

DR. SALİM ÇAM:

"2023'Ü TURQUALITY  
YILI İLAN EDİYORUZ"



PROGROUP  
BAŞKANI  
DR. SALİM ÇAM

# Ekovitrin

AYLIK İŞ VE EKONOMİ DERGİSİ



OCAK 2023

YIL: 23 SAYI: 277

23.  
yağın yılında



FIYATI: 45 TL

www.ekovitrin.com



KEMAL YARDIMCI  
GÖNÜL KAHVESİ CEO'SU

## TÜRK KAHVESİNİ DÜNYAYA TANITAN MARKA

gönül kahvesi®

5 ÜLKEDE 90'IN ÜZERİNDE  
ŞUBEYLE HİZMET VERİYOR.  
80 ÜLKEDE İSE MARKA  
TESCİLİNE SAHİP. CEO KEMAL  
YARDIMCI, "DÜNYADA  
BİR GÜN HERKES TÜRK  
KAHVESİNİ TADACAK" DİYOR.

ÖZEL RÖPORTAJ

## Esnafımızın yüzü Halkbank'la gülüyor!

halkbank.com.tr | 0850 222 0 400 Dialog



Halkbank 85. yıl



# DENİZYOLU & RO-RO TAŞIMACILIĞI VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ





# TÜRKİYE, TAŞIMACILIKTA 'LOJİSTİK ÜS' KONUMUNA SAHİP

Türkiye, 84,6 milyon nüfusu, 783 bin 542 kilometre kare yüzölçümü, üç kıtanın kavşak konumunda olması ve üç tarafının denizlerle kaplı olması özellikleri ile bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir lojistik üs niteliği taşıyor.

**D**ünyada stratejik bir sektör olarak görülen lojistik sektörünün küresel büyüklüğünün 5 trilyon ABD doları civarında olduğu öngörülmüyor. Diğer taraftan lojistik sektörünün gelişmiş ülkelerde GSYH'nın genelde yüzde 10-12'sine tekabül ettiği görülüyor.

Türkiye, Doğu ile Batı'yı, Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan dört saatlik uçuş mesafesi içinde toplam 1.6 milyar nüfuslu, milli geliri 30 trilyon doları aşan, toplam küresel ticaretin neredeyse yarısına karşılık gelen bir dış ticaret hacmine sahip pazarlara erişim imkanı sunan bir coğrafyada yer alıyor. Türkiye, 84,6 milyon nüfusu, 783 bin 542 kilometre kare yüzölçümü, üç kıtanın kavşak konumunda olması ve üç tarafının denizlerle kaplı olması özellikleri ile bölgedeki taşımacılık faaliyetleri için bir lojistik üs niteliği taşıyor.

Türkiye'nin 2021 yılı büyüme oranının yüzde 11, GSYH'sının ise 7 trilyon 209 milyar TL olarak gerçekleştiği dikkate alındığında, Türkiye'nin lojistik sektör büyüklüğünün yaklaşık 700 milyar TL civarında olduğu, bu rakamın da GSYH'nın yaklaşık yüzde 12'sine karşılık geldiği görülüyor. Bu oran içindeki yüzde 50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklandığı, geri kalan yüzde 50'lik payın ise üretim/ticaret firmalarının kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden kaynaklandığı varsayılıyor.

Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) baz alınan Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin

Valilikten Belgeli Turizm Amaçlı Sualtı/Su üstü Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri ve Belgeleri	Toplam İşletme Sayısı	Su Altı Belge Sayısı	Su Üstü Belge Sayısı
<b>Genel Toplam</b>	<b>967</b>	<b>270</b>	<b>697</b>

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

İstatistik Sınıflaması NACE Rev. 2 sınıflandırmasına göre Lojistik Sektörü, H grubu altında "Ulaştırma ve Depolama" başlığı altında yer alıyor.

#### "H" Grubu;

- H49 (Karayolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılığı, Boru Hattı Taşımacılığı),
- H50 (Suyolu Taşımacılığı),
- H51 (Havayolu Taşımacılığı),
- H52 (Taşımacılık İçin Depolama ve Destekleyici Faaliyetler)
- H53 (Posta ve Kurye faaliyetleri)

şeklinde alt gruplara ayrılıyor. Yolcu ve boru hattı taşımacılığı faaliyetleri de bu gruplar altında yer alıyor.

#### TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

Türk Deniz Ticaret Filosu'nda bulunan toplam 475 adet geminin 250 adedi ithal, 225 adedi ise inşa yoluyla edinildi. İthal gemilerin DWT'si 4,5 milyon, inşa gemilerin ise 1,3 milyon. 1000 GT ve üzeri Türk Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 475 adet geminin adet bazındaki çoğunluğu sırasıyla; yüzde 23,8'ini kuru yük gemileri, yüzde 12,2'sini kimyevi

madde tankerleri, yüzde 10,3'ünü hizmet gemileri, yüzde 9,9'unu konteyner gemileri ve yüzde 7,0'ını dökme yük gemileri oluşturuyor. Diğer tip gemiler ise filonun sayısal olarak ancak yüzde 36,8'ini oluşturuyor.

Türkiye'de modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen lojistik merkezlerin kurulmasına yönelik çalışmalar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'nce (TCDD) yürütülüyor. Kombine taşımacılıkta ulaşım yollarının geliştirilmesi ve ulaşım modları arasında etkin bağlantının kurulması, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme gibi faaliyetlerin daha ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi için lojistik merkezler kuruluyor. Ülkemizin rekabet gücünü artırmak ve bölgesinin lojistik üssü yapmak üzere 25 ayrı yerde lojistik merkez yapımı planlandı.

Türkiye'yi bölgenin lojistik üssüne dönüştürecek lojistik merkezlerin tamamı hizmete girdiğinde, Türk lojistik sektörüne 75,2 milyon ton ilave taşıma imkanı ile yaklaşık olarak 19,9 milyon metrekarelik açık alan, stok alanı, konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılması hedefleniyor.

# SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİN DENİZYOLUNDAKİ ÖNEMLİ ADIMI; YEŞİL LİMANLAR

” Yeşil limanların yayılmasının önünde kimi engeller mevcut ve bu engeller aşılmadığı sürece uygulamanın yayılması da yavaş olacak. Ülkemizde henüz bu anlamda geniş çerçevede konuyu ele alan teşvik mekanizması oluşmadığı ve uygulamanın yasal zorunluluktan çok bu ve benzeri teşviklerle ilerlediği düşünüldüğünde uygulamanın yayılması için çalışmalar yapılması gerektiği ortaya çıkıyor.

Liman tesisleri kentin merkezinde veya yakınında hizmet vermekte olup gemi ve liman operasyonlarından kaynaklı kirlilik şehir yaşamını ve insanlarımızı olumsuz etkilemektedir. Avrupa limanlarındaki yeşil liman uygulamaları yasal zorunluluklardan ziyade limanların kendi çevrecilik bilinci sayesinde gelişmektedir. Avrupa’da konteyner taşımacılığında önemli potansiyele sahip limanlardan Rotterdam, Hamburg ve Antwerp limanları başta olmak üzere denizcilik konusunda önemli ülkeler de yeşil liman çalışmalarında önemli mesafeler almışlardır. Bu kapsamda ard bölge taşımacılığında kaynaklanan karbondioksit emisyonlarını azaltmak amacıyla karayolu taşımacılığında, iç su yolu veya demiryolu taşımacılığı teşvik edilmektedir. Yeşil liman uygulamaları konusunda Avrupa’da başı çeken Rotterdam liman otoritesi, çevresel sürdürülebilirliği desteklemek adına, limana yansıyan “Yeşil Ödül” (Green Award) sahibi LNG tankerlerine indirim uygulamaktadır. Hava kalitesinin daha yüksek düzeyde bozulmaması adına terminal kira sözleşmelerinde sürdürülebilirliği bir değerlendirme kriteri olarak koymakta ve yaygın olarak kullanılan karayolu taşımacılığında daha çevresel olan demiryolu ve özellikle iç su yoluna yönelmektedir. Bahsettiğimiz tüm bu uygulama ve teşvikler yeşil liman uygulamaları konusunda destekleyici, teşvik edici olmaktadır. Ülkemizde henüz bu anlamda geniş çerçevede konuyu ele alan teşvik mekanizması oluşmadığı ve uygulamanın yasal zorunluluktan çok bu ve benzeri teşviklerle ilerlediği düşünüldüğünde uygulamanın yayılması için çalışmalar yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizde de yaşanan veya yaşanması muhtemel çevre kaynaklı olumsuzlukların giderilmesi ve mümkün ise ortadan kaldırılması çevreye daha duyarlı liman tesislerinin ülkeye kazandırılması gerekmekte olduğu düşünüldükçe “Yeşil Liman” (Green Port) projesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü



AYŞEM ULUSOY

UTİKAD Başkanı

bünyesinde başlatılmıştır. Liman işletmelerinin gönüllüğü esasına dayanan bu uygulama sürdürülebilir ve yeşil politikalar çerçevesinde yapılan girişimler olarak sektörümüzde çevre duyarlılığı ve sürdürülebilirliği gündemine alan firmaların girişimleri olarak ön plana çıkmaktadır. Yeşil Liman projesi kapsamında yapılacak çalışmalar neticesinde belirlenen şartları yerine getiren ve bunları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’ne sunan liman tesislerine “Yeşil Liman” unvanı verilmektedir.

Yeşil Liman sertifikası programına yönelik ulusal mevzuatın yayımlanması ile hem çevre dostu, iş sağlığı ve güvenliğine önem veren sürdürülebilir, hem de rekabetçi liman tesisleri oluşturulması amaçlanmıştır. Denizcilik sektöründen kaynaklanan zararlı emisyonların azaltılması ve yeşil denizciliğin desteklenmesine yönelik çalışmalar kapsamında düşük emisyonlu alternatif yakıtlar ile çalışacak yeni gemilerin inşası veya mevcut gemilerin bu

şekilde dönüşümü, liman tesislerinde liman elektriği “coldironing” ile ilgili altyapı kurulması gibi limanlarımızda kullanılacak yenilikçi teknolojilere finansal destek mekanizması oluşturulmaktadır.

Yeşil limanların yayılmasının önünde kimi engeller mevcut ve bu engeller aşılmadığı sürece uygulamanın yayılması da yavaş olacaktır. Ülkemizde henüz bu anlamda geniş çerçevede konuyu ele alan teşvik mekanizması oluşmadığı ve uygulamanın yasal zorunluluktan çok bu ve benzeri teşviklerle ilerlediği düşünüldüğünde uygulamanın yayılması için çalışmalar yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bir diğer engel ise limanlarımızda fosil yakıt alternatif olarak kullanılan elektrik kullanımının pahalı tarife üzerinden liman işletmelerine sunulmasıdır. İndirimli tarifeden faydalanabilmesi için sanayi abone grubu tarifesine geçilmesi gerekmektedir ve üretim raporu sunulması talep edilmektedir. Ancak limanlarda üretim yapılmadığı göz önünde bulundurulduğunda üretim raporu sunulması mümkün değildir. Yüksek elektrik fiyatları fosil yakıt alternatif olarak elektrik kullanımını yüksek maliyetli hale getirmektedir.

Yeşil Liman uygulamasının şirketlere ve ülke ekonomisine faydalarını sıralamak gerekirse; düşük enerji ve su kullanımını, atık yönetimini ve hava kalitesini artırması ile masrafları düşürmenin yanı sıra toplumsal ilişkilerin gelişimi ve yeşil olmanın prestiji diyebiliriz.

Ayrıca kargo elleçleme, ambalajlama ve depolama için uluslararası standartlara uyum zorunlu kılınmış, risk ve güvenlik tedbirleri uluslararası standartlar üzerinden tanımlanmıştır. Yük istifi, yük taşıması ve ambalajlanma için uluslararası standartların yanı sıra eğitim ile ilgili ölçütler de belirtilmiştir. Bu durum, çalışma güvenliğini öncelleyen, eğitimli personel yetiştirmesine uluslararası standartlarda, verimli çalışma modelinin öncelenmesini sağlamaktadır.



# Gümrükler, limanlar ve ötesinde kargonuzu hızlandırmanın en hızlı ve ucuz yolu

140 yıllık geçmişe, dünya genelinde yapılmış 2.600 ofis ve 93.000'den fazla çalışana sahip olan SGS Grubu'nun üyesi olan SGS TransitNet, 22 anlaşmalı partneri ile müşterilerine 7/24 hizmet vermektedir. Taşımacılık sektörünün en büyük firmalarının uzun yıllardır tercih ettiği SGS TransitNet'in hizmet kalitesi ISO 9001:2015 ve ISO 27001:2013 belgeleri ile de tescil edilmiştir. Taşımacılardan bağımsız yapısıyla tüm verilerinizin özenle korunduğu SGS TransitNet platformu üzerinden 2019 yılında 397.000, 2020 yılında ise 361.000 araç için beyanname açılmıştır ve bu sayı her gün artmaktadır.

SGS TransitNet müşterileri, aşağıda yer alan 23 ülkenin gümrük sistemine herhangi bir aracı kuruma ihtiyaç duymaksızın direkt olarak beyanname sunabilmektedir.

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

SGS TransitNet Transit Sistemi  
Destek Hizmetleri A.Ş.

Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95

İş İstanbul Plaza Güneşli Bağcılar - İstanbul

t +90 212 368 40 20

f +90 212 224 78 96

e [transitnet.turkey@sgs.com](mailto:transitnet.turkey@sgs.com)

[SGS.COM.TR/TRANSITNET](http://SGS.COM.TR/TRANSITNET)

**SGS** | **TransitNet**

# OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ VE BİTMİŞ ARAÇ LOJİSTİĞİNE GENEL BAKIŞ

” 2022 yılı değerlendirildiğinde, Avrupa’da yüzde 10 ve Amerika’da yüzde 11 oranındaki daralmaya karşın Türkiye’nin geçtiğimiz seneye paralel bir performans ile 2022 yılını 750-800 bin adet araç bandında kapatması bekleniyor.

Otomotiv endüstrisinde üretim aşamasında gerekli olan girdilerin tedariğinde sorunlar devam etmektedir. Pandemi ile birlikte ortaya çıkan yarı iletken madde ve çip krizini takiben 2021 ve 2022 yıllarında ham madde ve lojistik sorunlar da baş göstermiştir. 2018 yılında tüm dünyada 96 milyon adet, 2019’da 92 milyon adet araç üretimine karşın yaşanan tüm problemlere bağlı olarak 2020 yılında ancak 78 milyon adet araç üretimi gerçekleştirilebilmiştir. 2021 yılında endüstri 80 milyon adet araç üretimi gerçekleştirmiş olsa da 2020 yılında araç üretimindeki düşüşlerden dolayı ortaya çıkan kayıplar telafi edilememiş, 2018’deki üretim seviyesine ulaşamamıştır. Küresel ölçekte otomotiv pazarına bakıldığında ise Çin hariç tüm pazarlarda daralmanın sürmekte olduğu görülmektedir. 2022 yılı değerlendirildiğinde ise Avrupa’daki yüzde 10 ve Amerika’daki yüzde 11 oranındaki daralmaya karşın Türkiye’nin geçtiğimiz seneye paralel bir performans ile 2022 yılını 750-800 bin adet araç bandında kapatması beklenmektedir.

Dünyadaki genel duruma bakıldığında, gelişmiş ekonomilerde durgunluk, gelişmekte olan ülkelerde ise büyüme öngörülmektedir. Çevresel eğilimler ile birlikte dekarbonizasyon mücadelesi, iklim değişikliği etkileri ve elektrikli/mikro mobiliteye geçiş faaliyetleri yoğunlaşmış durumdadır. Son 2 yılda pandemi, global yüksek enflasyon dalgası, enerji ve ham madde sorunları gündemi işgal etmiş olup, tedarik zincirinde küresel aksaklıkların 2023 ve 2024 yıllarında da devam edeceği yönünde genel bir görüş sektörde hakim durumdadır.

2022 özelinde otomotiv lojistiğini değerlendirecek olursak; sektör 2022 yılına, yılın hemen başında Şubat ayında patlak veren Rusya-Ukrayna savaşının getirdiği aksaklıklarla mücadele ile



## BİLGİN İŞLER

Genel Müdür

Autoport Liman İşletmeleri A.Ş.  
Türklim Yönetim Kurulu Üyesi

girmiştir. Savaşın başlamasıyla pandeminin tetiklediği özellikle yarı iletkenlere bağlı olan arz problemi derinleşmiş, ilave olarak alüminyum, nikel ve paladyum gibi malzemelerin tedariğinde de sıkıntılar yaşanmış ve kablo temininde sorunlar ortaya çıkmıştır. Araçlar, üretim bantlarından bitmemiş halde, natamam vaziyette çıkmış, fabrikalarda depolanmıştır. Düzensiz ham madde teslimatları sonucu üretim ve tedarik paralel hızda ilerleyememiş, sık sevkiyatlar yapılamamıştır. Stok araçlar, üretimlerinin plana uygun takvimlerle tamamlanamaması sonucu liman ve diğer depolama alanlarına olağan akışa uymayacak frekansta, yüksek adetlerle sevk edilmiş, tedarik zinciri olumsuz etkilenmiştir. Diğer bir taraftan, ambargolar sebebiyle Rusya, Ukrayna ve çevre ülkelerde ticaret durma noktasına gelmiş, gemiler de güvenlik sebebiyle uğraklarını iptal etmiştir. Deep sea olarak adlandırılan

okyanus aşırı sefer yapan gemiler taşıdıkları yükleri bu bölgelere tahliye edemediğinden Avrupa’da (özellikle Almanya ve Belçika limanlarına) yüklerini tahliye etmişlerdir. Bu durum, Avrupa’daki terminal depolama kapasitelerinin de verimsiz kullanımına sebep olmuştur.

## YENİ DEPOLAMA ALANLARINA İHTİYAÇ ARTTI

Armatör tarafında yaşanan gelişmelere bakıldığında taşıma kapasitesinin Avrupa’dan transatlantik ticarete ve Uzak Doğu’ya rekor navlun oranları ile kaydırıldığı görülmektedir. Gemi ve taşıma kapasitelerindeki bu kıtlık da yavaş yavaş ve sefer uğrak planlamalarında sürekli tekrar eden beklenmedik değişikliklere sebep olmuştur. Değişken yavaş yavaş programları sebebiyle yeni depolama alanlarının ihtiyacı artmış, sevkiyat planlamalarının sürekli güncellenmesi elzem hale gelmiş ve terminal kapasiteleri de olumsuz etkilenmiştir.

Bir başka önemli başlık ise; taşıyıcıların uyması gereken, emisyon ortalamalarını düşürmeyi hedefleyen yeni kanun ve düzenlemelerin 2023 yılında yavaş yavaş devreye girecek olmasıdır. Küresel iklim değişikliğinin etkilerini hafifletmek için sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması adına çalışmalar yapılmakta olup, uygun şartları sağlayan yeni nesil gemilerin siparişleri verilmiştir. Emisyon üst sınırları belirlenecek ve üretilen fazla karbondioksit için armatörler Avrupa Komisyonu’na karbon vergisi ödemek durumunda kalacaktır. Yeni inşa edilecek gemiler kısa vadede mevcutta arz edilen taşıma kapasitesine katılmayacağından armatörler için ilk akla gelen kısa vadeli çözüm ise seyir hızlarının





azaltılması olarak dillendirilmektedir. Bu gelişmeye bağlı olarak, yıllık sefer uğrak adetlerinde düşüş yaşanacağı ve taşıma kapasitelerindeki bu düşüşün etkisiyle de 2022 yılında yaşanan sorunların 2023 yılında da devam edeceği öngörülmektedir.

### **DÜZENSİZ TRANSİT YÜK TRAFİĞİNDE ARTIŞ**

Dönemsel olarak sene sonu itibarıyla üreticiler hedefleri tutturmak adına sevkiyat hacimlerini artırma eğilimindedir. Savaş etkisi ile düzensiz transit yük trafiğinde artış yaşanmıştır. Deniz taşıma kapasitesinin de azalmasına bağlı olarak hem Avrupa'da hem Türkiye'de limanlarda sıkışıklık yaşanmaktadır. Avrupa'da kötü hava şartları etkisini göstermeye başlamış,

bölgesel olarak grevler sebebiyle duruşlar yaşanmıştır (yeni yıl ücret politikalarının belirlenme süreçleri vb.). Ayrıca bazı Avrupa limanlarında istihdamın da istenen seviyelerde olmadığı görülmektedir. Bu sebeplere bağlı olarak üretim ve depolama noktalarından limanlara taşımalar ile liman elleçleme performansları da düşüş göstermeye başlamıştır.

Lojistik zincirinde yaşanan bu olumsuzluklar distribütörlerin depolama ve limanlara sevkiyat süreçlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Araç taşıyıcı kara nakliye firmaları düzensiz iş akışı ve trafik sebebiyle belirsiz kontratlı ticaretler yerine yüksek karlı spot piyasalara yönelmiştir. Enflasyonist ortamda yakıt maliyetlerindeki ani dalgalanmalar, yapılan anlaşmaları işlevsiz hale

getirmiştir. Taşıyan ve taşıtan arasında yapılan uzun süreli anlaşmalar kısmen yenilenebilmiş, kısmen iptal edilmiştir. Bu gelişmeler paralelinde, ekonomik ve bağlayıcılığı olan kontrat lojistiği yerine pahalı ve dönem dönem verimsiz olan bir kara nakliye ekosistemi oluşmuştur.

Sonuç olarak küresel salgın etkilerinin devam etmesi, tedarik zinciri sorunları, dalgalı navlunlar, enflasyonist ortamdaki belirsiz yakıt maliyetleri, kilit Ro-Ro terminallerindeki yoğunluklar ve sıkışıklıklar, deniz taşıma kapasitelerindeki düşüş, sabit gemi programlarının aksaması ve görünürde kısa vadede sona ermeyecek olan Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle 2023 yılında da aksaklıkların devam edeceği öngörülmektedir.

# KURU YÜK ENDEKSİ VE ÖNEMİ

” Denizyolu taşımacılığı hakkında önemli bilgiler veren bazı endeksler var. Bunlardan biri Baltic Dry Index (BDI) olarak bilinen Baltık Kuru Yük Endeksi. Bu endeks, dünya çapında kuru dökme yük şeklinde taşınan hammaddelerin nakliye maliyetini günlük olarak gösteren bir navlun oranı endeksi.

Taşımacılık türleri içerisinde deniz yolunun önemi büyüktür. Bu önem denizyolu taşımacılık sisteminde bir defada büyük miktarda yük taşınabilmesi ve buna bağlı olarak maliyetin düşmesinden kaynaklıdır. Taşınacak yükün fiziksel özelliklerine göre inşa edilen büyük tonajlı gemiler ve konteyner taşımacılığı sayesinde dünya ticaretinin yüzde 80'inden fazlası denizyolu ile gerçekleşmektedir. Gemi ve yükün türüne göre denizyolu taşımacılığında; tanker, ro-ro, konteyner, kombine ve dökme yük taşımacılığı şeklinde bir sınıflandırma yapılabilir. Buradaki dökme yükler hurda demir, işlenmemiş cevherler, çimento, kum ve tahıl gibi paketlenmemiş katı yüklerdir. Bu yükler dökme yük terminallerinde elleçlenmektedir. Ara ve nihai ürünlerin üretim sürecinde kullanılan bu emtiaların nakliye maliyetleri; sanayiciler, tüketiciler, bankalar, akademi ve politika yapıcıların ilgi alanları arasında sayılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı hakkında önemli bilgiler veren bazı endeksler vardır. Bunlardan biri Baltic Dry Index (BDI) olarak bilinen Baltık Kuru Yük Endeksi'dir. Bu endeks dünya çapında kuru dökme yük şeklinde taşınan hammaddelerin nakliye maliyetini günlük olarak gösteren bir navlun oranı endeksidir. Londra merkezli Baltık Borsası tarafından yayınlanan bu ekonomik göstergesi piyasa hakkında önemli bilgiler vermektedir. Bu endeks dökme yük gemileri olarak bilinen Handysize, Supramax, Panamax ve Capesize gemilerinin sayıları, rotaları, tonajları



**GİZEM GEÇGİL**

Beykent Üniversitesi  
Meslek Yüksekokulu  
Lojistik Programı Öğretim  
Görevlisi

ve taşıdıkları yüke bağlı olarak değişen fiyatlar üzerinden hesaplanmaktadır. Dünya çapında taşınan tüm kuru yük taşımacılığı verileri üzerinden hesaplanan bu endeksin, sadece Baltık Borsası'na kayıtlı üyeler tarafından aktarılan navlun fiyatlarını içerdiği için, manipülasyonu minimize edilmiştir.

Peki bu endeks neden önemlidir? Bu endeks sadece denizcilik sektöründe olanları değil, işin hammadde üreticisi konumunda olanları ve bu hammaddelere ihtiyacı olan endüstrileri de ilgilendirmektedir. Yani küresel piyasalarda hammaddelere olan talep hakkında da bilgi veren önemli bir ekonomik

göstergedir. BDI, uluslararası kuru yük taşımacılığı pazarlarının bir barometresi olarak düşünülebilecek ve gelecekteki dünya ekonomik faaliyetleri hakkında bilgi verebilecek bileşik bir endekstir (Bakshi vd., 2010). BDI'daki artış hammaddelere yönelik talebin de artacağını gösterirken, endekste yaşanacak bir düşüş için tam tersini söyleyebiliriz. Yani endeks kapsamındaki emtialara karşı yetersiz bir tüketici talebi olduğu durumlarda BDI düşme eğilimi göstermektedir ve kuru yük endeksinin hammadde talebine karşı duyarlı olduğu söylenebilir.

BDI sadece denizcilik sektörünün değil akademinin de ilgi odağındadır. Akademi literatüründe bu endeksin ekonomik bir göstergesi olarak kullanılabileceğine yönelik birçok çalışma mevcuttur. Özellikle reel ekonominin seyrini tahmin edebilmek açısından birçok değişken kullanılarak çalışmalara konu olmaktadır.

Sonuç olarak; BDI gibi küresel piyasalar hakkında önemli yorumlar yapmamızı sağlayan göstergeleri tanımak hem sektör hakkında bilgi edinmemizi sağlayacak hem de gelecekteki araştırmalarımıza ışık tutacaktır.

## KAYNAKÇA

Bakshi, G., Panayotov, G. and Skoulakis, G. (2010). The Baltic Dry Index as a predictor of global stock returns, commodity returns, and global economic activity (SSRN Working Paper No. 1787757). <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1747345>



**DKV LIVE**



# DKV LIVE ile %100 yakıt güvenliği mümkün



**DKV LIVE** kutusu ve **DKV CARD** ile birlikte takograf ve araç verilerinizi uzun süre saklayabilir, şüpheli yakıt işlemlerinden anında haberdar olabilir ve yakıt hırsızlığını önleyebilirsiniz.

Belirlenen limitten fazla yakıt ikmali yapıldığında, **DKV CARD** otomatik olarak devre dışı bırakılır.

[dkv-mobility.com/tr](http://dkv-mobility.com/tr)

**YOU DRIVE, WE CARE.**



# MIP, DOĞU AKDENİZ'DEKİ PAZAR PAYINI YÜZDE 75 SEVİYESİNE ÇIKARDI

MIP'nin sağladığı hizmetler ve sunduğu kapasite ile hedef ihracat pazarlarında Türkiye'nin önde gelen bağlantı noktalarından biri olduğunu ifade eden MIP Genel Müdürü Johan Van Daele, Doğu Akdeniz limanları arasında pazar paylarının yüzde 75 seviyesine yükseldiğini kaydetti.

**A**kfen Holding, PSA International ve IFM tarafından işletilen Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği AŞ (MIP), sahip olduğu 124 hektarlık sahası üzerinde 32 farklı lojistik alanda hizmet veriyor. Ankara, Gaziantep, Kayseri, Kahramanmaraş, Konya gibi Türkiye'nin sanayileşmiş kentleri ile Suriye, Irak ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine demiryolu ve karayoluyla bağlı olan MIP, sahip olduğu 2,6 milyon TEU konteyner ve 10 milyon tonun üzerindeki konvansiyonel yük kapasitesi ile Türkiye'nin ithalat ve ihracatının önemli lojistik merkezleri arasında yer alıyor. MIP Genel Müdürü Johan Van Daele, Orta Doğu ve Karadeniz'le olan aktarma ve hinterland bağlantılarıyla birlikte Doğu Akdeniz'in en önemli yük bağlantı noktalarından biri olduklarını kaydetti. MIP'nin doğrudan 190 ülkeye hizmet verdiğini dile getiren Johan Van Daele, "2,6 milyon TEU konteyner ve 10 milyon tonun üzerinde konvansiyonel yük kapasitemiz ile ülke ihracat ve ithalatının önemli bir kısmını karşılıyoruz. Doğu Akdeniz limanları arasında pazar payımız yüzde 75 seviyelerinde. MIP, konumu, sağladığı hizmetler ve sunduğu kapasite ile hedef ihracat pazarlarına Türkiye'nin önde gelen bağlantı noktalarından biri olarak ön plana çıkıyor. Bununla birlikte, tüm liman hizmetlerini aynı sahada verebilen Türkiye'nin çok amaçlı en büyük limanı olmakla beraber, dünyada en büyük 100 konteyner limanı arasında yer alıyoruz" dedi.

Konteyner hacmi açısından Türkiye'nin en büyük limanı olduklarını ifade eden Johan Van Daele, "2021'de pandeminin ve ekonomik sıkıntılarının etkisine rağmen önceki yıla göre konteyner iş hacminde yüzde 4,4, konvansiyonel iş hacminde ise yüzde 19 büyümeye kaydettik. 9 milyon ton konvansiyonel yük hacmi, 2,1 milyon TEU konteyner iş hacmiyle de Türkiye rekoruna imza attık. Dünya genelinde yaşanan konteyner sıkıntısı ve navlun artışlarından kaynaklı konvansiyonele yönelen taşıma tercihlerinin etkisiyle 2022 yılının ilk on bir ayında konteyner yüklerde yüzde 3,9 bir azalış, buna



MIP GENEL MÜDÜRÜ JOHAN VAN DAELE: "2,6 milyon TEU konteyner ve 10 milyon tonun üzerinde konvansiyonel yük kapasitemiz ile ülke ihracat ve ithalatının önemli bir kısmını karşılıyoruz."



bağlı olarak konvansiyonel yüklerde genel kargo yük tercihlerinin artmasından dolayı yüzde 0,5'lik azalış kaydettik" diye konuştu.

Johan Van Daele, kapasite artırımı projesi EMH2 ile birlikte toplam konteyner elleçleme kapasitelerini 2,6 milyon TEU'dan 3,6 milyon TEU'ya yükselteceklerini kaydetti. Yatırım sürecinin sonunda 2 mega konteyner gemisine aynı anda hizmet verebileceklerini belirten Johan Van Daele, şunları söyledi: "Limanın işletmesini devraldığımız 2007 senesinden bu yana, limanın operasyonel gücünün sürdürülebilirliği için 402 milyon dolarlık yatırımı

hayata geçirdik. Söz konusu yatırımın 120 milyon dolarlık kısmı operasyonel verimliliğimiz için, 282 milyon doları ise kapasite artırımı için kullanılıyor. 375 milyon dolar bütçeli Kapasite Artırımı Projesi ile de limanın mevcut kapasitesini 1 milyon TEU artıracacağız. Proje sonucunda iki mega gemiye aynı anda hizmet verilebilecek ve gemilerin bekleme sürelerini optimize edebileceğiz. Böylece direkt seferlerin sayısının artmasını, daha kısa transit sürelerle sahip navlunlarla Mersin Limanı'nın Doğu Akdeniz'deki stratejik konumunun güçlenmesini sağlayacağız."



# Mersin Limanı büyüyor, rotalar yeniden çiziliyor



Türkiye'nin lider limanı MIP,  
yatırımlarıyla yıllık kapasitesini  
3.6 milyon TEU'ya çıkaracak.

[www.mersinport.com.tr](http://www.mersinport.com.tr)

**MIP**  
MERSIN INTERNATIONAL PORT  
A MEMBER OF **PSA** GROUP



## LİMA LOJİSTİK DENİZYOLU MÜDÜRÜ ÖZCAN ÖZDEMİR: "2022 YILINI İNSAN GÜCÜNE YATIRIM YAPARAK VE BÜYÜYEREK TAMAMLADIK"

Lima Lojistik Denizyolu Müdürü Özcan Özdemir, "Mersin ve İstanbul Anadolu yakasında 2 yeni ofisimizi hayata geçirdik, sektörde daha iyi yerlerde olabilmek adına yatırımlarımızı gerçekleştiriyoruz. Lima Lojistik olarak 2022 yılını insan gücüne yatırım yaparak ve büyüyerek tamamladık. Rakamsal olarak taşıdığımız konteyner ve parsiyel elleçleme neredeyse bir önceki yıla oranla 2 katından fazla arttı diyebiliriz" dedi.

**L**ima Lojistik Denizyolu Müdürü Özcan Özdemir, 2022 yılının firmaları açısından çok iyi geçtiğini söyleyerek, "Her ne kadar olumsuz ekonomik şartlar tüm dünyada oluşmuş olsa da, sanırım bu süreçten en az etkilenen sektörlerden biri lojistik sektörü oldu, bu süreci tüm denizyolu taşıması yapan şirketler ciddi fırsata çevirdi ve bunu yeni yatırımlar takip etti. Lima Lojistik olarak 2022 yılını insan gücüne yatırım yaparak ve büyüyerek tamamladık. Mersin ve İstanbul Anadolu yakasında 2 yeni ofisimizi hayata geçirdik, sektörde daha iyi yerlerde olabilmek adına yatırımlarımızı gerçekleştiriyoruz. Rakamsal olarak taşıdığımız konteyner ve parsiyel elleçleme neredeyse bir önceki yıla oranla 2 katından fazla arttı diyebiliriz. Bursa ilinin en büyük 232. firması olmamız sadece denizde değil tüm taşıma ürünlerimiz ile pazar payında nerelere geldiğimizin de bir göstergesi oldu" dedi.

Lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının çok ciddi bir role sahip olduğunun altını çizen Özcan Özdemir, "Yıllardır süre gelen tüm lojistik faaliyetlerinin arasında denizyolu taşımacılığı yüzde 85-90 ile en çok tercih edilen taşıma aracı durumunda. Denizyolu taşımacılığının ne kadar önemli bir faktör olduğunu, etkilerini, pandemi başı ile başlayan ve bugünlerde normale dönmüş gözüksede, hem ekipman krizi, hem de navlun artışlarından tüm dünya ekonomisine etkisi sanırım herkes tarafından ciddi şekilde hissedildi. Lojistiğin en önemli gücünün de denizyolu taşımacılığı olduğu bir kez daha ciddi bir şekilde görüldü" diye konuştu.

### "MÜŞTERİLERİMİZİN TALEPLERİ BİZİM İÇİN ÇOK ÖNEMLİ"

Müşterilerin taleplerinin kendileri için çok değerli olduğuna dikkat çeken Özcan Özdemir, "Müşterilerimizin istediklerini yapabilmek adına tüm ekiplerimiz çok deneyimli ve 24 saat ulaşılabilir çalışıyor. En iyi



ÖZCAN ÖZDEMİR: "Bursa ilinin en büyük 232. firması olmamız sadece denizde değil tüm taşıma ürünlerimiz ile pazar payında nerelere geldiğimizin de bir göstergesi oldu."

operasyonu sağlayabilmek bizim en önem verdiğimiz kriterlerden biri diyebiliriz. Bunu sağlayabilmek adına özellikle deneyimsiz arkadaşlarımızı en az 6 ay eğitiyoruz. Bizim için şirket içindeki kültür çok önemli, o yüzden kimle iletişimde olursak olalım iletişimin gücüne çok inanıyoruz. Her an ulaşılabilir olmak, zaman mefhumu gözetmeksizin çözüm odaklı olmak en değer verdiğimiz ilkellerimizden. Bunu da her kademedeki arkadaşımızın iyi öğrenmiş ve iyi uygulayabilir olması gerekiyor" şeklinde konuştu.

Özcan Özdemir, sözlerine şöyle devam etti: "İthalatta Uzakdoğu ve Amerika'da çok ciddi acente ağımız ve kuvvetli partnerlerimiz var. Sanırım en büyük farkımız da bu operasyonel sürecimiz, alternatifimizin çok olması, hem iyi navlun hem de gemilerde yer ve ekipman sağlanabilmesinde elimizi kuvvetlendirirken, müşterilerimiz için de ciddi bir memnuniyet yaratıyor. 2022 yılı ile beraber müşterilerimize ilkemiz, Lima farkı ile hizmetlerimizin gerçekten farklı olduğunu gösterebilmek."








Great  
Place  
To  
Work.  
Certified  
ATA 100: APL 2022  
Türkiye



*Lima farkıyla...*



 [limalogistics.com](http://limalogistics.com)  0850 203 54 62

   /limalogistics



## BORUSAN LİMANI GENEL MÜDÜRÜ HAMDİ ERÇELİK: “2023’TE AĞIR TAŞIMACILIK FİLOMUZU GENİŞLETMEYİ VE YENİLEMİYİ HEDEFLİYORUZ”

Borusan Limanı Genel Müdürü Hamdi Erçelik, “2023 yılında saha kapasitesi artırma ve ekipman yenileme yatırımlarımız devam edecek. Artan iş hacmimiz ve müşteri beklentilerimizi göz önüne alarak ağır taşımacılık filomuzu genişletmeyi ve yenilemeyi planlıyoruz” dedi.

**B**orusan Limanı Genel Müdürü Hamdi Erçelik, 2022 yılında özellikle Türkiye’de ve Avrupa’da artan rüzgâr enerjisi yatırımlarının proje kargo faaliyet alanlarına olumlu etkilerini gördüklerini söyledi. Rüzgâr enerjisi yatırım parçaları olan kanat, kule, nacelle hub gibi ekipmanları Borusan Limanı’nda yoğun bir şekilde elleçlediklerini belirten Hamdi Erçelik, “Bu alanda uzun yıllara dayanan operasyonel yetkinliğimiz ve özel ekipmanlarımız sayesinde kendi hinterlandımızda ilk tercih edilen liman olma özelliğimizi koruyoruz. Bu özelliğimiz sayesinde bu yıl normalde Gemlik Bölgesi hinterlandında olmayan proje kargo yüklerine de limanımızdan hizmet vermeye başladık. İlave olarak Türkiye’de ilk defa çift kat kule yüklemesi yine bizim limanımızdan tarafından yapıldı ve şu anda da operasyonlarımız yoğun bir şekilde devam ediyor. Borusan Limanı olarak 2022 yılını genel kargo operasyonlarında 3,4 milyon ton, konteyner operasyonlarında 130 bin TEU, araç operasyonlarında ise 170 bin adet hacim ile kapattık. Konteyner faaliyet alanında bu yılki hedeflerimize paralel iş hacmimizi gerçekleştirdik, dinamik pazar koşullarında müşterilerimize üst düzey hizmet vermeye devam ediyoruz” dedi.

Genel kargo faaliyet alanında sahip oldukları tecrübe, terminal sahası, ekipman, güçlü IT altyapısı ve 3PL, gümrük entegrasyonları ile bölgede fark yaratan liman olma özelliğini devam ettirmeyi amaçladıklarını kaydeden Hamdi Erçelik, “Bunun yanı sıra

Gemlik Bölgesi ve yakın hinterlandtaki tüm proje kargo yüklerini elleçleyebilen ve bu alanda tercih edilen tek liman olma özelliğimizi korumaya ve geliştirmeye devam edeceğiz. Bu kapsamda 2022 yılında liman genişleme ve büyüme yatırımlarımızı depolama hizmetleri kapasite artırımı üzerinde yoğunlaştırdık. Artan iş hacmimiz ve müşterilerimizin kapalı depo ihtiyaçlarına çözüm sağlayabilmek adına 6 bin metrekare alanda ilave 60 bin ton yük stoklama sağlayacak kapalı depo yatırımı yaptık. Bu sayede liman sahasında kapalı depo alanımızı 25 bin metrekareye çıkardık. Kapalı depo yatırımımızın yanı sıra liman sahasında yaklaşık 5 bin metrekarelik farklı bir alanda ilave tavan vinci yatırımı ile depolama kapasitemizi 50 bin ton artırdık. 2023 yılı için saha kapasitesi artırma yatırımlarımız ve ekipman yenileme yatırımlarımız devam edecek. Borusan Liman Hizmetleri çatısı altında Liman Hizmetlerinin yanı sıra Gemi Kiralama & Proje ve Proje ve Ağır Taşımacılık iş birimlerimiz ile müşterilerimiz için kapıda kapıda çözüm sunuyoruz. 2023 yılında artan iş hacmimiz ve müşteri beklentilerimizi göz önüne alarak ağır taşımacılık filomuzu genişletmeyi ve yenilemeyi planlıyoruz” diye konuştu.

Hamdi Erçelik, sözlerini şöyle sürdürdü: “Türkiye’nin dış ticareti açısından kritik sinyaller

verdiği bu dönemde dış ticarete ve özellikle ihracatta en önemli göstergelerden biri de limanlarda elleçlenen konteyner miktarı. Türkiye konteyner hacmi uzun yıllardır düzenli olarak büyüme rakamlarına ulaşmasına rağmen büyüme ivmesi birkaç aydır tersine dönmüş durumda. Özellikle hala devam eden Ukrayna-Rusya krizi sebebiyle sektör bir miktar gerilemeye başladı. Küresel resesyonun devam etmesi ile navlundaki düşüşün devam edeceği, konteynerizasyonun artacağı buna bağlı olarak da genel kargo yüklerinde azalış olacağını öngörüyoruz. Çelik sektöründe de 2023 yılında daralma olacağı beklentisi var, navlunun da etkisiyle özellikle ilk 6 aylık dönemde kısmen durgunluk sonrasındaki ikinci ayda ise kuvvetli bir yükseliş olacağı beklentisi ile planlamalarımızı yapıyoruz. Sektördeki bu dalgalanmalara rağmen 2022 yılında tamamladığımız kapalı depo yatırımı ve saha kapasitesi artışı ile 2023 yılı için müşterilerimize daha fazla fayda yaratacağımız bir yıl olacak diyebiliriz.”

**HAMDİ ERÇELİK:** “Borusan Limanı olarak 2022 yılını genel kargo operasyonlarında 3,4 milyon ton, konteyner operasyonlarında 130 bin TEU, araç operasyonlarında ise 170 bin adet hacim ile kapattık. Konteyner faaliyet alanında bu yılki hedeflerimize paralel iş hacmimizi gerçekleştirdik, dinamik pazar koşullarında müşterilerimize üst düzey hizmet vermeye devam ediyoruz.”







# GLOBAL, AKDENİZ'DEKİ GÜCÜNÜ ARTIRIYOR

Global Yatırım Holding bağlı kuruluşu ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding'in İspanya'daki Alicante Kruvaziyer Limanı'nın 15 yıl süre ile işletme imtiyazı ihalesi için vermiş olduğu teklif, en iyi teklif seçildi. Anlaşmanın imzalanması halinde Global Ports Holding, limanı işletecek konsorsiyumun yüzde 80 ortağı olacak.

**G**lobal Yatırım Holding'in iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding'in (GPH) yüzde 80 hissedarı olduğu konsorsiyumun İspanya'daki Alicante Kruvaziyer Limanı'nın 15 yıl süre ile işletme imtiyazı ihalesi için vermiş olduğu teklif, Alicante Liman Başkanlığı tarafından en iyi teklif seçildi. Konsorsiyumun yüzde 20 oranındaki diğer hissedarı ise Kanarya Adaları'nda 1936'dan bu yana Las Palmas limanına hizmet sağlayan, 1998'den beri palamar, bagaj, yolcu hizmetleri gibi alanlara yoğunlaşan ve deniz çevreciliği konularında da faaliyet gösteren bir aile şirketi olan Sepcan S.L. ("Sepcan").

Global Yatırım Holding'in KAP'a yaptığı açıklamada "Bundan sonraki süreçte bahsi geçen konsorsiyum ve Alicante Liman Başkanlığı İmtiyaz Sözleşmeleri üzerinde mutabakata varmak için görüşmelerde bulunacak ve çalışmalar yapacak olup, imtiyaz haklarının kullanılmaya başlanmasının 2023 takvim yılının ilk yarısında gerçekleşmesi beklenmektedir" denildi.

## 2 MİLYON EURO'YA KADAR YATIRIM PLANLANIYOR

Alicante Kruvaziyer Limanı yılda 100 binden fazla yolcu ile, İspanya'nın doğu kıyısındaki



Tüm dünyada farklı coğrafyalarda 25-30 limanı takip ettiklerini anlatan Global Yatırım Holding ve Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, "Dünyanın en hızlı büyüyen kruvaziyer rotası olan Akdeniz Çanağı'ndaki payımızı yüzde 40'a çıkardık. Alicante Kruvaziyer Limanı'nın portföyümüze katılması halinde bu payımızı daha da artıracamız" dedi.

en çok talep gören ve büyüyen kruvaziyer destinasyonlarından biri olarak öne çıkıyor. Limanın güçlü havayolu bağlantısı mevcut olup, Akdeniz kruvaziyer güzergahlarına dahil edilmek üzere ideal bir konuma sahip.

Mevcut durumda Alicante Kruvaziyer Limanı, Liman Başkanlığı tarafından, liman ve çevresini önemli ölçüde geliştirilmiş

durumda. Liman ile ilgili sahil şeridi ve şehirle entegrasyonu sağlayacak kapsamlı bir yatırım sürecinden geçiliyor. İmtiyaz sözleşmesi hükümleri gereği GPH, kruvaziyer terminalinin yenilenmesi ve modernizasyonu için 2 milyon Euro'ya kadar yatırım yapmayı planlıyor.

## "25- 30 LİMANI TAKİP EDİYORUZ"

Global Yatırım Holding ve Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, "Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi olarak bu alanda daha da büyüme stratejimize sadık kalarak, bu alandaki adımlarımıza ara vermeden devam ediyoruz. Portföyümüzde toplam 26 limana ulaşmış durumdayız. Tüm dünyada farklı coğrafyalarda 25-30 limanı takip ediyoruz ve bunlar üzerinde çalışmalar yapıyoruz. Çeşitli coğrafyalara dağılarak mevsimsellik etkisini de büyük ölçüde ortadan kaldırdık. Biz Global Ports Holding olarak halihazırda dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisiyiz. Hedefimiz bu unvanımızı daha da pekiştirecek yatırımlar yapmak. Aynı zamanda dünyanın en hızlı büyüyen kruvaziyer rotası olan Akdeniz Çanağı'ndaki payımızı yüzde 40'a çıkardık. Alicante Kruvaziyer Limanı'nın portföyümüze katılması halinde bu payımızı daha da artıracamız" dedi.

# VOLVO TRUCKS'TAN HÜNER GLOBAL LOJİSTİK'E 500 ADET VOLVO FH500 FİLO TESLİMATI

Hüner Global Lojistik, araç filosunu 500 adet Volvo FH500 ile güçlendirdi. Volvo Trucks, düzenlenen törenle araçları Hüner Global Lojistik'e teslim etti.

**V**olvo Trucks, Hüner Global Lojistik'e 500 adet Volvo FH500 teslimatı gerçekleştirdi. Mandarin Oriental Bosphorus İstanbul'da gerçekleştirilen törende ilk olarak Temsa İş Makinaları Kamyon Satış ve Satış Sonrası Hizmetler Direktörü Kıvanç Kızılkaya söz aldı. Kızılkaya, "İşine önem veren ve bu sorumluluğu taşıyan her büyük kuruluş gibi; Hüner Global Lojistik de uzun ve titiz bir sürecin ardından Volvo Trucks markasını tercih ederek filosuna güç kattı. Bundan sonra çıktıkları her yolda servis alt yapımızla, teknik uzmanlığımızla ve Temsa İş Makinaları güvencesiyle yanlarında olacağız" diyerek bu büyük teslimatın aynı zamanda uzun soluklu bir iş birliğinin ilk adımı olduğunu belirtti.

## SEKTÖRDE FARK YARATACAK İŞ BİRLİĞİ

Gerçekleştirdikleri teslimatla sektörde bu büyük iş birliğine imza atmanın gururunu yaşadıklarını belirten Kızılkaya, "Temsal İş Makinaları Volvo Trucks ortaklığıyla tüm Türkiye'de yetkili servis ağıımızı genişleterek sektördeki gücümüzü gün geçtikçe artırıyoruz. Genişleyen ağıımız ve işimizdeki uzmanlığımızla müşterilerimizin çözüm ortağı olmak, ihtiyaçlarınıza özel hizmetler sunmak ve taşımacılık sektörüne değer katmak için çalışıyoruz" açıklamasında bulundu.

Törende söz alan diğer bir isim ise Volvo Trucks Uluslararası Kıdemli Başkan Yardımcısı Per-Erik Lindström oldu. Türkiye'nin en büyük lojistik kuruluşlarından Hüner Global Lojistik ile gerçekleştirdikleri iş birliğinden duyduğu memnuniyeti dile getiren Lindström; Volvo Trucks için müşterilerinin, her şeyin merkezinde yer aldığını belirtti. Lindström, müşterilerinin ihtiyaçlarını anlayarak, işlerini daha da yukarı taşımak adına her zaman desteğe hazır olduklarının altını çizdi. Volvo Trucks tarafından üretilen kamyonların güvenlik, performans ve üretkenlik için mükemmel bir tercih olarak görüldüğünü belirten Lindström, "Volvo Trucks ve Temsa İş Makinaları son 5 yıldır Türkiye pazarında büyük bir uyumla

Hüner Global Lojistik, filo tercihini Volvo Trucks araçlardan yana kullandı.



çalışmalarına devam ediyor. Bunun sonucunda da; üstün müşteri memnuniyeti ve sadakatinin sağlandığına inanıyoruz" dedi.

## "VOLVO TRUCKS TERCİHİ TESADÜF DEĞİL"

Törende konuşma yapan bir diğer isim de Hüner Global Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Hüner oldu. 1995 yılından günümüze dek sağlam adımlarla büyüyerek Türkiye'nin yurt dışına en fazla sevkiyat gerçekleştiren lojistik kuruluşlarının başında olduklarını belirten Hüner, Volvo Trucks markasını tercih etmelerinin bir tesadüf olmadığını altını çizdi. Uzun ve titiz bir sürecin sonunda Volvo Trucks markasının global gücü ve Temsa İş Makinaları güvencesi sayesinde bu tercihi yaptıklarını belirten İbrahim Hüner, tüm marka yetkililerinin yakın ilgisine ve desteğine teşekkür etti.

Hüner sözlerine şöyle devam etti: "Yüzde 100 yerli sermayeye sahip olmanın gururuyula, Türkiye lojistik sektöründe fark yaratan

bir kuruluş olarak yolumuza devam ediyoruz. Müşterilerimize verdiğimiz taahhütleri yerine getirmek ve bize duydukları güvenin karşılığını verebilmek için güvenli, verimli ve teknolojik kamyonlarla büyümeye devam etmemiz gerekiyordu. Volvo Trucks markasının global gücü ve Temsa İş Makinaları güvencesi bu tercihimizdeki en büyük etken oldu. Temsa İş Makinaları ve Volvo Trucks ile gerçekleştirdiğimiz 500 adetlik Volvo FH500 aracımızın filo teslimatıyla, onlarla birlikte bu uzun soluklu yolculuğa çıkmaktan büyük mutluluk duyuyoruz."

Volvo FH 500 araçlarda bulunan; sürücünün tüm bilgilere kolayca erişebildiği dijital ana gösterge ekranı, I-Shift akıllı şanzımanı, güçlü VEB+ yardımcı fren sistemi, kişiselleştirilebilir Volvo Dinamik Direksiyonu, yeni dizayn LED farları, acil frenleme sistemi ile beraber önden çarpışma önleyici ikaz sistemi, şerit takip sistemi ve şeritte tutma asistanı gibi güvenlik donanımları da Hüner Global Lojistik'in güvenlik, konfor ve kazanç beklentilerini karşılıyor.





# MERCEDES-BENZ TÜRK, TESLİMATLARINA SERTEL LOJİSTİK'E 185 ADET ACTROS İLE DEVAM EDİYOR

1993 yılından beri yurt içi ve yurt dışı lojistik ile taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren Sertel Lojistik, Mercedes-Benz Actros ürün ailesinden 185 adet aracı teslim alarak filosunun gücünü önemli oranda artırdı.

**S**ertel Lojistik, 50 bin metrekarelik kapalı ve açık depolama alanı ile toplam 100 bin metrekarelik depolama alanında, 14 farklı lokasyondaki şube ağı, 700 çalışanı ve günlük 15 bin ton taşıma kapasitesi ile müşterilerine çözüm ortağı olarak hizmet sunuyor. Lojistik sektöründe fark ve değer yaratan, hizmet kalitesini sürekli geliştirerek müşteri talep ve beklentilerini en üst seviyede karşılayan bir şirket olma misyonuyla faaliyet gösteren firma, bu doğrultuda araç filosuna yatırım yapmaya devam ediyor. Ege Bölgesi'nin en fazla araç parkına sahip olan lojistik firması konumundaki Sertel Lojistik, son olarak Mercedes-Benz Actros ürün ailesinden çeşitli modellerde 185 adet aracı teslim alarak filosunu güçlendirirken gücünü de önemli oranda artırdı.

Mercedes-Benz Kamyon Finansman'ın kredi desteği sağladığı araçların satış işlemleri ise Mercedes-Benz Türk bayisi Has Otomotiv tarafından gerçekleştirildi. Araçların teslimatı kapsamında 12 Aralık 2022 tarihinde gerçekleştirilen törene; Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt, Mercedes-Benz Kamyon Finansman CEO'su Gökmen Onbulak, Mercedes-Benz Türk 2. El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörü Didem Özensel, Mercedes-Benz Türk Müşteri Hizmetleri Kamyon ve Otobüs

Direktörü Tolga Bilgisu, Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Grup Müdürü Yusuf Adıgüzel, Mercedes-Benz Kamyon Finansman Pazarlama ve Kamyon Satış Müdürü Onur Sağdıç, Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Koordinatörü Mesut Vatansver, Has Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Latif Karaali, Has Otomotiv Yönetim Kurulu Üyesi Reşat Kara, Has Otomotiv Genel Müdürü ve Ticari Araçlar Direktörü Turan Dik, Has Otomotiv Finans Direktörü Mutlu Emgen, Has Otomotiv Kamyon Satış Müdürü Erdem Bahadır, Has Otomotiv Kamyon Satış Müdürü Okan Gül, Sertel Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Kemal Sert, Sertel Lojistik Yönetim Kurulu Üyesi Abdullah Sert, Sertel Lojistik Yönetim Kurulu Üyesi Fatih Sert, Sertel Lojistik Satış Müdürü Mustafa Özgür Çobanoğlu, Sertel Lojistik Pazarlama Müdürü İnanç Karacan, Sertel Lojistik Bölge Filo Operasyon Müdürü Murat İnan, Sertel Lojistik Bölge Filo Operasyon Müdürü Ahmet Eren, Sertel Lojistik Bölge Filo Operasyon Müdürü Özden Öz, Sertel Lojistik Bölge Filo Operasyon Müdür Yardımcısı Turan Köse ve Sertel Lojistik Ar-Ge ve İş Geliştirme Müdürü Kamil Tıkroğlu katıldı.

Teslim aldığı 185 adet Mercedes-Benz Actros kamyonla birlikte son 10 yılda 900 adetten fazla Mercedes-Benz yıldızlı çekici ve kamyonla yatırım yapan Sertel Lojistik'in

filosundaki 450 aracın tamamı Mercedes-Benz modellerinden oluşuyor. Firma, 2023 yılında da yine yüksek adetli olmak üzere alım planı üzerinde Mercedes-Benz Türk ile yaptığı görüşmelerini sürdürüyor.

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt, teslimat töreninde yaptığı konuşmada şu ifadeleri kullandı: "Nakliye sektörü son iki yıldır büyük bir ivme ile büyüyor. Sertel Lojistik de sektörde yaşanan ivmeye paralel olarak yatırımlarına 185 adetlik Mercedes-Benz Actros ile devam ediyor. Bugün gerçekleştirdiğimiz teslimatın bizim için çok farklı anlamları var. Öncelikle 2022 yılında yurt içi nakliye sektörüne yapılan en yüksek adetli teslimatlardan birine imza attığımızın özellikle altını çizmek istiyorum. Uzun yıllardır markamıza yatırım yapan Sertel Lojistik'in yeni araç alımında da bizi tercih etmesi bizim doğru yolda olduğumuzu gösteriyor."

Sertel Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Kemal Sert ise, "1993 yılından beri lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmamızın filosunun yüzde 40'ı yurt içi gıda, yüzde 40'ı yurt içi kuru yük ve yüzde 20'si de uluslararası gıda taşımacılığı alanında çalışıyor. Bugün teslim aldığımız 185 adet Mercedes-Benz Actros çekici ve kamyonla birlikte gücüne güç kattığımız araç parkımızı güçlendirdik" dedi.



# ÇOBANTUR BOLTAS'TA MALİ İŞLER DİREKTÖRÜ MELEK KÜÇÜK YAVUZ OLDU

Türkiye'nin köklü lojistik markalarından Çobantur Boltas'ın Mali İşler Direktörü, alanında deneyimleriyle öne çıkan Melek Küçük Yavuz oldu. Yavuz, lisans eğitimini İstanbul Teknik Üniversitesi İşletme Mühendisliği Bölümünde, İşletme Yönetimi Yüksek Lisansını (MBA) Asya Teknoloji Enstitüsü'nde tamamladı. Kariyerine 1999'da Yatırım Finansman'da Hisse Analisti olarak başlayan Yavuz, daha sonra Kordsa Global'de Finansal Analist, Thai Indo Kordsa Co.'da Finansal Entegrasyon Müdürü, Kordsa Brazil'de Proje Koordinatörü ve Kordsa Global'de Finans Müdürü olarak çalıştı. Enerjisa'da Finansal Planlama ve Kontrol Grup Müdürlüğü yapan Melek Küçük Yavuz, son olarak Enerjisa Üretim'de Finansal Planlama Kontrol ve Risk Direktörlüğü görevini sürdürüyordu.



Çobantur Boltas'ın Mali İşler Direktörlüğü görevine, Türkiye ve yurt dışında önemli görevler üstlenen Melek Küçük Yavuz atandı.

## ASLANTÜRK LOJİSTİK VE TURPAK'TAN İŞ BİRLİĞİNE DEVAM

Yönettiği operasyonla zamana karşı her daim yarışan Aslantürk Lojistik, Turpak teknolojileri ile yoluna devam ediyor. Kırıkkale antrepoşunun ardından İstanbul Tuzla'daki yeni tesisinde de Turpak ile iş birliği yapan şirket, sektörün en büyük maliyet kalemlerinden birini oluşturan yakıt giderlerini online ortamda takip edebilmek adına 200'den fazla aracında Turpak güvenli yakıt ikmal teknolojilerini kullanmaya başladı.

Turpak yakıt yönetim teknolojileri vasıtasıyla Kırıkkale ile İstanbul operasyonlarında anlık olarak yakıt stoklarını kontrol edebilen Aslantürk Lojistik, yakıt ikmallerini de taşıt tanıma teknolojisiyle takip ederek verilerin doğruluğundan emin olabiliyor. Turpak'ın müşterilerine sunmuş olduğu "Centroweb" yazılımı ile internet bağlantısının olduğu her yerde, bilgisayar, tablet, akıllı telefon aracılığıyla anlık olarak tüm yakıt verilerine ulaşılabilir. Bu sayede şirketler, kullanmış oldukları



akaryakıtın tamamını Turpak Otomasyon Sistemleri ile kontrol altına alarak, ikmalde oluşan farkları da ortadan kaldırarak maliyetlerde tasarruf sağlıyor.

Ülke çapında 6 bin 500 akaryakıt istasyonu ve 3 milyon aracı taşıt tanıma ve otomasyon sistemiyle tanıştıran Turpak, lojistik alanının önemli şirketlerinden Aslantürk Lojistik'in yanında olmaya devam ediyor. İstanbul, Ankara ve Adana başta olmak üzere 81 ilde faaliyetlerini sürdüren şirket, İstanbul Tuzla'daki yeni tesisinde de Turpak teknolojisini kullanmaya başladı.



# SCANIA, BAUMA'DA YENİ MOTOR PLATFORMUNU TANITTI

Scania'nın ilk kez Bauma İnşaat ve Ticaret Fuarı'nda sergilediği yeni motor platformu, 10 yıllık inovasyon ve mühendislik çalışmalarıyla hazırlandı.

**S**cania, endüstriyel operasyonlar ve enerji üretimi için piyasaya yeni sürülen motor platformunu ilk kez Bauma İnşaat ve Ticaret Fuarı'nda sergiledi. 10 yıllık inovasyon ve mühendislik çalışmalarının ardından hazırlanan yeni motor platformu, daha fazla tork, daha fazla güç ve yüzde 50'ye kadar daha uzun temel motor ömrü ile şimdiye kadarki en yakıt verimli motor olarak öne çıkıyor.

## "SCANIA, MOTOR TEKNOLOJİLERİNDE ÖNCÜLÜĞÜNÜ SÜRDÜRÜYOR"

Scania'nın motor teknolojileri konusundaki öncülüğünün tüm sektör tarafından kabul edildiğini belirten Scania Engines Marka Müdürü Suna Türk Tuzcuoğlu, "Bauma'da sergilenen yeni motor platformu bu çalışmaların bir örneğini teşkil ediyor. Yeni platform, müşterilerimizin alışık olduğu performans ve güvenilirliğin yanı sıra daha düşük karbon emisyonu da sağlıyor. Ayrıca biyodizel karışımları ve HVO ile uyumlu olması ile de dikkat çekiyor. Bu motorları Türkiye pazarında da müşterilerimiz için satışa sunacağız" şeklinde konuştu.

## "BAKIM SÜRELERİ ARTTI"

Yeni motor platformu, en son teknoloji kullanılarak oluşturulurken, operasyonel devamlılığa önem verildi. Bakım aralıkları 25 bin saate ulaştı. Yeni tasarım özelliklerinden bazıları arasında daha hassas soğutma, daha sağlam bir motor bloğu ve silindir kapağı ve optimum vites gücüne sahip daha sağlam bir motor şanzımanı yer alıyor. Gelişmiş gaz değişim sistemi, azaltılmış iç sürtünme ve artan turboşarj verimliliği, yakıt verimliliği üzerinde olumlu bir etki yaratıyor. 13 litrelik motor için bu, aynı güç çıkışında mevcut motorlara kıyasla yakıt tüketiminde yüzde 7'ye varan iyileşme anlamına geliyor. 13 litrelik motor, 368 kW ile 450 kW arasında bir güç aralığına sahip ve mevcut motorlara göre yüzde 11'e kadar daha fazla güç ve yüzde 21 daha fazla tork sunuyor. 11 litrelik motor ise 202 kW ile 368 kW arasında bir güç aralığına sahip.



SCANIA ENGINES MARKA MÜDÜRÜ SUNA TÜRK TUZCUOĞLU: "Bauma'da sergilenen yeni motor platformu bu çalışmaların bir örneğini teşkil ediyor. Yeni platform, müşterilerimizin alışık olduğu performans ve güvenilirliğin yanı sıra daha düşük karbon emisyonu da sağlıyor. Ayrıca biyodizel karışımları ve HVO ile uyumlu olması ile de dikkat çekiyor. Bu motorları Türkiye pazarında da müşterilerimiz için satışa sunacağız."

