımacının mağduriyetleri sözkonusu oluyor.

► **Ne tür mağduriyetler sözkonusu, biraz açabilir misiniz?**

Burada birçok yönden mağduriyet sözkonusu. Öncelikle yük sahibi açısından baktığımızda; işini ciddiyletmemeyen ve yetersiz forwarder'lar yük sahibinden makul olmayan düşük navlunla işi alıyor ama yerine getirmekte ciddi sıkıntılar yaşıyorlar. Yükün geç teslim edilmesi, alınan navlun bedelinin alt taşıyıcıya zamanında ödenmemesinden doğabilecek uyuşmazlıklar gibi. Bu tip Forwarder'lar sadece komisyonlarını düşündükleri için maliyetine bakmaksızın düşük navlun bedelleri ile taşımacıları karsız taşıma yapmaya mecbur bırakabiliyorlar. Türk taşımacısı, yabancı taşımacılar karşısında zaten haksız rekabete maruz kalıyor. Buna ilaveten forwarder'lar yabancı taşımacıları tercih ediyor ve böylece dövizimiz yurtdışına gidiyor. Ayrıca finansal gücü ve moralitesi yüksek olmayan bazı forwarder'la, taşımacıların navlun bedellerini çok uzun sürelere yayıyor, zaman zaman hiç ödemeyip firmasını kapatıyor. Bu durumda taşımacının parasını alabileceği bir garanti sistemi ya da başvuruabileceği bir merci de bulunmuyor. Bu nedenle bana göre ve bir çok batı ülkesinde olduğu gibi, sadece forwarding yapacak firmalardan belli bir sistem

**"Freight Forwarding faaliyetinde en temel kriter güven. Biz de güvendiğimiz ve uzun süredir tanıdığımız taşımacı paydaşlarla çalışıyoruz. Her ülkede ve her hatta en uzman ve yetkin olan taşımacı paydaşlarla işbirliği yapıyoruz."**

dahilinde Bakanlıkça mutlaka teminat mektubu alınmalı ve/veya acilen navlun sigorta sistemi ve zorunluluğu getirilmeli.

**SEKTÖRDE MERDİVEN ALTI FİRMA SORUNU**

► **Siz bunları söyleyince şimdi aklıma geldi. Bir de sanırım belgesiz forwarding işi yapanlar var değil mi?**

Çok önemli bir noktaya geldiniz ki ben ona değinecektim şimdi. Evet, sektörün önündeki en büyük sorun belgesiz ve tabiri yerindeyse 'bir masa bir kasa' olarak tanımlanabilecek firmalar. Bunların çoğu 'kaptı kaçtı' şeklinde çalışıyor ve hiç bir denetim tabi değil. Her ne kadar Taşıma Yönetmeliği'nde belgesiz taşımaya yasak ve ceza tanımlanmışsa da gerçek hayatta bu uygulanamıyor. Yetki belgelilere en ufak bir kusurda cezalar uygulayan Bakanlığımız maalesef bu 'merdiven altı' da diyebileceğimiz firmalara hiçbir şey yapmıyor. Bunun için Maliye, Ulaştırma, Gümrük ve İşleri Bakanlıkları ile ilgili İdarelerin koordinasyonu ve işbirliği zorunlu. Öyle ki mesela, yetki belgesine sahip olmayan bir firmanın taşıma faturası düzenlemesine Maliye ve Vergi İdareleri izin vermemeli. Keza burada dış ticaret firmalarına ve TİM'e de büyük sorumluluklar düşüyor. Belge sahibi olmayan firmalara yük vermemeleleri ve faturalarını da kabul etmemeleri hem kendi yük güvenlikleri hem de ulusal ekonomik kalkınma açısından gerekli.

Bir diğer önemli husus, merdiven altı firmaların muhtemel şikayet ve denetimlerden kurtulmak için 'by pass' yapması. Şöyle ki; bu tarzdaki bazı firmalar Bulgaristan, Romanya gibi yakın ülkelerde kağıt üzerinde şirketler kuruyor ve o şirketlere ait faturalarla yurtiçinde uluslararası taşıma işi organizatörlüğü yapıyorlar. Yurtiçindeki herhangi bir bankada, yurtdışında kurdukları kağıt şirketleri adına hesap açıyor ve para hareketlerini oradan yapıyorlar. Faturaları yurtdışı firmasından kestikleri için ülkeye hiçbir vergi ödemiyorlar ki muhtemelen kesilen faturaları da ilgili ülkelerde de beyan etmedikleri için orada da vergi ödemiyorlar.



Böylece hem vergi kaybına sebep oluyor hem de haksız rekabet yaratıyorlar. Tabi hiçbir sorumluluğu ve denetimi de olmayan bu firmaların bir kısmı, çoğu kez bir süre iş yapıp yük sahiplerinden navlunları topluyor ve taşımacılara ödemenin ortadan kaybolabiliyorlar. Bu yüzden de taşımacılar ve hatta yük sahipleri ciddi mağduriyet yaşıyor. Bu nedenle belgesiz ya da yurtdışındaki kağıt şirketler vasıtasıyla taşıma organizatörlüğü yapan sayısız firmalar bir an önce denetlenmeli ve zaptı rapt altına alınmalı.

► **Forwarder taşımacılığının sektörde ulaştığı büyüklük hakkında bilgi verir misiniz?**

Uluslararası büyük global forwarder şirketlerinin ülkemize girmesiyle birlikte freight forwarding hizmetleri önemli bir büyüklüğe erişti. Ancak ne yazık ki ulusal anlamda güçlü ve yerli freight forwarder'lar henüz yeterli düzeyde değil.

► **Forwarder taşımacılığının sağladığı avantajlar hakkında bilgi alabilir miyiz?**

Ulusal ve uluslararası iyi organize olmuş, gerekli yetkinlik, bilgi ve donanıma sahip forwarding firmaları sahip oldukları geniş network ağıyla dış ticaret firmalarına etkin çözümler sunabiliyorlar. Sadece taşıma organizatörlüğüne, beraberinde uzmanlaşmalarını da getirir. Keza güçlü finansman yapıları ve moralitelerinin olmasıyla da hem yük sahiplerinin hem de taşımacıların işini kolaylaştırabiliyorlar.

► **ALC olarak forwarder taşımacılığına yönelik sunduğunuz çözümler, toplam lojistik hizmetleriniz içinde ne kadarlık yere sahip? Forwarder taşımacılığında hangi kriterlere önem veriyorsunuz?**

Öncelikle çok güçlü olduğumuz ve kontrol edebildiğimiz ülkelerde ve güzergahlarda forwarding hizmeti sunmaya gayret ediyoruz. Başta karayolu olmak üzere denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımalarında da iş ortaklarımızın hem de müşterilerimize taşımacılık hizmeti sunuyoruz. Çok büyük ölçekli



olmamamıza rağmen butik olmanın sağladığı dinamizm ve hızlı erişilebilirlik avantajlarına sahibiz. Keza çok köklü bir deneyime sahip olmamızın sağladığı geniş ve güvenli paydaşlarla müşterilerimize etkin bir forwarding hizmeti sunuyoruz. Freight Forwarding faaliyetinde en temel kriter güven. Biz de güvendiğimiz ve uzun süredir tanıdığımız taşımacı paydaşlarla çalışıyoruz. Her ülkede ve her hatta en uzman ve yetkin olan taşımacı paydaşlarla işbirliği yapıyoruz. Paydaşlarımızla aramızda yüksek güvене dayalı bir iş ilişkimiz ve dostluğumuz bulunuyor. Bunun yarattığı sinerji ile iş ortaklarımıza/müşterilerimize kaliteli taşımacılık hizmeti sunuyoruz.

► **Forwarder taşımacılığında sahip olduğunuz lojistik ağ hangi ülkeleri kapsıyor, hangi güzergahları kullanıyorsunuz?**

Neredeyse bütün dünya desem pek yanlış olmaz. Bununla birlikte başta İtalya ve diğer Avrupa Ülkeleri olmak üzere, Rusya, eski Doğu Bloku ülkeleri, Ortadoğu, Çin ve ABD gibi ülkelerle de forwarder olarak taşıma faaliyetimiz bulunuyor.

► **Lojistik sektöründe 2019 yılını nasıl geçiriyorsunuz? Hangi yatırımlara imza atıyorsunuz? Rakamsal olarak sektörde ulaştığınız büyüklük hangi boyuta ulaştı?**

Malum geçen yılın ilk çeyreğinden itibaren başlayan ekonomik darboğaz her sektör gibi lojistik sektörünü de önemli oranda etkiledi. Ancak buna rağmen etkin bir çalışma ile geçtiğimiz yılı

büyümeyle kapattık. Bu yılın ilk yarısındaki göstergeler de geçen yılki büyüme oranına yaklaşıcağımızın işaretlerini veriyor. Tabi bu belirsizlik döneminde mümkün olduğunca stabil ve likit kalmakta fayda var. Bu nedenle büyük yatırımlar hedeflemedik. Ancak yine de araç yenileme yatırımlarımızı sürdürüyoruz. Rakamsal olarak sektördeki yerimizi sanırım en doğru şekilde, 500 Büyük Hizmet İhracatçısı listesinin genelinde 203'üncü ve sektörel sıralamada ise 85'inci sırada bulunmakla ifade edebiliriz.

**Ali Çiçekli:**  
"Paydaşlarımızla aramızda yüksek güvene dayalı bir iş ilişkimiz ve dostluğumuz bulunuyor. Bunun yarattığı sinerji ile iş ortaklarımıza ve müşterilerimize kaliteli taşımacılık hizmeti sunuyoruz."

► **2019 yılına yönelik hedefleriniz ve yatırım planlarınız nelerdir? Hangi yatırımlarla ve hizmetlerle sektörde ön planda yer alabilmeyi hedefliyorsunuz?**

Sektörde ön planda olmaktan ziyade sektörün etkin ve tercih edilen bir kuruluşu olmayı tercih ederiz. Diğer bir ifadeyle, hacimsel olarak büyük olmaktan çok nitelik olarak etkin olmayı isteriz. Çünkü bizim gibi butik firmalar, çok daha fazla dinamik ve hızlı karar alabilen müşterileriyle hızlı iletişim kurabilirler. Uzmanlaşmak ve bilgiye hızlı ulaşım iş ortaklarımızla güncel sektörel bilgileri paylaşmamız daha kolay. Etkin lojistik çözümler bulma konusunda ciddi bir deneyim ve birikime sahibiz. Bu yılın sonlarına doğru ve ekonomik konjonktürün seyrine bağlı olarak bir miktar araç yatırımı yapacağız. Ama en önemlisi bu dönemde nitelikli insan kaynağına yatırım yapıyoruz ve yapacağız. Çünkü inanıyor ve biliyoruz ki, çalışanlarımızın bilançolarımıza yansımayan en değerli varlıklarımız. **E**



## RÜZGAR TÜRBİN TAŞIMACILIĞI VE KURULUMUNUN ÖNCÜ ŞİRKETİ **HAREKET** TECRÜBESİNİ UKRAYNA'YA TAŞIYOR

Lojistik sektöründe vinç kiralama, ağır kaldırma, ağır taşıma, rüzgar türbin kurulum, elektrik-mekanik montaj konularında uzmanlaşan **Hareket Proje Taşımacılığı ve Yük Mühendisliği**, Ukrayna pazarına açılıyor. Şirket bu sebeple Kiev'de yeni bir ofis açtı.

**H**areket Proje Taşımacılığı ve Yük Mühendisliği, 60 yılı aşkın bir süredir ağır kaldırma ve taşımacılık hizmetleri sunan, sektörün uzman şirketi; globalleşme yolunda attığı önemli adımlara bir yenisini ekleyerek bu kez Ukrayna'da bir ofis açtı. Hareket, Ukrayna'nın Kiev şehrinde açtığı yeni ofisiyle vinç kiralama, ağır kaldırma, ağır taşıma, rüzgar türbin kurulum, elektrik-mekanik montaj konularındaki tecrübesini, üstün hizmet standartlarını ve teknolojisini Ukrayna pazarına da taşıyor.

**“DÜNYADA ÖNEMLİ PROJELERE İMZA ATIYORUZ”**

Konuya ilişkin bir değerlendirilmede bulunan Hareket Proje

Taşımacılığı ve Yük Mühendisliği Genel Müdürü Engin Kuzucu, şunları söyledi: “Uzun yıllardır gerek Türkiye’de gerekse dünyada önemli projelere imzamızı atıyoruz. Yeni ofisimizle hedefimiz Ukrayna’daki büyük ölçekli projelerde yer alarak uzmanlığımızı yansıtmak. Ukrayna pazarında bu anlamda büyük bir boşluk var. Büyük ölçekli projeler için yüksek kapasiteli ekipman ihtiyacı çok fazla. Biz de Hareket olarak yüksek kapasitemiz ve güçlü teknik altyapımızla bu ihtiyaçlara anahar teslimi çözümler sunacağız. Ukrayna pazarında EPC yüklenicileri, petrol ve gaz üreticileri, rüzgar ve enerji (güç) üreticileri, mekanik müteahhitler ve inşaat şirketleri gibi farklı sektörlere hizmet vermeyi hedefliyoruz.”

# “LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ROL MODEL OLUYORUZ”

Ekolity projesini yürürlüğe koyan Ekol Lojistik, bu projeye IPRA'nın altın ödülünü kazandı. Ekol Lojistik Kurumsal İletişim Direktörü Arzu Çetin: **“Erkek egemen bir sektörde; lojistikçilere, nakliyecilere rol model olmak için yola çıktık.”**

**E**kol Lojistik, erkek egemen lojistik sektöründe toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamaya yönelik projelere ağırlık veriyor. Ekolity projesini yürürlüğe koyan Ekol Lojistik, bu projeye halkla ilişkiler dünyasının Oscar'ı kabul edilen Uluslararası Halkla İlişkiler Derneği IPRA'nın altın ödülünü kazandı. Bugüne kadar Ekolity'yi yoğunlukla İstanbul ve Ankara'daki tesislerinde yürüten Ekol Lojistik, projenin 2. etabına başlamayı hedefliyor. Ekol Lojistik Kurumsal İletişim Direktörü Arzu Çetin, toplumsal cinsiyet eşitliği konusunda Ekol Lojistik olarak yaptıkları çalışmalarını ve Ekolity projesini Ekovitrin'e anlattı.

## ► Ekolity fikri nasıl doğdu?

Her şirketin gücüne, vaktine, finansal imkânlarına göre yaptığı sosyal sorumluluk projeleri var. Biz de çalışanlarımızın doğrudan katkıda bulunabileceği bir sosyal sorumluluk projemiz olsun istedik. 5 Aralık Dünya Gönüllülük Günü'nü Ekol Gönüllülük Günü ilan ettik. Ekol; 15 ülkede, 80'den fazla lokasyonda, geniş bir coğrafyada faaliyet gösteren bir şirket. Farklı ülkelerden, kültürlerden 7 bini aşkın çalışanımız var. Her yerde aynı sosyal sorumluluk projesini yürütmek de çok mümkün değil. Şirket çalışanlarımızdan buldukları

” Çalışanlarımızın katkıda bulunabileceği bir sosyal projemiz olsun istedik. **Ekol gönüllülük gününü ilan ettik.**“

coğrafyada, kültürde toplumda ihtiyaç duyulan bir konuyu ele alarak, bireysel katkıları olacak şekilde bir toplumsal sorumluluk projesi geliştirmelerini istedik. Tamamen gönüllülük esasına dayalı bu projede kimi çalışanımız tesislerimizin bulunduğu yerlerde görevli zor şartlarda okuyan çocukların futbol takımlarının formlarını temin etti. Kimisi antrenman sahası yaptı, okul boyadı. Şirkette atık olarak duran paletlerden, brandalardan sokak hayvanları için barakalar inşa edildi. Bir grup çalışanımız engellilerle çalıştı, hastane ziyaretlerinde bulundu, müşterilerimizden hızlı tüketim ürünleri temin edip Suriye kamplarına ulaştırdı.

Bu çalışmaların ardından yaptığımız değerlendirmelerde “Gönüllülük Günü'nün tüm yıla yayılan, bize yakışan bir tarafı olmalı” dedik. Gönüllülük Günü'nde hedefimiz şu:

7 bin kişilik şirketiz. 7 bin kişiye konuyu yansıttığımızda, küçük de olsa bir farkındalık yarattığımızda evine gittiklerinde en az üç, dört kişiye anlatıyor. Bizim 20 binden fazla kişiyi etkileme gücümüz var. Bu nedenle yarattığımız farkındalıklar çok önemli. Sektörümüzde ve toplumda başlı başına problem olan cinsiyet eşitliğinde farkındalık yaratmak istedik.

Ancak çalışmaların eğitim şeklinde olmaması gerekiyordu. Çünkü biraz herkesin defansif yaklaştığı, gergin bir konu. Çalışmalarımızı yaparken çok yumuşak bir platform yaratmalıydık. Mavi ve beyaz yaka çalışanlarımıza bu projeyi duyurmalıydık. Avrupa Birliği ile çalışmalarını olan Bir-İz Derneği ile görüşmelere başladık. Çalışmalarda uygulanacak yöntemin asla didaktik olmayacağını anlattık. Hep birlikte beyin fırtınası yaparken, bu çalışmayı oyun haline getirmeye karar verdik. Yaptığımız işe asla “eğitim” demiyoruz.

Şirket içerisinde Ekolity oyununu çalışanlarımıza gruplar halinde oynatan gönüllülerimiz var. Ben de onlardan birisiyim. Biz kendimize eğitmen, moderatör demiyoruz. Biz sadece kolaylaştırıcıyız. Oyunu, diğer arkadaşlarımızdan önce oynamış kişiler olarak, grupta yer alan arkadaşlarımıza oynarken yön gösterici oluyoruz.

## Çalışanlarımız doğrudan katkıda bulunuyor

"Ekol olarak, 15 ülkede, farklı kültürlerden 7 bini aşkın çalışanımız var. Şirket çalışanlarımızdan buldukları coğrafyada, bireysel katkıları olacak bir toplumsal sorumluluk projesi geliştirmelerini istedik. Proje tamamen gönüllülük esasına dayanıyor."





► **Bu çalışmalara katılmak istemeyenler, "Ne gerek var şimdi?" diyenler oluyor mu?**

Tabii ki oluyor. İşin en güzel tarafı söylene söylene gelenlerin çıkışta teşekkür edip gitmeleri. "Eğitim gibi bir şey varmış oraya gidiyoruz. Bu yoğunlukta bu oyuna ne gerek var, benim göndermem gereken onlarca mail var" diye homurdanarak gelenlerin, oyunu gördüklerinde, o rekabeti, heyecanı yaşadıklarında fikirleri değişiyor.

Bu çalışmaya şirketin değişik bölümlerinden birbirinden çok ilgisiz gelip, arkadaş olarak masalarına dönenler var. Oyuna başlamadan önce Bilgi Üniversitesi'nin başka bir cinsiyet eşitliği projesi için hazırlanmış olduğu "Bizim Ailede Olmaz" isimli kısa çizgi filmini izletiyoruz. Amacımız iki saat içerisinde bir şeyleri değiştirmek değil, farkındalık yaratmak.

► **Çalışanların keyif alacağı eğlenceli bir yöntem uyguluyorsunuz. Oyun nasıl oynanıyor? İçeriğinde neler var?**

Ekolity oyununu tabii, monopoli gibi bir masa oyunu. Günlük hayatta hepimizin çok rahatlıkla kullandığı cümleler, atasözleri dinlediğimiz şarkılar var. Bunların aslında ne kadar da cinsiyetçi söylemler olduğunu oyunda ortaya koyabiliyoruz. Katılımcıları beşer kişilik iki takıma ayırıyoruz. Çeşitli başlıkların olduğu altı kategoride oyun kartlarımız var. Hedefimiz zorlamadan, germeden, hiçbir şeyi dikte etmeden çalışanlarımızla birlikte yol almak, toplumsal cinsiyet eşitliği konusunda farkındalık yaratmak.

► **Oyunda ne gibi başlıklar yer alıyor?**

Doğru bildiğimiz yanlışlara dikkat çektiğimiz "Tahmin et" dediğimiz bir kart kategorimiz var. Bundan örnek vermek gerekirse; "Türkiye'de kadınların seçme ve seçilme haklarına sahip olması Türkiye'de 1934 yılında iken, İsviçre'de 1971 yılında gerçekleşmiştir." Buna büyük bir kısmımız İsviçre'nin daha medeni bir ülke olması, bizim de medeni kanunu İsviçre'den



"Kadın istediği halde neden inşaat mühendisliğini değil de gıda mühendisliğini tercih ediyor. Niye bir erkek üst düzeyde açılan pozisyona başvururken, kadın bunu yapmıyor. Bunları tartışıyoruz. Değişik fikirler de ortaya çıkıyor."

aldığımızı düşünerek seçme ve seçilme hakkının bu ülkeye Türkiye'den önce geldiğini düşünebilir. Hâlbuki öyle değil. Oyunda; daha önce seçme ve seçilme hakkını kazanmış bir ülkenin kadınları olarak ne kadar yol alabilmişiz, onlar neler yapmış gibi konuları tartışıyoruz.

İkinci bir örnek verecek olursak; "Kadına şiddet vakaları Türkiye'nin doğu bölgelerinden batıdan daha fazladır." Hiçbir ilgisi yok. Şiddetin bölgeyle, eğitimle hiçbir ilgisi yok. Başka bir kategorimiz "Dinle Bul". Hep birlikte dans edip, bir ağzdan birbirimize sarılarak söylediğimiz bazı şarkılar aslında çok fazla ayrımcılık içeriyorlar. Mesela Nilüfer'in "Erkekler Ağlamaz" şarkısı. Niye erkekler ağlamaz, onun da en az benim kadar ağlamaya hakkı var. Bir çocuk şarkısı "Küçük Ayşe, Küçük Asker." Burada kadın ve erkeğe yüklenen görevler empoze edilmeye başlanıyor. Çalışanımız eve gittiğinde çocuğuna bir şarkı söylerken, bir reklam

filmi izlerken haberleri okurken böylelikle o konuda daha dikkatli olmaya başlıyor.

"İzle-Bul" sessiz sinemadaki gibi deyimler ve atasözleri anlatılıyor. Birde oyundaki her atasözü ve deyim bizim ülkemize ait değil. Almanya'dan, Rusya'dan, Çin'den de örnekler var. Toplumsal cinsiyet eşitliği sadece bizim değil, dünyanın sorunu. Dünyada bunu yakalayabilmiş bir ülke yok, bizden daha yaklaşılabilecekler var o ayrı.

Alman bir atasözü "Kadınları ve pırzolayı ne kadar döverseniz o kadar iyi" diyor. Bir Rus atasözü "Tanrı kadını dövenin rızkını artırır" şeklinde. Bizde "Kadının sırtından sopayı, karnından sıpayı eksik etmeyeceksin" diye bir atasözü var. Bu nasıl bir zihniyet? Biz bu söylemleri ortadan kaldırmadan hangi cinayete engel olabileceğiz.

► **Toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması çalışma yaşamında neleri değiştirecek?**

Toplumsal cinsiyet eşitliği sağlandığı ya da yaklaşıldığı anda sektörler ve meslekler üzerinde ayrım kalmayacak. Şu anda benim bulunduğum lojistik sektörü, daha çok erkeklere atfedilen bir sektör. Kadın çalışan dünya ortalaması yüzde 15. Ekol'de kadın çalışan oranımızı dünya ortalamasının iki katına, yüzde 30'a çıkardık.

” **Toplumsal cinsiyet eşitliği sağlandığı ya da yaklaşıldığı anda sektörler ve meslekler üzerinde ayrım kalmayacak.** “



“Ekolity oyunu; tabu, monopoli gibi bir masa oyunu. Hedefimiz zorlamadan, germeden, hiçbir şeyi dikte etmeden çalışanlarımızla birlikte yol almak, toplumsal cinsiyet eşitliği konusunda farkındalık yaratmak.”

Rakamlar dünyada da nasıl bir dram olduğunu gösteriyor.

Bu arada kadın ya da erkek meslekleri var. Bir kız öğrenci inşaat mühendisliği yazmak yerine gıda mühendisliğini tercih edebiliyor. “Forklift operatörü kadın olmaz.” deniliyor. Neden olmaz? Ekol’ün Romanya’da kadın tır şoförü var. Mesleğini en az erkek arkadaşları kadar iyi yapabiliyor. Avrupa tır filomuzdan sorumlu olan yöneticimiz de bir kadın. İnsanların kafasındaki bariyerleri kaldırmak gerekiyor.

#### ► Oyunlara katılan çalışanların toplumsal cinsiyet eşitliği konusunda konuşmalarında farklılaşmalar yaşanıyor mu?

Başlangıçta bazı arkadaşlarımızın doğal olarak bariyerleri daha yüksek olabiliyor. Bazıları daha kabullenici, bilgiye açık olabiliyorlar. Bariyeri olan arkadaşlarımızda iki saat içerisinde zaman makinesine koymuş gibi bir değişim beklemiyoruz. Bir kadının bir erkek ile tartışmaya girmesini; erkeğin söylediğini ret edip aksini iddia etmesini bir erkek şiddet uygulamak için haklı bir gerekçe olarak görebiliyor.

Kadın istediği halde neden inşaat mühendisliğini değil de gıda mühendisliğini tercih ediyor. Niye bir erkek üst düzeyde açılan pozisyona başvururken, kadın bunu yapmıyor.

Bunları tartışıyoruz. Değişik fikirler de ortaya çıkıyor. Oyunda, keskin ve sert olmamız gerekiyor. Akademisyenlerle yaptığımız ön çalışmalarında oyunu yöneten kolaylaştırıcılar çok ciddi eğitimlerden geçti. Nasıl yöneteceğimiz konusu çok önemli. Yönetirken sert tartışmalara da sebep olabilirsiniz, farkındalık yaratmaya çalıştığımız bir gruptan tamamen bir reddedişle de çıkabiliriz. Çok zorlamıyoruz. Çünkü değişim iki saatte yapılacak bir iş değil.

#### ► Uluslararası arenada ödül alan Ekolity’de bundan sonraki hedefleriniz nedir?

Ekolity ile halkla ilişkiler dünyasının Oscar’ı kabul edilen Uluslararası Halkla İlişkiler Derneği IPRA’nın altın ödülünü aldık. Projenin ikinci etabına başlayacağız. Bugüne kadar Ekolity’yi yoğunlukla İstanbul ve Ankara’daki tesislerimizde yürüttük. Anadolu’da çok daha hızlı ve çok daha fazla gruba ulaşarak yayacağız. Üçüncü

” Ekol’ün Romanya’da kadın TIR şoförü var, mesleğini erkekler kadar iyi yapıyor. Avrupa filomuzun yöneticisi de bir kadın.“

etapta hedefimiz; bu oyunu iş ortaklarımızla ve tedarikçilerimizle birlikte oynamak, onlara da farkındalık kazandırmak.

#### ► Çalışma yaşamında liyakat üzerinden eşitliğin sağlanmasının verimlilik artışına etkisi nedir?

OECD raporları, 2030 yılına kadar dünyada kadının işgücüne erkekler kadar katılmasıyla ekonominin yüzde 12 büyüyeceğini ortaya koyuyor. Bugün hangi ülke yüzde 12 büyümeye gösterebiliyor? Böyle bir fırsat var. Neden kullanmıyoruz? Bu oranların önyargıları olanları ikna etmek için iyi bir gösterge olduğunu düşünüyorum.

#### ► Kadın çalışanların hakim olduğu sektörlerde bile üst düzeye çıktıkça kadınlar engellenemiyor. Bu noktada sizin yorumunuz nedir?

Şirketlerde, yönetim kurullarında, üst düzey yönetici seviyesine gildikçe böyle bir eğilim var. Ancak son yıllarda bu kırılmaya başlandı. Hatta pozitif ayrımcılığa doğru dönme başladı diyebiliriz. Bir yandan da kadının çok sayıda çalışana, alanı yönetemeyeceği, zorlanacağı, çocukları nedeniyle zaman sıkıntısı yaşayacağı, akşam eve erken gitmesi gerekebileceği gibi bir takım önyargılar da var.

İş hayatında “Cam tavan sendromu” diye bir şey var. Biz kadınlar da bazen kendimizi o cam tavana hapsedebiliyoruz. “Üst seviyeye geçersen sorumluluklarım artacak, akşam da işten çıkıp eve gidemeyeceğim. Eşime, çocuklarıma zaman ayıramayacağım. Ne gerek var, ben şu anda olduğum seviyede kalayım, orta kademe yönetici olmak benim için yeterli” düşüncesiyle kendimize engel olabiliyoruz. İş yerinden bağımsız, eşi de kadına engel olabiliyor. “Hanım, ne gerek var. Bizim daha fazla paraya mı ihtiyacımız var? Sen de ne güzel çalışıyorsun. Çocuğuna, bana ayıracağın zamandan niye çalacaksın. Senin kendini bu kadar sıkıntıya sokmana gerek yok” diyerek engel olabiliyor. **E**