



İHBİR BAŞKAN ADAYI AYDIN SOYYİĞİT:
"İHRACATIMIZI
2 KAT ARTIRACAĞIZ"

AYLIK İŞ VE EKONOMİ DERGİSİ  NİSAN 2022 YIL: 22 SAYI: 268

Ekovitrin  22. yıl

www.ekovitrin.com



YENİ TÜRKİYE'NİN GÜCÜ ÜRETELEN KADINLAR

**HALKBANK'IN ÜRETELEN KADINLAR YARIŞMASI ÖDÜLLERİ
MUHTEŞEM TÖRENLE SAHİPLERİNİ BULDU**



FİYATI: 30 TL

**KUR KORUMALI
TL VADELİ MEVDUAT
HESABI'YLA**

**HALKIMIZ KAZANIYOR,
ÜLKEMİZ BÜYÜYOR!**



HALKBANK



INTERMODAL TAŞIMACILIK

AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI VE LOJİSTİK

” Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa Birliği’ndeki sanayi faaliyetleri başta olmak üzere kökten ve çevreci bir dönüşüm gerektiriyor. Bu kapsamda 2030’a kadar karbon emisyonunun 1990 seviyelerinin yüzde 55 oranında altına çekilmesi, 2050 yılında ise sıfır karbon emisyonu hedefi ile kıtanın karbon-nötr bir alan olması amaçlanıyor.

Intermodal taşımacılık ve Yeşil Lojistik, UTİKAD’ın uzun yıllardır gündeminde yer almaktadır. 2004 yılında Türkiye’de UTİKAD’ın ev sahipliğinde gerçekleşen FIATA Dünya Kongresi’nde bu konuya da dikkat çekmek için ‘Sürdürülebilir Lojistik Sertifikası’ hayata geçirilmiştir. İlerleyen dönemlerde FIATA gündeminde de önemli bir yere sahip olan sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde ele alınan Intermodal taşımacılık ve Yeşil Lojistik, Avrupa Yeşil Mutabakatı ile küresel lojistiğe yön vermesi başlamıştır.

Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa Birliği’ndeki sanayi faaliyetleri başta olmak üzere kökten ve çevreci bir dönüşüm gerektirmekte olup bu kapsamda 2030’a kadar karbon emisyonunun 1990 seviyelerinin yüzde 55 oranında altına çekilmesi, 2050 yılında ise sıfır karbon emisyonu hedefi ile kıtanın karbon-nötr bir alan olması amaçlanmaktadır.

2020 Eylül ayının ortasında Avrupa Komisyonu 2030 yılı hedeflerinin çeşitli sektörlerle olan yansımalarını ele alan raporunu paylaştı. Bu sektörlerden birisi de sera gazı emisyonunda önemli paya sahip taşımacılık ve lojistik sektörleridir. Farklı taşıma türlerinin kombinasyonu, yakıt karışımındaki değişiklikler, sürdürülebilir taşımacılık türlerinin daha yaygın kullanımı, dijitalleşme ve teşvik mekanizmaları gibi araçlar ile karbon emisyonunda hedeflenen azaltıma ulaşılması sağlanacaktır.

Avrupa Komisyonu tarafından sunulan rapor taşımacılık ve lojistik sektörüne dair öne çıkan aşağıdaki önerileri içermektedir.

Yenilenebilir enerji: Ulaştırma sektörünün 2030 yılına kadar elektrifikasyon, gelişmiş biyo-yakıtlar veya diğer sürdürülebilir alternatifler gibi yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımı yoluyla yenilenebilir enerji payını yaklaşık yüzde 24’e çıkarması gerekecektir. Yenilenebilir enerjilerin büyük ölçekli dağıtımını sağlamak için de altyapı ihtiyacı ortaya çıkacaktır.

Havacılık ve denizcilik için sürdürülebilir alternatif yakıtlar: Uçakların, gemilerin ve bunların operasyonlarının verimliliğini iyileştirmek ve sürdürülebilir



AYŞEM ULUSOY

UTİKAD Başkanı

bir şekilde üretilen yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımını artırmak için her iki sektörün de bu konudaki çalışmalarının ölçüklerini büyümesi gerekecektir.

Karayolu için AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS): Şu anda Komisyon tarafından gündeme alınan ETS’nin genişletilmesi, muhtemelen karayolu taşımacılığı emisyonlarını kapsayacaktır. Komisyon, ETS’nin genişletilmesine ilişkin yasal teklifine karayolunu da dahil etmeye çalışacaktır. Ancak, Komisyon başkanlığının karayolu taşımacılığı sektörü için böyle bir önlemin uygun olup olmadığına dair şüphelerine yönelik göstergeler vardır.

Havacılık ve denizcilik için AB ETS: Komisyon, AB’nin en azından ETS’de AB içi havacılık emisyonlarını düzenlemeye devam etmesi ve AB içi deniz taşımacılığını ETS’ye dahil etmesi gerektiğini belirtmektedir.

Araçlar için CO2 emisyonu performans standartları: Komisyon, otomobiller ve kamyonetler için 2030 CO2 emisyonu performans standartlarını yeniden gözden geçirmeyi ve bu standartları güçlendirmeyi planlarken, 2022’de kamyonlar

için 2030 standartlarının gözden geçirilmesi planlandığından kamyonlar şimdilik bu kapsam dahilinde değildir.

Araçlarda içten yanmalı motorların aşamalı olarak kaldırılması: Komisyon, otomobillerdeki içten yanmalı motorların AB iç pazarına arzının durdurulmasının gerekeceği zamanı değerlendirecektir. Şimdilik bu plan sadece konvansiyonel arabalarla ilgili olsa da Komisyon kamyonların da bu açıdan değerlendirmesi gerekeceğinden bahsetmektedir.

Avrupa Yeşil Mutabakatı’nın Türkiye için de önem arz eden sonuçlarının tespiti ve bunlara yönelik atılacak adımların planlanması birkaç yönden önemlidir. Bunlardan birincisi Türkiye’nin dış ticaretine yönelik üretim yapan sanayilerin alması gereken önlemlerdir. Çevreci üretim yapan Avrupalı firmaların rekabetçiliğini korumak amacıyla konacak karbon sınır vergisinin Türkiye sanayisi üzerindeki muhtemel etkileri değerlendirilmelidir. Düşük emisyonlu üretim yapan ülkeler AB ile ticarete avantajlı konuma sahip olacaktır. Türkiye’nin ihracatının yarısının AB ülkelerine yapıldığı göz önüne alındığında, alınacak önlemlerin önemi ortaya çıkmaktadır.

Planlanması gereken bir diğer alan taşımacılık sektörüdür. Dış ticaretin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilebilecek taşımacılık sektörüne dair AB tarafından konacak hedefler üretim sektöründe olduğu gibi taşımacılık sektöründe de yankı bulacaktır. Bu sebeple ağırlıklı olarak karayolu ile taşınan yükün demiryolu ve kombine taşımacılık gibi çevre dostu taşıma türlerine kaydırılması, taşıma türleri arasındaki yük aktarmalarının kolaylaştırıldığı lojistik merkezlerin doğru kurgulanması ve sürdürülebilirlik prensibi esasında getirilecek mevzuat ve uygulama değişikliklerinin gündeme alınması gerekebilecektir. Çevreye duyarlı teknolojilere yatırım yapılması, bu yatırımların teşvik edilmesi, transit taşımacılığın fiziki ve mevzuat altyapısının geliştirilmesi ve kolaylaştırılması ise alınacak diğer önlemler olarak değerlendirilebilir.

INTERMODAL TAŞIMACILIK İLE DAHA VERİMLİ BİR TAŞIMA ETKİNLİĞİ

” Intermodal taşımacılık, taşıma türlerinin birlikte kullanılması sayesinde, her taşıma türünün güçlü yönlerinden yararlanarak, zayıf yönlerini diğer türler üzerinden telafi eden bir taşımacılık modu. Örneğin, demiryolu ve su yollarının maliyet etkinliği ve sürdürülebilirliği, karayolu taşımacılığının esnekliği ve hızı ile birleştirilerek daha verimli bir taşıma etkinliği gerçekleştirilebiliyor.

Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de de karayolu yük taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre daha hızlı büyümekte, bu hızlı büyüme ise çevre, ekonomi ve toplum için birçok olumsuz etkiye neden olmaktadır. Özellikle ülkemizde otoyollarda yaşanan trafik sıkışıklığı giderek kötüleşmekte, bu da önemli dış maliyetler doğurmaktadır. Taşıma türleri arasındaki bu dengesizlik için olası çözüm intermodal taşımacılığın teşvik edilmesidir. Intermodal taşımacılık kavramı, yük trafiğini demiryolları veya su yolları gibi sürdürülebilir taşıma türlerine kaydırarak lojistiğin çevresel etkisini azaltmak için uzun yıllardır gündemde olan bir konudur. Intermodal taşımacılık taşıma türlerinin birlikte kullanılması sayesinde, her taşıma türünün güçlü yönlerinden yararlanarak zayıf yönlerini diğer türler üzerinden telafi eden bir taşımacılık modudur. Örneğin, demiryolu ve su yollarının maliyet etkinliği ve sürdürülebilirliği, karayolu taşımacılığının esnekliği ve hızı ile birleştirilerek daha verimli bir taşıma etkinliği gerçekleştirilebilir.

Artan sera gazı emisyonlarıyla mücadelede önemli bir adım olarak görülen intermodal taşımacılık, Avrupa Birliği'nin çok modlu taşımacılığın ilk gelişmesinden bu yana yaygınlaştırılması için yoğun çabalar sarf ettiği bir konudur. Avrupa Birliği ilk olarak 2001 yılında Ulaştırma Beyaz Kitap'ında taşıma türleri arasındaki dengesiz dağılımı tehdit olarak görmüş ve sürdürülebilir taşıma türlerinin payını artırmak için bir dizi önlem almıştır. 2011 yılında yayınlanan Avrupa Birliği Ulaştırma Beyaz Kitap'ında 300 km'den fazla yolculuklar uzun mesafe olarak kabul edilmiş, bu mesafeden uzun olan yolculuklar için intermodal taşımacılığın teşvik edilmesi gerekliliği vurgulanmıştır. Aynı kitapta "multimodal taşımacılık" kav-



DOÇ. DR. EZGİ UZEL AYDINOCAK

Beykoz Üniversitesi
İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi
Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı

ramı tam 23 kere dile getirilmiş ve zaten 2018 yılı da Avrupa Komisyonu tarafından "Multimodal Taşımacılık Yılı" olarak ilan edilmiştir.

Avrupa Birliği'nin taşıma türleri arasındaki dengesizliği gidermek için attığı somut adımlar bulunurken Türkiye'de de intermodal taşımacılık kavramı gündemdedir ancak ülkemizin 2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Raporu'na baktığımızda ne "intermodal taşımacılık" ne de "multimodal taşımacılık" kavramlarına yer verildiği görülmüştür. Onun yerine "kombine taşımacılık" kavramı kullanılmış ve tüm raporda sadece 17 kez sözü edilmiştir. Elbette intermodalitenin teşvik edilmesi gerektiğine dair vurgu yapılsa da sektörün bu konudaki farkındalığının artırılması için daha somut adımlar atılması ve bu konuda altyapı yatırımlarının artırılması gerekmektedir. Yapılan araştırmalar göstermektedir ki hem taşıma hizmeti veren firmalar hem de müşteriler intermo-

dalitenin önünde birden fazla engel olduğu kanısındalar. Bu engellerden ilkinin yükün özelliklerinden kaynaklandığını öne sürmektedirler. Örneğin; intermodal taşımacılığın kısa mesafe taşımalarda, düşük hacimli yüklerde ve zamana karşı duyarlı yüklemelerde verimli olmadığı fikri hakimdir. Oysa genel davranış biçimi uzun mesafelerde, yüksek hacimli ve zamana duyarlılığı az olan taşımalarda bile karayolunun tercih edildiği yönündedir. Bunun yanı sıra; altyapı ve arz tarafıyla ilgili engellerin de bulunduğu söylenmektedir. Ülkemizde intermodal altyapı ile ilgili eksiklikler olduğu bilinen bir gerçektir. Ayrıca hizmet ağı geniş değil ve örneğin demiryolu taşımacılık hizmetlerinde güzergah çeşitliliği ve sefer sıklığı azdır. Başka bir engel firmaların kendi örgütsel yapılarından kaynaklanmaktadır. Ülkemiz için karayolu taşımacılığı uzun yıllardır bir alışkanlık haline gelmiştir ve bu alışkanlık farklı alternatifler olduğu konusunda firmaların tutucu davranmalarına neden olmaktadır. Arz tarafında olduğu kadar talep tarafında da yani yüklerini taşıtmak isteyen müşterilerde de benzer bakış açısı söz konusu olduğundan bu anlamda intermodaliteye karşı bir direnç olduğu söylenebilir. Son olarak, gereken yasal ve politik adımlar atılmadığından hem mevzuat olarak hem de altyapı olarak birçok eksiklik bulunması ülkemizde intermodal taşımacılığın gelişmesine engel teşkil etmektedir.

Intermodal taşımacılık sürdürülebilir lojistiğin itici güçlerinden birisidir. Ülkemizde başta devletin atacağı somut adımlar neticesinde intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, bununla beraber tedarik zinciri boyunca tüm kullanıcıların intermodal taşımacılığın hem maddi hem de çevresel faydalarını fark ederek taleplerini bu yönde değiştirmeleri gerekmektedir.

SGS TransitNet ilk günden bu yana gücüne güç katıyor

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 yapıyla 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

☎ +90 212 368 40 20
☎ +90 212 224 78 96

✉ transitnet.turkey@sgs.com

SGS.COM.TR/TRANSITNET

SGS | **TransitNet**

TAŞIMACILIKTA INTERMODAL DÖNEMİ BAŞLADI

” Intermodal taşımacılık, taşıma şekilleri değiştirilirken yük üzerinde herhangi bir işlem yapılmadan birden fazla noktaya yükün birden fazla taşıma modeliyle taşınması yöntemi şeklinde açıklanabilir. Intermodal taşımacılığın gelişimi ve tercih edilmesinin yegane unsuru da demiryolu taşımacılığı sektörünün gelişimi.

Intermodal taşımacılığın avantajları, varsa dezavantajları ve diğer taşıma modları; unimodal, multimodal, kombine taşımacılık hakkında kısa bir girişle yazımı şekillendirmektir ilk aklıma gelen. Harun Reşit Bey'e, "sizinle çalışmak, yazılar beni güncelliyor üstadım" diye takılıyor ve ardından da teşekkür ediyordum. Öğrendim ki Türkiye'de intermodal taşımacılık şunun şurasında 8-9 yıl önce başlamış.

Yazının başlığı 2 Aralık 2013 tarihli Dünya Gazetesi'nden... Sanırım ne demek istediğimi şimdi daha iyi anladınız değerli okuyucularım. Sanki birileri zamana müdahale ediyor ve herşey çok ama çok hızlı bir şekilde değişiyor, değişeni çok hızlı tüketiyor, ardından da "bu bitti yenisi gelsin" dercesine geriden ama yeniden geleceğe bakıyoruz.

"LOJİSTİĞİN TİCARETLE, TİCARETİN DE LOJİSTİKLE DANSI HİÇ BİTMEMEYECİK"

Bu tanımlamayı yapmamın sebebi, her iki tarafında partnerini iyi tanıması, kapasitesini, yapabileceklerini ve yapamayacaklarını iyi bilmesi gerektiğinin altını çizmek isteyişimdir. Taraflar birbirinden şartları zorlayacak, mevzuatları ihlal edecek türden taleplerde bulunmamalı. Çünkü, taşımacılık sistemi; malların çıkış noktasından varış noktasına motorlu araçlar ve palet-konteyner gibi yükleme birimleri kullanılarak taşındığı, verilen zaman içerisinde teknik kısıtlamaları da göz önüne alarak yük taşınma hareketini tasarlayan, planlayan, düzenleyen ve tariflendiren bir organizasyondur.

Gelelim ticaret penceresine; küreselleşme ile dünyanın hızlı bir değişim sürecine girdiği, bilgi teknolojilerinin baş döndürücü bir hızla değiştiği, rekabetin artması, kurumları daha fazla değişime zorladığı gerçeğinden hareketle,



MUAMMER ÜNLÜ

Uluslararası Nakliyeciler Derneği Eğitimlerden Sorumlu İcra Kurulu Üyesi

günümüzün küresel piyasa şartları ve firmalar arasında yaşanan yoğun rekabet ortamında firmaların varlıklarını devam ettirebilmeleri ve rekabet avantajı elde edebilmeleri için ürün ve hizmetleri rakipleri açısından çok daha hızlı ve ekonomik bir şekilde hedef pazarlara ulaştırmaları gerektiğini asla unutulmamalıdır.

Dolayısıyla, artık tek modlu (unimodal) taşımacılık 1960'larda başlamış uzunca bir süre etkinliğini korumuş ancak dijitalleşmenin başladığı 2000'li yıllarda çok modlu taşımacılık sistemleri kaçınılmaz hale gelmiştir. Intermodal taşımacılığı, taşıma şekilleri değiştirilirken yük üzerinde herhangi bir işlem yapılmadan birden fazla noktaya yükün birden fazla taşıma modeliyle taşınması yöntemi şeklinde açıklamak, sanırım yanlış olmayacaktır. Intermodal taşımacılığın gelişimi ve tercih edilmesinin yegane unsuru da demiryolu taşımacılığı sektörünün gelişimidir.

Bu gelişimin temel taşlarını da; lojistik hizmeti üreten ve alan işletme sayısı, terminaller, gümrükler, sınırlar ve ara geçiş noktaları, araç, gereç ve teknolojik gelişmeler, güzergâhlar ve/veya alternatif yollar oluşturmaktadır.

Her bir ulaştırma alt sisteminin kendine göre avantajları ve dezavantajlarının olduğu, ulaştırmanın bir bütün olarak ele alınması gerektiği unutulmamalıdır. Dolayısıyla, taşıma sistemini oluşturan alt sistemlerin, ülke hedefleri, gereklilikleri ve potansiyelleri ile örtüşecek bir şekilde birbirini besleyip tamamlaması şarttır.

Bu itibarla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan 2021 Yılı Faaliyet Raporunda da belirtildiği üzere, "Kombine taşımacılık alanında farklı taşımacılık modlarında gerçekleştirilen intermodal taşımacılık hizmetlerine katkısı arttırmak amacıyla hazırlanan taslak Kombine Yük Taşımacılığı Yönetmeliği, ülkemizdeki ve AB'deki yeni düzenlemeler ve gelişmeler ışığında hazırlanan Yönetmeliğin 2022 yılında yürürlüğe konulması hedeflenmektedir.

Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu'ya yapılan ticarete intermodal taşımacılık olanaklarının geliştirilmesi için bu bölgelerde yer alan diğer ülkelerle ikili ve çok-taraflı anlaşma imzalamaya dönük hazırlık çalışmaları devam etmektedir. 2021 Aralık ayında Tacikistan ile ikili uluslararası kombine yük taşımacılığı anlaşması parafede edilmiştir. Litvanya ile 2022 yılında kombine yük taşımacılığı anlaşmasının 3. tur müzakerelerinin yapılması hedeflenmektedir.

Özetleyecek olursak, 2 Aralık 2013 tarihinde yayınlanan haberde intermodal taşımacılığın gelişimi için talep edilenlerin önemli bir bölümünün gerçekleştirildiğini, gerçekleştirmediği ifade edilenlerin de 2022 yılında gerçekleşeceğini bilmek mutlu ediyor bizleri.

TDK:

Emanet

isim

- 1 Birine geçici olarak bırakılan ve teslim alınan kişiye korunması gereken eşya, kimse vb., inam, vedia.

isim

- 2 Bir kimse ile birine gönderilen şey.



Emanetin deęerini biliyoruz,
Anadolu'dan öğrendiklerimizi Dünya'ya taşıyoruz
Siz hedefi belirleyin,

Biz her zaman bir yol buluruz.



+90 850 755 0 458

galpi.com.tr

Great
Place
To
Work.

LİMA LOJİSTİK'TEN ÇİN'DE KONTEYNER YATIRIMI

Lima Lojistik Denizyolu ve Demiryolu İş Geliştirme Müdürü Murat Kılıç, Çin-Türkiye-Avrupa arasındaki lojistik güzergahının yakın gelecekte deniz yoluna önemli bir alternatif olacağını öngördüklerini belirterek, "Lima Lojistik olarak, 2021 yılında, Çin'de yaklaşık 100 konteyner satın alarak toplamda 1 milyon dolara yakın bir yatırım yaptık" dedi.

Lima Lojistik Denizyolu ve Demiryolu İş Geliştirme Müdürü Murat Kılıç, Lima Lojistik olarak 2021 yılında, Çin'de yaklaşık 100 konteyner satın alarak 1 milyon dolara yakın bir yatırım gerçekleştirdiklerini söyledi. Türkiye ile Avrupa arasında intermodal servislerden yararlandıklarını belirten Murat Kılıç, "Özellikle Avrupa'nın bazı noktaları için karadan gidilen mesafe, Ro-Ro geçişi ile ciddi anlamda kısıyor. Aciliyeti yüksek olan yükler için Ro-Ro seçeneği ile iyi sonuçlar elde ediliyor. Öte yandan, intermodal lojistiği çevre dostu bir çözüm olarak da görebiliriz. 2021 yılı başında müşterilerimize sunmaya başladığımız demiryolu servisimizle Xi-an-Köseköy arasında 18-22 günlük süreleri hedefledik. Bu süreçte müşterilerimize sağladığımız en büyük kolaylık, Çin'de konteyner satın alarak ekipman problemini gidermemiz oldu. Ayrıca trenlerden, önceden yer satın alarak denizyolunda çok sık yaşanan yer problemini de minimuma indirmeyi amaçladık ve bunda büyük oranda başarılı olduk" dedi.

Lima Lojistik olarak Çin-Türkiye-Avrupa arasındaki lojistik güzergahının yakın gelecekte deniz yoluna önemli bir alternatif olacağını öngördüklerini kaydeden Murat Kılıç, "Bununla birlikte yatırım planlarının netleşmesi için servis kalitesinin oturmasını beklemekteyiz. Süveyş krizi, Rus-Ukrayna savaşı gibi nedenlerle demiryolu servislerinde çok hızlı bir hacim artışı oldu. Yetersiz altyapı nedeniyle servis kalitesi de maalesef çok düştü. Bu servisleri müşterilerimize önerilememiz için taşların yerine oturduğunu görmemiz gerekiyor" diye konuştu.

"ALTERNATİF ÇÖZÜMLER ÜRETTİK"

Demiryolu servislerindeki hacmin Süveyş Kanalı krizi sonrası, oluşan panik nedeniyle



MURAT KILIÇ: "Türkiye, intermodal taşımacılıkta, jeopolitik konumu, Asya ile Avrupa arasında bağlantıyı sağlayan karayolu, demiryolu hatları ve havaalanları ile güçlü lojistik altyapısı avantajlarıyla oldukça önemli bir yere sahip."



daha da çok arttığını ifade eden Murat Kılıç, "Biz de Lima Lojistik olarak bu dönemde aldığımız aksiyonlarla alternatif çözümler ürettik. Ancak gördük ki ray aralıklarının değiştiği güzergahta, yeterli terminal altyapısı ve aktarmaların zamanında yapılması için vagon sayısı yeterli değil. Ayrıca Türkiye tarafında da raylarda tonaj kapasite sorunu yaşanmakta. Örneğin 50 konteyner aynı anda Türkiye'ye giriş yapamıyor. İki ayrı seferde ancak taşınabiliyor. İhtiyaç bu kadar hızlı artarken idarenin hızla altyapısını güçlendirmesi, hatta güzergah

üzerindeki ülkeleri bunun için teşvik etmesi, Türkiye için önemli fırsatlara kapı aralayacak. Ayrıca demiryolu servisi için sağlanan navlun bedelleri denizyolu ile hemen hemen aynı seviyelerde. Ancak kıyasladığımız araçlardan biri 20 binden fazla konteyner alırken, diğeri sadece 50 konteyner ile yola çıkıyor. Kapasite ne kadar genişlerse genişlesin denizyoluna eş değer bir servis ortaya çıkması pek mümkün değil. Bu nedenlerden dolayı demiryolu servisinde, arzu edilen transit süreler ve servis kalitesi, ancak talep daraltılarak iyileştirilebilir; bu da demiryolu navlun seviyelerinin denizyolu navlunlarından daha yüksek belirlenmesi ile mümkün olabilir" şeklinde konuştu.

Murat Kılıç, Türkiye'nin intermodal taşımacılıkta, jeopolitik konumu, Asya ile Avrupa arasında bağlantıyı sağlayan karayolu, demiryolu hatları ve havaalanları ile güçlü lojistik altyapısı avantajlarıyla oldukça önemli bir yere sahip olduğunu sözlerine ekledi.

Intermodal taşımacılıkta lima imzası.



İLETİŞİM:

0850 203 54 62

limalogistics.com



Great
Place
To
Work.

Certified
EN ISO 9001 EN ISO 14001
TURKEY

INTERMODAL TAŞIMACILIK VE 1. DÜNYA SAVAŞI

” 21. yüzyılda lojistik trendleri arasında yer alan intermodal taşımacılık uygulamaları sanıldığı gibi yakın zamanda ortaya çıkmadı. Demiryolunun yaygınlaşmaya başladığı yıllarda ülkelerin birbirleri ile ticaret rekabeti kombine taşımacılığın modern uygulamalarının başlamasını sağladı. Hatta 1. Dünya Savaşı'nın çıkışının merkezinde yer aldı denilse abartılmamış olacaktır.

1830'lu senelerden itibaren sanayi inkılabını tamamlayan İngiltere; Napolyon savaşları sonucu Avrupa'da rakipsiz duruma gelmiş, ekonomik anlamda Avrupa'ya üretim fazlası mallarını satmaya başlamıştır. İngiliz mallarının Avrupa içlerinde dolaşmaları kara Avrupa'sını rahatsız etmiş, İngiliz mallarının ülkelerinde dolaşmalarını yasaklamışlardır. İngilizler dış pazarlara yönelmiş, tüketim fazlası ürünleri için yeni pazarları uzak kıtalarda aramıştır.

Buharlı gemiler ile uzaklara gitmek ilk zamanlar hoş görünse de sanayi devrimleri ile ortaya çıkan mal hareketi mevcut teknolojiyi yetersiz bırakmıştır. Taşımacılıkta kullanılan buharlı gemiler fazla yakıt ve suya ihtiyaç duyduklarından gemilere çok mal yükleniyor, kâr oranları da düşüyordu. Londra'dan yola çıkan bir gemi Hindistan'a neredeyse bir yılda gidiyor, bir yılda da geri dönüyordu. Dolayısıyla iki yıla varan bir zaman kaybı söz konusu idi. Bu sebeple Akdeniz'den Hint Okyanusu'na mesafeyi kısaltmak için en elverişli yol Osmanlı coğrafyasında yer alan Mısır güzergâhı olmuştur.

Akdeniz'den Mısır'a gelen mallar 24 saatte Süveyş'ten Kahire'ye taşınmaktaydı. Yol düzensiz ve oldukça kötü olup taşıma develer, atlar ve eşeklerle yapıyordu. İklim koşulları yolculuğu olumsuz etkilediği gibi yol, yolcular için çok pahalı ve zordu. Demir yolunun yapılmasıyla Akdeniz'deki İskenderiye Limanı'ndan Süveyş'e mallar demir yolu ile taşınmaya başladı. Intermodal taşımacılık için iyi bir örnek olarak hayata geçirilen bu yatırım ile Batı'dan gelen mallar İskenderiye'ye indiriliyor, demir yolu ile Süveyş'e Kızıldeniz'e ulaşıyordu. Buradan da gemilere yüklenip yine demir yolu ile Hindistan'a, Uzakdoğu'ya ulaşıyordu. Demir yolu Hindistan'da çok fazla askeri bulunan İngiltere için büyük önem taşımış, en kısa yol, Kızıldeniz'den Akdeniz'e İskenderiye-Süveyş demir yolu olarak düşünülmüştür.

Süveyş'e akabinde kanal açılmasıyla



ÖMER SAÇAR

Lojistik Eğitimsi

bölgede mutlak askeri ve ticari hâkimiyet kuran İngiltere'nin hegemonyasını yıkmak için yine intermodal taşımacılık alternatifini düşünüldü ve ortaya Osmanlı-Alman ortaklığı ile Bağdat-Berlin demir yolu projesi çıktı. Prof. Jastrow'un "20. yüzyılın hayaleti" olarak nitelendirildiği Alman-Osmanlı yapımı Bağdat demiryolları İngilizlerin Süveyş Kanalı, Rusların Trans Sibirya Demir Yolları ile emperyalist çatışmalara, siyasi entrikalara, askeri ittifaklara ve son olarak toplu bir savaşa yol açtı.

Bağdat demir yolu projesi, Almanya'dan yola çıkan trenin İstanbul'a gelmesini, Haydarpaşa Garından Osmanlı coğrafyasını dolaşıp Bağdat'a nihayetinde Basra Körfezine ulaşmasını hedefliyordu. Basra'da demir yolundan sevkiyat deniz yoluna kayacak, uzak doğuya

ulaşmış olacaktı. İngilizlerin elindeki -deniz yolu ağırlıklı- Akdeniz- Süveyş çok modlu taşımacılık hattından daha hızlı sevkiyat yapılabilecekti.

Büyük devletlerin mücadelesine neden olan Bağdat Demir Yolu Almanya'nın milli prestiji haline gelmiştir. Gerektiğinde silah ya da askeri ittifaklarla savunulacak mücadele sahasının ekonomik ve siyasi sebebi, savaş öncesi diplomasinin en büyük kozu olmuştur. Bu sebeple Bağdat Demir Yolunu sırf demir güzergâhı olarak değil, kara-demir-deniz-kara versiyonlu kombine-intermodal taşımacılık olarak ele almak gerecektir. Askeri, ekonomik, siyasi neticeler ile büyük perspektifte incelendiğinde ortaya ilginç şeyler çıkacaktır. Berlin-Basra intermodal taşımacılık güzergâhında yer alan Osmanlı, Almanya, Avusturya-Macaristan ve Bulgaristan'ın aynı safta savaşma sebebi ortaya çıkacaktır. Diğer taraftan Süveyş Kanalı cephesinin açılmasının ardından rakip güzergâhı çöktürme amacı yer almıştır. Çanakkale cephesinde İngilizler'in sevkiyatlarını Süveyş'ten yapmaları, o coğrafyada kanalı ve demir yolunu etkin kullanmaları oldukça şaşırtıcıdır. 1. Dünya Savaşında bizlerin yenilmesi yine bu cepheden olmuş, Süveyş'ten yapılan sevkiyatlar ile Irak, Suriye, Filistin, cephesi düşmüş, kayıtsız şartsız teslim anlaşması imzalanmıştır. Süveyş'ten Çanakkale'ye başarısız olan sevkiyat, 2 sene sonra Osmanlı'nın Güney cephesini çöktürmüştür.

Bugün Bir Kuşak, Bir Yol projesi -yeni ipek yolu- aynen 100 sene önce olduğu gibi ülkeler arasında demir yolunun öncü olduğu çok modlu taşımacılık projesi olarak karşımıza çıkıyor. Güzergâh ülkelerinde yaşanan siyasi sıkıntının, karmaşanın arkasındaki sebep olarak yer alıyor. 21. yüzyılın hayaleti olmaya aday gözüküyor. Ne olursa olsun güçlü liman, demir yolu, otoyolu olan ülkeler savaşta da barış vaktinde ticarete de ayakta kalacaktır.



**DAHA YEŞİL
BİR DÜNYA
İÇİN TAŞIYORUZ.**



www.transorient.com.tr

THINK DIFFERENTLY

MRL Multimodal Yönetici Ortağı Korhan Gören, "MRL Multimodal olarak biz her zaman ilkleri deneyen prensibimizle ve farklı tip ekipman türleri ile İngiltere'den Ürdün'e kadar çok geniş bir coğrafyaya servis vereceğiz. Bizi diğer rakiplerimizden ayıran özellik ise hem bu inovatif yapımız hem de bunun yanında güvenilirliğimiz olacak" dedi.

Lojistik sektörünün genç ve dinamik şirketlerinden MRL Multimodal, intermodal taşımacılık alanında hizmet veriyor. MRL Multimodal Yönetici Ortağı Korhan Gören, intermodal taşımacılık alanında yaptıkları yatırımları, yeşil ve çevreye duyarlı lojistikte uyguladıkları stratejileri ve yatırım hedeflerini Ekovitrin'e anlattı.

MRL Multimodal olarak kuruluş öykünüzden kısaca bahsedebilir misiniz?

MRL Multimodal olarak sektörde güvenilir ve hizmet kalitesi yüksek olan bir oyuncunun olmadığını fark ettik. Bu bağlamda bu eksikliği giderebilmek için karayolu ve intermodal sektörünün öncülerinin de bulunduğu yeni bir yapı kurmak istedik ve bunun adımlarını sağlam bir şekilde attık. MRL Multimodal yeni bir şirket olmasına rağmen toplam tecrübe olarak bakıldığında çok da yeni bir şirket değil.

"GENİŞ BİR COĞRAFYADA HİZMET VERECEĞİZ"

MRL Multimodal'ın intermodal taşımacılıkta sunduğu hizmet ve çözümleri anlatır mısınız? Sizi rakiplerinizden ayıran özellikler nelerdir? Hangi intermodal hatlarda çalışıyorsunuz?

MRL Multimodal olarak biz her zaman ilkleri deneyen prensibimizle ve farklı tip ekipman türleri ile İngiltere'den Ürdün'e kadar çok geniş bir coğrafyaya servis vereceğiz. Bizi diğer rakiplerimizden ayıran özellik ise hem bu inovatif yapımız hem de bunun yanında güvenilirliğimiz olacak. Biz rakiplerimizin kullandığı gibi sadece 45'lik BOX veya swapbody ile değil bunun yanında farklı Craneable Dorse çeşitleri ve yüke özel farklı tipte konteyner çeşitleri ile hizmet vereceğiz. Yani bir markete giren müşteriyi markette ne varsa onu almaya zorlamayacağız, onun istediği ürünü biz markete getireceğiz ve ona ulaşmasını sağlayacağız.



KORHAN GÖREN: "2022 yılını 10 milyon Euro gibi bir ciro hedefi ve yaklaşık olarak 2 bin 500 ekipman hareketi ile tamamlamayı hedefliyoruz."

"YEŞİLE VE ÇEVREYE EN DUYARLI ŞİRKETLERDEN BİRİ OLACAĞIZ"

Yeşil ve çevreye duyarlı lojistik alanında yapıyorsunuz?

Şunu iddia ediyoruz ki, MRL Multimodal olarak biz Türkiye'de yeşile ve çevreye en duyarlı şirketlerden biri olacağız. Bu duyarlılığımız sadece taşımacılıkta değil, gerek ofisimizde kullandığımız A'dan Z'ye tüm ürünlerin geri dönüştürülmüş ürünler olmasına öncelik vererek, gerek 'O' kağıt ilkesini benimseyerek, gerekse şirket araçlarımızın hibrid araçlardan olmasına dikkat ederek

çevreye olan duyarlılığımızı sözde değil özde göstereceğiz.

"EKİPMAN SAYIMIZI ARTIRACAĞIZ"

MRL Multimodal'ın intermodal taşımacılık ve demiryolu lojistiğinde ulaştığı büyüklüğü rakamsal verilerle anlatır mısınız? 2022 yılında hangi yatırımlara imza attınız? 2022 yılını 10 milyon Euro gibi bir ciro hedefi ve yaklaşık olarak 2 bin 500 ekipman hareketi ile tamamlamayı hedefliyoruz. Bu rakamların yeni ekipmanlarımızın filomuza katılması ile birlikte 3 yıl içinde yıllık 12

bin ekipman hareketine ulaşacağını öngörüyoruz. Bu yıl verdiğimiz siparişler doğrultusunda 100 adet swapbody, 400 adet 45 lik BOX konteyner ve 75 adet cranable dorse ve konteyner taşıyıcı şasiler ile birlikte 2022'yi kapatıp 2023'te bu ekipman sayısını 3 katına çıkarmayı planlıyoruz. 2022 yılı için verdiğimiz ekipman siparişlerini 2022 Mayıs/Haziran itibari ile teslim almaya başlıyoruz. Bu ekipmanların filomuzu katılması ile birlikte 2022 yılının son çeyreğinde de başka bir şirketle ortaklaşa kendi blok tren hareketimizin ilk adımlarını atacağız.

“INTERMODAL TAŞIMACILIK GELİŞİYOR”

Türkiye’de intermodal taşımacılığa baktığımızda nasıl bir tabloyla karşılaşıyoruz? Intermodal taşımacılık, ürünün içinde bulunduğu taşıma kabını değiştirmeden birden fazla taşıma modunu kullanarak yapılan taşıma modelidir. Ülkemizdeki intermodal taşımacılığın konumu ise bundan 10 sene öncesine göre çok daha iyi bir konumda olmasına rağmen dünya ve Avrupa ile karşılaştırdığımızda daha bebek adımları ile bölgesel olarak gelişmektedir. Belçika ve Hollanda limanlarından günde ortalama 7 Ro-Ro çıkışı olurken Türkiye’de günde ortalama 1,5 Ro-Ro çıkışı olmaktadır. Almanya’nın Köln terminalinde günde 12 blok tren çıkışı olurken Türkiye’nin en yoğun terminali olan Halkalı Terminali’nde ortalama günde 1,5 tren çıkışı olmaktadır. Yani Türkiye olarak daha yolun başındayız fakat farkındalığımız bundan 10 yıl öncesine göre çok daha iyi durumda.

“İNSANA YATIRIM YAPACAĞIZ”

MRL Multimodal’in intermodal taşımacılığta kısa ve uzun vadeli hedeflerini ve yatırım planlarını paylaşır mısınız?

MRL Multimodal olarak kısa vadeli planlarımızın en önemlisi güçlü insan kaynağı politikamız olacak. İlk aşamada demire değil insana yatırım yapacağız. Sektörde alanında en iyi, en çözüm odaklı, en proaktif personelleri bünyemize katıp bu tutumu bir şirket politikası olarak benimseyeceğiz.

Orta vadeli planlarımızda ise ekipman sayımızı 2 bine çıkartıp (Konteyner+Cranable Dorse + Konteyner çekicisi) tamamen özmal varlıklardan oluşan bir filo haline getireceğiz. İstanbul’da 2, İzmir ve Kayseri’de 1'er adet olacak şekilde kendimize ait konteyner depoları ve bakım atölyeleri kuracağız. Bu yatırımlara paralel olarak Türkiye’de şubeleşme yönünde ilk adımlarımızı Bursa, İzmir, Ankara ve Kayseri şehirlerinde başlatacağız.



MRL

multimodal

Uzun vadeli planlarımız arasında en önemlisi ise Avrupa’da da kendi yatırımlarımıza başlamak olacak. İlk etapta İtalya, Avusturya, Almanya, İngiltere’de kendi ofislerimizi ve filomuzu kuracağız. Sonrasında Çek Cumhuriyeti, Polonya ve İspanya ile devamı gelecek bir Avrupa yatırımı hareketi olacak. Bu kuracağımız yeni yapılar sadece Türkiye ile Avrupa arasındaki trafikleri yönetmeyecekler, kendi aralarındaki trafikleri de yönetecekler ve bu şekilde daha optimize, daha sürdürülebilir yapılar olacaklar.

“DEMİRYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINA DESTEK VERİLMELİ”

İntermodal taşımacılık ile demiryolu taşımacılığında yaşanan sorunlar nelerdir? Devletten beklentileriniz var mı?

Şu anda Türkiye’de intermodal taşımacılık aktif olarak özel iştiraklerin İstanbul, İzmir ve Mersin bölgelerinde opere ettikleri Ro-Ro çıkışları ve Avrupalı tren operatörlerinin bulunduğu Halkalı Tren Terminali’nden gerçekleşmektedir. Bunlar ana çıkış noktalarıdır, tabii ki bu terminaler dışında başka çıkış noktaları da az da olsa vardır. Bizim devletimizden isteğimiz demiryolunda yolcu taşımacılığına

olan desteğin artık yük taşımacılığına da verilmesi. Ankara’dan da bir blok tren ile Avrupa yönüne bağlantımız olsun Kayseri’den de, Konya’dan da. Bu terminaler yoğunluklarına göre 24 saat hizmet verebilsin. Hatta bir ileri boyuta geçmek istersek bu terminaler sadece ithalat/ihracat için kullanılmasın, yurt içi dorse taşımacılığında da kullanılarak yollardaki TIR sayısı azaltılsın. Bunun dışında tren ile Avrupa bağlantı noktalarımız Kapıkule Tren Terminali ve Halkalı Terminali 7/24 hizmet verebilir duruma gelsin.

“ÜRETİCİLERE GEREKEN DESTEĞİ SAĞLAYACAĞIZ”

Özellikle vurgulamak istediğiniz mesajınız var mı?

2022 itibariyle dünyada kartlar yeniden dağıtılıyor ve artık yeni bir ekonomik model çiziliyor. Bu noktada Türkiye’deki üreticilere de büyük roller düşüyor. Biz lojistikçiler olarak bu süreçte ihracatçının ve ithalatçının maliyetlerini azaltarak bu dönüşümde onlara elimizden geldiğince destek vereceğiz ve Türk üreticilerinin bu değişen ekonomik süreçte üst sıralarda ve vazgeçilmez bir yerde olmaları için elimizden gelen desteği sağlayacağız.



EKOL, FRANSA İLE ALMANYA ARASINDA TREN SEFERLERİNE BAŞLADI

Avrupa'daki intermodal hat sayısını artırmaya devam eden Ekol Lojistik, Fransa'nın Sète' ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında yeni bir blok tren hattını devreye aldı.

Ekol Lojistik, Fransa'nın Sète' ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında yeni bir blok tren hattını devreye aldı. Ekol'ün intermodal taşımacılıkta büyüme stratejisi kapsamında hizmete alınan bu hat ile Avrupa'daki iddiasını daha da pekiştirdiğini söyleyen Ekol Türkiye Ülke Müdürü Arzu Akyol Ekiz, "Avrupa'nın lider şirketlerinden DFDS ile gerçekleştirdiğimiz işbirliği sonucunda hayata geçirilen Sète- Köln hattı ile müşterilerimiz için önemli kazanımlar sağlayacağız. Güney Avrupa'daki ana merkezimiz Sète'den, Avrupa'nın kalbindeki dinamik sanayi metropolü Köln'ü birbirine bağlayan hat sayesinde intermodal taşımacılık planlamaları artık sadece Trieste üzerinde tekelleşmeyecek.

Yeni Sète hattı ile Türkiye'nin Avrupa bağlantısına alternatifler yollar sağlamış oluyoruz" diye konuştu. Ekiz, önümüzdeki dönemde İtalya demiryolu altyapısındaki geniş iş hacim kapasitesi öngörüsü ve Sète hattındaki yük miktarındaki artış beklentisi doğrultusunda kurulan yeni tren bağlantısının, Trieste'nin adeta tamamlayıcısı olacağını ifade etti.

TREN, 19 ADET ÇİFT CEPLİ VAGONDAN OLUŞUYOR

Tren; pazartesi ve perşembe günleri saat 16.00'da Sète'den yola çıkarak, salı ve cuma günleri saat 19.00'da Kuzey Köln'e ulaşıyor. Dönüş seferleri için çarşamba ve cumartesi günleri Köln'den 09.00'da

hareket eden tren, perşembe ve pazar günleri saat 11.00'de Sète'ye varıyor. Teknik olarak öncekilerden daha farklı bir yapıda, daha yüksek ve büyük olan tren, 19 adet çift cepli vagonlardan oluşuyor. Tren, 38 treyler ve konteyner taşıyabilme kapasitesine sahip.

Ekol, Türkiye, Almanya, İtalya, Yunanistan, Fransa, Ukrayna, Romanya, Macaristan, İspanya, Polonya, Çekya, Slovenya ve İsveç'te olmak üzere, kapalı alanı 1 milyon metrekarenin üzerindeki dağıtım merkezinin yanı sıra intermodal taşımacılığa fırsat veren haftalık 52 sefer yapan blok trenleri ve 7 bin 500 aracıyla Avrupa'nın önde gelen lojistik sağlayıcıları arasında yer alıyor.

İntermodal Taşımalarda Çözüm Ortağınız

Çelikor Güvencesiyle

Konteyner Depolama

Konteyner Kiralama

Tamir & Tadilat



Çelikor Global Lojistik A.Ş.

info@celikor.com

www.celikor.com

Ulus mah. Çatalca Yolu

No : 469

Büyükçekmece / İstanbul

INTERMODAL TAŞIMACILIK VE YEŞİL LOJİSTİK BAĞLAMINDA NEREDEYİZ?

” Amerika ve Avrupa kıtasındaki demiryolu ağı 200 bin kilometrelere varırken, ülkemizdeki tren ağının sadece 12 bin kilometrelerde kalması intermodal taşımacılık açısından bir dezavantaj oluşturuyor.

Günümüzde lojistik gelişmişliğin bir ölçüsü ve önemli bir rekabet üstünlüğü olarak görülmektedir. Ayrıca, ülkelerin sahip oldukları en büyük fırsatlardan birisi olarak da değerlendirilmektedir. Üretim öncesinde, sırasında ve sonrasında lojistik faaliyetlerin son derece stratejik bir fonksiyonu bulunmaktadır.

Türkiye açısından bakılırsa ülkemiz; kara, deniz, demiryolları ve şimdi de havayollarının birbiriyle kesiştiği çok önemli bir küresel kavşak noktasında ve kıtalar arası ticaretin güzergâhlarında yer almaktadır. Buna rağmen, ulaştırma ve lojistik sistemlerini dengeli bir şekilde geliştirdiğini, maalesef söyleyemeyiz. Kaynakları kıt ve bölgeler arası gelişmişlik farklılıkları yüksek olan ülkemizin, küreselleşen dünyanın “uluslararası sermayesini” lojistik yatırımları alanında çekebilmesi için, “cazibe merkezi” olması gerekmektedir. Bunun için de lojistik sektörüne önemli roller düşmektedir. “Zengin olmak isteyen, yol yapsın” Çin atasözünün, lojistik altyapının önemini asırlar öncesinden, farklı bir boyutta da olsa vurguladığı düşünülebilir.

Ticari ilişkilerin çok karmaşıklaştığı günümüz dünyasında, “iyi bir lojistik önce ticareti kolaylaştırır sonra da ticarete bir tercih sebebi olmaktadır.” Tercih sebebi olabilmek bir ülkenin stratejik hedeflerini gerçekleştirmesinde önemli bir unsurdur. Bunu gerçekleştirmeye yolunda ise ülkemizin öncelikle “lojistik merkez” ve sonrasında da “ticaret üssü” olabilmesinin sağlanması öncelikli konularımızdandır. Ticaret üssü olabilmemizin yolu ise tedarik zincirlerinde güçlü, güvenilir ve sağlam yapılarla, sistemlere sahip olmayla doğrudan ilişkilidir. Geçtiğimiz iki senelik pandemi dönemi bunu çok net göstermiştir.



DR. HALUK R. CEZAYİRLİOĞLU

İstanbul Esenyurt
Üniversitesi, Lojistik
Yönetimi Bölüm Başkanı

Özellikle, küresel anlamda oyun kurucu olarak tedarik zincirlerini tasarlayan, standartlar geliştiren ve bunu genel bir sistem olarak diğer ülkelerin kullanımına sunan ülkelerin firmalarının, yaptıkları yatırımlarının karşılığını fazlasıyla aldıklarını görmekteyiz. Örnek vermemez gerekirse, dünyanın her yerinde ekonomik değeri olan ve tedarik zincirlerinin genelde başlangıç noktasını oluşturan madenler çıkarılmakta, alınıp satılmakta ve işlenmektedir. Bununla birlikte, dünyadaki maden tedarik zincirlerinin büyük ölçüde kontrolü ABD, Kanada ve Avusturyalı firmaların tekelindedir. Sayılan bu üç ülke

madencilik sektöründe oyun kurucu olarak yer almış, sektördeki süreçlere çekidüzen getirmiş, standart ve regülasyonları oluşturmuşlardır. Ülkemiz de alım-satım yapılan yaklaşık 200 maddeden 180'nin üretildiği bir ülke olarak, bu sisteme 2018 yılından itibaren dahil olmuş ve bu lige sonradan girmiştir. Günümüz dünyasında, özellikle Pandemi döneminin de bizlere çok açık gösterdiği gibi, ülkelerarası rekabetin, artık, firmaların oluşturduğu tedarik zincirleri ağırları vasıtasıyla gerçekleştiğini düşünürsek; etkin, verimli ve amaç odaklı tedarik zinciri sistemlerini tasarlaması, ölçülmesi ve iyileştirmesi önemlidir. Buradan hareketle, firmaların üretim operasyonlarını sürdürebilmeleri ve yaratıcı katma değer üretebilmeleri için oluşturacakları Tedarik Zinciri Yönetimi ile birlikte, lojistik operasyonlarını günümüzün getirdiği yeni lojistik çağın şartlarına uygun hale getirmeleri gerekecektir. Yeni lojistik çağın gereklerini ve ülkemizin yoğunlaşacağı kritik eylem planlarını ise, genel anlamda, şu ilkelere özetlememiz mümkün olabilir:

■ Karayolunun genel taşımacılık içindeki payını yüzde 90'lardan, önümüzdeki 10 yıl içinde, Avrupa'da da olduğu gibi yüzde 70'lere düşürmemiz gerekecektir. Bu durum aynı zamanda, en fazla fosil yakıt kullanan bu taşıma modunun, intermodal taşımadaki payını azaltacağı gibi, karbon dioksit emisyonunun azalmasına da pozitif etki yapacaktır. Yeşil taşımacılığa yapılacak en önemli katkının bu alanda olacağını düşünebiliriz.

■ Karayolunun boşaltacağı alanın yerini ise, mutlaka tren taşımacılığı ile doldurabilmeliyiz. Çünkü, tren taşıma modu hem verimli hem de çevre dostu



bir role sahiptir. Tren taşımacılığının genel emisyon içindeki payı ise, sadece yüzde 0.7 olarak tahmin edilmektedir. Amerika ve Avrupa kıtasındaki demiryolu ağının 200 bin kilometrelere varırken, ülkemizdeki tren ağının sadece 12 bin kilometre kalması intermodal taşımacılık açısından bir dezavantaj oluşturmaktadır.

■ Intermodal taşımacılık özünde, değişik taşımacılık modlarının avantajlarını, aynı taşıma planında optimize etmeyi hedefleyen bir yapıya sahip ise; bunu en iyi değerlendireceğimiz taşıma modlarının tren ve deniz taşımacılığı olduğu aşikardır. Bu açıdan bakıldığında yüzde 4'ler mertebesinde paya sahip bu iki taşımanın güçlendirilmesi ve yatırımların bu iki önemli taşıma moduna aktarılması önemlidir. Keza, ülkemizin limanları arasında yapılan kabotaj taşımacılığının da yeni bir konsept ile ele alınması, kaçınılmaz bir geçek olarak önümüzde durmaktadır.

■ Lojistik sektörü, maalesef çevreyi kirleten üçüncü büyük sektördür. Avrupa Birliği 2023 yılından itibaren, lojistik sektörü ve çevreyi kirleten diğer

sanayi sektörleri bazında; yük ton başına 7.5 \$'dan başlayan veya 1 ton karbondioksit başına 35€'dan başlayan vergiler almaya başlayacaktır. Bu da, yeni bir karbon ekonomisinin başlangıcı demektir. Şu an için ekonomimize yaratacağı ilave maliyetin 250 milyon \$ seviyelerinde olacağı tahmin edilmekte olup, bu durumun sürekli artma eğiliminde olacağı bilinmektedir. Aslında biz çevreyi konuşuyor olsak da, özünde, dönüşen bir ekonominin yaklaşan ayak seslerini işitiyoruz. Şimdiden buna hazırlıklı olup, yeşil teknoloji yatırımları konusunda aktif girişimlerde bulunmamız gerekir.

■ Dünyamızı iklim değişikliği anlamında kurtarabilme için, ısı artışını 1.5 C ile sınırlandırabilmek ve dolayısıyla ülke taşımacılığını da bu sınırlara uyumlu hale getirebilmek için yapmamız gereken önemli işlerden birisi de; yeşil enerji kullanımını lojistik sektöründe yaygınlaştırmak olmalıdır. Rüzgar, güneş, hidroenerji, biyoyakıt, hidrojen ve nükleer enerji kullanımı bunun önemli bileşenlerini oluşturacaktır. Ülkemiz özellikle, yeşil enerji açısından çok avantajlı

bir konumdadır. Yeter ki, altyapımızı ve yönetmeliklerimizi buna uygun bir çerçevede oluşturabilelim.

■ Paris anlaşması ile sonuçlanan Yeşil Dönüşüm Mutabakatını, Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 7 Ekim 2021 tarihinde onaylamıştır. Bu ülkemiz açısından bir milattır. Bundan sonra yapılacaklar; bunun uygulamaya dönüşecek şekilde Yönetmelik, Tüzük ve Lojistik sektörüne olacak etkilerini iyi planlamak ve devreye alabilmek şeklinde olacağını söyleyebiliriz.

Ülkemiz üç kıtanın kesişim noktasında olması nedeniyle, çok önemli uluslararası taşıma koridorlarının üzerinden; Bunlara örnek verecek olursak TRACECA, TEN-T, VIKING, SILK ROAD bağlantı ve uzantılarını sayabiliriz. Ama transit, ama bir merkez olarak bu oluşumlardan lojistik kapsamında yeterince faydalanabilmesi için, ülkemizin öncelikle kendi Lojistik planlarını oluşturup, bir an önce devreye alabilmesi önceliklidir. Bu durum, intermodal taşımacılığı da içerecek şekilde, yeşil lojistik dönüşümü ile birlikte paralel süreçler olarak yürütülebilir.

TRANSORIENT ULUSLARARASI TAŞIMACILIK INTERMODAL TAKIM LİDERİ EMEL UZUNOĞLU:

“INTERMODAL TAŞIMACILIKTA BÜYÜMEYE DEVAM EDECEĞİZ”

Transorient Uluslararası Taşımacılık Intermodal Takım Lideri Emel Uzunoğlu, “Çevreye duyarlı taşımacılık modu olan intermodal taşımacılıkta büyüme hedefini bu yıl çok daha agresif olarak sürdürmek ana amacımız. Bu hedefe ulaşmak için de yeni komşu ülkeleri ekleyerek büyüyeceğiz. Diğer taraftan Çin’de oluşturduğumuz bağlantılarla da bu pazarda iddialı oyuncuların biri olmayı amaçlıyoruz” şeklinde konuştu.

Kurumsal yolculuğuna 1961 yılında, gümrükleme ve karayolu taşımacılığında doğu ve batı arasında bir köprü oluşturmak amacıyla başlayan Transorient Uluslararası Taşımacılık, sunduğu intermodal taşımacılık hizmetiyle dış ticarete önemli bir maliyet avantajı sunuyor. 2021 yılında bir önceki yıla göre yüzde 20 oranında büyüme sağlayan Transorient Uluslararası Taşımacılık, intermodal taşımacılıkta büyümeyi sürdürmeyi hedefliyor. Transorient Uluslararası Taşımacılık Intermodal Takım Lideri Emel Uzunoğlu, intermodal taşımacılıkta verdikleri hizmetler, pandemi sürecinde aldıkları tedbirler ve hedefleriyle ilgili Ekovitrin’in sorularını cevaplandırıyor.

Transorient Uluslararası Taşımacılık olarak lojistik sektöründe verdiğiniz hizmetleri ana hatlarıyla anlatır mısınız?

Transorient, kurumsal yolculuğuna 1961 yılında, gümrükleme ve karayolu taşımacılığında doğu ve batı arasında bir köprü oluşturmak amacıyla başladı. Yarım yüzyıl boyunca sınırlarını ve uzmanlık alanlarını genişletti. Kurulduğu günden beri sürdürülebilir lojistik çözümler sunmayı kendisine ilke edinerek her yıl stratejilerini de bu doğrultuda kurguladı. Uluslararası hava, deniz, kara gibi taşıma modları yanında doğa ile dost taşıma modlarından intermodal hizmetimiz, bizi farklılaştırıp sektörde güçlü oyuncular arasına dahil etti. Günümüzde geniş acenta ağımız, bölgesel partner ve ofislerimiz ile her ürün grubunda, her sektöre istisnasız tüm lojistik hizmetleri sunabilir bir Türk markası olabilmek bizi gururlandırıyor. Bu haklı gururumuzu 2019 yılında aldığımız bir ödülle de taçlandırmış olduk.



EMEL UZUNOĞLU: “Intermodalde Türkiye’nin en büyük servis sağlayıcılarından biri olan şirketimiz, bu avantaj ile de 2021 yılını bir önceki yıla göre yüzde 20 oranında büyüme ile kapattı.”

Müşteri odaklı çalışma ve sürekli iyileştirmeyi şirket prensiplerinin ilk sıralarına koyan şirketimiz Deloitte Private Türkiye tarafından 2019 yılında ‘En İyi Yönetilen Lojistik Şirketi’ unvanını kazandı.

“DIŞ TİCARETE ÖNEMLİ BİR MALİYET AVANTAJI SUNUYORUZ” Transorient Uluslararası Taşımacılık’ın intermodal taşımacılıkta ulaştığı büyüklüğü anlatır mısınız? 2021 yılında hangi yatırımlara imza attınız?

Transorient, 2014 yılından beri Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında tamamı 45’ hcpw konteynerlerden oluşan intermodal ve kısa mesafeli denizyolu taşıma servisini başarıyla sunuyoruz. Şirketimiz bin adedi ısı kontrollü olmak üzere toplamda 8 bin adedi aşkın 45’ hcpw konteynere sahip. Bu konteynerlerin

tamamı standart bir treylerin hacmine sahipken bazıları ise 34 palet alabilme kapasitesine sahip. Sunduğumuz intermodal hizmetimizle dış ticarete önemli bir maliyet avantajı sunuyoruz. Döviz kurundaki dalgalanmalar ve bunun sonucunda dış ticaret dengesindeki bozulma 2019-2021 yılları arasında planlamanın zorluklarla yapılmasına neden oldu. Döviz kurunda beklenmeyen artış ve pandemi nedeniyle ithalatın ihracata göre oldukça ciddi miktarda düşmesi bizler gibi ekipman sahibi firmalar için sevk fiyat planlamasında güçlükler yarattı. Bu zor koşullara rağmen şirket büyüme hedeflerimizi büyük oranda yakaladı. Intermodalde Türkiye’nin en büyük servis sağlayıcılarından biri olan şirketimiz, bu avantaj ile de 2021 yılını bir önceki yıla göre yüzde 20 oranında büyüme ile kapattı.

“INTERMODAL, ÇEVREYE DUYARLI BİR TAŞIMA TÜRÜ”

Transorient Uluslararası Taşımacılık, yeşil ve çevreye duyarlı lojistik konusunda neler yapıyor?

Intermodal taşımacılık düşük karbon salınımı nedeniyle çevreye duyarlı bir taşıma modu sayılmakta, tüm dünya ülkelerinde ciddi anlamda desteklenmekte ve gelişmekte. Gelişmiş ülkelerde demiryolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine oranı yüzde 12-14 arasında iken bu oran Türkiye’de halen yüzde 1,5 civarında. Demiryolu taşımacılığının artması için iki ana konuda devlet desteği gerekiyor. İlki süreç optimizasyonu. Tüm dünyanın Endüstri 4.0’ın lojistiği hangi boyutta değiştireceğini konuştuğu ve kurguladığı bu günlerde biz de daha az kağıt, daha çok dijitalleşme yöntemi ile maliyetleri düşürmeli ve işlem hızını artırmalıyız.



İkinci konu ise teşvik. Gelişmiş ülke örnekleri incelediğimizde demiryolu taşımacılığının tüm bu ülkelerde devlet tarafından desteklendiğini görüyoruz. Dolayısı ile sivil toplum kuruluşlarımızın ve kamu yetkililerimizin ortak bir amaç için masaya oturduğunda bu taşıma türünün hak ettiği noktaya ulaşacağına inanıyoruz.

“AVRUPA PAZARI AĞIRLIKLIL ÇALIŞIYORUZ”

Transorient Uluslararası Taşımacılık'ın intermodal taşımacılıkta sunduğu çözümlerden bahseder misiniz? Hangi hatlarda çalışıyor ve hangi ülkelere hizmet veriyorsunuz?

Taşımalarımızın büyük bir çoğunluğu Avrupa pazarında. Bazı özel, bozulabilir ve yanıcı ürünler dışında tüm ürünleri 6-12 gün gibi transit süre aralığında taşıyoruz. Askılı tekstil taşımacılığı son 20 yıldır uzman olduğumuz bir konu. Askılı tekstil taşımacılığı hassas bir konu ve tüm tedarik zincirinin buna uygun olması gerekiyor. Askılı tekstil taşımacılığı için bir depomuz var. İlgili departmanımız, hem

askılı hem de kutulu tekstil ihracatçılarına yönelik hizmet veriyor. Depoda kalite kontrol uzmanlarımız tekstil ürünlerinin son kontrollerini gerçekleştiriyor.

“INTERMODAL PANDEMİDE EN AZ HASAR ALAN TAŞIMACILIK YÖNTEMİ”

Pandemi süreci firmanızı nasıl etkiledi? Bu dönemde ne gibi önlemler aldınız?

Pandeminin sebep olduğu yeni normalde intermodalin, en az hasar alan ve esnekliğini koruyan taşımacılık yöntemi olduğunu bir kez daha deneyimlemiş olduk. Gerek insan temasının, el değiştirmelerin minimumda olması ve gerekse emisyon anlamında doğaya en az zarar veren tedarik zincirinin parçası olması sebebi ile bu sürdürülebilir çözümlümü büyüterek ve çeşitlendirerek devam ettirmeye gayret edeceğiz.

Transorient Uluslararası Taşımacılığın kısa ve uzun vadeli hedeflerini ve yatırım planlarını paylaşır mısınız?

Çevreye duyarlı taşımacılık çözümümüz olan intermodal taşımacılıkta büyüme hedefini bu yıl çok daha agresif sürdürmek ana amacımız. Bu hedefe ulaşmak için de yeni komşu ülkeleri ekleyerek büyümeyi ve Avrupa'da ihracatımızın yüksek olduğu belli başlı destinasyonlar için parsiyel taşımacılığı hizmeti sunmayı, buna bağlı dağıtım ağını genişletmeyi planlıyoruz. Diğer taraftan Çin'de oluşturduğumuz bağlantılarla da bu pazarda iddialı oyuncuların biri olmayı amaçlıyoruz.

Özellikle vurgulamak istediğiniz mesajınız var mı?

Dünya genelinde lojistik sektöründe son yıllarda yaşanan sıkıntılar genel anlamda Türkiye için bir fırsata dönüşebiliyor. Bölgesel konumunun avantajlarını doğru kullanması neticesinde Türkiye'nin Asya-Avrupa arasında lojistik koridor olmasının önünde hiçbir engel bulunmuyor. Bu süreçte insan kaynağına ve teknolojiye yatırım yapan firmaların çok daha avantajlı bir konuma geçeceğini öngörüyoruz.

Move Intermodal Lojistik AŞ İtalya-İspanya Hat Yöneticisi Evren Erdan:

“EKİPMAN VE İSTİHDAMI ARTIRARAK BÜYÜMEYİ SÜRDÜRMEYİ HEDEFLİYORUZ”

Move Intermodal Lojistik AŞ İtalya-İspanya Hat Yöneticisi Evren Erdan, “Move Intermodal olarak kısa ve orta vadede hem ekipman çeşitliliğimizi artırarak hem de daha fazla istihdam sağlayarak büyümeyi sürdürmeyi hedefliyoruz” dedi.

Move Intermodal Lojistik AŞ İtalya-İspanya Hat Yöneticisi Evren Erdan, intermodal taşımacılık alanında hizmet vermek amacıyla faaliyete geçtiklerini ve intermodal taşımacılığın en başından beri uzmanlaştıkları ve operasyonel alt yapılarını uyarladıkları bir taşımacılık modeli olduğunu belirtti. Move Intermodal'ı rakiplerinden ayıran en önemli özelliğın alanında uzman bir kadro ile çalışması olduğunu kaydeden Evren Erdan, “Özmal ekipman çeşitliliğimiz sayesinde müşterilerimizin ihtiyaç ve taleplerine çözüm fırsatları sunabiliyoruz. Hacmimizin ezici çoğunluğunu batı ülkelerine yaptığımız taşımalar oluşturuyor fakat uzun soluklu iş birliği içinde olduğumuz acente ve iş ortaklarımız sayesinde farklı coğrafyalarda da hizmet sunabiliyoruz” dedi.

“2021’DE YÜZDE 100’E YAKIN BÜYÜME SAĞLADIK”

2021’in firmaları açısından emin adımlarla kontrol edilebilir bir büyüme gerçekleştirdikleri bir yıl olduğunu kaydeden Evren Erdan, “2021’de yüzde 100’e yakın bir büyüme gerçekleştirerek, 200 milyon TL üzerinde bir ciroya ulaştık. Yaklaşık 500 adet swap body yatırımı yaparak bir yandan filomuzu güçlendirmeye devam ettik. 2022 senesinde bu yatırımlarımız kademeli bir biçimde artarak devam edecek” diye konuştu.

Yeşil lojistiğın firma olarak hassasiyet gösterdiğimiz bir konu olduğunu altını çizen Evren Erdan, “Yönetim kadromuzun da yakından takip ettiği ve farkındalık yaratmayı hedeflediğimiz bir alan. Kullandığımız tren bağlantılarını maksimum seviyede tutarak karayolu karbon salınımını minimize etmek noktasında ciddi adımlar atıyoruz. Bu konuda bize güvenen ve desteklerini esirgemeyen müşterilerimize de CO2 sertifikası hediye ettiğimiz bir kampanya başlattık. Sonuçlar gerçekten umut verici, umarım bu



EVREN ERDAN: “2021’de yüzde 100’e yakın bir büyüme gerçekleştirerek, 200 milyon TL üzerinde bir ciroya ulaştık. Yaklaşık 500 adet swap body yatırımı yaparak bir yandan filomuzu güçlendirmeye devam ettik. 2022 senesinde bu yatırımlarımız kademeli bir biçimde artarak devam edecek.”

alanda toplumsal farkındalık artarak devam edecek” şeklinde konuştu.

Dünya ticareti ile paralel olarak Türkiye’nin dış ticaretinin son birkaç yıldır ciddi bir büyüme gerçekleştirdiğine değinen Evren Erdan, “Lojistik sektörü bu pozitif gelişmelerle birlikte hızla büyümeye devam ediyor. Firma olarak bu gelişmeleri yakından takip ederek stratejilerini bu yönde belirleyen bir iş geliştirme ekibine sahibiz. Kısa ve orta vadede hem ekipman çeşitliliğimizi artırarak hem de daha fazla istihdam sağlayarak büyümeyi sürdürmeyi hedefliyoruz” dedi.

Intermodal taşımacılığın birden çok taşıma modelinin senkronize bir biçimde kullanılarak yükün nihai teslim adresine ulaştırılmasını sağlayan bir taşımacılık modeli olduğunu kaydeden Evren Erdan, şöyle devam etti: “Son yıllarda intermodal alt yapısının geliştirilmesi konusunda olumlu adımlar atıldı fakat genel olarak değerlendirmem gerekirse Avrupa’nın bu anlamda çok gerisinde seyrediyoruz. Henüz ülkece kat etmemiz gereken yol bir hayli fazla” açıklamasını yaptı.

Evren Erdan, “Sektörel rekabetin hızlandığı ancak bununla beraber çok daha fazla istihdam alanının oluştuğu bir sektörün içinde yer alıyoruz. Rekabetin sektörümüzü değişime ve gelişime yönlendirmesini umut ediyorum çünkü ancak bu noktada rekabet fayda sağlayıcı bir etken olacak” değerlendirmesini yaptı.





INTERMODAL TAŞIMACILIKTA **AVRUPA'NIN ÖNCÜSÜ**



RELIABLE



FLEXIBLE



INTERMODAL



PRO-ACTIVE



SUSTAINABLE



+90 212 890 28 53



Mahmutbey Mahallesi Taşocağı Yolu Caddesi, Ağaoglu My Office 212 Site No: 3/79-80 / İstanbul, Bağcılar/Güneşli 34218, TR

ALGAN INTERMODAL OPERASYONLAR DİREKTÖRÜ MERAL DÖLEK:

“HİZMET ÜRETİP GÜVEN SUNUYORUZ”

Algan Intermodal Operasyonlar Direktörü Meral Dölek, “Gücümüz nispetinde, sahip olduğumuz bilgi ve birikimle, değerli müşterilerimize en doğru bilgileri aktararak, para kazanmaktan ziyade güven kazanmaya gayret ediyoruz” dedi.

2020 yılının Ekim ayında faaliyetlerine başlayan Algan Intermodal, lojistik sektöründe intermodal taşımacılık alanında hizmetlerine devam ediyor. Henüz genç bir firma olan Algan Intermodal, her yıl daha da yükselen bir ivmeyle büyümeyi hedefliyor. Algan Intermodal Operasyonlar Direktörü Meral Dölek, intermodal taşımacılık konusunda verdikleri hizmetler ve Algan Intermodal'ın hedefleriyle ilgili Ekovitrin'in sorularını cevaplandırdı.

Intermodal ve multimodal taşımacılık hakkında bilgi verir misiniz? Türkiye'de intermodal ve multimodal taşımacılığa bakışımızda karşımıza nasıl bir tablo çıkıyor?

Öncelikle çok güzel bir soru olduğunu belirtmek isterim. İntermodal ve Multimodal taşımacılık kavramları, sektörde çok fazla konuşulur ama kitabi anlamına gelince ciddi belirsizlikler yaşanır. Kimileri ucuz taşımacılık diye adlandırırken, kimileri de demiryolu taşımacılığı ile özdeşleştirir. Kısaca anlatmak gerekirse; kitabi anlamına göre Multimodal taşımacılıkta yükünüz, bulunduğunuz taşıma kabından başka bir taşıma kabına aktararak varış yerine doğru taşınmaya devam eder. Kardeşi gibi görülen İntermodal taşımacılıkta ise yükünüzün bulunduğu taşıma kabında herhangi bir değişiklik olmaz ve yükünüz, bulunduğu taşıma kabı ile bir başka taşıma moduna geçiş yapmak suretiyle varış adresine doğru yoluna devam eder.

Intermodal taşımacılıkta sunduğunuz çözümlerden bahsedebilir misiniz? Bu taşımacılık modunda firmanızı rakiplerinden ayıran özellikler nelerdir? Hangi intermodal hatlarda çalışıyor ve hangi ülkelere hizmet veriyorsunuz?

Biz şu konuda farklıyız, bu konuda daha değişik işler yapıyoruz demem doğru olmaz. İşimizi seviyoruz, stresi seviyoruz, sektör paydaşlarımızla ilişkilerimizi saygı ve sevgi çerçevesinde sıcak tutmaya çalışıyoruz, bilgiye önem veriyoruz, teknolojik gelişmeleri



MERAL DÖLEK: “Algan Intermodal sadece bir taşıma işleri organizatörü değil. Ülkemiz lojistik sektörünün nasıl daha ileriye gidebileceğini de sürekli araştıran bir yapıya sahibiz.”

yakından takip ediyoruz ve ne yaparsak yapalım, sürdürülebilir olması gayreti içerisindeyiz. Zor bir dönemden geçiyoruz. Taşıma kabının, farklı taşıma modları arasında yer değiştirdiği, en ufak bir gecikme ve/veya planlama hatasının yaratacağı sonuçların nelere mal olacağını biliyoruz. Bu sebepten haddimizi aşmamaya çalışıyoruz. Gücümüz nispetinde, sahip olduğumuz bilgi ve birikimle, değerli müşterilerimize en doğru bilgileri aktararak, para kazanmaktan ziyade güven kazanmaya gayret ediyoruz. Avrupa genelinde İntermodal hizmet verebiliyoruz ama her gün değişen piyasa koşulları var günümüzde. Bazı bölgelere intermodal taşımacılıkla daha rekabetçi navlun bedelleriyle ulaşabilirken, bazı bölgelerde yüksek kalabiliyoruz.

“BİZİM İÇİN VERİMLİLİK ÇOK ÖNEMLİ”

Algan Intermodal'ın, intermodal taşımacılık ve demiryolu lojistiğinde ulaştığı büyüklüğü rakamsal verilerle anlatır mısınız?

2021 yılında hangi yatırımlara imza attınız?

Ekipman sayımızı çoğaltmaya gayret ediyoruz. Bunu yaparken, piyasa koşullarını da göz önünde bulunduruyoruz. Rakamsal verilerden ziyade, işimizi ne kadar doğru yapıyoruz kısmına daha fazla önem veriyoruz. Çünkü rakamlar yanıltıcı olabilir. 1000 adet yükleme yapmış ve karşılığında 3.000.000€ ciro yapmış olabilirsiniz ama bu ciroyla zarar etmiş de olabilirsiniz. Elbette matematik çok önemli ama Algan İntermodal için, yaptığımız işin verimliliği her şeyden daha önemlidir.

“SEKTÖRÜ SÜREKLİ ARAŞTIRAN BİR YAPIYA SAHİBİZ”

“Yeşil ve çevreye duyarlı lojistik” konusunda neler yapıyorsunuz?

Algan İntermodal 2020 yılı Ekim ayında kuruldu. Kurulmasındaki temel amaç; farklı neler yapabiliriz sorusu için düşünülen cevapların fiiliyata geçirilmesiydi. Ne kadar başarılı olduk sorusunun cevabını vermek için daha çok erken. Öncelikle şunu düşünebilmek



lazım; CO2 salınımını en aza indirebilmek için dünya mücadeleye veriyor. Elimizde birçok veri var. Burada anlatmaya kalksam, muhtemelen bir sayınızı bize ayırmanız gerekir ama şu algıyı kırmak için kısa bir örnek vereceğim. Elektrikli her taşıtın düşük karbon emisyonlu olabileceğine dair yerleşmiş bir algı var sektörümüzde ve sektör dışı insanlarımızda. Ülkemizde üretilen her kilovatsaat elektrik, 450 gram sera gazı emisyonuna yol açıyor. Mesela elimde İstanbul-Ankara arasında sefer yapan YHT 16.640 kWh elektrik tüketiyor ve bunun karşılığında 7.488 kg CO2-eq sera gazı emisyonuna neden oluyor. Aynı mesafede seferini tamamlayan yolcu otobüsünde ise bu rakam 407,16 kg CO2-eq. Bakın, treni bir anda gözünüzden düşürdüm değil mi? Bunu nasıl değiştirebiliriz diye soracak olursanız; öncelikle fosil yakıtlarla elektrik üretimini nasıl bitirebilir ve/veya azaltabiliriz diye araştırmalar yapmalıyız. Yenilenebilir enerjinin, fosil yakıtlara göre payını çoğaltmamız gerektiğinin bilincine sahip olmalıyız. Ne yazık ki; ülkemizde fosil yakıtla dayalı elektrik üretiminin payı daha fazla. Gördüğünüz üzere Algan Intermodal sadece bir taşıma işleri organizatörü değil aslında. Ülkemiz lojistik sektörünün nasıl daha ileriye gidebileceğini de sürekli araştıran bir yapıya sahibiz.

“HER GEÇEN YIL DAHA YÜKSEK BİR İVMEYLE BÜYÜMEYE DEVAM EDECEĞİZ”

Intermodal taşımacılıkta kısa ve uzun vadedeki hedefleriniz ile yatırım planlarınızı paylaşır mısınız?

Algan Intermodal, her geçen sene daha yüksek bir ivmeyle büyümeye devam edecek. Algan çatısı altına giren 4 yıllık lojistik bölümü mezunlarının yetiştiği, kendi masalarında, her biri o iş yerinin gerçek sahibi gibi işlerini benimsediği ve yıllar geçtikçe yerlerine gelenleri, aldıkları iş terbiyesiyle yetiştirdikleri bir akademi görünümüyle büyüyecek. Bununla beraber ekipman havuzumuzu büyüteceğiz. Teknolojiye daha fazla yatırım yapmanın gerekliliğinin farkındayız ve bu konuyla ilgili yazılım ekibimizle sürekli toplantılar yapıyoruz.

“LOJİSTİK DURUNCA HAYAT DURUR”

Intermodal ve demiryolu taşımacılığında yaşanan sorunlar var mı? Devletten beklentileriniz nelerdir?

İki büyük sorun var aslında. Öncelikli sorun bilgilendirme anlamında yaşanan eksiklikler. Bilgi paylaştıkça değer kazanır ama ne yazık ki intermodal taşımacılık, multimodal taşımacılık ve demiryolu taşımacılığı bir sır gibi saklanıyor. Saklanan bir şey nasıl değer ve önem kazanır diye ben size sormak isterim. TCDD, kapılarını sektör derneklerine açmalıdır. Neler yapılmalıdır; eksikler nelerdir, hepsini çok iyi biliyor ve notlarını

alıyoruz ama bunu fiiliyata dökebileceğimiz tek kurum TCDD olup, konuyla ilgili çalıştaylar yapılmasını dört gözle bekliyoruz.

Özellikle vurgulamak istediğiniz mesajınız var mı?

Her geçen gün, hem sosyal hem de ticari hayat daha fazla zorlaşıyor. Maliyetler her geçen gün daha fazla artıyor. Maliyet hesaplamaları önce yıllıktan altı aylığa inmişti; bugünlerde aylık, hatta haftalık maliyet hesaplamaları yapıyoruz. Endişemiz, çok daha kötü günlerin yakın olduğu yönündedir. Bu nedenle gerek sektör paydaşlarımızın gerekse de uluslararası ticaretle uğraşan iş dünyasının çok dikkatli olmaları gerektiğini vurgulamak isterim. Tüm kazanımlarımızın bir gecede yok olabileceği günler içerisindeyiz. Lojistik durunca hayat durur, doğru ama hayatı akışına bırakmayan binlerce nedeni terazinin neresine koymalıyız? Hastalıklar ve savaşların önü arkası kesilmiyor. Tam insanlık nefes alacak derken, yeni bir sorun geliyor yanı başımıza. Umarım herkesin mutlu olduğu ve sadece iyilerin kazandığı güzel bir dünyada yaşarız. Ve bu dünyanın, bizlere geleceğimizin emaneti olduğunun bilincine varabiliriz.

Pireis Mahallesi, 1993 Sok. Semerkand Evleri, A Blok, D:4 Esenyurt, İstanbul - Tel: 0 532 324 26 63

 alganintermodal

 alganintermodal

 alganintermodal

www.alganintermodal.com info@alganintermodal.com

TTS Lojistik İtalya Hat Müdürü Hakan Çil:

“INTERMODAL TAŞIMACILIKTA KALİTELİ VE BUTİK HİZMET ANLAYIŞINA SAHİBİZ”

TTS Lojistik İtalya Hat Müdürü Hakan Çil, “TTS Lojistik olarak sahip olduğumuz kaliteli ve butik hizmet anlayışı, bizi rakiplerimizden ayıran en büyük özellik” şeklinde konuştu.

TTS Lojistik İtalya Hat Müdürü Hakan Çil, TTS lojistik olarak kaliteden asla taviz vermeden, müşterilerine butik hizmet ve çözümler sunduklarını söyledi. Kaliteli ve butik hizmet anlayışlarının TTS Lojistik’i rakiplerinden ayıran en büyük özellik olduğunun altını çizen Hakan Çil, “İtalya hattı intermodalda bizim ana hattımız konumunda. İtalya dışında Slovenya, Avusturya, İsviçre ve Almanya, intermodal olarak hizmet verdiğimiz diğer hatlar” dedi.

Türkiye-İtalya-Türkiye hattında sadece karayolu ve Ro-Ro servisi kullandıklarını belirten Hakan Çil, “Demiryolunu kullanmadığımızdan dolayı İtalya hattımızın servisi son derece etkin ve hızlı oluyor. Hatta dorsecilik yapan çoğu rakibimizden daha kısa terminlerimizin olduğunu biliyoruz. Sahip olduğumuz acente ağı, ekipman ve tecrübelerimizle özellikle parsiyel taşımaları da intermodal sistemimize dahil ederek, normal bir karayolu servisi hızında hizmet verebiliyoruz. Bunun dışında intermodal departmanı bünyesindeki tüm ekip arkadaşlarımız İtalyanca ve İngilizceyi çok iyi seviyede konuştuğundan, yurt dışı müşteri ve acente ağıımız çok etkin bir süreçle yönetiliyor. Bu da bizim rakiplerimizden daha avantajlı olmamızı sağlayan en büyük etken” diye konuştu.

“48 ARAÇLIK FİLOYA ULAŞTIK”

TTS Lojistik olarak intermodal taşımacılığa 2016 yılında sadece 4 adet ünite ile başladıklarına değinen Hakan Çil, “Bugün tenteli treyler, çekici, swap body ve konteyner şasesden oluşan 48 araçlık bir filo ulaştık. Özellikle 2021 yılı yatırımlarımızın en yüksek seviyeye ulaştığı bir dönem oldu. Her zaman uzun vadede hedefler koyarak, sağlam ve emin adımlarla büyüme hedefindeyiz. Kısa vadede araç sayılarımızın artması ile ilgili hedeflerimiz mevcut. Orta vadede ise İtalya’da bir ofis oluşumuna sıcak bakıyoruz” şeklinde konuştu.



HAKAN ÇİL: “Özellikle 2021 yılı yatırımlarımızın en yüksek seviyeye ulaştığı bir dönem oldu. Her zaman uzun vadede hedefler koyarak, sağlam ve emin adımlarla büyüme hedefindeyiz.”

Intermodal taşımacılığın çevreci bir taşıma türü olduğuna dikkat çeken Hakan Çil, “Genel anlamda fosil yakıtların tüketiminde büyük düşüş sağladığından, dünyamız daha yeşil ve temiz olarak kalıyor. Son yıllarda ülkemiz intermodal taşımacılıkta hatırı sayılır bir gelişme gösterdi, dış pazarlarda yabancı rakipleri ile rekabet edecek bir güce ulaştı. Bana göre biraz da olması gerekenden daha hızlı büyüdüğünden bu durumu obez olmuş bir çocuğun gelişimine benzetebiliriz. Alt yapıların ve gereken ekipmanların tam yeterli olmamasından kaynaklı, kontrolsüz büyümenin de etkisiyle, bazen hizmet ve operasyon süreçlerinde sıkıntılar meydana geliyor. Zaman içerisinde yapılacak yatırımlar bu sıkıntılı süreçlerin bertaraf edilmesini sağlayacak” dedi.

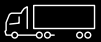
Intermodal taşımacılıktaki sorunlara da değinen Hakan Çil, “Sorunların en başında liman ve ekipman sorununun olduğunu

düşünüyorum. Özellikle Trieste Limanı ile ilgili ciddi bir roll-trailer (ekipman) ve yer sorunu olduğunu bildiğimden, öncelikle Devletimizden İtalyan mercilerle eşgüdömlü çalışarak, bu sorunları kısa vadede çözmesini talep ediyorum. Lojistik, ülkemizin yükselen yıldızı ve intermodal da bu yıldızın kuyruğu. Kısa, orta ve uzun vadede bu sektörün çok daha gelişeceğine ve ülkemizin yükselen kuyruklu yıldızı olmaya devam edeceğine tüm kalbimle inanıyorum” açıklamasını yaptı.



Sizi Geleceğe Taşıyacak Hayallerimiz Var!

TTS 1994 yılından bu yana, Türkiye'nin alanında lider şirketlerine uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri vermektedir. Uygun maliyetlerle, minimum zamanda teslimat ve depolama hizmetlerini butik olarak sunan TTS, müşteri memnuniyetini her zaman ön planda tutmaktadır. Beklentileri tam olarak yerine getirebilmek adına sürekli gelişen teknolojileri ve iletişim sistemlerini kullanmaktadır. Özellikle müşteri ile direkt temas halinde olan çalışanlarının ve hizmet sağlayıcılarının mutluluğunu da üst düzeyde tutarak üretimden satış sonrası hizmetleri de kapsayan zincirin en önemli halkalarından birini tamamlamaktadır. Üst düzey deneyime ve farklı alanlarda bilgi birikimine sahip çalışanları ile yüksek kalitede lojistik ve taşımacılık hizmeti için var gücü ile çalışmaktadır.



ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

ULUSLARARASI HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI



ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

LOJİSTİK VE DEPOLAMA





HOPAPORT'TA 2021'DE 676 BİN TON YÜK ELLEÇLENDİ

Hopaport'ta 2021 yılında 150 gemiye hizmet verilirken toplam 676 bin ton yük elleçlendi. Limanda özellikle yıl sonunda Kasım ayında 99 bin 552 ton yük elleçlenmesi ile yılın en çok işlemi yapıldı.

Hopaport'ta 2021 yılında 258 bin 464 ton ithalat yapılırken, transit yükleme ve boşaltma rakamları toplamda 51 bin 185 ton olarak gerçekleşti. Hopaport'ta 2021 yılında 336 bin 225 ton kabotaj yükleme yapılırken, 30 bin 133 ton kabotaj tahliye işlemi gerçekleştirildiği açıklandı.

Türkiye'nin ve bölgenin önemli limanları arasına girmeyi başaran Hopaport, 2021 liman hareket bilgilerini açıkladı. Hopaport'ta 2021 yılında 150 gemiye hizmet verilirken toplamda 676 bin ton yük elleçlendi. Limanda özellikle

yılın sonunda Kasım ayında 99 bin 552 ton yük elleçlenmesi ile yılın en çok işlemi yapıldı.

Hopaport Genel Müdürü Meriç Burçin Özer, pandemi sürecinin limandaki hareketlerde önemli bir olumsuz etki yarattığını söyleyerek, "Yıl içinde en düşük işlem Mayıs ayında 24 bin 307 ton ve Ekim ayında da 36 bin 312 ton olarak gerçekleşti. Buna rağmen Haziran ayında 82 bin 503 ton ve Kasım ayında da 99 bin 552 ton işlem ile yılın en çok işlemleri yapıldı. Hopaport liman sahasındaki tüm terminallerde ciddi bir masraf edilerek yangın söndürme sistemlerinin

yenilenmesine paralel, tank terminali de bulunan tüm tanklar yeniden bakımdan geçirildi, söndürme sistemleri de komple yenilendi. Uzun bir aradan sonra Tank Terminalinde 22 bin 934 tonluk işlem gerçekleştirilmesi bizim açısından önemli bir gelişme. Çimento Terminali ve Tahıl Terminalinde bulunan silolar komple olarak kullanıldı. Liman sahasında bulunan tüm kapalı ambarlar hizmete alındı ve çeşitli ürünler bu ambarlarda depolanmaya devam edildi. Pandemi sürecinin etkisi ile kullanıma hazır hale getirilen LPG terminalinin işletilmesi konusundaki

görüşmeler 2022 yılına sarktı. Bu terminalin en kısa sürede işletilmesi, 2022 yılı hedeflerimizin başında geliyor” diye konuştu. Meriç Burçin Özer, 2 yılı aşkın bir süredir yaşanan pandemi sürecinin ülkemizdeki tüm sektörleri olduğu gibi denizcilik sektörünü de olumsuz etkilediğini belirterek, buna rağmen sektörün büyük özveri göstererek hareketliliğin devam ettirilmesini sağlama adına ellerini taşın altına sokarak çalışmaya devam ettiklerini ifade etti. Hopaport olarak bu süreçten kendilerinin de etkilendiğini ifade eden Meriç Burçin Özer, tasarruf tedbirlerini devreye sokarak ama hiçbir personeli de istifa ve emeklilik haricinde işten çıkartmadan süreci bugünle kadar taşıdıklarını söyledi.

Asıl hedeflerinin limanda ürün çeşitliliğini artırmak olduğunu ve her yıl da değişik ürünlerin limana gelmesini sağlayarak krizden en az zararla çıkmaya çalıştıklarını ifade eden Meriç Burçin Özer, “Her yıl bu konuda yeni adımlar atıyoruz. Temelde birkaç kalemde işlem yapılan limanımızda bugün 15 değişik kalemde ürün elleçlemesi yapılmasını başardık, 2022 yılında bu sayıyı daha artırma adına lojistik departmanımızla ara vermeden çalışmalarımıza devam ediyoruz” dedi.

“LİMANA GELEN GEMİLERİN TONAJLARI YÜKSELDİ”

Hopaport'a gelen gemilerin tonajlarının da yükseldiğini ifade eden Meriç Burçin Özer, “Biz de tüm departmanlarımız ve saha çalışanlarımızla 7/24 hizmet verebilecek konumda tonaj ayırımı gözetmeksizin hizmete



HOPAPORT GENEL MÜDÜRÜ MERİÇ BURÇİN ÖZER: “Temelde birkaç kalemde işlem yapılan limanımızda bugün 15 değişik kalemde ürün elleçlemesi yapılmasını başardık, 2022 yılında bu sayıyı daha artırma adına lojistik departmanımızla ara vermeden çalışmalarımıza devam ediyoruz.”

hazırlıklıyız. Yakın zamanda büyük tonajlı proje kargo yüklerinin elleçlemelerini başarıyla gerçekleştirdik ve 2022 yılında da böyleli yüklerin limanımız üzerinden tahliyesi anlamında görüşmelere devam ediyoruz. Özellikle liman işletme süremizin uzatılması ile artık 2022 yılında ileriye dönük projelerimizi yeniden masaya yatırarak değerlendirmeye başlayacağız. Bu arada gerek Hopa Ticaret ve Sanayi Odası'nın gerekse S.S Hopa Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve Hopa nakliye sektörünün çalışmalarımıza

verdiği destek ile 2022, çalışmalarımızın ivmesini de yükselteceğimiz bir yıl olacak. Hopaport olarak 100'ün üzerinde çalışanımızla ve bu çalışanlarımızın aileleri ve çocuklarını da düşünürsek istihdama da ciddi katkı sunmaya çalışıyoruz. Genel olarak düşünüldüğünde Ülkemiz, bölgemiz, İlimiz ve Hopa'mız ekonomisine katkı sunma adına yorulmadan, sürekli üretme adına mesai arkadaşlarımızla tüm zorluklara rağmen çalışmalarımıza ara vermeden çalışmaya devam edeceğiz” şeklinde konuştu.



DB SCHENKER ARKAS'IN YENİ GENEL MÜDÜRÜ ÖZGÜR AL

Türkiye'nin önde gelen lojistik servis sağlayıcısı DB Schenker Arkas'ın yönetim kurulunda yeni Genel Müdür ataması gerçekleştirildi. Özgür Al, 1 Mart 2022 tarihinden itibaren şirketin Genel Müdürü olarak görev yapıyor. Özgür Al, lojistik sektöründe genel müdür olarak görev aldığı 20 yıllık profesyonel iş yaşamında Karadeniz'den Hint Yarımadası'na kadar 20'den fazla ülkenin sorumluluğu ile birlikte iki adet bölge ofisinin açılışına öncülük etti ve gelişen pazarlarda organizasyonlarını büyültmeye devam etti. Özgür Al, aynı zamanda Alman-Türk Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Üyesi.

KURULUŞUNUN 150. YILINI KUTLUYOR

130'dan fazla ülkedeki 2 bin 100'den fazla lokasyonda 74 bin 500'den fazla çalışanıyla DB Schenker, dünyanın önde gelen lojistik sağlayıcılarından biri ve 2022 yılında kuruluşunun 150. yılını kutluyor. Türkiye'de 25 yıl

aşkın devam ettirdiği başarılı iş operasyonlarıyla DB Schenker Arkas, 140 bin metrekaresi aşan lojistik kapasiteye sahip 8 lokasyonda 500'den fazla kişiyi istihdam ediyor. Türkiye pazarında lider bir lojistik sağlayıcısı olan şirket, entegre lojistik çözümleri ve karayolu taşımacılığı, havayolu ve denizyolu taşımacılığı, kontrat lojistiği, multimodal çözümler, depolama, katma değerli hizmetler ve fuar lojistiği için geniş bir hizmet yelpazesi sunuyor.



Özgür Al, 1 Mart 2022 tarihinden itibaren şirketin Genel Müdürü olarak görev yapıyor.

VİP, YİNE TIRSAN'I TERCİH ETTİ

Yıllardır başarılı tecrübesi ile Türkiye-Fransa ve Fransa-Türkiye hattında müşterilerine karayolu hizmeti sunan VIP Uluslararası Taşımacılık, tamamı Tirsan'dan oluşan filosuna 50 adet Tirsan T.SCD M Tren Yüklemeli Mega Çift Katlı Tenteli Perdeli Treyler ve 20 adet Talson TTG Tren Yüklemeli Tekstil Taşıyıcı Treyler ekledi. Yeni yatırımıyla birlikte firmanın, Tirsan araç sayısı 200'e ulaştı.

VIP Uluslararası Taşımacılık'ın Hadımköy'deki tesislerinde gerçekleştirilen teslimat törenine, VIP Uluslararası Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkanı Ali Sait Ünlü, İhracat Müdürü Şeref Seçkin, İthalat Müdürü Onur Demir, Muhasebe Müdürü Cem Uygur, Pazarlama Müdürü Gönül Aycan, İşletme Müdürü Vedat Tutu, teslimatta hazır bulunan firma çalışanları, Tirsan Treyler Satış Koordinatörü Ertuğrul Erkoç ve Satış Yöneticisi Özgür Ayçiçek katılım gösterdi. VIP Uluslararası Taşımacılık Yönetim Kurulu



Teslimat töreni, VIP Uluslararası Taşımacılık'ın Hadımköy'deki tesislerinde gerçekleştirildi.

Başkanı Ali Sait Ünlü, "Tirsan, firmamız için çok önemli bir yere sahip. Gerek yıllarca sürdürmüş olduğumuz başarılı iş birliğimiz, gerek araçlarının kalitesi ve üstün performansı, gerekse satış sonrası sahip olduğu geniş servis

ağı ile her zaman ve her koşulda yanımızda olması bizim için çok kıymetli. VIP Uluslararası Taşımacılık olarak, sahip olduğumuz en-gin tecrübemiz ve bilgi birikimimiz ile yıllardır müşterilerimize filomuzdaki Tirsan araçlarımızla kaliteli ve güvenli lojistik hizmeti sağlıyoruz" şeklinde konuştu.

Tirsan Treyler Satış Koordinatörü Ertuğrul Erkoç da, "1998 yılından bu yana VIP Uluslararası Taşımacılık ile güçlü bir iş birliği içerisindeyiz. Yıllardır devam ettirdiğimiz bu başarılı iş birliğimizden dolayı bizlerde Tirsan olarak, VIP Uluslararası Taşımacılığı ailemizden biri olarak görüyoruz. Teslimatını gerçekleştirdiğimiz, Tirsan T.SCD M treyler ile birlikte müşterimizin filosunda 130 adet tren yüklemeli araç bulunuyor. Çift Katlı Tren Yüklemeli Mega Tenteli Perdeli Treyler, 24 adet çift kat profilden oluşan, 10.6 ton taşıma kapasitesine sahip çift kat özelliği ile toplamda 67 adet Euro-Palet taşıma avantajı sağlıyor" dedi.

HOPAPORT

"BİZ ÜLKEMİZİN GELECEĞİ İÇİN ÇALIŞIYORUZ"

"ÜLKEMİZİN HEM KARA, HEM DENİZ SINIR KAPISI OLAN TEK LİMANI"



1346 M. RIHTIM ● KAPALI ALAN: 18.220m² ● AÇIK ALAN: 102.462m²

TAHİL DEPOLAMA: 10.000 ton ● TANK TERMİNALİ: 32.000m³ ● ÇİMENTO TERMİNALİ: 8.300 ton

HER TÜRLÜ ELLEÇLEMeye UYGUN MAKİNE PARKI



PARK DENİZCİLİK VE HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş

Ortahopa Mah. Liman Cad. 08600 Hopa / ARTVİN Tel: +90 466 351 22 59 Faks: +90 466 351 47 91

E-mail: hopaport@hopaport.com.tr www.hopaport.com.tr

MERCEDES-BENZ TÜRK'TEN TRANSAKTAŞ GLOBAL LOJİSTİK'E 100 ADET 1853 LS TESLİMATI

Transaktaş Global Lojistik, 20 farklı renkte ve 10'u Plus paket olmak üzere toplam 100 adet 1853 LS'yi düzenlenen törenle teslim aldı. Taşımacılık faaliyetlerini 1995 yılından bu yana aralıksız olarak sürdüren Transaktaş Global Lojistik'in araç filosunda 150 adedi aşkın Mercedes-Benz Actros modellerinden bulunuyor. Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'in sağladığı kredi ve takas olanakları ile yapılan satışın ardından Kapadokya'da gerçekleştirilen teslimatta, Transaktaş Global Lojistik Kurucusu Ahmet Aktaş, araçları Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Grup Müdürü Yusuf Adıgüzel ve Koluman Tarsus Kamyon Satış Müdürü Onur Kahyalar'dan teslim aldı.

Başta Avrupa ve Orta Doğu olmak üzere uluslararası nakliye alanında hizmet veren Mersin merkezli Transaktaş Global Lojistik ile Mercedes-Benz Türk arasında 2017'den itibaren süren iş birliği, 100 adetlik teslimatla güçlenerek devam ediyor. Tamamlanan teslimatla birlikte, Transaktaş Global Lojistik'in 2017 yılından bu yana Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Türk, Transaktaş Global Lojistik'e 100 adet 1853 LS teslim etti. Transaktaş Global Lojistik, teslim aldığı 100 adet yeni Mercedes-Benz yıldızlı aracını uluslararası nakliye alanında kullanacak.

Türk'ten satın aldığı toplam araç sayısı 200 adedi aştı. Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Grup Müdürü Yusuf Adıgüzel, yaptığı açıklamada, "Transaktaş Global Lojistik'in talebi üzerine farklı opsiyonlarla Aksaray Kamyon Fabrikası'nda ürettiğimiz 100 adet Actros 1853 LS'yi teslim etmekten dolayı çok mutluyuz. Bu özel kamyonlarımızın Transaktaş Global Lojistik'e hayırlı olmasını diliyoruz,

satışta emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunuyorum" dedi. Transaktaş Global Lojistik Kurucusu Ahmet Aktaş, teslimat sırasında yaptığı konuşmada; "Yüksek standartları, kalitesi, güvenliği, performansı, yakıt tasarrufu, düşük işletme maliyetleri sebebiyle şoförümüzün öncelikli tercihi olan Mercedes-Benz Actros modellerini filomuzaya katmaya devam edeceğiz" şeklinde konuştu.

MERCEDES-BENZ TÜRK'TEN GÜNEY EKSPORT'A 200 ADET ACTROS

1982 yılından bu yana lojistik sektöründe faaliyet gösteren Güney Ekspor, Mercedes-Benz Türk'ten teslim aldığı en son teknolojiye sahip 200 adet Mercedes-Benz Actros ile filosunun gücünü artırdı. Şirketin teslim aldığı araçların 180 adedi Actros 1848 LS, 20 adedi ise Actros 3232 ADR'den oluşuyor. Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'in kredi desteğiyle Mercedes-Benz Türk bayisi Heska tarafından satış işlemleri yapılan araçlar için 16 Mart 2022 tarihinde Adana Onbaşılar Kebap'ta yüksek katılım ile teslimat töreni gerçekleştirildi. Düzenlenen törende araçlar; Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt, Mercedes-Benz Türk Kamyon Filo Satış Grup Müdürü Yusuf Adıgüzel, Mercedes-Benz Türk Satış Sonrası Hizmetler Direktörü Tolga Bilgisu, Mercedes-Benz Türk Kamyon & Otobüs Pazarlama İletişimi ve Müşteri Yönetimi Grup Müdürü Serra Yeşilyurt, Mercedes-Benz Türk Kamyon Ürün Yönetimi Grup Müdürü Çağdaş Özen, Heska Yönetim Kurulu Başkanı Hekim Toloğ, Heska Yönetim Kurulu Üyesi Hamdi Yüncü, Heska Kamyon Satış Müdürü İlyas Toloğ



Mercedes-Benz Finansal Hizmetler'in kredi desteğiyle satış gerçekleştirilen araçlar için 16 Mart'ta Adana'da teslimat töreni düzenlendi.

tarafından Güney Ekspor Yönetim Kurulu Başkanı Abdülkadir Şimşek, Güney Ekspor Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mehmet Aksoy, Güney Ekspor Yönetim Kurulu Üyesi Latif Şimşek, Güney Ekspor Yönetim Kurulu Üyesi Halil İbrahim Aksoy, Güney Ekspor Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Aksoy ve Güney Ekspor Genel Müdürü Ömer Akşay'a teslim edildi.

Mercedes-Benz Türk Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt, konu hakkında şunları söyledi: "Lüks, konfor, güvenlik ve teknolojiye bir üstünü sunan Actros ailesi; sahip olduğu güvenlik donanımları, konforu

ve düşük işletme maliyeti ile yıllardır Türkiye kamyon pazarının en çok tercih edilen modellerinden biri. Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikamızda ürettiğimiz son teknolojiye sahip Actros model araçlarımızın Güney Ekspor'un filosuna katılmasından ötürü gurur duyuyoruz."

Güney Ekspor Yönetim Kurulu Başkanı Abdülkadir Şimşek de, "125 yıllık geçmişe, kalite, konfor ve prestije sahip bir firma olan Mercedes-Benz, geleceğe ışık tutan inovasyon fikirleri, geniş servis ağı ve çözüm odaklı anlayışı ile Türkiye'nin her yerinde daima yanımızda yer alıyor" dedi.