

UTA Lojistik

NİSAN 2020 YIL 26 SAYI 4

Emre Eldener

Lojistik sektörünün
COVID-19
envanteri

Ali Ercan Güleç

KRİZDEN ?
demiryolu
nasıl çıkacak

Hakan Genç

Limanlarda
KİRA
BEDELLERİ
yeniden
belirlenmeli

Kosta Sandalcı Lojistiğin korona ilacı

DENETİMLİ
SERBESTİ

Taner Ankara

ÖZEL TEŞVİK
PAKETİ
hazırlanmalı

LOJİSTİKTE
TEMASSIZ DÖNEM

10
SORUDA
Konşimentoda
CLEAN ON BOARD

DEİK ve UTİKAD
sektörü online
buluşturdu

PAN
LOGISTICS

www.panlogistics.com.tr

444 7 726



PAN FLASH
Hızı ile Tanışın

İhracat Kargonuzu
24 Saatte
Teslim Ediyoruz



24 SAATTE
TESLİMAT!



- 15.000 € mal bedeline
- 300 KG brüt ağırlığa kadar
- Gümrükleme vekaleti olmadan
- Kapınızdan-Dünyanın direkt uçulan her havalimanına

5. EKONOMİ ve LOJİSTİK ZİRVESİ

EKONOMİ ve LOJİSTİKTE DEĞİŞİMİN ROTASI
YENİ TEKNOLOJİLER ve TRENDLER

Ekonomi dünyası, reel sektörler, kamu ve lojistik sektöründen güçlü bir katılımın sağlandığı

5. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi

4 Haziran 2020 tarihinde

İstanbul'da

gerçekleştirilecek.



PARALEL OTURUMLAR

- ▶ PERAKENDE ve DAĞITIM LOJİSTİĞİ
- ▶ PROJE & AĞIR YÜK ve ENERJİ LOJİSTİĞİ
- ▶ TEKSTİL LOJİSTİĞİ
- ▶ TEHLİKELİ ve KİMYEVİ MADDELER LOJİSTİĞİ
- ▶ OTOMOTİV ve YAN SANAYİ LOJİSTİĞİ
- ▶ GIDA LOJİSTİĞİ
- ▶ SAĞLIK ve PHARMA LOJİSTİĞİ
- ▶ E-TİCARET ve LOJİSTİK

KATILIM ve
DETAYLI BİLGİ

uta@esmyayincilik.com.tr

T: 0212 283 55 65

5. YILIN LOJİSTİKTE
BAŞARI ÖDÜLLERİ
TÖRENİ ve GALA YEMEĞİ

www.ekonomivelojistikzirvesi.com

BU LEZZETLERİN,
SOFRALARA **TAZE**
ULAŞMASINDA EMEĞİMİZ ÇOK...



B2 CARGO®

B2 Cargo Lojistik Hizmetler A.Ş.

**PARSİYEL SOĞUK ZİNCİR
TAŞIMACILIĞINDA
UZMANI**

B2 Cargo, 17 Dağıtım deposu ve 200 ün üzerinde tamamı çoklu rejim frigorifik özellikli araç filosu ile, İster 1 koli, isterseniz kamyonlarca kuru, soğuk ya da donuk yüklerinizi aynı özen ve sürat ile yerlerine ulaştırıyor.

Donuk

-18°C / -26°C

Soğuk

+4°C / +8°C

Serin

+15°C / +18°C

Kuru

+18°C ve Üstü

www.b2cargo.com | [f](#) [t](#) [i](#) /b2cargo

T. +90 212 640 86 40 | F. +90 212 640 86 48 | info@b2cargo.com

20

Lojistiğin
korona ilacı
denetimli serbesti



Kosta Sandalcı

22

Lojistiğe
özel teşvik paketi
hazırlanmalı



Taner Ankara

26

Lojistikçilerden
virüse karşı
10 maddelik
tedbir önerisi



30

Limanlarda
kira bedelleri
yeniden belirlenmeli



Hakan Genç

36

Dış ticarete
temassız dönem
başladı



Bakan Ruhsar Pekcan

54

10 SORUDA:
Konşimentoda
CLEAN ON BOARD



Ahmet Aytoğan

» İÇİNDEKİLER



DOSYA

KORONAVİRÜS VE LOJİSTİK

- 20 Lojistiğin korona ilacı denetimli serbesti
- 22 Lojistiğe özel teşvik paketi hazırlanmalı
- 24 Lojistikte korona alarmı; taşımacılar düşüyor, maliyetler artıyor
- 26 Lojistikçilerden virüse karşı 10 maddelik tedbir önerisi
- 30 Limanlarda kira bedelleri yeniden belirlenmeli
- 33 Turkish Cargo, kargo uçaklarında sefer frekans sayısını artırdı
- 35 Kargocuların yükü arttı!
- 36 Dış ticarete temassız dönem başladı
- 40 Covid-19 ekonomiye bir yıllık fatura kesti
- 42 Covid-19 sonrası şirketleri yeni normale hazırlayacak 5 adım

HABER

- 46 Otomotivde 2025'e kadar kuralları değişecek

LOJİSTİK STRATEJİ

- 32 Tarık Ateş: COVID-19 ile savaşımız ve lojistik

LOJİSTİK GÜNDEM

- 34 Seyhan Gülhan: COVID- 19'un lojistik & tedarik zincirine etkisi



Lojistik sektörünün COVID-19 envanteri

EMRE ELDENER
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı



Koronavirüsün etkilerine karşı demiryolu çözümü

ALİ ERCAN GÜLEÇ
Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

444 BATU
2 2 8 8

 **BATU International
Logistics**

Dünyanın 193 ülkesi ve 789 şehrinde bulunan
6648 acentemiz aracılığıyla
size **Global Lojistik Ağımızın** gücünü sunuyor,
Türkiye'yi dünyaya bağlıyoruz.

TÜRKİYE MERKEZ OFİS - TURKEY HEAD OFFICE

Oruçreis Mah. Tekstilkent Cad. Koza Plaza B Blok,
No:12/B K:2 D:6-7 Atışalanı / Esenler 34235 - İSTANBUL
Tel: +90 212 444 22 88 Fax: +90 212 438 58 30
E-mail: info@batulogistics.com - Web: www.batulogistics.com

GEBZE ANTREPO

Barış Mahallesi 1805/3 Sokak No:2 Gebze-KOCAELİ
Tel: 0262 646 40 04 Pbx
Fax: 0262 646 44 05



EDİTÖRDEN

Cem KAÇMAZ

cemk@esmyayincilik.com.tr



LOJİSTİĞE VİRÜS AYARI

Cin'de ortaya çıkıp kısa sürede küresel bir tehdit haline gelen koronavirüs salgını üretimden tüketime, uluslararası ilişkilerden eğitime, ulaşımdan eğlenceye, dini ibadetlerden spor etkinliklerine kadar akla gelebilecek her alanda toplumsal yaşamı etkisi altına aldı. Birçok toplumsal alışkanlık da şimdiden değişmeye başladı. Dünyanın her yerinde uluslararası zirveler, kongreler, eğitim-öğretim faaliyetleri, büyük spor müsabakaları, kültür ve turizm ziyaretleri, festivaller ve fuarlar ardı ardına iptal edildi veya sanal ortama aktarıldı.

Uzmanlar, ekonomik, politik, sosyo-kültürel ve çevresel sistemler üzerinde önemli etkileri bulunan mevcut durumun geri dönüşü olmayan geniş çaplı bir toplumsal değişime de zemin hazırladığını belirtiyor. Öyle ki, salgınla birlikte sosyal ilişkilerin yanı sıra çok sayıda işletmenin web konferansı, anında mesajlaşma veya e-posta gibi örgütsel çalışma teknolojilerini kullanmasıyla iş dünyasında da yeni bir dönem başladı. "Home-office (evden çalışma)" gibi mekânsal açıdan esnek çalışma sistemleri, mevcut krizle beraber pek çok çalışma alanında zorunlu olarak uygulanmaya başlandı. Kimileri için yeni kimileri içinse yoğunluğu artan bu gibi deneyimler, zaman içinde yaygınlaşarak ve benimsenerek yeni bir çalışma hayatını beraberinde getirebilir.

Bu sürecin yükünü omuzlayan önemli aktörlerden biri olan lojistik sektöründe de pandemi nedeniyle birçok alışkanlık değişmek zorunda kaldı. Sektör adeta yeni bir çalışma sistemine ışınlandı. Temassız taşımacılık yeni dönemin vazgeçilmez kuralı haline geldi. Bu kuralı hayata geçirip başarılı sonuçlar almanın birinci şartı ise dijitalleşme olarak görülüyor. Bunu sağlayan şirketler bu süreçten daha az hasarla çıkıp yeni döneme daha hazır gireceklerdir.

Ayrıca bu süreç taşımacılıkta modlar arasındaki dengeyi de değiştirecekmiş gibi gözüküyor. Özellikle demiryolunun taşımacılıktaki payının artacağı öngörülüyor. Kuşkusuz bu küresel salgının lojistik sektörüne faturası ağır olacaktır. Ancak her şirketin süreçlerini gözden geçirerek virüs envanterini çıkarması ve kendi tedbirini alması, kamunun da ticareti kolaylaştıran adımları atmasıyla bu faturayı hafifletmek mümkün.

Bu salgını hep beraber en az kayıpla atlatacak dileğiyle...

UTA Lojistik

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

Kurucu (Founder)

Hüsamettin ÜNSAL

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Burcu GÜRSER KAÇMAZ

Haber Müdürü (Editor)

Gülbahar SALIK

Haber Merkezi (Reporter)

Özgür ÇİLEK

Reklam Rezervasyonu

(0212) 283 55 65

Abone (Subscription)

0212 283 55 65

Sektörel Danışma Kurulu

(Sectoral Advisory Board)

Turgut ERKESKİN

(Genel Transport Yönetim Kurulu Bşk.)

Kosta Sandalcı

(FIATA Onur Üyesi)

Mete TIRMAN

(KONSPED Genel Müdürü)

Atilla YILDIZTEKİN

(Bağımsız Lojistik Danışmanı)

Akademik Danışma Kurulu

(Academic Advisory Board)

Prof. Dr. Tunçtan BALTACIOĞLU

(İzmir Ekonomi Üniversitesi
Lojistik Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi)

Prof. Dr. Okan TUNA

(Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi)

Prof. Dr. Murat ERDAL

(İÜ SBF Öğretim Üyesi)

Yönetim Yeri: ESM LTD. ŞTİ.

İnönü Cad. Yıldırım İşhanı 11/1

4. Levent - İSTANBUL

TEL: (0212) 283 55 65 (pbx) FAKS: (0212) 282 36 18

e-mail: uta@esmyayincilik.com.tr

ŞAN OFSET

Matbaacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Hamidiye Mah. Anadolu Cad. No: 50

34406 Kağıthane / İstanbul

Tel: (0212) 289 24 24

UTA Lojistik aylık olarak yılda 12 sayı yayımlanır.
Dergide yer alan yazılar ve fotoğraflar kaynak
gösterilmeden kısmen veya tamamen başka bir yere aktarılamaz.
İmzalı yazılarda belirtilen görüşler yazanına aittir.
Danışma Kurulu üyelerinin adları, soyadlarına göre
alfabetik olarak yazılmıştır.

YEREL SÜRELİ

ISSN 1307-7813



DÜNYANIN SAĞLIĞI TURKISH CARGO GÜVENCESİNDE

DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE UÇAN HAVA KARGO MARKASI
OLARAK, İLAÇTAN TIBBİ MALZEMELERE KADAR SAĞLIK GÖNDERİLERİNİZİ
SOĞUK ZİNCİRİ BOZMADAN GÜVENLE TAŞIYORUZ.



TURKISH CARGO

turkishcargo.com.tr

Bulgaristan'ın yeni geçiş sisteminin anahtarı DKV'de

Uluslararası nakliyecilerin Avrupa'ya çıkışlarında en çok kullanmak zorunda kaldıkları ülkelerden Bulgaristan, Mart ay itibarıyla karayolları ve otoyollarında uydu tabanlı yeni bir elektronik geçiş sistemi uygulamasına geçti. DKV Euro Service müşterileri,



yeni sistem için ihtiyaçları olan geçiş kutularını ve kartlarını DKV sipariş platformunu kullanarak temin edebiliyor. Kutu esas olarak sık geçiş yapan ve araçları 3,5 tonun üzerinde olan sürücülere hizmet veriyor. Sonradan ödeme prosedürü sayesinde ceza riskini minimuma indiren bu cihazlar nakliyecilere büyük

avantaj sağlıyor. Şirket, sık geçiş yapmayan sürücülere ise bir geçiş kartı almalarını tavsiye ediyor. Geçiş ücreti hesaplamaları, yapılan kilometreye, aracın emisyon sınıfına, aks sayısına, aracın ağırlığına, kamyon veya otobüs olmasına ve yolun kategorisine göre değişiyor. DKV ayrıca kayıt portalı üzerinden elektronik taşıt pulu vermek için de çalışma yürütüyor.

Asyaport'tan 2000 çalışanına 1000 TL ikramiye

Tesislerinde koronavirüsüne karşı her türlü önlemi aldığını açıklayan Asyaport ve Medlog, bünyesindeki yaklaşık 2 bin personele biner TL destek ödemesi yapma kararı aldı. Herhangi bir istihdam, iş gücünün azaltılması ile ilgili hiçbir planlarının olmadığını aktaran Asyaport Genel Müdürü Kadir Uzun, çalışan ve ailelerinin morallerini yükseltmek için çabaladıklarını ifade etti. Uzun şunları aktardı: "Tamamen izole bir çalışma sistemimiz var. Konteynerlerin yüklemesi ve indirilmesi şeklinde gelişiyor. Önlemlerle beraber bugüne kadar çok şükür olsun ki hiçbir vaka yaşanmadı. Bu süreci en kısa zamanda limanımız, ülkemiz ve işletmemiz olarak aşmaya çalışıyoruz. Çalışanlarımıza desteğimiz ile alakalı söyleyeceklerim herhangi bir istihdam, iş gücünün azaltılması ile ilgili hiçbir planımız yok. Evden çalışmalarına devam edebilecek arkadaşlarımızı aldığımız önlemler doğrultusunda evlerine gönderdik onlar ile ilgili bu uygulamayı yapmayacağız özellikle saha da bil fiil işin başında olan sahada olan, vardiyalı olarak 24 saat bu süreci devam eden arkadaşlarımıza bu desteği sağlıyoruz. Bunu aynı şekilde diğer şirket gruplarımız da MSC, Medlog'ta da uyguluyoruz. Yaklaşık 2 bine yakın sahada çalışanımıza bu katkıyı sağlıyoruz."



Türkiye ve Ortadoğu Orkun Saruhanoglu'na emanet

DHL'in tedarik zinciri ve lojistik çözümleri şirketi olan DHL Supply Chain Türkiye'de önemli bir atama yapıldı. 2015'ten bu yana DHL Supply Chain Türkiye'de Genel Müdürlük görevini üstlenen Orkun Saruhanoglu, yapılan atamayla DHL Supply Chain Türkiye ve Ortadoğu CEO'su oldu. 1996 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İşletme Mühendisliği bölümünde Lisans eğitimini tamamlayan Saruhanoglu, 2005 yılında Exel Young Leaders Programı dâhilinde National University of Singapore'da hızlandırılmış MBA eğitimini tamamladı. Saruhanoglu, 1998 yılından itibaren, edindiği tecrübeler ve gösterdiği başarılarla DHL bünyesinde Operasyon, İş Geliştirme ve Müşteri Yönetimi departmanlarında çeşitli yönetim pozisyonlarında görev aldı.

OMSAN VE ARKAS'TAN MİLLİ DAYANIŞMAYA DESTEK

Koronavirüs salgınının etkilerini en aza indirmek amacıyla Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından başlatılan "Biz Bize Yeteriz" kampanyasına lojistik şirketleri de destek yaptı. Kampanyaya, Arkas Holding 3,3 milyon TL, OMSAN Lojistik 1 milyon TL bağış yaptı. Arkas Holding'den yapılan açıklamada, "Kenetlenmenin, birlik olmanın daha da önem kazandığı bu zorlu günlerde geçmişte olduğu gibi bugün de halkımızın ve devletimizin yanında olmaya devam ediyoruz. İstihdamda olan katkımız bundan sonra da devam edeceği gibi ülkemizin uluslararası sulardaki temsilcisi olmayı da

sürdüreceğiz" denildi. Evde kalmanın önemine vurgu yapan Arkas Holding açıklamasında, "içinden geçilen bu zor dönemde, başta sağlık çalışanları olmak üzere, sahada büyük bir fedakarlıkla çalışan tüm vatandaşlara minnettarlığını sunuyor" ifadeleri kullanıldı. OMSAN Lojistik tarafından yapılan açıklamada, "OMSAN olarak bu zor günlerde önceliğimiz çalışanlarımızın ve halkımızın sağlığını korumaktır. Bu konuda elimizden ne geliyorsa yapmaya hazır olduğumuzu kamuoyunun bilgisine sunuyoruz. Ülke olarak bu zor günleri elbirliğiyle birlikte aşacağımıza yürekten inanıyoruz" denildi.

SGS TRANSITNET İLE HIZLI, EKONOMİK, ÜSTELİK ÇOK KOLAY...



Transit destek hizmetlerinde global lider ve öncü **SGS TransitNet**'i tercih edenler, spedisyon kullanmadan ve ofisten ayrılmadan, **elektronik ortamda T1 / T2 / TR Beyanı** sunabiliyor. Üstelik tüm taşıma sürecini, varış gümrüğünde sonlanana kadar, yine ofisten takip edebiliyor. Siz de **SGS TransitNet**'in Türkiye dahil **35 Avrupa ülkesinde geçerli** sistemiyle tanışın, işinizde rahatlığı yaşayın.



SGS TRANSİTNET TRANSİT SİSTEMİ DESTEK HİZMETLERİ A.Ş.

Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95 İş İstanbul Plaza A Girişi
Güneşli 34209 İstanbul / Türkiye

t +90 212 368 40 20 f +90 212 224 78 96

e transitnet.turkey@sgs.com w www.sgs.com.tr/transitnet

SGS

Mars Logistics'ten çalışanlarına işten çıkarmama sözü



Mars Logistics Yönetim Kurulu Başkanı Garip Sahillioğlu, koronavirüs salgını nedeniyle çalışanları ve aileleri, temasta olunan müşteri ve üçüncü kişilerin güvenliği için gerekli önlemleri aldıklarını belirtti. Uygun olan tüm birimlerde 12 Mart tarihinden itibaren uzaktan çalışma modeline geçtiklerini aktaran Sahillioğlu, "İşlerin sürdürülebilirliği adına saha çalışanlarımız için de önlemler aldık. Sosyal mesafe şartlarına uygun bir çalışma ortamı oluşturduk ve tüm tır, depo ve ofislerimizde dezenfektan çalışmalarını sık sık gerçekleştiriyoruz" dedi. Şu anda ka-

rayolu taşımacılığında, ülkelerin uyguladığı kısıtlamalardan dolayı sıkıntılar yaşandığını aktaran Sahillioğlu, müşterilerine alternatif taşıma modelleri sunarak operasyonlarına devam ettiklerini belirtti. Lojistik sektörünün süreçten daha şimdiden negatif yönde etkilendiğine, ancak ertelenmiş bir iş potansiyelini ortaya çıkaracağına dikkat çeken Sahillioğlu, şu anki önceliğin istihdamı korumak olduğunu söyledi. Sahillioğlu "Ne kadar süreceğini bilmediğimiz bu pandeminin işlerimize olumsuz etkileri mutlaka olacaktır. Ancak şunu söyleyebilirim ki, Koronavirüs sürecinden dolayı iş hacmimizin azalması sebebiyle hiçbir Mars çalışanı işini kaybetmeyecektir" dedi.



İstanbul Havalimanı Jetizz ile anlaştı

Aras Holding'in en genç üyesi Jetizz, İstanbul Havalimanı ile anlaşma sağladı. Jetizz Genel Müdürü Çetin Otçeken yapılan bu anlaşmaya göre, İstanbul Havalimanı'nda Jetizz'ın tek kargo tedarikçisi olarak hizmet sunacağını belirtti. Havalimanı içerisinde bulunan onlarca şirketin gönderilerinin yanı sıra, kargo ile valiz ve benzeri eşyalarını taşımak isteyen yolcular da firmanın sunduğu hizmetlerden yararlanabilecek. Yolcuların beklentilerinin önemli olduğunu vurgulayan Çetin Otçeken, sundukları hizmetin hızla tanınmaya ve artık günlük hayat içinde de ihtiyaç olarak görünmeye başladığını dolayısıyla her geçen gün büyümekte olduklarını ifade etti. Yaygın dağıtım ağı ile ülkenin her noktasına 7/24 hizmet sunduklarını kısa sürede hem şehir içi hem de şehirler arası aynı gün teslimat hizmetinin liderli konumuna yükseldiklerini belirten Çetin Otçeken "Evde unutulmuş çantaları, iş yerinde kalan anahtarları, misafirlikte unutulmuş oyuncakları, son dakikaya bırakılan hediyeleri hem aynı şehir içinde hem de farklı şehirler arasında aynı gün teslim ediyor, gecikmeleri sorun olmaktan çıkartıyoruz" dedi.



Frachtbox'ın trafiği 8 kat arttı

Lojistik ve gümrük firmalarının online pazarlamasını yapan internet portalı Frachtbox, salgın döneminde site trafiğinde 8 kat artış yaşadığını açıkladı. Türkiye'de ilk vakanın ortaya çıktığı tarihten itibaren hızla aksiyon alıp "Home From Work" kampanyası ile evden çalışma sistemine hızla geçiş yaptıklarını belirten Frachtbox Kurucusu Mehmet Can, operasyonlarını sağlıklı bir şekilde yürüttüklerini ifade etti. Birçok firmanın sahada satış ve pazarlama faaliyeti yapamaması nedeniyle ilk üç ayda, geçen yılki tüm trafiği yakaladıklarını vurgulayan Can, "Yük sahipleri ücretsiz olarak üye bile olmadan dakikalar içerisinde birçok farklı yetki belgesine sahip, alanında uzman lojistik firmasından navlun teklifi toplayabiliyor iken lojistik ve gümrük firmaları da portföylerine yeni müşteriler ekleyebiliyorlar. Örneğin; ölümcül salgın sebebi ile birçok lojistik firmasının satış elemanı sahaya çıkamıyor ya da fuar vs gibi organizasyonlara katılamıyorlar. Frachtbox ise çeşitli reklam kanalları ile yük sahiplerine online olarak ulaşım bu zorlu süreçte dahi faaliyetlerini devam ettirerek firmaların satış pazarlamasına destek sağlıyor" şeklinde konuştu. Kurumsal sorumluluklarını da yerine getirmeye çalıştıklarını ifade eden Can, LÖSEV'e maske ve dezenfektan desteği sağladıklarını kaydetti.

ARAS KARGO'DAN #EVDEKALTÜRKİYEM KAMPANYASI

Koronavirüs salgını için hayata geçirilen kampanyalara Aras Kargo'dan destek geldi. #EvdeKalTürkiyem kampanyası ile salgın nedeniyle sokağa çıkma yasağı olan 65 yaş üstü müşterilerinin gönderilerini ücret almadan teslim alıp adresine gönderen şirket, ayrıca logosunu ayırarak sosyal mesafeye dikkat çekti. Aras Kargo Genel Müdürü Utku Ayyarkın, pandemi haline gelen koronavirüs tehdidine karşı şirket olarak çalışanları ve müşterileri için gerekli önlemleri aldıklarını belirterek, toplum sağlığı için vatandaşların evlerinde kalmalarının önemini hatırlattı. Evden çıkmaları yasaklanan 65 yaş üstü müşterilerinin kargo ihtiyaçlarını karşılanması için bir kampanya başlattıklarını kaydeden Ayyarkın, "Amacımız, bu dönemde, büyüklerimiz

yanında olduğumuzu göstermek ve İç İşleri Bakanlığı'nca yayınlanan sokağa çıkma kısıtlamaları ile ilgili genelgedeki uyarılarına dikkat çekmek" dedi.

DÜZELTME

Dergimizin Mart 2020 sayısında Lojistik Vizyon bölümünde yayınlanan Özgür Altunkaya'nın Tedarik Zincirinde Risk Yönetimi makalesinin unvan bölümünde yazarın Wilo Pompa Sistemleri A.Ş. Operasyondan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı olarak görev yaptığı ibaresine yer verilmiştir. Makalenin yayınlandığı tarihte Sayın Altunkaya, Wilo'daki görevinden ayrılmıştır.

IVECO S-WAY

DRIVE THE NEW WAY



**DAHA FAZLA KONFOR, HER ZAMANKİNDEN DAHA FAZLA TEKNOLOJİ.
IVECO S-WAY İLE KİMSE SİZİ DURDURAMAZ**

Yolda vereceğiniz bir çay, yemek molası, ya da dinlenme molası dışında kimse sizi durduramaz. Şimdiye kadarki en konforlu, en teknolojik kamyon olan IVECO S-WAY'i gururla sunuyoruz, o sizi her görevde en iyi şekilde destekleyecek olan seyahat arkadaşınız.

IVECO

Ulaştırma Bakanlığı'nda bayrağı Adil Karaismailoğlu devraldı

Cumhurbaşkanı kararı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın görevine son verilerek, yerine Bakan Yardımcısı Adil Karaismailoğlu atandı. Bakanlıkta düzenlenen devir teslim töreninde görevi devralan Adil Karaismailoğlu, önlerinde çok önemli projelerin olduğunu ve bunları hızlı bir şekilde hayata geçireceklerini söyledi. 1995'te İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nde ilk görevine başlayan Karaismailoğlu, daha sonra İETT Genel Müdürlüğü'nde ve İBB Trafik Müdürlüğü'nde çeşitli görevler üstlendi. 2009'da Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'ne atanan, ardından Ulaşım Daire Başkanlığı görevine getirilen Karaismailoğlu, ulaşım ile ilgili, İstanbul genelinde birçok projenin hayata geçirilmesine katkı sağladı. Temmuz 2016'da TOKİ İstanbul Emlak Dairesi Başkanlığı görevine atanan Karaismailoğlu, 2018'de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreter Yardımcılığı görevine getirildi. Karaismailoğlu, Eylül 2019'dan beri Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcılığı görevini yürütüyordu.



Adil Karaismailoğlu

Mehmet Cahit Turhan

Karasu'dan Köstence'ye Ro-Ro seferleri başladı

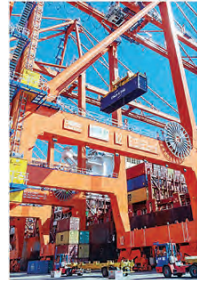
Kasım 2016'da hizmete açılan Karasu Limanı'ndan Ukrayna'nın ardından Romanya'ya da Ro-Ro seferleri başladı. Temmuz 2019'dan beri Ukrayna'nın Chornomorsk Limanı'na Ro-Ro seferleri düzenlenen Karasu Limanı'ndan Romanya'nın Köstence Limanı'na da deneme seferi başladı. Bu gelişmenin Karasu Limanı açısından çok önemli bir sürecin başlangıcı olduğunu belirten Sakarya Ticaret ve Sanayi Odası (SATSO) Yönetim Kurulu Başkanı Akgün Altuğ, "Deneme seferi olmasına rağmen çok yoğun bir talep oluştu. Karasu Limanı'mızdan ayrılan Ro-Ro gemisi, 12 saate yakın bir sürede Romanya'ya varıyor ve taşıdığı araçlar bu limandan tüm Avrupa'ya ulaşıyor. Limanımızın Ro-Ro kapasitesinin artmasıyla buraya yapılacak yatırımlar da ciddi oranda artış gösterecektir. Gemi acenteleri limanımızın konumundan, işleyişinden çok memnunar ve buraya yatırımlarını artırmayı hedefliyorlar. Limanımız artık haftanın her günü Ro-Ro seferi düzenlenecek bir konuma doğru ilerlemektedir. Yakın zamanda daimi olarak başlayacak Romanya seferleriyle şehrimiz, kuzey ülkelerinde olduğu gibi Avrupa'ya gerçekleşen ihracatta da lojistik üs haline gelecektir" dedi.



Mersin Limanı'ndan koronavirüs indirimi

Koronavirüs salgını nedeniyle liman sahasında aldığı önlemleri sıkılaştıran Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği (MIP) ayrıca alınan tedbirler sonucu oluşan uzun bekleme süreleri nedeniyle sıkıntılı günler yaşanan transit ticareti desteklemek için de harekete geçti. Çalışma kapsamında transit rejimine tabi yüklerin sevk işlemlerinde yaşanan bekleme sürelerinde karşılaştıkları sektöre destek olmak amacıyla 30 Nisan'a kadar limandan karayolu ve demiryolu ile kapı çıkış veya iç boşaltım yapan veya yapacak olan konteynerlerin ardiye tutarları ve transit yük taşıyan araçların fuzuli işgalie ücretlerinde yüzde 20 ile yüzde 50 arasında indirimle gidildi.

Transit Konteyner Ardiye işlemlerinde Dry konteynerlerde hali hazırda uygulanmakta olan ilk 7 gün serbest süreye ilaveten, 8 ila 15 gün arası bekleme süresinde yüzde 25, 16 gün ve üzeri bekleme süresinde de yüzde 50 oranında indirim yapıldı. Yine soğutma tertibatlı konteynerler için ilk 7 günlük bekleme sürelerinde yüzde 20 indirim uygulanırken 8-15 gün arası bekleme sürelerinde yüzde 30, 16 gün ve üzeri bekleme sürelerinde de yüzde 50 indirim yapıldı. Transit Araç Fuzuli İşgalie ücretleri ise koşulsuz olarak yüzde 50 indirildi.



KTL LOJİSTİK VE BULLCON BV GÜÇLERİNİ BİRLEŞTİRDİ

Kınay Group, satın alma, iş ortaklıkları ve münhasır ortaklıklar yoluyla uluslararası arenadaki varlığını genişletiyor. Son olarak Kınay Group çatısı altında faaliyet gösteren KTL Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik A.Ş., Belçika merkezli Bullcon BV ile ortaklık anlaşması imzaladı. Şirketten yapılan açıklamada, "Belçika merkezli ve Benelüks bölgesinde faaliyet gösteren bir lojistik firması olan Bullcon BV ile

güçlerimizi birleştirdiğimizi duyurmaktan heyecan duyuyoruz. KTL Benelux markası olarak operasyonlarına devam edecek Bullcon BV'ye KTL ailesine hoşgeldin diyor, faaliyet gösterdiğimiz her alanda müşterilerin ihtiyaçlarını karşılarken benimsediğimiz kusursuz müşteri memnuniyeti ilkimizden asla taviz vermeden global arenada emin adımlarla ilerlemeye devam ediyoruz" denildi.



Park Palet e-ticarete odaklanacak

Kurumların depolama ihtiyaçlarını geliştirilen yazılım üzerinden sisteme kayıtlı atıl depo alanlarını kullanarak karşılayan Park Palet, 2020 yılında e-ticaret lojistiğine odaklanacak. Sisteminde Türkiye geneline yayılmış 18 bölgede işletilen 180 depo ve 400 bin palet kullanılabilir kapasite bulunan şirket, e-ticaret lojistiği hizmeti verdiği ağındaki depo sayısını da artırmayı hedefliyor. Park Palet ağı içerisinde, e-ticaret lojistiğinde uzmanlaşmış lojistik işletmelerinin depolarının da bulunduğunu belirten Park Palet Kurucu Ortağı Alp Çiçekdağı,



şunları aktardı: “Bu hizmeti platformumuzu kullanan tüm e-ticaret şirketlerinin kullanımına açarak kendilerine ekonomik, verimli ve esnek yapılar kurabilmelerini sağlayacağız. Özellikle KOBİ’lerin e-ticaret süreçlerinde depolama ve sipariş hazırlama süreçlerinde dışarıdan hizmet alabilme imkanları kısıtlı. Park Palet olarak hem platformumuzda bu alanda hizmet veren uzman operatörler, hem de sağladığımız yazılım altyapısı ile sistemimizde yer alan ve bu alanda büyümek isteyen tüm depolama firmaları ile her boyutta ve lokasyondaki ihtiyaçları karşılayabilmeyi hedefliyoruz. Bu da işletmeler için sipariş hazırlama ve lojistik maliyetlerinde düşüş, müşteri memnuniyetinde artış ve genel olarak dinamik bir lojistik ağı yapısına sahip olmak anlamına geliyor.”

DFDS seferlerinde korona arası yok

Danimarkalı deniz taşımacılığı şirketi DFDS, yeni tip koronavirüs (COVID-19) salgını karşısında tüm resmi birimlerle koordinasyon içinde ticaretin sürekliliği ve insani ihtiyaçların kesintisiz ulaştırılabilmesi için minimum insan temasını sağlayarak Ro-Ro seferlerini sürdürdüğünü duyurdu. DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann, “Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Dünya Sağlık Örgütü’nün yönergeleri doğrultusunda iş sürekliliğimizi sağlıyoruz. Türkiye’nin tüm sınır kapılarında ve gümrüklerinde alınan önlemleri, yetkililerle iş birliği içerisinde uygulamaya devam ediyoruz. Her türlü insani ihtiyacın kesintisiz şekilde ve minimum insan teması ile gerçekleşmesi için şirket olarak üzerimize düşeni yapıyoruz. Gemi personelimiz yurtdışında insanlarla temas etmeden görevlerini yerine getiriyor” dedi.



Asyaport lojistik merkez haline geldi

Koronavirüs salgınının dünya yük taşımacılığı dengelerini değiştirmesi üzerine MSC (Mediterranean Shipping Company), sağlık ürünleri ve taze meyvelere öncelik veren yeni bir program geliştirdi. Programa göre Çin, Güney Kore, Vietnam ve Japonya gibi üretici ülkelerden gelen öncelikli ürünler 5 limandan dünyaya dağıtılacak. Şirket, Almanya’da Bremerhaven, G. Kore’de Busan, S. Arabistan’da King Abdullah, Togo’da Lome, Panama’da Rodman ve Türkiye’de Tekirdağ’ı (Asyaport) bu amaçla kullanacağını açıkladı. AsyaPort Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Soyuer bu karara ilişkin olarak, “Dünyayı saran bu tehdit bir an önce bitmesi için elimizden geleni yapacağız. Modern altyapısı ve ekipman gücüyle Asyaport, öncelikli ürünlerin dağıtımında önemli rol üstlenecek. Türkiye’nin güçlü limanlara ihtiyacı olduğu gerçeği bir kez daha ortaya çıktı. Virüs salgınında Avrupa kıtası başta olmak üzere insanlığın ihtiyacı ürünleri en kısa sürede ulaştırmak için çabalayacağız” dedi.

EKOL'DEN, HAYVANLARI UNUTMAYIN ÇAĞRISI

Ekol Lojistik, insanların evlerinden çıkamadığı bu zorlu günlerde, sokakta yaşayan sahipsiz hayvanlara karşı da toplumu duyarlı olmaya davet ediyor. Yaşam hakkına saygı ilkesinden yola çıkarak “Biz virüs değil, sevgi bulaştırırız” mottosuyla başlatılan kampanya ile Ekol, sokaklarda aç ve susuz kalan hayvan dostları için destek çağrısı yaptı. Sahipsiz hayvanlar için mutfaklarını mama yapımına açan Ekol, ilk aşamada 3 bin 400 kilogram mama hazırlayıp, İstanbul ormanlarında yaşam mücadelesi veren hayvanları besleyen 11 gönüllü gruba dağıttı. 23 kişiden oluşan gönüllüler mamaları

hayvanlara ulaştırarak beslenmelerini sağladı. Ekol, haftada iki kez mama yaparak elde edilen 7 ton mamayı ormanlarda hayatını sürdüren hayvanlara ulaştıracak. Mama dağıtımı, 50 kişiye ulaşması planlanan gönüllü orman besleme grupları ile gerçekleştirilecek.

Restoran ve kafelerin kapandığı, koronavirüs salgını endişesiyle insanların evlerinden çıkamadığı bir dönemde sokakta yaşayan can dostları da unutmayan Ekol, başlattığı sosyal medya kampanyası ile “Sokaktaki arkadaşlarımız için de kapınızın önüne bir kap su ve bir kap mama bırakır mısınız?” çağrısı yapıyor.





korona engelini hava kargoyla aşıyor

CEVA, koronavirüs salgını sırasında tedarik zincirlerini çalışır durumda tutmak ve üretim hatlarının kapanmasını önlemek için 86 charter sözleşmesi imzaladı. Bu kapsamda CEVA, Doğu'daki ve Batı'daki charter uçuşları ile birden fazla varış yerine ve nihai pazara parça ve malzeme teslimatı yapıyor. Charter uçuşlar; otomotiv, havacılık, bilgisayar ve yüksek teknoloji & elektronik sektörlerinde faaliyet gösteren müşterilerin, üretim hatlarının durmasını önlemek ve bir başka şekilde çözüm sağlanamayacak durumlara yönelik acil malzeme ikmalini sağlamak üzere planlanıyor.

58 UÇUŞ ŞİMDİDEN TAMAMLANMIŞ DURUMDA

Uzak Doğu'daki uçuşların büyük bir kısmı Shanghai veya Hong Kong'dan Chicago'ya, batı yönlü charter uçuşları ise Orta Asya'dan Bangkok'a, Hong Kong ve Brüksel'e, Hanoi'den Singapur'a ve Hong Kong'dan Tokyo'ya yapılıyor. Bunların yanı sıra Amsterdam, Bangkok, Brüksel, Chennai, Dallas, Rickenbacker, Rockford, Sao Paulo, Singapur ve Tokyo'ya uçuş gerçekleştiriliyor. Bu süreçte 58 uçuşu tamamlayarak 4.700 tondan fazla hava kargo taşıması yapan şirket, önümüzdeki yedi hafta içerisinde 28 uçuş daha yapmayı hedefliyor.

KÜRESEL EKONOMİYİ DESTEKLİYOR

CEVA Lojistik'in Operasyondan Sorumlu Genel Müdürü, Guillaume Col konuyla ilgili şu şekilde konuştu: "Müşterilerimizle son derece yakın çalışarak, bu zorlu koşullara uyum sağlayacak sağlam bir charter hava kargo programı sunabildik. CMA CGM Grubu'nun geri kalanıyla da yakın işbirliği içerisinde olarak, küresel ekonominin hareketine devam etmesine yardımcı olmak için, tüm dünyadaki müşterilerimize hızlı ve erişilebilir alternatifler sunmaya devam ediyoruz."

→ UPS üst yönetiminde iki önemli değişiklik

UPS Yönetim Kurulu, Carol Tomé'yi CEO, David Abney'i ise İcra Kurulu Başkanlığı görevine getirdi. UPS Yönetim Kurulu, 1 Haziran itibarıyla geçerli olmak üzere, Carol Tomé'nin UPS Genel Müdürü (CEO) olarak göreve getirildiğini açıkladı. Halihazırda Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür olarak görev yapmakta olan David Abney'in ise 1 Haziran'dan itibaren Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini üstleneceği açıklandı. 30 Eylül tarihinde UPS Yönetim Kurulu'ndan emekli olacak olan Abney geçiş sürecini sorunsuz bir şekilde atlatmak ve yoğun sezonu başarılı bir şekilde tamamlamak amacıyla 2020 yılının sonuna kadar özel danışman olarak hizmet vermeye devam edecek. Bu süre sonunda ise UPS bünyesindeki 46 yıllık kariyerini tamamlayarak emekliye ayrılacak. UPS Baş Bağımsız Direktörü William Johnson ise 30 Eylül tarihinden itibaren İcra Görevi Olmayan Yönetim Başkanlığı görevini üstlenecek.

Aynı zamanda UPS Aday Gösterme ve Kurumsal Yönetim Komitesi Başkanı ve İcra Komitesi Üyesi olarak da görev yapmakta olan Johnson konuya ilişkin olarak "Gerek şirket içindeki gerekse şirket dışındaki adayları kapsayan titiz bir seçim sürecinin ardından net bir tercihle Carol'da karar kıldık. Amerikan iş dünyasının en saygın ve yetenekli liderlerinden biri olan Carol, global organizasyonda büyümeye yön verme, paydaşlara sunulan değeri en üst düzeye çıkarma, yetenek gelişimi ve stratejik öncelikleri başarıyla hayata geçirme konularında deneyimi kanıtlanmış bir isim" açıklamasında bulundu. "Yönetim Kurulu Üyesi ve Denetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmakta olan Carol, UPS'in iş modeli, stratejisi ve çalışanları hakkında derinlemesine bilgi sahibi olup, bu önemli dönüşüm sürecinde şirkete liderlik edecek en uygun yöneticidir," diyor Johnson sözlerine şu şekilde devam

etti: "UPS'teki olağanüstü kariyeri için David'i kutluyoruz. Kendisi UPS'i taşımacılık sektörünün en üst sıralarına yükseltmek için cesur adımlar atarak, şirketin global ağını ve çalışanlarını yükselen trendlerden yararlanarak şirketi başarılı bir geleceğe taşıyacak şekilde konumlandırmayı başardı."



David Abney

"AMERİKAN RÜYASINI YAŞADIM"

David Abney ise, "UPS benim için daima bu hayattaki tutkularımdan biri oldu ve UPS sayesinde Amerikan rüyasını yaşadım. UPS ailesi ile birlikte çalışarak bu mükemmel şirketi önümüzdeki 100 yıla hazırlamış olmaktan gurur

duyuyorum. UPS yönetim ekibinin, sahip oldukları yetkinliklerle, stratejilerimizi geleceğe taşıyacaklarına güvenim tam. Artık benim için bayrağı devretme zamanı geldi. Carol'un atama haberi karşısında son derece mutlu oldum; onun bu şirketi yönetmek için en uygun kişi olduğunu biliyorum. Kendisi UPS kültürünü ve değerlerini yakından tanıyan ve müşteriye daima birinci önceliği veren bir düşünce yapısına sahip stratejik bir liderdir" ifadeleri kullandı.

"YENİ BAŞARILAR YAKALAYACAĞIZ"

CEO koltuğunu devralmaya hazırlanan Carol Tomé yaptığı açıklamada "Yetenekli yönetim ekibimiz ve şirketimizin 495.000 çalışanı ile birlikte çalışarak ve kendimizi daha da geliştirerek müşterilerimizin ve hissedarlarımızın beklentilerini karşılamak için sabırsızlanıyorum. David UPS'de olağanüstü bir dönüşüm süreci yürüttü; ben de onun başarısının üzerine yenilerini eklemeyi planlıyorum. UPS'in zengin kültürü ve değerlerine olan sarsılmaz bağlılığı ışığında, sektöre öncülük etmeye ve şirketimizin sağlamlık temelleri üzerinde büyümeye devam edeceğiz" dedi.



Carol Tomé

→ IRU & ITF'den karayolu taşımacılığına destek çağrısı

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) ve Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu (ITF), Covid-19 salgını sırasında uluslararası hareketlilik ve tedarik zincirlerinin sürekliliğini sağlamak için hükümetlerden ve uluslararası organlardan destek isteyen ortak bir bildiri yayınladı. Açıklamada, karayolu taşımacılığı çalışanları ve şirketleri tarafından topluma yapılan önemli katkılar ve endüstrinin mevcut koronavirüs krizine yanıt vermede ve bunların üstesinden gelmede hayati rolüne dikkat çekilerek acil eylem çağrısında bulunuldu. Ortak çağrıda şu taleplere yer verildi;

» Karayolu taşımacılığı kilit hizmet olarak belirlensin,

» Ticari araç sürücülerinin hayati rolü tanınsın,

» Covid-19 müdahalesi sırasında nakliye işçilerine kilit işçi olarak davranılsın ve korunsun,

» Sınır ötesi lojistik ile sürücülerin güvenliği ve refahı garanti altına alınsın,

» Küçük ve orta ölçekli işletmelere (KOBİ) karayolu taşımacılığına öncelikli hükümet desteği sağlansın,

» Müşteriler, nakliyatçılar ve diğer yetkililer tarafından sürücüler için saygılı muamele ve çalışma koşulları oluşturulsun.



Ayrıca IRU ve ITF ulusal, bölgesel ve uluslararası kurumları, hareketlilik ve tedarik zincirlerinin sürekliliğini ve esnekliğini desteklemek için karayolu taşımacılığına, özellikle KOBİ'ler için mali yardım sağlamaya çağırdı.

KARAYOLU ÖNCELİKLENDİRİLMELİ

IRU Genel Sekreteri Umberto de Pretto: "Covid-19 salgını karayolu taşımacılığını gündeme getirdi. Karayolu taşımacılığı şirketlerinin ve çalışanlarının temel malların hareketinde vazgeçilmez rolünü bir kez daha gösterdi. Tedarik ve hareketlilik zincirlerinin sürekliliği ve esnekliği ile karayolu taşımacılığının kilit hizmet olarak atanmasına destek, bu krizin yanıt ve iyileşmesine yardımcı olmak için hükümetler ve uluslararası organlar tarafından önceliklendirilmelidir" dedi.

ITF Genel Sekreteri Stephen Cotton ise şunları söyledi: "Sürücüler, karayolu taşımacılığı sektörünün en önemli bileşenidir. IRU ve ITF, toplu olarak Covid-19 müdahalesi sırasında hükümetleri sürücülerini kilit çalışanlar olarak tanımaya ve diğer hayati hizmet çalışanları ile aynı korumaları vermeye çağırıyor. Şirketlerin yaşayabilirliğini ve sürücülerin sağlık, gelir ve işlerini korumak pandemi ile başa çıkmak için esastır."

→ Güney Afrikalı Imperial, Türkiye pazarında

Dünyanın 30 büyük küresel lojistik sağlayıcı arasında yer alan Güney Afrikalı Imperial Logistics, freight forwarding sektöründe MEX olarak da bilinen Türk lojistik şirketi M Ekspres, Türkiye'nin lojistik potansiyelinden yararlanmak için güçlerini birleştirdi. İki şirket arasında sağlanan ortaklıkla İstanbul merkezli bir yapılanmaya gidecek. Deniz ve hava sektöründe ithalat ve ihracata odaklı taşımacılık hizmetleri sunacak yeni şirket, Afrika-Türkiye arasında da ticaret hacmini artıracak, yeni destinasyonlar yaratacak.

Imperial Logistics Uluslararası CEO'su Hakan Bicil ortaklığa ilişkin şunları ifade etti: "Imperial'in stratejisi, hava ve deniz taşımacılığı yönetiminde Avrupa merkezli küresel bir şirket kurmayı, lojistik hizmetlerimizin bütünleştirilmesini ve ciro artışı için mevcut müşteri ve taşımacı ilişkilerinin potansiyelini en üst düzeye çıkarmayı kapsıyor. Amacımız, teknoloji ve iş modeli inovasyonu ile kendimizi rekabetçi bir şekilde ayırtarak ve Afrika'ya girişte tercih edilen kapı olmak. İşte bu yüzden bizi kilit dünya pazarlarına bağlayacak küresel bir ağ gerekiyor. Bu vesileyle,

dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden birine ve büyük potansiyele sahip bir ülkede birbirini tamamlayan güçler de birleşmiş oluyor." MEX ortaklarından Mehmet Baykut ise, "Bizim benzersiz yerel pazar bilgimizle Imperial'ın birinci sınıf çok uluslu müşteri tabanı ve kilit Afrika pazarlarındaki muazzam gücünü bir araya getiren böyle bir stratejik ortaklığa girmekten memnuniyet duyuyoruz" dedi.





GIDA



KOZMETİK



SAVUNMA SANAYİ



Kayseri Şeker ihracatta ilk adımı attı

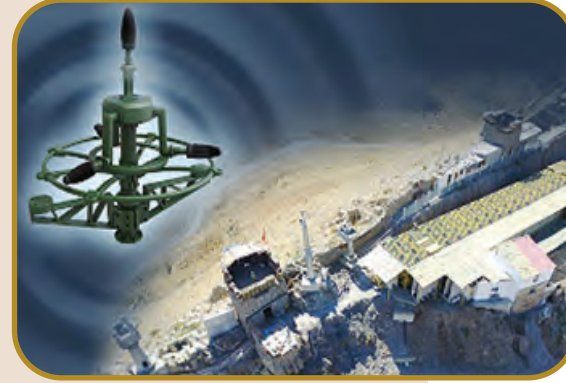
Türkiye'nin şeker ihtiyacının yaklaşık yüzde 17'sini karşılayan Kayseri Şeker, ihracatta ilk adımı Afrika ülkelerinden Nijer'e şeker ihracatı yaparak attı. İhracatın artması ve gelişmesi için çalışmalarına devam ettiklerini söyleyen Kayseri Pancar Ekicileri Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Akay, Kayseri Şeker'in dünya ile yarışır hale gelmesini hedeflediklerini dile getirdi. Akay, şunları aktardı: "Kayseri, Boğazlıyan ve Turhal Şeker Fabrikaları'mızda toplam 430 bin tona yakın şeker kotamız var ve Türkiye geneli şeker üretiminin yaklaşık yüzde 17'sini karşılıyoruz. Yaklaşık 500 köyde 15 bin çiftçi ile sözleşmeli pancar ekimi yapıyoruz. Ayrıca yaklaşık 4 bin 500 kişiye istihdam olanağı sağlıyoruz. Hem iç piyasada hem de dış piyasada Kayseri Şeker'i sektörünün lideri yapmak istiyoruz. Nijer'e başlattığımız ihracat bunun için önemli bir adım oldu. Nijer'den bize ulaştılar. Daha önce Avrupa'dan şeker aldıklarını ancak artık Türkiye'den şeker almak istediklerini, burada da tercihlerinin Kayseri Şeker olduğunu bildirdiler. Bizde **240 tonluk ihracat** yaptık. Türkiye Afrika Ülkeleri ile ticareti geliştirme noktasında özellikle DEİK kapsamında önemli adımlar atıyor. Bizde bu manada Nijer'e yaptığımız ihracatı fazlasıyla önemsiyoruz. Bölgedeki ihtiyaç ve potansiyeli tespit edip istenilen ihracatı geliştireceğiz." Türkiye'nin şeker sektöründe dünya ile yarışır hale gelebilmesi için sürdürülebilirlik ve Ar-Ge çalışmalarının önemli olduğunun altını çizen Akay, "Dünya ile rekabet edebilme konusunda bizim verimliliği artırmamız ve maliyetleri düşürmemiz gerekiyor. Ar-Ge ve sürdürülebilir tarım kapsamında yaptığımız faaliyetler bu amaca hizmet ediyor" dedi.

Kolonyada Uzak Doğu ülkelerinin gözdesi oldu

Türkiye'nin 83 yıllık kolonya markası Eyüp Sabri Tuncer, ihracat performansını arttırdı. Dünyanın kolonyayı yeniden keşfettiğini belirten Eyüp Sabri Tuncer Yönetim Kurulu Başkanı Engin Tuncer, koronavirüs salgını nedeniyle kolonya talebinde patlama olduğunu, kendi mağazalarında uzun kuyruklar oluştuğunu hatırlattı. Tuncer, ihracat oranlarını da arttığını belirtti. Yurt dışında Uzak Doğu ülkelerinin şu an ihracat kapıları olduğunu belirten Tuncer, "Çin, Hong Kong zincirleri, Singapur, Marcus Adası, Rusya ve ABD üzerinde duruyoruz. Çin şu anda kolonyayı uçak dolusu satın alıyor"" ifadelerini kullandı. Ulus'ta yer alan satış mağazalarına bir günde **10 bin ayak** basımı gerçekleştiğini aktaran Tuncer "Anafartalar ve Denizciler Caddesi'nde metrelerce



kuyruk oluştu. Biz buna kolonyanın yeniden keşfedilmesi diyoruz. Eyüp Sabri Tuncer Türkiye'nin markası. Bu hepimizin değeri" açıklamasında bulundu. Sadece kolonya değil kişisel bakım ürünlerine de önem verdiklerini ifade eden Tuncer sözlerine şöyle devam etti: "Antibakteriyel ruhsatımız da mevcut. O da çıkacak yakında. Dezenfektan üzerine de yatırım yapıyoruz. Ankara fabrikamızı üretim üssü haline getirdik. Çıkan ürün anında depolara sevkiyata gidiyor."



ASELSAN'dan ihracat başarısı

Türk savunma sanayisinin lider şirketlerinden ASELSAN, ihracat başarılarına bir yenisini daha ekledi. Şirket, ismi açıklanmayan NATO üyesi bir ülkenin kullanımına yönelik, uzaktan komutalı silah ve atış yeri tespit sistemleri için satış sözleşmesi imzaladı. ASELSAN'dan yapılan açıklama göre, imzalanan yeni satış sözleşmesi, uzaktan komutalı silah sistemlerinin yanı sıra atış yeri tespit sistemlerini de kapsıyor. İsmi açıklanmayan NATO üyesi bir ülkeyle yapılan sözleşmeyle ASELSAN'ın tasarlayıp ürettiği uzaktan komutalı silah sistemlerinin satıldığı **ülke sayısı 20'ye** ulaştı. Şirket, bugüne kadar 3 binin üzerinde uzaktan komutalı silah sisteminin üretimini ve teslimatını başarıyla gerçekleştirdi.



Çimento ihracatı %54 arttı

Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği (TÇMB) Türk çimento sektöründe 2020 Mart ayı ihracat verileri ile 2020 Ocak ayı üretim ve satış rakamlarını açıkladı. Avrupa'nın 1'inci, dünyanın 6'nı büyük üreticisi Türk çimento sektörünün üretimi Ocak ayında geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 31'lik artışla, **3,6 milyon tona** çıktı. Yılın ilk ayında çimento sektörünün iç satışları ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 16,8'lik artışla 2,5 milyon tona yükseldi. Sektörün toplam ihracatı ise yılın ilk üç ayında miktar olarak yüzde 54 oranında artarken, ihracat geliri yüzde 33 artışla 276 milyon dolar oldu. Yine aynı dönemde çimento ihracatı yüzde 57,1 artarak 3,8 milyon ton, klinker ihracatı ise yüzde 51 artarak 4,2 milyon ton olarak gerçekleşti. Çimento ve klinker ihracatı miktar bazında en çok ihracat yapılan ilk iki ülke ABD ve Gana oldu. Konuyla ilgili değerlendirmede bulunan Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Tamer Saka, "Türk çimento sektörü, yaklaşık yüzde 30 daralma yaşadığı 2019 yılından sonra 2020 yılına umutlu başladı. 2020 Ocak ayında iç satışlardaki küçülme sona ererken, Mart ayında ihracatta artış yaşandı. Ancak yılın ilk aylarından itibaren tüm dünyada yaşanan yeni koronavirüs (COVID-19) pandemisi sebebiyle önümüzdeki dönemde satışların azalacağı tahmin ediliyor" şeklinde konuştu.



Şampiyon Filtre 100 ülkeye ihracat yapacak

Her türlü araç için yağ, yakıt, hava ve hidrolik filtre üreten İskenderunlu Şampiyon Filtre, bu yıl 100 ülkeye ulaşmayı planlıyor. Geçen yılı 100 milyon TL ciro ile kapatan şirket, 2020'de ise yüzde 20 büyüme hedefliyor. "Türkiye, Ortadoğu, Afrika'daki ilk 5 fabrikadan ve Avrupa'yı dahil edersek ilk 10 üreticiden bir tanesiyiz" diyen şirketin ikinci kuşak temsilcisi Selahattin Yılmaz, bugün 89 ülkeye ihracat yaptıklarını belirtiyor. Yılmaz, "89 ülkede dakikada 12 adet ürün satan bir firma konumundayız. Üretimimizin **yüzde 52'sini ihraç** ediyoruz. Bu yıl ihracat yaptığımız ülke sayısını 100'e çıkaracağız" diyor. İhracat yaptıkları ülkeler arasında Almanya'dan Brezilya'ya, Katar'dan Mariutus'a Angola'ya kadar pek çok ülke bulunduğunu aktaran Selahattin Yılmaz, bugün 10 milyon dolar olan ihracatlarını döviz bazında her yıl yüzde 12 artırmayı hedeflediklerini söylüyor. Selahattin Yılmaz, şunları anlatıyor: "Aşağı yukarı bu pazarlar içinde ilk 20 ülke ile ihracatımızın yüzde 60'ını gerçekleştiriyoruz. 3 bin 500 adet ürünümüz var ve bu ürünlerin tamamını kendimiz üretiyoruz. Alt tedarikçileri kullanmıyoruz. Mesela kendi bünyemizde matbaamız var. Kendi tutkalımızı kendimiz yapıyoruz. Yan kuruluşlarımız var. Dışarıya olabildiğince az bağımlı çalışıyoruz." Şampiyon Filtre bugün 450 kişiye istihdam sağlıyor. Büyüme trendini sürdürerek, 2023 yılında yaklaşık bin kişiye doğrudan istihdam yaratmayı hedefleyen şirket, bu yönde yatırımlarına devam ediyor. Portföyünde; yakıt filtreleri, yağ filtreleri, hidrolik filtreler, hava filtreleri ve madeni yağ satışımız olmak üzere 3 bin 500 çeşit ürün bulunuyor.



GittiGidiyor ihracatta hedef büyüttü

Online pazar yeri GittiGidiyor, KOBİ'leri e-ihracatla yurtdışına açıyor. e-İhracatın yerli üreticiler ve markalar için dijitalleşmenin en fazla verim sağlayacağı alanlardan biri olduğunu söyleyen GittiGidiyor Genel Müdürü, eBay MENA Bölge Direktörü ve TOBB E-Ticaret Meclisi Başkanı Öget Kantarcı, "e-Ticaret sahip olduğu potansiyelle ülke ekonomisi açısından ciddi gelişmeler vadederken, aynı zamanda e-ihracat da markalarımızı ve KOBİ'lerimizi geleceğe taşıyacak önemli bir ihtiyaç olarak dikkat çekiyor. E-ihracat, ekonomimizi canlandıracak son derece önemli bir atılım alanı. Türkiye, ürünlerini e-ihracatla hızlı, kolay ve güvenli bir biçimde tüm dünyaya sunabilir" diyor. 2018'de Derimod ve Defacto gibi önemli markaların ürünlerini yurt dışında listeleyerek e-ihracat atılımını gerçekleştirdiklerini vurgulayan Kantarcı, "Türk ürünlerini eBay üzerinden 190 ülkede 183 milyon kullanıcıyla buluşturduk. Özellikle Almanya, ABD ve İngiltere'nin Türk ürünlerine ilgisi oldukça yüksek. Şu an en fazla talep ev tekstili, mutfak ürünleri ve ayakkabı kategorilerine geliyor" diye konuştu. 2020'ye en az **1000 satıcı** e-ihracata başlatma hedefiyle girdiklerinin altını çizen Kantarcı, şunları aktardı: "Ancak beklediğimizden daha hızlı ilerliyoruz. An itibarıyla 800 satıcımız 50 binden fazla ürünü GittiGidiyor'da listeleyerek eBay üzerinden e-İhracat yapıyor. Biz de hedefimizi katladık ve yılsonuna kadar en az 2 bin satıcımızı e-İhracata başlatmayı planlıyoruz. e-İhracat yeni bir yolculuk. Markalarımız ve KOBİ'leri-mizle el ele yatırıma devam edip zamanla çok daha önemli sonuçlar alacağımıza biliyoruz."





EMRE ELDENER

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı
emre.eldener@utikad.org.tr
www.twitter.com/EmreEldener

Lojistik Perspektif

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KORONAVİRÜS ENVANTERİ

Koronavirüs salgını, başta insan sağlığı olmak üzere tüm dünyada ekonomik ve sosyal sistemleri tehdit eden büyük bir olguya dönüştü. Öyle ki 2020 yılı için yapılan tüm hesaplar altüst oldu, tüm dünyada ve tüm sektörlerde yıllık planlamalar ve hedefler yerle bir oldu. Bu kaostan tabii ki lojistik sektörü de payına düşen zorlukları yaşamaya başladı. Ve ne yazık ki görünen o ki, önümüzdeki dönemde de sıkıntılar devam edecek. Peki, küresel lojistik ağının önemli ayaklarından bir olan Türk lojistik sektörü dünya salgının beşinci ayına girerken neler yaşıyor? Sizlerle UTİKAD olarak başından itibaren takip ettiğimiz Covid-19 salgınının sektörümüze etkilerini kısaca özetlemek istiyorum.

Salgının en keskin etkisini şüphesiz ilk günden itibaren karayolu taşımacılığında yaşamaya başladık. Türkiye'nin en büyük ticari partneri olan Avrupa ülkeleri, iç sınır geçişlerinde kontrolleri tesis ettiler. Ülkeler yabancıların ülkelerine girişlerine yasaklama getirdi. Avrupa ülkeleri ile en önemli karayolu sınır bağlantımız olan Kapıkule Sınır Kapısı'nda Türkiye ve Bulgaristan'ın aldığı önlemler sebebiyle uzun araç kuyrukları oluştu. Türk ve yabancı şoförlere 14 günlük karantina uygulaması ve vize işlemlerinin durdurulması sebebiyle yük taşımacılığı durma noktasına geldi. Ve ne yazık ki henüz T.C. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay'a da sunduğumuz "İki Kademeli Plan" uygulamaya alınamadığı için yaşanan bu sıkıntıların artarak devam ettiğini gözlemliyoruz.

Denizyolunda ise armatörlerin salgın sebebiyle Çin'e veya Çin'den yaptıkları seferleri azaltmaları tüm dünyadaki konteyner trafiğini olumsuz etkiledi. Limanlara kabul edilmeyen gemiler yüklerin gecikmesine ve taşımacılık maliyetlerinin artmasına sebep oldu. Ayrıca uğrak iptalleri (blank sailing) sebebiyle 2020 yılının ilk iki ayında 1.9 milyon TEU hacim kaybı yaşandı. Uzakdoğu'dan yapılan ithalatın azalması sebebiyle ihracat mallarının yükleneceği boş konteyner bulunamamaktadır. İhracat yüklerinin birikmesi sebebiyle gemilerde yer sorunu başladı. Demiryolu ve denizyolu kombinasyonu ile

yapılan taşımalarda demiryolunda yaşanan gecikmelerden dolayı yüksek demuraj ve ardiye ücretleri de sektörü olumsuz etkilemeye devam ediyor.

Havayolunda da yolcu seferlerinin iptal edilmesi sebebiyle yolcu uçaklarının gövdesinde taşınan ve havayolu kargo taşımacılığı için önemli bir hacim, kargo uçaklarına olan talebi artırdı. Yolcu uçağında uçan kargo yolcuyla paylaşıldığı için maliyetler daha uygundu ancak bu opsiyon ortadan kalkınca sırf kargo uçağıyla sevk edilen navlunları otomatik olarak arttı. THY 28 Mart itibarıyla tüm yurtdışı seferleri durduracağını, bazı büyükşehirlerde yapılan yurtiçi seferlerin sınırlandırıldığını da açıkladı. Fakat bu durdurma kararları kargo seferlerini kapsamadığı için havayolu taşımacılığı yüksek maliyetler ve artan navlunlara rağmen devam ediyor.

Salgından en az etkilenen taşıma modu ise demiryolu oldu. Demiryolu taşımacılığında fiziki temasın diğer taşıma türlerine kıyasla daha az oluşu ülkelerin daha esnek önlemler almasını da beraberinde getirdi. Dolayısıyla sterilizasyon işleminden geçirilen yük trenleri garın dışında 4 saat bekletildikten sonra sevk edilmesi gibi önlemler yeterli oldu. Yük vagonları lokomotif arka tarafta İran sınır bölgesine ya da karşı taraftan Türk sınır bölgesine iletilmektedir. Bu esnada lokomotif ve personel sınır kapısını geçmemektedir. Avrupa yönlü çıkışlarda karayoluna kıyasla demiryolunun daha iyi konumda olduğunu söyleyebiliriz.

Bu noktada devlet desteklerinin de sektörümüze destek olmasını umut ediyoruz. Asgari ücret desteğinin 2020 yılında da sağlanması, kısa çalışma uygulamasından yararlanma şartlarının kolaylaştırılması ve telafi çalışması süresinin artırılması gibi önlemlerin sektöre ve çalışanlarımıza olumlu yansıtacağını düşünüyoruz. İş yeri kira bedelinin ödenmemesine yönelik düzenleme, hukukta sürelerin büyük ölçüde geçici bir süre için durdurulması, mükelleflerin Nisan, Mayıs, Haziran ayında vermeleri gereken muhtasar ve katma değer vergisi beyannamelerinin verilme süresinin uzatılması da işveren açısından olumlu görünüyor. Bu düzenlemelerin etkilerini ve uygulama süreçlerini önümüzdeki dönemde göreceğiz.

WorldFood

28. Uluslararası Gıda Ürünleri ve Teknolojileri Fuarı

2-5 Eylül 2020

**TÜYAP FUAR ve KONGRE MERKEZİ
İSTANBUL**

www.worldfood-istanbul.com



Gıda Dünyasının Türkiye Buluşması

Destekleyenler



İşbirliğiyle





ALİ ERCAN GÜLEÇ

Demiryolu Taşımacılığı Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Demiryolu Geleceğimizdir

KORONAVİRÜSÜN ETKİLERİNE KARŞI DEMİRYOLU ÇÖZÜMÜ

Bugünlerde “pandemi” nedeniyle ülkemiz ve bütün dünya zor bir süreçten geçmektedir. Bilim sonunda bu salgına mutlaka bir çare bulacaktır ancak salgının geride nasıl bir etki bırakacağı çok önemlidir. Siyasi, toplumsal ve ekonomik alanlarda önemli değişimlere neden olacağı konusunda herkes hemfikir. Özellikle uluslararası ilişkilerde, ülkelerin üretim, yatırım ve işgücü planlamaları ile ticaret anlayışlarında büyük revizyonlar/değişiklikler olacağı öngörülmektedir.

Pandemi süresince sağlık sisteminin yetersizliklerinin yanında temel mal ve hizmetlerin tedariki ve erişimi konusunda ortaya çıkan krizler; ülkelerin bu konudaki politikalarını gözden geçirmelerine neden olacaktır. Ülkeler farklı ülkelerden yaptıkları ithalatları değerlendirecek; dışarıdan temin etmek yerine (özellikle temel mal ve hizmetlerinde) kendi ülkelerinde üretme/yapma tercihlerini öne çıkaracaklardır. Bu sürecin sonunda mal ve hizmetler ile işgücü hareketliliğindeki uluslararası ve ulusal kısıtlamalar / daralmalar sağlık, gıda, ekonomi ve diğer tüm sektörleri etkileyeceği gibi lojistik sektörü üzerinde de büyük baskılara neden olacaktır.

Bu süreç; lojistiğin önemini bir kez daha ön plana çıkarmıştır. Şehirlerde yaşayan milyonlarca insana üretim merkezlerinden gerektiğinde kapılarına kadar gıda, ilaç vb. temel ihtiyaçlarını ulaştırmak kritik önemli bir konu haline gelmiştir. Hem makro hem mikro lojistik çok ön plana çıkmıştır. Bu süreçte

» Kargo firmaları herkesin ihtiyaçlarını ve internet üzerinden yapılan alışverişlerini kapılarına ulaştırmak açısından önemli bir görev üstlenmiştir.

» Gıda üretim merkezlerinden tüketim noktalarına gıda taşımaları ön plana çıkmıştır. Özellikle bu sürecin uzaması soğuk zinciri (depolama ve taşıma) ön plana çıkarmıştır.

» Uluslararası taşımalarda limanlar ve demiryolu yük taşımaları ön plana çıkmıştır

Gelecekte çok sayıda insanın yaşadığı ve/veya büyük endüstrilerin kurulduğu yerleşim merkezlerinde sağlık hizmetlerine, temel ihtiyaç malzemelerine ve hammaddeye erişimin sağlanmasını temel bir sorun olarak ele almak zorundayız.

Bu süreç; sanal alışverişin yaygınlaşması ile mikro dağıtım ağlarının ve ilaç/gıda gibi temel ihtiyaç maddelerinin üretim yerlerinden tüketim noktalarına ulaştırılmasında yeterli depolama yerleri ile sürekliliği olan taşıma modlarının ve uluslararası taşımalarda da mutlak şekilde limanlar ve demiryollarının ne kadar önemli olduğunu bize göstermiştir. Karayolları taşımalarına ve insanların dolaşımına getirilen kısıtlamalar, karayolu taşımalarına dayanan lojistik sisteminin risklerini ortaya çıkarırken; yurtiçi ve uluslararası taşımacılıkta kesintisiz şekilde sürekliliğin sağlanmasında demiryolu yük taşımacılığının ne kadar önemli olduğunu göstermiştir. Bu nedenle;

» Önemli limanların, üretim, tüketim ve lojistik merkezlerinin modern bir demiryolu altyapısı ile ulusal demiryolu şebekesine bağlanmasının,

» Özellikle gıda ve ilaç lojistiği için gerekli olan soğuk zincire demiryolunun da entegre edilmesi gerektiği görülmüştür.

Bu süreçten sonra global lojistikten ziyade lokal ve bölgesel lojistik hizmetlerinin önemi artacaktır, dolayısıyla mevcut lojistik sistemimizin de buna uygun olarak gözden geçirilmesi ve demiryolu ağırlıklı şekilde yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Söz konusu yeniden yapılandırmanın en kısa sürede tamamlanabilmesi için özel sektörün önünü açacak çalışmaların kamunun da desteğiyle bir an önce vakit kaybetmeden bitirilmesi gerekmektedir.

Bütün dünyaya sağlıklı günler dileği ile, sosyal mesafemizi koruyalım ve ellerimizi yıkayalım.

EĞİTİM ve BİLİŞİM TEKNOLOJİLERİ ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

“30 yıllık tecrübe ve hizmet kalitesiyle sektörün güvenini kazanmış bir eğitim teknolojisi firmasıyız”

Sunduğumuz Çözümlerimiz ve Hizmetlerimiz

ÇÖZÜMLERİMİZ		DİSTRİBÜTÖRLÜKLERİMİZ	
Akıllı TV	BENQ - Arçelik	İnteraktif Panel	BENQ
Akıllı Tahta	Mimio	3D İnteraktif Yazılım	MozaBook
Akıllı Projeksiyon	BENQ - Epson	STEM Laboratuvarı	LapDisc
Bilgisayar Sistemleri	HP-Dell-Lenovo	Robotik Kodlama	Dash&Dot
Bilgisayar Laboratuvarı	HP-Dell-Lenovo	İnteraktif Zemin	WizeFloor
Networks HP/Aruba	HP-Ruji	Dil Laboratuvarı	SANAKO
Kartlı Geçiş Sistemi, CCTV, 3D Yazıcılar, UPS, Santral, Yazıcılar, Akıllı Kürsü			
Video Wall Bilgi Ekranları, Konferans Salonu, Microsoft Lisanslama,			

Finansal çözüm olanakları sunalım

Size özel eğitim planı oluşturalım

Sizi farklı kılacak çözümleri beraber geliştirelim

Sizin Eğitim Teknoloji Danışmanınız Olalım

Bekdata Teknoloji A.Ş.

Cihanşah Sok. Onur İş Merkezi No:2 K:6 Çağlayan 34403 Kağıthane – İstanbul
Tel: 0212 – 234 18 00 Fax: 0212 230 28 99 Mail: info@bekdata.com www.bekdata.com

COVID-19 salgınına hazırlıksız yakalanan ancak kısa sürede adapte olan lojistik sektörünün bu savaşta düşmanı kadar güçlü olduğunu vurgulayan FIATA Onur Üyesi Kosta Sandalcı, tedarik zincirinin sürekliliğinin kesintiye uğramaması için sektöre yönelik alınması gereken en önemli tedbirin denetimli serbesti olduğunu söyledi.



Lojistiğin KORONA İLACI

DENETİMLİ SERBESTİ



Kosta
Sandalcı

FIATA Onur Üyesi Kosta Sandalcı, lojistik sektörünün koronavirüs salgınıyla savaşta önemli görevler üstlendiğini ve sorumluluklarını yerine getirmeye çalıştığını söyledi. COVID-19'un lojistik sektörünü çok kötü bir şekilde olumsuz olarak etkilediğini vurgulayan Sandalcı, "Ancak kanaatime göre sektörün tüm faaliyetlerini durdurma aşamasına getirmesi şu ana kadar pek mümkün olamamış gözüküyor. Demek ki, bu durumda, lojistik sektörü en azından bu savaşta düşmanı kadar güçlü diyebiliriz, çünkü hala faaliyetler muhtelif zorluklar altında ve çok azalmış olmasına rağmen devam ediyor. Örneğin korunma için gerekli olan maskelerin ve hatta solunum cihazlarının naklieleri pekala yapılmaktadır" dedi.

HAZIRLIKSIZ YAKALANDI HIZLA ADAPTE OLDU

Sandalcı, modern lojistik sektörünün dünya tarihinde ilk defa böyle bir kriz ile karşı karşıya kaldığını belirtti. Bu krize sektörün hazırlıksız yakalandığına dikkat çeken Sandalcı, "Gene de kısa süre içinden elden gelen gayret ile kendini korumaya çalıştı. Tam bir başarıya ulaşmamış olduğu kesin, ama eğer lojistik sektörü bu savaşta kendisini adapte edemeseydi olayların nerelere varmış olabileceğini varın sizler düşünün. Bunu düşünmek dahi istemiyorum" dedi.

TEDAVİYE ERKEN BAŞLANMALIYDI

"Sektöre yönelik alınan önlemler yeterli mi?" sorusunu bir örnekle cevaplandırarak Sandalcı, şunları aktardı: "Hastalık doğru teşhis edildiği varsayımı altında, uygulanan tedavi



de doğru ise eğer, sonuç başarılı olur ve hasta iyileşir. Yani süreç görüşüme göre üç aşamalıdır. Bahsettiğim iki aşama ve tabii ki, hastanın tedaviye olumlu cevap vermesi. Erken teşhis ve doğru tedavi en hızlı pozitif sonuç verebilecek yoldur. COVID-19 için teşhisin zamanında yapılmış olduğunu söylememiz mümkün, ancak tedavinin en azından daha önce başlamış olması

“COVID-19’un bize teknolojiyi çok daha fazla kullanmamız gerektiğini öğretmiş olduğu kesin. Keza evden sanki ofisteymiş gibi çalışmayı da ikinci en önemli öğreti olarak gösterebilirim. İş hayatımızda bu krizin bu iki değişikliğin dışında daha başka sürpriz sayılabilecek değişikliklere de yol açacağına inanlardanım.”



gerektiğine inanlardanım. Öyle ki, hastalığın yapabileceği tahribat en aza indirgenebilirdi. Gene de şu ana kadar peyderpey alınan tedbirlerin olumlu sonuçlar vereceğini düşünüyorum.”

DENETİMLİ SERBESTİ

Tedarik zincirinin sürekliliğinin kesintiye uğramaması için lojistik sektörüne yönelik alınması gereken en önemli tedbirin denetimli serbesti olduğunu vurgulayan Kosta Sandalcı, “Önce makro düzeyde sonra da mikro düzeyde uygulanabilecek olan rasyonel denetimli serbesti lojistik sektörünün kurtuluşu olacağına tüm kalbimle inanıyorum. Şirket olarak devletin almış olduğu önlemlere ayak uydurmaya gayret gösterdiğimiz gibi, doğru bir karar olarak nitelendireceğim lojistik sektörü için devletçe belirlenmiş olan desteklerden fayda sağlamaya çalışıyoruz. Çünkü hakikaten çok zor bir dönemin içindeyiz” diye konuştu.

DEĞİŞİKLİK YARATACAK

Kosta Sandalcı, COVID-19’un yaşamı tümünden değiştirmeyeceğine inananlardan. Özel hayatta, iş hayatında ve de sosyal hayatta bazı değişikliklerin görüleceğini, uygulanacağını ve de yaşanacağını belirten Sandalcı, “Tabii ki, her bir değişikliğin bir alışma süresi olabileceği gibi avantaj ve dezavantajları da olacağı kesin. Bir diğer gerçek ise kendimizi bunlara alıştırmamız gerektiğidir” dedi.

TEKNOLOJİ DAHA FAZLA KULLANILMALI

Kosta Sandalcı, COVID-19’un öğrettiği en önemli şeyin teknolojinin çok daha fazla kullanılması olduğunu söyledi. Sandalcı, “Keza evden sanki ofisteymiş gibi çalışmayı da ikinci en önemli öğreti olarak gösterebilirim. İş hayatımızda bu krizin bu iki değişikliğin dışında daha başka sürpriz sayılabilecek değişikliklere de yol açacağına inanlardanım” dedi.



LOJİSTİĞE ÖZEL TEŞVİK PAKETİ HAZIRLANMALI

Koronavirüs salgının lojistik sektörünün mali yapısını daha da kırılgan hale getirdiğini vurgulayan Batu International Logistics Yönetim Kurulu Başkanı Taner Ankara, "Bugüne kadar alınan aksiyonları, doğru ve zamanında alınmış kararlar olarak düşünüyoruz. Tüm bunlara ek olarak bu süreçte çok yıpranan ve kriz dönemlerinde ne kadar hayati bir öneme sahip olduğu bir kez daha görülen lojistik sektörüne yönelik teşvik edici ekonomik paketler hayata geçirilebilir" diyor.

Koronavirüs salgınının lojistik sektörüne etkileri hakkında değerlendirmelerinizi öğrenebilir miyiz?

Çin'in Wuhan kentinde başlayan koronavirüs salgını, Avrupa ülkeleri ve Türkiye de dahil olmak üzere Mart ayından itibaren birçok bölgede görülme ve şiddetlenerek etkisini arttırmaya başladı. Bu salgın karşısında ülkeler öncelikli olarak sınır kapılarını kapatırken veya kontrollü geçiş uygulamalarını hayata geçirirken, takip eden günlerde belli kritik sınır geçiş noktalarında karantina uygulamaları şoför ve araç bulunurluğunu olumsuz yönde etkilemeye, sınırlarda uzun kuyruklar oluşmasına sebebiyet verdi. Tüm bu etkilerin yanı sıra krizin ilk haftalarında müşterilerin artan ithalat talepleri intermodal taşıma opsiyonlarında da talep artışına ve yığılmalara neden oldu. Tüm bunlar sektörün maliyet

yapısını da daha kırılgan hale getirdi. Acil siparişlerin artması ve hava kargo seferlerindeki yoğunluklara paralel olarak Avrupa ülkelerinden minivan sevkiyatlarında bir patlama yaşandı.

Denizyolu taşımacılığında ise zaten 2019 senesi sonu itibarı ile düşük süflürlü yakıt uygulamasına geçiş nedeniyle artan konteyner maliyetleri ile birlikte koronavirüs salgınının fiyat artışına etkileri ciddi boyutlara ulaştı. Hava kargo sevkiyatlarında yolcu uçak seferlerinin iptal edilmesine paralel olarak kargo sefer kapasitesinin azalıyor olması, deniz ve kara nakliyesi ile yetişmesi mümkün gözükmeyen siparişlerin hava sevkiyatlarına kayması boş yer bulunmasını zorlaştırdı. Daha şimdiden Nisan ayının ortasına kadar pek çok kritik sevkiyat rotasında rezervasyonlar doldu.

Yaşanan tüm bu gelişmeler ithalat ve ihracatçıları, bir

yandan daha homojen sevkiyat planlamalarına geçmek için çabalamaya, diğer yandan bunun mümkün olmamasının yanı sıra değişkenlik gösteren acil durum siparişleri için de hızlı çözümler bulmaya çalışmaya sebebiyet verdi. Lojistik firmaları için de gündem, bir yandan her an değişen koşullara uyum sağlamaya çaba gösterirken diğer yandan müşteri memnuniyetini korumak için olağanüstü çaba gösterdikleri bir süreç olmaya başladı. Müşterileri ile doğru, zamanında ve etkin iletişim kurabilen ve bunun için gerekli teknik altyapı ve bilgi birikimine sahip, alternatif çözüm yolları bulabilen lojistik firmaları, müşteri gözünde daha kalıcı hale gelmeye başladı.

SEKTÖRE ÖZEL BİR PAKET AÇIKLANMADI

Ekonomiye ve lojistik sektörüne yönelik alınan önlemleri yeterli buluyor musunuz?

Tüm dünyayı izliyoruz, her ülke kendi sosyal ve ekonomik politikaları çerçevesinde önlemler ve destek paketleri açıklıyor. Türkiye'nin de içinde bulunduğu G20 ülkeleri bütçe ve salgının yayılım durumlarına göre önlemler aldı. Rakamsal olarak Türkiye'nin aksiyonları üye ülkelere göre düşük gözükabilir, ancak her ülkenin farklı durum ve dinamikleri olduğunu göz ardı etmemek gerekir. Öngörülemeyen, değerlendirmesi güç bir durum olduğu unutulmamalıdır. Ayrıca salgının durumuna ve süresine göre ilk etapta açıklanan önlemlere ilave ekonomik tedbir paketlerinin geleceğini düşünüyoruz. Sektörümüze ilişkin özel bir paket şu ana kadar devreye alınmadı genel ekonomi önlemleri içerisinde değerlendirildi.

Lojistik sektörü bu tür kriz dönemlerine hazırlıklı mı? Bu alanda gördüğünüz eksiklikler ve önerileriniz nelerdir?

Böylesi büyük küresel bir salgın kimse hazır değildi, hatta bilmiyordu da diyebiliriz. Farklı krizler yaşadık bir şekilde aşıldı, ama bu durum çok farklı. Sürecin daha ne kadar devam edeceği net olarak bilinmemekle birlikte ülkece en büyük gücümüz değişen koşullara adaptasyon sağlayabilme becerimiz diyebilirim. Bugüne kadar alınan aksiyonları, doğru ve zamanında alınmış kararlar olarak düşünüyoruz. Tüm bunlara ek olarak bu süreçte çok yıpranan ve kriz dönemlerinde ne kadar hayati bir öneme sahip olduğu bir kez daha görülen lojistik sektörü ve firmalara yönelik teşvik edici ekonomik paketler hayata geçirilebilir.



"Koronavirüs salgını ile birlikte teknolojinin özellikle iş yapış biçimlerinin değişimi üzerindeki güçlü etkisini gördük. Bizler gibi dijital altyapısı güçlü ve çok önceden bu yatırımı yapan firmalar operasyonel süreçlerinde kesinti yaşamadan günlük iş akışlarını başarılı bir şekilde yönetmeye devam etti. Bu alanda yatırım yapan firmalar bunun meyvelerini topluyor."

ACİL DURUM SENARYOLARI HAYATA GEÇİRİLMELİ

Tedarik zincirinin sürekliliğinin kesintiye uğramaması için lojistik sektörüne yönelik alınması gereken önlemler neler olmalı?

Burada lojistik firmalarına çok büyük önem düşmekte. Esneklik, sürat ve

alternatif üretebilme kabiliyeti sektörümüzde fiyat rekabetinden daha önemli bir duruma geldi. Müşterisi ile doğru, etkin ve zamanında iletişim kurabilen ve bunu sağlayacak teknik altyapı ve bilgi birikimine sahip lojistik firmaları müşterilerinin tedarik zinciri yönetim süreçlerine ve özellikle hammadde erişiminde stock-out olmayı engelleyerek çok önemli katkılarda bulundular, bulunmaya devam edecekler. Bu tip kriz durumlarında acil durum senaryolarının hayata geçirilmesi büyük önem taşır. Bir örnek verecek olursak; biz ekspres taşıma opsiyonlarımız ve minivan hizmet seçeneklerimizle müşterilerin hava kargo taleplerini karşılayamadıkları durumda panzehir etkisi gösterdik. Ayrıca sınır kapılarındaki yoğunluklara karşı Trieste üzerinden intermodal taşıma alternatifimizle çözüm üretmeye devam ettik. Sadece lojistik firmalarının değil tüm sektörlerin her duruma ve değişen koşula göre acil durum eylem planı olmasının önemi bir kez daha çok net ortada.

KÖKLÜ DEĞİŞİKLİKLER YARATACAK

Koronavirüs salgınının dünyada üretim ve tüketim alışkanlıklarında köklü bir değişim yaratacağı yönünde yapılan analizlere katılan Batu International Logistics Yönetim Kurulu Başkanı Taner Ankara, bu durumun Türkiye için yaratacağı avantaj ve dezavantajlara ilişkin ise şu değerlendirmelerde bulundu: "Bunu öngörmek çok zor, neticede salgının ne kadar süre devam edeceği belirsiz gözüküyor. Ülkemizde sonlandığını düşünsük de ticaret yaptığımız ülkelerde durum değişmemiş olabilir. Bu sebeple

köklü değişiklikler yaratacağı görüşüne katılıyorum. Kişisel ve ev bakım ürünleri, hijyen ürünleri ve gıda ürünleri ile hızlı tüketim ürünleri sektörlerinde tüketicimin artmaya devam edeceğini düşünüyoruz. Kısıtlamalar nedeniyle bu sektörler başta olmak üzere, hammadde tedarik sıkıntısı şimdiden yaşanmaya başlandı bu durum, önümüzdeki günlerde üretimi ve fiyatları etkileyecektir. Türkiye hijyen ürünleri ihracatında bir artış gözlemliyoruz, bu artışın yukarı yönde bir ivmeyle devam edeceğini öngörüyoruz."

Lojistikte korona alarmı

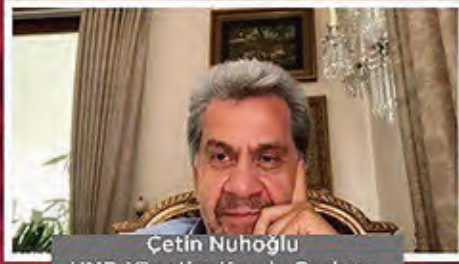
TAŞIMALAR DÜŞÜYOR MALİYETLER ARTIYOR



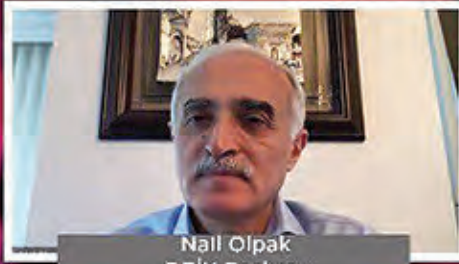
Turgut Erkeskin
DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı



Emre Eldener
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı



Çetin Nuhoglu
UND Yönetim Kurulu Başkanı



Nail Olpak
DEİK Başkanı

DEİK, UND ve UTİKAD başkanları online yaptıkları toplantıda koronavirüsün uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetlerine etkilerini değerlendirdi. Taşıma sayılarında düşüş, maliyetlerde ise artış yaşandığını belirten Başkanlar, bölgesi dönemlerde lojistik stratejilerinin oluşturulmasının önemine dikkat çekti.

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), Covid-19'un uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetlerine etkilerini online bir seminerde masaya yatırdı. Moderatörlüğünü DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı Turgut Erkeskin'in yaptığı toplantıya; DEİK Başkanı Nail Olpak, UND Başkanı ve DEİK Yönetim ile İcra Kurulu Üyesi Çetin Nuhoglu ve UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener katıldı.

HER ŞEYE RAĞMEN İHRACAT SÜRDÜ

Nail Olpak / DEİK Başkanı

DEİK Başkanı Nail Olpak, virüsün başlamasından itibaren iş konseyleriyle birlikte sürekli online toplantılar yaptıklarını, büyükelçilikler ve ticaret müşavirleriyle de görüştiklerini söyledi. Yaptıkları görüşmelerde herkesin endişeli olduğunu ancak ümitsizlik görmediğinin altını çizen Olpak, yaşanan tüm gelişmelere ve zorluklara rağmen lojistik sektörünün ihracat taşımalarını sürdürdüğünü aktardı. Böyle bir durumda yeni kanallar bulunduğunu ve işlerin sürdüğünü aktaran Olpak, bu dönem geçtikten sonra tekrar bir araya gelinip sektörün geleceğinin yeniden kurgulanacağını söyledi.

LOJİSTİK STRATEJİSİ OLUŞTURULMALI

Çetin Nuhoglu / UND Başkanı ve DEİK Yönetim ile İcra Kurulu Üyesi

UND Başkanı ve DEİK Yönetim ile İcra Kurulu Üyesi Çetin Nuhoglu, konuşmasında karayolu taşımacılığının önemine vurgu yaptı. "Karayolu taşımacılığı ihracata en büyük desteği



sunuyor. Karayoluyla Avrupa'ya yapılan ihracatın miktarı 42 milyar dolardır. Orta Doğu'ya yapılan ihracatın 12 milyar dolarlık kısmı karayoluyla gerçekleşiyor. Karayolu nakliyecileri Rusya ve BDT'ye 8 milyar dolarlık yük taşıyorlar" diyor Nuhoğlu Türkiye'nin mevcut konumu nedeniyle karayolu taşımacılığının büyük avantajlar sunduğunu anlattı. Her şartta taşımacılığın önemli olduğuna vurgu yapan Nuhoğlu, AB Komisyonu tarafından hazırlanan kılavuzda bunun ortaya konduğunu söyledi. Nuhoğlu, "Sağlık için önemli tedbirler alınırken, taşımacılar için yeşil hatlar oluşturuldu. AB karayolunda taşımaların duraksamadan geçilmesi için de tedbirler aldı" dedi.

AB ülkelerinin tedbir kapsamında ilk başta vizeleri askıya aldığını ancak şimdi şoförlerin bulundukları ülkelerde vize başvurusu yaptığında vizelerin uzatıldığını belirten Nuhoğlu, "Hatta AB'de sürücülerin vizesiz çalışması için nelerin yapılabileceği konuşuluyor" dedi. Alınan tedbirler ve engeller yüzünden yaşanan sıkıntılara da vurgu yapan Nuhoğlu, Kapıkule'den yapılan geçişlerle ilgili örnek verdi. "Ocak ve Şubat aylarında Kapıkule'den günlük 1.100 geçiş oluyordu. Bugün bu sayı 700'e düştü" dedi. Temassız taşımacılık için alınan tedbirlerin çok önemli olduğunu aktaran Nuhoğlu, Kapıkule'de ve Habur'da oluşturulan tampon bölgelerde treyler değişimlerinin yapıldığını söyledi. Irak'ta daha önce günlük 1.500 araç çıkışı yapıldığını, bunun tamamen

durmaması için alınan tampon bölge çözümü ile günlük 1.200 araç çıkışının gerçekleştiğini belirtti. Bunun için 45 Iraklı sürücünün görev yaptığının bilgisini verdi.

Nuhoğlu, İran'da tampon bölge oluşturulmadığı için taşımaların durduğunu söyledi. İran'a ve İran üzerinden transit 60 bin sefer yapıldığı aktaran Nuhoğlu, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan gibi ülkelere yapılan taşımalarda ciddi sıkıntılar yaşandığına dikkat çekti. Tek hattın Gürcistan-Hazar geçişi olduğunu aktaran Nuhoğlu, bu bölgeye yapılan 3 milyar dolarlık taşımanın risk altında olduğunu ve çözüm için İran ile yaptıkları görüşmelerin sürdüğünü ifade etti.

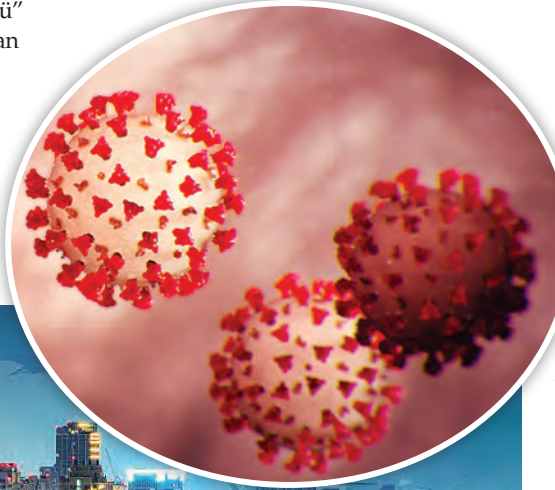
Böylesi kritik bir dönemde lojistik stratejilerinin oluşturulması gerektiğinin önemine vurgu yapan Nuhoğlu, Karadeniz-Köstence Ro-Ro hattının hizmete başlamasının önemli olduğunu söyledi. Nuhoğlu bu sayede Romanya tarafında sürekli hazır bekleyen sürücülerin araçları alarak taşımalara kesintisiz devam edebileceklerini belirtti. Nuhoğlu Çerkezköy-Avrupa tren seferlerinin de artırılması gerektiğini vurguladı.

Şoförlere uygulanan karantina nedeniyle yaşanan sıkıntıları da anlatan Nuhoğlu, sürücülere test yapılmasını 15 gün önce istediklerini söyledi. Bunun için Kapıkule'de test merkezi kurulmasını talep ettiklerini gerekirse parasını verebileceklerini söylediklerini aktaran Nuhoğlu, şöyle devam etti: "Test sonucunu bildirelim ve sürücüler gönül rahatlığıyla çalışsın dedik. Bu hafta bu konu tekrar görüşülecek. Tabi ortada şöyle bir durum var. 15 dakikalık testler bize kesin sonuç vermeyebilir. Sürücülerimizi de onların ailesini de tehlikeye atabiliriz. Sağlık Bakanlığı testleri yaptıktan sonra emin olabilmemiz için bir çalışma yapıyor. Sürücülerimizin ilk testlerinin ardından kontrol edebileceğimiz alanların olması gerekiyor. Sürücülerimizin gideceği güzergaha göre testler 24 saat arayla yapılabilir." Nuhoğlu, Avrupa'ya yapılan taşımaların 2 seferden tek sefere düştüğünü bunun da maliyetleri artırdığını belirtti. Bir Tır'da ortalama 73 bin dolarlık mal taşındığını bilgisini veren Nuhoğlu, asıl önemli noktanın bu malları ulaştırabilmek olduğunu aktardı.

DENİZ & HAVADA NAVLUN FİYATLARI YÜKSELDİ

Emre Eldener / UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, taşıma modlarının kendine göre sorunları olduğunu söyledi. Hava kargo taşımalarında yolcu taşımacılığı durduğu için sadece kargo uçaklarının kullanılmak zorunda kaldığını bunun da maliyetleri artırdığını söyledi. Eldener denizyolunda yaşanan sıkıntıyı ise şöyle anlattı: "Deniz taşımacılığında Çin'i gidemeyen satın alma ekipleri şubat ayında Türkiye'ye geldiler. Üretimin devam ettiğini görünce Türkiye siparişlerini artırdılar. Ancak armatörler azalan konteyner trafiği nedeniyle seferlerini ve bazı limanlara uğramayı kestiler ve boş konteyner gelmedi. Talep de artınca sevkiyatları ertelemek zorunda kaldık. Fiyatlarda navlunlarda yüzde 30 artış oldu. Yine de en az etkilenen sektör konteyner taşımacılığıdır. Türkiye'ye gelen gemilerde 14 gün karantina süresi var. Gemilerde ciddi bekleme maliyet çıkıyor." Eldener, ayrıca temassız taşımanın en çok olduğu mod olan demiryolu taşımacılığının bu dönemde önemli hale geldiğini aktardı.



Lojistikçilerden virüse karşı



Emre Eldener

10 MADDELİK

TEDBİR ÖNERİSİ

Çin'de başlayan COVID-19 hastalığının dünyaya hızla yayılmasının ardından Türkiye'nin bir numaralı ticari partneri olan Avrupa ülkelerinde sıkı önlemler alındı. Küresel lojistik sektörünü de etkileyen önlemlerin ardından Türkiye'nin Avrupa ülkeleri ile en önemli karayolu sınır bağlantısı olan Kapıkule Sınır Kapısı'nda Türk ve Bulgar makamlarının aldığı önlemler sonucunda yük taşıyan araçların kapı geçişleri uzadı, uzun beklemler ve yığılmalar meydana geldi.

Türkiye'nin aldığı önlemler kapsamında gerek salgının yaygın olduğu ülkelerin vatandaşı yabancı şoförlerin ancak 14 günlük bekleme süresinden sonra Türkiye'ye geçişine izin verilecek olması, gerekse Avrupa'dan gelen Türk şoförlerinin 14 günlük izlem sürecinde evlerinden çıkmayacak ve çalışamayacak olmasının yanı sıra, bazı AB ülkelerinin vize işlemlerini durdurması veya çok az işlem yapmasından kaynaklanan vize sorunu nedeniyle Türk TIR filosunun çalışması ve acil yükleri taşıması neredeyse durma noktasına geldi.

Yaşanan bu durum karşısında harekete geçen UTİKAD, Avrupa yönlü karayolu taşımalarında alınabilecek önlemlerle ilgili taleplerini yazılı olarak T.C. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay'a iletti. Kabul edilmesi beklenen bu önerilerle, yüklerin sınırlardan 15 dakikanın altında geçmesi, yolların yük taşımacılığı için açık tutulması, taşımacılığa yönelik ulusal sınırlamaların kaldırılması ve taşımacılık sektöründe

Koronavirüsle mücadele kapsamında alınan tedbirler, lojistik faaliyetlerini ciddi şekilde sekteye uğrattı. Buna karşı harekete geçen UTİKAD, kara sınır kapılarıyla ilgili Cumhurbaşkanlığına 5 öneri iletti. Dernek ayrıca sektör için finansal yükümlülüklerin ertelenmesini, hava yolunda vadelerin uzatılmasını, deniz yolunda demuraj ve ardiye sorununun çözüme kavuşturulmasını, hava yolunda ek kargo seferlerinin yapılmasını ve ücret tariflerinin indirilmesini bekliyor.

çalışan herkese uygulanan idari prosedürlerin azaltılması hedefleniyor. Cumhurbaşkanlığı'na sunulan çözüm paketinde şu önlemler yer aldı:

- 1** Kapıkule'de Türkiye sınırına gelen yabancı ve Türk şoförlere 14 günlük karantina uygulaması yerine hızlı tanı testi uygulanarak sonucu negatif çıkan şoförler seferlerine devam ettirilmelidir.
- 2** İhracat taşımaları için hızlı tanı testi sonucu negatif olan yabancı ve Türk şoförlerin Bulgar makamlarına bildirilerek Avrupa yönü araç çıkışları sağlanmalıdır.
- 3** Öncelikli olarak Kapıkule'de alınacak bu önlem diğer sınır kapılarında da uygulanmalıdır.

- 4** Türk şoförlerin Schengen vizelerinin belirli bir tarihe kadar otomatik olarak uzatılması için AB nezdinde acil girişimde bulunulmalıdır.
- 5** AB ülkelerinin Türk taşıma araçlarına uyguladığı kota ve transit geçiş belgesi sisteminin askıya alınması için AB nezdinde acil girişimde bulunulmalıdır.

WEBINAR İLE ÇÖZÜM YOLLARI ARADI

UTİKAD, ayrıca düzenlediği webinar ile COVID-19 salgını nedeniyle lojistik sektöründe ortaya çıkan sorunları ve çözüm önerilerini sektörle tartıştı. UTİKAD Yönetim Kurulu'nun tam kadro katıldığı webinar toplantısında konuşan

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, koronavirüs salgının etkisiyle dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahip Çin'in ihracatının 2020 yılının ilk iki ayında %17.2 oranında azaldığını söyledi. Eldener, "ABD-Çin arası ticaret savaşları küresel talep, ticaret ve yatırım ortamını 2 seneyi aşkın süredir olumsuz etkileyen bir faktördü. 2020 yılının Ocak ayında taraflar anlaşmaya varmış olsa bile Çin'in ABD'den almayı taahhüt ettiği 200 milyar ABD Doları tutarındaki hizmet ve mal alımının gerçekleşmesi koronavirüs salgını nedeniyle çok düşük bir ihtimal olarak görülüyor" dedi. Eldener, ülkelerin koronavirüs salgınına kontrol altına almak amacıyla aldıkları önlemlerin taşımacılık sektörüne etkilerini birkaç madde ile şöyle özetledi:

» Yolcu uçakları seferlerinin iptali sebebiyle kargo uçaklarına olan talep çok arttı.

» Tren seferlerindeki aksamalar sebebiyle çok modlu taşımacılık sistemleri verimli bir şekilde işletilememekte. Konteynerler limanlarda bekliyor.

» Karayolu sınır kapılarındaki kontroller ve sınırlamalar gecikmelere sebep oluyor.

» Uğrak iptalleri sebebiyle denizyolu konteyner taşımacılığında aksamalar yaşanıyor.

KARGO UÇAKLARINA TALEP ARTTI

Hava kargo taşımalarının %70-80'lik gibi ciddi bir bölümün yolcu uçaklarının altında taşındığına dikkat çeken Emre Eldener, yolcu uçağı seferlerinin iptal edilmesi sebebiyle kargo uçaklarına olan talebin arttığına dikkat çekti. Eldener, "Bu noktada yolcu uçaklarında maliyetin



yüzde 80'i yolcuya yüzde 20'sini ise kargoya yükleyen havayolları; bir anda bütün uçağın maliyetini kargoya yüklemek zorunda kaldı. Havayolları azalan yolcu talebine göre artan kargo ihtiyacı nedeniyle hızlı bir şekilde yolcu uçaklarını organize ederek kargo taşıma amaçlı olarak kullanmaya başladılar. Kargo seferleri ve geçici depolama yerleri ile antrepolarda işlemler zorlu şartlar altında yapılmakta, tüm havayolu şirketleri kargo seferlerini icra edebilmek için uçuşların konaklama sağlamakta, uçuş personelleri ise karantina otellerinde konaklayarak görevlerini yürütmektedir" dedi. Eldener, ayrıca paylaşılan son bilgiye göre, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın 1 Nisan'dan itibaren bir ay boyunca uçuşlara kapatıldığını aktardı.

DEMİRYOLU ÖNEMLİ BİR ALTERNATİF

UTİKAD Başkanı Eldener, ülkeler tarafından alınan önlemlerin diğer taşıma türlerine kıyasla fiziki temasın daha az olması sebebiyle demiryolu taşımacılığı üzerindeki olumsuz etkisinin nispeten daha az olduğunu söyledi. Eldener, "Özellikle Avrupa yönlü çıkışlarda karayoluna kıyasla demiryolu daha iyi konumdadır. Son dönemde demiryolu taşımacılığına yönelik ciddi bir talep oluştuğunu görüyoruz. Artan bu talebe karşılık olarak hem frekansların artırılması hem de vagon tedariği ile demiryolu taşımalarının daha verimli bir şekilde yapılması söz konusu olabilir. Konuyla ilgili olarak TCDD Bakü-Tiflis-Kars hatında kapasite artımına gideceğini de açıklamıştır. Diğer yandan şu an için İran taşımalarında Kapıköy sınır kapısında sterilizasyon işleminden geçirilen yük trenleri garın dışında 4 saat bekletildikten sonra sevk ediliyor. Herhangi bir fiziksel temas olmaması adına, yük vagonları lokomotif arka tarafta İran sınır bölgesine ya da karşı tarafta Türk sınır bölgesine iletiliyor. Bu esnada lokomotif ve personel sınır kapısını geçmemektedir" dedi.

KARAYOLU TAŞIMALARI

Emre Eldener, karayolunda ise Türkiye ve Bulgaristan'ın aldığı önlemler sebebiyle Kapıkule Sınır Kapısı'nda uzun araç kuyruklarının oluştuğuna dikkat çekti. Türk ve yabancı şoförlere 14 günlük karantina uygulaması ve vize işlemlerinin durdurulması sebebiyle yük taşımacılığının durma





noktasına geldiğini vurgulayan Eldener, çekici, dorse veya şoför değişimini içeren İki Kademeli Plan'ın şu an itibarıyla uygulanmadığını aktardı.

DENİZYOLUNDA NAVLUN FİYATLARI %40 ARTI

Armatörlerin salgın sebebiyle Çin'e veya Çin'den yaptıkları seferleri azaltmalarının tüm dünyadaki konteyner trafiğini olumsuz etkilediğini vurgulayan Emre Eldener, sözlerini şöyle sürdürdü: "Limanlara kabul edilmeyen gemiler yüklerin gecikmesine ve taşımacılık maliyetlerinin artmasına sebep olmaktadır. Uğrak iptalleri (blank sailing) sebebiyle 2020 yılının ilk iki ayında 1.9 milyon TEU hacim kaybı yaşandı. Uzakdoğu'dan yapılan ithalatın azalması sebebiyle ihracat mallarının yükleneceği boş konteyner bulunamamaktadır. İhracat yüklerinin birikmesi sebebiyle gemilerde yer sorunu başladı.

Bunun sebebi ise; yasaklı ülkelerden gelen gemilerin 14 günlük karantina süresi dolmadan Türkiye'deki limanlara kabul edilememesi. Bu durumda geminin sefer süresinin 8 gün sürdüğünü varsayarsak, kalan günleri tamamlamadan limana kabul edilmiyor. Bu durum tabii ki ciddi bir maliyet artışına ve ihracat yüklerinin de gecikmesine sebep oluyor. Bunun yanı sıra demiryolu ve denizyolu kombinasyonu ile yapılan taşımalarda demiryolunda yaşanan gecikmelerden dolayı yüksek demuraj ve ardiye ücretleri söz konusu olmaya devam ediyor."

ALACAK SİĞORTASI NASIL DEVREYE SOKULACAK?

Toplantıda ayrıca UTİKAD Risk Yönetimi Müdürü Pinar Kapkın, müşterilerin bir ihtimal ödeme yapamamaları veya ödemelerini geciktirmeleri durumunda alacak sigortasının nasıl ve ne şekilde devreye sokulabileceği konusunda üyeleri bilgilendirdi. Alacak sigortalarının sigorta şirketlerinin yanı sıra devlet destekli olarak da sağlanabildiğine dikkat çeken Kapkın, şunları aktardı: "Kapsam olarak işleyişte farklılıklar olmakla birlikte benzer teminatı sağlıyorlar. Firmanın yaptığı herhangi bir teminata bağlanmamış vadeli satışlardan doğan borcun ödenmeme riskini teminat altına alıyor. Kredi limiti tahsis edilmiş bir alıcının iflas, konkordato, tasfiye gibi hukuki durumlarla temerrüde düşmesi halinde teminat sağlıyor. Devlet destekli alacak sigortasından daha önce sadece mikro ve küçük ölçekli işletmeler yararlanabiliyorken, 1 Nisan 2020 tarihinde çıkan yeni bir karar ile bu rakam 125.000.000 TL'ye çıkarıldı. Dolayısıyla artık orta ölçekli firmalar da bundan yararlanabilecekler. Prim hesaplaması yapılırken, işletmenin son mali yılındaki vadeli satışlarından elde ettiği ciro baz alınıyor. Bu konu ile ilgili sisteme kayıtlı yaklaşık 10 civarında sigorta şirketi var. Fakat şu anda bu teminatı Halk Sigorta veriyor. Sisteme kaydolmak için başvuru formu istiyorlar ve bu başvuru formunun değerlendirme süreci de 10-15 gün arası sürebiliyor. Geçen sürenin ardından sonucu size bir teklif ile sunuyorlar ve verilen limite kadar bir teminat sahibi oluyorsunuz. Devlet des-

tekli alacak sigortasında, sigortalı ile alıcı arasında yapılan satış anlaşmasında, satış vadesinin belirtilmesi gerekiyor. Eğer bir satış anlaşması yoksa sigortalı ile alıcı arasında kararlaştırılan satış vadesi fatura üzerinde belirtilmesi şartı aranıyor. Dövizde endeksli faturalar veya sözleşmeler kapsamındakiler hariç olmak üzere, Türk Lirası cinsinden yapılan satışlara uygulanabiliyor ve azami fatura vadesi 360 gün olabiliyor. Teminat bazında baktığımızda şu anda pandemiye bağlı hasarların ödemesi -limit dahilinde- yapılıyor. Şunu da unutmamak gerekir ki, sigorta şirketinin bu limiti düşürme ya da iptal hakkı bulunuyor."

Toplantıda karayolu sınır kapılarına yönelik Cumhurbaşkanlığı'na da iletilen önlemlerin yanı sıra sektörün diğer beklentileri şöyle sıralandı:

- 1 Sektörün alacak-borç dengesi göz önüne alınarak sektör üzerindeki finansal yükler hafifletilmeli ve finansal yükümlülükler ertelenmeli
- 2 Armatörlerin ve havayolu şirketlerinin acentelere vermiş oldukları vadeler uzatılmalı
- 3 Limanlarda bekleyen yükler için demuraj ve ardiye sorunu, ilgili tarafları mağdur etmeyecek şekilde çözüme kavuşturulmalı.
- 4 Havayolu taşımacılığındaki darboğazın aşılması için ek kargo sefer planlamaları yaygınlaştırılmalı, ücret tarifelerinde indirimde gidilmeli
- 5 Gümrük idarelerinin salgına karşı alacağı önlemler lojistik akışlara engel olmayacak şekilde düzenlenmeli.

İHRACATÇILAR LOJİSTİKTE TEDBİR ALMALI

Koronavirüs salgınının lojistik sektörünü derinden etkilediğini belirten Navlungo CEO'su İsa Korkmaz, denizyolu navlunlarında %40'a, hava kargo navlunlarında %15-20'ye, karayolu navlunlarında ise %15'e varan fiyat artışı yaşandığını söyledi. Korkmaz, ihracatçılara ise taşıma operasyonlarını yürütürken 5 alanda tedbir almasını önerdi.



İsa Korkmaz

ayrıca Nisan ayının ortasına kadar bazı rotalarda rezervasyonların dolduğunu bilgisini de paylaştı.

E-İHRACATTA %20 DÜŞÜŞ BEKLENİYOR

İsa Korkmaz, Avrupa'da 14 ülkenin sınırını kapatması ile birlikte ihracat yüklerinde gecikmeler yaşanmaya başlarken, oluşan kuyruklar nedeniyle dönmeyen dorse ve konteynerler neticesinde %15 oranında navlun artışları görüldüğünü söyledi. E-ihracat gönderilerinde insanların zorunlu olmayan alışverişlerini kısmaları sonucunda ise taleplerde daralma yaşandığını aktaran Korkmaz, Amazon veya Etsy gibi e-ticaret sitelerinden yapılan satışlarda henüz rakamlar

ortaya çıkmasa da %20'ye varan düşüş beklendiğini söyledi.

İHRACATÇILARA 5 ÖNERİ

Koronavirüs nedeniyle ticaretin içinde bulunduğu olağanüstü durumdan alınacak tedbirlerle minimum hasarla çıkılabileceğini belirten İsa Korkmaz, Türkiye'den ihracat yapan firmalar için önerilerini şu şekilde sıraladı:

» Alternatiflerinizi arttırın: Yükünüzü organize etmek için daha fazla alternatif aramanızı öneriyorum. Denizyolu, havayolu ve karayolu seçeneklerini aynı anda karşılaştırarak navlun planlamayı yapabilirsiniz.

» Rezervasyon yaptırırken dikkatli olun: Birçok acentenin yer problemi nedeni ile iptal politikalarında değişiklikler oldu, siparişlerinizi onaylarken mutlaka bu bilgileri teyit ediniz. Ayrıca alıcınız ve satıcınız ile olan sözleşmelerinizde muhtak olası gecikmeleri de hesaba katın.

» Parsiyel yükleri tercih edin: Konteyner ya da komple tır yerine, parsiyel navlunları tercih ederek riski dağıtabilirsiniz.

» Gelişmeleri anlık takip edin: Koronavirüsü önlemleri neticesinde her gün başka bir ülkeden uçuş yasakları ya da sınır önlemlerinin değişiklik gösterdiğini görüyoruz. Ürünlerinizi planlarken mutlaka lojistik servis sağlayıcınızdan anlık bilgiler alın.

» Müşterileriniz ile daha fazla iletişim kurun: Müşterilerinizi sık sık bilgilendirin, olası gecikmelerde ve iptallerde elinizden geleni yaptığınızı mesajını verin.

Online lojistik platformu Navlungo CEO'su İsa Korkmaz, Çin'in Wuhan kentinde başlayan ve Mart ayı ile birlikte özellikle Avrupa kıtası olmak üzere birçok bölgede etkisini artıran koronavirüs salgına karşı ülkelerin aldığı önlemlerin başında sınır kapılarının kapatılması gelirken, bu durumun lojistik sektörünü olumsuz etkilediğini söyledi. Korkmaz, denizyolu taşımacılığında 2019 sonunda düşük süflürlü yakıt uygulaması nedeniyle artan konteyner başı taşıma maliyetlerinin, koronavirüs ile beraber daha da yükselirken, fiyat artışının %40'lara ulaştığını kaydetti.

ACİL SİPARİŞLER HAVAYOLUNA KAYDI

Yolcu uçaklarının seferlerinin iptal olması nedeniyle kargo kapasitesinin azalmasının Avrupa ve Amerika arasındaki havayolu navlun fiyatlarında %15-20 arasında fiyat artışına neden olduğunu açıklayan İsa Korkmaz, "Çin ve Türkiye'yi de doğrudan etkileyen bu durumun yanı sıra, denizyolu ile yetiştiremeyecek acil siparişlerin hava yoluna kayması muhtemel ve bu da havayolu taşımacılığında bir süre daha fiyat artışına sebep olacak" dedi. Korkmaz



TÜRK LİM Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç

Limanlarda kira bedelleri YENİDEN BELİRLENMELİ

İthalat ve ihracatın yüzde 85'inin gerçekleştirildiği limanların sürdürülebilirliğinin Türkiye için hayati önemde olduğuna dikkat çeken TÜRK LİM Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, koronavirüs tedbirleri kapsamında liman işletmelerinin en önemli beklentilerinin 'Kısa Dönem Çalışma Ödeneği'nden yararlanabilmek ve Milli Emlak Müdürlüğü'ne ödenen kira bedellerinin yeniden belirlenmesi olduğunu söyledi.



Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

Hakan Genç, dünya ekonomisini sarsan Covid-19 pandemisinin olumsuz etkilerine rağmen ülkenin hayati ihtiyaçlarını karşılamak üzere 7 gün 24 saat çalışan limanların faaliyetlerine devam edebilmesi için gerekli sağlık önlemlerini almalarının yanı sıra limanların hayata geçirmesi gereken ekonomik ve finansal tedbirler üzerinde de çalışıldığını belirtti. Türkiye'nin ithalat ve ihracatının yüzde 85'inin gerçekleştirildiği limanların salgın döneminde sorumluluğunun çok büyük olduğunu ifade eden Genç, limancılığın tüm ekosistemi ve paydaşlarıyla birlikte kısa, orta ve uzun vadeli sürdürülebilirliği için yoğun ve teknik bir çalışma yürütüldüğünü bildirdi.

KAYIPLARA HAZIR OLUNMALI

Ocak-şubat döneminde geçen yılın aynı dönemine göre tonaj bakımından fazla bir kayba uğranmadığını, önceden yapılmış olan sözleşmeler nedeniyle Mart ayı sonu itibarıyla tonajda da fazla bir düşüş beklenmediğini belirten Genç,



Nisandan itibaren ise dünya ticaretindeki daralmanın etkisiyle kısmi kayıplara hazırlıklı olmak gerektiğini kaydetti.

Genç, Covid-19'un yarattığı ekonomik sıkıntıların aşılması ve ekonomik hayatın devamlılığını sağlamak

üzere açıklanan destek paketlerine, kolaylaştırıcı tedbirlere, programlara, vergi ve diğer yükümlülüklerin ertelenmesiyle ilgili uygulamalara, faiz ve diğer giderlerde yapılacak iyileştirmelere, kısa dönem çalışma desteğine durumu gereği ihtiyaç duyan liman işletmelerinin başvuracağını söyledi.

KISA ÇALIŞMA ÖDENEĞİNDEN YARARLANABİLMELİ

Deniz ticaretinin gereklilikleri nedeniyle limanların pazar günleri ve resmi tatillerde de çalışmak durumunda olduğunu belirten Genç, şu değerlendirmelerde bulundu: "Aile,

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından hayata geçirilen 'Kısa Dönem Çalışma Ödeneği' her ne kadar pazar günleri ve resmi tatillerde çalışılmamasını, fazla mesai yapılmamasını şart koşsa da işin gereği olarak gemilerin limana varışları itibarıyla pazar günleri ve resmi tatillerde de çalışmak durumunda kalan limanlarımızın da bu uygulamadan yararlanabilmesi önemlidir. Bu konuyla ilgili girişimlerimiz başlamıştır. Bunun dışında limanlarımız açısından önemli olan diğer bir maliyet de dolgu alanları ve iskeleler için Milli Emlak Müdürlüğü'ne ödenen kira bedellerinin yeniden belirlenmesi ile ilgili de girişimlerimiz olacaktır."

TÜRK LİMANCILARI ÜZERİNE DÜŞENİ FAZLASIYLA YAPIYOR

Hakan Genç, Türk limancılarının üzerine düşeni fazlasıyla yaptığını aktararak, "Böylesi bir dönemde alışılmış



M. Hakan Genç

yaşantılarımızı geride bırakmamız, mevcut koşulların öngördüğü kurallara uygun olarak yaşamamız kaçınılmaz bir gerçektir. Zorunlu protokolleri ve tedbirleri çok ciddi bir kararlılıkla limanlarımızda uyguluyoruz. Bu kararlılığımız sektörümüze ve ülkemize karşı duyduğumuz sorumluluğun, çalışanlarımıza, paydaşlarımıza ve ülkemiz insanına verdiğimiz büyük önemin bir sonucudur” ifadelerini kullandı.

KURVAZİYER TURİZMİ SALGINDAN OLUMSUZ ETKİLENDİ

Türkiye’nin dış ticaretinin yani toplam ihracat ve ithalat yükünün tonaj olarak yüzde 85’i, değer olarak da yüzde 60’a yakını ile kruvaziyer turizminin tamamının limanları üzerinden yapıldığına dikkat çeken Genç, hava, kara veya demiryolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında, deniz taşımacılığından başka hiçbir taşıma modunun Türkiye ekonomisi üstünde bu kadar belirleyici rolü ve etkisi olmadığını belirtti. Genç, limanların ülkeler için hayati ve kritik önemde tesisler olduğunu ifade ederek, şu değerlendirmelerde bulundu: “Son günlerde başta Dünya Bankası, IMF, OECD, UNCTAD gibi kuruluşlar küresel çapta büyüme rakamlarını revize ederek ciddi oranlarda düşürmeye başladılar. Bu kurumlar bile salgının ne kadar

“Bu sürecin döngüsünün U veya L şeklinde mi olacağına dair çeşitli senaryolar da üretilmektedir ama sonuçta görülen dünya ekonomisinde ve tek tek ülkelerde yaşanacak büyük çapta durgunluk ve küçülme sonucunda küresel çaptaki mal ve hizmet hareketinin de azalacağı, bu sürecin limanları da önemli oranda etkileyeceği yönündedir.”

daha süreceği ve ekonomik hayatın ne zaman normalleşeceği konusunda net bir öngöründe bulunamamaktadır. Bu sürecin döngüsünün U veya L şeklinde mi olacağına dair çeşitli senaryolar da üretilmektedir ama sonuçta görülen dünya ekonomisinde ve tek tek ülkelerde yaşanacak büyük çapta durgunluk ve küçülme sonucunda küresel çaptaki mal ve hizmet hareketinin de azalacağı, bu sürecin limanları da önemli oranda etkileyeceği yönündedir. Özellikle kruvaziyer limanlar tüm dünya genelinde durma noktasına gelmiş bulunmaktadır. Küresel ölçekte çalışan kruvaziyer gemi firmalarının tüm seferlerini belirsiz bir süre için askıya almış olmaları sonucunda ülkemizde de kruvaziyer turizmine hizmet eden limanlarımız bütünüyle faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştır.”

LİMANLARDA TÜM SAĞLIK ÖNLEMLERİ ALINIYOR

Limanların Covid-19 pandemisinin olumsuz etkilerine rağmen fedakarca

çalıştığının altını çizen Genç, başta Sağlık Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın yayınladığı kurallar, önlemler ve protokoller olmak üzere valilikler kapsamında görev yapan “Limanlar Koordinasyon Kurulları”nın ve liman başkanlıklarımızın Covid-19 ile ilgili yayınladığı tüm önlem ve tedbirlerin limanlarda harfiyen uygulandığını, liman çalışanlarının ve limanlarda görev yapan paydaşların sağlıklarını azami düzeyde koruyacak şekilde hayata geçirildiğini söyledi.

Genç, “Başta ülkemizin temel ihtiyaçlarının sağlanmasına ilave olarak ülke ekonomisinin, ihracatının ve ithalatının hiçbir şekilde kesintiye uğramaması adına limanlarımız gerekli olan tüm tedbirleri olarak çalışırken limanları kullanan müşterilerinin sorunlarına da çözüm bulmak adına birçok kolaylaştırıcı uygulamalar da yapmaya başlamışlardır.” açıklamasında bulundu.





ROBERT T. ATEŞ

NORDEX Group Bölgesel Lojistik Müdürü

E-mail: tates@nordex-online.com / Instagram: Robert_ates

Lojistik STRATEJİ

COVID-19 İLE SAVAŞIMIZ VE LOJİSTİK

Geride bıraktığımız yılın son günlerinden bu yana Çin merkezli devam eden büyük salgın Avrupa kıtasına sıçrayarak yeni bir ivme kazandı. Sırayla tüm Avrupa ülkelerinde günlük hayatın yavaşlamasına ve durmasına sebep olan koronavirüs salgını yakın dünya tarihimizin en büyük salgınlarından biri olarak devam etmekte. Şu an salgının büyüklüğünden pek göremediğimiz ama ileride daha iyi analiz edilecek birçok trajediye sebep olan bu felaket, dünyada eş zamanlı olarak çok yaygın ve hızlı bir şekilde ilerleyerek Dünya Sağlık Örgütü tarafından Mart ayı başında pandemi olarak ilan edildi.

Koronavirüsü uzun kuluçka süresi sebebiyle dünya popülasyonuna yayılması engellenemedi. Aynı grupta yer aldığı SARS'a göre 10 kat daha bulaşıcı olduğu biliniyor. Gripten ise yaklaşık 60 kat daha öldürücü. Uyarıların tamamına uymamız şart. Zaman kazandıkça salgını en az zararla kontrol altına alma şansımız yüksek.

Koronavirüs salgınına karşı savaşımızda olumlu gelişmeler de mevcut. Halihazırda Amerika ve İsrail şirketlerinin aşı konusunda epey mesafe kat ettiklerini biliyoruz. Tedavi için bazı ilaçların faydaları görülmeye başladı. Her ne kadar salgının merkez üssü sıçradığı Avrupa kıtası olsa da vakaların ilk görülmeye başladığı, virüsün çıktığı Çin'de yeni vaka sayılarının azalıyor olması oldukça önemli bir gelişme.

Önümüzde sağlığımızı, yakınlarımızın sağlığını, sosyal ve ekonomik hayatımızı tehdiye karşı almamız gereken ciddi önlemler ve vermemiz gereken önemli bir mücadele dönemi var. Gözle görünmeyen düşmana karşı uzun ve meşakkatli bir yol olacağı belli. Bu uzun süreli savaş için hükümetler çeşitli önlemler alarak ekonomi ve iş hayatı üzerindeki etkileri azaltmaya çalışıyor. Fakat belirsizlik ve rahatsızlık etkilerini göstermeye başladı. ABD borsaları Kara Pazartesi'den beri en kötü günlerini yaşıyor ve tarihinin en yüksek işsizlik rekorunu kırmak üzere. Tüm bunlar finansal hayattaki ciddi bir hasarın ve özel sektöre yansıtacak önemli sorunların ön sarsıntısı. Unutulmamalıdır ki ekonomik açıdan ABD hapşırırsa Avrupa ve dünyanın geri kalanı neze olmuş demektir.

Bundan sonraki süreçte tüm sektörler başta tedarik zinciri ve lojistik yapılanmaları olmak üzere, üretim ve istihdam stratejileri, hatta ithalat ve perakende satış stratejileri değişmek zorunda kalacak. Bu pandeminin gelişti birçok araştırmacı, bilim insanı ve iş dünyası tarafından haber veriliyor olsa da var olan kaynaklandırmamız yetersiz kaldı*. Bunun yaşayacağımız son pandemi olup olmadığının garantisini de kimse veremez.

Üretim süreçlerimizin olmazsa olmazı parça tedarikçileri ve stok stratejisi, perakende stok stratejileri, navlunlar (tüm taşıma modelleri için) ve tedarik kanalları köklü bir değişikliğe

uğrayacak. Halihazırda birçok firma tekstil de dahil olmak üzere Çin'e ihracat yapmaya başladı. Bu Çin'deki üretime bir düşüş getirir mi? Evet getirir, fakat dünya ekonomisine kısa vadede etkileri ne olur? Bunu da görmemiz lazım. Üretim eksenli ve üretimi teşvik edecek politikaların öne çıkacağı bir dönemi öngörmek zor değil. Tedarik zinciri ve lojistik üretim ekseninde olmak üzere bu döneme uyum sağlayıp makine disipliniyle çalışarak fırsatları kaçırmamak mümkün. Değişimden başarılı çıkmanın firmalar içinde bireyler içinde altın kuralı aynıdır. Değişimi kabul ederek, uyum sağlamak.

Umarız salgının hızı önümüzdeki günlerde ciddi bir düşüş yaşar, hasta ve kayıp sayısı minimumda kalır, en kısa zamanda sosyal hayatlarımıza kaldığımız yerden devam ederiz. Bu süreç boyunca sağlık sektörünün değerli çalışanlarına verdikleri insanüstü mücadeleden dolayı ne kadar teşekkür etsek az. Onlar bizim gerçek kahramanlarımız! Ayrıca bu sıkıntılı süreçte ihtiyaç duyulan tedariklerin sağlık çalışanları ile buluşmasını sağlayan lojistik sektörüne, bu zor sınavda verdiği başarılı neticeden dolayı tüm sektör paydaşlarına, beyaz ve mavi çalışanlarına, siz kahramanlara canı gönülden teşekkür etmemiz lazım.

Ayrıca bu süreç bize gösterdi ki pandemi gibi salgınlara uygun tedarik kanallarının beslemesi, doğru yönetilmesi ve durmaması için merkezi yönetimli lojistik hareket birimi ve programı oluşturulmalıdır.

Son olarak salgının başlamasında ekonomik sebeplerden dolayı Çin'e karantina uygulamayıp, tüm dünyaya yayılmasını sadece izleyen tüketim odaklı politikaların üreticileri, bizleri büyük hayal kırıklığına uğratmıştır. Sürekli yeni telefon modelleri çıkaran, yapay zeka yatırımları ile gündemi meşgul eden populist yaklaşımların geliyorum diyen bu salgına ne kadar hazırlıksız yakalandığı, gaflet içinde olduğu en çok eleştirilecek konu olacaktır. Bütçelerin asıl ayrılması gereken yerlerin insan hayatını iyileştirmek için bilimsel çalışmalar olduğu bir kez daha gözler önüne serilmiştir. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ve mücadele arkadaşlarını saygıyla, özelemlerle anarak bir alıntıda bulunalım: "Dünyada herşey için; medeniyet için, hayat için, muvaffakiyet için en hakiki mürşit ilimdir, fendir. İlim ve fennin haricinde mürşit aramak gaflettir, cehalettir, dalalettir."

Mücadelede daha iyi noktaya geldiğimiz günlerde görüşmek, siz ve sevdiklerinizin sağlıklı kalması dileklerimizle.

*** En meşhur 2 tanesini paylaşalım;**

1-Bill Gates'in 2015 yılında yaptığı TED Talk konuşması,

2-2011 yılında vizyona giren, senaryosuna pandemi konusunda uzman Dr. W. Ian Lipkin ve ekibinin danışmanlığını yaptığı "Contagion" filmi.



TURKISH CARGO

kargo uçaklarında SEFER FREKANS SAYISINI ARTIRDI



Koronavirüs nedeniyle oluşan kapasite kayıplarını telafi etmeye çalışan Turkish Cargo, herhangi bir gecikme yaşanmaması adına kargo uçaklarıyla yapılan seferlerin frekans sayılarını artırdı.

Dünya genelindeki seyahat kısıtlamaları ve yolcu talebinin düşüşü, yolcu uçaklarında oluşan kargo taşıma kapasitesini ciddi şekilde sınırlarken Turkish Cargo Türkiye'nin ihracatı ve kritik öneme sahip dış ticaretinin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilmek adına, filosunda bulunan tüm kargo uçaklarını tam kapasite kullanılacak şekilde bir planlama yaptı. Ülke otoritelerinin kısıtlarına ve Sağlık Bakanlığının tedbir amaçlı uygulamalarına da riayet ederek olağan dışı talep değişkenliğine rağmen Türkiye'nin üretici ve ihracatı için çözüm ortağı olmaya devam eden Tur-

kish Cargo, son 4 yılda 13'ten 25'e çıkardığı mevcut kargo uçağı kapasitesine ilave olarak, yolcu filosunda bulunan uçaklar ile de kargo taşıma amaçlı hizmet vermeye başladı.

Ayrıca bu dönemde hava kargo akışını sürdürmenin hayat kurtaracağı bilinciyle hareket eden Turkish Cargo, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) koronavirüs ile küresel çapta mücadele için aldığı tüm çalışmaları destekledi. Bayrak taşıyıcı milli marka Turkish Cargo, özel ekipleri ve operasyon birimleri ile çalışmalarına devam ederken, her zaman olduğu gibi rezervasyon sistemi 7/24 hizmet veriyor.

90. DESTİNASYONU LINZ OLDU

Kargo uçaklarıyla direkt olarak uçuş gerçekleştirdiği destinasyon sayısını artırmaya devam eden Turkish Cargo'nun 90. direkt kargo destinasyonu Avusturya'nın önemli bir sanayi kenti Linz (LNZ) oldu. Linz'e tarifeli kargo seferi düzenleyen tek hava kargo markası olan Turkish Cargo, başkent Viyana'dan sonra bu ülkedeki ikinci kargo noktasını açmış oldu. Turkish Cargo'nun Airbus 330 ve B777F uçaklarıyla, haftada 2 gün (Perşembe ve Pazar) gerçekleştireceği Linz seferlerinin ilkinin 2 Nisan tarihinde İstanbul Havalimanı – Billund Havalimanı – Linz Havalimanı hattında icra edilmesi planlandı. Turkish Cargo, 2023 yılında direkt kargo destinasyonu sayısını 120'ye çıkarmayı hedefliyor.





SEYHAN GÜLHAN

Lufian Lojistik
Grup Müdürü

Lojistik Gündem

COVID-19'UN LOJİSTİK ZİNCİRİNE ETKİSİ

Lojistik, tedarik zincirinin en önemli halkası diyebiliriz. Üretilen ürün / malzeme hedeflenen noktaya ulaştırılmadığında bir anlamı olmayacaktır. Şirketlerin olumsuz durumlara karşılık A, B, C planlarının olduğu / olması gerektiğinin iş dünyası bilincindedir. Burada değerlendirilmesi gereken Covid-19'un etkileri iş dünyasının A, B, C planlarını kullanarak atlabileceği bir durum mudur? Dünya daha öncesinde bu şekilde salgınlar yaşadı ve bunlar çok majör büyüklükte ölümlere neden olmuştur. O dönemde yaşanan salgın ile şuan yaşadığımız dönemdeki salgının dünya üzerinde etkisinin aynı olduğunu söylemenin çok doğru olmayacağı ortadır.

1. Ekonomik hacim olarak dünya geçmiş ile kıyaslanmayacak ölçüde büyümüştür. Bu şirketlerin ve iş adamlarının gelirlerine bakılarak anlaşılabilir.
2. Ticaretin küreselleşmesinden dolayı her ülke ihracat veya ithalat bakımından dünyanın diğer ülkeleri ile temas halindedir. Ulaşım ve iletişim kolaylığının günümüzde artmasının sonucudur.
3. Üretimin dünyanın her yerine yayılması ve yine bu noktalardan dünyanın her yerine sevkedilebilir hale gelmesi ile insan ve ürün teması geçmiş ile kıyaslanmayacak kadar artmıştır.
4. Şirketler iç piyasadaki daralmaları genelde daha çok ihracat yoğunlaşarak aşmaya çalışmaları Covid-19 ile işlemeyeceği ortadır. (Gıda, sağlık malzemeleri gibi ürünlerde ithalat ve ihracatında devletlerin kısıtlamaya gitmeleri ayrı bir durumdur.)

Bu durumda Covid-19'u daha önce karşılaşmadığımız bir durum olarak değerlendirebiliriz. Daha önce karşılaşılan ekonomi bozucu etkenler için kullanılan çözüm yöntemleri ilk defa yaşanan bir durum için kullanılabilir mi? Yoksa ilk defa karşılaşılan durum için ilk defa kullanılacak çözümler mi olmalı?

» E-ticaret artış hızı önceki dönemlere göre ne kadar sıçrama yapacak?

» Kapıda teslimin yaygınlaşması ve gelişme hızı ne olacak?

» Ödeme sistemlerindeki değişimde bizi neler bekliyor?

» Gerekli / zorunluluk olmadığı sürece fiziksel durumun önemi daha da azalacak mı? (Home Office, toplantıların web üzerine taşınması vs.)

Lojistik ve tedarik zinciri olarak ticaretteki değişim etkisinin merkezinde olmamız nedeniyle süreci çok yakından takip ederek, çözümler üretme sorumluluğumuz vardır. Takip ettiğim paylaşım, yazılarda endüstri 4.0'dan el yıkamaya döndük diye ironi yapıldığını gördüm. Aslında Covid-19'u Endüstri 4.0 ile daha sağlıklı bir şekilde atlatabiliriz.

» IOT ile hız ve doğruluğumuzu artırılması,

» Last mile ile son nokta teslimatın önemli hale gelmesi,

» Dijitalleşme ile fiziksel temasın azaltılması,

» ERP altyapısının güçlendirilmesi.

Covid-19 öncesi dönem ile karşılaştırılmayacak şekilde lojistiğin daha hızlı, doğru ve daha düşük maliyetli şekilde operasyonları yürütmesi beklentisi oluşacaktır. Beklentiyi karşılamak için;

» Beklentinin sayısal verilerle tanımlanması,

» Lojistik altyapısının (tüm kaynakların) buna göre planlanması,

» Sürecin ve KPI'ların sürekli takip edilmesi,

» B ve C planlarının oluşturulması, hatta bu planların dönemsel olarak test edilmesi,

» İçeriden ve dışarıdan gelebilecek bozucu etkiye hızlı ve güçlü yanıtlar verilmesi.

Değişimin kaçınılmaz olduğu günümüzde majör değişimlere de uyum sağlayarak işlerimizi yönetebiliriz. İnsan sağlığının en hassas olduğumuz bu dönemde, lojistik merkez depolardaki personel ve teslimatları gerçekleştiren şoför, kurye olarak görev yapan meslektaşlarımız başta olmak üzere tüm çalışanlara sağlıklı günler dilerim.



Kargocuların yükü arttı!

Kargo sektörünün bu dönemde kamu hizmeti niteliğinde önemli sorumluluklar üstlendiğine dikkat çeken KARİD Başkanı Aslan Kut, alınan tedbirler doğrultusunda temassız teslimat yöntemine geçildiğini söyledi. Kut, e-ticaret alışverişlerinde yaşanan yoğunluğun ise kargo hacimlerinde artışa neden olduğuna aktardı.

Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği (KARİD) Başkanı Aslan Kut, Covid-19 tehdidi karşısında derneğe bağlı tüm üye kurum ve kuruluşların, ticari faaliyetlerin devamı ve evinde kalan vatandaşların ihtiyaçlarını ulaştırmak için kamu hizmeti niteliğinde önemli bir sorumluluk üstlendiğini söyledi.

TEMASSIZ TESLİMATA GEÇİLDİ

Sektör tarafından gerekli eylem planlarının hazırlandığına ve temassız teslimat yöntemine geçildiğine dikkat çeken Kut şunları aktardı: "Tüm dünyada etkisini sürdüren Covid-19'a ilişkin Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu'nun yayınladığı hizmet sağlayıcıların alması gereken önlemlere istinaden tüm üye kurum ve kuruluşlarımız eylem planlarını hazırlamış ve ekonomik sürekliliği sağlamak adına kesintisiz hizmet sunmanın sorumluluğunu taşımaktadırlar. Bu kapsamda sektör temsilcilerimiz operasyon planlamalarını hizmetin devamlılığını sağlayacak şekilde tedbir seviyelerini artırarak gerçekleştirmektedir. Toplum sağlığını korumak adına tüm çalışanlara gerekli bilgilendirmeler yapılmakta, maske, eldiven, dezenfektan vb koruyucu malzemeler verilmekte ve sağlık durumları sürekli kontrol edilmektedir. Şube, acente, dağıtım merkezleri, yönetim ofisleri ve araçların dezenfeksiyon işlemleri sıklıkla yapılmaktadır. Gerekli

mesafenin sabit tutulması kaydıyla şube ve acentelere aynı anda en fazla üç kişi kabul edilmektedir. Teslimatlar saha çalışanları ve müşteriler arasında sosyal mesafeyi koruyarak yapılmakta olup, e-ticaret sitelerinden alınan gönderilerin tesliminde alıcının onayıyla imza ve TC kimlik numarası almadan teslimat yapılması ve mümkün koşullarda posta kutusu gibi güvenli noktalara kargolar bırakılarak temassız teslimat yöntemleri geliştirilmektedir."

KARGO HACİMLERİ ARTTI

Yurt genelinde alınan sağlık önlemleri sebebiyle e-ticaret alışverişlerinde yaşanan yoğunluğun kargo hacimlerinde de artışa neden olduğuna dikkat çeken Aslan



Aslan Kut

Kut, "Ancak sektör temsilcilerimizin tüm koşullara hazırlıklı olduğunu, yeterli insan kaynağı ile hizmet kalitesini koruyarak iş sürekliliğine devam edeceklerini belirtmek isteriz. Devletimiz tarafından bugüne kadar alınan önlemler ve kargo, kurye, lojistik işletmecileri ile tüm sektörlerin çabaları sayesinde bu zor günlerin üstesinden geleceğimize yürekten inanıyoruz" dedi.

DIŞ TİCARETTE temassız dönem BAŞLADI

Koronavirüs önlemleri çerçevesinde dış ticarete temassızlık dönemine geçildi. Dünyaya örnek olması beklenen uygulamayla dış ticaret taşımaları geliştirilen yeni çözümlerle hiçbir temas gerçekleştirilmeden yapılıyor.

Koronavirüs salgını nedeniyle Ticaret Bakanlığı dış ticarete yeni tedbirleri hayata geçirmeye başladı. Bu tedbirlerden en önemlisi temassız ticaret uygulaması oldu. Dünyaya örnek olacak sistem olarak nitelendirilen uygulamada, ticaret hiçbir insan temasına izin vermeden gerçekleştiriliyor. Gümrük muhafaza memurları tulum, maske ve eldivenler ile kendilerini koronavirüsten saklarken getirilen ve gönderilen hiçbir ticari ürünler el değmeden taşıyor.

Türkiye'nin en büyük ticaret ortaklarından biri olan Irak'la ticaret, kurulan tampon bölgede üç farklı yöntemle

gerçekleştiriliyor. Şoför değişimi, dorse değişimi, konteyner değişimi gibi yöntemler ile koronavirüs salgının riskleri en aza indiriliyor. Buna göre önce gelen araçlar dezenfekte ediliyor, daha sonra aracı teslim alacak şoförlerin değişimi yapılıyor. Yabancı sürücülerin ise Türkiye'ye girişine izin verilmiyor. Türk sürücüler ise sadece karantina şartları ile ülkeye giriş yapabiliyor. Temassız ticarete bir örnek de İran'dan. Sadece demiryolları ile vagon geçişlerine izin verilirken vagonlar Türkiye tarafındaki lokomotiflerle çekiliyor ve itiliyor, ardından vagonlar dezenfekte ediliyor. İtalya ve İspanya ile denizyolu ticareti de benzer kurallarla işliyor. Ro-Ro gemilerindeki hiçbir personelin ülkeye girişine izin verilmiyor. Yükler ülkelerin kendi çekici ve şoförleriyle gemilerden çıkartılıyor.

IRAK VE İRAN TAŞIMALARINDA KAPASİTE ARTIYOR

Temassız dış ticaret uygulamasına ilişkin bilgi veren Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, "Bakanlık olarak Türkiye'de virüs görülmeden önce diğer bakanlıklarla koordinasyon halinde ciddi önlemler almaya başladık. Bu doğrultuda temassız dış ticaret çalışmalarımızı gerçekleştirdik ve bütün dünyaya örnek olacak ciddi başarılar elde ettik. İş dünyamızın da bu güzergahları ve imkanları kullanarak ticarete devam etmelerini istiyorum" dedi.

1 Mart'ta sınır kapıları kapatılan Irak ile temassız dış ticaretin nasıl yapıldığı hakkında anlatan Bakan Pekcan, "Şoför, dorse ve konteyner değiştirme ile bütün güvenlik ve sağlık tedbirlerini alarak ticareti başarıyla gerçekleştiriyoruz. Şoförlerimiz aracı tampon bölgeye götürüyor, orada gerekli tedbirleri alarak karşı taraftan şoförler geliyor, böyle bir ring kurduk. Araç bizim tampon bölgemize geldiği zaman dezenfekte ediliyor. Bizim şoförlerimiz aracı teslim alarak tekrar içeriye giriyorlar. İlk başta 200 Tır ile başladık bugün bunu 1.140 TIR'a kadar çıkardık. Irak ile ticaretimizin tekrar eski seviyelere gelmesi için çalışıyoruz" dedi.

İran'a açılan hudut kapılarının da 23 Şubat'ta kapatıldığını hatırlatan Pekcan, arada bir tampon bölge olmadığı için çözüm arayışına girdiklerini anlattı. Pekcan, İran'a yılda 130 bin TIR'ın gittiği bilgisini vererek, "Öncelikle Gürcistan, Azerbaycan ile iletişimimizi kurduk. Türkgozü, Çıldır-Aktaş ve Sarp gümrük kapılarımızın kapasitelerini artırarak buraları 24 saat çalışır hale getirdik. Muhataplarımızla İran üzerinden Orta Asya'ya giden 36 bin TIR'ı bu güzergah-tan geçebilir hale getirdik" ifadelerini kullandı.



Bakan Ruhsar Pekcan

BTK HATTINDA KAPASİTEYİ 6 BİN TONA ÇIKARABİLİRİZ

Pekcan, salgının olduğu bu dönemde dış ticarete demir yolunun önemine değinerek, şöyle konuştu: “Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu’nu şu anda 2 bin 500 ton kapasite ile ticaret dünyasının hizmetine açık. Biz bunu talep halinde 6 bin tona çıkarabiliriz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile de koordinasyon halindeyiz. Bu dönemde demiryollarına ağırlık vermemiz gerekiyor. İran ile sorunumuzu da tampon bölgemiz olmadığı için Kapıköy tren yoluyla çözdük. Burada da enteresan bir çözüm bulduk. Kapıköy’den bizim lokomotiflerimiz treni ittiriyor, İran sınırına girince de bu ülkedeki lokomotifler treni çekiyor. Sistemi bu şekilde çalıştırıyoruz. Şu anda 80 vagon (160 Tır yükü) hizmete hazır. Bugün itibarıyla bunu 120 vagona (240 tır yükü) çıkarabilecek durumdayız. Yükü olup kapılar kapalı diye şikayet edenlere bu hattı kullanmalarını tavsiye ediyoruz.”

AVRUPA TAŞIMALARI RAHATLATILDI

Bakan Pekcan, Kapıkule’de önlem aldıklarını, 18 Mart itibarı ile 46 ülkeye daha giriş çıkış yasağı getirildiğini anımsatarak, yeni önlemleri de devreye aldıklarını kaydetti. Bakan Pekcan, şunları kaydetti: “Öncelikle Türk TIR’larını gümrük sahamıza alarak burada bulunan TIR parkında araç ve şoför değişimini gerçekleştiriyoruz. Yabancı TIR’lar için de bu işlemi sağlıyoruz. Burada da bin 138 araca ulaştık. İnşallah bu kapasiteyi de arttıracamız. Kapıkule’de 24 Mart’ta, 50 kilometre kuyruk oldu. Şu anda da bu kuyruğu 15 kilometreye düşürdük. Hafta sonu itibarı ile daha fazla düşmesini ümit ediyoruz. Orta Avrupa’ya; İtalya’ya, Fransa’ya da bizim ticaretimiz var. Avrupa bizim en büyük ticaret ortağımız. Türkiye’de Pendik, Tuzla, Ambarlı, Yalova, Çeşme ve Mersin limanlarından, İtalya’da Trieste ve Bari limanlarına, Fransa’da Toulon ve Sete limanlarına, İtalya’ya yılda 170 bin, Fransa’ya da yılda 50 bin civarında araç gönderiyoruz. Tedbirler alındığı andan itibaren biz bu araçları feribotla şoförsüz olarak

gönderiyoruz. Karşı taraf çekicisiyle yükü alıyor. Feribotla gelen mürettebatın da inişine izin vermiyoruz. Boşaltma esnasında dezenfektan yapıyoruz. Gemi boşaldığı zaman da tekrar dezenfekte ederek işlemleri gerçekleştiriyoruz.”

ÇERKEZKÖY-PLOYDU DEMİRYOLU HATTI GÜNDE 2 SEFER YAPACAK

Çerkezköy-Ploydu demir yolu hattında seferlerin günde ikiye çıkarılacağını belirten Bakan Pekcan, “Kapıkule’den de bizim bir trenimiz var; yılda 35 bin 800 vagon taşıyor. Bunu da en kısa zamanda 50 bin vagon taşıyabilecek hale getirecek durumdayız. Aşağı yukarı 100 bin TIR eder. Bugün itibarıyla da Çerkezköy-Ploydu demir yolu hattı vardı, günde bir kere çalışırdı. Bugün itibarıyla 14.00’te bir sefer daha koyduk. Onu da iki katına çıkardık. Bulgaristan’a gidecek yükler de bu yolla gidecek. Gerekmesi halinde Karasu-Köstence arasına yeni bir feribot seferi koyma imkanımız var. Bu da günde 400 TIR kapasitesine ulaşabilecek durumda. Ticaret Bakanlığı olarak her türlü güvenlik tedbirlerini ticaretin sağlanması için üstün bir kuvvet sarf ediyoruz” dedi.

“NE KADAR AZALTABİLİRİZ BUNA BAKIYORUZ”

Pekcan, bir soru üzerine, mart ayı dış ticaret rakamlarının salgın nedeniyle etkileneceğini belirterek, şunları kaydetti: “Rakamları gün gün takip ediyoruz. Temazsız ticaret sayesinde Irak ile şu anda 1140 tıra ulaştık ama Irak’a ihracatımız yüzde 50 azalmış durumda, İran’a yüzde 80 azaldı. Toplam dış ticaret açısından bakıldığında bir azalma olacak, en az olması yönünde çalışıyoruz. Biz aldığımız tedbirlerle, iş dünyamız da paralel çalışarak bunu ne kadar azaltabiliriz, bu doğrultuda çalışmalarımıza devam



ediyoruz. İş dünyamız bu güzergahları kullanırsa kapasite artırmaya da hazırız. Kendi tedbirlerimizi alıyoruz. Onlara her açıdan yardımcı olmaya hazırız.”

Bakan Pekcan kalkınma planında 2020 için 190 milyar dolar ihracat hedefi olduğunu da belirterek “Bu bir süreç, yılsonuna kadar devam edeceğini düşünüyoruz. Temassız ihracat ile de ciddi yol aldığımıza inanıyorum” dedi.

GÜMRÜK İŞLEMLERİ KOLAYLAŞTIRILDI

Ticaret Bakanlığı ayrıca gümrüklerde ticaretin kolaylaştırılması, işlemlerin daha hızlı ve elektronik ortamda yürütülebilmesi amacıyla uygulamada fayda sağlayacak değişikliklere gitti. Resmi Gazete’de yayımlanan “Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile ticareti kolaylaştırarak hızlandırmak, işlemlerin elektronik ortamda yürütülmesini temin etmek için bazı değişiklikler hayata geçiriliyor. Eşyanın birden fazla ticaret politikası önlemine, ilave gümrük vergisi veya ek mali yükümlülük gibi sorumluluklara tabi olması halinde verilecek menşe belgesi ibrazına açıklık getirildi.

ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE TESLİMAT

Menşe esaslı ticaret politikası önlemleri, ilave gümrük vergisi veya ek mali yükümlülük gibi diğer mali yükümlülüklerin gümrük beyannamesinde beyan edilerek ödenmesi halinde, yükümlüsü tarafından beyannamenin tescil tarihinden itibaren 6 aylık sürede menşe şahadetnamesi ile gümrük idaresine başvurulması halinde, tahsil edilen tutarın geri verilmesi sağlanacak. Son dönemlerde Avrupa Birliği’nden (AB) gelen eşyanın menşe tespitinde gümrüklerde yaşanan karışıklıktan dolayı maruz kalınan mağduriyetlerin giderilmesi amacıyla yükümlülere 6 aylık süre tanınarak usulüne uygun geçerli bir menşe belgesi getirilmesi imkanı verildi.

Sektörden gelen talepler doğrultusunda, antrepo ve geçici depolama yerlerinde bulunan ve gümrük işlemleri tamamlanan eşyanın, gümrük idarelerinde yetkisiz iş takibine sebebiyet verilmemesi kaydıyla, eşya sahiplerine, temsilcilerine ve gümrük müşavir yardımcılarının yanı sıra müşavir yardımcısı niteliğinde olmaksızın usulüne uygun olarak yetkilendirilen üçüncü kişilere de teslim edilebilmesi yönünde düzenleme yapıldı.

FUARCILARA BEYANDA KOLAYLIK

Ticari hayatta firmaların rekabet gücünün korunması açısından yolcu bera-



berinde getirilerek serbest dolaşıma girecek olan veya yolcu beraberinde geçici çıkışı yapılarak geri getirilecek numune, sergi ve fuar eşyasının beyanının daha hızlı ve daha az bürokratik süreçle yapılmasını temin için, söz konusu eşyanın beyanname yerine geçen “Yolcu Beraberi Sergi ve Fuar Eşyası Beyan Formu” ile beyanı sağlandı.

3 Mart’ta Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar’da yapılan değişiklikle, en fazla 5 kilogram ağırlığında standart işlenmemiş altının yolcu beraberinde yurda getirilmesi mümkün kılınmıştı. Bu çerçevede, Gümrük Yönetmeliği’nde söz konusu altının ne şekilde gümrük idaresine beyan edileceği yönünde düzenleme yapıldı.

Eşyanın tahlil işlemlerinin gümrük laboratuvarı dışındaki akredite laboratuvarlarda yapılması halinde bu laboratuvarlar tarafından düzenlenmiş tahlil raporlarına da beyanname tescil tarihinden itibaren 1 yıl süreyle itibar edileceği ve eşyanın yeniden laboratuvar tahliline gönderilmeyeceği yönünde düzenleme yapılarak bu eşyaların laboratuvar tahliline tabi tutulmalarından kaynaklanan zaman kaybı ve maliyetlerinin önüne geçildi.

Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası (YYS) sahibi firmaların depolama ve girdi maliyetlerinin düşürülmesi ve firmaların rekabet gücünün artırılması amacıyla YYS firmalarının işlettiği antrepolarda, farklı beyannameler kapsamı eşyanın herhangi bir izin prosedürüne bağlı kalmaksızın istiflenerek depolanabilmesi yönünde düzenleme yapıldı.

YYS sahibi olan veya bir önceki takvim yılı içinde 5 milyon dolarının üzerinde ihracat yapmış yükümlüler tarafından kısmi muafiyet suretiyle geçici ithal edilen eşyanın, 24 aydan daha uzun kullanımın söz konusu olduğu durumda, izin süresinin 9 ay uzatılabil-

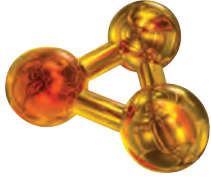
ceği ancak süre uzatımı sonunda, eşyanın kullanımının devam ettiği durumlarda da gümrük idaresine yeni bir izin başvurusunda bulunulacağı yönünde değişikliğe gidildi.

İŞLEMLER ELEKTRONİK ORTAMA TAŞINDI

Bir gümrük beyannamesine dayanarak ödenmiş gümrük vergilerinin, beyannamenin iptali üzerine ilgilinin talebiyle geri verileceği durumlarda, söz konusu talebin süresine ilişkin düzenleme yapılarak konuya açıklık getirildi ve mevcut durumda ortaya çıkan mağduriyetlerin önüne geçildi. Gümrük işlemlerinin dijitalleşmesi hedefi doğrultusunda, Gümrük Yönetmeliği’nin ekinde yer alan “Geri Verme ve Kaldırma Başvuru Formu” elektronik ortama taşındı. Halihazırda kağıt ortamında yapılan gümrük vergilerinin ve para cezasının geri verilmesi veya kaldırılması başvurusu elektronik ortama taşınarak işlem süreçleri basitleştirildi.

Gümrük idaresi tarafından yükümlüye yazıyla yanlış izahat verilmiş olması durumunda hangi hallerde idari para cezası ve faiz uygulanmayacağı hususlarına ilişkin düzenleme yapıldı. Bu kapsamda, gümrük laboratuvarlarında bilimsel yöntemlerle usulüne uygun gerçekleştirilen tahlillerin sonuçları izahat kapsamında değerlendirildi ve düzenlenen tahlil raporları sonrasında yeniden tahlil yapıldığında eşyanın farklı bir GTİP’te sınıflandırılması gerektiğinin anlaşılması durumunda, herhangi bir ceza ve faiz uygulanmaması yönünde hüküm konuldu.

Transit rejiminde uygulanan cezalar gözden geçirilerek kademelendirildi. Bu doğrultuda Gümrük Yönetmeliği’nde yapılan değişiklikle ulusal ve ortak transit kapsamında uygulanacak cezalara açıklık getirildi.



Turkchem

ChemShow Eurasia

9. Uluslararası

Özel, Spesifik Kimyasallar, Genel Kimyasallar,
Petrokimya ve Kimyasal Ara Ürünler Fuarı

5-7 Kasım 2020 İstanbul Fuar Merkezi



Özel Alanlar

AGROCHEM
FERTILIZER

WaterEx

exCLUSIVE
meeting room

Eş Zamanlı:

Turkchem
ChemLab
Eurasia

Turkchem
ChemTech
Eurasia

chemshoweurasia.com

Organizatör:



Destekleyen:



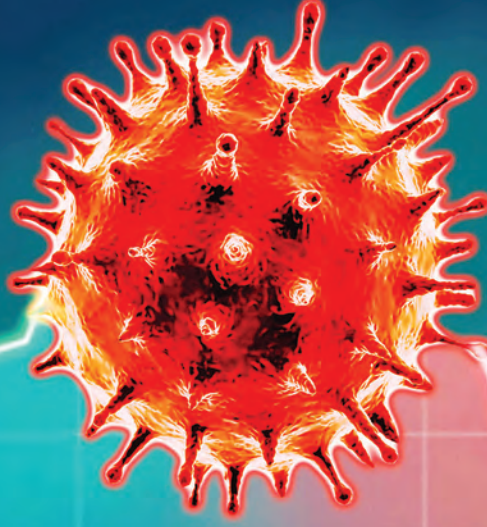
Medya Partneri:

TURKCHEM
Magazine

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

Covid-19 ekonomiyeye bir yıllık

FATURA KESTİ



KPMG Türkiye, Covid-19'un iş dünyasını nasıl etkilediğini araştırdı. Ankete katılan iş dünyası temsilcileri küresel salgının ekonomiyeye olumsuz etkisinin ortadan kalkması için en az bir yıla ihtiyaç olduğunu söylüyor. Salgının en fazla turizm / ev dışı tüketim, perakende / mağazacılık ve özel girişim sermayesi sektörlerini etkilemesi bekleniyor.

KPMG Türkiye Strateji ve Operasyonlar Danışmanlık ekibi, 1 - 6 Nisan tarihleri arasında tüm sektörlerden yaklaşık 250 kişinin katılımıyla Covid-19 Etki Araştırması yaptı. Aralık 2019'da Çin'den başlayarak tüm dünyaya yayılan ve pandemiye dönüşen koronavirüs salgınının iş dünyasına ve sektörlerle etkileri araştırıldı. KPMG Türkiye'nin iş dünyası temsilcileriyle gerçekleştirdiği anket, salgın sonrası dönemle ilgili öngörülere de ışık tutuyor. Covid-19 sonrası toparlanma süresi ve şekli ile ilgili farklı görüşler bulunmakla beraber öngörülen zaman 3 ay ile 12+ ay arasına yayılıyor. Bununla beraber ekonomide önemli daralma öngörülüyor.

SÜREÇTEN KİMLER İYİ ÇIKACAK?

KPMG Türkiye Strateji ve Operasyonlar Danışmanlık Lideri ve Şirket Ortağı Serkan Ercin, Türkiye'de küresel örneklerle benzer şekilde, farklı sek-

törlerin bu önlemlerden farklı derecede etkilendiğini söyledi. Kimi sektörlerin bu etkilerden çok önce nasibini almaya başladığını ifade eden Ercin, bazılarının ise bu etkileri sonradan hissetmeye başladığını aktardı. Ercin, "Sosyo-ekonomik hareketliliğin azalmasına bağlı yaşanan sorunların ortadan kalkması için pandeminin kontrol altına alınması ve bunu takiben hayatın normale döneceği tarih merak edilmektedir. Bu süreç sonrası yaşanacak ekonomik toparlanma konusunda da farklı tahminler bulunmaktadır. Covid-19 sonrası ülkemiz ve dünya ekonomileri için olası toparlanma senaryolarına baktığımızda, 3 ay ile 12+ ay arasında zamana yayılan ve ekonomide önemli ölçüde daralma öngören tahminler görüyoruz. Diğer taraftan, bu toparlanmaların da sektörler ve

şirketler bazında farklılık göstereceğinin, bu döneme hazırlıklı giren, doğru kararlar alan ve yeni normale uyum sağlayan yapıların bu süreçten en iyi şekilde çıkacağını düşünüyoruz" dedi. Araştırmadan çıkan başlıklar ise şöyle:

YÜZDE 88 "YÜKSEK ETKİ" DİYOR

Ankete katılanların yüzde 88'i Covid-19'un Türkiye ekonomisini yüksek derecede etkileyeceği görüşünde. Yüzde 12'si ise orta düzeyde etki edeceğini düşünüyor. Şirket temsilcilerinin yüzde 80'inden fazlası ise 2020 yılında Türkiye ekonomisinde yüzde 3'ten fazla daralma beklediğini ifade ediyor. Yüzde 30'u yüzde 6'dan fazla daralma öngörüyor, yüzde 19'u ise büyüme bekliyor. Covid-19'un Türkiye



Serkan Ercin

ekonomisi üzerinde etkisinin ortadan kalkması için en az 12 ay gerektiğini söyleyenlerin oranı yüzde 35. Yüzde 19'luk kesim en az 3-6 ay gerektiğini, yüzde 21,9'luk kesim ise 6-9 ay süreceğini düşünüyor.

TÜM SEKTÖRLER OLUMSUZ ETKİLENDİ

Sektör temsilcilerinin hemen hemen tamamı Covid-19'un faaliyet gösterdikleri sektörü önemli ölçüde etkilediğini belirtiyor. Katılımcıların yüzde 42'si pandeminin faaliyet gösterdikleri sektörü orta derecede etkilediğini görüşünde. Yüzde 7'si etki yaratmadığını ya da düşük derecede etkilediğini ifade ediyor. Tüm sektörler Covid-19'un ekonomik etkilerini hissederken enerji, ilaç, endüstriyel üretim ve kimya sektörlerinde etkinin görece daha az hissedildiği görülüyor.

Sektör bazında toparlanma beklentileri ülke ekonomisindeki beklentilere paralellik göstermekle beraber endüstriyel üretim, tekstil, turizm / ev dışı tüketim, enerji, inşaat ve yiyecek – içecek sektörlerinde toparlanmanın 2020 sonrasına sarkacağı öngörülüyor. Covid-19'dan en fazla etkilenen kesim olan KOBİ dünyasındaki oran yüzde 95 olarak telaffuz ediliyor.

EVDEN ÇALIŞMA YARI YARIYA

Ankete katılanların yüzde 58'i tüm çalışanları salgınından korumak için evden çalışma sistemine geçtiğini belirtiyor.

"Ankete katılanların yüzde 88'i Covid-19'un Türkiye ekonomisini yüksek derecede etkileyeceği görüşünde. Yüzde 12'si ise orta düzeyde etki edeceğini düşünüyor. Şirket temsilcilerinin yüzde 80'inden fazlası ise 2020 yılında Türkiye ekonomisinde yüzde 3'ten fazla daralma beklediğini ifade ediyor. Yüzde 30'u yüzde 6'dan fazla daralma öngörüyor, yüzde 19'u ise büyümeye bekliyor."

Yüzde 20'si yalnızca beyaz yakaya evden çalışma uygulaması başlattığını söylüyor. Evden çalışan sektörler eğitim, hukuk, finansal hizmetler, bankacılık, sigortacılık, emeklilik ve hayat, enerji olarak öne çıkıyor.

KİMSE KRİZE HAZIR DEĞİL

Kriz hazırlık ve kriz yönetimi kabiliyetleri açısından, şirketlerin ciro sal büyüklükleriyle kriz yönetimi kabiliyetlerinin paralellik gösterdiği görülüyor. Kriz yönetimine dair prosedür ve süreçlere sahip KOBİ'lerin oranı yüzde 25 iken, bu oranın ciro sal oranla paralel artarak, ciro su 10 milyon TL'den yüksek şirketlerde yüzde 75'lere çıktığı gözleniyor. Covid-19 krizi medya, eğitim, tekstil,

enerji, kimya, finansal hizmetler ve inşaat sektörleri başta olmak üzere kriz yönetimi kabiliyetinin geliştirilmesi konusunda her sektörün yol alması gerektiğini ortaya koyuyor.

CİROLAR DÜŞECEK

Sektörlerin tümü incelenildiğinde Covid-19 nedeniyle şirketler en fazla finansmana erişimde sıkıntı (yüzde 25'i), yurt içi kaynaklı satışlarda düşüş (yüzde 24'ü), üretim maliyetlerinde artış (yüzde 22'si) ve likidite sıkıntısı (yüzde 18'i) beyan ediyor. Katılımcılar, Covid-19'un şirketlerinin 2020 cirolarında yüzde 40'lara varan düşüşlere sebep olacağını tahmin ediyor, 2020 bütçelerinde önemli ölçüde hedef revizyonuna gideceklerini belirtiyorlar. Şirket temsilcilerinin yüzde 53'ü 2020 cirolarında yüzde 2-20 arasında düşüş beklerken, yüzde 36'sı yüzde 20'den fazla düşüş bekliyor. Yüzde 10'u ciro sunda düşüş beklemiyor. Ciro artışı bekleyenlerin oranı ise yüzde 1. Covid-19'un ciroyu en çok etkileyeceği sektörler 2020'de yüzde 40'lara varan düşüş bekleyen turizm / ev dışı tüketim, perakende / mağazacılık ve özel girişim sermayesi sektörleri olarak öne çıkıyor.

PAKETLER İÇİN NE DEDİLER?

Araştırmaya katılanların yüzde 43'ü hükümetin açıkladığı paketlerde yer alan vergi ve SGK primi erteleme desteğini yüksek seviyede kullanılabılır ve faydalı buluyor. Yüzde 41'i ise asgari ücret desteği ve kısa çalışma ödeneğini yüksek seviyede kullanılabılır ve faydalı görüyor. Kredi anapara ve faiz ödemelerini erteleme desteğini kullanabilir ve faydalı bulanların oranı yüzde 27. Finansmana erişim ve kredi yapılandırma için ise oran yüzde 21'dir. Ekonomik İstikrar Kalkanı paketi kapsamında sunulan Vergi ve SGK prim erteleme ve asgari ücret desteği ve kısa çalışma ödeneği desteklerin daha çok görece küçük ve orta ölçekli şirketler tarafından faydalı görüldüğü anlaşıyor. Ekonomik İstikrar Kalkanı paketinde sunulan desteklere ek olarak kapsamın genişletilmesi ve şartların iyileştirilmesi geliyor. Sağlanan kredi imkânlarının iyileştirilmesi, vergi alanında uzun dönemli erteleme ve borçların silinmesi, kapsama giren sektörlerin genişletilmesi, sektör özelı kalkınma paketleri, şirketlerin çalışan maliyetlerini azaltıcı ve kapsamı genişletilen istihdam destekleri talepleri öne çıkıyor.



Covid-19 sonrası şirketleri

McKinsey & Company, Covid-19'un ardından "yeni normal" in nasıl şekilleneceğine odaklanan bir araştırma yayınladı. Şirketlere 5 aşamadan oluşan öneride bulunan araştırma, koronavirüs salgını ile yaşanan değişimler ve deneyimler doğrultusunda, bugün alınması gereken kararlara ve gelecek için atılması gereken adımlara ışık tutuyor.

5 yeni normale hazırlayacak ADIM



Yönetim danışmanlığı firması McKinsey & Company, 140'tan fazla ülke ve bölgede etkileri görülen koronavirüsün ekonomiye ve iş dünyasına etkilerini analiz eden bir araştırma yayınladı. Orta ve uzun vadeli iyileşmeyi temel alan iki farklı senaryonun yer aldığı araştırmada, aynı zamanda salgının tedarik zincirine etkilerine yer veriliyor. Ayrıca "yeni normal" in nasıl şekilleneceğine odaklanan çalışmada, şirketlere krizi başarıyla yönetebilmeleri için 5 önemli yöntem öneriliyor.

İYİMSER SENARYO: ORTA VADEDE İYİLEŞME

Araştırmada yer alan iyimser senaryoya göre, Avrupa ve Amerika'da Nisan ayı ortasına dek vaka sayısı artmaya devam ediyor. Asya ülkelerinde vakalar zirve yapıp azalmaya başlıyor, Afrika ve Okyanusya'da salgın sınırlı kalıyor. Yerel ve ulusal karantina, evden çalışma ve eğitim gibi fiziksel izolasyon uygulamaları sayesinde hastalığın artışı önleniyor. Yeterli testlerle salgının boyutları ölçülüyor. Virüs mevsime bağlı olarak sıcaklık artışları ile birlikte azalıyor. Mayıs ayı ortasında genel olarak toplumlarda iyimserlik hakim oluyor. Güney yarımkürede kış ayları ile birlik-

te virüs çoğalma eğilimi gösterse de ülkeler bu döneme hazırlıklı olduğu için kontrol daha kolay sağlanıyor. Ayrıca virüs Kuzey yarımkürede mevsimsellik gösteriyor ve havaların ısınmasıyla birlikte yayılma hızı düşüyor. Sonbaharda virüs yeniden aktive oluyor ancak ciddi bir mutasyon geçirmiyor ve elde edilen deneyim sayesinde sosyal ve ekonomik hareketlilik sağlanıyor.

YATIRIMLAR YAVAŞLIYOR İSTİHDAM AZALIYOR

Bu iyimser tabloda dahi, geniş kapsamlı karantina uygulamaları, seyahatlerin kısıtlanması ve fiziksel izolasyon önlemleri bireysel ve kurumsal harcamalarda keskin bir düşüş yaratıyor ve ekonomide 2. çeyrek dönem sonuna

dek durgunluk yaşanması bekleniyor. Bu dönem sonunda salgın kontrol altına alınmış olsa da durgunluğun yarattığı ekonomik etkiler, 3. çeyrek dönem sonuna dek kendini gösteriyor. Bu durumda tüketiciler evde kalmaya devam ederken, şirketler gelir kaybediyor, yatırımlar yavaşlıyor ve istihdam oranlarında azalma yaşanıyor.

Düşük faiz oranlarının korunmasıyla 1. çeyrek dönemde para politikalarındaki iyileştirmeler olumlu ancak sınırlı bir etki yaratıyor; 2. ve 3. çeyrek dönemdeki ekonomik kaybın önüne geçmekte yeterli olmuyor. Bu senaryoda, Avrupa ve Amerika'da ekonominin iyileşmesi 4. çeyrek dönemde gerçekleşmesi beklenirken, 2020 yılı küresel GSYİH'de yılbaşın-

daki beklentilerin altında bir büyüme sağlanıyor.

KÖTÜMSER SENARYO: UZUN VADEDE İYİLEŞME

Kötümser senaryo, COVID testlerinin toplumda yaygın bir şekilde yapılmasının gecikmesi, fiziksel izolasyonun yeterli düzeyde yapılmaması ile halk sağlığının yeterince korunamaması sonucu salgının Amerika ve Avrupa'da Mayıs ayı ortasına dek çoğalarak artması koşullarına dayanıyor. Aynı zamanda virüsün yıl boyunca mevsim şartlarından etkilenmeden varlığını sürdürmesi olasılıkları ele alınıyor. Bu durumda Afrika, Okyanusya ve bazı Asya ülkelerinde de salgının yayılabileceği ancak genç nüfusta ölüm oranlarının çok daha düşük olabileceği tahmin ediliyor. Virüsün sene sonuna doğru geçirebileceği mutasyon sonucu, Çin gibi salgını kontrol etmede başarılı olan ülkeler dahi hastalıkların yeniden artmaması için sıkı önlemler almak zorunda kalıyor.

İYİLEŞME 2021'İN İKİNCİ ÇEYREĞİNDE

Bu koşullarda, tüketici talepleri yıl boyunca düşük kalıyor. Bu senaryoda küresel ekonomik durgunluk, küçük ve orta ölçekli şirketleri çok daha derinden etkiliyor. Havacılık, seyahat, turizm gibi hizmet sektörlerine etki uzun süreli oluyor ve bu sektörler başta olmak üzere en çok etki altında bulunan sektörlerde iflaslar ve birleşmeler yaşanıyor; yıl boyunca işten çıkarmalar ve iflaslar kartopu etkisi ile tüm sektörlerin zayıflaması-

"Kötümser senaryoda, küresel ekonomide 2008-09 küresel finansal krize benzer sert bir etki görülmesi bekleniyor. Pek çok ülkede 2020 yılı ekonomisi küçülüyor ve iyileşmenin başlaması 2021 yılı ikinci çeyrek dönemine sarkıyor."

na neden oluyor. Bu şartlar altında dahi, bankaların güçlü sermaye yapıları ve makro ihtiyati denetim sayesinde geniş çaplı bir bankacılık krizi beklenmiyor.

Bu senaryoda, küresel ekonomide 2008-09 küresel finansal krize benzer sert bir etki görülmesi bekleniyor. Pek çok ülkede 2020 yılı ekonomisi küçülüyor ve iyileşmenin başlaması 2021 yılı ikinci çeyrek dönemine sarkıyor.

TEDARİK ZİNCİRİNDE DEVAM EDEN ZORLUKLAR

Dünya çapında pek çok şirket için COVID-19, Çin'den gelen ya da buradan geçerek nakliyesi yapılan ürünlerdeki aksamalar ve bunun tedarik zincirine olan etkileri dolayısıyla önem taşıyor. 1. çeyrek dönemde Çin'de fabrikaların durması, tedarik zincirinde birtakım yıkıcı etkiler yarattı ancak bunun şirketlerin performansına ve küresel ekonomiye tam olarak nasıl etki edeceği henüz belirsiz.

Çin'in COVID-19'dan en çok etkilenen bölgesi olan Hubei iyileşme aşamasında, vaka sayısı azaldı ancak ölüm oranı halen yüksek. 2. çeyrek

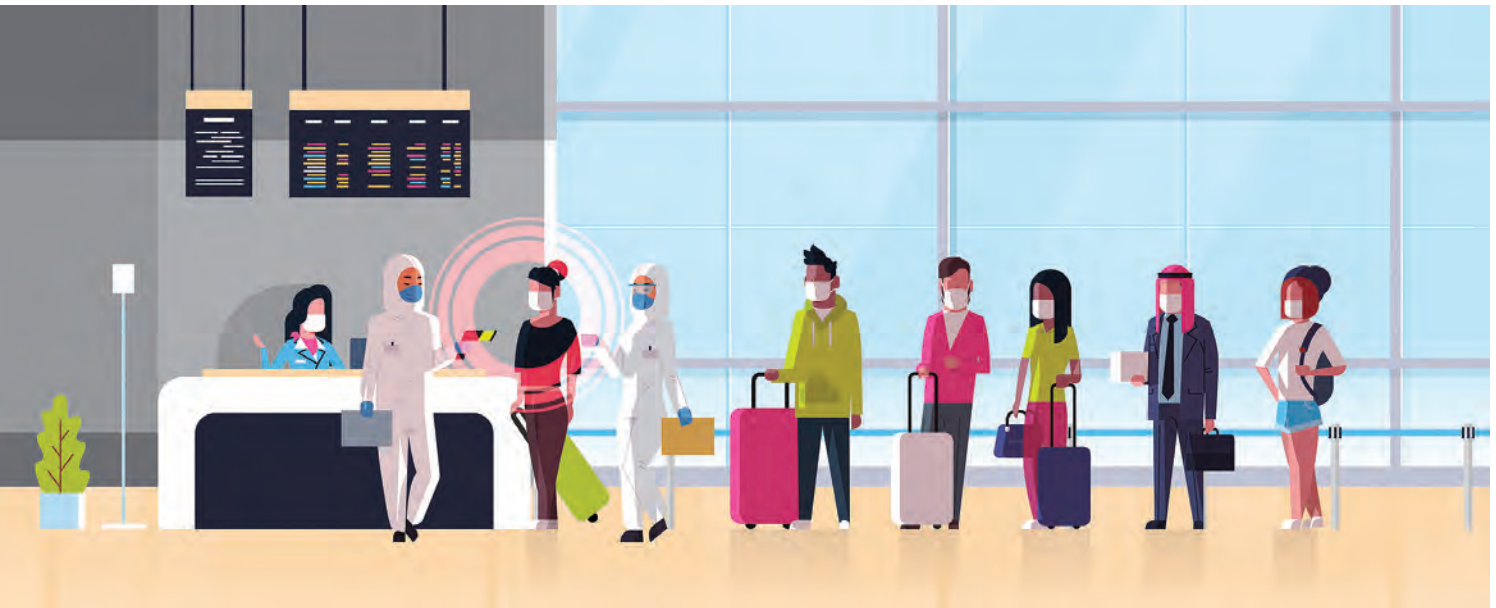
döneme dek sıkı önlemler bu bölgede devam edecek. Çin'in geri kalanında ise 1 Mart itibarıyla şirketler ortalama yüzde 90 kapasiteyle çalışmaya başladıklarını rapor ediyorlar. Ürünlerin fabrikadan limana nakliyesi normale göre yüzde 60-80 seviyesinde gerçekleştiriliyor. Bu nakliyelerde 8-10 gün arasında gecikme yaşanıyor.

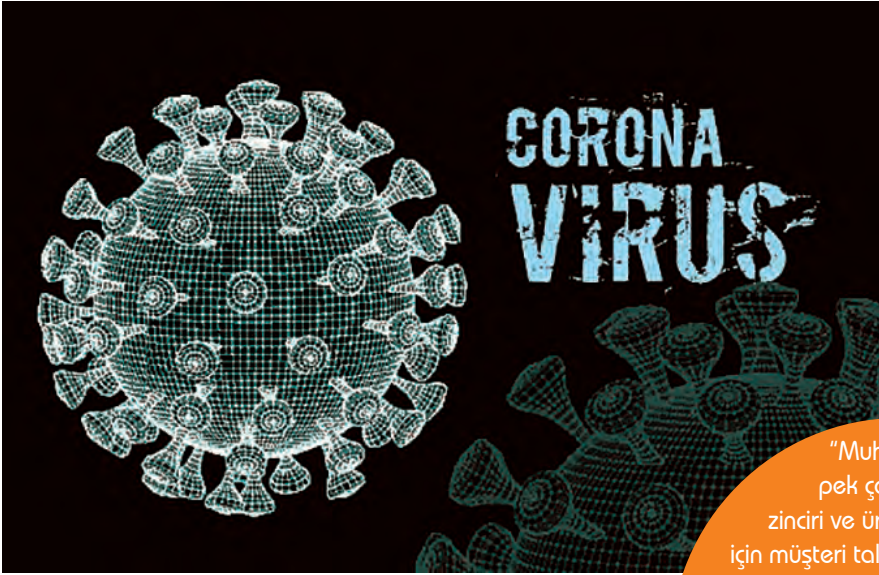
Gelecek dönemde Hubei dışındaki fabrikaların kademeli olarak üretime başlaması ile birlikte kritik parçaların temininde birtakım zorluklar yaşanacak. Stokların hızla azalması ile birlikte parçaların temin edilememesi Çin'de üretimi yavaşlatan bir diğer etken olacak. Aynı zamanda Çin'den ürün tedarik eden dünyadaki pek çok şirket, ülkede duran üretimin etkilerini henüz yaşamadılar ancak gelecek birkaç haftada stok sorunları yaşayabilirler.

Muhtemelen pek çok tedarik zinciri ve üretim yöneticisi için müşteri taleplerini yönetmek en büyük zorluk olacak. Lojistik için önceden yer ayıran müşteriler bunu kullanmayabilir, fabrikalardan öncelikli ürün tedarik etmek için şirketler arası rekabet artabilir ve taleplerin normale dönme süreci ve miktarındaki belirsizlikler haftalarca kafa karışıklığı yaratabilir.

KRİZ ANLARINI BAŞARIYLA YÖNETMENİN YOLLARI

Belirsizliklerle dolu COVID-19 sürecinde dünyanın her yerinden, her sektörden şirketler sıra dışı bir krizle karşı karşıyalar. Liderlerin belirsizliklerle dolu bu süreci yönetme kabiliyetleri ise şirketlerin geleceğini şekillendirecek. Bu doğrultuda zorlu bir görevi icra eden liderler için McKinsey uzmanları 5 etkili yöntem öneriyor.





1 Birbiriyle bağlantılı ekipler oluşturun

Şartların daha belirgin olduğu acil durumlarda yönetimin tek bir merkezden yapılması işe yarıyor olabilir ancak belirsizlik ortamlarındaki kriz anlarında liderler daha önce deneyimlenmemiş ve yeterli bilgi ve verinin olmadığı durumları yönetmek zorunda kalıyor. Böyle durumlarda anlık olarak bilgilerin toplanması ile karar alma ve uygulama süreçlerinin hızlandırılması için farklı ekiplerden oluşan bir ağ kurulmalı. Bu takımlar tıpkı bir ekip içerisindeki bireyler gibi kendileri için belirlenmiş görevleri yerine getirirken ortak bir amaca hizmet etmeye yönlendirilmeliler. Temel olarak bu ekipler, çalışan sağlığı ve güvenliği, tedarik zinciri, müşteri ilişkileri ve finansal kaynakların yönetiminden sorumlu olacak şekilde görevlendirilmeliler. Ekiplerin multidisipliner bir yapıda olması da zorlu süreçler için yaratıcı çözümlerin geliştirilmesinde etkili olacaktır. Bu ekiplerin ağ içerisinde güçlü bir performans gösterebilmeleri içinse liderlerin şeffaflığı ve iş birliğini güçlendirecek bir ortam sağlamaları gerekiyor. Bilginin paylaşıldığı ve otonom olunabilen bir yapıda ekipler karar almakta ve uygulamakta daha başarılı olacaktır. Aynı zamanda yoğun stresli olan bu dönemde liderlerin ekiplerine psikolojik açıdan güvenli bir ortam sunmaları, bireylerin fikir ve endişelerini dile getirmelerini kolaylaştıracak ve daha doğru kararlar alınmasına katkı sunacaktır.

2 Karar verme sorumluluğunu paylaşın

Farklı ekiplerden oluşan yönetim ağı içerisinde, karar verici rolünün tek bir kişi tarafından üstlenilmesi yerine, hızlı

ve esnek bir karar alma mekanizmasının yaratılması kriz anlarının çok daha güçlü bir şekilde yönetilmesine olanak sağlar. Bunun için liderler üst düzey yöneticileri karar verici olarak tayin edebilir aynı zamanda bu ağ içerisinde yeni konular ve görevler belirdikçe karar alma görevi, deneyim seviyeleri farklı çalışanlara da verilebilir. Burada önemli olan iki temel kriter, kriz anlarında sakin kalabilmek ve ayakları yere basan bir iyimserliğe ve güvene sahip olabilmektir.

3 Belirsizlik zamanlarına uygun bir karar alma yöntemini benimseyin

Kriz anlarında karar almak için koşulların tam olarak netleşmesini beklemek liderlerin sıklıkla yaptığı bir yan-

lıştır. Bunun yerine 'dur-değerlendir-öngör-harekete geç' şeklinde bir yol izlemeliler. Bu, süreç içerisinde ara vermek, koşulları yeniden değerlendirmek, buna göre bir sonraki adımı belirlemek ve ona göre harekete geçmektir. Bu sayede liderler sadece içgüdüsel karar almak yerine bilgi ve veriden de faydalanır ve aynı zamanda koşulların netleşmesini bekleyerek karar alma ve harekete geçme zamanını kaçırmamış olurlar.

4 İnsan odaklı bir kriz yönetimi sergileyin

COVID-19 süreci trajik bir süreç ve insanları derinden etkiliyor.

Liderler, başta çalışanları olmak üzere tüm paydaşlarına empati ile yaklaşmalı ve toplumdaki öncü rollerini insanları pozitif yönde etkilemek üzere kullanmalı. Bu kapsamda insanların yaşadıkları korku ve endişelerin bilincinde olarak yönetim ve iletişim uygulamalarına imza atmalı. Şirketlerinde

bu sözcülüğü iletişim ya da hukuk profesyonellerinin değil, kendilerinin üstlenmeleri gerek. Bununla birlikte kendi psikolojik ve fiziksel sağlıklarına da özen göstermelidir.

5 Şeffaf ve sürekli bir iletişim sağlayın

Kriz dönemlerinde iletişimde yapılan temel hatalar, veriye dayalı olmayan fazla iyimser mesajlar vermek ve verilerin netleşmesini beklerken iletişimin aksamasına neden olmaktır. Bunun yerine net, şeffaf ve düzenli bir iletişim güven tesis edilmesini ve istikrarı sağlar.

"Muhtemelen pek çok tedarik zinciri ve üretim yöneticisi için müşteri taleplerini yönetmek en büyük zorluk olacak. Lojistik için önceden yer ayıran müşteriler bunu kullanmayabilir, fabrikalardan öncelikli ürün tedarik etmek için şirketler arası rekabet artabilir ve taleplerin normale dönme süreci ve miktarındaki belirsizlikler haftalarca kafa karışıklığı yaratabilir."



Demiryollarında tüm kapasite yük taşımacılığına TAHSİS EDİLDİ

Koronavirüs salgınıyla mücadele kapsamında 28 Mart'tan itibaren demiryollarında yolcu taşıması kısıtlanınca boşta kalan tüm kapasitenin yük taşımacılığına tahsis edildiğini belirten Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu "Mümkün hatlardaki demiryollarımızı insan teması olmadan yük taşıması için kullanıyoruz" dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, dünyayı etkisi altına alan yeni tip koronavirüs salgınıyla mücadele kapsamında şehirlerarası yolculukların kısıtlanmasıyla yüksek hızlı, anahat ve bölgesel tren seferlerinin 28 Mart tarihinden itibaren geçici olarak durdurulduğunu söyledi. Boşta kalan kapasitenin yük trenlerine tahsis edilerek sanayicinin, üreticinin ve ihracatçının lojistik ihtiyacını karşılanmasında kullanıldığını ifade eden Bakan Karaismailoğlu, "Kamyon ve TIR'larla yapılan taşımaların kısıtlanması nedeniyle özellikle İran ve Bakü- Tiflis- Kars demiryolu güzergâhında taşımalara yoğun talep bulunuyor. Koronavirüs salgınının ekonomik etkilerine karşı alınan önlemler kapsamında özellikle İran'la yapılan taşımaların büyük bir çoğunluğu demiryolu ile ve insan teması olmadan yapılmaya başlandı. Vatandaşlarımızın ihtiyacı olan tüm ürünlerin demiryollarımız üzerinden ülkemize getirilmesini sağlıyoruz. Şu anda demiryollarımızda vatandaşlarımızı taşıyamıyoruz ancak vatandaşlarımızın sağlığı ve geleceği için ihtiyacı olan tüm yükü demiryollarımız sırtlandı" dedi.

TEMASSIZ TAŞIMA YAPILIYOR

Türkiye'den İran'a, İran'dan da Türkiye'ye gelen yük vagonlarının her iki tarafın da lokomotif ve personelinin sınır geçmeden ve insan teması olmadan gelip gittiğini vurgulayan Bakan Karaismailoğlu, "İran'dan Türkiye'ye gelen vagonlar dezenfekte edilip sevk edilmek üzere gara getiriliyor. Demiryolları ulusal ve

uluslararası taşımacılığı tüm önlemleri alarak yapıyor. Kapıköy sınır garında vagon dezenfekte sisteminin devreye alınmasıyla sınırlı şekilde geçişe açılan İran demiryolu sınır kapısında TCDD Taşımacılık A.Ş. 8 Nisan tarihi itibarıyla İran yönüne bin 130 adet dolu vagonla 42 bin 645 ton sınırdan insan teması olmaksızın yükü teslim etti. İran'dan da ülkemize 529 vagon ile 20 bin 924 ton insan teması olmaksızın yük geliyor. Ancak İran yönü taşımalar için yaklaşık 329 bin ton taşıma talebi bulunuyor" diye konuştu.

TRENLER DEZENFEKTE KABİNE ALINIYOR

Bakan Karaismailoğlu, trenlerde sadece yük taşınmasına ve hiçbir şekilde insan temasına izin verilmemesine karşın

tüm yük trenlerine hem sefer öncesinde hem sefer sonrasında dezenfekte işlemi uygulandığını belirterek, "Koronavirüs tedbirleri kapsamında dezenfekte işlemleri titizlikle yapılıyor. Trenler araç dezenfekte sistemi bulunan kabinlere alınarak dezenfekte ediliyor. Trenlerimizde sadece yük taşıması yapılmasına karşın biz tedbiri elden bırakmıyoruz. Titizlikle hem sefer öncesinde hem yüklerin yurda girişinde hem de seferlerin sonunda kabinlere alarak dezenfekte işlemlerini uyguluyoruz. İşimizi şansa bırakmıyoruz" ifadelerini kullandı.

BTK DEMİRYOLU HATTI'NDAN 46 BİN YÜK GEÇTİ

Bakü Tiflis Kars (BTK) Demiryolu hattına ise bu süreçte 566 vagon ile 23 bin 500 ton yük geldiğini ve aynı hatta 579 vagon ile 23 bin ton yükün de ihraç edildiğini belirten Karaismailoğlu, şunları aktardı: "Toplamda BTK üzerinden bu süreç içerisinde 46 bin 500 ton yük geçti. İhraç eşyaları ağırlıklı olarak muhtelif inşaat malzemelerden oluşuyor. Kapıkule üzerinden Avrupa yönüne de ortalama 7 bin 500 ton yük taşınıyor. Ayrıca özel demiryolu tren işletmecileri de yük taşımalarına tüm tedbirleri alarak devam ediyor"



Otomotivde

2025

'E KADAR
KURALLAR
DEĞİŞECEK

2025 yılına kadar küresel araç üretiminin yüzde 45'e varan oranda elektrikli olacağını öngören Delphi Technologies, içten yanmalı motorlu araç teknolojisinin hibrit bünyesinde varlığını devam ettireceğini işaret ediyor. Otonom araçlarda ise 10 yılda yaygın ticari kullanılabilirlik beklenmiyor.



Otomotiv ekipman üreticileri için geleceğe yönelik çözümler sunan Delphi Technologies hem üreticiye hem de otomotiv satış sonrası çalışanlarına yönelik 2020 ve sonrası için öngörülerini açıkladı. Çalışmaya göre, katılaşan emisyon yönetmelikleri, hükümet teşvikleri, düşen maliyetler, sürüş menzili ve şarj süresindeki iyileştirmeler sayesinde, 2025 yılına kadar küresel araç üretiminin yüzde 45'e varan seviyelerde elektrikli olacağı öngörülmüyor.

İÇTEN YANMALI MOTORLAR
ÖNEMİNİ KORUYACAK

Çalışmada, elektrikli araçlarla birlikte içten yanmalı motorlu araçların da özellikle hibrit sistemli olmak kaydıyla

geleceğin dünyasında yer almaya devam edeceği belirtiliyor. Bu açıdan bakıldığında 2030 yılında satılan hafif ticari araçların yüzde 80'inden fazlasının içten yanmalı motora sahip olması bekleniyor. Benzinli direkt enjeksiyonlu GDi sistemlerin ise emisyon ve yakıt ekonomisi avantajlarıyla, binek otomobillerde en öncelikli içten yanmalı motor teknolojisi olarak öne çıkacağı tahmin ediliyor. Dizel motorların ise yakın gelecekte ticari araçların öncelikli çözümü olmaya devam edeceği, ancak çevresel etkilerini azaltmak üzere gelişmiş yazılımlar, kontrol sistemleri ve elektronik çözümlerle destekleneceği ifade ediliyor. Dolayısıyla servis ve tamirhanelerin, giderek karmaşıklaşan yakıt sistemli araçlara hizmet vermek için hazırlıklı olması gerekiyor.

OTONOM ARAÇLAR
İÇİN EN AZ 10 YIL VAR

Geleceğin sürüş deneyiminin en büyük devrimi olan sürücüsüz araç teknolojileri ise birçok otomobil üreticisinin üzerinde çalıştığı bir alan olarak öne çıkıyor. Bununla birlikte otonom teknolojilerin yer aldığı araçlar için, önümüzdeki 10 yılda yaygın ticari kullanılabilirlik beklenmiyor. Yine de satılan yeni araçların yüzde 40'ından fazlasının standart olarak en az iki tür gelişmiş sürücü destek sistemi veya ADAS (Gelişmiş Sürüş Destek Sistemleri) ile donatılmış olması bekleniyor.

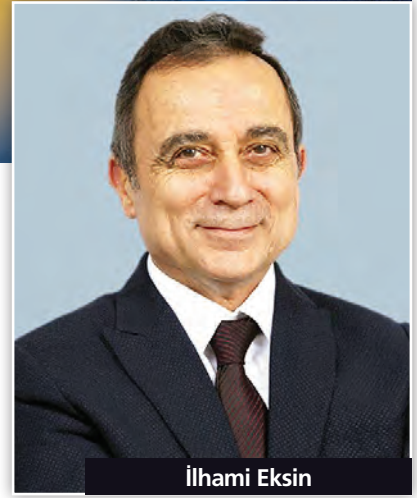
Delphi Technologies, daha karmaşık teknolojileri barındıran bu araçlarla birlikte, bakım-onarım yönteminin de değişeceğini ve kalibrasyon kavramının en önemli unsurlardan biri haline geleceğini vurguluyor. Örneğin teknisyenlerin kameranın konumunu etkileyebilecek herhangi bir işlem veya darbe sonrasında, sistemi yeniden kalibre etmesi gerekiyor. Böylece teknoloji, her servis veya tamirhane için daha kazançlı bir iş fırsatı haline geliyor. Yine günümüz teknolojisi ile üretilen araçlarda yer alan ve on milyonlarca satır kod ile birbirleriyle iletişim kuran bilgisayar donanımlarının, 300 milyon satıra yakın kodlara çıkılacağı öngörülmüyor. Bu gelişim, arıza tespitlerini nokta atışı derecesinde doğru ve kolay hale getirerek her bir

işletme ve teknisyenlere büyüme fırsatı yaratması anlamına geliyor. 2024 yılına kadar ise küresel arıza tespit pazarının 1,5 milyar doları aşması bekleniyor.



Ağır ticari araçlar pazarı fren yaptı

Ağır ticari araçlar pazarı yıla iyi bir başlangıç yaptı ve Ocak-Mart döneminde 16 ton üzeri toplam pazarda büyüme yüzde 69 oldu. TAİD Başkanı İlhami Eksin, pazarın daha yüksek rakamlara ulaşabileceğini ancak koronavirüs salgını nedeniyle Mart ayında satışların düştüğünü söyledi.



İlhami Eksin

Ağır Ticari Araçlar Derneği (TAİD), ağır ticari araçlar pazarının ilk çeyrek rakamlarını açıkladı. Üyelerin Ocak-Mart satış rakamlarından derlenen veriye göre; 16 ton üzeri toplam Pazar satışları yüzde 69 artarak 2.427 adet olarak gerçekleşti. TAİD Başkanı İlhami Eksin, son 5 yıldır sürekli olarak düşen ağır vasıta sektörünün, yıla iyi başlasa da koronavirüsün etkisiyle beklenen yükselişi yapamadığını söyledi. 2020 yılının ilk üç ayında geçen yılın aynı dönemine göre; 16 ton üzeri kamyonunda yüzde 23, çekicide yüzde 151 oranında artış sağlandığını kaydeden Eksin, "Söz konusu rakamlar, geçen yıla göre yükselişi ifade etse de pazarın esas büyüklüğüne göre satışların halen istenilenden çok uzakta olduğunu gösteriyor" şeklinde konuştu. Eksin, devletin aldığı tedbirlerin önemli olduğuna dikkat çektikten sonra alınan önlemlere rağmen koronavirüsün asıl etkisinin Nisan ayında hissedileceğini söyledi. Pazarın toparlanmasının salgının durumuna bağlı olduğunu söyleyen Eksin, "Hepimiz olağanüstü zamanlardan

geçiyoruz. Salgın, ülkemizi olduğu kadar Avrupa'yı ve dünyayı derinden etkiliyor. Ağır ticari araçlar sektörü tüm paydaşlarıyla bu salgının etkilerini derinden hissediyor" ifadelerini kullandı.

"ÖNCELİĞİMİZ LOJİSTİK HİZMETLERİN SÜREKLİLİĞİNİ SAĞLAMAK"

TAİD olarak pazar adetlerinden öte ülkemizin salgınla mücadelesine katkı sağlamaya odaklandıklarını aktaran İlhami Eksin, sözlerini şöyle sürdürdü: "Türkiye'nin pek çok yerinde hayat durdu ancak kamyonlar durmuyor. Başta sağlık ve gıda maddeleri olmak üzere birçok hayati mal ve ürün işlerini profesyonelce yapan lojistikçilerimiz tarafından taşıyor. Ticari araçların bu dönemde yoluna devam etmesi, hızlı ve güvenilir servis hizmeti sunması her zamankinden daha önemli. Servislerimizi açık tutmakla beraber, gerekli hijyen ve korunma tedbirlerimizi alıyoruz. En büyük dileğimiz, ağır ticari araçlar sektörünün tüm paydaşlarının en az hasarla ve bir an önce kurtulmasıdır."

Eksin, Avrupa ve Türkiye'de üreticilerin üretime ara verdiğini, ana sanayiye tedarikçi konumundaki birçok firmanın da aynı şekilde üretimlerine ara verdiğini vurgulayarak, "Yedek parça üretimi de yapan bu tedarikçilerin üretimlerine ara vermesi henüz satış sonrası hizmetlerinde aksamaya yol açmasa da sürenin uzaması yedek parça bulunabilirliğini de etkileyebilir. Avrupa'da virüsün Türkiye'den önce etkilediği İtalya ve İspanya'da satışlar ve satış sonrası hizmetler bir önceki yıla göre yüzde 50 oranında düşüş gösteriyor" dedi.

TAİD, SÜRÜCÜLERİ HİJYEN İÇİN UYARDI

TAİD Başkanı İlhami Eksin, koronavirüs salgını nedeniyle hayatın durma noktasına geldiği bu günlerde yollarda çalışmak zorunda olan sürücülerin riski en aza indirmek için kabin dezenfeksiyonu uygulamalarını önerdi. Bu dönemde servislere gelen araçların dezenfekte edilerek işleme alınmasının önemini belirten Eksin, sürücülerin de araçlarını kullanırken kişisel hijyenin yanı sıra özellikle kabinde sürekli ellerini temas ettirdikleri yerlerin temizliklerini

yapmalarının önemini altını çizdi. Eksin aynı zamanda direksiyon simidi, vites kolu, sinyal kolları, kapı açma yerleri, merdiven tutamaçları, torpido gözü açma-kapama kolu, yakıt deposu kapağı, treyler kapı kolları, kabin içi kontrol düğmeleri gibi sürekli temas halinde olunan yerlerin düzenli olarak dezenfekte edilmesinin salgın sürecinin çok daha kısa sürede atlatılması için önemli olduğuna vurgu yaptı.

VOLVO TRUCKS'tan

4 yeni kamyon

Volvo Trucks ürün yelpazesinde yer alan ve teslimatlarının yaklaşık üçte ikisini oluşturan FH, FH16, FM ve FMX araçlarının yeni modellerini pazara sundu.



Volvo Trucks dört yeni kamyonunu tanıttı. Marka, ürün yelpazesinde yer alan ve teslimatlarının yaklaşık üçte ikisini oluşturan FH, FH16, FM ve FMX araçlarının yeni modellerini pazara sundu. Yeni ürünlerinde görüş, konfor, ergonomi, gürültü seviyesi, manevra kabiliyeti ve güvenliği odak noktaya alan Volvo Trucks, yeni kamyonların dış cephesini de özelliklerini yansıtacak şekilde yeniledi.



YENİ KABİN VE YENİ ARAYÜZ

Yeni kabinlerle pazara sunulan yeni Volvo FM ve Volvo FMX kamyonlarda tüm Volvo modellerindeki gösterge tablosu işlevlerinin birçoğu bulunuyor. İç hacimleri bir metre küp kadar arttırılan yeni arçalar, daha geniş pencereler, alçaltılmış kapı hattı ve yeni aynalar sayesinde daha iyi bir görüş açısı sunuyor. Direksiyon simidi, sürüş pozisyonunun daha büyük ölçüde ayrı ayrı ayarlanmasını sağlayan yatırılabilir kolon işlevi ile donatılan yeni kamyonlarda, soğuğu, sıcaklığı ve gürültü rahatsızlığını engellemeye yardımcı olan güçlendirilmiş yalıtım sayesinde kabin konforu daha

da artırılırken, karbon filtreli algılayıcı kontrollü iklim ünitesi her koşulda iyi hava kalitesi sağlıyor.

Yeni kamyonlar aynı zamanda yeni bir sürücü arayüzü ile donatıldı. Sürücü ihtiyacı olan bilgiye 12 inçlik bir ekranı bulunan tamamen dijitalleştirilmiş gösterge tablosundan ulaşabiliyor. Ayrıca sürücünün kolayca erişebileceği; infotainment, navigasyon, taşıma bilgileri ve kamera ile izleme özelliği sunan 9 inçlik ek bir yan ekran bulunuyor. İşlevler direksiyon simidi üzerindeki düğmeler aracılığıyla, sesle kumanda yoluyla veya dokunmatik ekran ve ekran kontrol paneli ile kontrol edilebiliyor.

KAZALARA KARŞI GÜÇLÜ GÜVENLİK SİSTEMİ

Volvo FH ve Volvo FH16'da güvenlik üst düzeye çıkarılıyor. Kullanılan sistem sayesinde, kamyon karşıdan gelen trafiğe veya başka bir araca arkadan yaklaşırken LED uzun farın seçilen bölümlerini otomatik olarak devre dışı bırakarak karayollarını kullanan tüm araçlar için güvenliği artırıyor. Ayrıca aracın sürüşü, 0 km/saate kadar düşük hızlar için geliştirilmiş Adaptif Hız Sabitleyici (ACC) ve yokuş aşağı hızı korumak için ekstra fren gücü gereken durumlarda servis frenlerini otomatik olarak etkinleştiren yokuş iniş hız sabit-

GÜVENLİĞE VE VERİMLİLİĞE ODAKLANDI

Pazara sundukları yeni araçlara ilişkin değerlendirmelerde bulunan Volvo Trucks Genel Müdürü Roger Alm, ileriye dönük böylesi büyük bir yatırım gerçekleştirmekten gurur duyduklarını belirterek şunları söyledi: "Amacımız, müşterilerimizi daha da rekabetçi hale getirerek onların en iyi iş ortağı olmak ve gitgide zorlaşan bir pazarda en iyi sürücülerini şirketlerinde bulundurmalarına yardımcı olmaktır. Kamyonlarını güvenli ve verimli bir şekilde kullanan sürücüler, tüm

nakliye şirketleri için paha biçilemez değerlidir. Sorumlu sürüş davranışı, hem CO2 emisyonlarının ve yakıt maliyetinin azaltılmasına hem de kaza, yaralanma ve planlanmamış duraklama riskini azaltmaya yardımcı olur. Yeni kamyonlarımız, sürücülerin çok daha güvenli ve verimli bir şekilde çalışmasına yardımcı olacak ve en iyi sürücülerini şirketlerinde bulundurmak için rekabet eden müşterilerimize daha güçlü argümanlar sunacak."



leyici ile kolaylaştırılıyor. Acil Durum Fren Destekli Çarpışma Uyarısı ve Elektronik Stabilite Kontrolü gibi güvenlik özellikleri için bir ön koşul olan Elektronik Kontrollü Fren Sistemi (EBS) artık yeni kamyonlarda standart olarak sunuluyor. Şerit Koruma Yardımı ve Stabilite Yardımı güvenlik sistemleriyle birlikte Volvo Dinamik Direksiyon da bir seçenek olarak bulunuyor. Görüş, kamyonun yan kısmı için yan ekranda tamamlayıcı bir görüş sunan bir yolcu köşe kamerasının eklenmesiyle daha da iyileştirilebiliyor.

%7'YE VARAN YAKIT TASARRUFU

Birçok pazarda Volvo FH ve Volvo FM, Volvo'nun eşdeğer dizel kamyonlarıyla eşit yakıt verimliliği ve performansını çok daha düşük bir iklim etkisiyle sunan Euro 6 uyumlu, gazlı LNG motor seçeneğiyle sunuluyor. Gaz motoru, Volvo'nun eşdeğer dizel kamyonlarına kıyasla CO2 miktarını yüzde 100'e kadar kesen biyogazla veya CO2 emisyonlarını yüzde 20'ye kadar azaltan doğal gazla çalışabiliyor. Yeni Volvo FH,

önemli miktarda yakıt ve CO2 tasarrufu sağlayan I-Save paketine dahil yeni, verimli Euro 6 dizel motorla da özelleştirilebiliyor. Örneğin uzun yol operasyonlarında, I-Save özelliği bulunan yeni Volvo FH, yeni D13TC motorla bir dizi özelliği bir araya getirerek %7'ye* varan yakıt tasarrufu sağlıyor.

*Yakıt iyileştirme talebi, Uzun Yol Yakıt Paketi bulunan D13TC Euro 6, D kademesi için dizel ve AdBlue maliyetlerini Uzun Yol Yakıt Paketi bulunmayan D13 eSCR Euro 6, D kademesi ile karşılaştırarak hesaplanıyor. Gerçek yakıt ekonomisi sürücü deneyimi, hız sabitleyici kullanımı, aracın teknik özellikleri, araç yükü, gerçek coğrafi özellikler, araç bakımı ve hava koşulları gibi birçok faktöre bağlı olarak değişiklik gösterebiliyor.



RENAULT TRUCKS

Türkiye’de pazarı payını 3 puan artırdı



İlk yarısı çok dinamik geçerek %15 artış ile seyreden ve ikinci yarısında hız kaybedilerek %18 düşüş görülen inişli çıkışlı Avrupa pazarında satış hacimlerini koruyan Renault Trucks, Türkiye’deki 16 ton ve üzeri araç pazarında ise payını 3 puan artırdı ve %8,8’e çıkarttı.

Renault Trucks, 2019 yılının ilk yarısı çok dinamik geçen, ikinci yarısında ise yavaşlayan çalkantılı ticari araç pazarında pozisyonunu 54.098 satış adediyle korumayı başardı. Marka, 6 ton üzeri araç pazarında, Avrupa’da istikrarlı pazar payını (yüzde 8,5) sürdürdü ve yüzde 27,9 ile Fransa’daki hakim pozisyonunu korudu. Avrupa’daki 6 ton üzeri araç pazarında Renault Trucks, 2018’e kıyasla stabil kalarak %8,5’lik bir paya sahip oldu. 16 ton üzeri Avrupa pazar payında, 0,1 puan gibi küçük bir düşüş görülürken, 6-16 ton arası

orta segment araç pazarında ise 0,3 puanlık bir pazar payı artışı elde edildi.

ULUSLARASI PAZARLARDA SATIŞ HACMİNİ %10 ARTIRDI

Uluslararası diğer pazarlarda 4.933 araç adedi ile satış hacminde %10 artış gerçekleşti. %28 düşüş gösteren zorlu bir pazarda Renault Trucks, tüm diğer ülkelerde pazar payını artırmış oldu. Özellikle Türkiye’deki 16 ton ve üzeri araç pazarında tarihi bir performansla imza atarak pazar payını 3 puan artırdı ve %8,8’e çıkarttı.



İKİNCİ ELDE REKOR KIRDI

2019'da Renault Trucks ikinci el satışları, %11 artışla 9.442 adede ulaştı. Piyasada çok fazla ikinci el araç olduğundan, zorlu bir rekabet ortamında Renault Trucks, özel modeller piyasaya sürerek stoklarını düşük seviyede tutmayı başardı. Bu özel modellerin birincisini 200 kontrol noktasında denetlenen, yaşlarına ve kilometrelerine göre seçilen ve üretici garantisi kapsamındaki ikinci el araçları içeren T Sélection grubu, ikincisini Renault Trucks T X-Road veya T P-Road gibi Bourgen-Bresse'deki İkinci El Kamyon Fabrikası'ndan siparişe özel olarak üretilen, müşteri ihtiyaçlarını mükemmel bir şekilde karşılayan ve sıkı endüstriyel süreçlere uygun olarak kamyonlara dönüştürülen çekiciler ve üçüncüsünü T 01 Racing gibi Renault Trucks tasarımcıları tarafından tamamen yeniden tasarlanan orijinal versiyon özel seriler oluşturuyor. 2019'da 23 tescilli "Used Trucks by Renault Trucks" (Renault Trucks İkinci El Kamyonlar) unvanı veren Renault Trucks, bu yıl bu sayıyı 70'e çıkarmayı hedefliyor.

YEDEK PARÇA SATIŞLARINI %3 ARTIRDI

Renault Trucks, 2019 yılında taşıma faaliyetlerindeki düşüşe rağmen yedek parça satışlarını %3 artırdı. Ayrıca 36 ayın üzerinde bakım sözleşmesine sahip araç portföyü de %13 artış gösterdi ve bu şekildeki sözleşmeli

araç sayısı 35.000 adedi aşmış oldu. 2019 yılında ek olarak, önleyici bakım hizmeti Start & Drive Excellence Predict on beş Avrupa ülkesinde T ve T High ürün gamındaki araçlar için sunulmaya başlandı. 2020 yılında Renault Trucks, bu hizmeti on iki yeni ülkede ve C, K ve D ve D Wide Z.E modeller için de sunmaya başlayacak.



BÖLGELERE GÖRE SATIŞ DAĞILIMI

- » Fransa: 24.621 adet araç (+%2)
- » Avrupa: 24.544 adet araç (-%9)
- » Diğer Uluslararası Pazarlar: 4.933 adet araç (+%10)

TONAJA GÖRE SATIŞ DAĞILIMI

- » Ağır ve orta segment ürün gamları: 35.950 adet araç
- » Özel hizmet ticari araçlar: 18.148 adet araç

ELEKTRİKLİ ARAÇLARDA %10 PAY HEDEFLİYOR

2019, elektrikli Renault Trucks kamyonların satışa sunulduğu yıl oldu. Renault Trucks 3,1 ila 26 ton araçlarda %100 elektrikli eksiksiz ürün gamıyla, pazarın en geniş ürün gamını sunuyor. Carlsberg ile yirmi adet D Wide Z.E aracın teslimatı için yapılan tarihi anlaşma, müşterilerin Renault Trucks'a olan güvenlerini gösteriyor. 2020'da Renault Trucks elektrikli kamyonların, Blainville-sur-Orne üretim tesisinde seri üretimine başlandı. Önümüzdeki dört yıl içerisinde Renault Trucks elektrikli mobiliteye 150 milyon euro ek yatırım yapacak. 2025'te Renault Trucks elektrikli araç satışlarının, toplam pazarın %10'unu oluşturacağı öngörülüyor.



Koray Kimya'ya 6 adet Tırsan Tank Konteyner

Kimya sektörünün öncü firmalarından Koray Kimya, filo yatırımında yine Tırsan'ı tercih etti. Türkiye'nin tüm bölgelerine ve Balkan ülkelerine kimyasal ürün taşımacılığı gerçekleştiren şirket, filosuna 6 adet Tırsan Tank Konteyner Taşıyıcı ekledi. Tırsan'ın Adapazarı fabrikasında gerçekleştirilen teslimat törenine; Koray Kimya Yönetim Kurulu Üyesi Koray Uras, Berkay Uras ve Tırsan Treyler Yurt İçi Satış Yöneticisi Osman Keleş katıldı. Teslimat töreninde açıklamalarda bulunan Koray Kimya Yönetim Kurulu Üyesi Koray Uras, Tırsan ürünlerinin verimliliğine vurgu yaparak, "Kimyevi maddelerin kaliteli, hızlı ve kesintisiz tedariki endüstriyel üretim için hayati önem taşıyor. Bu ihtiyaca cevap vermek üzere 1992 yılında İstanbul'da kurulan firmamız, donanımlı iş gücü ve ileri teknolojiyen yararlanarak kalite odaklı çalışma sistemiyle bugün sektörün öncü markalarından biri oldu. Bu nedenle filo yatırımlarımızda bize en güvenli ve en hızlı çözümü sunan Tırsan ile çalışmayı tercih ediyoruz. Tırsan araçları hafif gövde yapısı sayesinde operasyonlarımızın verimliliğini artırıyor. Tırsan ile olan güçlü işbirliğimizin uzun yıllar devam edeceğine inanıyorum" dedi. Koray Kimya Yönetim Kurulu Üyesi Berkay Uras ise Tırsan'ın sahip olduğu geniş satış sonrası servis ağı ve güvenilir hizmetlerine duydukları güvenin altını çizdi. Toplam 3.250 kg ağırlığıyla Türkiye'nin en hafif ürünü olan T.SHF T 20 ft Tank Konteyner Şasi ADR mevzuatlarına uygun donanımı ile tehlikeli yüklerin güvenli taşınmasını sağlıyor. Patentli esnek X cross şasi yapısı, şasi üzerinde bulunan yüksek gerilimi azaltıyor. X cross'lar, cıvatalı yapısı sayesinde kolay servis avantajı da sunuyor. Araç, yere yakın kimyasal atıkların toplandığı paslanmaz çelikten kullanıcı dostu bir havuza sahip. Ayrıca ekstra donanım olarak alüminyum yan yürüme yolları, 4 adede kadar 6 metre 160 mm çapında hortum taşıyıcı, 2'şer adede kadar topraklama kablosu ve çubuğu sunuyor.



RENAULT TRUCKS

Frigo Nevnak filosunu tek markaya dönüştürüyor

Frigo Nevnak, büyüme stratejileri doğrultusunda filosunu 5 adet Renault Trucks T480 ile güçlendirdi. Firma bu alımla filosundaki Renault Trucks araç sayısını 55'e çıkardı. Yeni çekicilerin Koçasanlar Hadımköy tesisinde gerçekleştirilen teslimat törenine Frigo Nevnak Kurucu Başkanı Hacı Kahraman Gözkaya, Yönetim Kurulu Başkanı Tevfik Gözkaya, Genel Müdür Kahraman Gözkaya, Genel Müdür Yardımcısı Cengiz Çiray katılırken Renault Trucks Satış Direktörü Ömer Bursalıoğlu, Bölge Satış Müdürü Arda Girgin, Koçasanlar Hadımköy Şube Müdürü Ahmet Sezer katıldı. Otomotiv yedek parça, tekstil, kuru gıda ve frigo taşımacılık ağırlıklı olmak üzere farklı yükleri taşıdıklarını belirten Frigo Nevnak Kurucu Başkanı Hacı Kahraman Gözkaya, "2003 yılından bu yana Renault Trucks çekicileri kullanıyoruz. Sürücülerimiz, araçlarımızdan oldukça memnun. Hem sürücülerimizin konforu hem de operasyonel olarak sağladığımız yüksek yakıt tasarrufu ve düşük bakım-onarım giderlerinden dolayı Renault Trucks'ı tercih ediyoruz. Frigo Nevnak olarak her yıl büyüyerek faaliyetlerimizi sürdürüyoruz. Bu doğrultuda filomuzu Renault Trucks çekiciler ile tek markalı araç filosuna dönüştürmeyi hedefliyoruz" dedi. Renault Trucks Türkiye Satış Direktörü Ömer Bursalıoğlu ise, "Frigo Nevnak ile uzun yıllara dayanan bir çözüm ortaklığımız var. Araçlarımızın yakıt tasarrufundan ve satış sonrası hizmetlerimizden memnuniyetlerini biliyoruz. Renault Trucks olarak her zaman yanlarında bulunarak operasyonlarını kolaylaştırmak ve verimliliklerini arttırmak için tüm desteğimizi vermeye devam edeceğiz" açıklamasında bulundu.

IVECO

Panpet Taşımacılık 5 adet IVECO S-WAY aldı

IVECO yetkili satıcısı Gülsoylar Kayseri Şeker Fabrikası'nın iştiraki olan Panpet Taşımacılık'a satışını gerçekleştirdiği 5 adet S-WAY AS440S51 TP çekiciyi teslim etti. 510 BG güç, AS geniş ve yüksek kabine sahip araçlar full donanım paket ile sunuldu. Teslimat törenine, Panpet Genel Müdürü İnanç Kızılyazı, Panpet Ticaret Şefi Şenol Öğretir, Panpet Kademe İkmal Sorumlusu Emre Doğan, IVECO yetkili satıcısı Gülsoylar'ın Yönetim Kurulu Başkanı Candan Gülsoy ve Satış Müdürü Doğan Şahin katıldı. Panpet Petrol Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin Kayseri Şeker Fabrikası A.Ş.'nin bağlı ortaklığı olarak kurulduğunu belirten Panpet Genel Müdürü İnanç Kızılyazı, "Ana faaliyet alanımız, yurtiçi ve yurtdışı karayolu nakliye hizmeti, akaryakıt ürünlerinin perakende ve toptan satışı, şeker pancardan üretilmiş kristal şekerin toptan yurtiçi satışı, hayvan yemi olarak tüketilen melaslı pelet kuru küspe üretimi, hafriyat yükleme, taşıma ve boşaltma işleridir. Sürekli olarak taşımacılık filosunu yenileyen Kayseri Şeker, Panpet çekici filosunu her sene daha da genç hale getirmektedir" dedi. Gülsoylar Yönetim Kurulu Başkanı Candan Gülsoy ise, Panpet'in IVECO ile olan daha önceki olumlu deneyimlerinden yola çıkarak tercihlerini tekrar IVECO'dan yana kullanmalarından çok memnun olduğunu söyledi.



MAN KAMYON

Yurtbay Seramik ve Yücehan Nakliyat'a MAN gücü geldi

MAN, ileri teknolojilerle donattığı araçları ile firmaların tercihi olmaya devam ediyor. Türkiye seramik sektörünün en önemli firmalarından Yurtbay Seramik, bünyesine 2 adet TGX 18.500 4x2 BLS XXL kabin MAN çekici kattı. Lojistik ve nakliyat alanında faaliyet gösteren Yücehan Nakliyat ise, filosunu 1 adet TGX 18.470 4x2 BLS MAN çekici ile güçlendirdi. Yurtbay Seramik'e yapılan teslimat töreninde konuşan Yurtbay Seramik Yönetim Kurulu Başkanı Zeki Yurtbay, MAN markasına duydukları güveni dile getirdi. Sağlamlık ve güvenilirlik, servis sonrası hizmetler ve yakıt tasarrufunun tercihlerinde etkili olduğunu belirten Yurtbay, bu konuda Alman teknolojisini güvenciklerini kaydetti. MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş. Kamyon Satış Koordinatörü Ataç Şeran da, marka olarak her aşamada müşteri odaklı çalıştıklarını altını çizerek; "Bu anlayışımız, araçlarımızı üretilirken de atış sırasında da ve satış sonrasında da geçerli. Bizim için müşteri memnuniyeti her zaman ön plandadır. Bu nedenle iş birliklerimiz uzun soluklu oluyor" dedi. Yücehan Nakliyat'a yapılan teslimat töreninde konuşan Yücehan Nakliyat'tan Cihan Dalçın MAN'ı tercih etmelerinde bir değil, birden fazla sebebin etkili olduğunu altını çizdi. Dalçın, şunları söyledi: "MAN her şeyden bir Alman markası. Bu, sağlamlık, güvenilirlik ve üstün teknoloji demek. Ayrıca satış sonrası verilen destek ve hizmetler de çok iyiler. Dolayısıyla MAN olunca içimiz rahat oluyor." MAN Kamyon Satış Koordinatörü Ataç Şeran, müşterilerini iş ortakları olarak gördüklerini ifade ederek, "MAN araçları her zaman üstün performans ve yakıt tasarrufu ile öne çıkıyor. Ayrıca MAN olarak, tüketicilerin ihtiyaçlarını en doğru araçlarla karşılayıp, müşteri odaklı satış ve satış sonrası hizmetler ile yaşam boyu müşterilerimizin yanında yer alıyoruz. Bu da bizi tercih sebebi yapıyor" diye konuştu.

10

SORUDA

KONŞİMENTODA "CLEAN ON BOARD" KAYDI



Ahmet AYTOĞAN

Danışman
Eğitimci

"Clean" kelimesinin kullanıldığı konşimentoda davalık olunması halinde mahkemelerin eşyanın bizatihi taşımacı tarafından kusursuz, eksiksiz alındığı sonucunu çıkardığını belirten Ahmet Aytoğan, "Halbuki taşımacı bizatihi konşimentoda yazılı eşyayı değil içinde eşya olduğu ifade edilen ambalajı yükleyiciden teslim alır. Yani taşımacı gereğinden fazla eşya ile ilgili sorumluluk almak istemez haklı olarak" dedi.

Son derece doğaldır ki akreditiflerde ithalatçılar ve bunların akreditif açan bankaları yıllardır olmazsa olmaz şart olan "clean on board bill of lading" kaydını koyarlar. Bunun nedeni ise malın konşimentoda anılan gemiye temiz ve sağlam yüklenmiş olduğundan emin olma niyetidir. Malın gemiye "dış görünüş itibarı ile" (in apparent good order well condition) temiz ve sağlam olarak yüklendiğini gösteren konşimento kamu itimadına mazhar, güven duyulan bir kıymetli deniz taşıma belgesidir.

Özellikle taşımacı firmalarımız konuyu net olarak detayıyla bilmediklerinden bu taleple karşılarına gelen müşterilerine doğru yorum yapamamaktalar. Bazıları müşteriye "akreditifinizdeki bu şartı "shipped on board" olarak değiştirin diyerek, müşteriye boşuna zaman kaybı ve masrafa sokmaktadır. Bazıları "bu şartı kesin olarak karşılayamayız" diyerek işi kaybetmekte. Bazıları ise gereksiz yere "sorun değil, biz clean on board kayıtlı konşimentoyu size sağlarız" demekteler. Ahmet Aytoğan, bu konuyu 10 Soruda ele aldı.

1. "Clean On Board" şartlı akreditifi olan müşteriye akreditifin düzeltilmesini ve "Shipped On Board" olarak değiştirilmesini önermeli miyiz?

Kesinlikle hayır, zaten en büyük

yanlış bu akreditif şartının sanki konşimentoda "Clean On Board" yazılmasını zorunlu kılıyor şeklinde yorumlanmasından kaynaklanıyor.

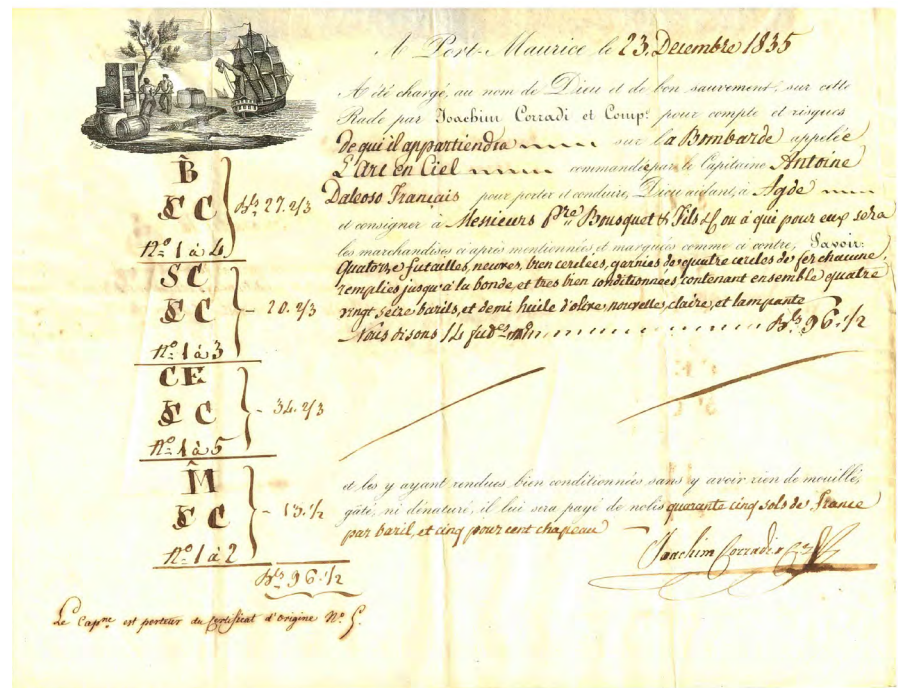
2. "Clean On Board" kaydının konşimentolara yazılmamasının nedeni ve taşımacının çekincesi nedir?

"Clean" kelimesinin kullanıldığı konşimentoda davalık olunması halinde mahkemeler eşyanın bizatihi taşımacı tarafından kusursuz, eksiksiz alındığı sonucunu çıkarmakta. Özellikle eşyanın sigortasını yapmış ve tazminatı ödemiş olan sigorta şirketleri bunu oldukça

haksız bir şekilde taşımacı aleyhine kullanabilmektedirler. Halbuki taşımacı bizatihi konşimentoda yazılı eşyayı değil içinde eşya olduğu ifade edilen ambalajı yükleyiciden teslim alır. Yani taşımacı gereğinden fazla eşya ile ilgili sorumluluk almak istemez haklı olarak.

3. Konşimentolara "Shipped On Board" yazılarak "Clean On Board" şartının sağlanmış olmasının dayanağı nedir?

Akreditifte "Clean On Board" şartı olsa dahi bunun yerine "Shipped On Board" yazılarak bu şart yerine



getirilmiş olur. Bunun dayanağı ise ICC UCP600'da ve ICC ISBP745'te şu şekilde yer almaktadır;

ICC UCP 600 MADDE 27 TEMİZ TAŞIMA BELGESİ

Bir banka sadece temiz bir taşıma belgesini kabul edecektir. Temiz bir taşıma belgesi malların veya malların ambalajının kusurlu bir durumunu açıkça ifade eden bir ibare veya kayıt taşımayan bir belgedir. Bir akreditif bir taşıma belgesinin "Clean On Board" olması şartını içerse bile "clean" sözcüğünün bir taşıma belgesinde gözükmemesi gerekmez. Aynı zamanda ICC ISBP 745 yayınında çeşitli maddelerle bu konuya aşağıdaki gibi kayıtlar bulunmaktadır;

ICC-ISBP745

E7"shipped in apparent good order", "laden on board", "clean on board" gibi terimler veya "shipped" veya "on board" sözcüklerini içeren diğer ibareler "shipped on board" sözcükleri ile aynı anlamdadırlar. İşte armatörlerin ve bazı NVOCC ve bazı freight forwarder firmaların konşimentolarına matbu olarak "Shipped On Board" koymaları bu maddeler dikkate alınarak uygulama imkanı bulmaktadır.

ICC-ISBP745

E20 Bir konşimento malların veya ambalajın kusurlu bir durumunu açıkça beyan eden ibare veya ibareler

"Temiz konşimentoda, taşımacının eşyaya ve ambalajına dair bir kusur tespiti ve beyanı yoktur. Yani mal dış görünüşüyle gemiye temiz yüklenmiştir. Kirli konşimentoda ise eşya ve/veya ambalajına dair taşımacının kusur tespiti olmuştur ve bu konşimento üzerine açıkça yazılmıştır. Elbette ki piyasada temiz konşimentonun itibarı kirli konşimentodan tartışmasız fazladır."

göstermeyecektir. Örneğin:

a. Bir konşimento üzerindeki "packaging is not sufficient for the sea journey" gibi veya benzer etkiye sahip sözcükler, ambalajın kusurlu bir durumunu açıkça beyan eden ibareye bir örnektir.

b. Bir konşimento üzerindeki "packaging may not be sufficient for the sea journey" gibi veya benzer etkiye sahip sözcükler, ambalajın kusurlu bir durumunu açıkça beyan etmez.

E21 a. Akreditif bir konşimentoda

"clean on board" veya "clean" kaydının bulunmasını şarta bağlasa bile belgede "clean" sözcüğünün gösterilmesi gerekli değildir.

Bir konşimentodaki "clean" sözcüğünün silinmesi / üzerinin çizilmesi malların veya ambalajın kusurlu bir durumunu açıkça beyan etmez.

4. Geçmişte düzenlenen konşimentolarda "Clean On Board" kaydı var mıydı?

Geçmişte düzenlenen (özellikle dökme yükler ve konteyner öncesi kırkambar yüklerinde) konşimentolarda "Clean On Board" kaydı uygulanırdı. Geçmişteki uygulamayı anlatan aşağıdaki alıntı bizlere fikir verecektir diye düşünüyorum;

In the old days , the master on his bridge could oversee





the loading of his vessel. He was responsible to count the packages and to verify the "apparent good order" for the merchandise. Then the B/L was issued. If there were no special notations of packages missing or damaged, only normal text, then he was deemed to be "clean", which was that the receivers were expecting.

5. Bu şartın akreditife eklenmesindeki temel kaygı nedir acaba?

Bunun nedeni malın konşimentoda anılan gemiye dış görünüş itibarı ile temiz ve sağlam yüklenmiş olduğundan emin olmaktır.

6. Bu anlamda konşimentolar çeşitlere ayrılırlar mı?

Evet konşimentolar bu anlamda ikiye ayrılırlar

- a) Clean Bill of Lading (Temiz konşimento)
- b) Dirty Bill Of Lading (Kirli konşimento)

7. İkisinin arasındaki fark nedir?

Birinde taşımacının eşyaya ve ambalajına dair bir kusur tespiti ve beyanı yoktur. Yani mal dış görünüşüyle gemiye temiz yüklenmiştir. Sonuçta buna temiz konşimento diyoruz. Diğerinde ise eşya ve/veya ambalajına dair taşımacının kusur tespiti olmuştur ve bu konşimento üzerine açıkça yazılmıştır. Bu nedenle buna kirli konşimento diyoruz. Elbette ki piyasada temiz konşimentonun itibarı kirli konşimentodan tartışmasız fazladır.

8. Peki konu taşıma "Charter Party" ise ve akreditifte yine "Clean On Board" şartı varsa, "Clean On Board" konşimentoya uygulanır mı?

ICC UCP ve ISBP 745 ilgili maddelerinde göreceksiniz ki "açık yük taşımacılığında dahi akreditifte" (clean on board bill of lading) şartı olsa da "charter party" konşimentoda bile artık günümüzde "Clean On Board" yerine "Shipped On Board" yeterlidir. Bankalarca rezerv sebebi sayılmamaktadır.

9. İthalatçı firmalarımız akreditif açılış emri verirken "Clean On Board" şartını dahil etmeli midir?

Kuşkusuz dahil etmelidirler. Yerine "Shipped On Board" yazdırsalar da sonuç değişmez. İhracatçı buna değişiklik isterse bunun gereksiz olduğunu yukarıdaki bilgileri kullanarak kendilerine açıklayabilirler.

10. Herşeye rağmen taşımacının müşterisi ısrarla konşimento üzerinde "Clean On Board" ibaresini istiyorsa yani taşımacı buna mecbursa ne önlem almalıdır?

Ben şahsen yazılmasından yana değilim. Ama belki de akreditif ilave olarak şunu şart olarak yazmışsa o noktada başka yapacak bir şey yoktur diyebiliriz. "clean on board must appear on the bill of lading body". Bu durumda eğer müşteriyi kaybetmek istemiyorsak clean on board kaydını konşimentoya koyacağız ve hemen altına; "Clean on board is mentioned for letter of credit purposes and only reflects the external condition of the container/ goods. The carrier-freight forwarder has no means to verify the quality and condition of the cargo in the containers" ekleyeceğiz.



WANT TO KNOW WHAT MAKES WCA SO POWERFUL?



Our members are dedicated, honest and hard working. **We expect nothing less.**

GENEL TRANSPORT

The World's Favourite Turkish Forwarder

- Air Freight
- Sea Freight
- Road and Rail
- Contract Logistics
- Project Transport
- Door-to-Door Services



Since 1988



ISTANBUL - IZMIR - MERSIN

info@geneltransport.com.tr
+90-212-241.25.15



www.geneltransport.com.tr

