

CONTAINER®

YIL : 13 / OCAK 2026 / SAYI : 30

Lojistik Zirvesindeki Adresiniz



ÇELİK DENİZCİLİK
PORT & LASHING SERVICES

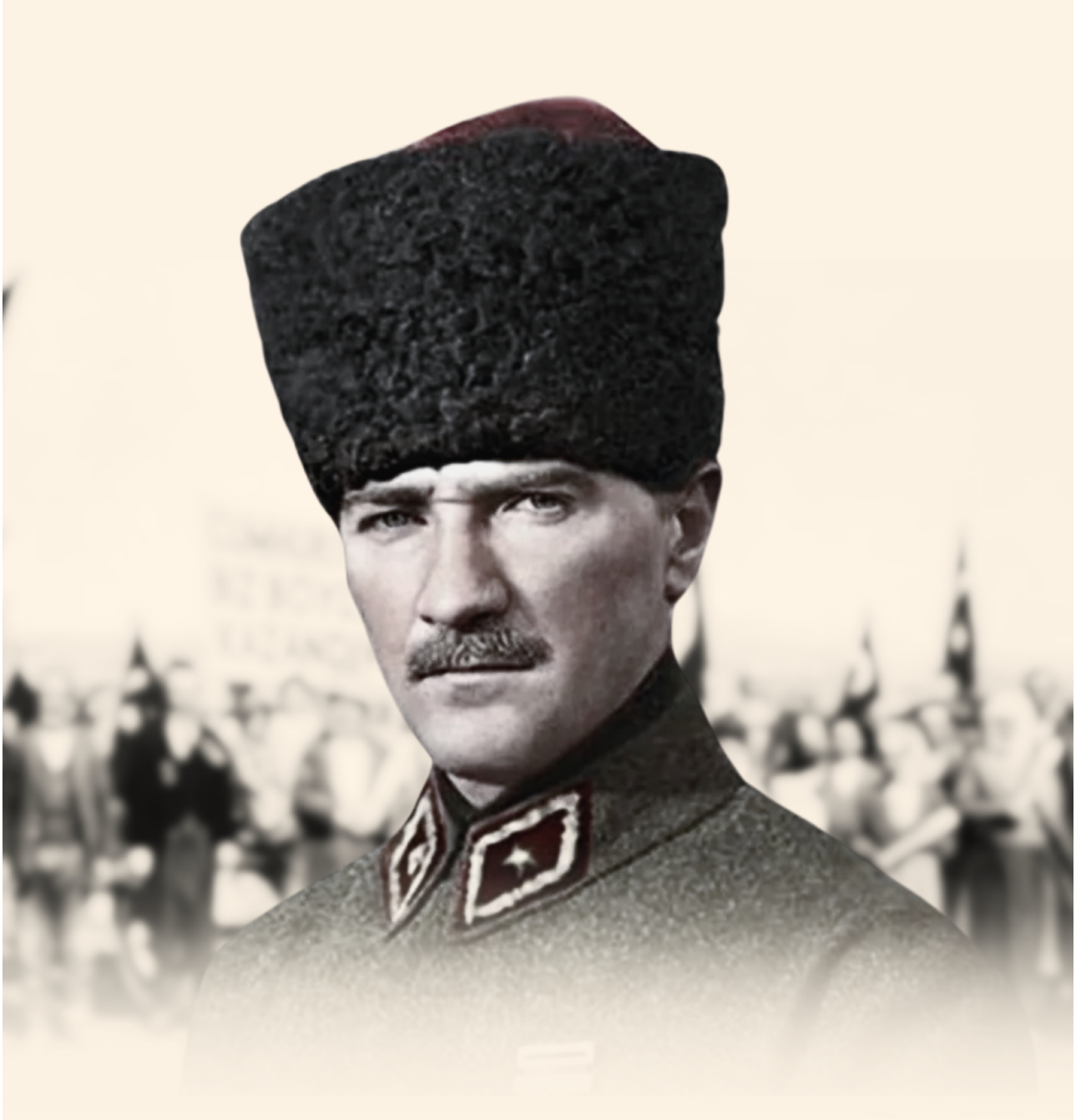
Yükleriniz Bizimle Güvende...



📍 Kurtköy Mahallesi Düzenli Sk. No: 4 Pendik / İstanbul 📞 0 (216) 592 88 65 - 0 (546) 255 36 76

✉ cetin@celiklashing.com - info@celiklashing.com

www.celiklashing.com



Çalışmak demek, boşuna yorulmak, terlemek değildir.

Zamanın gereklerine göre bilim ve teknik ve her türlü uygar buluşlardan azami derecede istifade etmek zorunludur.

Mustafa Kemal Atatürk

“LOJİSTİĞİN GÖRÜNMEYEN GÜCÜ: FREKANS UYUMU”

2026 yılının ilk sayısında, Container Dergisi'nin 30. sayısı ile sizlerle bir kez daha buluşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Otuz sayı... Bu rakamın arkasında emek var, sabır var, inanç var. Başta dergimizin mutfağında büyük bir özveriyle çalışan ekip arkadaşlarımız olmak üzere; bilgi ve deneyimlerini bizlerle paylaşan yazarlarımıza ve her sayıda bizleri yalnız bırakmayan siz değerli okurlarımıza gönülden teşekkür ediyorum.

Bu sayıda, lojistiği biraz farklı bir yerden düşünelim istedim. Hepimizin çok iyi bildiği ama belki de üzerine yeterince kafa yormadığı bir benzetmeyle: radyo frekansı. Lojistik, yalnızca yükü bir noktadan alıp başka bir noktaya ulaştırmak değildir. Lojistik; insanların, kurumların, sistemlerin ve niyetlerin aynı frekansta buluşma meselesidir. Frekans doğruysa ses temiz gelir, mesaj netleşir, iş yolunda gider.

Hepimiz biliyoruz; sektörde herkesin kendine has bir dili, alışkanlığı, çalışma biçimi var. Kimi daha temkinli, kimi daha cesur; kimi gelenekten güç alıyor, kimi teknolojiyen... Bunların hepsi kıymetli.



Beslen ÇAKAN

Gürbulak Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı

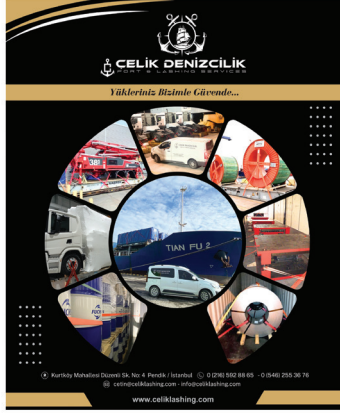
Ama frekanslar birbirine uymazsa, iyi niyet bile zaman zaman parazite dönüşebiliyor. Oysa aynı hedefe odaklanıp birbirimizi gerçekten dinlediğimizde, o parazit yerini uyuma bırakıyor.

Bugün dünyada da, bölgemizde de, ülkemizde de ekonomik sıkıntıların, belirsizliklerin yoğun şekilde konuşulduğu bir dönemden geçiyoruz. Böyle zamanlar, herkesin kendi sesini yükselttiği değil; aynı frekansı yakalamaya çalıştığı zamanlar olmalı. Sektörümüz adına sivil toplum kuruluşlarının, odaların, birliklerin ve tüm paydaşların daha fazla yan yana gelmesi, daha çok konuşması, daha çok dinlenmesi artık bir tercih

değil, bir gereklilik.

Container Dergisi olarak biz de tam burada duruyoruz. Farklı seslerin buluştuğu, tecrübelerin paylaşıldığı, eleştirinin de çözümün de samimiyetle dile getirildiği bir ortak alan olmayı önemsiyoruz. Amacımız kimsenin sesini bastırmak değil; sesi netleştirmek. Frekansı doğru ayarlamaya küçük de olsa bir katkı sunabiliyorsak, ne mutlu bize.

Yeni yılın; lojistik sektöründe daha fazla dayanışmaya, daha güçlü iletişime ve daha sağlıklı yarınlara vesile olmasını diliyorum. Siz değerli okurlarımıza ve sektörümüzün tüm emekçilerine; sağlık, huzur ve bereket dolu bir 2026 temenni ediyorum.



[f](#) [i](#) [in](#) / containerdergi

KURULUŞ: 05/06/2013

YIL:13 SAYI: 30

İMTİYAZ SAHİBİ:

Gürbulak Nakliyat Otomotiv
San. Tic.Ltd. Şirketi adına
Burhan ÇAKAN

GENEL YAYIN YÖNETMENİ:

Evren KIZILTAŞ

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ:

Gamze ÖZTÜRK ÇAKAN

PAZARLAMA MÜDÜRÜ:

Saim DİKER

SATIŞ VE PAZARLAMA:

Şehmuz ÇAKAN
Mesut Sinan ÇAKAN

YAYIN KURULU:

Aykut ERTEN
Nurullah YÜCE

DAĞITIM:

Ali İmran ÇAKAN
Yunus DAŞ

GRAFİK TASARIM

Gebzelife

ADRES:

DOSB. 5.Kısım Aras Cad. No:13
Dilovası / KOCAELİ

İLETİŞİM:

90 (551) 494 93 61

E-POSTA

info@containerdergi.com

BASKI:

AKADEMİ MATBAA

www.containerdergi.com

İÇİNDEKİLER

6

“Lojistikte Sadece Taşıma Değil, Sorumluluk Üretiyoruz”

7

Routas Logistics , Entegre Yapısıyla Küresel Tedarik Zincirinde Fark Yaratıyor

9

TGL Transit Kurucusu Caner Tan ile Özel Söleşti

10

Mikro İhracatta Yeni Dönem, Mikro İthalatta Kırılma Noktası

13

Lojistiğin "Altın Üçgeni" ve “Stratejik Entegrasyonu”

14

Karayolu Yük Taşımacılığı ve Sürücü İhtiyacımız

17

Gücünüze Güç Katan Bir Yapı; Gür Par Otomotiv

20

Lojistikte Oyunu Değiştiren Unsurlar

23

Gebze Ticaret Odası'ndan Sanayiye İhracat Odaklı Ur-Ge Hamlesi

24

Bir Musibet Bin Nasihatten İyidir

27

"Limanlar İçin Sadece Ekipman Değil, Geleceğe Hazır Çözümler Sunuyoruz"

29

İklim Kanunu ve Lojistik Sektörü

30

Roma Antikaları

32

Köklü Bir Mirasın Üçüncü Kuşağıız...

34

Karbon Sınır Ayarlama Mekanizması İle Tedarik Zincirlerinin Dönüşümü

37

"Lojistikte Güven ve Zamanında Teslimat Vazgeçilmezimiz"

38

İthalatı pahalılaştırırken enflasyon düşer mi?

41

Lojistik Sektöründe İş Sağlığı Ve Güvenliği

42

Nakit Varken Batmak: Şirketleri Sessizce Çökerten Finansal Yanılgı

45

Yarım Asırlık Proje Taşımacılığında Güvenin Adı: Çağtır Proje!

46

Türkiye'nin Demiryolu Lojistiğinde Dönüşüm Yolculuğu

48

"Deprem Gerçeğiyle Yüzleşmek

51

Küfenin Gölgesinde: Modern Zamanların Hammaları

52

Daralan Pazar, Yaşlanan Filo ve Çıkış Yolu

57

Çelik Lashing, Profesyonel Hizmet Anlayışıyla Sektörde Fark Yaratıyor

58

Taşımacılık Sektöründe KDV Uygulamaları

61

Taşımacılıkta Güvenli Yolculuğun Adresi: Doğu Nakliyat

66

AB-Asya ticaret açılımının kilit oyuncusu Türkiye

68

Afet Lojistiği Nasıl Olmalı?

“LOJİSTİKTE SADECE TAŞIMA DEĞİL, SORUMLULUK ÜRETİYORUZ”

Routas Logistics bünyesindeki ilk yılımı tamamlamış bulunuyorum. Şirket yöneticimiz Celil ile üniversite yıllarından gelen bir arkadaşlığımız bulunuyor ve bu güçlü bağın da etkisiyle, profesyonel hayatımızda aynı vizyon doğrultusunda birlikte ilerleme kararı aldık.

Endüstri mühendisliği eğitimi almış bireyler olarak; gerek akademik geçmişimiz gerekse iş hayatındaki deneyimlerimiz sayesinde üretim, finans, lojistik ve tedarik zinciri gibi birçok farklı disiplinin içinde aktif olarak yer aldık. Bu yolculuğa başlarken kendimize belirlediğimiz en temel ilke, iletişim kurduğumuz ve birlikte çalıştığımız her paydaşa değer katmak ve aynı zamanda onlardan öğrenmeye açık olmaktı. Bugün Routas Logistics olarak hava, kara ve deniz taşımacılığı başta olmak üzere; ithalat ve ihracat süreçlerinde müşterilerimizin tüm lojistik ihtiyaçlarına uçtan uca çözümler sunmaktayız. İş birliklerimizi yalnızca bir hizmet ilişkisi olarak değil, karşılıklı sorumluluk anlayışıyla ele alıyoruz. Üreticilerin, tedarikçilerin ve iş ortaklarımızın karşılaştığı her sorun, bizim için de ortak bir sorun niteliği taşımaktadır. Bizim için lojistik faaliyetlerin merkezinde her şeyden önce insan yer alır. Güçlü ve sürdürülebilir ilişkiler kurmak, öğrenmeye ve gelişmeye açık olmak temel motivasyonumuzdur. Bu doğrultuda, herhangi bir gerekçeyle mağduriyet yaşanmaması ve ortaya çıkabilecek her türlü sorunun etkin biçimde çözümlenmesi için titizlikle çalışıyoruz. Forwarder kimliğimizle özellikle hava taşımacılığı ön planda olmakla birlikte; deniz ve kara taşımacılığında da en yüksek hizmet standartlarını sunmayı hedefliyoruz. Bununla birlikte müşterilerimiz, yalnızca taşımacılık alanında değil, gümrük süreçlerinde de kapsamlı destek sağladığımızın



Yusuf KARACA

bilincindedir. Ülke fark etmeksizin yaşanan tüm operasyonel ve ticari sorunlara aynı hassasiyetle yaklaşır, çözümün bir parçası olmayı görev biliriz. Ticaretin ve lojistiğin temel unsurlarından biri olan güven, kurum kültürümüzün vazgeçilmez bir parçasıdır. Bu güveni sürekli canlı tutmak, en önemli motivasyon kaynaklarımızdan biridir. Sorunlar ortaya çıktıktan sonra müdahale etmekten ziyade, olası riskleri önceden öngörerek hazırlıklı olmak bizim için önceliklidir. Müşterilerimizi yalnızca taşıma ihtiyacı olan firmalar olarak değil, tüm ticari süreçleriyle bir bütün olarak ele alırız. Hangi sektörde faaliyet gösterirlerse gösterebilirler; ihtiyaçlarını, beklentilerini ve hedeflerini anlamaya önem veririz. Lojistik hizmetlerin yanı sıra, tedarik süreçlerinde, farklı pazarlara erişimde ve ihtiyaç duyulan ürünlerin temininde de destek sunarız. Yurt içi veya yurt dışı fark etmeksizin; lojistik, gümrük,

tedarik, depolama ve iç nakliye hizmetlerini entegre bir bakış açısıyla ve en yüksek kalite anlayışıyla sunmaktan hiçbir zaman kaçınmayız. Temel hedefimiz; müşterilerimizin bir ürünü pazara sunana kadar geçen tüm süreçlerde yanlarında olmak, bu süreci titizlikle yönetmek ve ürünün raflara en doğru şekilde ulaşmasını sağlamaktır. Her sektörün ve her firmanın kendine özgü zorlukları olabilir. Biz bu zorlukları, sektörel bilgi birikimimizi geliştiren ve bizi daha öngörülü kılan değerli deneyimler olarak görüyoruz. Bu yaklaşım, geniş bir sektör ağı oluşturmamıza ve her adımda daha tedbirli hareket etmemize olanak tanıyor. Lojistikten gümrüğe, tedarikçiden son kullanıcıya uzanan bu zincirin her halkasında; kişi ve firmaların tüm sorunlarına ve ihtiyaçlarına çözüm sunabilmenin mutluluğunu yaşıyoruz. Edindiğimiz bu tecrübe ve hizmet anlayışını Türkiye’de daha geniş bir alana yaymayı hedefliyoruz.

ROUTAS LOGISTICS , ENTEGRE YAPISIYLA KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİNDE FARK YARATIYOR

2017 yılında kurulan Routas Logistics , hava, kara, deniz ve intermodal taşımacılık çözümleriyle bugün dünya genelinde hizmet veriyor. Şirketin kurucusu Celil Işık, Container dergisine özel açıklamalarda bulunarak Routas'ın büyüme yolculuğunu ve gelecek hedeflerini anlattı.

Uluslararası ticaretin giderek daha karmaşık hale geldiği bir dönemde, lojistik sektörde bütüncül çözümler sunabilen firmalar öne çıkıyor. Routas Logistics , çok modlu taşımacılık kabiliyeti, güçlü operasyon altyapısı ve müşteri odaklı yaklaşımıyla bu alanda dikkat çeken markalar arasında yer alıyor. Routas Logistics Kurucusu Celil Işık, Container dergisine özel açıklamalarında şirketin kuruluş sürecinden küresel operasyonlarına kadar birçok önemli detayı paylaştı.

SEKTÖRE YURT İÇİ NAKLİYATLA GİRİŞ

Routas Logistics'in temelleri 2017 yılında atıldı. Şirket, lojistik sektörüne ilk olarak yurt içi nakliyat hizmetleriyle giriş yaptı. Bu süreçte sahada kazanılan tecrübe, operasyonel reflekslerin gelişmesinde önemli rol oynadı.

Şirketin merkez ofisi, lojistik ve ticaret açısından stratejik bir konumda bulunan İstanbul Küçükçekmece'de yer alıyor. 2022 yılı itibarıyla uluslararası taşımacılık faaliyetlerine başlayan Routas, kısa sürede küresel pazarda aktif bir oyuncu haline geldi.

ÇOK MODLU VE ENTEGRE HİZMET YAPISI

Routas Logistics; uluslararası hava, kara ve deniz yolu taşımacılığı ile intermodal çözümler sunuyor. Bunun yanı sıra yurt içi taşımacılık, konteyner taşımacılığı, depolama, gümrükleme ve dış ticaret hizmetlerini de entegre bir yapı içinde müşterilerine sağlıyor. Celil Işık, Container dergisine yaptığı açıklamada, parçalı hizmet anlayışı yerine uçtan



Celil IŞIK

Routas Logistics Kurucusu

uca çözüm sunmanın önemine dikkat çekiyor.

İTHALATTA UZAK DOĞU VE AMERİKA, İHRACATTA AVRUPA VE CIS ODAKLI OPERASYONLAR

Routas'ın ithalat operasyonlarında Çin, Amerika ve diğer Uzak Doğu ülkeleri öne çıkmaktadır. Bu pazarlardan gerçekleştirilen yüksek hacimli ve zaman hassasiyetine sahip yükler, uçtan uca planlama ile titizlikle yönetilmektedir. İhracat tarafında ise CIS ülkeleri ve Avrupa, Routas'ın ağırlıklı olarak hizmet verdiği başlıca pazarlar arasında yer almaktadır. Bölgesel dinamiklere uygun operasyonel planlama sayesinde müşterilere rekabet avantajı sağlayan esnek ve sürdürülebilir lojistik çözümler sunulmaktadır.

KLASİK FORWARDER ANLAYIŞININ ÖTESİNDE

Routas Logistics'i sektörde farklı kılan en önemli unsur, tek boyutlu 3PL veya klasik freight forwarder anlayışının

ötesine geçmesi. Şirket, tedarik zincirinin tamamında değer üreten bir yaklaşım benimsiyor. Her temas noktasında daha yüksek hizmet deneyimi sunmayı hedefleyen Routas, sadece yük değil; süreç, zaman ve güven yönetimi de sağlıyor.

1000'DEN FAZLA MÜŞTERİ, GÜÇLÜ REFERANSLAR

Bugün Routas Logistics, dünya genelinde 1000'den fazla müşteriye hizmet veriyor. Birçok başarılı ve kurumsal firmanın Routas'ı tercih etmesi, şirketin sektördeki güvenilirliğini ve istikrarlı büyümesini ortaya koyuyor. Celil Işık, bu tabloyu "haklı bir gurur kaynağı" olarak değerlendiriyor.

2026'DA HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI ÖNE ÇIKIYOR

Routas'ın gelecek vizyonunda hava yolu taşımacılığı önemli bir yer tutuyor. 2026 yılı itibarıyla bu alana daha fazla odaklanılması planlanıyor. Küresel ticarete hızın belirleyici unsur haline geldiğini vurgulayan Celil Işık, hava kargo çözümleriyle müşterilere zaman ve esneklik avantajı sunmayı hedeflediklerini belirtiyor.

GÜVENİLİR ÇÖZÜMLER, VERİLEN SÖZLER

Container dergisine özel açıklamalarında Celil Işık, Routas'ın temel yaklaşımını şu sözlerle özetliyor: "İhtiyaçlarınız ister yakın ister dünyanın öbür ucunda olsun, verdiğimiz sözleri yerine getirmesi için Routas'a güvenebilirsiniz. Biz yükü taşıırken, müşterilerimizin kendi taahhütlerini eksiksiz yerine getirmesini sağlıyoruz." Şeklinde konuştu.



SORUNSUZ BİR VARİŞ İÇİN DOĞRU BİR BAŞLANGIÇ

30 Yıla Yakın Gümrük İşlemleri Tecrübemizle
Sektörde Fark Yaratmaya Devam Ediyoruz

- ✓ İzinli Gönderici
- ✓ Beyan Yazım Hizmeti (TR-T1-T2-ICS2)
- ✓ Tek Noktada Depolama ve Gümrük Hizmeti
- ✓ Teminat Sağlama
- ✓ Hızlı ve Güvenilir Hizmet
- ✓ Programlar Arası Entegrasyon



www.tanlogistics.com.tr

“Lojistikte Güven, Deneyimle İnşa Edilir”

TGL TRANSİT KURUCUSU CANER TAN İLE ÖZEL SÖYLEŞİ

Lojistik ve gümrükleme sektörü, küresel ticaretin hızlanmasıyla birlikte her geçen gün daha stratejik bir rol üstleniyor. Yaklaşık 30 yıla yaklaşan sektörel birikimiyle öne çıkan TGL Transit'in kurucusu Caner Tan ile şirketin gelişim sürecini, hizmet anlayışını ve gelecek hedeflerini konuştuk.

TGL Transit'in kuruluş hikâyesi nasıl başladı?

TGL Transit, sektörde uzun yıllara dayanan tecrübenin birikimiyle ortaya çıktı. Kuruluş aşamasında temel hedefimiz; transit ve gümrük süreçlerinde güvenilir, hızlı ve sürdürülebilir bir yapı oluşturmaktı. İlk günden itibaren operasyonel kaliteyi ve mevzuata hâkimiyeti merkeze alan bir anlayış benimsedik. Bugün geldiğimiz noktada, bu yaklaşımın ne kadar doğru olduğunu görüyoruz.

TGL Transit'i sektörde farklı kılan temel unsurlar nelerdir?

Bizi farklı kılan en önemli unsur güven. Güvenin tek kullanımlık bir değer olduğunun bilinciyle hareket ediyoruz. Bunun yanı sıra deneyimli kadromuz, güçlü teminat yapımız ve teknolojik altyapımız sayesinde müşterilerimize sadece bir hizmet sağlayıcı olarak değil, çözüm ortağı olarak yaklaşıyoruz. “Sorunsuz bir varış için doğru bir başlangıç” anlayışı, tüm operasyonlarımızın temelini oluşturuyor.

Transit beyanname hacmi ve teminat gücünüz sektör açısından oldukça dikkat çekici. Bu tabloya nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bugün yıllık olarak yaklaşık 100.000 adet transit beyanname sayılarına ulaştık. Teminat büyüklüğü açısından ise Türkiye’de hizmet veren firmalar arasında ilk 5 içinde yer alıyoruz. Bu tablo hem finansal gücümüzü hem de risk yönetimindeki disiplinimizi ortaya koyuyor. Müşterilerimize hız kazandırırken güvenlikten asla ödün vermiyoruz.



TGL Transit Merkezi ve İzinli Gönderici yetkisi operasyonlara nasıl katkı sağlıyor?

Çatalca’da bulunan TGL Transit Merkezimiz, İzinli Gönderici yetkisi kapsamında hizmet veriyor ve operasyonel süreçlere ciddi bir hız kazandırıyor. Aynı anda 50 TIR park edebilen geniş saha yapısı sayesinde işlemler daha kontrollü ve planlı ilerliyor. Gümrükte bekleme süreleri azalıyor, maliyet avantajı sağlanıyor ve ihracat süreçleri önemli ölçüde hızlanıyor. Ayrıca dijital entegrasyon sayesinde süreçler çok daha şeffaf hale geliyor.

Eğitim ve danışmanlık hizmetlerini iş modelinizin bir parçası olarak görüyorsunuz. Bunun nedeni nedir?

Lojistik yalnızca operasyonel bir süreç değil; aynı zamanda ciddi bir mevzuat ve bilgi yönetimi gerektiriyor. Bu nedenle firmalara, Ortak Transit Sözleşmesi

kapsamında uygulamalar, izinli gönderici süreçleri ve beyan yönetimi konularında eğitim ve danışmanlık hizmetleri sunuyoruz. Müşterilerimizin süreçleri doğru anlaması ve yönetmesi, uzun vadede herkes için daha sağlıklı sonuçlar doğuruyor.

TGL Transit'in gelecek vizyonunu nasıl özetlersiniz? Önümüzdeki dönemde

dijitalleşmeyi daha da ileri taşıyan, teknolojiyi operasyonlarının merkezine alan ve sürdürülebilir büyümeyi esas alan bir yapı hedefliyoruz. Hızlı olmak kadar doğru ve güvenli olmanın da kritik olduğuna inanıyoruz. Hizmet ağıımızı genişletirken, mevcut operasyonlarımızı daha verimli ve daha çevik hale getirmeye odaklanıyoruz.

Son olarak sektöre ve iş ortaklarınıza vermek istediğiniz bir mesaj var mı?

Lojistik, güvene dayalı uzun soluklu iş birlikleriyle ayakta duran bir sektör. Biz TGL Transit olarak, müşterilerimizle ve iş ortaklarımızla kalıcı ilişkiler kurmayı önemsiyoruz. Amacımız; sorunları ortaya çıktıktan sonra değil, oluşmadan önce öngörmek ve çözmek. Bu anlayışla yolumuza kararlılıkla devam edeceğiz.

MİKRO İHRACATTA YENİ DÖNEM, MİKRO İTHALATTA KIRILMA NOKTASI

Türkiye’de e-ticaret ve hızlı kargo firmaları açısından son günlerde arka arkaya gelen düzenlemeler, eticaret ve eticaret lojistik sektöründe dengeleri yeniden şekillendiriyor.

Bir yandan mikro ihracatta (BGB) değer ve ağırlık limitlerinin artırılmasıyla ihracatçının önü açılırken, diğer yandan yurt dışından ETGB kapsamında gelen ürünlerde uygulanan 30 Euro’luk vergisiz muafiyetin kaldırılması, ithalat tarafında yeni bir dönemin kapısını araladı. Artık Türkiye’de kamuoyu, yurt dışındaki e-ticaret sitelerinden vergisiz ürün getirme alışkanlığına veda ediyor.

Değeri ne olursa olsun, her gönderi gümrük vergisine tabi olacak.

Bu karar doğal olarak farklı taraflar için farklı sonuçlar doğuruyor.

Kargo Şirketleri ve Operasyonel Yük

BGB kapsamında yapılan ithalatlar düşük kıymetli, yüksek hacimli gönderiler üzerine kuruluydu.

Basitleştirilmiş süreçler, hız ve ölçek bu modelin temelini oluşturuyordu. Ancak yeni düzenleme ile birlikte:

- Gümrükleme süreçleri uzayacak,
- Beyan ve vergi tahsilatı



Servet AZAR

Servex Türkiye Genel Müdürü

yükü artacak,
• Operasyonel maliyetler yeniden hesaplanmak zorunda kalacak.

Bu tablo, özellikle e-ticaret akışlarında çalışan kargo şirketleri için zorlayıcı bir geçiş sürecine işaret ediyor. Kısaca; Hızlı olanın yavaşladığı, basit olanın karmaşıklaştığı bir döneme giriliyor.

Bu geçiş süreci, sektörde hacimden çok verimliliğin

konusulacağı bir dönemi de beraberinde getirecek.

Tüketici Cepesinde Kaçınılmaz Bir Değişim

Diğer tarafta ise yıllardır yurt dışı platformlardan düşük fiyatlı ürünlere erişmeye alışmış bir tüketici kitlesi bulunuyor. Vergisiz alışveriş, sadece bir fiyat avantajı değil; zamanla yerleşmiş bir alışkanlıktı.

Bu alışkanlık artık değişiyor.

Yeni dönemde:

- Ürün fiyatları dolaylı olarak artacak,
- Teslim süreleri uzayacak,
- Gümrük sürecine dair belirsizlik daha görünür hâle gelecek.

Bu noktada mesele yalnızca vergi oranları değil, sürecin öngörülebilirliği.

Yurt dışı e-ticaret alışkanlıklarının zayıflamasında, vergi oranlarından çok, düşük tutarlı ürünlerin yüksek maliyetli gümrük süreçleriyle karşılaşması etkili olacaktır.

Düşük bedelli bir ürün için ortaya çıkan orantısız masraflar ve karmaşık prosedürler, tüketici açısından fiyat artışından daha caydırıcı bir etki yaratıyor.

Yerli E-Ticaret Satıcıları İçin Sessiz Bir Avantaj

Madalyonun diğer yüzünde ise uzun süredir bu rekabetten olumsuz etkilenen yerli e-ticaret satıcıları yer alıyor. Türkiye’de faaliyet gösteren satıcılar:

- KDV, stopaj ve operasyonel maliyetlerle satış yaparken,
- Yurt dışı platformların vergisiz fiyat avantajı ile rekabet etmek zorunda kalıyordu.

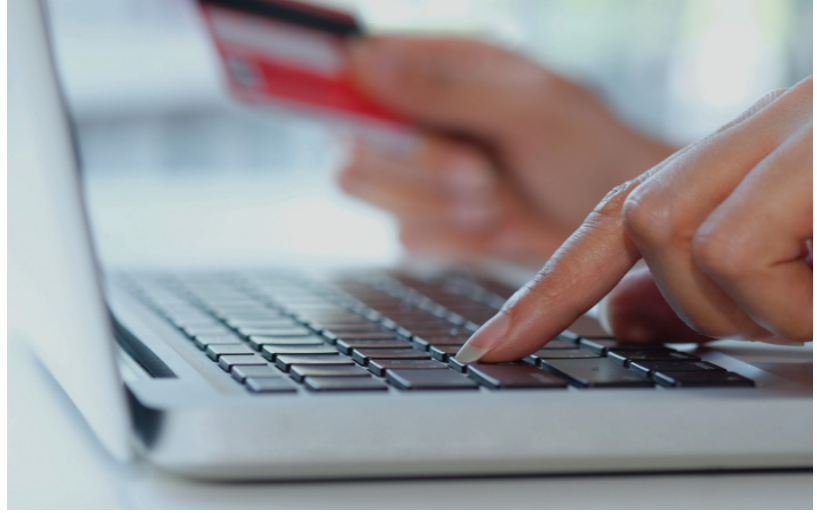
30 Euro muafiyetinin kaldırılmasıyla birlikte bu asimetrik yapı önemli ölçüde dengelenmiş oldu. Artık:

- Yerli satıcı fiyat rekabetinde yalnız değil,
 - Vergi avantajına dayalı fark azalıyor,
 - İç pazarda daha sürdürülebilir bir denge oluşuyor.
- Bu etki, belki de düzenlemenin en az

doğrudan ilişkili.

Sonuç Yerine

Türkiye e-ticarette artık iki farklı gerçeği aynı anda yaşıyor. İhracatta kutular büyüyor, fırsatlar artıyor. İthalatta ise küçük



konusulan ama en kalıcı sonuçlarından biri.

Kısıtlama mı, Yeniden Dengeleme mi?

Bu adımı yalnızca bir kısıtlama olarak okumak eksik olur.

Aslında ortaya çıkan tablo şu:

- Mikro ihracatta kolaylaştırma,
- Mikro ithalatta ise kontrollü bir yeniden dengeleme.

Bürokrasi, bir taraftan ihracatı hızlandırırken, diğer taraftan iç pazarı koruyan bir refleks gösteriyor.

Bu yaklaşımın kalıcı bir faydaya dönüşmesi ise, gümrükleme süreçlerinin yönetilebilirliğiyle

paketlerin alışıldık dönemi kapanıyor.

Kutular hâlâ kutu, yollar hâlâ yol...

Ama oyunun kuralları artık başka türlü yazılıyor.

Bu yeni dengede kazananlar değişimi erken okuyanlar olacak...

Öte yandan 6 Şubat’ta yaşadığımız büyük deprem felaketinde hayatını kaybeden vatandaşlarımızı rahmetle anıyor, yakınlarına sabır diliyoruz. Bu zor süreçte dayanışmanın gücüne inanarak yolumuza devam ediyoruz.

Container Dergisi’ne, bizlere de sayfalarında yer vererek destek olduğu için teşekkür ederiz.



UNIT LOAD
HANDLING SOLUTIONS



VİNÇSİZ ÖZGÜRLÜK

Sideloader Çözümü Her An Yanınızda

NEDEN HAMMAR SIDELOADER?

- Fabrika & depo sahaları
- Liman ve terminal operasyonları
- Kimya ve ADR yük taşımaları
- Şantiye & proje sahaları
- Lojistik ve dağıtım merkezleri

- Tek operatörle güçlü, hızlı ve ekonomik operasyon imkanı
- Ekstra vinç ihtiyacı olmadan dar ve kapalı alanlarda 5 dakika da operasyon
- ADR kapsamındaki tehlikeli yük taşımalarına uygun
- Tank konteyner, 20'lik ve 40'lık konteynerlerde taşıma ve elleçleme imkanı
- Zamandan ve maliyetten tasarruf sağlar



Kiralamak için iletişime geçin
☎ 0544 373 2129

HAMMAR Sideloader Türkiye Yetkili Satıcısı
www.uhsolutions.com.tr

HAMMAR

LOJİSTİĞİN "ALTIN ÜÇGENİ" VE "STRATEJİK ENTEGRASYONU"

Coğrafya kader midir? Yarını şekillendiren istekler mi yoksa gereklilikler midir? Kalbinin attığı yerdin coğrafyan ve yeni ticaret ağlarının kalbi hızın ve entegrasyonunun birleştiği yarınlardır.

On yıllar boyunca küresel ticaret ağırlık merkezi Doğu yolculuğunu sürdürürken Batı yolculuğunda buldu kendini ve görevini tamamlayıp yeniden Doğu'ya dönmeye karar verdi. Dünya bu döngüde yolların değil aynı zamanda entegrasyonun zaferine ve hızına şahitlik ediyor. Lojistik artık "yarınların ötesi" olarak adlandırılırken rayların üzerine kanat takmaktan ve limanları bulutlara bağlamaktan söz ediyoruz. Denklem ve algoritmalar değişiyor ve Türkiye bu yeni denklem üzerinde oyun kurucu rolüne soyunuyor. İstanbul Havalimanı gökyüzünü Zengezur Koridoruna bağlarken İpek Yolu ile toprağı birleştiriyor. Ticareti şekillendiriyor ve kalbinin atış hızını arttırıyor. Ne muazzam bir sanat! İstanbul Havalimanı yerleşkesi itibariyle tam bir merkez ve güç olarak karşımıza çıkıyor. Havalimanlarının asıl gücü coğrafi konumunun sunduğu uzun süre gerektiren mesafeleri en aza indirme avantajındadır. Ancak en önemlisi ise İstanbul Havalimanı'nın "Air to Sea" ve "Air to Rail" kavşağında olmasıdır ve sadece bir yolcu terminali değildir, 5.5 milyon ton kargo kapasitesi ile yıllık değerlendirme alan ve dünyanın en büyük "Hava Kargo Köyü" olmaya aday bir lojistik kaledir. Yarınların lojistiğı dediğimizde "multimodal" yani çok modlu taşımacılığın olmazsa olmaz bir yaptırımını bulunuyor. Merkez konumu ile İstanbul Havalimanı doğu-batı hattını birleştiriyor. Yapılması planlanan hızlı tren hatları Marmaray ile entegre edildiğinde Çin'den gelen bir kargo konteyneri Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerinden ana merkez İstanbul'a



Dr. Bura Sabiha KELEK

- İstanbul Medipol Üniversitesi
Lojistik Program Başkanı
- Hava Kargo Uzmanı

gelecek ve merkezden kısa bir süre sonrasında uçakla Avrupa'nın her bölgesine veya Afrika'nın derinliklerine sevk edilebileceklerdir. Zengezur Koridoru, tam zamanlı (Just in Time) olarak icra edilen lojistik sevkiyatlar için hava lojistiğini besleyici damarı olacaktır. Trans Hazar Güzergahı, eksik olan orta koridorun tamamlanması ile Azerbaycan ile Nahçıvan üzerinden Türkiye'yi doğrudan bağlayacak ve Orta Asya'nın hammadde ve e-ticaret potansiyelini doğrudan Türkiye'deki hava lojistik merkezlerine akıtacaktır. Lojistik uzmanlarına göre Zengezur, Çin ile Avrupa arasındaki yük trafiğinin süresini karayolu ve demiryolunda %20 oranında kısaltma potansiyeline sahiptir. Zengezur Koridoru'nun sadece

bir yol değil, "Türk Dünyası Lojistik Ağı"nın anahtarıdır. Modern İpek Yolu gökyüzüne ulaşan bir köprüdür. Bu anlamda, dijital dağıtım mekanizmaları (Alibaba, Amazon vb.) stratejik bir yaklaşımla, İstanbul'u dev bir aktarma deposu (fulfillment center) olarak konumlandırıyor. Çin, Kuşak ve Yol (Belt and Road Initiative) projesi ile demir ve liman yollarının birleşimini ortaya koysada proje perde arkasında yüksek değerli ürünler için hava koridorlarından yararlanmaya olanak tanıyor. Stratejik karlılık burada devreye giriyor. Doğu'nun üretim gücünü Zengezur Koridoru ile İstanbul'a aktarmak ve dünyanın geri kalanına bu yükleri ışınlamak yani fırlatma rampası olmak jeopolitik gücün göstergesi olacaktır. Türkiye lojistiğinin "Altın Üçgeni", İstanbul Havalimanı'nın teknolojik altyapısı, Zengezur Koridoru'nun stratejik derinliğı ve Modern İpek Yolu'nun ekonomik hacmi birleştiğinde ortaya çıkmaktadır. Yarın, gökyüzünde süzülen kargo droneleri, Bakü'den trenle gelen akıllı telefonları İstanbul'dan Londra'ya taşıırken; biz sadece bir taşıma işlemine değil, tarihin yeniden yazılışına şahitlik edeceğiz.

Hava lojistiğinin yarınları otonom uçaklar, yeşil yakıtlar ve yapay zeka destekli depoların dünyasıdır. Bu nedenle, doğru coğrafya ve siyaset ile tüm ulaştırma koridorları birleştirilerek anlamlı hale gelir ve geniş bir tuvalde gökyüzü ile toprak bir araya gelerek bir sanat icra edilir. Lojistik, coğrafyanın kaderini teknolojiyle değiştirme sanatıdır. Türkiye bu anlamda kapsamlı bir güce ve yetkinliğe sahiptir. Yolumuz açık olsun!

KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI VE SÜRÜCÜ İHTİYACIMIZ

Lojistik hizmetler ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en aza indirilecek, fert, toplum ve çevre sağlığı ile bunların güvenliğini olumsuz yönde etkilemeyecek ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest rekabet ortamında, yürürlükteki kanun, yönetmelik ve mevzuata uygun olarak gerçekleştirilmelidir.

Lojistik hizmetlerin ayrılmaz bir parçası olan karayolu yük taşımacılığı ülkemizin hem iç hem de dış ticaretinde çok önemli bir paya sahiptir. Ana taşıma modu havayolu, denizyolu ve demiryolu ile organize edilen çok modlu taşıma faaliyetlerinin ön ve son taşıma bağlantısı da karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu paralelde Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyet gösteren üyelerimizin motorlu araçlarını sevk ve idare eden sürücü istihdamı hem sayısal olarak hem de toplum hayatına etkisi açısından çok değerlidir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 2025'in son günlerinde yayımlanan "Mesleki Yeterlilik Belgesi Yaş Sınırı" konulu yazı doğrultusunda, karayolu taşımacılığı faaliyetlerinde görev alan sürücülere ilişkin önemli bir düzenleme hayata geçirilerek, ülkemizde yürütülen karayolu taşıma faaliyetlerinde kamu yararının gözetilmesi amacıyla, konuya ilişkin yeni bir düzenleme yapıncaya kadar geçerli olmak üzere; Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği kapsamında yer alan sürücülere ilişkin üst yaş sınırı, mesleki yeterlilik



Dr. Kayıhan Özdemir TURAN

LojiDer Yönetim Kurulu Başkanı

belgesinin süresi bitmiş veya bitmek üzere olan sürücüler açısından "69 yaşından (altmış dokuz) gün almamış olmak" şeklinde uygulanmasına imkan tanınmıştır. Ülkemizde SRC belgeleri (sürücü mesleki yeterlilik/ yetki belgesi), ticari amaçla karayolu ile yük, yolcu veya tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücüler için zorunlu mesleki yeterlilik belgesidir ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı çatısı altındaki Ulaştırma

Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü (UHDGM) tarafından düzenlenir ve yetkilendirilir. SRC türü mesleki yeterlilik belgelerinin verilmesini, eğitim veren kursların yetkilendirilmesini ve sınav usullerinin yürütülmesini Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğümüz sağlamaktadır. "SRC" kelimesi, "sürücü" kelimesinin kısaltmasıdır.

SRC belgeleri, Milli Eğitim Bakanlığı onaylı kurslar aracılığıyla verilen eğitim ve sınavlar sonucunda başarılı olan sürücüler adına düzenlenir. SRC belgelerinin verilmesinin hukuki dayanağı 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu dayanılarak hazırlanan Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'dir.

Bu mevzuat kapsamında düzenlenen SRC belgesi bir trafik ehliyeti olmayıp, mesleki yeterlilik belgesidir ve ticari amaçla gerçekleştirilen ulusal/ uluslararası yük ve yolcu taşımacılık faaliyetlerinde zorunludur. Hususi (özel) kullanımda olan araçlarda SRC belgesi zorunlu değildir.

SRC Belge çeşitleri aşağıdaki gibidir.

SRC 1 – Uluslararası Yolcu Taşımacılığı

Otobüs, minibüs vb. araçlarla uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak sürücüler için zorunludur.

SRC 1 belgesi alan sürücüler, aynı zamanda SRC 2 belgesine de sahip sayılır.

SRC 2 – Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı

Türkiye içinde şehirler arası veya il içi yolcu taşımacılığı yapacak şoförler için gereklidir.

Minibüs, otobüs ve turizm taşımacılığı yapan sürücüler bu belgeyi almak zorundadır.

SRC 3 – Uluslararası Yük ve Eşya Taşımacılığı

Kamyon, çekici, TIR gibi araçlarla uluslararası yük/ eşya taşımacılığı yapan sürücüler için geçerlidir.

SRC 3 belgesi alan sürücüler, SRC 4 belgesine de sahip olur.

SRC 4 – Yurtiçi Yük ve Eşya Taşımacılığı

Türkiye sınırları içinde yük

ve eşya taşımacılığı yapan sürücüler için zorunludur. Kamyon, kamyonet, çekici kullanan sürücüler için geçerlidir.

SRC 5 – Tehlikeli Madde Taşımacılığı (ADR)

Akaryakıt, kimyasal, LPG, patlayıcı madde gibi tehlikeli maddeleri taşıyan sürücüler için zorunludur.

Diğer SRC belgelerine ek olarak alınır.

Bu kapsamda SRC 3 uluslararası yük taşımacılığı ve SRC 4 yurt içi yük taşımacılığı için gerekli belgelerdir. SRC 3 belgeli sürücülerimiz yurt içinde de çalışma imkanına sahiptir.

30 Eylül 2025 itibarı ile verilen belge sayısı toplamı SRC 3 için 1.310.612 ve SRC 4 için 3.136.768 olarak bilinmektedir.

Bu toplam içinde 65-66-67-68 yaşında olan ve önümüzdeki 4 yıl içinde 69 olarak belirlenen yaş sınırı nedeniyle çalışma hayatına devam edemeyecek toplam sürücü sayımız SRC 3 için 11.893 ve SRC 4 için 14.142'dir. Bu toplamın yaş olarak dağılımı ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

	65 yaş	66 yaş	67 yaş	68 yaş	Toplam
SRC 3	4,808	4,174	2,825	86	11,893
SRC 4	5,519	5,069	3,467	87	14,142

Bu sayısal değerlere göre önümüzdeki 4 yıl içinde SRC 3 ve SRC 4 belgesi olup, çalışma hayatında yer alamayacak sürücülerimizin toplamı 11.893 ve 14.142'dir. Buna karşılık son 4 yılda alınan belge sayısı ve yaş aralıklarının tespit edilmesi yapılacak analiz için ilk adımdır. Sektörümüzün geleceğini riske atmayacak şekilde yaş sınırı nedeniyle çalışamayacak sürücülerimizin yerini dolduracak insan

kaynağımızın nasıl temin edileceği ve yetiştirileceği, en hızlı ve bilimsel yöntemlerle belirlenmelidir.

30 Eylül 2025 itibarı ile SRC 3 için 1.310.612 ve SRC 4 için 3.136.768 olarak bilinen toplam belge sayısının ne kadarının aktif olarak kullanıldığı gösteren "dijital ehliyet sayısı" belirlenmesi gereken bir diğer önemli husustur.

Sürücülerimizin yaşları ile ilgili istatistiki değerlerin oluşturulması, bu değerlerin analiz edilmesi ve karayolu yük taşımacılığı sektörünün gelecek yıllardaki sürücü ihtiyacının ve bu ihtiyacın karşılanması amacıyla yapılacakların belirlenmesi lojistik hizmetlerin mütemmim çözü olan karayolu taşımacılığının tüm paydaşlarının sorumluluğudur.

Bu amaçla yapılacak çalışmada; sektörün gelecekteki eğitimli ve yetkin sürücü ihtiyacının karşılanması amacıyla Kütahya Dumlupınar Üniversitemizde 2025 Eylül ayında açılan ve

ülkemizde ve dünyada bir ilk olan Karayolu Yük Taşıtı Sürücülüğü MYO programının diğer üniversitelerimizde de açılarak çoğaltılmasına yönelik süreçlerin ele alınarak ortak akılla ulaşılabilecek sonuç öncelikli olarak hayata geçirilmelidir.

Sektörümüzün önemli bir konusunu gündeme taşıyarak farkındalık oluşturduğu için Container Dergisi'ne teşekkür ederiz.



Gücünüze Güç Katar



SAİM DİKER

 **0 532 554 79 25**

0 (262) 754 19 57

0 (262) 754 19 58



Cumhuriyet Mah. Yavuz Selim Cad Beyazıt İş Merkezi
No: 27/1 Dilovası / KOCAELİ

www.gur-parotomotiv.com

GÜCÜNÜZE GÜÇ KATAN BİR YAPI; GÜR PAR OTOMOTİV

Ağır vasıta sektörü; lojistikten sanayiye, üretimden ihracata kadar birçok kritik alanın kesintisiz işlenmesini sağlayan stratejik bir yapıdır. Bu sektörün sağlıklı şekilde ilerleyebilmesi, yalnızca araç parkının büyüklüğüyle değil; doğru yedek parça, güçlü servis altyapısı ve nitelikli insan kaynağıyla mümkündür. Gür Par Otomotiv olarak biz, bu sorumluluğun bilinciyle ağır vasıta yedek parça ve servis hizmetleri alanında faaliyet göstermekteyiz.

Kuruluşumuzdan bu yana kalite, güvenilirlik ve erişilebilirliği temel alan bir hizmet anlayışı benimsiyoruz. Gür Par Otomotiv, ağır vasıta araçlara yönelik orijinal ve muadil yedek parça satışlarını, güçlü stok yapısı ve hızlı tedarik kabiliyetiyle gerçekleştirmektedir. Motor, yürür aksam ve özellikle fren sistemleri başta olmak üzere geniş ürün portföyümüzle, müşterilerimizin operasyonel ihtiyaçlarına doğru, zamanında ve sürdürülebilir çözümler sunuyoruz.

Bununla birlikte firmamız, yalnızca parça tedarikine sınırlı kalmayan bir yaklaşıma sahiptir. Ağır vasıta fren servis hizmetlerimiz, güvenlik ve performansı esas alan teknik altyapımızla, deneyimli çırak, kalfa ve ustalardan oluşan ekibimiz tarafından titizlikle yürütülmektedir. Fren sistemlerine yönelik bakım, onarım ve kontrollerle; araçların yol güvenliğini artırmayı, operasyonel sürekliliği sağlamayı ve beklenmedik duruşların önüne geçmeyi hedefliyoruz.

SEKTÖRÜN GÜNCEL SORUNLARI

Bugün sektörümüzün en önemli sorunlarından biri, döviz kurlarındaki artış ve dalgalanmalar nedeniyle fiyat istikrarının sağlanamamasıdır. Yedek parça ve servis



Saim DİKER

Gür-Par Otomotiv

maliyetlerinin büyük ölçüde dövizle bağlı olması, hem hizmet sağlayıcıları hem de ağır vasıta kullanıcıları açısından ciddi planlama zorlukları yaratmaktadır. Bu durum, uzun vadeli fiyatlandırma ve yatırım kararlarını da doğrudan etkilemektedir.

Bir diğer önemli konu ise nitelikli iş gücü eksikliğidir. Kalifiye çırak, kalfa ve usta yetiştirilememesi; servis kalitesini, iş güvenliğini ve müşteri memnuniyetini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu noktada meslek liseleri ve teknik eğitim kurumlarının desteklenmesi, sektör ile eğitim dünyası arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır. Gençlerin erken yaşta mesleki eğitimle buluşturulması, ağır vasıta sektörünün geleceği açısından kritik bir ihtiyaçtır.

GÜR PAR OTOMOTİV'İN SEKTÖRDEKİ KONUMU

Gür Par Otomotiv olarak biz, sektörün karşı karşıya olduğu bu zorlukları yakından takip eden ve çözüm üretmeyi sorumluluk kabul eden bir yapıyız. Sürekli gelişen ürün gamımız, teknik bilgiye dayalı servis anlayışımız ve müşteri memnuniyetini merkeze alan yaklaşımımızla; sektörde güvenilir, istikrarlı ve

uzun vadeli iş birlikleri kurmayı hedefliyoruz.

Amacımız; müşterilerimizin araçlarını yalnızca yolda tutmak değil, işlerini güvenle sürdürebilmelerini sağlamak ve operasyonel güçlerine gerçek anlamda katkı sunmaktır. Bu anlayışla "Gür Par Otomotiv – Gücünüze Güç Katar" ifadesini bir sloganın ötesine taşıyarak sahada karşılığı olan bir değer hâline getirmeye devam ediyoruz.

İLETİŞİM VE 7/24 YOL YARDIM HİZMETLERİ

Gür Par Otomotiv, müşterilerine yalnızca satış ve servis aşamasında değil, sahada ihtiyaç duyulan her an destek sunmayı ilke edinmiştir. Bu kapsamda, ağır vasıta kullanıcılarına yönelik 7 gün 24 saat yol yardım ve teknik destek hizmetleri ile operasyonların kesintisiz devam etmesine katkı sağlamaktadır. 2026 yılına girerken Gür Par Otomotiv olarak hedefimiz; hizmet kalitemizi daha da yukarı taşıyan, teknik altyapımızı güçlendiren ve sektöre değer katan yatırımlarımıza kararlılıkla devam etmektir. Değişen piyasa koşullarına uyum sağlayan, müşteri beklentilerini doğru okuyan ve sürdürülebilir büyümeyi esas alan yaklaşımımızla; ağır vasıta sektöründe güvenilir çözüm ortağı olma sorumluluğumuzu aynı kararlılıkla sürdürmeyi amaçlıyoruz.

Bu vesileyle; başta müşterilerimiz, iş ortaklarımız ve sektör paydaşlarımız olmak üzere, tüm sektörümüzün yeni yılını sağlık, güven, bereket ve başarı dileklerimizle kutlarız. Ağır vasıta ve lojistik sektörüne değer katan yayınlarıyla sektörel farkındalığı artıran Container Dergisi'ne, Gür Par Otomotiv'e bu tanıtım fırsatını sundukları ve sektöre katkı sağlayan çalışmalarını için teşekkür eder; yayın hayatlarında başarılarının artarak devam etmesini dileriz.



TÜRKİYE 'NİN
Sektör açıklarından yararlanan,
liyakatsiz kişilere ve kurumlarına nokta koyan,
kamu yararını odak noktası kabul eden
alternatifsiz bir projedir.






Doğru Hasar yönetimi ALO TUTANAK ile gerçekleşir.

-A-


İncelediğimiz, binlerce tutağın sonucunda, verilen kusurların;

- 1)Delillerin doğru tespit edilememesinden
- 2)Sürücülerin karayolu trafik kanununu bilmemesinden
- 3)Kaza tespit tutanakları ve kusur oranları tramer sistemindeki hatalı değerlendirmelere göre değil, Adli Yargıda kabul gören karayolları Trafik kanunu ve yönetmelikleri eşliğinde uzman kadromuzun oluşturduğu programımız  yardımı ile tanzim edilecektir.

-B-



Programı sayesinde Uzman Kaza Ekibimiz;

- 1)Kazanın olduğu doğru konumu belirler ve uydu görüntüleri ile eşleştirir.
- 2)Kaza lokasyonuna ait delil niteliğinde olan trafik işaret levhalarını tespit eder.
- 3)Sesli yanıt sistemi ile kazaya karışan tarafların beyanlarını alır ve programa kaydederek delillendirir.
- 4)Kaza sonrası sigorta şirketi için gerekli tüm evraklar dijital dosya haline getirilir veri tabanında kayıt altına alır.
- 5)Kusur oranlarına ait raporlamayı kazadan sonraki 10 dakika içerisinde rapor haline getirir.
- 6)Ekspertizinde tutulan kaza tespit tutanağımız delil niteliği taşır.
- 7)Kullanıcı talebi doğrultusunda ilgili sigorta şirketlerinin trafik poliçelerine eksper marifeti ile bilgilendirme yapılabilir.
- 8)Kaza mağdurlarının sigorta poliçelerinden doğan tazminat haklarını eksiksiz ve en doğru şekilde talep etmeleri ancak  ile mümkündür.

-C-

İşbirliğinde sağlanacak avantajlar;

- 1)Öncelikle ücret talebimiz bulunmamaktadır.
- 2)Kaza sonrasında Garanti BBVA Filo araçlarının Trafik Sigortalarından bu ücret tahsil edilir.
- 3)Kaza sonrasında oluşan hasarları ALOTUTANAK doğru fotoğraflarla delillendirir.
- 4)Fazladan hasar ödenmesini engeller.
- 5)Fazladan değer kaybı ödemelerinin önüne geçer.
- 6)Rucü hakkının doğru kullanılmasını garanti eder.
- 7)Servislerin, hasarları büyütmesine engel olur.
- 8)Suistimali önler.
- 9)Hukuk sürecinde harcanan ekstra maliyetleri ortadan kaldırır. (Vekâlet ücreti, bilirkişi, tahkim masrafı başvuru masrafı gibi)
- 10)Garanti BBVA'nın müşterilerine karşı olan itibarını artırır.



LOJİSTİKTE OYUNU DEĞİŞTİREN UNSURLAR: DİJİTALLEŞME, SÜRÜCÜ AÇIĞI VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Coğrafi konumu ve gelişmiş karayolu altyapısıyla Türkiye, kilit transit koridorların merkezinde yer alıyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, karayolu taşımacılığıyla yaklaşık 70 ülkeye erişim sağlanırken, geçiş belgesi sayısı da 1,7 milyonun üzerine çıkmış durumda.

Devreye alınan altyapı projeleri ve yol kapasitesindeki artışlar, uluslararası taşıma hacmindeki büyümeyi beraberinde getiriyor. Küresel ölçekte yaşanan jeopolitik riskler ve belirsizliklere rağmen ülkemiz 2025 yılında da stratejik konumunun avantajıyla transit taşımacılıktaki rolünü korudu. Taşıma hacimlerinde dönemsel dalgalanmalar görülse de Türkiye, Avrupa, Orta Doğu ve Orta Asya hatlarında önemli bir lojistik geçiş noktası olmayı sürdürdü. Bu dönemde dijitalleşme, otomasyon ve sürdürülebilirlik odaklı yatırımlar sektörün öncelikli gündem maddeleri arasında yer aldı. Avrupa Yeşil Mutabakatı ve sınırda karbon düzenlemeleri, özellikle uluslararası taşımacılık yapan firmaları araç filolarını ve süreçlerini yeniden yapılandırmaya yöneltti. E-ticaretin ivme kazanmasıyla birlikte hızlı, esnek ve son kilometre odaklı karayolu çözümleri de sektörün temel rekabet alanlarından biri haline geldi.

SÜRÜCÜ AÇIĞI SEKTÖRÜ ZORLUYOR



Cavit DEĞİRMENCİ

GAİD (Gümrüklü Antrepo İşletmecileri Derneği) Başkanı

Avrupa Birliği'ndeki ekonomik durgunluğa paralel olarak ihracat ve taşımacılık talebinde yaşanan daralma; enerji ve işgücü maliyetleri, geçiş belgesi ve kota kısıtları ile sınır kapılarında yaşanan gecikmeler sektörün rekabet gücünü zorlayan başlıca unsurlar arasında yer aldı. Tedarik

zincirindeki kırılmalıklar bu tabloyu daha da belirgin hale getirirken, her geçen gün derinleşen sürücü sorunu da çözüm bekleyen en önemli yapısal problemlerden biri olmaya devam etti. Bununla beraber yaşanan Vize problemi sektörü malesef bitkisel hayata sokmuştur.

HIZ VE ESNEKLİK TEMEL BEKLENTİ

Son yıllarda küresel ölçekte yaşanan dalgalanmalar, tedarik zincirlerindeki kırılanlıklar ve müşteri beklentilerindeki hızlı değişim, lojistiğin iş dünyasındaki rolünü köklü biçimde dönüştürdü. Bu tablo, önümüzdeki dönemde lojistik sektörünü şekillendirecek değişimlerin; daha öngörülü, daha çevik ve daha sürdürülebilir yapılar etrafında şekilleneceğini açıkça gösteriyor. Bu dönemde lojistikte asıl farkı yaratan unsur, şirketlerin belirsizlik karşısında ne kadar hızlı adapte olabildiği ve tedarik zincirini ne ölçüde bütüncül bir bakış açısıyla yönetebildiği olacak. Hız

ve esneklik artık ek bir avantaj olmaktan çıkıp temel bir beklentiye dönüşürken, şeffaflık ve izlenebilirlik de müşteriler açısından standart hale geliyor. Sürdürülebilirlik ise hem regülasyonlar hem de müşteri tercihleri açısından kalıcı bir gündem maddesi olarak öne çıkıyor. Çevresel etkiyi yöneten, enerji verimliliğini ve karbon ayak izini iş modelinin doğal bir parçası haline getiren yaklaşımlar, sektörde ayrışmayı belirleyen önemli unsurlar olacak.

LOJİSTİK SEKTÖRÜ AKILLI BİR EKOSİSTEME DÖNÜŞÜYOR

Lojistik sektörü, taşımanın ötesine geçerek veriyi yöneten,

hız ve sürdürülebilirliği merkeze alan akıllı bir ekosisteme dönüşüyor. Dijitalleşme, otomasyon ve veri analitiği artık yalnızca operasyonel iyileştirme değil, sektörün geleceğini belirleyen stratejik unsurlar haline geliyor. E-ticaretin hızlı büyümesi de esnek ve hızlı teslimat çözümlerini önemli bir fırsata dönüştürüyor. Özetle; önümüzdeki dönemde lojistik sektörü; öngörü, çeviklik ve sorumlu büyümenin birlikte ele alındığı yeni bir dengeye doğru evrilecek. Bu ortamda, teknolojiyi stratejik bir yatırım olarak ele alan, sürdürülebilirliği merkezine koyan ve müşteri deneyimine odaklanan şirketler rekabette öne çıkacak.





KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜNDEM GEBZE'DE MASAYA YATIRILDI

Gebze Ticaret Odası'nda düzenlenen toplantıda, karayolu taşımacılığı sektörünün hukuki ve operasyonel sorunları sektör temsilcilerinin katılımıyla ele alındı, çözüm önerileri değerlendirildi.

Gebze Ticaret Odası (GTO) 22. Meslek Komitesi (Karayolu ile Yük Taşımacılığı) tarafından düzenlenen toplantıda, karayolu taşımacılığı sektörünün güncel gündemi masaya yatırıldı. Gebze Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirilen toplantıya, Gebze Ticaret Odası Başkanı Abdurrahman Aslantaş, İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Üyesi Av. Dr. Türkay Özdemir, Kocaeli Nakliyat ve Lojistik Taşıyıcılar Derneği (KOLDER) yönetimi ve çok sayıda sektör temsilcisi katıldı.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNE DESTEK MESAJI

Toplantının açılışında konuşan Gebze Ticaret Odası Başkanı Abdurrahman Aslantaş, lojistik sektörünün bölge ekonomisi açısından stratejik öneme sahip olduğunu vurguladı. Aslantaş, lojistik sektörüne önem verdiklerini belirterek, oda olarak sektör temsilcilerinin taleplerinin yakından takip edildiğini ve ilgili kurumlar nezdinde gerekli girişimlerin sürdürüleceğini ifade etti.

TAŞIMA HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER PAYLAŞILDI

Toplantının devamında Av. Dr. Türkay Özdemir tarafından karayolu taşımacılığına ilişkin güncel hukuki gelişmeler hakkında kapsamlı bir sunum



gerçekleştirildi. Sunumda; Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin uygulamaya yansımaları, taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği ve tarafların hak ve sorumlulukları ele alındı.

Özdemir ayrıca; taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR Sözleşmesi kapsamında uluslararası taşımacılıkta sorumluluk rejimi, navlun alacakları, hapis hakkı, idari yaptırımlar ve itiraz süreçleri, sigorta ilişkileri ile taşıma kaynaklı uyumsuzluklarda arabuluculuk, tahkim ve dava süreçleri hakkında bilgi verdi. Güncel Yargıtay kararları ışığında sektörde sık karşılaşılan hukuki risklere dikkat çekildi.

KOLDER VE SEKTÖR TEMSİLCİLERİNDEN YOĞUN KATILIM

Toplantıya Kocaeli Nakliyat ve Lojistik Taşıyıcılar Derneği

(KOLDER) Kocaeli Yönetim Kurulu Başkanı, yönetim kurulu üyeleri ve dernek üyeleri de katılarak sektörel değerlendirmelerde bulundu. Sahada yaşanan sorunlar ve çözüm beklentileri istişare ortamında ele alındı.

LOJİSTİK FİRMALARININ TALEPLERİ GÜNDEME GELDİ

Gebze Ticaret Odası'na kayıtlı lojistik firmalarının taleplerinin dile getirildiği toplantıda; Bölgede ağır vasıta ve TIR parkı yetersizliği, Taşımacılıkta yetki belgelerinin etkin denetimi, UETDS uygulamasının sektöre etkileri, Liman giriş-çıkışlarında yaşanan yoğunluklar, Lojistik sektöründe artan nitelikli sürücü ihtiyacı önemli başlıklar arasında yer aldı. Sektör temsilcileri, bu sorunların operasyonel verimlilik ve maliyetler üzerindeki etkilerine dikkat çekti.

VERİMLİ VE YAPICI BİR TOPLANTI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Karşılıklı görüş alışverişiyle verimli geçen toplantının sonunda, konuşmacı Av. Dr. Türkay Özdemir'e, katılım sağlayan tüm sektör temsilcilerine ve organizasyona ev sahipliği yapan Gebze Ticaret Odası yönetimine teşekkür edildi. Toplantının, Gebze lojistik sektörünün ortak sorunlarına ışık tutan önemli çıktılar sunduğu ifade edildi.



GEBZE TİCARET ODASI'NDAN SANAYİYE İHRACAT ODAKLI UR-GE HAMLESİ

Gebze Ticaret Odası, makine, metal ve demir-çelik sektörlerinde faaliyet gösteren üye firmaların uluslararası rekabet gücünü ve ihracat kapasitelerini artırmak amacıyla UR-GE Projesi'ni hayata geçirdi.

Ticaret Bakanlığı (İhracat Genel Müdürlüğü) desteğiyle yürütülecek proje kapsamında; ihtiyaç analizi, eğitim, danışmanlık, yurt dışı pazarlama ve alım heyeti faaliyetleri gerçekleştirilecek. Proje ile firmaların ihracat yetkinliklerinin geliştirilmesi, hedef pazar çeşitliliğinin artırılması, markalaşma, dijitalleşme ve yeşil dönüşüm süreçlerine uyumlarının desteklenmesi hedefleniyor.

Kocaeli ve Gebze bölgesinde sanayi üretiminin lokomotif sektörleri arasında yer alan makine, metal ve demir-çelik firmalarına yönelik bu proje sayesinde, firmaların küresel pazarlara erişimi kolaylaştırılarak ihracat hacmi ve katma değeri artırılabilecek.

Gebze Ticaret Odası, bu proje ile üyelerinin sürdürülebilir büyümesine katkı sunmayı, bölge sanayisinin uluslararası pazarlardaki etkinliğini güçlendirmeyi ve kümelenme yaklaşımıyla firmalar arasında iş birliği kültürünü geliştirmeyi amaçlıyor. Gebze Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Abdurrahman Aslantaş, proje hakkında yaptığı değerlendirmede;

"Makine, metal ve demir-çelik sektörlerinde faaliyet gösteren üyelerimizin ihracat yetkinliklerini artırmak, küresel pazarlarda daha güçlü ve sürdürülebilir bir şekilde yer almalarını sağlamak amacıyla bu UR-GE Projesini hayata geçirdik. Projemizle firmalarımızın markalaşma, dijitalleşme ve yeşil dönüşüm süreçlerini destekleyerek, daha yüksek katma değerli bir ihracat yapısına geçişlerini hedefliyoruz" dedi.



BİR MUSİBET BİN NASİHATTEN İYİDİR

Deprem mi, zelzele mi, asrın felaket mi...

Adı her ne olursa olsun, sonunda ölümün, acının ve yıkımın bıraktığı sessizliğin adı değişmedi.

6 Şubat 2023... Türkiye'nin yakın tarihine yalnızca bir tarih olarak değil, ağır bir yüzleşme olarak kazandı. On bir şehir büyük ölçüde yıkıldı, binlerce hayat yarım kaldı. Bu yıkımı deprem diye adlandırdık, zelzele dedik, felaket dedik; hatta "asrın felaketi" ifadesiyle tanımladık. Ancak hangi kelimeyi seçersek seçelim, sonuç değişmedi: Aradan üç yıl geçti. Bugün artık yalnızca yas tutan bir toplum değiliz; yaşananları akılcı biçimde değerlendirmek, ders çıkarmak ve sorumluluk almak zorunda olan bir toplumuz. Zaman, acıyı azaltmıyor; aksine, ihmallerimizi daha görünür kılıyor. Bu noktada kendimize dürüstçe sormamız gereken soru şudur: 6 Şubat bize ne öğretti?

Depremi hemen ardından ortaya çıkan güçlü dayanışma refleksi, toplumumuzun vicdanını bir kez daha gösterdi. Yardımlar seferber edildi, imkânlar paylaşıldı, insanî duygular en üst seviyeye çıktı. Ancak afet yönetimi yalnızca ilk günlerin duygusal refleksleriyle sürdürülebilecek bir süreç



Burhan ÇAKAN

Gürbulak Nakliyat Genel Müdürü

değildir. Afetler, bilimi, planlamayı ve sürekliliği zorunlu kılar. Bugün geriye dönüp baktığımızda, bir öz eleştiri yapmadan ilerleyemeyiz. Çünkü bu mesele yalnızca kurumların ya da yöneticilerin sorumluluğu değildir.

Yapı güvenliğinden şehir planlamasına, bireysel hazırlıktan kurumsal koordinasyona kadar her başlık, toplumun tamamını ilgilendirir. Her kayıp, geride kalanlara aynı soruyu bırakır: Bundan sonra neyi farklı yapacağız?

Deprem lojistiği,

bu sorunun en hayati cevap alanlarından biridir. 6 Şubat depremleri bize açıkça şunu gösterdi: Lojistik, afet anında teknik bir detay değil, doğrudan hayat kurtaran bir unsurdur. İlk saatlerde yaşanan ulaşım aksaklıkları, koordinasyon eksiklikleri, plansız sevkiyatlar ve dağıtım sorunları, iyi niyetin tek başına yeterli olmadığını ortaya koymuştur. Bilimsel temelli bir afet lojistiği; önceden hazırlanmış senaryolar, doğru noktalarda konumlandırılmış depolar, alternatif ulaşım planları ve kamu-özel sektör iş birliği ile mümkündür. Bu yapı kurulmadan, kayıpları azaltmak mümkün değildir. Ancak mesele yalnızca afet anı değildir. Asıl mesele, afet öncesinde ne yaptığımızdır.

Bugün burada samimi bir öz eleştiri yapmak zorundayız. 2000'li yıllara kadar, eğitim kurumlarında ve birçok kamu-özel sektör yapısında "acil müdahale" bilinci somut karşılıklar buluyordu. Okullarda ve iş yerlerinde belirlenmiş köşe duvarlarda kazma, kürek, kovalar içinde su ve kum hazır bekletilir; sığınaklar, gerçek anlamda sığınak olarak tasarlanırdı. Bu uygulamalar kusursuz değildi ama bir bilincin varlığına işaret ediyordu.

Bugün ise deprem ülkesinde yaşayan bir toplum olarak, bu refleksleri büyük ölçüde kaybetmiş durumdayız. Fay hatları kendini her gün, her ay, her yıl bilimsel bir düzen içerisinde hatırlatırken; bizim bu gerçekliğe karşı geliştirdiğimiz çözümler yeterli değildir. Bunu kabul etmek zorundayız. Depremler engellenemez, ancak sonuçları azaltılabilir. Bu da ancak eğitimle başlayan, bilimle



desteklenen ve süreklilik kazanan bir hazırlık kültürüyle mümkündür. Hatırlamak önemlidir ama yeterli değildir. Anmak değerlidir ama tek başına çözüm değildir. Gerçek sorumluluk, acıyı bilgiye, bilgiyi de sürdürülebilir çözümlere dönüştürebilmektir. Eğer yaşananları yalnızca yıldönümlerinde hatırlayıp gündemden düşürdüğümüzde rahatlıyorsak, aynı acıların tekrarına zemin hazırlıyoruz demektir.

6 Şubat'ta kaybettiklerimizi geri getiremeyiz. Ancak onların ardından daha güvenli şehirler, daha hazırlıklı kurumlar ve daha bilinçli bireyler bırakmak mümkündür. Bir müsibet gerçekten bin nasihatten iyiyse, bu nasihati kalıcı bir derse dönüştürmek zorundayız. Aksi hâlde, felaketin adını değiştiririz ama sonucunu değiştiremeyiz.

Bu vesileyle; 6 Şubat depremlerinde ve

sonrasında hayatını kaybeden tüm vatandaşlarımızı rahmetle anıyor, ailelerine ve geride kalanlara sabır diliyorum. Acının, yokluğun ve kaybın karşısında; insan kalabilmeyi, ders alabilmeyi ve birlikte iyileşebilmeyi temenni ediyorum. Bu yazı, 6 Şubat 2023 depremlerinde hayatını kaybeden tüm vatandaşlarımızın aziz hatırasına saygıyla kaleme alınmıştır.



ALP Port Solutions

ALP PORT SOLUTIONS LİMAN HİZMETLERİ ANONİM ŞİRKETİ

ÇALIŞMA ORTAKLARIMIZ MÜMESSİLLİKLER

ITALGRU

PORT & OFFSHORE CRANES



TEC[®]
CONTAINER



- Alp Port Solutions , konteyner elleçleme donanımı açısından bölgesinde lider bir servis, donanım ve yedek parça tedarikçisidir.
- Müşterilerine en kaliteli parça ve hizmetleri sağlamayı taahhüt eden Alp Port Solutions , farklı hizmetleri bünyesinde bir araya getirerek liman hizmetleri alanında benzersiz bir yaklaşım sunuyor. Alp Port Solutions, bölgesindeki müşterilerine müşteriye özel çözümler sunma avantajına sahip.
- Müşterilerimizin ihtiyaçlarına orijinal parçalara ve kanıtlanmış hizmetlere dayanan eksiksiz çözümler sunulması, şirket stratejimizin önemli bir parçasıdır.
- Bakım süreci, temel sürecimizdir, bu nedenle Alp Port Solutions avantajları ve sonuçları iyileştirmek için daha iyi çözümler bulmak üzere kaynaklarımızı sürekli bu süreci geliştirmede kullanır. Alp Port Solutions farklı limanlarda en iyi uluslararası uygulamalar üzerinde çalışma ve bunları geliştirme fırsatı vardır. Kazandığımız deneyimle mükemmel bakım süreci seviyelerine ulaştık.
- Alp Port Solutions , liman faaliyetlerinde sürekliliğin ve buna imkân veren çözümler bulma yükümlülüğünün önemini altını çizen sürdürülebilirlik prensibiyle çalışır. Servis veren bir şirket olarak 7/24 yardım sağlama zihniyetimiz olması gerektiğini biliyoruz.
- Alp Port Solutions , müşteri memnuniyeti temel prensibinin rehberliğinde, yedek parçaları müşterilerin bu sektörde kalıcı olarak ihtiyaç duydukları hızla sağlamak için stoklarındaki geniş yedek parça yelpazesini korur.



ALP PORT SOLUTIONS LİMAN HİZMETLERİ ANONİM ŞİRKETİ
mehmet@alpport.com.tr

SAMURLU MAHALLESİ 1258 SOKAK NO: 8 E 35800 ALIĞA / İZMİR

Alp Port Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Korman;

“LİMANLAR İÇİN SADECE EKİPMAN DEĞİL, GELECEĞE HAZIR ÇÖZÜMLER SUNUYORUZ”

Konteyner ve liman ekipmanları sektöründe servis, donanım ve yedek parça tedariki denildiğinde bölgede ilk akla gelen firmalardan biri Alp Port.

Yenilikçi yaklaşımı, güçlü stok yapısı ve 7/24 servis anlayışıyla sektöre değer katan Alp Port'un vizyonunu, hedeflerini ve sunduğu çözümleri Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Korman ile konuştuk.

Sayın Korman, Alp Port'u kısaca tanıyabilir miyiz?

Alp Port, konteyner elleçleme donanımları başta olmak üzere liman ekipmanları alanında servis, donanım ve yedek parça tedariki sunan, bölgesinde lider konumda bir şirkettir. Biz Alp Port olarak müşterilerimize yalnızca ürün satmayı değil; uçtan uca, sürdürülebilir ve güvenilir çözümler sunmayı hedefliyoruz. Farklı hizmetleri aynı çatı altında toplayarak liman işletmelerine benzersiz bir hizmet modeli sunuyoruz. Bu yaklaşım, bizi sektörde ayırtıran en önemli unsurlardan biri.

Alp Port'un hizmet anlayışını nasıl tanımlarsınız?

Bizim için temel yaklaşım müşteri odaklılık ve teknik uzmanlıktır. Limanların bugünkü ihtiyaçlarını karşılamak kadar, onları geleceğe hazırlamak da sorumluluğumuzdur. Bu nedenle yenilikçi çözümler geliştiriyor, her müşterimize özel ihtiyaç analizi yapıyor ve müşteriye özel çözümler sunuyoruz. Stratejimizin merkezinde; orijinal parça kullanımı, kanıtlanmış servis hizmetleri ve eksiksiz çözüm sunma anlayışı yer alır. Liman operasyonlarında hata payının ne kadar düşük olması gerektiğini çok iyi biliyoruz.

Bakım ve servis süreçleri Alp Port için neden bu kadar önemli?

Bakım süreci bizim temel işimizdir. Liman operasyonlarında süreklilik, doğrudan bakım kalitesiyle



ilişkilidir. Bu nedenle Alp Port olarak kaynaklarımızın önemli bir bölümünü bakım süreçlerini sürekli geliştirmeye ayırıyoruz. Farklı limanlarda, uluslararası en iyi uygulamalar üzerinde çalışma ve bu uygulamaları geliştirme fırsatı bulduk. Bu deneyim sayesinde bugün mükemmel bakım süreci seviyelerine ulaştığımızı rahatlıkla söyleyebilirim.

Sürdürülebilirlik ve operasyonel süreklilik

Alp Port'un vizyonunda nasıl bir yer tutuyor?

Liman faaliyetlerinde süreklilik hayati öneme sahiptir. Alp Port olarak sürdürülebilirliği yalnızca çevresel değil, operasyonel ve hizmet sürekliliği açısından da ele alıyoruz. Servis veren bir şirket olarak 7/24 yardım sağlama zihniyetine sahip olmamız gerektiğinin farkındayız. Bu bilinçle hareket ediyor, müşterilerimizin operasyonlarını kesintisiz sürdürebilmeleri için hızlı ve etkin çözümler sunuyoruz.

Yedek parça ve stok yönetimi konusunda Alp Port'u nasıl konumlandırırsınız?

Müşteri memnuniyeti bizim için vazgeçilmez bir prensip. Bu doğrultuda, liman işletmelerinin sektörde kalıcı olarak ihtiyaç duyduğu hız ve erişilebilirliği sağlamak adına geniş bir yedek parça stoğunu sürekli hazır bulunduruyoruz. Doğru parça, doğru zamanda ve doğru hizmetle birleştiğinde operasyonel verimlilik maksimum seviyeye çıkıyor. Biz Alp Port olarak tam da bunu sağlıyoruz.

Son olarak sektöre ve müşterilerinize vermek istediğiniz bir mesaj var mı?

Alp Port olarak hedefimiz çok net: Limanlar için sadece ekipman değil, güven, süreklilik ve geleceğe hazır çözümler sunmak. Müşterilerimizle uzun vadeli iş ortaklıkları kuruyor, onların operasyonel başarısını kendi başarımız olarak görüyoruz. Alp Port ile çalışan limanlar, yalnızca bugünü değil, geleceği de güvenle planlayabilir.

CAĞ CiHAN ALP GROUP



CAĞ CiHAN ALP | GROUP COMPANY

CAĞ
CIHAN ALP | LOJİSTİK

CAĞ
CIHAN ALP | DENİZCİLİK

CAĞ
CIHAN ALP | DEPOLAMA

CAĞ
CIHAN ALP | GÜMRÜK

☎ 0850 220 3917

✉ info@cihanlojistik.com

🌐 www.cihanlojistik.com

İKLİM KANUNU VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ: UYUM DOSYASINDAN YÖNETİM AYNASINA

Lojistik sektörü uzun yıllar boyunca hız, maliyet ve süreklilik üzerinden tanımlandı. Bugün ise bu tanım, sessiz ama köklü bir dönüşümden geçiyor. İklim Kanunu ile birlikte lojistik, artık yalnızca operasyonel bir alan değil; şirketlerin nasıl yönetildiğini açığa çıkaran bir sınav alanı haline geliyor.

Bu dönüşüm çoğu zaman yanlış bir yerden okunuyor. Kanun, raporlama yükümlülükleri ve teknik düzenlemeler üzerinden değerlendiriliyor. Oysa sahada gördüğümüz gerçek çok daha derin: İklim Kanunu, lojistik şirketlerinin karar alma reflekslerini, organizasyon yapısını ve kurumsal aklını test ediyor. Bugün pek çok lojistik firması "uyumlu" olduğunu söylüyor. Dosyalar hazırlanıyor, tablolar tamamlanıyor, raporlar zamanında teslim ediliyor. Ancak şu soruya çoğu kurum net bir yanıt veremiyor: Bu bilgiler şirket içinde kimin elinde, kimin sorumluluğunda ve hangi karara etki ediyor?

İklim Kanunu Lojistiği Neden Zorluyor?

İklim Kanunu'nun lojistik sektörü için zorlayıcı olmasının nedeni çevresel hedeflerin yüksekliği değil. Asıl zorluk, bu hedeflerin organizasyonel karşılığının belirsizliği. Lojistik şirketlerinde iklimle ilgili sorumluluklar çoğu zaman dağınık durumda. Bir parça çevre biriminde, bir parça hukukta, bir parça dış danışmanda. Ancak kanunun ruhu, bu parçaların bir araya gelmesini; verinin yalnızca toplanmasını değil, yönetilmesini talep ediyor. Bu noktada iklim konusu, çevresel bir başlık olmaktan çıkıp açıkça bir yönetim meselesine dönüşüyor. Çünkü hangi rotanın seçileceği, hangi tedarikçiyle çalışılacağı, hangi yatırımın erteleneceği gibi kararlar artık sadece



Dr. Bahar Zeynep BARUT

Yönetim Denetim ve Danışmanı
Beyond to Human RMC
<https://beyondtohuman.com/>

operasyonel değil; iklim riskiyle birlikte okunmak zorunda.

Sessiz Risk: Kağıt Üzerinde Uyum

Sahada en sık karşılaşılan tablo şu: Şirketler yasal yükümlülüklerini yerine getiriyor gibi görünüyor, ancak iklimle ilgili veriler karar masasına hiç uğramıyor. Bu durum kısa vadede sorun yaratmıyor gibi algılsa da orta vadede ciddi bir kırılma oluşturuyor.

Çünkü iklim kanunları, klasik mevzuatlardan farklı olarak yalnızca "yapıldı mı?" sorusunu sormaz. Asıl soru şudur: Bu bilgi, kurumun davranışını değiştirdi mi? Değiştirmediyse, uyum yalnızca geçici bir konfordur.

Yönetim Kadroları İçin Yeni Bir Okuma Zorunluluğu

İklim Kanunu sonrası dönemde lojistik sektöründe yöneticilerin en büyük sınavı, mevzuatı bilmek değil; mevzuatı organizasyonel dile çevirebilmektir. Bu da yöneticilerden yeni bir bakış açısı talep ediyor. İklim riskini sadece çevresel bir risk olarak değil, finansal, operasyonel ve insani bir risk olarak birlikte okuyabilen kurumlar bu süreci yönetebiliyor. Diğerleri ise farkında olmadan karar körlüğü yaşıyor.

Tam da bu noktada, iklim kanunu şirketler için bir yükümlülük olmaktan çıkıp bir kurumsal ayna işlevi görüyor. Nerede eksik yönetiyoruz? Nerede kopukluk var? Hangi veri karar süreçlerine girmiyor? Bu yazı, İklim Kanunu'nun lojistik sektörüne etkisini genel çerçevesiyle ele alan bir başlangıç metni. Asıl derinlik, kanunun alt düzenlemelerinde ve uygulama başlıklarında ortaya çıkıyor. Önümüzdeki yazıda, lojistik sektörünü doğrudan ilgilendiren İzleme-Raporlama-Doğrulama (MRV) yükümlülüğüne yakından bakacağız. MRV çoğu zaman teknik bir raporlama süreci olarak görülüyor. Oysa doğru okunduğunda, şirketlerin karar alma mekanizmalarını açığa çıkaran en kritik alanlardan biri. Bir sonraki yazıda şu sorunun peşine düşeceğiz: MRV, lojistik şirketleri için bir raporlama zorunluluğu mu, yoksa yönetim kapasitesini ölçen bir göstergesi mi?

ROMA ANTİKALARI

BİR KONİŞMENTO VE TAŞINAN ANTİKALAR

*En son torunum
Ege nin doğumu nedeniyle
Ağustos 2025 te
Londra ya gittiğimde
British Museum'u
yine ziyaret ettim.*

Ahmet AYTOĞAN

Ocak 2026 - İstanbul

Önceki yıllarda da ziyaret etmişim ama bu defa “bu ne muhteşem çeşitlilik” diye de düşünmüştüm. Bakın batılı sömürgeci ülkelerin müzelerindeki o çeşitliliğin kaynağına bir örnek konişmento var koleksiyonumda, size ondan bahsedeyim. Bazı belgeler vardır; masaya önüne koyarsın, kahveni alırsın ve saat kaç olursa olsun acele etmezsin. Çünkü o belge sana bir şey satmaz, bir şey öğretmez; bir hikâye fısıldar. Koleksiyonumdaki 1891

tarihli bu konişmento da öyle. Bu kez taşınan şey buğday değil, kömür hiç değil, tütün değil, şarap hiç değil.

Bu konişmentoda taşınan mallar: Eski sikkeler, madalyalar ve Roma antikaları.

Aynen şunlar taşınmış; 1 dolap dolusu eski sikke ve madalya; 1 sandık içinde Roma dönemine ait antikalar. Bu ambalajların içinde Roma tarihi taşınıyordu.

Hikâye İspanya Cadiz limanında başlıyor. Bugün turistik bir liman gibi görünen bu şehir,

Roma döneminde Gades olarak biliniyordu. Yani bu eserler için “doğduğu yer” diyebileceğimiz bir coğrafya.

Ama 1890 'larda İspanya'nın böyle şeylerle ilgilenecek hâli yok.

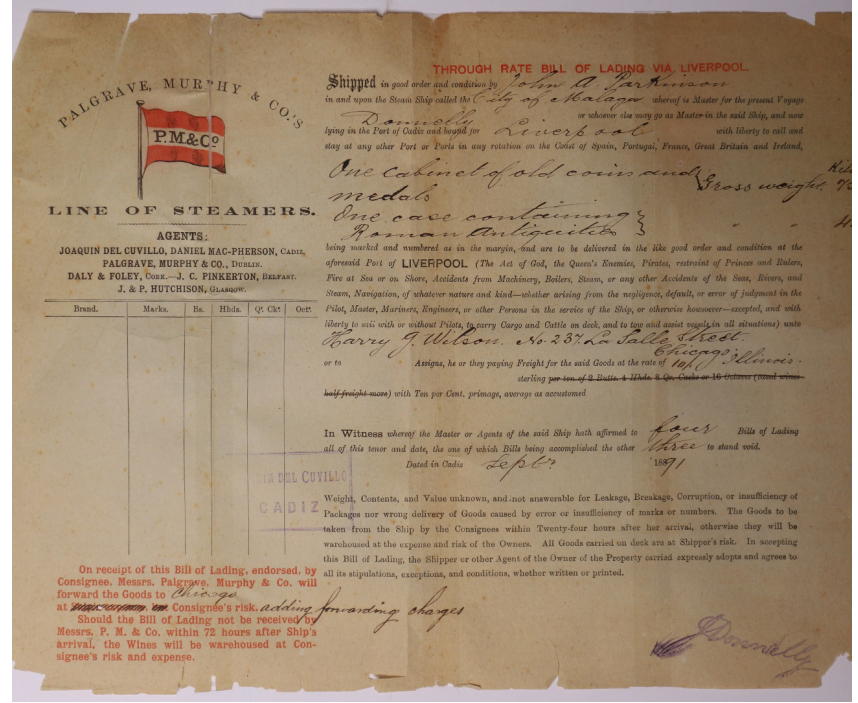
Devlet yorgun, denetim zayıf, hukuk dağınık.

Toprak altında veya bir yerlerde saklı bulunan Roma kalıntıları, bugün anladığımız anlamda “milli miras” sayılmıyor.

Birileri kazıyor. Birileri saklandıkları yerlerden çıkarıyor, birileri ambalajlıyor, birileri de limana indiriyor.



Ve bu konişmento, o anın kâğıda dökülmüş hâli. Kaptan umursamaz, belge soğukkanlıdır. Belgeyi okurken insanın dikkatini çeken şey şu: Taşıyan hiç heyecanlı değil. Ne taşıdığı yazıyor, evet. Ama hemen arkasından gelen cümleler daha öncelikli, önemli ve baskındır, Kaptan belgeye notlarını itina ile yazar; Ağırlık bilinmez. Değer bilinmez. Kırılma sorumluluğu yoktur. Güvertede taşınırsa risk yükletene aittir. Yani belge şunu diyor: "Bu ambalajların içinde ne olduğu beni ilgilendirmmez." Bu soğukkanlılık çok tanıdık. Ticaret böyle çalışır. Ve tarih, çoğu zaman ticaretin arka koltuğunda yol alır. Liverpool ve oradan daha ötesi. Yük Liverpool'a gidiyor. Ama orada kalmıyor. Belgede açıkça yazıyor: Chicago'ya yönlendirilecek. İşte burada insan kahvesinden bir yudum alıp duruyor. Çünkü bu, Roma'nın yalnız Avrupa içinde dolaşmadığını gösteriyor. Atlantik'i aşıyor. Yeni dünyaya gidiyor. Ondokuzuncu yüzyılın ortalarında önemli bir iç savaş geçirmiş Amerika, eski dünyanın tarihini toplamaya başlıyor. Müzeler kuruluyor,



koleksiyonlar büyüyor, vitrinler hazırlanıyor. Ve Roma, özgün ambalajlar içinde, bu yeni vitrinlere doğru yol alıyor. Bugün Londra'daki müzelerde dolaşırken insan ister istemez etkileniyor, ne yok ki? Ama bu çeşitliliğin tesadüf olmadığını bütün dünya biliyor değil mi? İngiltere, 19. yüzyılda şunu çok iyi yapmıştı: Savaşmadan, bağırmeden, ilan etmeden toplamak. Roma'yı, Yunan'ı, Mısır'ı, Mezopotamya'yı, Anadolomuzu. Nerede zayıflık varsa oradan, nerede boşluk varsa içinden. Bu konişmento da o büyük toplamının Amerika tarafındaki küçük bir parçası. Bunu yaparken de oralardaki kahrolası yerli işbirlikçileri unutmamak

lazım. Bugün bu belgeye bakarken kimseyi suçlamak kolay değil. O dönem için her şey normal. Ama bugünden bakınca şu çok net: Müzelerin doluluğu, bir günde oluşmadı. Binlerce konişmentoyla, binlerce ambalajla, binlerce sessiz yolculukla oluştu. Kahve fincanını masaya bıraktığında, belge hâlâ oradadır. Yıpranmış kâğıdıyla, sakın diliyle. Ve insan ister istemez şunu düşünüyor; Tarih her zaman büyük savaşlarla değil, bazen de bir konişmentonun satır aralarında yer değiştirir. Bu da onlardan koleksiyonumdaki ilginç bir örnekti. İyi pazarlar.

Not: Görsel ve yazının her hakkı Ahmet AYTOĞAN ' a aittir, izinsiz kullanılamaz.

KÖKLÜ BİR MİRASIN ÜÇÜNCÜ KUŞAĞIYIZ...

Nakliyecilik, Gürbulak ailesi için yalnızca bir meslek değil; kuşaktan kuşağa aktarılan bir yaşam kültürü ve köklü bir yol hikâyesidir.

Gürbulak Nakliyat'ın genç kuşak temsilcilerinden Mesut Sinan Çakan ise bu mirasın yeni dönemini şekillendiren güçlü isimlerden biri olarak, aile değerlerini çağın gereklilikleriyle ustalıkla buluşturmakta ve dededen toruna uzanan bu sektör yolculuğunun sürdürülebilirliği için özveriyle çalışmaktadır.

“Dede ve baba mesleği olan nakliyecilik, benim için çocukluk hayalimdi. Kamyonlara, tırlara duyduğum ilgi ve garajdaki o hareketli ortam, küçük yaşlarda içimde büyük bir tutkuya dönüştü.”

Eğitim sürecinde yaz tatillerini ofiste ve garajda geçiren Çakan, gözlem yaparak ve sürece katkı sunarak lojistiğin sahadaki gerçeklerini erken yaşta öğrenmiş. “Her fırsatta garaja gider, operasyonların nasıl yürüdüğünü izlerdim. Bu deneyim, ileride ne yapmak istediğimi netleştirdi.” Üniversite sonrası, Gürbulak Nakliyat bünyesinde aktif olarak göreve başlayan Çakan,



Mesut Sinan ÇAKAN

BSC Denizcilik Genel Müdürü

edindiği akademik birikimi sahadaki tecrübe ile harmanladı. “Hem alaylı hem okullu olmanın avantajını yaşıyorum. Teoride öğrendiklerimi pratikte uygulama fırsatı buldum. Aile şirketimizde abilerimi her zaman kendime rehber edindim; verilen görevi en iyi

şekilde yerine getirmek için çaba gösterdim.” Operasyondan liman süreçlerine, araç takibinden depoya kadar şirketin birçok kademesinde görev alan Çakan, bugün Gürbulak Nakliyat'ın araç alım-satım ve satın alma süreçlerini yönetiyor.

“Bir işi yönetebilmek için, o işin her aşamasını deneyimlemiş olmak gerekir. Bu süreç bana hem sorumluluğu hem sabrı öğretti.”

Köklü Miras, Yeni Nesil Vizyon

Mesut Sinan Çakan, geçmişten gelen bilgi birikimini ve Gürbulak markasının değerini, çağın dinamikleriyle güçlendirmeyi hedeflediklerini belirtiyor:

“Büyüklerimizden bize miras kalan bilgi birikimi ve Gürbulak marka değerini, aldığımız akademik eğitimler ve yurtiçi-yurtdışında katıldığımız lojistik fuarlarında edindiğimiz gözlemlerle birleştiriyoruz. Üçüncü kuşak olarak vizyonumuza katkı sunarken, misyonumuzu da aile bireyleriyle birlikte geliştiriyoruz. Bize düşen, bu değerlere sahip çıkmak; koruyup kollayarak daha çok çalışmak ve geleceğe aktarmaktır.”

2025 yılı boyunca yaşanan ekonomik daralmalara rağmen Gürbulak'ın istikrarlı bir şekilde ilerlediğini vurgulayan Çakan, gerçekçi ama kararlı bir tablo çiziyor:

“Ayağımızı yorgana göre uzattık ama üretmekten ve yenilemekten



vazgeçmedik. Filomuzu büyütme yerine yenilemeyi tercih ettik. 2025'te araç filomuzun %40'ını gençleştirdik. Bizim için önemli olan, kazandığımızı yeniden sektöre yatırmak ve sürdürülebilir büyümeyi sağlamaktır.”

“Gürbulak Bir Marka Değil, Bir Değerdir”

Lojistik sektörünü 24 saat yaşayan bir organizma olarak tanımlayan Çakan, sözlerini şu şekilde tamamlıyor:

“Bu sektörün zamanı yok, dinamiği hiç bitmiyor. Araçlarımızı, ekipmanlarımızı ve sistemlerimizi sürekli yenilemek zorundayız. Biz, babamızdan ve dedemizden aldığımız çalışma disiplini bugüne taşıyarak Gürbulak markasını korumak, geliştirmek ve yeni nesillere daha güçlü aktarmak istiyoruz. Çünkü Gürbulak, sadece bir marka değil; bizim için bir değerdir.”
Saygılarımla

KARBON SINIR AYARLAMA MEKANİZMASI İLE TEDARİK ZİNCİRLERİNİN DÖNÜŞÜMÜ

Avrupa Birliği (AB), iklim değişikliğiyle mücadelede küresel bir öncü konumunda olup; hedeflerine ulaşmak için, Temmuz 2021'de AB ülkelerinin sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar en az %55 oranında azaltmasını yasal olarak zorunlu kılan Fit for 55 programını sunmuştur.

Bahse konu program, emisyon ticaretinin yeni sektörler uygulanması ve mevcut AB Emisyon Ticareti Sisteminin sıkılaştırılması; yenilenebilir enerji kullanımının artırılması, daha fazla enerji verimliliği, düşük emisyonlu ulaşım modlarının ve bunları destekleyecek altyapı ve yakıtların daha hızlı kullanıma sunulması, vergilendirme politikalarının iklim hedefiyle uyumlu hale getirilmesi, karbon sızıntısını engellemek için alınacak önlemlerle doğal karbon yutaklarını korumak ve büyütmek gibi teklifler içermektedir. AB'nin artan iklim hedeflerine rağmen, AB üyesi olmayan ülkelerdeki çevre ve iklim düzenlemeleri gevşek kalmakta ve bu da karbon kaçağı riskini artırmaktadır. AB üyesi olmayan ülkelerde karbon kaçağını azaltmak için AB, Karbon Sınır Ayarlama Mekanizması (Carbon Border Adjustment Mechanism-CBAM)



Prof.Dr. Alev TAŞKIN

Yıldız Teknik Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü

olarak bilinen benzersiz bir karbon sınır vergisi duyurmuştur. Dünyanın ilk "karbon tarifesi" olarak kabul edilen Avrupa Birliği'nin Karbon Sınır

Ayarlama Mekanizması'nın uygulanması, tedarik zincirlerinde heyecan yaratmıştır.

Burada AB'ye ithal edilen ürünlerin tedarik zinciri süreçlerinde oluşan karbon emisyonları için maliyet uygulanması hedeflenmekte olup; temel amaç, karbon kaçağını önlemek ve AB içi üreticilerle adil rekabet sağlamaktır. Buna yönelik olarak, 2026'dan itibaren raporlama yanında firmalar için finansal yükümlülükler başlayacaktır.

Karbon Sınır Ayarlama Mekanizması başlangıçta çelik, çimento, alüminyum, gübre, elektrik ve hidrojen sektörlerinden yapılan ithalatlara ve bir ürünün imalatı sırasında dolaylı olarak emisyon üreten tüm yukarı yönlü sektörler (dolaylı emisyon sektörleri) uygulanacaktır. Tamamen uygulandığında, Karbon Sınır Ayarlama Mekanizmasının mevcut AB Emisyon Ticaret Sistemi kapsamındaki emisyonların %50'sinden fazlasını kapsaması beklenmektedir.

Sera gazı emisyonları, Kapsam 1 emisyonları (bir şirket tarafından doğrudan üretilen, tipik olarak fosil yakıtların yakılmasından kaynaklanan emisyonlar), Kapsam 2 emisyonları (enerji tedarikçilerinden elektrik ve buhar satın alınmasından kaynaklanan dolaylı emisyonlar) ve Kapsam 3 emisyonları

(şirketin tedarik zincirindeki diğer tüm dolaylı emisyonlar) olarak kategorize edilebilir. Bir firmanın dolaylı tedarik zinciri emisyonları, ortalama olarak, doğrudan operasyonel emisyonlarından daha yüksektir. Bu nedenle, firmaların tedarik zincirindeki tüm karbon emisyonlarını doğru

tüm dolaylı emisyonların tahmin edilmesini ve izlenmesini gerektirir. Bu bağlamda bakıldığında, Karbon Sınır Ayarlama Mekanizması lojistiği doğrudan hedeflemez ancak tedarik zincirlerini bütün olarak etkiler. Müşteriler yakın gelecekte taşıma kaynaklı emisyon bilgisi talep etmeye başlayacaktır.

**CARBON BORDER
ADJUSTMENT MECHANISM (CBAM)**

In its first phase, the CBAM will focus on goods most at risk of carbon leakage:

1. CEMENT
2. IRON & STEEL
3. ALUMINIUM
4. FERTILISER
5. HYDROGEN
6. ELECTRICITY

bir şekilde ölçmesi ve yönetmesi kritik önem taşımaktadır. İlaveten, Karbon Sınır Ayarlama Mekanizması muhasebesi tesisler yerine emtialara dayanmaktadır ve bu da dolaylı emisyonların hesaplanmasının önemli ölçüde daha etkili olmasını sağlamaktadır. Yeni karbon muhasebesi yaklaşımına dayanan Karbon Sınır Ayarlama Mekanizması, hammaddelerin üretimi ve tedarikinden nihai ürünün taşınmasına kadar

Düşük karbonlu lojistik hizmetleri ise rekabet avantajı yaratacağı için kritik önem taşımaktadır. Sonuç itibarıyla, tedarik zincirlerinde entegrasyon, izlenebilirlik ve ölçülebilirliği sağlayacak teknolojik altyapıya yatırım yapılması, yasal düzenlemelerin adaptasyonuna ve mevcut teşviklerin değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yürütülmesi firmalar için elzem görünmektedir.



ÇAKAN LOJİSTİK



**'TAŞIDIĞIMIZ HER YÜKÜN ÖZEL
OLDUĞUNUN FARKINDAYIZ!'**

DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

KARA YOLU TAŞIMACILIĞI

HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI

DEPOLAMA HİZMETLERİ

PROJE KARGO TAŞIMACILIĞI



DOSB. 4. Kısım 4008 Sk. No:4 Gebze / KOCAELİ



444 67 04



info@cakanlojistik.com

www.cakanlojistik.com

Baran Çakan:

“LOJİSTİKTE GÜVEN VE ZAMANINDA TESLİMAT VAZGEÇİLMEZİMİZ”

Bir lojistik şirketinin 40 yılı aşan başarısının ardında yalnızca güçlü operasyonlar değil, her sabah sahaya inen bir kurucu vizyonu da var. Çakan Lojistik, Mehmet Çakan'ın hâlâ işin başında olduğu, tecrübenin genç bakışla buluştuğu nadir yapılardan biri.

Türkiye lojistik sektörünün köklü markalarından Çakan Lojistik, 40 yılı aşkın tecrübesiyle ulusal ve uluslararası alandaki büyümesini istikrarlı bir şekilde sürdürüyor. Çakan Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Baran Çakan, şirketin gelişim sürecini, hizmet anlayışını ve gelecek hedeflerini değerlendirdi.

KÖKLÜ GEÇMİŞ, GÜÇLÜ YAPI

Çakan Lojistik'in 1983 yılında Mehmet Çakan tarafından kurulduğunu belirten Baran Çakan, şirketin sektördeki yolculuğunu şu sözlerle anlattı:

“Yurt dışı taşımacılığıyla başlayan bu yolculuk, 1994 yılında Mersin ve Kocaeli limanlarından konteyner taşımacılığına yönelmemizle önemli bir ivme kazandı. Bugün hava, kara ve deniz taşımacılığının yanı sıra depolama ve özel proje taşımacılığıyla dünyanın dört bir yanına entegre lojistik hizmetler sunuyoruz. Kurucumuz Mehmet Çakan, bugün de aktif olarak işin başında yer almakta; vizyonu, disiplini ve tecrübesiyle şirketimizin bu noktalara gelmesine en büyük gücü oluşturmaktadır.”

MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ ÖNCELİĞİMİZ

Lojistikte güven unsurunun vazgeçilmez olduğuna dikkat çeken Çakan, şunları söyledi:

“Bizim için lojistik yalnızca yük taşımak değildir; müşterilerimizle uzun vadeli ve sürdürülebilir bir iş ortaklığı kurmaktır. Zamanında ve güvenli teslimat, müşteri memnuniyetinin temelini oluşturur. Tüm operasyonlarımızı bu anlayışla yönetiyoruz.”

GÜÇLÜ OPERASYONEL ALTYAPI

Şirketin operasyonel kapasitesine değinen Baran Çakan, “Geniş araç filomuz, yaygın acente ağımız ve güçlü iş ortaklarımızla geniş bir coğrafyada faaliyet gösteriyoruz. Taşımalarımızda yüksek sigorta teminatları sunuyor, gelişmiş uydu takip sistemleri sayesinde operasyonlarımızı anlık olarak izleyebiliyoruz. Parsiyel ve komple



taşımalarla müşterilerimize esnek ve güvenilir çözümler sağlıyoruz” dedi. Sektördeki dönüşümü yakından takip ettiklerini vurgulayan Çakan, “Teknoloji yatırımlarımız sayesinde lojistik süreçlerimizi daha verimli ve kontrollü hale getiriyoruz. Dijital çözümlerle operasyonel hataları minimize ederken, müşterilerimize hızlı, şeffaf ve izlenebilir bir hizmet sunuyoruz” ifadelerini kullandı.

İNSAN KAYNAĞI VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

İnsan kaynağının şirketin en önemli değeri olduğunu vurgulayan Baran Çakan, kendi yönetim anlayışının temelini şu sözlerle anlattı: “Bu sektörün içinde büyüdüm; çocukluğumdan itibaren sahayı, depoyu ve operasyonun mutfağını yakından tanıma fırsatı buldum. Bu pratiği, lojistik alanında aldığım 4 yıllık lisans eğitimi ve diplomamla akademik olarak da destekledim. Bugün aldığım her stratejik kararda hem sahadan gelen tecrübenin hem de akademik altyapının önemli bir payı var. Bu yaklaşımı, şirketimizin tüm yönetim ve operasyon kültürüne yansıtıyoruz.” Ardından Çakan, sözlerini şirket

kültürüyle tamamladı:

“Etik değerlere bağlı, şeffaf ve güvenilir bir yönetim anlayışını benimsiyoruz. Çevresel ve sosyal sorumluluklarımızı gözeterek sürdürülebilirliği ön planda tutuyoruz. Deneyimli ve uzman kadromuzla sektörde fark yaratıyoruz.”

GLOBAL HEDEFLER

Gelecek vizyonunu paylaşan Çakan, “Hedefimiz, Çakan Lojistik'i global ölçekte örnek gösterilen bir marka haline getirmek. Müşterilerimizin işlerini büyütmelerine katkı sağlayan güvenilir, yenilikçi ve sürdürülebilir lojistik çözümler sunmaya devam edeceğiz” diyerek sözlerini sürdürdü.

“2024 yılında Westlog Lojistik'i bünyemize katarak, hizmet ağımızı ve operasyonel kabiliyetimizi daha da güçlendirdik. Bu adım, müşterilerimize daha geniş coğrafyada, daha entegre ve hızlı lojistik çözümler sunma hedefimizin önemli bir parçası oldu. Planlı ve sürdürülebilir yatırımlarımızla büyümemizi sürdürmeye devam edeceğiz.”

İTHALATI PAHALILAŞTIRIRKEN ENFLASYON DÜŞER Mİ?

2026 yılına girerken Türkiye ekonomisinin en kritik başlıklarından biri sessiz ama etkisi yüksek bir alanda şekillenmiş oldu. Bu etkinin ismi ithalat rejimi ve gümrük vergileri. Resmî Gazete’de yayımlanan düzenlemelerle binlerce ürün grubunda ilave gümrük vergileri, ek mali yükümlülükler ve koruma önlemleri devreye alındı.

Ticaret Bakanlığı tarafından yayımlanan ithalat rejiminde temel hedefler haksız rekabeti önlemek, cari açığı azaltmak, yerel istihdamı desteklemek olarak açıklandı. Hedefler elbette çarpıcı ve hiçbirimizin itiraz edemeyeceği türden. Ancak hedefe ulaşmak için izlenen yol ise ithalata ilişkin maliyetleri arttırmanın çok ötesine gidemiyor. Doğal olarak akla gelen ilk soru da; bu politikalar enflasyonu düşürür mü, yoksa yeni bir maliyet dalgası mı yaratır oluyor.

1996 yılında Gümrük Birliği’ne dahil olmamızla beraber, Avrupa Birliği ile birlik dışında kalan tüm ülkelere yönelik gümrük vergilerinde eşitlik ilkesi olarak kabul edilen Ortak Gümrük Tarifesi’ni de kabul ettik.

Elbette Serbest Ticaret Anlaşmaları bir istisna olduğu gibi, ülke menfaatleri için farklı türde kabul edilebilir tarife dışı engel olarak kabul edilen



Dr. Hakan Çınar

Dışyönder Kurucu Yönetim Kurulu Başkanı

vergiler de yine istisna olarak nitelendirilebilirdi. Ancak mevcut duruma baktığımızda bugün yalnızca ilave Gümrük Vergisi (İGV) adı altındaki AB dışındaki ülkelere ithal

edilen ürünlerde varolan vergi, tam 4.344 ürüne uygulanır durumda. Yani istisnadan genel uygulamaya dönmüş durumda.

İGV, eşyalara doğrudan uygulanarak ithalat maliyetini yükseltiyor. İGV'ye tabi ürünlerin 2.430'u metal yarı mamulleri, kimya girdileri, makine aksamları ve elektronik komponentlerden oluşurken, bu ürünlerin maliyet enflasyonu açısından en kritik alan olduğunu ve vergi artışlarının doğrudan üretici maliyetini, oradan da TÜFE'yi etkilediğini söylemeliyim. İGV uygulanan 1.215 ürün nihai tüketim malı iken, 699 ürün ise yatırım ürünü. Bu yıla girilirken üstelik bu İGV'lerin önemli bir kısmında da oranlar yükseltildi.

Ayakkabı aksamında yüzde 10'dan 30'a, plastik ev ve kullanım ürünlerinde 25'den 40'a, seramik sofa ve mutfak eşyalarında 15'den 30'a, metal evye ve lavaboda 10'dan 25'e, bazı elektrikli küçük ev aletlerinde 12'den 20'ye yükseldi. Üretimi arttırmaya yönelik bu tedbirlerin ne denli başarılı olabileceğini kestiremesek de, tüketicinin artık bu ürünleri daha pahalıya alacağını kestirebilmek çok da güç olmasa gerek. Kabaca artışların ithalat maliyetine yansımaları ortalamada yüzde 35-40'lar seviyesine ulaşmış gibi görünüyor.

İthalat politikası enflasyonla ne kadar uyumlu?

Gelelim asgari bir fiyatın altında olan ürünler için ödenecek gümrük vergilerinin belirlenen fiyat üzerinden ödeneceği gözetim uygulamasına. Burada da 47 ürün grubuna dair düzenleme yapıldı. 24 ürün grubunda gözetim birim fiyatlarının güncellenirken, 23'ünde ise gözetim kıymeti ihdas edildi.

Bazı ürünlerde ise geçici indirimler söz konusu idi. Yeşil mercimek ve yulaf için gümrük vergisi indirimli uygulanacak. Küçük ev aletleri ve bisiklettaki artışlar rekor seviyede. İthalatçının maliyet artışı bunlarla da sınırlı değil. TSE ve Tareks işlemleri için yapılan başvuru ücretleri, gümrüklerdeki yolluk ve mesai ücretlerindeki artışlar gibi diğer artışlar da elbette fiyatlara yansiyacak.

Türkiye'ye ithal edilen bazı sanayi ürünlerinde maliyet artışı özellikle AB dışından gelen mallarda ortalama vergi yükünün yükselmesi üretimde ithal ara malına yüksek derecede bağımlı bir ekonomide, sadece ithalatçıların sorunu olarak da görülemez. Bu artışlar zincirleme biçimde üretim maliyetlerini, toptan fiyatları ve nihai tüketici fiyatlarını da yukarı itecektir. Zira bu vergiler sadece lüks tüketim mallarını değil; makine, aksam, hammadde, otomotiv parçaları ve

sanayi girdilerini de kapsıyor.

Yerli üretimi koruyoruz söylemi ne kadar gerçekçi?

Vergi artışları üretim girdilerinde de maliyetlerin arttığını ortaya koyuyor. Eğer yerli sanayi yeterli kapasiteye, alternatif hammaddeye, teknolojiye ve finansmana sahip değilse, ithalat vergileri koruyucu değil, boğucu bir etki yaratır.

Bu durumda ortaya çıkan tabloda; üretici maliyet artışını fiyatlara yansıtır, tüketici enflasyonu yükselir, talep daralır ve ekonomide yavaşlama başlar. Unutmamalı ki ithalatı pahalılaştırma, üretimi otomatik olarak güçlendirmiyor.

Türkiye gibi ara malı ve hammadde bağımlılığı yüksek bir ekonomide, gümrük duvarları kısa vadede koruma sağlayabilir; ancak sanayi politikası, yatırım iklimi ve teknoloji dönüşümüyle desteklenmediği sürece enflasyonu besleyen bir maliyet unsuruna dönüşür. Enflasyonla mücadelede kalıcı başarı, ithalatı cezalandıran geçici önlemlerden değil; üretimi verimli, rekabetçi ve sürdürülebilir kılan yapısal adımlardan geçiyor. 2026'nın en önemli dersi de tam olarak bu olsa gerek.

LojiDer

Lojistikçiler Der ki !



Ülkemizin 7 bölgesi ve 35 ilinde, ulusal ve uluslararası boyutu ile lojistik hizmet sağlayan, 20 bin kişinin üzerinde istihdam yaratan 454 kurumsal üyemiz ile lojistik sektörünün sesi olmak için çok çalışıyoruz!

Lojistik Hizmet Sağlayıcılar Derneği

Esentepe Mh. Büyükdere Cd. Ferko Signature No: 175-7 Kat: B4 34394 Şişli - İstanbul / Türkiye



0212 996 71 80



0531 932 01 40



lojider@lojider.org.tr



LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

Ülkemizde lojistik sektöründe kara, deniz ve hava taşımacılığı alanlarında yaklaşık üç bine yakın firma hizmet vermektedir.

Türkiye'nin jeopolitik konumu nedeniyle ABD, Avrupa, Afrika, Uzak Doğu ve Orta Doğu ülkeleri arasında bir transfer noktası olması, lojistik sektörünün önemini artırmaktadır. Lojistik sektörü, gayri safi yurt içi hasılanın %15'ini oluşturmakta olup kamu yatırımları içindeki payı %46'dır. Lojistik sektöründe meydana gelen iş kazaları, iş sağlığı ve güvenliğinin önemi daha da artırmaktadır. 2021 yılında taşımacılık sektöründe meydana gelen iş kazalarının %51'i, depolama ve taşıma destekleyici faaliyetlerde çalışanların yaşadığı kazalardan oluşmaktadır.

Lojistik sektöründe meydana gelen risklerin azaltılması ve gerekli önlemlerin alınması, yalnızca ülkemizde değil tüm dünyada önemli bir sorun hâline gelmiştir.

Hareketli araçları kullanan çalışanların İSG eğitimi almaları ve mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları zorunludur. Taşımacılıkta kullanılan iş ekipmanlarının periyodik kontrollerinin yapılması, hareketli araçlara hız sınırı getirilmesi, periyodik teknik muayenelerinin İSG-KATİP sistemi üzerinden atama yapılarak, Ekipnet'e kayıtlı akredite kurumlarda gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Hareketli araçlarda geri manevralar sırasında uygun sesli ve ışıklı ikaz sistemlerinin bulunması, seyir hâlindeyken dört cephesinde kırmızı ikaz ışıklarının yer alması, kör noktalara dikey aynaların yerleştirilmesi ve otomatik hız kesici sistemlerin kullanılması büyük önem taşımaktadır. Taşımacılık sektöründe kayma, takılma ve düşme en sık görülen



Hikmet ŞAHİN
İş Güvenliği Ve Sağlığı Uzmanı

kazalar arasındadır. Yükleme anında platformlarda kurt kapanı sistemlerinin bulunması, depolarda uygun aydınlatma sağlanması, depo zeminlerinin düzgün ve hasarsız olması, yaya yollarının açık ve temiz tutulması kazaların önlenmesinde etkili olmaktadır.

Depolardaki portatif taşımacılıkta streçli taşımaya önem verilmesi, forklift kullanımında ise operatörlerin mesleki yeterlilik ve İSG belgelerini ibraz etmeleri zorunludur.

İlk yardım eğitim sertifikası, ilk yardım dolabı, yaya güvenliği, yüksekte çalışma güvenliği, yangın güvenliği, deprem riski, temizlik, yüksekte düşen nesnelere çalışma alanındaki çalışanlara zarar vermesinin önlenmesi gibi konular da İSG kapsamında değerlendirilmektedir. Gürbulak Nakliyat olarak işçi ve işverenle uyum içinde çalışarak, çalışanlarımızın iş sağlığı ve

güvenliğine azami önem göstermekteyiz. Hedefimiz, dünya genelinde kabul görmüş bir standart olan ISO 45001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi'ni uygulamaktır. Bu standartlar doğrultusunda Gürbulak Nakliyat'ta önceliklerimiz şunlardır:
Çalışanların can güvenliğini korumak
Müşterilerin eşyalarını korumak
Operasyonların kesintisiz ve kaliteli şekilde sürdürülmesini sağlamak
Düzenli İSG eğitimleri vermek
Tüm çalışanların KKD kullanmasını sağlamak
6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve ilgili tüm mevzuata uyum sağlamak
Risk analizi yapmak
Acil durum planlarını oluşturmak
Sağlık konusunda koruyucu hekimliği önceliklendirmek
Planlı, güvenli ve sorunsuz taşıma ilk hedefimizdir. Güven olmadan kalite olmaz.
6 Şubat 2023 tarihinde yaşanan ve ülkemizi derinden etkileyen Kahramanmaraş merkezli depremlerin yıl dönümünde, hayatını kaybeden tüm vatandaşlarımızı rahmetle anıyor, yakınlarına bir kez daha başsağlığı diliyoruz. Bu büyük felaket, iş sağlığı ve güvenliğinin, afetlere hazırlığın ve sürdürülebilir güvenli çalışma kültürünün ne kadar hayati olduğunu bizlere bir kez daha hatırlatmıştır.
Ayrıca lojistik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği alanındaki çalışmalarımıza yer vererek bizleri onurlandıran Container Dergisi'ne teşekkür eder; sektörümüzde güvenli, bilinçli ve sürdürülebilir uygulamaların yaygınlaşmasına katkı sunan tüm paydaşlara şükranlarımızı sunarız.

NAKİT VARKEN BATMAK: ŞİRKETLERİ SESSİZCE ÇÖKERTEN FİNANSAL YANILGI

Finansal dayanıklılık, kriz anında değil; kriz gelmeden önce kazanılır. Bir CFO'nun en zorlandığı konu bütçe yapmak değildir. Asıl zor olan; nakit varken batmamak, batmazken panik yapmamaktır.

Bugün birçok şirketin ortak yanılığı, kasada para olduğu sürece güvende olduklarını düşünmeleridir. Oysa finansal tarih bize defalarca şunu göstermiştir; şirketler en çok nakit varken hata yapar. Çünkü nakit, doğru yönetilmediğinde bir güven duygusu yaratır; bu güven ise karar kalitesini sessizce düşürür.

Sessiz Riskler: Raporlarda Görünmeyen Tehlike

Finansal tablolar çoğu zaman "her şey yolunda" der. Ancak sahada yaşanan gerçeklik bambaşkadır.

Şirketlerde sıkça karşılaşılan sessiz riskler şunlardır:

- Tahsilatı geciken ama hâlâ "alacak" olarak duran kalemler
- Vadesi yaklaşan kısa vadeli borçların nakit üzerindeki baskısı
- Döviz ve faiz dalgalanmalarının erittiği gerçek satın alma gücü
- Operasyonel büyümenin fark edilmeden nakit tüketmesi

Bu risklerin hiçbiri tek başına şirketi



Dilek HAKAN

batırmaz. Ancak birlikte çalıştıklarında, en güçlü firmaları bile savunmasız bırakırlar. Sorun şudur; bu

riskler, klasik bilanço ve gelir tablosu okumalarıyla net şekilde görünmez.

Gerçek Hayattan Bir Kesit: Zamanlama Körlüğü

Yakın zamanda orta ölçekli bir üretim firmasında benzer bir tabloyla karşılaştım.

Şirketin kasasında ciddi bir nakit bulunuyor, bilançosu güçlü görünüyordu. Ancak 90 gün içinde ödenecek yükümlülükler, tahsilat vadeleri ve operasyonel harcamalar birlikte değerlendirildiğinde, aslında şirketin hızla bir nakit sıkışıklığına doğru ilerlediği ortaya çıktı.

Sorun para eksikliği değildi. Sorun, nakdin zamanlamasını görememektir. Bu körlük, çoğu zaman “her şey yolunda” hissiyle birlikte gelir. Ve en tehlikeli hatalar da tam bu noktada yapılır.

Finansal Dayanıklılık: Yeni Nesil CFO Yetkinliği

Günümüz finans yönetiminde fark yaratan unsur, “iyi rapor hazırlamak” değil; kötü senaryoya zihinsel olarak hazır olmaktır. Finansal dayanıklılık; kriz çıktığında çözüm üretmek değil, kriz çıkmadan önce refleks geliştirmektir. Bu refleks üç temel yapı üzerine kurulur:

1-Senaryo Bazlı Nakit Projeksiyonları

Tek bir nakit akışı tablosu artık yeterli değildir. Şirketlerin en az üç senaryosu olmalıdır:

- İyimser
- Gerçekçi
- Kötümser

Amaç tahmin tutturmak değil, karar alma hızını artırmaktır.

2- Görünür Taahhüt Yönetimi

Şirketler çoğu zaman ne kadar borcu olduğunu bilir; ama ne zaman ödeyeceğini net görmez.

Gerçek finansal kontrol; Vadeleri, yükümlülükleri ve operasyonel taahhütleri tek bir pencereden okuyabilmektir.

3-Karar-Nakit İlişisini Kurmak

Her stratejik kararın bir nakit karşılığı vardır. Yeni yatırım, yeni personel, yeni pazar...Hepsi bir nakit davranışıdır. Finans yöneticisinin görevi, bu ilişkiyi yönetime sade ve net biçimde anlatabilmektir.

3 Adımda Finansal Dayanıklılık Kontrolü
Şirketler, finansal dayanıklılıklarını test etmek için şu üç soruya net cevap verebilmelidir:

1- Önümüzdeki 6 ayda en kötü senaryoda nakdim ne durumda olur?

2- Bugün aldığım hangi karar, 3 ay sonra nakit baskısı yaratır?

3-Kritik ödemeleri hangi koşulda ertelemek zorunda kalırım?

Bu üç soruya net cevap veremeyen şirketlerde sorun çoğu zaman rakamlarda değil, Bakış açılarıdadır.

Panik Yönetimi: Görünmeyen Ama En Pahalı Hata

Bugün şirketleri zorlayan şey sadece ekonomik koşullar değildir.

Panikle alınan finansal kararlar, çoğu zaman krizin

kendisinden daha yıkıcıdır.

- Gereksiz kredi kullanımı
- Ani maliyet kesintileri
- Operasyonu zayıflatan tasarruf refleksleri

Oysa sağlam bir finansal yapı, yönetime şu güveni verir: “Kontrol bizde.”

Bu güven, kriz dönemlerinde şirketleri ayakta tutan en kritik unsurdur.

Finansal Yönetimin Yeni Tanımı

Finans artık sadece geçmiş raporlayan bir fonksiyon değildir.

Bugünün CFO’su:

- Rakamları okur
- Riskleri öngörür
- Yönetimi sakinleştirir
- Şirketin dayanıklılığını tasarlar

Bu da finansı bir destek fonksiyonundan çıkarıp stratejik bir liderlik alanına dönüştürür.

Sonuç: Güçlü Şirketler, Sessiz Hazırlık Yapar
Finansal dayanıklılık, kriz anında alınan sert kararlarla değil; kriz yokken yapılan doğru hazırlıklarla inşa edilir. Bugünün belirsiz dünyasında fark yaratan şirketler; nakitlerini sadece koruyan değil, akıllıca konumlandıran şirketlerdir. Ve bu fark, çoğu zaman sessizce yaratılır.

Yazar Notu

Bu makale, finansal yönetimi yalnızca teknik bir disiplin olarak değil; Şirketlerin sürdürülebilirliğini belirleyen stratejik bir karar alanı olarak ele almaktadır.



KONTEYNER VE PROJE TAŞIMALARINIZDA HER DAİM YANINIZDAYIZ.

- KARAYOLU TAŞIMACILIĞI
- PROJE TAŞIMACILIĞI
- DEPOLAMA HİZMETLERİ



Altayçeşme mah. Engin sok. No:3 Maltepe Residence
K:5, D:25, 34843 Maltepe/İstanbul



www.cagtirproje.com



info@ozcagtir.com



+90 216 457 00 41

YARIM ASIRLIK PROJE TAŞIMACILIĞINDA GÜVENİN ADI: ÇAĞTIR PROJE!

1977 yılından bu yana taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren Çağtır Proje, güçlü araç filosu, deneyimli kadrosu ve proje taşımacılığındaki uzmanlığıyla Türkiye'nin tüm limanlarında güvenilir lojistik çözümler sunuyor.

1977 yılında taşımacılık sektörüne adım attıklarını belirten Çağtır Proje Yönetim Kurulu Başkanları Fazlı & Fahri Öztürk, "İlk günden bu yana hedefimiz yalnızca taşımak değil, müşterilerimize güven vermek oldu. Bu anlayışla her geçen gün hizmet kalitemizi daha ileriye taşıyoruz" dedi.

2016 yılından itibaren proje taşımacılığı alanında önemli bir büyüme yakaladıklarını ifade eden Öztürk, tecrübeli ekip ve güçlü iş ortaklarıyla sektörde güvenilir bir çözüm ortağı olduklarını vurguladı.

TÜRKİYE'NİN TÜM LİMANLARINDA ETKİN HİZMET

Çağtır Proje; TİO yetki belgesi, kapsamlı taşıma poliçeleri ve operasyonel gücüyle başta Ambarlı, İzmit ve Gemlik olmak üzere Türkiye'nin tüm limanlarında standart konteyner taşımaları, özel ekipman taşımaları ve proje taşımacılığı hizmetleri sunuyor.

Özellikle Avrupa Yakası'nda yer alan Ambarlı ve Tekirdağ liman ve depolarından, Türkiye'nin her noktasına zamanında teslim odaklı hizmet sağlanıyor.



Çağtır Proje Yönetim Kurulu Başkanları Fazlı & Fahri Öztürk

GÜÇLÜ ARAÇ FİLOSU VE TECRÜBELİ ŞOFÖRLER

Güçlü araç filosuna sahip olduklarını söyleyen Fazlı & Fahri Öztürk, "Standart konteyner taşımaları yapan araçlarımızın tamamı teleskopik römorklardan oluşuyor. Deneyimli şoför kadromuz sayesinde taşıma süreçlerini sorunsuz şekilde yönetiyoruz" diye konuştu.

PROJE TAŞIMACILIĞINDA PLANLAMA ÖN PLANDA

Yurtiçi ve yurtdışı proje taşımalarında detaylı hesaplama ve analizlerle hareket ettiklerini dile getiren Fazlı & Fahri Öztürk, yüke en uygun ekipmanların seçildiğini, lashing ve HSE kurallarına tam uyum sağlanarak taşımaların en güvenli şekilde gerçekleştirildiğini ifade etti. Tüm projelerde lojistik ihtiyaçların önceden belirlendiğini ve en uygun taşıma metodlarının planlandığını kaydeden Öztürk, uygulamanın her aşamasında müşterilere düzenli bilgi akışı sağlandığını söyledi.

DEPOLAMADA GENİŞ VE ESNEK ÇÖZÜMLER

Çağtır Proje, zengin ekipman altyapısı sayesinde 20', 40', 45' ve 49' box konteyner, tank konteyner ve swap-body depolama hizmetlerini de müşterilerine sunuyor.

"Taşımacılığı sadece bir hizmet değil, bir sorumluluk olarak görüyoruz" diyen Fazlı & Fahri Öztürk, "Özveri, karşılıklı güven ve sürdürülebilir hizmet anlayışıyla sektördeki yolculuğumuza kararlılıkla devam ediyoruz" ifadelerini kullandı.



TÜRKİYE'NİN DEMİRYOLU LOJİSTİĞİNDE DÖNÜŞÜM YOLCULUĞU

Türkiye, tarih boyunca Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü işlevi görmüş, jeopolitik konumunun sağladığı avantajı ticaret yollarının kesişim noktasında yer alarak değerlendirmiş bir ülke.

Günümüzde ise küresel ticaret hacminin büyümesi, enerji arz güvenliğinin önem kazanması ve sürdürülebilirlik kriterlerinin ekonomik kararların merkezine yerleşmesi, bu köprü rolünü her zamankinden daha değerli hale getiriyor. Özellikle lojistik sektöründe yükselen maliyetler, karayolu taşımacılığının çevresel etkileri ve küresel tedarik zincirlerinde yaşanan kırılmalıklar, demiryolunu yeniden stratejik bir taşıma modu olarak öne çıkarıyor. Türkiye açısından bu gelişme yalnızca bölgesel bir avantaj değil; aynı zamanda küresel lojistik ağında merkez ülke olma vizyonunun temel yapı taşlarından biri.

Son yıllarda demiryolu altyapısına yapılan yatırımlar, Türkiye'nin yük taşımacılığında kapasitesini artırma hedefinin somut göstergeleri arasında yer alıyor. Yaklaşık 14 bin kilometreye ulaşan demiryolu ağı; yüksek hızlı tren hatları, lojistik merkez yatırımları ve hat modernizasyon projeleriyle destekleniyor.



Onur KÜÇÜKAKDERE
DTD Yönetim Kurulu Başkanı

Bununla birlikte intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, yüklerin farklı taşıma modları arasında daha hızlı ve verimli aktarılmasına olanak tanıyor. Tren, gemi ve karayolu arasında kesintisiz geçiş sağlayan bu yapı, lojistik süreçleri hem maliyet hem zaman açısından daha rekabetçi hale getiriyor. Bu dönüşüm, iç ticarete lojistik giderlerini azaltırken,

uluslararası pazarlarda Türk ihracatçısının rekabet gücünü de güçlendiriyor. Demiryolu aynı zamanda çevresel açıdan da güçlü bir alternatif sunuyor. Avrupa Birliği'nin Yeşil Mutabakat hedefleri doğrultusunda karbon emisyonlarının azaltılması, ticaretin sürdürülebilirlik kriterlerine göre şekillenmesini zorunlu hale getiriyor.

Türkiye'nin ihracatının büyük bölümünü AB ülkelerine gerçekleştirdiği düşünüldüğünde, karayoluna bağımlılığı azaltan ve daha düşük emisyonlu bir taşıma modeli sunan demiryolu çözümleri, Türk firmaları için stratejik bir rekabet unsuru haline geliyor. Bu yönüyle demiryolu yatırımları yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda çevresel bir zorunluluk olarak da değerlendiriliyor. Türkiye'nin demiryolu lojistiğindeki en güçlü yönlerinden biri, doğu ile batı arasında stratejik bir transit ülke konumunda bulunması. Çin'den Avrupa'ya uzanan ve Orta Koridor olarak adlandırılan güzergâh, geleneksel deniz yollarına kıyasla daha kısa transit süreleri sunarak dikkat çekiyor. Küresel ticarette son yıllarda yaşanan aksaklıklar, Süveyş ve Panama kanallarında ortaya çıkan darboğazlar, alternatif ticaret rotalarının önemini artırdı. Bu bağlamda Türkiye, yalnızca alternatif bir güzergâh değil; giderek daha güvenilir ve tercih edilen bir lojistik koridoru olarak konumlanıyor. Bakü-Tiflis-Kars hattı, Marmaray geçişi ve sınır geçişlerini hızlandırmaya yönelik yatırımlar, Orta Koridor'un etkinliğini her geçen gün artırıyor. Bu gelişmeler Türkiye'yi sadece bir geçiş noktası olmaktan çıkararak,

lojistik değer üreten bir merkez haline dönüştürme potansiyeli taşıyor. Elbette bu dönüşüm süreci bazı yapısal ihtiyaçları da beraberinde getiriyor. Altyapının modernizasyonu, sinyalizasyon sistemlerinin geliştirilmesi, elektrikli hatların yaygınlaştırılması ve lokomotif ile vagon yatırımlarının artırılması gibi teknik gereksinimler önemini koruyor. Bununla birlikte demiryolu taşımacılığının daha güçlü bir alternatif haline gelebilmesi için özel sektörün sisteme daha fazla entegre olması gerekiyor. Lojistik merkezlerin etkin kullanımı, kamu-özel sektör iş birlikleri ve dijitalleşme uygulamaları sektörün gelişiminde belirleyici rol oynayacak. Tren seferlerinin dijital platformlar üzerinden izlenmesi, sınır kapılarında belgelerin elektronik ortamda işlenmesi ve yapay zekâ destekli rota planlamaları gibi uygulamalar, demiryolu lojistiğini daha çağdaş ve verimli bir yapıya kavuşturabilir. Aynı şekilde gümrük süreçlerinin kolaylaştırılması ve uluslararası standartlarla uyumun artırılması, Türkiye'nin Avrupa ile ticaretinde demiryolunun payını yükseltmede kritik rol oynayacaktır. Sürdürülebilirlik boyutu ise demiryolu yatırımlarını yalnızca ekonomik bir tercih olmaktan çıkarıp

çevresel ve sosyal sorumluluğun bir parçası haline getiriyor. Karayoluna kıyasla çok daha düşük karbon emisyonu sağlayan demiryolu, Türkiye'nin iklim hedeflerine ulaşmasında da önemli bir araç konumunda. Gelişmiş ülkelerde yeşil lojistik standartlarının hızla yaygınlaştığı bir dönemde, Türkiye'nin bu dönüşüme uyum sağlaması hem ihracatçılar hem de uluslararası yatırımcılar açısından güven verici bir tablo sunuyor. Bugün Türkiye, lojistikte önemli bir dönüşüm eşliğinde bulunuyor. Avrupa Birliği ile ticarete rekabet gücünü artırmak, Orta Koridor'da stratejik bir merkez haline gelmek ve Asya ile Avrupa arasında kesintisiz bir ticaret zinciri oluşturmak için demiryolu yatırımları kritik rol oynuyor. Bu vizyonun uluslararası platformlarda güçlü şekilde anlatılması, yabancı yatırımcı ilgisini artırırken küresel lojistik aktörleriyle yeni iş birliklerinin de önünü açacaktır. Demiryolu lojistiğinin güçlenmesi, yalnızca Türkiye'nin değil, Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin geleceğini şekillendirecek stratejik bir gelişme olarak öne çıkıyor. Türkiye'nin bu alanda atacağı her adım, onu küresel lojistik alanında daha güçlü, daha güvenilir ve daha sürdürülebilir bir merkez konumuna taşıyacaktır.

“DEPREM GERÇEĞİYLE YÜZLEŞMEK: TÜRKİYE’NİN GEÇMİŞ AFETLERİNDEN DERSLER VE GELECEĞE HAZIRLIK YOL HARİTASI”

Türkiye'nin yaşadığı büyük depremlerden çıkarılan dersleri, hasarların gerçek nedenlerini ve önümüzdeki olası riskler (Bitlis, Bingöl, Kütahya, Balıkesir, İstanbul vb.) için bireysel ve kamusal düzeyde yapılması gerekenleri tek bir bütünlük içinde, açık ve sahaya yakın bir dille anlattım.

Bizlere verilmiş olan bir lütfü “unutmak” iyi amaçla değil yanlış amaçla kullanıyoruz. Her bir kıtanın bir zamanlar sular ile çevrili olduğunu, milyonlarca yıl sonra birleştiğini, her bir kıtanın bir levha olduğunu, bu her bir levhanın sürekli hareket ederek jeopolitik konumu nedeniyle Türkiye’nde ortasında bulunduğu ve bu sebeple sarsıntılarını oluşturduğu depremin bir doğa ve doğal bir olay olduğunu unutmamak gerekiyor. Bu durumdan kaçamazsınız.

Depremlerden kormak mı, yoksa hazırlıklı olmak mı? Risk yönetimi mi? Kriz yönetimi mi?

1. Türkiye’de Büyük Depremler: Ne Yaşadık, Ne Öğrendik?

- 1999 Marmara – Gölçük Depremi

Sorun Neydi?: Düşük beton kalitesi, Donatı eksiklikleri, Zemin etüdü yapılmadan inşa edilmiş yapılar, Denetimsiz ve kaçak yapılaşma.

Sonuç Ne Oldu? 17 binden fazla can kaybı, Sanayi, limanlar ve lojistik altyapı ağır hasar aldı.

Alınan Ders: Deprem öldürmez, kötü bina öldürür.

- Van Depremi (2011)

Sorun Neydi?: Yeni yapılmış binaların bile çökmesi, Müteahhitlik ve denetim sistemindeki çöküş.

Alınan Ders: Dünyanın en



Gürkan KAVRAZLI

Satış & Pazarlama Direktörü / Lojistik Hizmetler Danışmanı
Eğitmen & Yazar

iyi yönetmeliği Türkiye’de, ancak “Yönetmelik var ama uygulanmıyorsa anlamı yok”.

- Erzincan (1939 & 1992)

Sorun Neydi?: Fay zonu üstüne şehirleşme (Gemlik vb başka bölgelerimizde var).

Alınan Ders: Yerleşim planı yanlışsa, yapı ne kadar güçlü olursa olsun risk büyür.

- 6 Şubat 2023

Kahramanmaraş Depremleri

Sorunlar Zinciri: İmar afları, Zemin + yapı + denetim hatalarının birleşmesi, Acil müdahale ve koordinasyon eksikleri,

Sonuç Ne Oldu?: On binlerce can kaybı, Bölgesel ekonomik çöküş.

En Acı Ders: Deprem değil, ihmal zinciri öldürür.

İlk günlerdeki ilgi ve endişe

aylar içinde azalırken deprem gerçeğinin de toplumda unutulmaya yüz tuttuğu gözleniyor. Çabuk mu unutuyoruz?

Toplumun deprem gerçeğine ilk dönemdeki kadar ilgi göstermemesinin bir örneği İstanbul bazında yaşanıyor.

Uzmanların büyük bir deprem beklediği İstanbul’da 6

Şubat’ın hemen ardından

binalarının denetimi için başvuruların sayısında şu

anda büyük düşüş var. Ve artık kimse bugün bu talepte bulunmuyor. Oysa ki, Silivri

açıklarında 23 Nisan’da

yaşanmış olan 6.2 M deprem bir şeylerin hatırlatmasını

yapar gibiydi. Ardından, Balıkesir Sındırgı salladı ve

uyardı.

2. Hasarın Gerçek Nedenleri (Depremden Bağımsız Olanlar)

a. Yapısal Nedenler: *Kolon kesilmesi *Yanlış kat ilaveleri *Taşıyıcı sistemle oynanması *Düşük beton ve demir kalitesi

b. İdari ve Sistemik Nedenler: *İmar afları *Denetim firmalarının kağıt üzerinde kalması *Fay hatlarının bilindiği halde dikkate alınmaması

c. Toplumsal Nedenler: *Bana bir şey olmaz" algısı *Afeti kader olarak görme *Bireysel hazırlık eksikliği

3. Önümüzdeki Büyük Risk Alanları ve Anlamı

- İstanbul: *Ekonominin %40'ı burada. *Limanlar, sanayi, finans, lojistik merkez, *Bir İstanbul depremi = Ulusal kriz - Bingöl – Bitlis Hattı: *Doğu Anadolu Fay Sistemi, *Sessiz ama yüksek enerji birikimi - Kütahya – Balıkesir: *Ege graben sistemi, *Orta ölçekli ama sık depremler, *Sanayi ve maden altyapısı risk altında

4. Bireysel Olarak Ne Yapmalıyız?

Ev ve Aile Düzeyinde: Binanın performans analizini yaptır, Kolon-kirişlere asla müdahale etme, Afet & Acil Durum Çantası hazırla (Su, ilaç, powerbank, düdük, el feneri, gıda, kıyafet, pilli radyo vb.), Aile içi toplanma ve iletişim planı hazırla.

Bilinç ve Davranış: Deprem anında panik yapma, ayakta durmaya, koşmaya çalışma, hedef küçültmek için "Yat-korun-tutun" ve/ya "Çök-kapan-tutun" refleksini geliştir. Asansör kullanmama (eski binalarda), Deprem sonrası binayı tahliye et, binaya hemen girme.

5. Şirketler, Lojistik ve Sanayi İçin Hayati Hazırlıklar

• Depo raf sistemlerinin

sismik sabitlenmesi; Çapraz bağlama, Arka stop barları, Palet düşme önleyici sistemler

• Tehlikeli ve yüksek değerli ürünler için özel alanlar

• Acil durum senaryoları (yangın + deprem birlikte düşünülmeli)

• Alternatif depo / güzergâh planları

• Personel için düzenli tatbikat

• Deprem sonrası ayakta kalan firmalar, önceden plan yapanlardır.

• Depo, ofis ve operasyon binaları için yapı performans analizi yaptırılmalıdır.

• Zemin etüdü raporları güncel değilse yenilenmelidir.

• Kolon, kiriş ve taşıyıcı sistemlerde kesinlikle tadilat yapılmamalıdır.

• Çatı, cephe, asma kat ve güneş paneli gibi ek yükler kontrol edilmelidir.

• Forklift, reach truck ve transpaletler için güvenli park alanları belirlenmelidir.

• Ağır ürünler alt raflara yerleştirilmelidir.

• Kimyasal, yanıcı, patlayıcı ürünler için: Ayrı ve izole alan, Sızdırmaz kaplama, Otomatik yangın bastırma sistemleri.

• Acil Durum Ekipleri oluşturulmalıdır: Arama-kurtarma (m2 ve çalışan sayısına göre), yangın, ilk yardım, tahliye ve toplanma.

• Tüm personel için yılda en az 2 deprem tatbikatı yapılmalıdır.

• Vardiya bazlı sorumluluk listeleri hazırlanmalıdır.

• Kritik evraklar dijital ortamda yedeklenmelidir.

• ERP, WMS ve TMS sistemleri için farklı lokasyonda yedekleme yapılmalıdır.

• Manuel operasyon senaryoları (kağıtla çalışma planı) hazır tutulmalıdır.

• Deprem senaryoları yıllık

olarak güncellenmelidir.

• Tek tesis, tek şehir, tek liman bağımlılığı azaltılmalıdır.

• DASK + Ticari deprem sigortaları yeterlilik açısından gözden geçirilmelidir.

• Sözleşmelere mücbir sebep ve afet maddeleri eklenmelidir.

• Afet bilinci şirket kültürünün parçası olmalıdır.

• Yeni personel oryantasyonuna deprem eğitimi eklenmelidir.

• Deprem sonrası ayakta kalan lojistik firmaları:

- En ucuz binaya değil, en güvenli yapıya yatırım yapanlardır.

- Sigortaya değil, hazırlığa güvenenlerdir.

- Krizi değil, sürekliliği yönetenlerdir.

"Deprem gelmeden hazırlanan firma, depremden sonra pazarda kalır."

6. Devlet ve Yerel Yönetimler Ne Yapmalı? (Kaçınılmaz Gerçekler)

Yönetim Düzeyinde: *İmar affı tamamen gündemden çıkmalı, *Fay zonları kesin yapı yasağı alanı olmalı, *Kentsel dönüşüm rant değil risk öncelikli olmalı.

Afet Yönetimi: *Yerel afet lojistik merkezleri,

*İlk 72 saat için merkezi olmayan müdahale modeli,

*Belediyelerde profesyonel afet birimleri

7. Sonuç: Artık Seçenek Yok

Türkiye için deprem; Ne sürprizdir, Ne kaderdir, Ne de ertelenebilir bir konu.

Ya hazırlıklı bir ülke oluruz, ya da her depremden sonra aynı acıyı tekrar yaşarız.

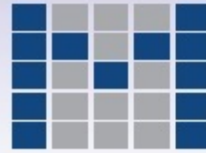
Afetlerde yakınlarını kaybetmiş olanlara başsağlığı, sabır ve metanet,

hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet diliyorum.

Ruhları şad olsun.

MEKANİK-ELEKTRİK-ELEKTRONİK-MOTOR-ŞANZİMAN-DİFERANSİYEL-
REVİZYON-ORJİNAL-MUADİL-YEDEK-PARÇA-ADBLUE-SATIŞI-KAPORTA-
BOYA-HASAR-ONARIM-FİBER-TAMİRİ
1-YIL-GARANTİ

ANLAŞMALI SİGORTA ŞİRKETLERİ



Mer-Kar®

Otomotiv San. Tic. Ltd. Şti.
Special LKW Service

Sultan Orhan Mah. 1184 Sk. No: 8 Gebze - Kocaeli

Tel: (0262) 644 03 38 Faks: (0262) 644 05 10



www.mer-kar.com.tr



KÜFENİN GÖLGESİNDE: MODERN ZAMANLARIN HAMMALLARI

Küfe, yalnızca bir taşıma aracı değildi. O, ticaretin vicdanıydı. İnsan gücüne dayanan en yalın lojistik ekipmandı; ama aynı zamanda güvenin, sözün ve sorumluluğun sembolüydü. Küfe, yükten önce ahlak taşırdı.

Eskiden çarşı pazarda bir alışveriş yapılacağı vakit, çoğu kez dükkân dükkân gezilmezdi. Küfeci çağrılır, adres bildirilirdi. Yük küfenin içine yerleştirilir, sırtlanır; sağ salım götürülür ve teslim edilirdi. Bazen de alışverişin nereden ve nasıl yapılacağı söylenirdi. Küfeci bilir, en iyisini seçer, parasını öder, yükü adrese teslim ederdi. Çünkü küfe, yalnızca yükü değil; yetkiyi ve güveni de taşırdı.

Kimi zaman ise yalnızca ihtiyaç söylenirdi. Ne alınacağı, nereden alınacağı tamamen küfeyi taşıyana bırakılırdı. Yazılı talimat yoktu, onay zinciri yoktu, risk tabloları yoktu. Ama güven vardı. Küfe, yalnızca yük taşımaz; sözü ve sorumluluğu da taşırdı.

Ne vade vardı ne teminat. Ne sözleşme ne ihtilaf. İş basitti ama adildi. Yük taşınır, iş biter, ücret ter soğumadan ödenirdi. Kimin yükü hafifse, bedeli makulse ve parasını zamanında veriyorsa, ondan iyi müşteri yoktu. Taşıma, karşılıklı rıza ve makul bir dengeyle yürürdü.

Zamanla ticaret büyüdü. Mesafeler uzadı. Yükler ağırlaştı. Küfe, insan sırtı için yetersiz kaldı. Önce hayvan gücü, ardından motorlu taşıtlar devreye girdi. Kamyonlar, dorseler, konteynerler, vinçler, depolar ve sayısız ekipman, lojistiğin ayrılmaz parçası hâline geldi.

Ancak bu dönüşüm yalnızca kapasiteyi değil, ilişki biçimini de değiştirdi. Küfe döneminde bir söz yeterliyken; bugün aynı taşıma için sayfalarca sözleşme, teminat mektupları,



Orhan ÇAKAN

Gürbulak Nakliyat
Kurucu Ortağı ve
Yönetim Kurulu Üyesi

sigorta klozları ve sorumluluk sınırlamaları gerekiyor. Yük büyüdükçe sistem karmaşıklaştı; fakat güven, sürecin merkezinden çekilip evrakların arasına sıkıştı.

Bugün lojistik; planlama, hukuk, finans, sigorta ve teknolojiyle iç içe yürüyen, yüksek maliyetli bir organizasyon. Araçlar modern, takip sistemleri kusursuz, veriler anlık. Ancak sektörün sırtındaki küfe artık boş değil.

Eskiden küfe boştu; içine yalnızca taşınabilecek kadar yük konurdu. Günümüzde ise küfenin içi, yükten önce maliyetle doluyor. Akaryakıt, bakım-onarım, lastik, sigorta, finansman giderleri, vergiler, geçiş ücretleri, ekipman yatırımları ve operasyonel maliyetler; taşınan yükten bağımsız, sürekli artan bir ağırlık hâline gelmiş durumda. Taşınan mal aynı kalsa bile, küfenin

içindeki yük her geçen gün ağırlaşıyor.

Lojistik sektörü artık yalnızca müşterisinin yükünü değil, sistemin kendi yarattığı maliyetleri de sırtlanmak zorunda kalıyor. Eskiden iş bitince hesap kapanırdı. Bugün hesaplar iş başlamadan açılıyor; taşıma tamamlandığında işe çoğu zaman kapanmıyor. Risk paylaşılmıyor, öteleniyor. Sorumluluk, zincirin en alt halkasına doğru itiliyor.

Geleceğe baktığımızda, küfenin daha da görünmezleştiğini görüyoruz. Otonom araçlar, akıllı depolar, yapay zekâ destekli planlamalar ve veriyle yönetilen lojistik ağlar kapıda. Yakın gelecekte yükü kas gücü değil, algoritmalar taşıyacak.

Ancak ne kadar teknoloji gelişirse gelişsin, bir gerçek değişmeyecek: Sorumluluk otomasyona devredilemez. Algoritmalar yükü taşır; ama bedeli, hatayı ve vicdanı hâlâ insan taşır.

Dün küfe vardı. Bugün araçlar ve ekipmanlar var. Yarın veri olacak. Ama her dönemde aynı soru sorulacak: Yük mü ağır, yoksa güven mi eksik?

Bizler, modern zamanların hammallarıyız. Küfemiz artık görünmüyor olabilir; ama içi dolu ve ağırlığı hâlâ omuzlarımızda.

Bu satırlara yer açan, sektörün hafızasını diri tutan ve lojistiği yalnızca rakamlardan ibaret görmeyen yaklaşımı için Container Dergisi'ne teşekkür ederim.

DARALAN PAZAR, YAŞLANAN FİLO VE ÇIKIŞ YOLU

Türkiye, küresel lojistik haritasında sadece bir köprü değil, aynı zamanda bir üretim üssü. Özellikle treyler sanayisinde "Avrupa'nın birinci, dünyanın üçüncü büyük üreticisi olma" vizyonu, ham bir hayalden öte, somut verilerle desteklenen bir strateji.

Cumhuriyetimizin 100. yılında ulaşılan 60 bin adetlik üretim seviyesi, bu sektörün potansiyelini kanıtlayan bir işaret fişeğiydi. Ancak son iki yılın tablosuna baktığımızda, tünelin ucundaki o ışığın, küresel krizlerin gölgesinde bir miktar zayıfladığını görüyoruz.

İstatistiklerin Söylediği: Zorlu Bir Virajdayız

2024 ve 2025 yılları, Türk sanayicisi için adeta bir dayanıklılık testi oldu. Savaşların yarattığı jeopolitik belirsizlikler, tedarik zincirindeki kırılmalar ve hem küresel hem yerel enflasyonist baskılar, üretim çarklarını yavaşlattı. Rakamlar bu durumu net bir şekilde ortaya koyuyor:

2025 yılında yurtiçinde trafiğe tescili yapılan treyler sayısı, bir önceki yıla göre %3,6 azalarak 27 bin 909'da kaldı.

Benzer bir daralma ihracat kaleminde de hissedildi; sektör yılı %3,7'lik kayıpla, 645 milyon dolar seviyesinde kapattı. Bu veriler, iç ve dış pazarda talebin finansal zorluklar ve belirsizlikler nedeniyle



Seyit Arslan
TREDER Başkanı

ertelendiğini gösteriyor. 2026 yılına girerken de tablo aşırı iyimser değil; ancak kriz dönemlerinin

yarattığı "ertelenmiş talep", sanayici için her zaman potansiyel bir sıçrama tahtasıdır.

Filonun Sessiz Tehlikesi: Yaşlanan Araçlar

Ekonomik verilerin ötesinde, sektörün ve karayolu güvenliğinin karşı karşıya olduğu çok daha yapısal bir sorun var: Filonun yaşlanması. Lojistik, canlı bir organizma gibidir ve bu organizmanın en önemli uzvu treylerdir. Avrupa Birliği, Yeşil Mutabakat (Green Deal) ile 2030 yılına hazırlanırken, daha hafif, daha az emisyon yaratan ve daha güvenli araçları zorunlu kılıyor. Avrupa'da treyler yaş ortalaması 15 civarındayken, Türkiye'de bu ortalama 20 yaşın üzerine çıkmış durumda. Bu sadece bir "eskime" sorunu değil, doğrudan bir güvenlik sorunudur. Teknoloji her geçen gün ilerliyor. Örneğin, yeni regülasyonlar gereği 1 Ocak 2022 yılından itibaren üretilen treylerlerde arka tampon mukavemeti 10 tondan 18 tona çıkarıldı. Bu, arkadan çarpmalı kazalarda yaşamla ölüm arasındaki fark demektir. Yollarda dolaşan 25 yıllık bir treyler ile bugünün standartlarında üretilen bir treyler, ne güvenlik ne de verimlilik açısından aynı kefeyle konulabilir.

Çözüm Önerisi: Hurda Teşviki ile Dönüşüm

Türk lojistik sektörü 100 milyar dolarlık devasa

bir ekonomik büyüklüğe ulaştı. Bu gücün sürdürülebilir olması için tedarikçisi olan treyler sanayisinin de güçlü kalması şart. Sektör sanayicileri, rekabet koşullarını iyileştirmek için "daha iyisini üretme" gayretinde. Ancak pazarın bu yeni teknolojiyi absorbe edebilmesi için kamunun desteğine ihtiyaç var. Tıpkı binek araçlarda veya ticari çekicilerde olduğu gibi, treyler sektöründe de bir "Hurda Teşviki" mekanizması hayati önem taşıyor. Ekonomik ömrünü tamamlamış, 25 yaşını aşmış, güvenlik riskleri barındıran treylerin trafikten çekilmesi ve yerlerine yerli üretim, güvenli, çevreci araçların konulması, finansal olarak desteklenmelidir. Sonuç olarak; yolumuz ne kadar engebeli olursa olsun, Türk treyler sanayicileri olarak hedeflerimize ulaşmak için azami enerjimizi harcayacak ve taşımacılarımıza, ülkemize üretmeye devam edeceğiz.

Yeni Yıla Dair Umud ve Teşekkür

2026 yılına girerken; belirsizliklerin yerini öngörülebilirliğe, daralan pazarların yerini yeniden canlanan yatırımlara bırakmasını temenni ediyoruz. Türk treyler sanayisinin; mühendisliği, üretim kabiliyeti ve ihracat gücüyle bu zorlu dönemi aşacağına ve hem ülkemiz ekonomisine hem de lojistik ekosistemine daha güçlü katkılar sunacağına olan inancımız tamdır. Yeni yılın sektörümüze, taşımacılarımıza ve tüm paydaşlarımıza sağlık, güven, bereket ve sürdürülebilir büyüme getirmesini diliyoruz.

Bu vesileyle, sektörün nabzını tutan, sorunları ve çözüm önerilerini objektif bir bakış açısıyla gündeme taşıyan Container Dergisi'ne, bizlere de sayfalarında yer vererek düşüncelerimizi paylaşma imkânı sundukları için teşekkür ederiz. Sektörün ortak akılla güçleneceğine inanıyor, yeni yılda da bu değerli platformda buluşmayı diliyoruz.

TREYLER SANAYİCİLERİ DERNEĞİ



AYCELİK

OTOMOTİV İNŞ.SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.



Körük ve Amortisör Sistemleri

Fren ve Alt Takım Sistemleri

Oto Makas Sistemleri



Sultan Orhan, 1176. Sk. No:11/1, 41400 Gebze/Kocaeli



0 (262) 642 06 09 / 0 (262) 646 49 17



info@aycelikotomotiv.com.tr

www.aycelikotomotiv.com.tr

AYÇELİK OTOMOTİV'İN GENÇ YÖNETİM KURULU BAŞKANI HIZIR AYDIN:

“ÜÇ KUŞAKTIR AYNI AZİMLE ÇALIŞIYORUZ, HEDEFİMİZ AVRUPA PAZARI”

***** Gebze’de 1978 yılında temelleri atılan Ayçelik Otomotiv, dede Sıtkı Aydın’dan torun Hızır Aydın’a uzanan bir başarı öyküsüyle Türkiye’nin ağır vasıta sektöründeki lider firmalarından biri haline geldi. 28 yaşındaki genç Yönetim Kurulu Başkanı Hızır Aydın, hem geçmişi hem de geleceğe yönelik hedeflerini anlattı.**



Ayçelik Otomotiv Yönetim Kurulu Başkanı Hızır Aydın Ulus Aktuel dergisine yaptığı açıklamada şu ifadelere yer verdi; "Kuruluşumuz 1978 yılında dedem Sıtkı Aydın tarafından Gebze’de başladı. O yıllarda firmamızın adı ‘Oto Makas Sıtkı Usta’ idi. Şirketimiz, şase düzeltme ve oto makas tamiri ile sektöre adım attı. 1994 yılında babam Ömer Aydın şirketi devraldı. Babamın döneminde oto makas, fren ve elektrik alanlarında büyük işler başardık. 2005’li yıllarda ise şirket büyüme sürecine girdi."

"2023'DE BAYRAĞI DEVRALDIM"

"Ben, 2023 yılında babamdan şirketi devraldım. Amcam Ömer Aydın ile 1 yıl beraber çalıştık. Amcamında üzerimde emeği büyüktür. Ayçelik Otomotiv’de üçüncü kuşak olarak görev yapıyorum. İlk zamanlar oldukça büyük zorluklar yaşadım. Ancak babam Ömer Aydın’ın desteği

sayesinde kısa sürede sektöre alıştım. Zaman zaman sorunlarla karşılaştım ama her sıkıntıda babamın tecrübeleriyle çözümler ürettik. Akıl babam da, yol göstericim de babamdır."

"TÜRKİYE’NİN EN BÜYÜK FİRMASIYIZ"

"Bugün Türkiye genelinde toptan yedek parça satışı yapıyoruz. Aynı zamanda yurt dışına ihracat gerçekleştiriyoruz. Ağır vasıta sektöründe; makas, fren ve elektrik sistemleriyle ilgili servis desteği veriyoruz. Hafif ticari ve ağır vasıtalarla çalışıyoruz. Şu anda yaklaşık 60 kişilik bir ekiple faaliyet gösteriyoruz. Müşteri memnuniyeti odaklı çalışıyoruz ve entegre bir sistemle hizmet veriyoruz."

"MODERN TESİSİMİZLE 7/24 HİZMET VERİYORUZ"

"5000 m² kapalı alana sahip modern tesisimizde araç bakım, onarım ve yedek parça hizmetlerini 7/24 sürdürüyoruz.

Kamyon, tır, otobüs, minibüs, iş makineleri ve tüm hafif/ağır ticari araçlara bakım, onarım ve parça hizmeti sunuyoruz. Araçların şase, elektrik, makas ve fren sistemlerinde uzmanlaşmış deneyimli ekibimizle profesyonel çözümler sağlıyoruz."

"AVRUPA’YA AÇILMAK İÇİN HAREKETE GEÇTİK"

"Hedefimiz sadece Türkiye değil. Şu anda Yunanistan’da bir şube açma girişimimiz var. Bu şube ile Avrupa pazarına açılmak istiyoruz. Yunanistan üzerinden birçok Avrupa ülkesinde şube ve servis noktaları kurmayı planlıyoruz. Daha büyük yerlere gelmek ve daha fazla firmaya hizmet vermek istiyoruz."

"SEKTÖRÜN SORUNLARIYLA DA MÜCADELE EDİYORUZ"

"Bu sektördeki en büyük sorunlardan biri, merdiven altı çalışan işletmeler. Bu firmalar hem vergi kaçırıyor hem de sektörün kalitesini düşürüyor. Ayrıca yetişmiş personel bulmakta zorluk çekiyoruz. Kalifiye eleman maliyetleri oldukça yüksek. Bu da firmaların üzerindeki ekonomik baskıyı artırıyor."

"NEDEN AYÇELİK OTOMOTİV?"

"Biz, sektördeki güvenin adresiyiz. Her biri kendi alanında uzmanlaşmış yenilikçi bir kadroya sahibiz. Müşteri beklentilerine ve hedeflerine uygun çalışıyoruz. Görev ve sorumluluklarını yaşam biçimi haline getirmiş dinamik bir ekibiz. Güçlü referanslar, güvenilir organizasyon yapısı ve satış sonrası destekle öne çıkıyoruz. Hizmette sınır tanımadan 7/24 servis sağlıyoruz." Şeklinde konuştu.

““

1997'den Bugüne, Güvenin Adı Aksoy...



+90 534 870 80 91

www.aksoyglobal.com.tr

[in /aksoy-global-lojistik-sanayi-ve-ticaret-limited-sirketi](#)

AKSOY



ÇELİK LASHİNG, PROFESYONEL HİZMET ANLAYIŞIYLA SEKTÖRDE FARK YARATIYOR

2019 yılında kurulan Çelik Lashing, kurumsal yapısı ve profesyonel hizmet anlayışıyla lashing sektöründe kısa sürede dikkat çeken firmalar arasında yerini aldı. Çelik Lashing Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Çelik, Container gazetesine yaptığı açıklamalarda sektörün bugünü ve geleceğine dair önemli değerlendirmelerde bulundu.

Kurulduğu günden bu yana çözüm odaklı ve şeffaf hizmet anlayışını benimseyen Çelik Lashing, sektörde kurumsal firmalara duyulan ihtiyacı erken fark ederek bu doğrultuda yol haritasını belirledi. Şirketin temel hedefinin, tüm paydaşlarına profesyonel standartlarda hizmet sunmak olduğunu belirten Çetin Çelik, bu yaklaşımın firmayı sektörde öne çıkardığını ifade etti. Çelik, "Sektörde profesyonel hizmetlerin daha aktif olması gerektiğini öngördük. Bu ihtiyaç doğrultusunda 2019 yılında şirketimizi kurarak Çelik Lashing'i hayata geçirdik," dedi.

ŞEFFAFLIK VE GÜVEN ÖN PLANDA

Çelik Lashing'in kuruluş felsefesinin merkezinde şeffaflık ve güven yer alıyor. Firma, gerçekleştirdiği tüm hizmetlerde çözüm üretmeyi ve açık iletişimi esas alarak müşterileriyle uzun vadeli iş birlikleri kurmayı hedefliyor. Yönetim Kurulu Başkanı Çelik, "İlk günden itibaren kurumsal

ve profesyonel bir hizmet anlayışıyla hareket ettik. Şeffaf ve çözüm odaklı olmamız, bizi sektörde bir adım öne taşıdı," ifadelerini kullandı.

BİLGİ VE TECRÜBEYLE GÜÇLENEN YAPI

Uzun yıllara dayanan bilgi birikimi ve saha tecrübesiyle hareket eden Çelik Lashing, sektöre kaliteli hizmet anlayışını kazandırmak adına önemli bir mücadele verdi. Bugün gelinen noktada bu hedefe ulaşıldığını vurgulayan Çelik, firmalarının sektörde güvenilir bir marka haline geldiğini söyledi.

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK GÜCÜNE VURGU

Türkiye'nin lojistik açıdan dünya ticaretinde stratejik bir konuma sahip olduğuna dikkat çeken Çelik, bu avantajın doğru değerlendirilmesi gerektiğini belirtti. Çelik Lashing'in bu bilinçle yenilikçi ve yaratıcı çözümler geliştirmeye devam ettiğini aktardı. "Ülkemizin lojistikteki önemini farkındayız. Bu nedenle değişen koşullara uyum sağlayan,

yenilikçi bir anlayışla yolumuza devam ediyoruz," diyen Çelik, sektörel gelişmeleri yakından takip ettiklerini ifade etti.

YURT DIŞI AÇILIMI HEDEFLENİYOR

Dünya ve Türkiye ekonomisindeki gelişmelerin şirket stratejilerini doğrudan etkilediğini belirten Çelik, orta vadede yurt dışına yönelik önemli adımlar atmayı planladıklarını söyledi. Uluslararası pazarlarda yer almanın, şirketin büyüme hedefleri arasında önemli bir yer tuttuğunu dile getirdi.

"TÜRKİYE LOJİSTİKTE MERKEZ OLABİLİR"

Türkiye'de lojistik sektörünün henüz hak ettiği değeri görmediğini belirten Çetin Çelik, buna rağmen sektörün geleceğine dair umutlu olduklarını vurguladı. Sivil toplum kuruluşlarının çabalarının sektöre katkı sağladığını ifade eden Çelik, doğru ve kararlı adımların atılması halinde Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir merkez haline gelebileceğini söyledi.

TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE KDV UYGULAMALARI

Taşımacılık sektörü; yurt içi, yurt dışı ve transit taşımacılık faaliyetlerini bünyesinde barındırması nedeniyle Katma Değer Vergisi uygulamaları açısından en karmaşık sektörlerin başında gelmektedir.

Özellikle sektörde, liman hizmetleri, ihracata bağlı işlemlerde KDV iadeleri, tevkifat uygulamaları ve istisnalar konusunda uygulamada ciddi tereddütler yaşanmaktadır. Taşımacılık sektöründeki KDV Uygulamalarını güncel mevzuat çerçevesinde sizlere açıklamaya çalışacağım.

1. Yurt İçi Taşımacılık Hizmetlerinde KDV Uygulaması

Türkiye sınırları içerisinde gerçekleştirilen taşıma hizmetleri genel kural olarak KDV'ye tabidir. Yurt içi taşımacılık hizmetlerinde uygulanacak KDV oranı %20'dir. Kendi aracı ile taşımacılık yapıyorsa alıcı firmaya 2/10 tevkifatlı fatura düzenlenmelidir. Komisyon faturalarında tevkifat uygulanmaz.

Bu kapsama giren işlemler şunlardır:

- Şehir içi ve şehirler arası kara taşımacılığı,
- Liman – depo – fabrika arası taşıma

Taşıma hizmetinin fatura edilmesi sırasında KDV hesaplanması zorunludur. Bu noktada taşımanın kime



Ertuğrul YADİGAR

Mali Müşavir

yapıldığı (ihracatçı, lojistik firma, acente vb.) KDV uygulamasını tek başına değiştirmez.

Faturanın yabancı uyruklu bir firmaya kesilmesi KDV istisnası için yeterli değildir. Fatura Türkiye'de yerleşik olmayan bir kişiye dahi kesilse;

teslim yurt içi bir teslim olduğundan fatura KDV'li düzenlenmek zorundadır. Tevkifatlı faturalar yalnızca Türkiye'de vergi mükellefi olan Tüzel kişilere düzenlenir. Türkiye'de vergi mükellefi olmayan bir kişiye tevkifatlı fatura düzenlenemez.

2. Uluslararası Taşımacılıkta KDV İstisnası

KDV Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca, uluslararası taşımacılık faaliyetleri KDV'den istisnadır.

İstisna Kapsamındaki Taşımalar:

- Türkiye'den yurt dışına yapılan taşımalar
- Yurt dışından Türkiye'ye yapılan taşımalar
- Yurt dışı çıkışlı – yurt dışı varışlı transit taşımalar
- İhracata bağlı antrepoya yapılan taşımalar. Bu tür taşımalar için düzenlenen faturalarda KDV hesaplanmaz. Serbest bölgelere yapılan taşımalar, yurt dışı taşımacılık olarak değerlendirildiğinden KDV'den istisnadır. Fatura ihracat faturası olarak düzenlenir. KDV'den istisnadır.

3. Liman, Ardiye ve Yan Hizmetlerde KDV Uygulaması

Liman, ardiye ve diğer hizmetler KDV konusunda değişkenlik göstermektedir. Yurt içi limanlarda verilen hizmetler KDV'nin konusuna girmektedir. Yurt içi KDV'ye Tabi Hizmetler:

- Ardiye
- Terminal hizmetleri
- Yükleme – boşaltma
- Konteyner içi istifleme



- Depolama hizmetleri
- Bu hizmetler, taşıma hizmetinden ayrı bir hizmet olarak değerlendirilir ve genel kural olarak %20 KDV'ye tabidir. Tek istisnası: Transit rejim kapsamında Serbest bölgeler ve gümrüklü sahalarda verilen ardiye, yükleme, boşaltma ve diğer hizmetler KDV'den istisnadır.

4. Transit Taşımacılıkta KDV

Türkiye'den geçerek başka ülkelere yapılan transit taşımalar da KDV istisnası kapsamındadır. Ancak burada da fiili transit taşımanın belgelerle ispatı büyük önem taşır.

Transit taşımalarda:

- Taşıma güzergâhı
- CMR, konşimento ve benzeri belgeler
- Gümrük kayıtları uyumlu olmalıdır.

5. KDV İadesi ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

KDV istisnası kapsamında yapılan taşımacılık faaliyetleri nedeniyle yüklenen KDV'ler için KDV iadesi talep edilebilir. Ancak uygulamada: Hizmet ihracatından iade çok karşılaşılan bir uygulama değildir. Hizmet ihracatı iadeleri diğer ihracat iadelerine göre daha kapsamlı bir raporlama ve hesaplama gereken bir iade türüdür.

6. Sonuç ve Değerlendirme

Taşımacılık sektöründe KDV uygulamaları, taşımanın teslim yerine, konusuna ve türüne göre değişkenlik göstermektedir. KDV 'den istisna taşımalar olduğu gibi; istisna kapsamındaki taşımalar için KDV iade almakta mümkündür. 2026 Yılı'nın sektörümüze istikrar, sürdürülebilirlik ve verimlilik getirmesini temenni eder, Bu çalışmaya yer veren Container Dergisi'ne teşekkür ederim.



doğuş
NAKLİYAT



- ✓ Tenteli Araç Taşımacılığı
- ✓ Konteyner Taşımacılığı
- ✓ Tank Konteyner ve Likit Taşımacılığı
- ✓ Süt Tankı Kiralama
- ✓ Binek Araç Kiralama
- ✓ Ticari ve Hafif Ticari Araç Kiralama



Kayapınar Mahallesi No:32 Dilovası / KOCAELİ

T: 0+90 (533) 379 04 41



www.dogusnakliyat.com.tr



TAŞIMACILIKTA GÜVENLİ YOLCULUĞUN ADRESİ: DOĞUŞ NAKLİYAT

Taşımacılık sektöründe çeyrek asrı aşkın tecrübesiyle hizmet veren Doğuş Nakliyat, kalite, güvenlik ve müşteri memnuniyetini esas alan anlayışıyla sektördeki istikrarlı büyümesini sürdürüyor.

Doğuş Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Murat Erdoğan, firmalarının kuruluşundan bu yana benimsediği disiplinli çalışma anlayışı ve profesyonel hizmet yaklaşımıyla taşımacılık alanında fark yarattığını söyledi.

"KALİTE VE GÜVENLİK VAZGEÇİLMEZ PRENSİBİMİZ"

Murat Erdoğan, yaptığı açıklamada şu ifadelere yer verdi:

"İşimize duyduğumuz saygı, çalışmalarımızdaki titizlik ve müşterilerimize en iyi hizmeti sunma hedefi en temel prensibimizdir. Kaliteli, sağlam, düşük maliyetli ve iş güvenliği yasalarına tamamen uygun hizmet anlayışıyla yolumuza devam ediyoruz."

GENİŞ HİZMET AĞI, UZMAN KADRO

Doğuş Nakliyat; Tenteli Araç Taşımacılığı, Konteyner Taşımacılığı, Lowbed Taşımacılığı, Tank Konteyner ve Likit Taşımacılığı başta olmak üzere firmaların taşıma ve nakliye ihtiyaçlarına uzman kadrosu ve güçlü filosu ile çözüm sunuyor.

ULUSAL VE ULUSLARARASI STANDARTLARLA GÜÇLÜ ALTYAPI

Profesyonel hizmet anlayışlarını resmi belgeler ve kalite sertifikalarıyla desteklediklerini vurgulayan Erdoğan, K1, R1, L2, C1 Yetki Belgeleri, Tehlikeli



Madde Faaliyet Belgesi, ISO 9001, ISO 14001 ve OHSAS 18001 sertifikalarına sahip olduklarını belirtti.

HER KİLOMETRE SİGORTA GÜVENCESİ ALTINDA

Taşınan her yükün İGS ve Yük Taşıma Sigortası kapsamında güvence altına alındığını ifade eden Erdoğan, çözüm odaklı yaklaşımla kaliteyi her zaman ön planda tuttıklarını söyledi.

KİRALAMA HİZMETLERİYLE DE ÇÖZÜM ORTAĞI

Doğuş Nakliyat, taşımacılığın

yanı sıra; Süt Tankı Kiralama, Binek Araç Kiralama, Ticari ve Hafif Ticari Araç Kiralama hizmetleriyle de firmalara kapsamlı çözümler sunuyor.

"AYNI KARARLILIKLA YOLUMUZA DEVAM EDECEĞİZ"

Murat Erdoğan, "Kat ettiğimiz her kilometrede müşterilerimizin güvenini taşıyoruz. Çeyrek asrı aşkın tecrübemizle, aynı sorumluluk bilinci ve kararlılıkla yolumuza devam edeceğiz," ifadelerini kullandı.

LOJİSTİKTE PSİKOLOJİK DAYANIKLILIK TAŞINAN SADECE YÜK DEĞİL!

Lojistik denildiğinde çoğu kişinin aklına ilk olarak hız, planlama, maliyet yönetimi ve zamanında teslimat gelir. Sektörün başarısı genellikle sayılarla değerlendirilir: kaç sevkiyat yapıldı, kaç kilometre kat edildi, kaç saat erken teslim edildi...

Oysa lojistiğin asıl taşıyıcı unsuru, çoğu zaman bu tabloların dışında kalır: insan faktörü.

Bir operasyonun sorunsuz ilerlemesi yalnızca araçların hareket etmesiyle mümkün değildir. Evrakin doğru hazırlanması, depodaki akışın planlanması, ani plan değişikliklerinde sürecin yeniden kurulması ve müşterinin anlık taleplerine hızlı yanıt verilmesi gerekir. Ve tüm bu hareketliliğin merkezinde, görünmeyen ama kritik bir rol üstlenen çalışanlar vardır: krizi büyütmeden çözen, sistemi ayakta tutan, süreci toparlayan kişiler.

Tam da bu noktada önemli bir soru ortaya çıkar:

Bu yoğun tempo içinde lojistik çalışanlarının psikolojik dayanıklılığı nasıl korunuyor? Çünkü lojistikte yük taşınırken aynı zamanda başka bir yük daha taşınır: stres, belirsizlik, sorumluluk baskısı ve sürekli tetikte olma hali.

Zaman Yönetimi Sağlıklı İşliyor mu?

Lojistik dünyasında "acil" kelimesi genellikle tek bir işin tanımı değildir; bir zincirin tamamını etkileyen bir süreçtir. Bir noktada yaşanan gecikme, diğer halkalara anında yansır. Bu nedenle telefonlar arka arkaya çalar, mesajlar üst üste gelir, mail trafiği yoğunlaşır. Bazen mesai biter ama süreç bitmez.



Murat YÜRÜKCÜ

Kocaeli Gebze Yetkili Sas Uygulayıcısı
Uzman Psikolojik Danışman
Gebze Psikoloji
0(539) 643 73 47

Bazen "yarın" denir ama aslında "hemen şimdi" beklenir. Bazen bir gecikme, tüm günün yeniden planlanmasına neden olur. Bu çalışma ritmi, kişinin fark etmeden uzun süre aynı psikolojik modda kalmasına yol açar: alarm hali. Psikoloji literatüründe bu duruma benzeyen bir kavram vardır: hiper-uyanıklık

(hyperarousal). Kişi sürekli "bir sorun çıkabilir" beklentisiyle yaşadığında, zihin bir süre sonra bunu doğal kabul eder. Ancak bu normalleşme, sağlıklı bir uyum anlamına gelmez. Zaman içinde dikkat dağınık, sabır azalır, duygusal yük artar, enerji düşer. En kritik nokta ise şudur: Kişi, kendini yorgun hissetmeyi işin gereği sanmaya başlar.

Belirsizlik Yönetimi:**Görünmeyen****Psikolojik Mesaj**

Lojistik sektörü, belirsizliğin düzenli hale geldiği bir alan gibidir. Gün içinde plan yapılır; rota değişebilir. Evrak kontrol edilir; son dakika bir eksiklik çıkabilir. Teslim zamanı netleşir; trafik, hava koşulları, gümrük süreçleri ya da küresel gelişmeler devreye girebilir.

Bu değişkenliğin içinde çalışan kişinin yaptığı iş, yalnızca operasyon takibi değildir. Aynı anda birden fazla zihinsel yük taşır:

- Kriz anında sakinliğini korumak
- Aynı anda birçok işi takip edebilmek
- Hızlı ve doğru karar vermek
- Müşteri iletişimini sürdürürken çözüm üretmek
- Baskı altında profesyonel kalabilmek

İşte bu noktada “başarılı operasyon” kadar önemli olan bir kavram devreye girer: zihinsel dayanıklılık.

Zihinsel dayanıklılık; hiç yorulmamak değildir.

Zihinsel dayanıklılık; yorgunluk geldiğinde bile kişinin kendini toparlayabilme, odağını yeniden kurabilme ve duygusal kontrolü sürdürebilme becerisidir.

Ancak bu beceri de sınırsız değildir. Desteklenmediğinde zamanla zayıflar ve yıpranır

Tükenmişlik: Sessiz Başlayan Bir Süreç

Lojistikte birçok çalışan dışarıdan güçlü görünür. Çünkü sistemin devamlılığı çoğu zaman onların hızlı çözüm üretmesine bağlıdır. Ancak görünürdeki güç, her zaman içsel iyi oluşu temsil etmez.

Uzun süreli stresin ve baskının ardından çalışanlarda şu belirtiler sık görülür:

- Sürekli zihinsel yorgunluk
- Uykuya dalmakta zorlanma veya kalitesiz uyku
- Sabahları dinlenmemiş uyanma
- Tahammülsüzlük ve ani tepkiler
- Konsantrasyon azalması
- Hata yapma kaygısının artması
- Dalgınlık ve unutkanlık
- İşe karşı motivasyon kaybı

Bu belirtiler çoğu zaman “yoğunluk” kelimesiyle geçiştirilir. “Bu dönem böyle” denir, “işimiz bu” denir. Oysa gerçek şudur: Tükenmişlik, yoğunluğun normalleşmesiyle başlar. Ve zamanında fark edilmezse; kişinin sosyal yaşamına, ilişkilerine, bedensel sağlığına ve iş performansına kadar genişleyen bir etki alanı oluşturabilir.

Zihinsel Dayanıklılığı**Güçlendirmek:****Kurumsal Bir Sorumluluk**

Zihinsel dayanıklılık, “kişinin karakteri” olarak görülmemelidir. Bu, geliştirilebilen bir kapasitedir. Bireysel destek kadar, kurumsal yaklaşım da burada belirleyicidir.

Lojistik sektöründe çalışanların psikolojik sağlığını koruyacak bazı temel adımlar şunlardır:

- 1) Psikolojik destek hizmetleri yaygınlaştırılmalı
Çalışanların ihtiyaç duyduğunda profesyonel destek alabilmesi, hem bireysel iyi oluşu hem de kurum içi sürdürülebilirliği güçlendirir.
- 2) Stres yönetimi ve kriz iletişimi eğitimleri planlanmalı
Kriz sadece operasyonel bir konu değildir. Krizi yöneten insanın iç denge sistemi güçlü olduğunda, süreç daha sağlıklı ilerler.
- 3) Mola kültürü “lüks” değil gereklilik olarak görülmeli

Düzenli mola ve dinlenme sistemi; dikkati artırır, hata oranını azaltır ve uzun vadede performansı korur.

4) Psikolojik güven ortamı oluşturulmalı

Hatanın cezalandırıldığı değil, öğrenmenin desteklendiği ekiplerde çalışanlar sorunları saklamaz, süreç daha erken düzeltilir.

SAS Metodu ile Zihinsel Dayanıklılığı Desteklemek

Lojistik sektörünün yoğun tempo, kriz yönetimi ve belirsizlikle çalışma gerçeği düşünüldüğünde; çalışanların zihinsel dayanıklılığını artırmak adına SAS Metodu gibi yapılandırılmış yaklaşımlar önemli bir tamamlayıcı destek sunabilir. SAS Metodu; bireyin dikkat, odaklanma ve zihinsel toparlanma becerilerini güçlendirmeyi hedefleyen bir yaklaşımdır. Özellikle zihnin dağınık kaldığı, stresin yükseldiği, karar yükünün arttığı dönemlerde kişinin daha dengeli kalmasına ve içsel regülasyon becerisini geliştirmesine katkı sağlayabilir.

Bu nedenle “insanı önceleyen lojistik” anlayışı içinde; psikolojik danışmanlık hizmetleri ve eğitim programlarının yanında SAS Metodu’nun da değerlendirilmesi, çalışan sağlığı ve kurumsal sürdürülebilirlik açısından güçlü bir yatırım anlamına gelir.

Çünkü lojistikte başarı sadece hızla ve rakamlarla ölçülmez; sağlıklı zihinler, güçlü ekipler ve sürdürülebilir insan kaynağıyla kalıcı hale gelir. Kurumsal eğitimler, psikolojik destek ve sas dinleti seansları ile ilgili uzmanlarımızdan ücretsiz ön bilgi alabilirsiniz.

Türkiye'den Avrupa'ya: Güvenle Yükselen Bir Başarı Hikâyesi



İbrahim ERÇAL

Erçal Group Yönetim Kurulu Başkan Yrd. &
İkinci El Grup Ticaret Koordinatörü

"Sadece Araç Değil, Güven Satıyoruz"

" Bugün Türkiye'de ikinci el ağır vasıta denilince akla gelen ilk marka olmamızın arkasında %99 oranında müşteri memnuniyeti yatıyor. Biz sadece araç satmıyoruz; müşterilerimizin tüm ihtiyaçlarına çözüm üreten stratejik bir iş ortağı olarak müşterilerimize hizmet veriyoruz. Türkiye genelindeki 5 şubemizle, yıllık yaklaşık 5.000 araçlık satış hacmimizle, ağır vasıta ekosisteminde "tek çatı altında tam çözüm" sunuyoruz. Müşterilerimize sadece araç değil; finansman, sigorta, takas desteği ve satış sonrası servis hizmetlerini bir arada sunuyoruz.

İkinci El Ağır Vasıta Pazarının Öncüsü Erçal Trucks Global Vizyonuyla Sınırları Aşıyor

Türkiye'deki pazar liderliğini küresel arenaya taşımaya hazırlanan Erçal Trucks, Avrupa'nın lojistik merkezi olan Hollanda'da 11 bin metrekarelik dev bir tesisin inşasına başladı. Bu stratejik hamle ile global ticaret ağını genişletmeyi hedefleyen marka, bir yıl içerisinde Avrupa operasyonlarına hız kazandırmayı planlıyor.

İbrahim Erçal, markanın gelecek vizyonunu şöyle özetliyor:

"Gündemimizde yurt dışına yönelik güçlü bir büyüme var. Hollanda şubemizle birlikte hedefimiz, Avrupa'nın en büyük ilk üç firması arasına girmek. 2025'in zorlu şartlarını kendi finansman gücümüz ve sıkı saha çalışmalarımızla aştık; 2026'da bu global ivmeyle çok daha büyük başarılarla imza atacağız."



Güvenilir İş Ortağınız



Sancaktepe
İSTANBUL



AFT Otomotiv
ANKARA



Bornova
İZMİR

Tekkeköy
SAMSUN

Çatalca
İSTANBUL



✓ SİGORTA - KASKO

✓ 2. EL ALIM-SATIM

✓ ADRESE TESLİM



+90 216 529 00 52

www.ercaltrucks.com



AB-ASYA TİCARET AÇILIMININ KİLİT OYUNCUSU TÜRKİYE

“Global rekabette güç kaybeden Avrupa Birliği, Orta Asya ile güçlü ve modern bir ortaklık kuruyor. AB ekonomilerinin Orta Asya açılımının anahtarı ise Türk taşımacıları oluyor” diyen HİB Yönetim Kurulu Üyesi ve Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi Başkanı Murat Baykara, Avrupa Birliği’nin, Türk taşımacılarının önündeki yapay engelleri kaldırıp, vizeleri kolaylaştırması ve Orta Asya’ya yönelik ticari açılımında, Türkiye ile lojistikte stratejik ortaklık kurması gerektiğini belirtti

Hizmet ihracatçıları Birliği (HİB) Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi, sektörün 2025 yılına ilişkin değerlendirmelerini ve 2026 sonrası hedeflerini paylaşmak üzere Dış Ticaret Kompleksi Şehit Ömer Halisdemir Konferans Salonu’nda bir basın toplantısı düzenledi. Toplantıda konuşan HİB Yönetim Kurulu Üyesi ve Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi Başkanı Murat Baykara, lojistik ve yük taşımacılığı sektörünün yalnızca hizmet ihracatı açısından değil, Türkiye’nin mal ticaretinin sürdürülebilirliği açısından da kritik bir rol üstlendiğini vurguladı. Baykara, “Lojistik ve yük taşımacılığı sektörü; iç pazar büyüklüğü, ihracata sağladığı katkı ve mal ticaretini mümkün kılması nedeniyle ülkemizin en stratejik hizmet sektörlerinden biridir. 2024 yılında Türkiye, 40 milyar doların üzerinde lojistik ve taşımacılık ihracatı gerçekleştirirken, bu rakamın yarısına yakını yük taşımacılığından oluştu. 2025 yılı kasım ayı itibarıyla yıllıklandırılmış olarak lojistik ve taşımacılık ihracatı 42 milyar 250 milyon dolara ulaşırken, bunun 19 milyar 570 milyon dolarlık kısmı yük taşımacılığı ihracatı olarak



kaydedildi” dedi.

ÜYE SAYISI

3 YILDA 2,5 KAT ARTTI

Sektörün kurumsal kapasitesindeki büyümeye de dikkat çeken Baykara, “2022 Ocak ayından bu yana yük taşımacılığı ve lojistik hizmetleri sektöründe faaliyet gösteren Birliğimiz üyesi firma sayısı 255’ten 701’e yükseldi. Bu artışla birlikte sektörümüz, HİB bünyesinde üye sayısı açısından üçüncü sıraya yerleşti. Komitemizin ulusal ve uluslararası alanda çalışmaları, sektörün istek öneri ve sorunlarının çözümü, sektörel destek, kredi, fuar olanakların hayata geçirilmesi sonucunda oluşan bu tablo, sektörümüzün dinamizmini ve ihracat potansiyeline olan

güveni, açıkça ortaya koyuyor” ifadelerini kullandı. Türkiye’nin güçlü ulaşım altyapısının sektöre önemli bir rekabet gücü sağladığını belirten Baykara, liman, havalimanı, karayolu, demiryolu ve stratejik lojistik tesislerin birlikte çalışabildiği bir yapının Türkiye’yi bölgesel bir lojistik merkez haline getirdiğini söyledi. Baykara, “Karayoluyla 1.000-1.200 kilometrelik, havayoluyla ise 3 saatlik uçuş mesafesinde erişilebilen geniş bir talep havzasına sahibiz. Buna düşük riskli ekonomik ortam, güçlü küresel bağlantılar, hizmette verimlilik ve kalifiye iş gücü eklendiğinde Türkiye lojistikte benzersiz bir konuma sahip” diye konuştu.

KARA, HAVA, DENİZ VE DEMİRYOLUNDA GÜÇLÜ BÜYÜME

Uluslararası yük taşımacılığında karayolunun özellikle AB ve sınır komşularıyla ticaretle belirleyici rol oynadığını vurgulayan Baykara, "Son 10 yılda karayolu ile taşınan ihracat yaklaşık yüzde 55 arttı. 2014'te 55,3 milyar dolar olan karayolu taşımacılığı ihracatı, 2024'te 85,8 milyar dolara ulaştı" dedi.

Deniz taşımacılığında ise 2014-2024 döneminde konteyner taşımacılığının TEU bazında yüzde 62, elleçlenen yük miktarının ise ton bazında yüzde 38 arttığını aktaran Baykara, liman altyapısının güçlendirilmesinin kritik önem taşıdığını vurguladı. Baykara, limanların demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi, depolama alanlarının artırılması ve transit taşımacılığı kolaylaştırarak uygulamaların devreye alınmasının Türkiye'nin küresel rolünü güçlendireceğini ifade etti.

Havayolu taşımacılığının ihracattaki payının değersel olarak yüzde 13 seviyesinde olduğunu belirten Baykara, 2013'ten bu yana ton bazında ortalama yüzde 47'lik bir artış yaşandığını söyledi. 2024 yılında Türkiye'nin havayolu ile ihracatında ilk beş ülkenin Birleşik Arap Emirlikleri, ABD, Birleşik Krallık, Irak ve KKTC olduğunu belirten Baykara, "Demiryolu taşımacılığında ise Türkiye, Avrupa'dan Orta Asya ve Çin'e uzanan hatlarda önemli bir geçiş ülkesi konumunda. Altyapı yatırımlarının artırılmasıyla bu alandaki potansiyeli daha etkin kullanılacaktır diye düşünüyoruz" dedi.

ORTA KORIDOR VE KALKINMA YOLU ÖNEMLİ

Baykara, önümüzdeki beş yıllık süreçte üç katına çıkacağı hesaplanan Avrupa-Asya ticaretinde en verimli alternatiflerden biri olan Orta Koridor'un, Türkiye'yi küresel transit taşımacılığın merkezlerinden biri haline getirme potansiyeli taşıdığını belirterek, "Orta Koridor, Kalkınma Yolu, Via Carpatia ve Kuşak-Yol projeleriyle kesişen bu süreçte Türkiye'nin rolü daha da güçleniyor. HİB koordinasyonunda, bu koridorların etkinliğini artıracak analizler yapılacak ve Türkiye liderliğinde gerekli adımlar için uluslararası lobi çalışmaları yürütülecek" dedi.

Bu kapsamda 2025 yılında HİB Yük

Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetler Komitesi olarak yürütülen kapsamlı araştırmalar hakkında da bilgi paylaşan Baykara, Hazar Geçişli Orta Koridorun artık sadece alternatif bir ulaşım koridoru olmaktan çıkarak, global bir ticaret rotası, küresel ticaret için son derece kritik hale gelen bir altyapı olduğunu kaydetti. Baykara ayrıca araştırma sonuçlarının Orta Koridorun dünya ticaretine vaat ettiği daha kısa mesafelerde, daha hızlı transit süreleri, daha düşük maliyet ve güvenilirlik avantajlarının sağlanabilmesi için Avrupa Birliği'nin son dönemde Orta Asya'yı stratejik bir öncelik olarak tanımlayıp bu bölgeye yönelik yatırımlarını hızla yoğunlaştırdığını; ancak, AB'nin aradığı rekabetçi geleceği inşa edebilmek için Orta Koridorun sürdürülebilirliğinin anahtarı konumundaki Türkiye ile lojistik bağlantılarının acilen sorunlardan arındırılması ve güçlendirmesi gerektiğini



net bir şekilde ortaya koyduğunu vurguladı. Türk taşımacılarının, ihracatın ve ticaretin gelişimine ve Türkiye'nin küresel rolüne katkıda bulunacağını ifade eden Baykara, "AB'nin altıncı en büyük ticaret ortağı ve Avrasya lojistiğinde önemli bir merkez olan Türkiye, yitirdiği rekabet gücünü yeniden yakalama arayışındaki Avrupa Birliği için Orta Koridor üzerinden dünyanın en verimli enerji ve kritik hammadde kaynaklarına sürdürülebilir şekilde erişiminin anahtarını elinde tutuyor. Ancak Türkiye ve AB ülkeleri arasındaki ticaretin lojistiğinde yaşanan karayolu transit kotaları ve sürücü vizeleri gibi tarife dışı kısıtlamalar, yarısından fazlası karayoluyla gerçekleşen AB-Türkiye ticaret akışlarının maliyetini artıran verimsizliklere yol açmakla kalmayıp, AB'li şirketlerin Kafkasya ve Orta Asya ile ticaret

bağlantılarını geliştirmelerini de engelliyor" dedi.

Baykara, vize kısıtlamaları ve kota sınırlamalarının Türkiye-AB ticaretine getirdiği ek maliyetlerin yükseldiğine dikkati çekerek, kritik AB koridorlarında ticaret lojistiğinde verimsizlik yaratan kota kısıtlamalarının AB-Türkiye lojistik ilişkilerinde yapılacak acil ve makul düzenlemeler yoluyla kaldırılması halinde, Türkiye'nin AB'ye ihracat kapasitesinde yüzde 12 düzeyinde artış sağlanabileceğini açıkladı.

NET HEDEFLER, NET YOL HARİTASI

Sektörün güçlü yanlarını ve fırsatlarını net biçimde gördüklerini vurgulayan Baykara, "Coğrafi konumumuz, güçlü ulaşım altyapımız, güçlü taşımacılık ve lojistik firmalarımız, THY Cargo'nun küresel ağı, uygun iş gücü maliyetleri ve dünya ticaretinin güncel gereksinimleri ve krizlerle başa çıkma endişeleri doğrultusunda geliştirilen

uluslararası taşımacılık koridorlarında stratejik konumda yer almamız en önemli avantajlarımız. Yurt dışı yatırım fırsatları, sınır komşularımızla yapılabilecek iş birlikleri ve alternatif güzergâh potansiyeli ise önümüzdeki dönemin en büyük fırsat alanları" diye konuştu. Baykara, sektör olarak hedeflerini "Mal ihracatıyla birlikte büyüyerek yük taşımacılığı ve lojistik gelirlerimizi orta vadede 40 milyar doların üzerine çıkaracağız. 2030 yılında Asya-Avrupa taşımalarında Türkiye'nin transit gelir payını yüzde 30'a yükseltmek hedefindeyiz. Ayrıca, Orta Koridor'u en cazip güzergâh haline getirmek, e-ticaret taşımacılığında bölgesel merkez olmak, lojistik maliyetlerini azaltmak ve Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi'nde ilk 25 ülke arasına girmek istiyoruz. Sınır geçişlerini hızlandırarak ihracatta beklemeleri azaltmak da öncelikli hedeflerimiz arasında yer alıyor" sözleriyle özetledi.

AFET LOJİSTİĞİ NASIL OLMALI?

Afet durumlarında, insani yardım malzemelerinin ihtiyaç sahiplerine ulaştırılmasına Afet Lojistiği (Disaster Logistics) adı verilmektedir.

Depolama ve Katma Değerli Hizmetler, Taşımacılık, Risk ve Sigorta, Gümrük ve Terminal Hizmetlerinden oluşan bütünlük bir sistemdir. Bu faaliyetlerin birbirleriyle entegre ve senkronize bir şekilde yapılmasıyla başarıya ulaşılabilir. Afetler aşağıdaki şekilde iki gruba ayrılmaktadır:

1. DOĞAL AFETLER

- Yavaş Gelişen Doğal Afetler (şiddetli soğuklar, kuraklık, kıtlık vb.)
- Ani Gelişen Doğal Afetler (depremler, seller, toprak kaymaları, kaya düşmeleri, çığ, fırtınalar, hortumlar, volkanlar, orman yangınları, tsunami, vd)

2. DOĞAL OLMAYAN AFETLER

(nükleer, biyolojik, teknolojik, kimyasal, savaş, kaza, yangın, vd)

Afetler; Klimatik, Jeolojik, Biyolojik, Sosyal ve Teknolojik Afetler olarak da sınıflandırılmaktadır (Tablo 1). Farklı afet türleri farklı afet lojistiği çalışmaları gerektirecektir. Örneğin Kimyasal Biyolojik Radyasyon ve Nükleer (KBRN) kaynaklı afetlere yönelik lojistik çalışmalar, son derece uzmanlık gerektiren çalışmalardır. Kaynakların verimli kullanımı

açısından farklı afet türlerini dikkate alan ortak bir afet lojistik planı oluşturulmalıdır. Afet lojistik planının ülke, bölge, il, ilçe, mahalle ve bina/ tesis şeklinde hiyerarşik yapıda olması, birbiriyle entegrasyonunun sağlanması, simülasyon çalışmaları ile sınanması, eğitim ve tatbikatlar ile içselleştirilmesi gerekmektedir. Afet Lojistiğinin; afet yönetiminin hazırlık (afet öncesi), müdahale (afet esnası), iyileştirme ve yeniden kurma (afet sonrası) aşamaları ile paralellik göstererek uygulanması gerekmektedir. 6 Şubat depremi ani gelişen jeolojik doğal afet türündendir.

İnsani yardımı lojistiğinde önemli olan;

- Doğru Malzemeyi,
- Doğru Kişiye,
- Doğru Miktarda,
- Doğru Nitelikte,
- Doğru Zamanda ve
- Doğru Yerde

ulaştırabilmektedir. Lojistiğin yedi doğrusunda olan "Doğru Maliyet" terimi özellikle afet anında uygulanan insani yardım lojistiğinde söz konusu değildir.



Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ

Maltepe Üniversitesi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü Başkanı
Lojistik Derneği (LODER) Başkanı
mehmettanyas@gmail.com

Sürekli gelişim için performans yönetimi önemlidir. Bu nedenle afet öncesi, sırası ve sonrasına ilişkin afet lojistiği performans göstergeleri belirlenmeli, ölçülmeli, başka ülkeler ile kıyaslanmalı, gerekli analizler yapılmalı ve iyileştirici önlemler alınmalıdır. Afet öncesi performans yönetimi için il ve ilçe bazında afet lojistiğine hazırlık indeksi oluşturulmalıdır.

Türkiye Afet ve Acil Durum Yönetim Stratejik seviyede Türkiye Afet Yönetim Stratejisi (TAYS) altında yer almaktadır. Taktik düzeyde afet öncesine yönelik "Türkiye Afet Risk Azaltma Planı (TARAP)", afet esnasına yönelik "Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)" ve afet sonrasında yönelik "Türkiye Afet Sonrası İyileştirme Planı (TASİP)" öngörülmüştür. TARAP ve TAMP yayımlanmış, TASİP hazırlık aşamasındadır. Operasyonel düzeyde 81 il bazında hazırlanmış ve yayımlanmış olan "İl Afet Risk Azaltma Planları (İRAP)" ve "İl Afet Müdahale Planları (TAMP)" bulunmaktadır. Ancak bu planlar lojistik kavramını bir bütün olarak

almamakta ve her çalışma grubunda ayrı ayrı öngörülmektedir. Lojistikte etkinlik ve verimlilik merkezi ve bütünlük planlamaktan geçmektedir.

Ülkemizde afetlere etkin müdahaleyi sağlamak amacıyla 2014 yılında Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) hazırlanmış ve güncellenmiş hali 24 Şubat 2022 tarihli ve 31760 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. TAMP'nın amacı; afet ve acil durumlara ilişkin müdahale çalışmalarında görev alacak çalışma grupları ve koordinasyon birimlerine ait rolleri ve sorumlulukları tanımlamak, afet öncesi, sırası ve sonrasındaki müdahale planlamasının temel prensiplerini belirlemektir. TAMP, ülkemizde yaşanabilecek her tür ve ölçekte, afet ve acil durumlara müdahalede görev alacak bakanlık, kurum ve kuruluşlar, özel sektör, STK'lar ve gerçek kişileri kapsar. TAMP ile entegre planlama yaklaşımı ve modüler yapıyla afet sırasındaki operasyon risklerini en aza indirecek bir sistem kurgulanmıştır.

TAMP Kapsamında oluşturulan çalışma grupları ve lojistik faaliyet yoğunluğu Tablo 3'de verilmiştir. Tablodan görüldüğü üzere lojistik faaliyetlerin en yoğun olduğu çalışma grupları "Nakliye", "Aynı Bağış Depo Yönetim ve Dağıtım" ile "Teknik Destek ve İkmal"dır. Tüm afet lojistiği çalışmalarının temeli, risk yönetimine dayanmaktadır. Öncelikle insan hayatı olmak üzere tüm kayıp ve hasarları lojistik açılarından azaltmanın yolu, risklerin doğru belirlenmesi ve buna uygun şekilde afet lojistik planının hazırlanmasından geçmektedir. Risk azaltma çalışmaları afet yönetiminin en önemli aşamasıdır. Afetler, insanların toplu olarak bulunduğu yer ve zamanlarda olabilir. Bölgede çok değerli tarihi eserler, tüneller, önemli enerji, sanayi ve ulaştırma tesisleri olabilir. Afet lojistik planı riske dayalı planlamanın bir sonucu olmalıdır. Özellikle kurulan, kurulmakta ve kurulacak olan Lojistik Köy/Merkezlerin afet lojistiği açısından konumları ve rolleri iyi belirlenmelidir. Sonuç olarak Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) dikkate alınarak "Türkiye Afet Lojistik Sistemi" nin yukarıdaki konular dikkate alınarak hazırlanması gerekmektedir.

Afet lojistik sistemi kapsamında planlanması gereken faaliyetler aşağıda belirtilmektedir:

Talep ve Stok Yönetimi:

- Afet ve acil durumlar çeşitlidir. Bu çerçevede ülke, bölge, kent ve ilçe bazında tehlike olasılığına göre kaybedilecek değerleri oluşturan risklerin ve şiddetinin dinamik senaryolar bazında hesaplanması, belirsizliklerin mümkün olduğunca belirli hale getirilmesi gerekmektedir.
- Risk ve şiddete göre etkilenecek canlı (insan ve hayvan) sayısı ve özellikleri ile gereksinim duyulacak can ve mal kurtarma, sağlık, iaşe, ibate, güvenlik, mal ve çevre koruma, sosyal ve psikolojik destek yardım malzemesi miktarlarının mevsimsel özelliklere ve zamana (1.saat, 3.saat, 24.saat, 72.saat, 1.hafta, 1.ay, vd) göre belirlenmesi gerekir. Bu çerçevede öncelikle anlık ve doğru bilginin temini gerekmektedir. Bilgi toplama; uydu görüntüleri, telsizli, insansız hava araçları ve görüntü işleme yazılımları ile yapılabilir. Yapılıyorsa mahalle ve köy bazında akredite olmuş kişiler kendi alanlarından bu bilgileri toplayıp aktarabilirler. Böylece hangi lokasyonda hangi malzemelere

gereksinim olduğu tespit edilebilir. Haberleşme kanallarının devreye alınmasında gecikme ve aksaklıklar olmaması öncelikle sağlanmalıdır. Etkin bir lojistik için anlık ve doğru bilgi en temel koşuldur.

- Afet anında etkin lojistik; talep, stok ve tedarikin hızlı ve doğru bir şekilde dengelenmesine bağlıdır. Dolayısıyla tüm yardım malzemelerini lokasyon ve miktar bazında izleyen ve gelişmelere göre yönlendirmelerin yapılabileceği bir yazılım eksikliği yaşanan depremde önemli ölçüde hissedilmiştir. Bu sistem için deprem bölgesinden veri toplama oldukça zor olsa da mutlaka aşılması gereken bir zorluktur. En azından hangi malzemenin ne miktarda ne kadar teslim edildiği bir şekilde kayıt altına alınmalıdır. Afetin başlangıç aşamasında malzemelerin yeterli bilgi eksikliğinden dolayı itme esaslı (tahmin bazlı) olması doğaldır. Ancak sonrası kaynak israfını önlemek için çekme esaslı (talep bazlı) sisteme geçilmesi gerekmektedir.

- Afet lojistiğinin tedarik zinciri bakış açısıyla gerçekleştirilmesi, gereken noktada, gereken zaman ve miktarda yardım malzemesi dağıtımının ihtiyaç noktalarına yakın geçici dağıtım merkezleri yoluyla sağlayacak şekilde mümkün olduğunca çekme esaslı tedarik zincirinin (tedarik ağının) oluşturulması, gerçek gereksiniminin hızla belirlenerek uygun tedarik kaynaklarından tedariki, afet bölgelerine hangi malzemenin hangi depodan hangi sırayla besleneceğinin belirlenmesi gerekir. Bu depo yerlerinin önceden ülkedeki hızla belirlenerek uygun tedarik kaynaklarından tedariki, afet bölgelerine hangi malzemenin hangi depodan hangi sırayla besleneceğinin belirlenmesi gerekir. Bu depo yerlerinin önceden ülkedeki hızla belirlenerek uygun tedarik kaynaklarından tedariki, afet bölgelerine hangi malzemenin hangi depodan hangi sırayla besleneceğinin belirlenmesi gerekir.

- Yardım ulaştırılacak lokasyonlarda akredite bölge temsilcilerinin dar bölge (zone) ve adres bazında periyodik bilgi toplayarak afet lojistik merkezine talep geçebileceği bir sistem oluşturulmalıdır. Bu şekilde bölge temsilcileri yoluyla sahadan toplanacak teyitli ihtiyaç ürün tespiti yapılacak ve tam zamanlı talep planı oluşturulması sağlanacaktır.

- Yardım malzemelerinin tedariki, depolardan ve tedarikçilerden sağlanır. Depo stokları yetmediği zaman hızla yurt içi ve dışı üreticilerin (çadır, uyku tulumu vd.) devreye girmesi gerekmektedir. Dolayısıyla tedarikçilerle önceden anlaşmalar yapılmış olmalıdır. İnsani Yardım Malzemelerinin tedarik kaynaklarından (depo, tedarikçi, vd.) temin şekli ve sürelerinin

belirlenerek sürekli akışının sağlanmasına yönelik sistem oluşturulmalıdır.

- Afet bölgesine; herkesin, her türlü yardımı göndermesi kaynaklı karmaşıklıkların olmaması gerekir. Yardımların; öncelikle gereksinmelere göre belirli sırayla belirli depolarda toplanması, tasnif edilmesi ve zamanı geldiğinde gönderilmesine yönelik bağış ve kaynak yönetim sisteminin oluşturulması gerekmektedir. Afet sonrası yurtdışı ve yurtiçi aynı yardımların toplanması, ayrıştırılması, muayenesi, depolanması, taşınması ve dağıtımını iyi planlanması gereken bir süreçtir. Bu sürecin bir merkezden yönetimi gerekir. Bu işin Sivil Toplum Örgütleri (STK) ve kişiler bazında birbirlerinden habersiz şekilde yapılması yardım malzemelerinin bazı dağıtım yerlerinde fazladan bulunmasına, bazı yerlerde ise hiç olmamasına neden olacak, depolama, dağıtım, yükleme-boşaltma işlerini aksatacak, belki depolanacak yer bulunamayacaktır. Dolayısıyla yardım malzemelerinin il ve ilçe bazında toplanması, toplandığı noktada muayenesinin yapılması, ayrıştırılması, etiketlenmesi ve merkezden görülebilir bir stok kontrol sistemine girilmesi, afet bölgelerinin taleplerinin bu sisteme işlenmesi ve hızlı bir planlama ile taşıma ve dağıtımın gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla son derece dinamik, riske dayalı talep planlama özellikleri olan çoklu lokasyonlu bir stok yönetim yazılımına gereksinim vardır. Bu yazılımın otomatik veri toplama sistemleriyle desteklenmesi, tedarik, transit ve afet bölgesi yardım malzemesi stoklarının takibine ve yönlendirilmesine yönelik olması gerekmektedir.
- Erken uyarı sisteminin lojistik sistem ile entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir.
- Afet lojistiğine ilişkin tüm istatistik verilerin toplanması ve değerlendirilmek üzere muhafazası gerekmektedir.

Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler:

- İş makinasız arama-kurtarma, ısıtıcısı olmayan çadır, battanibesiz yatak vd. gibi olumsuz durumların oluşmaması için malzeme ve ekipmanların (arama-kurtarma, barınma, beslenme, sağlık, vd.) mümkün olduğunca standardize edilmesi, tedarik kaynaklarının, temin şekli ve sürelerinin belirlenmesi gerekir. İnsani Yardım Malzemeleri (beslenme, hijyen, sağlık, vd.) mümkün olduğunca lojistik ilkeler (birim yük oluşturma, koli, palet vd.) doğrultusunda standardize edilmeli (5 kişilik ve bir haftalık aile gıda kiti, erkek ve kadın hijyen kiti/paketi vd.) ve bu kolilerin hızla elleçlenmesi ve/veya tedarik sistemi oluşturulmalıdır.
- Koli ve palet istifleme talimatları oluşturulmalıdır.

Depolama ve Dağıtım Merkezleri:

- Gereksinim duyulacak yardım malzemelerinin özellik ve miktarlarına göre depo yer, özellik (fiziki koşullar) ve büyüklüklerinin matematiksel model ile belirlenmesi, depoların afetten etkilenmeyecek ve afete yanıt hızının en yüksek düzeyde olmasını sağlayacak yerlerde olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir.
- Afet bölgesinde yardım malzemelerinin muhafazası ve dağıtımı önem arz eden başka bir noktadır. Afet öncesi gelen malzemelerin boşaltma ve depolama yerlerinin belirlenmesi, ileri dağıtım noktalarının ve sisteminin (merkezi ve ademi merkezi) tespiti, gerçek ihtiyaç sahiplerine malzeme verilmesi ve mükerrer dağıtım yapılmaması gerekmektedir. Bazı malzemelerin tehlikeli (yanıcı, parlayıcı ve patlatıcı) madde, bazı malzemelerin soğuk zincir (donuk, soğuk ve serin) kapsamında olduğu söz konusu sistemler kurulurken dikkat edilmesi gereken özelliklerdir. Dolayısıyla depo çeşitlendirme veya aynı depoda farklı malzemelerin muhafazası karar verilmesi gereken konulardır.
- Bireysel İnsani Yardım Malzemelerinin ilçe ve/veya mahalle bazında toplanması için "Toplama Merkezleri" yerleri, konumları, işleyişi, verimliliği, iş sağlığı ve güvenliği kuralları belirlenmelidir.
- Toplama Merkezlerinden ve/veya doğrudan gelen İnsani Yardım Malzemelerinin konsolide edildiği İl Afet Lojistik Merkezleri yerleri konumları, işleyişi, verimliliği,

iş sağlığı ve güvenliği kuralları belirlenmelidir.

- Altyapısının eksik olduğu depolarda jeneratör destekli aydınlatma ve ısıtma sistemleri kurulması sağlanmalıdır.
- Depo ve dağıtım merkezlerinde sabit ve yeter sayıda görevli personel ile gönüllülerden oluşan vardiya sistemleri oluşturulmalıdır.
- Bu depolardaki özellikle sağlık ve gıda ürünleri başta olmak üzere malzemelerin sağlamlığı ve kullanılabilirliğinin sürekli kontrol edilmesi gerekmektedir.
- İhtiyaç duyulan yerlerde hızlı araç yüklemeleri için seyyar yükleme rampalarının kullanılması sağlanmalıdır.
- Deprem bölgesinde, yardım malzemesi ileri dağıtım merkezleri, iş süreçleri ve dağıtım öncelikleri belirlenmelidir.
- Bölgedeki depo ve dağıtım merkezlerinden ihtiyaç sahiplerine hızlı dağıtım (mikro dağıtım) sistemi oluşturulmalıdır.
- Teslimatların planlandığı gibi ilgili kişiye teslim edildiğine dair imzalı ve fotoğraflı teslim belgelerinin toplanması sağlanmalıdır.
- Hazır olan ürünlerin sevkiyatı için malzemenin araç beklemesi değil, aracın malzeme beklemesi sisteminin oluşturulması esas alınmalıdır.
- Ürün ve iş güvenliği açısından depolarda palet ve yük streçleme makinaları olmalıdır.

Taşımacılık:

- Farklı kurumsal ve bireysel ürün gönderileri taşımacılık taleplerini hızla karşılama sistemi oluşturulmalıdır. Düzenli araç tedarikinin sağlanabileceği bir sistem kurulmalıdır. Farklı taşımacılık modlarını dikkate alan bir taşımacılık sistemi oluşturulmalıdır. Bölgenin özelliklerine göre taşımacılık zincirinin, karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu seçenekleri birbirlerini yedekleyecek şekilde oluşturulması, duruma göre özel amaçlı taşıma araçlarının (helikopter gibi) kullanılması, operasyon, araç, kap ve dayanıklı tüketim malzemelerinin izlenmesi, öngörülemez gelişmelere göre hızlı önlemler alınması için mümkün olduğunca ortak iletişim standartları, ortak yardım gereksinim portalı, coğrafi bilgi sistemleri ve kablosuz iletişim teknolojilerinin kullanılması, bu zincirde oluşan aksaklıkların öncelikle çözülmesi gerekir.
- Afet lojistik merkezlerinden

deprem bölgesine olan taşımacılık sisteminin izlenebilirliği oluşturulmalıdır. Taşımanın izlenebilirliği sayesinde hem stokun gerçek zamanlı kontrolü hem de malzeme ve araç güvenliği sağlanacaktır.

- Araç yükleme planlarında istiap haddelerinin aşılmasını önlemek ve olası kazaları minimize etmek adına kantar kullanımı mümkün olan lokasyonlarda kullanılmalıdır.
- Talep gelmediği sürece acil sevkiyatlar hariç sevkiyatlar iyi planlamalı, böylece etkin bir trafik akışı sağlanmalıdır.
- Stokta mevcut pişirilebilir gıdaların teyit edilmiş aş evlerine, öğrenci yurtlarına, geçici konaklama vb. noktalara gönderilmesi sağlanmalıdır.
- Afetzedelerin tahliyesi başlı başına bir lojistik süreçtir. Bu noktada afetzedelerin nerelerde toplanacağı, afetzedelerden tahliye edileceği nokta konusunda tercihlerinin alınması, tahliyede görev alacak personelin belirlenmesi, bu personelin tercih başka illerden gelecek kişilerden olması, afetzedelerin nerelerde tahliye personeli ile buluşturulacağı, hangi illere hangi araçlarla afetzedelerin taşınacağı ve bu illerdeki geçici iskanların planlanması gerekmektedir.
- Bölgenin sosyo-ekonomik ve kültürel özellikleri dikkate alınarak depo ve taşımacılık ile hasar gören alanlarda ürün ve araç güvenliğinin sağlanması gerekmektedir.
- Bölge ve bölge dışındaki insan gücü ve altyapı kaynaklarının etkin kullanılması, iletişim ve koordinasyonunun sağlanması, gerçekleştirilecek faaliyetlere göre akredite edilmiş kuruluşların ve uzman lojistik takımların oluşturulması, lojistik sektörden uzmanlıklarına göre destek alma yönetim sisteminin geliştirilmesi (soğuk zincir, gıda, atık, moloz, mikro dağıtım, vd.), lojistik takımlar arası koordinasyonun sağlanması gerekir.
- Kurulmakta olan lojistik köy/merkezlerin İnsani Yardım Lojistiği açısından tasarlanması ve ruhsatlandırılması, bu merkezler içinde bir afet lojistik alt yapısının oluşturulması gerekir.
- Barınma, Çöp Toplama, Dezenfeksiyon, vd. standartların bölge özelliklerine göre belirlenmesi ve lojistiğinin oluşturulması gerekmektedir.

YEŞİLİN MAVİYLE BULUŞTUĞU ŞEHİR: GİRESUN

Karadeniz'in incisi Giresun, doğal güzellikleri, köklü tarihi ve üretim gücüyle Türkiye'nin en özgün şehirlerinden biri olma özelliğini taşıyor. Doğayla iç içe yaşamı, zengin kültürel mirası ve tarımda öncü rolüyle Giresun, hem yaşamak hem de yatırım yapmak için dikkat çeken bir şehir olarak öne çıkıyor.

Giresun, yemyeşil yaylaları, fındık bahçeleri, dereleri ve Karadeniz'e uzanan sahil şeridiyle doğaseverler için adeta bir açık hava cenneti. Türkiye'de denize en yakın ada olma özelliğini taşıyan Giresun Adası, tarihi ve mitolojik hikâyeleriyle şehrin simgeleri arasında yer alıyor. Kuzalan Şelalesi, Kulakkaya Yaylası ve Mavi Göl gibi doğal güzellikler, her yıl binlerce ziyaretçiyi kendine çekiyor.

TARİH VE KÜLTÜRÜN İÇ İÇE GEÇTİĞİ BİR ŞEHİR

Antik çağlardan günümüze uzanan tarihiyle Giresun, Roma, Bizans ve Osmanlı izlerini bir arada barındırıyor. Giresun Kalesi'nden şehri izlemek, ziyaretçilere hem tarihi hem de eşsiz bir manzara sunuyor. Kendine has halk oyunları, kemençesi, horonu ve yöresel mutfağıyla Giresun, Karadeniz kültürünün en canlı şekilde yaşatıldığı şehirlerden biri.

FINDIĞIN BAŞKENTİ

Dünya fındık üretiminin önemli bir bölümünü karşılayan Giresun, ekonomisini büyük ölçüde tarıma dayandırıyor. Özellikle "Giresun kalite" olarak bilinen fındık, hem iç piyasada hem de ihracatta büyük değer taşıyor. Tarıma dayalı sanayi, gıda işleme tesisleri ve kooperatifleşme çalışmalarıyla şehir ekonomisi her geçen gün daha da güçleniyor.

YATIRIM VE TURİZMDE



YÜKSELEN POTANSİYEL

Son yıllarda turizm yatırımları, altyapı projeleri ve ulaşım olanaklarındaki gelişmeler Giresun'un cazibesini artırıyor. Yayla turizmi, doğa sporları ve gastronomi alanlarında önemli fırsatlar sunan şehir, sürdürülebilir turizm anlayışıyla geleceğe emin adımlarla ilerliyor.

SAMİMİ, HUZURLU VE ÜRETKEN

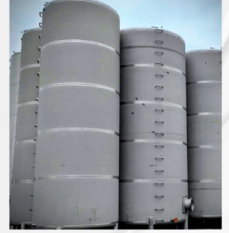
Giresun, sadece doğal ve ekonomik zenginlikleriyle değil, insanıyla da fark yaratıyor. Misafirperverliğiyle tanınan Giresun halkı, şehirde huzurlu ve güvenli bir yaşam ortamı sunuyor. Büyük şehirlerin karmaşasından uzak, doğayla iç içe bir yaşam arayanlar için Giresun önemli bir alternatif oluşturuyor.

Yeşilin her tonunu barındıran doğası, üretim gücü ve kültürel zenginliğiyle Giresun, Karadeniz'in yükselen değeri olmaya devam ediyor.





ÖNERSAN DENİZCİLİK MAKİNA İNŞAAT SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.
ÖNERSAN MARINE MACHINERY CONSTRUCTION INDUSTRY AND TRADING CO. LTD.



HİZMETLERİMİZ:

Basınçlı Kaplar

Karbondioksit Tankları

Boru Spool İmalatı

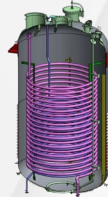
Eşanjörler

Kriyojenik Tanklar

LNG Sistemleri

Filtre Seperatörler

LPG Tankları



Ofis - Office : Doğu Mah. Gazipaşa Cad. Aral İş Hanı No:31 Pendik, İSTANBUL, TURKEY

Fabrika - Factory: Balçık Mahallesi, 3276 Sokak No: 7 Gebze, KOCAELİ, TURKEY

Telefon +90 532 544 47 26 / +90 530 736 04 84

E-Posta / E-mail: info@oner-san.com / yahya@oner-san.com



KARADENİZ'İN YEŞİL YÜZÜ: RİZE

Doğası, tarihi, kültürü ve dünyaca bilinen çayıyla Rize, Karadeniz Bölgesi'nin simge şehirlerinden biridir. Dağların eteklerinden denize uzanan yemyeşil çay bahçeleri, kente hem eşsiz bir manzara hem de güçlü bir kimlik kazandırır.



geleneği hâlâ canlılığını korur. Yaz aylarında yaylalarda düzenlenen şenliklerde tulum ve kemençe eşliğinde horonlar oynanır. Ahşap evler, taş kemer köprüler ve yaylalar, kentin kültürel mirasını yansıtan önemli unsurlardır.

YÖRESEL LEZZETLER

Rize mutfağı, Karadeniz'in doğal ürünleriyle zenginleşmiştir. Muhlama (kuymak), karalahana çorbası, karalahana sarması ve mısır ekmeği en bilinen yöresel yemekler arasındadır. Hamsi ise pilavdan tavaya kadar farklı tariflerle sofralarda yer alır. Tatlı olarak laz böreği, Rize mutfağının en özgün lezzetlerinden biridir.

KEŞFEDİLMİYİ BEKLEYEN BİR KARADENİZ ŞEHİRİ

Bugün Rize; çay bahçeleri, yaylaları, tarihi dokusu ve zengin mutfağıyla yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Doğa, kültür ve lezzetin iç içe geçtiği bu şehir, Karadeniz'i yakından tanımak isteyenler için eşsiz bir durak olmaya devam ediyor.

Rize'nin tarihi Antik Çağ'a kadar uzanmaktadır.

Bölge, Roma ve Bizans dönemlerinden sonra 1461 yılında Osmanlı hâkimiyetine girmiştir. Tarih boyunca önemli bir yerleşim alanı olan Rize, Cumhuriyet döneminde çay tarımının başlamasıyla büyük bir dönüşüm yaşamış ve Türkiye'nin çay üretim merkezi haline gelmiştir.

ÇAYIN BAŞKENTİ RİZE

Rize, Türkiye'de çay denildiğinde akla gelen ilk şehirdir. 1940'lı yıllarda başlayan çay üretimi, bugün kentin ekonomisinin temelini oluşturmaktadır. Yamaçlara kurulan çay bahçeleri, Rize'nin simgesi haline

gelmiş; çay, yalnızca bir tarım ürünü değil, günlük yaşamın ve kültürün vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Rize'de çay, misafirperverliğin en önemli göstergesi olarak ikram edilir.

GELENEKSEL KÜLTÜR VE YAYLA YAŞAMI

Rize kültürü, doğayla iç içe şekillenmiştir. Yaylacılık





LİKİTDER

LİKİT VE DÖKME ÜRÜN TAŞIMACILAR DERNEĞİ

Likit Taşıma Dünyasında Yeni Bir Soluk



Üyelik Başvuru:
info@likitder.org



simpet
akaryakıt

Servis Hizmetleri Turizm Taşımacılık
Tic. San. A.Ş.

- Bursa merkezli firmamız Türkiye'nin her yerine dökme yakıt (toptan akaryakıt) satışı yapmaktadır.
- Taşıt tanıma distribütörlüğümüz mevcut olup; tüm illerde ticari/ perakende taşıt tanıma sistemi ile akaryakıt satış imkanlarımız mevcuttur.



SİMPET AKARYAKIT TİC. VE SAN. A.Ş.

Gaziakdemir Mah. Mudanya Cad. Merinos Kavşağı No:6 Osmangazi/BURSA

Tel: 0 224 234 22 22 - 0536 266 42 31

e-Mail : info@simpet.com.tr

Web : www.simpet.com.tr



BP İSTASYONU

Uludağ Şube

Ürünlü Mah. İzmir Yolu Cad.

No:475/1 Nilüfer/BURSA



PETROL OFİSİ İSTASYON

Samanlı Şube

Samanlı Mah. Yücel Cad.

No: 31 Yıldırım/BURSA



TOTAL İSTASYON(merkez)

Merinos (Merkez) Şube

Mudanya Cad. Merinos Kavşağı

No: 6 Osmangazi/BURSA



TOTAL İSTASYON

Nilüfer Şube

Ođunluk Mah. İzmir Yolu Cad.

No:6 Nilüfer/BURSA

RoutasLogistics

Lojistik sürecinizi tek çatı altında yönetin

Uluslararası Hava, Kara ve Deniz Taşımacılığı, Depolama ve Gümrük Süreçlerinizi Tek Çatı Altında Yönetin.



Havayolu Taşımacılığı



Karayolu Taşımacılığı



Denizyolu Taşımacılığı



Depolama Ve Antrepo



Gümrükleme



Dış ticaret ve tedarik zinciri



Kontrat Lojistiği

Tedarik Zincirinizin Her Aşamasında Yanınızdayız.

Hakkımızda

Routas Logistics, uluslararası taşımacılık, yurt içi taşımacılık, depolama ve gümrükleme hizmetlerini entegre bir şekilde sunan Türkiye merkezli 2017 yılında kurulmuş bir lojistik hizmet sağlayıcısıdır. Kara, hava ve deniz taşımacılığında uzmanlaşan firmamız, Türkiye'den dünyanın dört bir yanına ve dünyanın dört bir yanından Türkiye'ye gönderilerinizi güvenilir, hızlı ve izlenebilir bir şekilde gerçekleştiriyor. Güçlü acente ağımız ve deneyimli operasyon ekibimiz sayesinde, müşterilerimize her adımda şeffaf yönetimle uçtan uca lojistik çözümleri sunuyoruz.

Lojistiği sadece taşımacılık olarak değil, bir iş ortaklığı olarak görüyor ve müşterilerimizle uzun vadeli ve sürdürülebilir ilişkiler kurmayı önceliklendiriyoruz.

Her proje bizim için yeni bir sorumluluk, her sevkiyat ise bir güven vaadidir.

Genç, dinamik ve teknolojiye hakim ekibimizle, ulaşılabilir, çözüm odaklı ve sürekli gelişen bir yapı kurarak lojistikte "doğru rota" olmayı hedefliyoruz.

