

CONTAINER®

YIL : 12 / AĞUSTOS 2024 / SAYI : 24

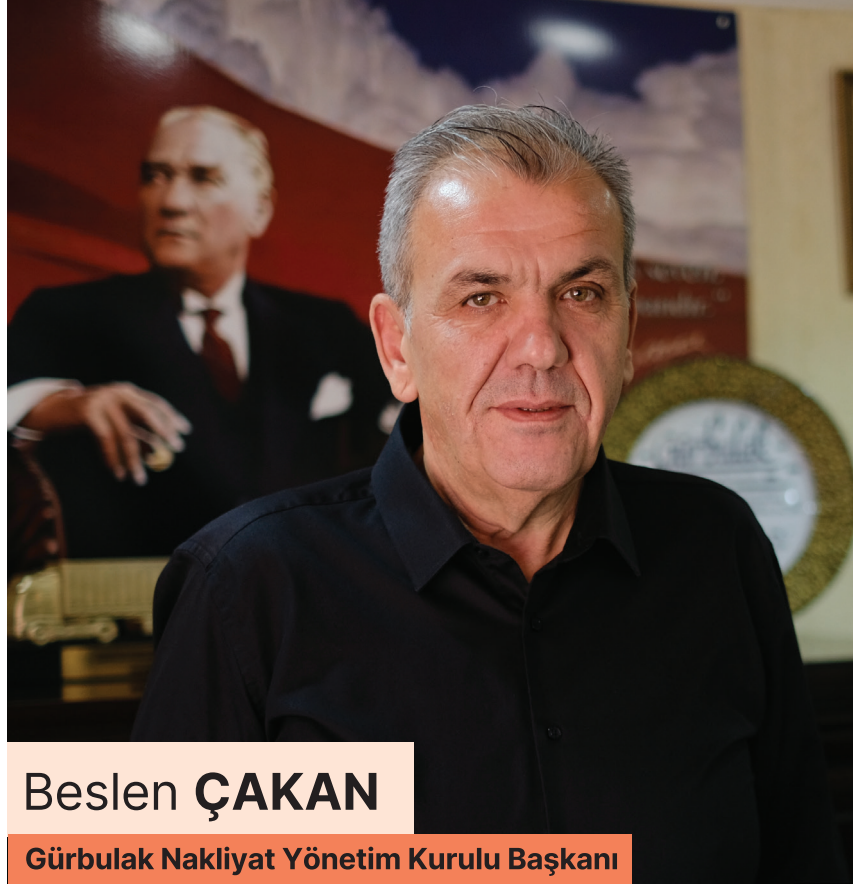
www.containerdergi.com





Lojistikte Yenilikçi Politikalar ile Sektörün Geleceğini Şekillendirebiliriz

MERHABA Sevgili Container Dergisi Okuyucuları, 24.sayımızda sizlerle bir arada olmanın onur ve gururunu yaşıyoruz. Siz değerli okuyucularımıza teşekkürlerimizi sunarız. Enseyi karartmamak lazım. Lojistik sektöründeki derinleşen kriz, 2024 yılında pik yapmış durumda. Ancak bu yıl da geçip gitmekte. 2025 yılına baktığımızda, bu yılın sektörde bir sıçrama yılı olacağına inancım tam. Ülkemizin coğrafi konumu gereği Akdeniz ve Karadeniz kıyılarımızda yaşanan krizlerin derinleşmesi kaçınılmaz. Ancak, 2025 yılında bu bölgelerde sular durulduğunda, krizin ve savaşların yol açtığı hasarın daha net görüleceğine inanıyorum. Bu hasarların onarım sürecinin lehimize sonuçlar doğuracağına eminim. Evet, Avrupa ülkelerinde de benzer daralmalar ve kriz nedenleri kaçınılmaz. Avrupa, krizi iyi analiz edip tedbirler alırken, maalesef faturasını lojistik sektörümüze kesmektedir. Özellikle vize sorunları, ihracatçımızın rekabet etme fırsatını elinden almaktadır. Karayolu taşımalarında kullanılan bir aracın maliyeti 180.000 – 200.000 euro civarındadır. Bu araçları ithal edip çalıştırarak para kazanmayı planlıyoruz, ancak vize süreçleri nedeniyle bu yatırımların kazanca dönüşmesi zorlaşıyor. Bir aracın sürücüsüne vize almak üç ayı bulurken, bu



Beslen ÇAKAN

Gürbulak Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı

süreçte aracın amortismanı ve iş kaybı gibi maliyetler ciddi boyutlara ulaşıyor. Avrupa, sürücülere vize vermezken, aynı zamanda kalifiye çalışan açığını kapatmak için oturma ve çalışma izinlerinde esnemeler sağlamaktadır. Bu çelişkiye karşı, lojistik sektör olarak alternatif politik çözümler geliştirmeliyiz. Tüm sivil toplum kuruluşları ve sektörel derneklerin ortak bir bildiri yayınlaması kaçınılmazdır. Lojistik sektörümüzün kaderi, birkaç kişinin kararına bırakılmamalıdır. Vize muafiyeti istemiyoruz, ancak vize kısıtlamalarına tahammülümüz ve müsamahamız olamaz. 2024 yılının son çeyreğine

girerken, ekonomik daralmanın bir an önce atlatılmasını ve lojistik sektörünün emin adımlarla yoluna devam etmesini temenni ederim. "Mevzubahis vatansa gerisi teferruattır." diyen atalarımızın torunları olarak, tarihi zaferlerle dolu milletimizle gurur duyuyoruz. Container dergimiz 3 ayda bir yayınlanıyor, dolayısı ile Türk milleti için çok önemli bir zaman dilimine giriyoruz. Lojistik dâhisi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere, tüm silah arkadaşlarını rahmetle anıyor ve Türk Ulusunun 30 Ağustos Zafer Bayramı'nı kutluyorum. Saygılarımla,



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

KURULUŞ: 05/06/2013

YIL: 12 **SAYI:** 24

İMTİYAZ SAHİBİ:

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

GENEL YAYIN YÖNETMENİ:

Recep KOCA

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ:

Gamze ÖZTÜRK

YAYIN KURULU:

Aykut ERTEN
Nurullah YÜCE
Dilek HAKAN

DAĞITIM KURULU:

Ali İmran ÇAKAN

EDİTÖR:

Evren KIZILTAŞ

CONTAINER Dergisi'nin Tasarımı;

GEBZELIFE
#BütsünGüçlüyü

Medya ve Danışmanlık
Hizmetleri ise;
LOJİSTİK EVRENİ
tarafından yapılmıştır.

İLETİŞİM:

0(544) 482 94 93

www.containerdergi.com

BASKI:

AKADEMİ MATBAA İSTANBUL

İÇİNDEKİLER

06

**Dünya ve Ülkemizde
Konteyner Taşımacılığı**

09

**Lojistik Sektöründe
Çevresel Dönüşüm**

10

**Sürücü Krizi ve Karayolu
Yük Taşıtı Sürücülüğü
Ön Lisans Programı**

12

**Öğrenilmiş Tecrübelerin
Işığında Lojistiğin Dünü,
Bugünü ve Yarını**

15

**Dahilde İşleme
Rejiminde Neler Oluyor?**

16

**Kıyı Bölgeleri Sera
Gazı (GHG) Emisyonu
Neden Önemli ?**

19

**Nitelikli İK Personeli
İstihdamının Önemi**

20

**Tedarik Zinciri Yönetici
Becerilerine Çalışan
Penceresinden Bir Bakış**

23

Tüketim ve Lojistik

25

CONPDS, Bölgesel Ortağı
ISOTANK CENTRAL Aracılığıyla
Devrim Niteliğindeki
Yenilikleri ile Türkiye'de!

29

**Lojistik Sektöründe
ERP Kullanımı**

30

**Uluslararası Ticari
Terimler (Incoterms)**

33

**Sağlıklı ve Güvenli Sürüş
için öneriler**

34

**Lojistik Maliyetlerinin
Finansal Yönetimi**

36

**Depo Yönetiminde Yapay
Zekanın Kullanım Alanları**

42

**Gürbulak Nakliyat'a
Büyük Ödül**

44

**Taşımadan Lojistiğe
Depolamadan Gümrüğe
Anahtar Teslimi Tam Hizmet**

47

**Kefalet Senedi Nedir?
(Banka Teminat
Mektubu)**

48

**Liman Şehri İzmir ve
İzmir Deniz
Nakliyecileri Derneği**

52

**Türkiye'de Karayolu
Nakliyesinde Günde
150 Milyon Dolar Navlun
Ödemesi Yapılıyor**

56

**Limaspor Gençlere
Uluslararası Deneyim
Kazandırıyor**

58

**Kılavuz Kaptanlar için
Römorkör Çeki Gücü
Hesaplaması**

61

**Karadeniz'in Başkenti
Trabzon**

62

**Gıda Sektöründe Türkiye'nin
Rolü ve Güneydoğu Anadolu
Bölgesinde Gaziantep'in Önemi
Teknik Perspektif**

65

**Tarih ve Doğal
Güzellikleriyle Dikkat
Çeken Şehir Denizli**

66

**Satış Koçluğunun
Önemi**

DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Dünyada toplam yükün yüzde 85-90'ı denizyolu ile taşınmakta, konteyner gemiler ve onlara hizmet veren limanların toplam deniz ticaretindeki payı sürekli artmaktadır.

KONTEYNER taşımacılığı, toplam deniz taşımacılığından daha hızlı büyümektedir. Global konteyner gemi kapasitesi ise 27 milyon TEU'nun üzerine çıkmıştır. Dünya limanlarında elleçlenen toplam konteyner ise 866 milyon TEU olmuştur. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) beklentilerine göre 2024 yılında deniz taşımacılığının yüzde 2.1 büyümesi, buna karşı konteyner taşımacılığındaki artışın yüzde 3.2 olması beklenmektedir.

Covid-19 pandemisiyle beraber 2021 yılında boş konteyner ve gemi kapasitesinde eksiklik ortaya çıkmış, navlunlar rekor seviyelere tırmanmıştır. 40'lık konteyner için Drewry Küresel Spot Navlun Endeksi Ocak 2019'da 1.720 dolar iken 2022 Eylül ayında 10.361 dolarla zirveye yükselmiştir. Pandemi kısıtlamalarının kalkmasının ardından dünya ticaretinin yeniden stabilize olması ile konteyner taşımacılığı normal seyrine dönmüştür. Ancak yeni sipariş gemilerin suya inmesi ve yavaşlayan dünya ekonomisi nedeniyle 2022/2023 döneminde navlunlar pandemi öncesi dönem olan bin dolar seviyelerine kadar gerilemiştir. Ekim 2023'te başlayan İsrail/Filistin Savaşı ile beraber Kızıldeniz'de ticari gemilere yönelik saldırılar, deniz taşımacılığında



Yusuf ÖZTÜRK

**İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı**

yeni bir olağandışı dönem yaratmıştır. Yemenli Husilerin saldırılarından kaçınmak için rotalarını Afrika'nın güneyine çeviren gemiler nedeniyle gemilerin seyahat süresi uzamış, konteyner kapasitesinde azalma ortaya çıkmış, küresel tedarik zincirinde yeni bozulmalar meydana gelmiştir. Ekim 2023 tarihinde 1.300 dolar seviyelerinde olan Drewry Spot Navlun Endeksi, 11 Temmuz'da 5.901 dolara kadar yükselmiş, Şangay-Rotterdam taşımaları 8 bin doların üzerine çıkmıştır.

TÜRKİYE VE İZMİR LİMANLARI

TÜRK LİM verilerine göre ülkemiz taşımacılığında konteyner ile yükleme hızla artmaktadır. Limanlarımızda 2012'de 7,3 milyon TEU olan konteyner elleçleme rakamı düzenli şekilde artarak 2023'te 12,7 milyon TEU'ya yükselmiştir. Geçen yıl

Marmara limanlarında 8 milyon 48 bin TEU, Akdeniz limanlarında 2 milyon 695 bin TEU, İzmir limanlarında 1 milyon 883 bin TEU konteyner elleçlenmiştir. İthalat yükü 4 milyon 830 bin TEU, ihracat yükü 4 milyon 910 bin TEU, transit yük 2 milyon 266 bin TEU, kabotaj yükü 759 bin 611 TEU olmuştur. İzmir'de TCDD İzmir Limanı, Nem port, Socar Terminal ve TCE Ege olmak üzere dört konteyner limanı bulunmaktadır. Bu limanların toplam elleçleme kapasitesi 5 milyon TEU civarındadır. Ana konteyner limanı olarak planlanan Kuzey Ege Çandarlı Limanı Projesi ile bu kapasitenin daha da yükseleceği öngörülmektedir. Bu toplam kapasiteye karşı limanlarımızda elleçlenen konteyner 2 milyon TEU civarındadır.

Limanlarımız için stratejik ürün konteynerdir. İzmir Limanlarını konteyner taşımacılığında ulusal ve uluslararası rekabette güçlendirecek adımlara ihtiyaç vardır. Konteyner liman kapasitesinin talebin iki katı üzerinde olması, bölgemizin yatırım ve taşımacılık potansiyeli açısından önemli bir fırsat olarak görülmelidir. Özellikle Marmara Bölgesi'nin yatırıma doymuş olması, Çinli elektrikli araç üreticisi BYD gibi büyük ölçekli uluslararası yatırımların bölgemizi tercih etmesi çok önemlidir. Liman potansiyeli, yatırımcılar için önemli bir tercih unsuru haline gelmiştir. Bu nedenle TCDD İzmir Limanı'nın, İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi ve ekipmanlarının yenilenmesi ile geliştirilmesi, Aliğa bölgesindeki konteyner limanlarının koordineli şekilde kümelenme modeliyle faaliyet göstermesi gerekmektedir. Kıtalararası konteyner aktarma limanı olarak planlanan Kuzey Ege Çandarlı Limanı Projesi, gemi bakım- onarım, akaryakıt ikmal, gemi tedarik ve serbest bölge konseptiyle üretim ve taşımının birleştirildiği yeni bir işlevle tasarlanmalıdır. Bu dokunuşlarla İzmir Limanları, Kuşak Yol Projesi gibi küresel taşımacılık projelerinde önemli bir uğrak noktası haline gelebilecektir. Limanlarımızın demiryolu ile organize sanayi bölgelerine bağlanması, Kemalpaşa Lojistik Merkezi ve yeni aktarma merkezleri ile lojistik performansımız artırılması, bölge limanlarımızın birer lojistik merkez olarak planlanması son derece önemlidir.

DENİZ TİCARETİNDE YENİ

GELİŞMELER

Ülkemiz deniz taşımacılığını doğrudan ilgilendiren gelişmelerin başında kuzeyimizde ve güneyimizdeki savaşların yarattığı istikrarsızlık gelmektedir. Gemiler Kızıldeniz'den geçemediği için Suudi Arabistan üzerinden yeni servisler oluşturulurken, ülkemiz Orta Koridor ve Kalkınma Yolu Projeleri ile deniz taşımacılığı için yeni çıkış yolları aramaktadır. Gemilerin uzayan seyahat



süresi ve navlunlardaki artış, yakın ülkelerden tedarik stratejisi kapsamında ülkemizi yeniden ön plana çıkarmaktadır. Ticaret savaşları ile ABD'nin ve Avrupa Birliği'nin Çin ürünlerini yüksek vergi uygulamaları ile sınırlama çabası da ülkemizi tedarik merkezi haline getirebilir. Bu fırsatı değerlendirmek için ihrac ürünlerimizin katma değerini artırmanın yanında taşımacılık avantajımızı şekilde iyi değerlendirmeliyiz. Deniz taşımacılığı kaynaklı sera gazı misyonlarının azaltılması ve 2050 yılında sıfırlanması hedefi doğrultusunda Avrupa'nın deniz taşımalarında Emisyon

Ticaret Sistemine geçmesi ve Sınırdaki Karbon Uygulaması, ülkemizin konteyner gemi filosu ve limanlarında gecikmeksizin bazı adımlar atmasını zorunlu kılmaktadır. 9 Temmuz'da Resmî Gazete 'de yayınlanan kanun ile ülkemiz de yük veya yolcu elleçleme amacıyla limanlara gelen veya limanlardan ayrılan ticari gemilerin saldıkları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak bedel alınması uygulaması başlıyor.

Taşımacılıkta yapay zeka ve dijital uygulamalar, akıllı limanlar, büyüyen gemi boylarının yarattığı rekabet, suya indirilecek yeni gemi siparişlerinin yaratacağı fazla kapasite, konteyner hatları arasındaki yeni ittifaklar, taşımacılık şirketlerinin limanlara ve bölgesel lojistik firmalara yönelik satın alma yönündeki ilgileri, yeni taşımacılık koridorları gibi küresel ölçekteki gelişmeler, ülkemiz ticaretini ve konteyner taşımacılığını doğrudan şekillendiren diğer gelişmelerdir. Bu gelişmeleri öngörerek alınacak aksiyonlar, ülkemizi konteyner taşımacılığında daha ileri götürecektir.

MERPORT LOJİSTİK

Telefon : (+90) 539 985 25 95
E-posta : info@mersinmerport.com
Web sitesi : www.mersinmerport.com
Adres : Karaduvar Mah. 65.117 Sk.
No : 38/1 Akdeniz/Mersin

Lütfen QR kodu taratarak sitemizi ziyaret edin ve kısa
tanıtım filmimizi izleyin!



Yük bilgilerinizi sistemimizden
anlık kontrol edebilir, kendi
uygulanızla entegre
kullanabilirsiniz.

127 BİN m²
BÖLGENİN EN BÜYÜK EN KURUMSAL DEPOLAMA ALANI

Biz Kimiz?

Mersin Merport Lojistik olarak, terminalimiz Mersin Limanı ve Mersin Serbest Bölgesine 600 metre mesafede, mevcut 127.000 m² özel parke taş kaplamalı konteyner depolama alanı, 8.000 m² parke taş konteyner yükleme ve boşaltma sahası ile 2.000 m² kapalı sundurma, 1.000 m² kapalı depolama alanına sahip, yaklaşık 17.700 TEU konteyner konaklama ve yıllık 550.000 TEU elleçleme kapasitesine sahip terminal ile bölgenin en büyük kara terminali olma özelliğini taşımaktadır



Kasalı Mermer Yüklemesi

Kasalı mermer taşımacılığında güvenilir ve kaliteli hizmet sunuyoruz. Kasalı mermer taşımacılığı, özellikle mermerin kırılma riski taşıdığı durumlarda tercih edilen bir yöntemdir. Firmamız, bu hassas yükleri en modern ve güvenilir ekipmanlarla taşıyarak müşteri memnuniyetini ön planda tutar.

Her bir adımı özenle planlanmış olan kasalı mermer taşımacılığı sürecimizde, uzman ekiplerimiz titizlikle çalışır. Mermer blokları veya plakaları, özel olarak tasarlanmış kasalar içinde sabitletir ve taşıma sırasında herhangi bir zarar görmeden hedef noktaya ulaştırılır.



Dökme Maden Yüklemesi

Dökme maden taşımacılığında sıradanlıktan uzak, öncü bir yaklaşım benimsiyoruz. Her adımda teknoloji ve yenilikleri takip ederek, müşterilerimize en iyi sunma misyonuyla hareket ediyoruz.

Taşıdığımız her dökme maden yükü, titizlikle planlanan ve yönetilen bir süreçten geçer. Modern lojistik yöntemlerimizle donatılmış filomuz, yüksek kapasite ve verimlilik sağlar. Ayrıca, deneyimli ekip arkadaşlarımız, her aşamada güvenilirlik ve hassasiyeti garanti eder.



Blok Mermer Yüklemesi

Blok mermer taşımacılığında uzmanlaşmış ve sektördeki lider konumumuzu güçlendirmiş bir lojistik firmasıyız. Doğanın en değerli taşlarından biri olan blok mermerin hassas taşınması gerektiğinin bilincinde hareket ediyoruz.

Müşterilerimizin ihtiyaçlarına uygun çözümler sunarak, her aşamada kalite ve güvenilirlik standartlarını en üst seviyede tutuyoruz. Modern tesislerimiz ve deneyimli ekibimizle, blok mermerin dünya çapında güvenle taşınmasını sağlıyoruz.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ÇEVRESEL DÖNÜŞÜM: YEŞİL LOJİSTİĞİN YÜKSELİŞİ

KÜRESEL ekonominin bel kemiğini oluşturan lojistik sektörü, çevresel etkileriyle dikkati çeken sektörlerin başında gelmektedir. Yüksek enerji tüketimi ve karbon emisyonları gibi çevresel sorunlara yol açan geleneksel lojistik operasyonları, yeşil lojistik (sürdürülebilir lojistik) kavramını ortaya çıkardı. Sürdürülebilirlik kavramı günümüzde artık tüm sektörler için önemli olsa da taşımacılıktan kaynaklanan yoğun karbon emisyonu sebebiyle özellikle lojistik sektörü için stratejik bir öncelik haline geldi.

Çevreye duyarlı operasyonlar ve sürdürülebilir uygulamalar geliştirmek amacıyla çeşitli atılımlar yapan lojistik şirketleri; enerji verimliliğini artıran yenilenebilir teknolojileri, alternatif yakıtlarla çalışan araçları, temiz çevreye katkı sağlayacak taşımacılık çeşitlerini ve atık yönetimi ile geri dönüşüm uygulamalarının yaygınlaştırılmasını önceliklendirmeye başladılar.

Sürdürülebilirlik vizyonuna sahip lojistik firmalarının, yakıt tasarrufu sağlayarak maliyeti ve karbon salınımını azaltacak araç filosu oluşturma ile verimliliği yüksek depo ve tesis yatırımlarına yoğunlaştıklarını görebiliriz. Yine bu doğrultuda karbon salınımını azaltmak için taşıma süreçlerini optimize etmeye çalışan firmalar, daha kısa rotalar ve çevreci taşıma modelleriyle kapasitelerini en verimli şekilde nasıl kullanabilecekleri üzerine çalışmalara da yoğunlaştılar.

2022'de yürürlüğe giren Kombine Yük Taşımacılığı Yönetmeliği'nde, Yeşil Lojistik Faaliyeti için aranan şartlar belirtilmiştir. Bu şartları tamamlayabilen lojistik firmaları Yeşil Lojistik Belgesi'ne ve onun



Yelda Öztaş KÜÇÜKDENİZ

Sağlık Lojistik Kurumsal İletişim Uzmanı

getirdiği avantajlara sahip olmaya hak kazanırlar.

Kurumsal iletişiminden sorumlu olduğum Sağlık Lojistik'in, kuruluşuyla başlayan 50 yıllık lojistik yolculuğunda nesilden nesile aktarılan yönetim tecrübesi ve ileri görüşlülüğüyle, "Sürdürülebilir Dünya Taşımacılığı" vizyonunu özümseyen, bu vizyon doğrultusunda iş yapış modelleri ve çevreci güçlü yatırımlarıyla sektöre öncülük eden bir şirket olduğunu belirtmek isterim.

Bu bağlamda tedarik zincirinin her aşamasında sürdürülebilirlik ilkesini benimseyen, karbon ayak izini azaltmak üzere yatırımlar yapan, müşterilerinin isteklerini ilk sıraya yerleştiren, teknolojiyi kullanan, İstanbul'un tüm gümrüklerine bağlı ve ulaşım açısından kilit noktalarda yer alan depo ve antrepolarıyla, çevreci geniş filosuyla Sağlık Lojistik; sektörde yeşil lojistiği hedefleyen,

sürdürülebilirliğe önem veren şirketler arasında iyi bir örnektir. Geçtiğimiz ay yapılan 500 adet son model yakıt tasarruflu çekici yatırımı, almaya hak kazanılan Yeşil Lojistik Belgesi ve Sağlık Lojistik İcra Kurulu Başkanı Sayın Ramis Sağlık'ın depo yatırımlarıyla yatırımlarına devam edecekleri bilgisini paylaşması, şirketin çevreci vizyonu doğrultusunda güçlü adımlarla ilerleme kararlılığını göstermektedir.

Sürdürülebilir lojistik uygulamaları, sadece çevresel faydalar sağlamakla kalmaz, aynı zamanda işletmelere hem ekonomik hem de zaman tasarrufu sağlayarak avantajlar sunar. Bu avantajlar, firmanın müşterilere sunduğu hizmet kalitesini sektörde farklılaştırarak ayrıcalıklı bir konuma taşımaktadır. Attığı yeşil adımlarda her zaman insan faktörüne de önem veren Sağlık Lojistik, sürdürülebilirlik eğitimleri ile personellerinin bu dönüşüme katkı sağlamalarını teşvik eder. Bu adımlar, Sağlık Lojistik'in sadece bugünkü başarılarını değil, gelecekteki sürdürülebilir büyümesini de garanti altına aldığını göstermektedir.

Gelecekte teknolojik gelişmeler ve çevresel farkındalığın artmasıyla, lojistik sektöründe sürdürülebilir uygulamaların çeşitlenerek daha da yaygınlaşması kaçınılmaz olacaktır. Bu anlamda yeşil lojistik uygulamaları hem günümüzde hem de gelecekte lojistik sektörü için net olarak kritik bir öneme işaret etmektedir. Lojistik sektörünün geleceği, doğaya saygılı ve sürdürülebilir uygulamaların öncülüğünde şekillenecektir.

SÜRÜCÜ KRİZİ VE KARAYOLU YÜK TAŞITI SÜRÜCÜLÜĞÜ ÖN LİSANS PROGRAMI



Prof. Dr. Mehmet **TANYAŞ**

**Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölüm Başkanı
Lojistik Derneği (LODER) Başkan Yardımcısı**

bilinmektedir. Bazı ülkeler binlerce yabancı sürücüye çalışma vizesi vermeye başlamıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 14.09.2021 tarihinde yapılan düzenlemeyle, karayolu taşımacılığında ağır ticari araç sürücü ihtiyacını karşılamak amacıyla 65 olan yaş sınırını 69 yaş sınırına çekmiştir. Özellikle mevcut uluslararası araç sürücülerinin yaş ortalamasının yüksek olması nedeniyle, bu problemin önümüzdeki dönemlerde çok daha olumsuz sonuçlara neden olabileceği öngörülmektedir. Halen ülkemizde ortalama ticari araç sürücü yaşı ortalaması 50 civarındadır. Gençler sürücülük mesleğine yönelmemektedir. Teknolojik düzeyi yüksek araçlar kullanılmasına rağmen toplumdaki düşük sosyal statüsü, vize sorunları, park yeri yetersizlikleri ve uzun süreli beklemler sürücülük mesleğini olumsuz yönde etkilemektedir. Çözüm olarak sürücü krizini aşabilmek için Y ve Z kuşağındaki gençler ile kadınların sürücülük mesleğine özendirilmesi gerekmektedir.

Avrupa'da bir nakliye aracı sürücüsü aylık ortalama 2.400 ve yıllık ortalama 30-40.000 Euro brüt ücret kazanmakta, masrafları ayrıca ödenmektedir. İngiltere'deki sürücülerin yıllık ortalama kazançları 60 bin sterline çıkmıştır. Ülkemizde bugün bir uluslararası ağır ticari yük taşıtı sürücüsü ayda yaklaşık 75.000 TL gelir elde edebilmektedir.

LOJİSTİK kavramının başlıca bileşeni olan, iç ve dış ticaretin devamı için hiçbir zaman durmaması gereken "taşımacılık faaliyetleri", ülkemiz için öncelikli konular olan istihdam ve ihracata önemli katkılar sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığı ulusal ve uluslararası ölçekte gerek tek başına gerekse denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılık modlarıyla beraber çok modlu olarak hizmet vermektedir. Bu bağlamda nitelikli karayolu ağır yük taşıtı sürücüsü gereksinimi, ülkemiz için çok önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bugün için bu ihtiyaç, firmalar tarafından iş başında

verilen eğitimler ve kurslar ile karşılanmaktadır.

Bilindiği üzere İngiltere'de Brexit nedeniyle yabancı sürücülerin ülkeden ayrılması sonucu ürünlerin araçlarla taşınmaması nedeniyle akaryakıt, mobilya, araç parçası vd. ürünlerin bulunamamasına kadar uzanan sürücü krizi meydana gelmiştir. Ayrıca Avrupa'da emekli olan sürücü sayısından çok daha düşük oranda sürücü istihdamı söz konusudur. Avrupa'da diğer ülkelerde de oluşan sürücü krizinden sonra Türkiye'den binlerce kişinin yıllık 30-40 bin Euro kazanma umuduyla yurt dışına başvurduğu

Ülkemizde yaklaşık 850.000 ağır yük taşıtı bulunmaktadır. Bunların 65.000 adeti yurtdışına sefer yapmaktadır. Yurt içinde yetersiz sayıdaki sürücülerin bir de yurt dışına gitmeleri ciddi sıkıntı oluşturabilecektir. Ağır yük taşıtı sürücülük mesleğinin itibarlı hale getirilmesi gerekmektedir.

Sektör temsilcisi sivil toplum kuruluşları ve sektörün önde gelen firmaları her platformda "yetiştirilmiş genç ticari araç sürücüsü" ihtiyacını dile getirmekte ve bu yönde atılacak bir adıma her türlü desteğin verileceğini ifade etmektedir.

Türkiye'nin önde gelen lojistik firmalarından biri 2021 yılında sektörde bir ilk olan Sürücü Akademisini kurmuş, akademi ilk mezunlarını vermiş ve mezunlar söz konusu şirkette işe başlamıştır. İş güvenliği ve diğer operasyonel konularla ilgili teorik ve pratik eğitimleri içeren ve 6 ay süren bu proje ile ağır yük vasıtası sürücüsü olarak sektörde çalışmak isteyen genç ve hevesli kadın ve erkek adaylara hem meslek edindirmek hem de sektörde son yıllarda yaşanan sürücü sıkıntısının önüne geçmek hedeflenmektedir. Öncelikle yurt içi hatlarda 1-1,5 yıl deneyim kazanan sürücüler, daha sonra yurt dışı hatlarda yedek sürücü olarak çalışacak yine deneyim kazandıktan sonra yurt dışı seferlerde tek başına seyahat edecek hale gelmektedir.

Türkiye'de nitelikli ve uluslararası standartlara uygun sürücü eğitimi konusunda uzman kurum ve kuruluşlar bu süreçte gerekli adımları atarak sürücü tedarikinde yaşanabilecek problemlerin önüne geçebilir. Bir yıl İngilizce hazırlık sınıfı sonrası veya İngilizce yoğun iki

yıl uluslararası ağır ticari yük taşıtı sürücülüğü mesleğine yönelik ders planı ile oluşturulacak bir ön lisans programı, üniversite çağındaki gençlerimize bir fırsat yaratacaktır. Programda öğrencilere temel sürücülük, trafik, yol güvenliği, trafik mevzuatı, araç bilgisi, iş sağlığı ve güvenliği, ileri ve defansif sürüş teknikleri, teknik sistemler ve bakım-onarım, sigorta ve taşımacılık hukuku, yük ve yükleme bilgisi, tehlikeli madde ve soğuk zincir taşımacılığı, sürüş psikolojisi, davranış bilimleri, müşteri ilişkileri, gümrük ve sınır kapısı işlemleri, çevresel sürdürülebilirlik, ilk yardım, dokümantasyon vd. konularda bilgi ve beceriler kazandırılması gerekmektedir. Ders planının 3+1 modeli ile uygulanması, diğer bir ifadeyle son dönemin işyeri uygulaması şeklinde gerçekleştirilmesi teorik bilgilerin pratiğe dönüşmesini sağlayacaktır. Ayrıca okuldaki uygulamalar için rampalara dik, yan ve açılı yanaşma ile farklı yol yapılarını içeren yaklaşık 10 kilometrelik pistin bulunması, ağır yük taşıtı simülatörü ile çekici, kamyon, yarı-römork ve römorktan oluşana araç parkının olması, eğitimlerin ağır yük taşıtı deneyimi olan öğretim görevlilerince gerçekleştirilmesi eğitim kalitesini üst seviyelere yükseltecektir.

Bilindiği üzere bazı üniversitelerimizin meslek yüksekokullarında "Otobüs Kaptanlığı Programı" bulunmakta olup uluslararası ağır ticari yük taşıtı sürücülüğüne mesleğine programı için atılacak ilk adım, çok kısa sürede üniversitelerimiz için de bir örnek teşkil edecek ve ülkemiz genç nüfusunun istihdamına yönelik çok değerli bir çözüm olacaktır. Ayrıca dünyada Batılı

ülkelerdeki profesyonel sürücü gereksiniminin karşılanması da mümkün olacaktır.

Yukarıda belirtilen açıklamalar doğrultusunda Lojistik Derneği (LODER) olarak bir üniversitede "Karayolu Yük Taşıtı Sürücülüğü Ön Lisans Programı" açılmasına yönelik olarak 1 Ekim 2022 tarihinde sektörün katılımı ve çok kıymetli destekleri ile yaptığımız çalıştay sonrası başlattığımız süreç Yüksek Öğretim Kurumu'nun (YÖK) 3 Nisan 2024 tarihli yürütme kurulu kararı ile tamamlanmıştır.

Alınan karar doğrultusunda Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu (MYO) bünyesinde "Karayolu Yük Taşıtı Sürücülüğü Ön Lisans Programı" 2025-2026 döneminde öğrenci alacak şekilde açılacaktır.

Bu süreçte Ford Otomotiv San. A.Ş. çekici ve başka bir firmanın yarı-römork hibe desteği ile proje ortağı olarak yer almıştır. Ayrıca çok sayıda kurum ve kuruluştan eğitmen ve istihdam desteği yazıları sağlanmıştır.

Ulusal ve uluslararası karayolu taşımacılığı sektörü için çok önemli olan "sürücü istihdamına" yönelik gerçekleştirilen ve olumlu sonuçlanan bu çalışma, sektörümüzün ve ülkemizin geleceği ve nitelikli sürücü yetiştirilmesi ile gençlerimizin bu mesleğe ilgisinin artırılması adına çok değerlidir.

Dünya'da ve ülkemizde ilk olacak bu MYO programının ileride açılacak projelere örnek teşkil etmesini ve sektör desteğinin devamını dileriz.

ÖĞRENİLMİŞ TECRÜBELERİN IŞIĞINDA LOJİSTİĞİN DÜNÜ, BUGÜNÜ VE YARINI

LOJİSTİK anne karnında başlar, teneşirde mola verir. Bu yüzden lojistik insanlık tarihi kadar eski bir kavramdır. Aslında, ilk insan topluluklarının avlanma ve yiyecek depolama süreçleriyle başlamış bir dizi organize faaliyetler bütünüdür. Zamanla, toplumların ve ekonomilerin gelişmesiyle birlikte lojistik de evrilmiş, daha karmaşık ve sofistike bir hale gelmiştir. Bu yazımda, lojistiğin dünü, bugünü ve yarınina dair elde edilen tecrübeleri ve öğrenilmiş dersleri kısaca aktarmaya çalışacağım.

Doğru görecelidir, hakikat bir tane. Lojistik süreçleri içinde tek doğru var demek tek doğruyu kabul etmek maalesef imkânsız. Kitabi bilgiler saha ile harmanlanmadıkça gelişmek pek mümkün değildir, her bölümün ben olmazsam dediği dünya düzeninde en zayıf halkamız kadar güçlü olduğumuzu unutmadan yolumuza devam etmeliyiz ve tedarik zincirini her daim günümüze ayak uyduracak yöntemlerle yalınlaştırarak yönetmeliyiz.

Her ne kadar günümüzün konusu olmasa da 6 PL süreçleri sınır komşumuz kadar yakınımızda. Üretici üretimine odaklanmalı, lojistikçi süreçleri yönetmeli. Biz daha lojistikçi gençlere üretimin içindeki lojistiği anlatabilmiş değilken 6 PL süreçlerini nasıl anlatacağız ve sürdürülebilir kılacağız diye soranlara pandemi gerçeğini hatırlatmak isterim. 2 yılda lojistik sektörünün nerelere geldiği ortada.

Dünün Lojistiği

Antik çağlarda lojistik, savaş stratejileri ve ticaret yollarının geliştirilmesiyle yakından ilişkiliydi. Roma İmparatorluğu'nun askeri başarısının arkasında güçlü lojistik altyapısı yatıyordu. Roma



Recep KOCA

Loji TV Kurucu

yolları, askerlerin hızlı ve etkili bir şekilde hareket etmelerini sağlarken, aynı zamanda ticaretin de gelişmesine katkı sağladı. Osmanlı İmparatorluğu da benzer şekilde, geniş coğrafyasını yönetebilmek için gelişmiş lojistik yöntemler geliştirdi. O dönemde lojistik, daha çok fiziksel taşıma ve depolama süreçlerine odaklanıyordu. Dünün lojistik süreçlerine bakıldığında bugünün çok gerisinde gibi görünüyor olsa da aslında bugün ve yarınların lojistik süreçleri her zaman dün atılan temellerinin üzerine inşa ediliyor.

Bugünün Lojistiği Dijital Dönüşüm ve Küreselleşme

Günümüzde lojistik, dijitalleşme ve küreselleşme ile birlikte bambaşka bir boyuta taşınmış durumda. Tedarik zincirleri, artık dünya çapında ağlarla örülmüş ve son derece karmaşık hale gelmiştir. Bilgi teknolojilerinin gelişimi, lojistik süreçlerinin daha verimli ve izlenebilir olmasını sağlamıştır.

GPS ve RFID teknolojileri sayesinde, malzemelerin ve ürünlerin hareketleri anlık olarak izlenebilmektedir. Ayrıca, büyük veri analitiği ve yapay zekâ, lojistik süreçlerin optimize edilmesinde kritik rol oynamaktadır.

E-ticaretin yükselişi de lojistik sektörünü dönüştürmüştür. Amazon gibi devlerin öncülüğünde, hızlı ve güvenilir teslimat standartları belirlenmiş, tüketici beklentileri ciddi anlamda yükselmiştir. Lojistik firmaları, bu talepleri karşılayabilmek için sürekli yenilikçi çözümler geliştirmek zorunda kalmaktadır. Dünün lojistik süreçlerinden kısaca bahsetmeye çalışmıştım, maalesef ne kadar gelişsek gelişelim, gelişimimizi geçmişte yapılanlara borçluyuz. Bizler hala rotalar başta olmak üzere tüm süreçlerimizde dünün yapılanları taklit ederek ilerliyoruz. Posta güvercinlerini duymuşsunuzdur, bugünün teknolojisinde hala dronlar ile dünün posta güvercinlerinin yaptığı teslimatları yapabilecek seviyede değiliz desem yorumunuz ne olurdu merak ediyorum?

Teknoloji baş döndürücü hızla ilerliyor olsa da dediğim gibi biz hala maalesef dünün bir tık gerisindeyiz. Benim tezimi kabul etmeyenler elbette olacaktır saygı duyuyorum. Dostlarımıza kısaca İpek Yolu'ndan bahsetmek istiyorum.

İpek Yolu, Asya ile Avrupa arasında binlerce yıl boyunca ticaretin ve kültürel etkileşimin en önemli yollarından biri olmuştur. Bu tarihi yol, antik çağlardan modern zamanlara kadar insanlık tarihinin önemli bir parçasını oluşturur. İşte İpek Yolu'nun dünü, bugünü ve yarını hakkında kısa bir özet:

İpek Yolu'nun Dünü

İpek Yolu'nun tarihçesi M.Ö. 2. yüzyıla kadar uzanır. Çin Han Hanedanı döneminde resmi olarak açılan bu yol, Çin'den başlayarak Orta Asya, Orta Doğu ve Akdeniz'e kadar uzanıyordu. Yolun adı, Çin'in ünlü ipeği başta olmak üzere birçok değerli malın bu rota üzerinden taşınmasından gelir. İpek Yolu, sadece ticaret için değil, aynı zamanda kültürel, dini ve teknolojik fikirlerin de yayılmasında önemli bir rol oynamıştır. Budizm, Hristiyanlık ve İslamiyet gibi dinler bu yol aracılığıyla farklı coğrafyalara ulaşmıştır. Aynı zamanda kâğıt, barut ve pusula gibi Çin icatları da İpek Yolu sayesinde Batı'ya tanıtılmıştır.

Bugünü

Günümüzde İpek Yolu'nun eski ihtişamı kalmasa da tarihi önemi hala sürmektedir. Modern zamanlarda İpek Yolu, Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol (Belt and Road Initiative)" projesi ile yeniden canlandırılmaktadır. Bu proje, kara ve deniz yolları üzerinden Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Çin, bu projeye ekonomik ilişkilerini güçlendirmek ve ticaret yollarını modernleştirmek için büyük yatırımlar yapmaktadır. Bu kapsamda; yollar, demiryolları, limanlar ve diğer altyapı projeleri inşa edilmektedir.

Yarını

İpek Yolu'nun geleceği, küresel ticaretin ve uluslararası iş birliğinin nasıl şekilleneceğine bağlı olarak değişecektir. "Bir Kuşak, Bir Yol" girişimi, bölgesel entegrasyonu ve ekonomik kalkınmayı teşvik edebilir ancak aynı zamanda siyasi ve ekonomik güç dengelerini de etkileyebilir. Gelecekte, İpek Yolu üzerindeki ülkelerin bu projeye nasıl adapte olacağı ve iş birliği yapacağı, yolun başarısını belirleyecektir. İklim değişikliği ve sürdürülebilir kalkınma gibi konular da İpek Yolu'nun gelecekteki etkisini şekillendirecektir. Teknolojik gelişmeler, özellikle lojistik ve ulaşım alanlarında, İpek Yolu'nun modernizasyonunu ve etkinliğini artırabilir. Özetle İpek Yolu geçmişte olduğu gibi bugün de önemli bir ticaret ve kültür köprüsü olma potansiyeline sahiptir. Gelecekte,

küresel iş birliği ve sürdürülebilir kalkınma stratejileri ile bu potansiyelin ne ölçüde gerçekleşeceği görülecektir ve maalesef biz hala dünün gölgesinde hareket etmekteyiz.

Yarının Lojistiği Sürdürülebilirlik ve İnovasyon

Dünün gölgesinde kalmamak adına lojistiğin geleceği, büyük ölçüde sürdürülebilirlik ve inovasyona dayanacaktır. Küresel ısınma ve çevre kirliliği gibi sorunlar, lojistik sektörünü daha çevre dostu yöntemler geliştirmeye zorlamaktadır. Elektrikli ve otonom araçlar, karbon ayak izini azaltmak için önemli bir potansiyele sahiptir. Ayrıca; yeşil lojistik uygulamaları, geri dönüşüm ve yeniden kullanım gibi sürdürülebilir yaklaşımlar, geleceğin lojistiğinde önemli bir yer tutacaktır.

Yapay zekâ ve robotik teknolojiler de lojistik sektöründe devrim yaratmaya devam edecektir. Akıllı depolar, otonom araçlar ve dronlar; lojistik süreçleri daha hızlı, daha güvenli ve daha verimli hale getirecektir. Blockchain teknolojisi de tedarik zinciri yönetiminde şeffaflığı ve güvenliği artıracak yenilikler sunmaktadır.

Tüm bu süreçlerin çatısında aslında dijital dönüşüm ve sürdürülebilirlik bulunmaktadır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, dijital teknolojilerin entegrasyonu ve çevre dostu uygulamalarla mümkün olacaktır. Bu süreçleri yönetmek için nitelikli iş gücüne, yani kendisini öğrenilmiş tecrübelerle sürekli yenileyen ve geliştiren insanlara ihtiyaç vardır. Dijital yetkinliklere sahip, inovatif ve sürdürülebilirlik odaklı bireyler, yarınlarımızı garanti altına bugünden alacaklardır. İpek Yolu geçmişte olduğu gibi bugün de önemli bir ticaret ve kültür köprüsü olma potansiyeline sahiptir. Gelecekte, küresel iş birliği ve sürdürülebilir kalkınma stratejileri ile bu potansiyelin ne ölçüde gerçekleşeceği görülecektir.

Öğrenilmiş Tecrübeler ile Sürekli Adaptasyon ve Yenilikçilik

Lojistik sektöründe başarılı olmanın anahtarı, sürekli adaptasyon ve yenilikçiliktir.

Geçmişten bugüne elde edilen tecrübeler, lojistiğin dinamik ve sürekli değişen bir alan olduğunu göstermektedir. Firmalar, bu değişime ayak uydurabilmek için esnek ve inovatif yaklaşımlar geliştirmelidir. Müşteri beklentilerinin sürekli olarak evrildiği bu sektörde, rekabet avantajını koruyabilmek için teknolojiye yatırım yapmak ve sürdürülebilirlik odaklı stratejiler geliştirmek hayati önem taşımaktadır. Lojistik sektörünün geçmişi, bugün ve geleceği birbirine sıkı sıkıya bağlıdır. Geçmişin tecrübeleri, bugünün inovasyonlarına ve yarının fırsatlarına ışık tutmaktadır. Lojistik firmaları, bu öğrenilmiş dersleri dikkate alarak stratejilerini şekillendirmeli ve geleceğe hazırlanmalıdır. Çünkü lojistik, sadece malların ve hizmetlerin taşınması değil, aynı zamanda küresel kültürün ve ekonominin bel kemiğidir.

Dipnot:

Lojistiğe Gönül Vermiş Sevgili Gençler, Lojistik süreçleri sadece satış yapmak veya operasyonları yürütmekten ibaret değildir. Özellikle üretimin içinde yaşanan lojistik süreçlerine dikkatinizi çekmek istiyorum. İhtiyacın belirlenmesi, satın alma, ürünlerin firmaya sevki, depolama, üretim için ürünlerin yolculuğu, depolara gelişi ve müşteriye doğru yola çıkma serüveni, bir bebeğin doğumundan büyümesine kadar olan tüm evreleri barındırmaktadır. Bu süreçler, işini severek yapanlara inanılmaz bir haz verir. Lojistik, sadece malların hareketi değil; aynı zamanda değer yaratma, iş birliği ve yenilikçilik demektir. Üretimin her aşamasında yer almak, tedarik zincirinin kalbinde bulunmak, lojistiği bir sanat haline getirir. Bu süreçlerde aktif rol almak, sadece kariyerinizi değil, aynı zamanda dünyanın nasıl işlediğini de anlamanızı sağlar. Sevgili gençler, lojistiğin büyüdü dünyasına adım atarken, her sürecin ardında yatan karmaşıklığı ve güzelliği keşfedin. Çünkü lojistik, bir ürünün yolculuğunun hikayesidir ve bu hikâyeyi yazmak sizlerin elindedir. Sevgiler



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 Yılıdırım/BURSA



SHELL İSTASYON

Panayır Şube

Panayır Mah. İstanbul Cad.

No: 45/1/B Osmangazi/BURSA



TOTAL İSTASYON(merkez)

Merinos (Merkez) Şube

Mudanya Cad. Merinos Kavşağı

No: 6 Osmangazi/BURSA



TOTAL İSTASYON

Nilüfer Şube

Odunluk Mah. İzmir Yolu Cad.

No:6 Nilüfer/BURSA

DAHİLDE İŞLEME REJİMİNDE NELER OLUYOR?

2006/12 Sayılı Dahilde İşleme Rejimi İhracat Tebliği, Gümrük mevzuatında ki sekiz rejim içerisinde en etkili olan, en çok kullanılan ve en çok suistimale açık olan bir İhracat Tebliği. 24 Ocak 1980 kararları ile birlikte ihracat odaklı büyüme modeli ile birlikte işlerliği her geçen gün artan bir rejimden bahsediyoruz. Sadece bununla da kalmıyor, hükümetin, siyasilerin, bürokratların, sanayicilerin hatta üniversitelerde seçmeli ders olarak okutulan Dış Ticaret Mevzuatı ve Teşvik Uygulamaları lisans derslerinin en önemli mesleğe yönelik, spesifik bir dersi olarak okutulmaktadır. Şunuda çok rahatlıkla söyleyebilirim, Cumhuriyet tarihinde en çok yürürlükte kalan bir mevzuat. Hatta 37 adet geçici maddesi var ki biri de Geçici 37. Maddenin 1,2 ve 3. Fıkraları olarak yürürlükte bulunmaktadır. OVP (Orta Vadeli Program) 2024-2026 yılı programında Dahilde İşleme Rejimi ile ilgili çok önemli bir program uygulanacak. Bu programda, **BÜYÜME VE TİCARET SANAYİDE YERLİ ÜRETİM VE ÜRÜN BAZLI TEKNOLOJİK DÖNÜŞÜM KARAR İLE 2024 YILININ 4. SON ÇEYREĞİNDE UYGULANMAK ÜZERE** İhracatta Yurt içi katma değer ve çıktı ürünün teknolojik seviyesini arttırmak üzere Dahilde İşleme Rejiminin öncelikli hedef ürün ve sektör kapsamına ilişkin düzenleme yapılacağı ifade edilmektedir.



Cem ÖZVARDAR

İKÜ Öğretim GÖREVLİSİ
İstanbul Sanayi Odası
Meslek Komitesi Bşk. Yrd.

Buna istinaden kur geçişkenliğinin sektör sektör %85-90'ları bulduğunu gördüğümüzden dolayı, OECD'nin belirlediği Orta-Yüksek ve Yüksek ürünlerin Türkiye'de üretilmesi yoluna gidilerek, verilecek olan Dahilde İşleme İzin Belge sayısının buna göre değerlendirmeye alınması ilk düşünülen konulardan biridir. Buna en yakın örnek, Ticaret Bakanlığı tarafından verilen 2007/5 sayılı Hariçte İşleme Rejim Tebliğine istinaden sadece orta-yüksek ve yüksek teknoloji ürünlerin bir tık ileri düzeyde üretim yapılması istenmektedir. Bunun doğruluğunda her ay Resmi Gazetede yayımlanan bir önceki ayın Ticaret Bakanlığının verdiği belgelere baktığımızda bunu görebiliriz. Bir de duruma vergisel boyuttan bakmakta fayda olacak. DİR şartlarını sağlayan firmaların almış oldukları Dahilde İşleme İzin Belgelerinin en önemli amacı ithalatta oluşacak vergi ve vergi türlerinin tamamından

istisna ve muaf olmak. Sonuçta hammaddeden de nihai ürün haline getirip ihracatını sağlamak. OVP'na baktığımızda ise bunun ithalat değil de daha ziyade 3065 sayılı KDV'nun Geçici 17. Maddesine istinaden Yurt içinden hammaddeyi tedarik edip, KDV ödemeksizin alımın gerçekleşmesi. Burda da sonuçta aynı amaç doğrultusunda nihai ürün haline getirip ihracatını yapmak. Günün sonunda, kanun koyucunun bu kadar zamandır yürürlükte olan bu Rejimin günün ihtiyaçlarına cevaz verecek şekilde, tüm paydaşları bir araya getirerek ki bunu defalarca çalıştay olarak farklı gruplar halinde yapıldı, bu çıktılar ile bir sonuca gitmek. Ticaret Bakanlığı tarafından özellikle Gümrükler Genel Müdürlüğü ile bu rejimin kusursuz işlenmesini sağlaması. Peki Hazine ve Maliye Bakanlığı ise burada devletin vergi kaybına sebep verecek tüm yolları kapatması gerekmektedir. Bunuda yaparken diğer bakanlıklar ile Dijital ortamda bunun sağlanması gerekmektedir. Son söz olarak, Dahilde İşleme İzin Belgesini kullanabilecek olan firmaları yaptıkları ihracat kıymetine, kullandığı teknolojiye göre, ithalat bağımlılığına göre ve alternatif yurt içi alım yapılabilecek şekilde cazip hale getirilecek vergisel avantajların sağlanması gerektiğini düşünüyorum. Saygılarımla,

KIYI BÖLGELERİ SERA GAZI (GHG) EMİSYONU NEDEN ÖNEMLİ ?



Prof. Dr.
Okan TUNA

Co Founder @ ShipsGo

Sorun: Deniz Araçlarından Kaynaklı GHG Emisyonunun Kıyı Bölgelerine Etkileri

Denizyolu taşımacılığı, sera gazı emisyonları (GHG) açısından en çevreci taşımacılık şekli olarak kabul edilmesine rağmen, dünya ticaretinin hacim olarak %90'lara varan çoğunluğunun denizyolu ile taşınması, bu sektörde de sınırlandırmalar ve yaptırımların uygulanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Deniz taşımacılığında kaynaklanan GHG emisyonları, kıyı toplulukları üzerinde çeşitli olumsuz etkilere yol açabilir. Gemilerin atmosfere saldırdığı karbondioksit (CO₂), metan (CH₄) ve azot oksitler (N₂O) gibi emisyonlar, küresel ısınmaya ve iklim değişikliğine katkıda bulunur. Bu durum, deniz seviyelerinin yükselmesine, aşırı hava olaylarının artmasına ve kıyı erozyonuna neden olarak kıyı

yerleşimlerini doğrudan etkiler. Gemilerden kaynaklanan emisyonlar, denizden karaya ve hatta bir bölgeden diğerine taşınmaktadır. Özellikle liman bölgelerine yakın olan yerleşim alanlarında bu emisyonlar, astım, solunum yetmezlikleri, kalp ve damar rahatsızlıkları, akciğer kanseri ve erken doğumlara sebep olabilmektedir.

Araştırmalar, limanlara yakın yaşayan insanların bu kirleticilere daha fazla maruz kaldığını ve bu durumun özellikle çocuklar, yaşlılar ve düşük geliri topluluklar için daha yüksek risk oluşturduğunu göstermektedir. Bu toplulukların sağlık etkilerine maruz kalma mesafesi genellikle üç yüz ila beş yüz metre arasında değişmektedir, ancak bu etkiler bazı durumlarda daha uzak mesafelere de yayılabilir.

Çözüm Örnekleri: Dünyadan Başarılı Uygulamalar Stockholm, İsveç

Stockholm Belediyesi, su taksileri ve diğer deniz taşıtlarının emisyonlarını izlemek ve azaltmak için kapsamlı bir program uygulamaktadır. Elektrikli motorlar ve biyoyakıtlar gibi daha temiz enerji kaynakları teşvik edilerek karbon ayak izinin azaltılması hedeflenmektedir.

San Francisco, ABD

San Francisco, deniz taşımacılığı emisyonlarını izlemek için gelişmiş sensörler ve izleme sistemleri kullanmaktadır. Ayrıca, temiz enerjiye dönüşüm için çeşitli teşvik programları bulunmaktadır. Vancouver, Kanada Vancouver Belediyesi, liman

bölgesindeki deniz araçlarının emisyonlarını izlemek ve azaltmak için Green Marine programını uygulamaktadır. Bu program, deniz taşımacılığı sektöründe çevresel performansı iyileştirmeyi amaçlayan bir sertifikasyon sürecini içermektedir.

Oslo, Norveç

Oslo, deniz taşımacılığı emisyonlarını izlemek ve azaltmak için yenilikçi teknolojiler ve yeşil enerji çözümleri kullanmaktadır. Özellikle elektrikli feribot projeleri, deniz taşımacılığında sıfır emisyon hedeflerini desteklemektedir.

Hamburg, Almanya

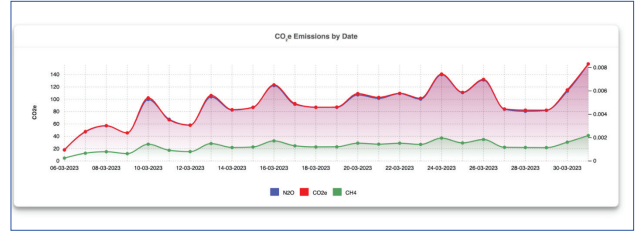
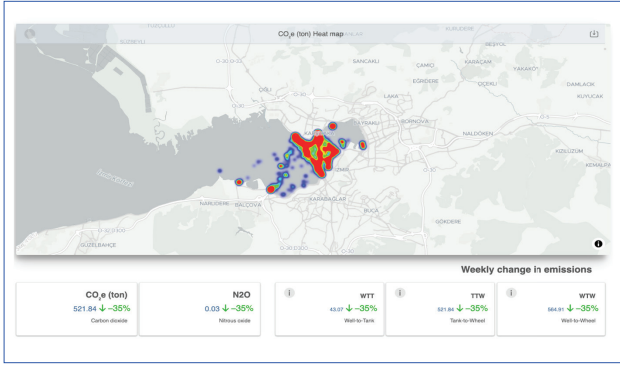
Hamburg Limanı, deniz araçlarının emisyonlarını izlemek ve yönetmek için gelişmiş dijital izleme sistemleri kullanmaktadır. Ayrıca, düşük emisyonlu ve enerji verimli teknolojilerin kullanımını teşvik etmek için çeşitli girişimlerde bulunmaktadır.

ShipsGo GHG Emisyonu Takip Platformu

ShipsGo GHG Emisyonu Takip Platformu, kıyı bölgelerindeki gemilerin ve deniz taşıtlarının AIS verilerinden elde edilen hareketlerine bağlı olarak dijital anlamda kurgulanan bir algoritma ile hesaplama yapmakta ve kesintisiz bir izleme sağlamaktadır. AIS (Automatic Identification System) verisi, denizcilik sektöründe kullanılan bir takip ve bilgi sistemidir. Bu sistem, gemilerin pozisyonunu, hızını, rotasını ve diğer ilgili bilgileri otomatik olarak iletir ve alır.

Platformun Uygulama Örnekleri

İzmir Körfezinde faaliyet gösteren yolcu vapurlarının Mart 2023 yılında yaratmış olduğu GHG emisyonlarının ısı haritası ve haftalık değişim oranları



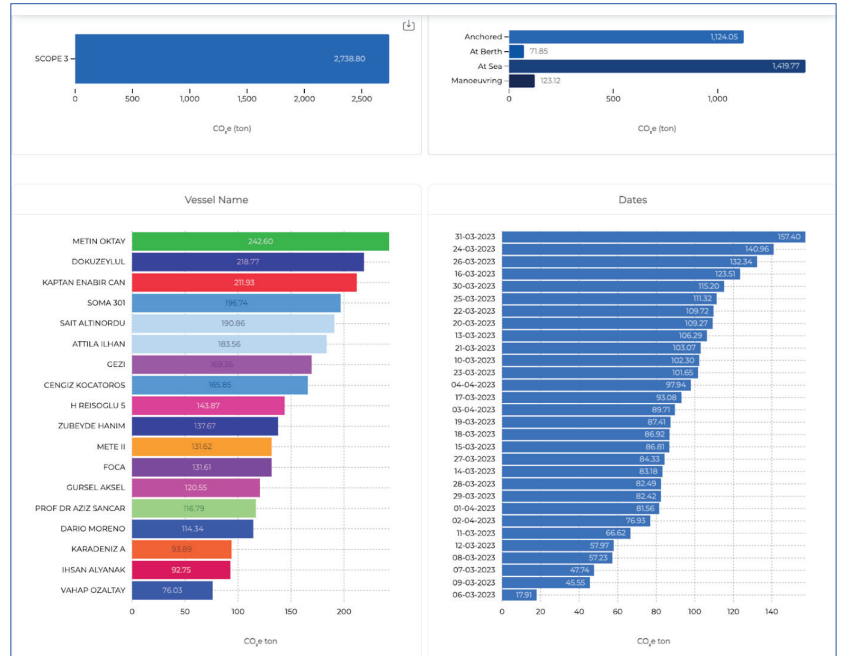
İzmir Körfezinde faaliyet gösteren yolcu vapurlarının Mart 2023 yılında deniz araçları faaliyeti (seferde, manevrada vb.) temelli analizi

İzmir Körfezinde faaliyet gösteren yolcu vapurlarının Mart 2023 yılında yaratmış oldukları emisyon türlerinin günlük takibi ve değişimi

Platform, dünya genelinde kıyı bölgelerindeki GHG emisyonlarını gerçek zamanlı olarak izlemek için tasarlanmış tamamen dijital bir araçtır. Isı haritaları, bölge karşılaştırmaları ve olay bazında detaylı emisyon analizleri sunar. Kullanıcılar, gemi ve deniz araçları aktivitelerini izleyebilir, emisyon detaylarını anlayabilir ve çevresel etkiyi azaltma stratejileri geliştirebilir.

Platformun Sağladığı Faydalar

- Kıyı bölgelerindeki gemilerin/deniz araçlarının yarattığı dört farklı emisyon türünü (CO₂e, CO₂, N₂O, CH₄) günlük takip edin ve diğer bölgeler ile karşılaştırın. Dönemsel (aylık, çeyrek, yıllık) karşılaştırmalar gerçekleştirir.
- Gemilerin/deniz araçlarının hangi aşamada (sefer, demirleme, iskele) emisyon yarattığını gözlemleyin ve buna bağlı çözüm önerileri geliştirir.
- Analizlerinizde yenilikçi ısı haritası ve bölgeleme teknolojilerini kullanır. Bu sayede:
- Güvenilir veriler kullanarak karbon azaltma girişimlerini önceliklendirin ve yatırımları buna göre tahsis edin.



- Daha yeşil ve sürdürülebilir bir kıyı bölgesine geçişi yönetin ve kıyı bölgesinde yaşayan toplumun daha sağlıklı bir yaşama geçiş sürecini şeffaf bir şekilde ortaya koyun.
- Çevre politikalarınızın ve sürdürülebilirlik projelerinizin etkinliğini değerlendirin.
- Paydaşlara ve kamuya azaltılan emisyonları bildirin.
- Sıfır emisyonlu bir kıyı bölgesine doğru ilerlemeyi takip edin.

Platformun Güvenilirliği

GHG emisyonlarını doğru bir şekilde ölçmek için "GLEC Framework" uygunluğu kullanılmaktadır. 2024 Nisan ayı itibariyle ölçümlerimiz GLEC tarafından akredite edilmiştir. Daha sağlıklı ve sürdürülebilir kıyı bölgeleri için deniz taşımacılığının emisyonlarını izlemek ve yönetmek artık mümkün. ShipsGo GHG Emisyonu Takip Platformu ile gelecek nesillere daha temiz bir çevre bırakmak için bir adım atın.



Yükleriniz ve Hedefiniz Arasındaki Köprüyüz



Yavuz Sultan Selim Bulvarı, Keleş Plaza Kat:8/138 34520 Beykent - İstanbul - Türkiye
+90 (212) 444 10 96 | 0850 333 27 37
ares@areslogistics.com.tr | www.areslogistics.com.tr

İNSAN KAYNAKLARI DEPARTMANLARINDA NİTELİKLİ İK PERSONELİ İSTİHDAMININ ÖNEMİ

İK bir firmada etkili kurum yönetiminin temelidir. Uyumlu ve olumlu bir işyerinin, nitelikli insan kıymetinin istihdamını sağlayarak ya da potansiyelini ortaya çıkararak kurumsal başarı ve performansın kapısını açan değerli bir anahtar görevi görür. Kurumsal sürdürülebilirliğin de başlangıç noktasıdır. Günümüzde İK departmanının önemi hızla değişen teknolojik, ekonomik ve işle ilgili koşullar nedeniyle oldukça artmıştır ve gelecekte de artmaya devam edecektir. Tüm bu nedenlerle, İnsan Kaynakları artık sadece işe alım, bordro ve özlük yapan bir departman olmaktan çıkmış ve firmaların kalbi diyeceğimiz en önemli departmanı haline gelmiştir. Bunu fark eden kurumlar ise insan, ürün ve hizmet kalitesi konusunda fark yaratmaya devam etmektedirler. Söz konusu gelişmeler ve kurumsal hayatta yaşana yetenek açığı İKY'de nitelikli meslek mensubu ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Çünkü bu departmanın başarısı, yetkin ve nitelikli iş gücünün ortaya koyduğu çalışmalar ve yarattığı değerler üzerine kuruludur.

Ayrıca iyi bir İKY (İnsan Kaynakları Yönetimi);

- İşe alım ve elde tutma
 - İş yaşam dengesini sağlamak
 - Bordro ve özlük süreçlerini yürütme
 - Çalışan bağlılığı ve motivasyonu
 - İşveren markasını ve kültürünü güçlendirme
 - Çalışanın eğitimi ve gelişimi
 - Yetenek ve kariyer yönetimi
 - Performans sağlama
 - Organizasyonel gelişim
- Konularında işletmeyi güçlendirecek stratejik İK konuları kapsamakta olup, İK departmanlarının da performans göstergeleridir.



Nurten KILIÇPARLAR

NK EĞİTİM KOÇLUK DANIŞMANLIK

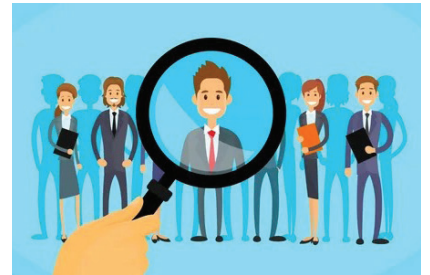
İK profesyonelleri kurumlarda çalışanlarla iletişim, yetenekli personelin işe alınması, kurum içi çalışan etkinlikleri, çalışanı anlama, özlük süreçlerini yürütme ve çalışanı geliştirme gibi önemli görevleri üstlenmektedirler. Bu nedenle firmaların kalbi olan İK Departmanlarında nitelikli ve yetkin çalışanların olması firmanın kurumsal performansı ve verimliliği açısından son derece önemlidir. Bu nedenle kurumlar için işi yapacak nitelikli ve uzman ik profesyoneli çalıştırmak öncelikli hedef olmalıdır. Bir İK profesyoneli hangi pozisyonda olursa olsun, kendine ve kurumuna değer katmak, yukarıda bahsettiğimiz stratejik konuları doğru yöneterek kurumsal performansı arttırmak için gerekli donanımlara sahip olmalıdır. Bir İK profesyoneli kurumun ve çalışanlarının refahını ülkenin iş ve yasal standartlarına uygun olarak korumak için şirket hedef ve amaçlarına uygun politikaları oluşturur, yönetir ve uygular.

Günümüzde bir İK profesyoneline olması gereken temel nitelikler ve beceriler şu şekilde sıralanabilir:

- Temel mesleki bilgi
- Pozisyona uygun deneyim
- Sunum becerileri
- Çoklu görev becerisi
- Empati
- Takım çalışması
- Raporlama becerileri
- Psikolojik sağlık
- Öz yönetim becerileri
- Etkili İletişim becerileri (dinleme, geri bildirim, soru sorma)
- Motive etme
- Cesaret ve kendine güven
- Sabır
- Problem çözme ve etkili karar alma
- Çatışma yönetimi ve müzakere
- Yönetim becerileri
- Liderlik

İK departmanlarının ve sonucunda kurumların başarılı olması için bu temel nitelik ve yetkinlikler bir İK profesyoneline mutlaka olmalıdır. Kişiler düzenli eğitim, koçluk ve mentorluk çalışmalarını ya da sürekli öğrenci olma yoluyla bu becerilerini geliştirebilir ve iyileştirebilirler.

Sürdürülebilir bir kurumsal performans ve başarı için kurumlar artık İK departmanlarına gereken önemi vermeli, İK profesyonellerinin firmaya ve işine değer katması için onları potansiyellerini açığa çıkarma konusunda teşvik etmeli ve gelişimlerini desteklemelidir. Saygılarımla,



TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİCİ BECERİLERİNE ÇALIŞANPENCERESİNDEN BİR BAKIŞ



Doç. Dr. Kpt. Barış **KULEYİN**

**Dokuz Eylül Üniversitesi Uygulamalı Bilimler
Yüksekokulu / Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi**

TZ yöneticisinin işletme performansına olan etkisinin doğru anlaşılması çok önemli!

İnsanlık tarihi kadar eski olan lojistik kavramının 1960'lardan sonra akademik olarak da ele alınmasıyla birlikte "lojistik" (logistics) birçok sektörde farkındalığa sebep olmuş ve işletmelerin faaliyetlerine katkıda bulunmuştur. Bunun sonucu olarak küresel anlamda lojistik başlığı altında farklı iş kolları ve mesleki unvanlar oluşturulmuştur. Dolayısıyla artık lojistik ve lojistik operasyonlar resmi olarak tanınmaktadır. Bu farkındalıkla birlikte işletmeler lojistik operasyonları kullanarak daha verimli ve sürdürülebilir bir başarıyı hedeflemektedirler. Tam da bu noktada "Tedarik Zinciri-TZ" (Supply Chain) denilen kavram önem kazanmaktadır. Bilindiği üzere; TZ kavramı

işletmelerin üretim ve finansal açıdan sürdürülebilir olmasını sağlayarak en düşük maliyetle en etkili ve karlı üretimi veya hizmeti sunmayı hedeflemektedir. Bu hedefi gerçekleştirmek için kullanılan teknolojik uygulamalar ne kadar gelişse de sistemde değer üreten ve sistemi yöneten unsur insandır. Dolayısıyla insanların yaşamlarını sürdürmeye yönelik tüm unsurlar yine insanlarla sağlanmaktadır. Özellikle insan ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile geliştirilen lojistik ve TZ kavramı insanla bütünleşerek çalışmaktadır. Bu bağlamda sektörü temsil eden çalışanların ve sistemi yönetenlerin bakış açıları ve sahip oldukları beceriler son derece önem arz etmekte ve sistemin bugünü ve geleceğini doğrudan etkilemektedir. Günümüz ticaret dünyasında aktif rol oynayan tüm kurum/kuruluşlar TZ ve TZ yöneticisi kavramını yakın-

dan tanımışlar ve bu kavramların ne kadar önemli olduğunu anlamışlardır. Bir işletmenin sürdürülebilir performansı yönetici ve çalışanların dinamik becerilerine bağlıdır. Etkili ve verimli bir TZ organizasyonu yapılabilmesi ancak bu becerilerle mümkündür. Bu sayede işletmeler maliyet avantajından müşteri ilişkilerine kadar olan tüm operasyonlarda farkındalık yaratmakta ve küresel anlamda rekabet edebilmektedirler. Dolayısıyla bir işletmenin rekabet avantajı yaratılmasında o işletmenin TZ yöneticisi ve onun yönetim becerilerinin büyük önemi vardır. TZ yöneticisinin sahip olması gereken beceriler üzerine kafa yormak gerekiyor. Geliştirilmeye açık olan beceri kavramı her alanda önemli olduğu gibi yöneticilik alanında da oldukça önemlidir. Ayrıca yönetim seviyesi fark etmeksizin birçok yöneticinin organizasyondaki becerisi ve liderlik vasfı, sahip olduğu ve geliştirdiği beceri vizyonuna bağlıdır. Yakın zamanda, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret, Finans ve Lojistik Yüksek Lisans Programı kapsamında danışmanlığını yaptığım öğrencim Emre Süğün ile birlikte Türkiye lojistik sektöründeki TZ yöneticilerinin çalışanlar tarafından algılanan yönetici becerilerinin analizini konu alan bir çalışma gerçekleştirdik. Araştırmamız esnasında karşılaştığımız literatürdeki diğer çalışmalar ve yapılan gözlemler yönetici becerilerinin işletmelerin ve çalışanların mevcut durumları ve gelecekleri için ne kadar önemli olduğunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu bağlamda TZ yönetici becerilerine odaklanmanın ve bunu çalışan algısıyla gerçekleştirmenin daha doğru tespitler ve sonuçlar vereceği düşünülmektedir.

Yapılan literatür taramasında, TZ’inde değer üreten çalışan ve yöneticilerin son derece önemli olduğu açıkça görülmüştür. Günümüz teknolojisi ne kadar gelişmiş olsa da insana hizmet etmeye yönelik her türlü faaliyet hala insanlarla gerçekleşmektedir. Dolayısıyla insan becerileri her sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de önem arz etmektedir. Beceri geliştirilebilen bir kavramdır. Bu kavram geliştirilebildiği ölçüde akademik alanda ve sektörde başarı gerçekleşmektedir. Peki, Türkiye lojistik sektörü çerçevesinde TZ yöneticilerinin sahip olması gereken ve öne çıkan yönetici becerileri nelerdir? Çalışan algılarına göre TZ yöneticilerinin beceri kriterlerinin önem-performansı arasında anlamlı farklılık var mıdır? Çalışanların geleceğin birer TZ yönetici adayı olduğu düşünüldüğünde, bu soruların yanıtı için becerilerin sınıflandırılarak önem ve performans derecelerinin çalışan algısıyla değerlendirilmesinde fayda vardır. Çünkü TZ yöneticilerini, yöneticilerin sahip oldukları becerileri ve eksik yanları en yakından gözlemleyen kişiler sektörde görev alan çalışanlardır. Dolayısıyla sektör çalışanlarının çalışan bakış açısıyla öne çıkarılması ve yoğunlaşılması gereken tarafları da daha rahat ortaya koyabilecekleri düşünülmektedir. Türkiye lojistik sektörü özelinde hangi TZ yönetici becerilerine yoğunlaşılmalı? Araştırma kapsamında öne çıkan 30 TZ yönetici becerisinin dağılımları “kavramsal”, “pratik”, “sezgisel” ve “bilgelik” becerileri olarak dört kategoride değerlendirilmiştir. Kavramsal becerilerde önem ortalaması en yüksek becerinin “değişimi yönetebilme”, pratik becerilerde önem ortalaması en yüksek becerinin “problem

çözebilme”, sezgisel becerilerde önem ortalaması en yüksek becerinin “etkili iletişim kurabilme” ve bilgelik becerilerinde önem ortalaması en yüksek becerinin ise “proje yönetimi” becerisi olduğu tespit edilmiştir. Bu beceriler arasında önem derecesi en yüksek becerinin de “etkili iletişim kurabilme” becerisi olduğu belirlenmiştir. Yapılan önem-performans analizi sonucunda çalışan algısıyla, bahse konu beceriler arasında TZ yöneticilerinin yoğunlaşılması gereken üç beceri öne çıkmaktadır. Bu beceriler; “çatışma yönetimi”, “geri bildirim alabilme” ve “değişimi yönetebilme” becerileridir. Çalışan algısıyla bu becerilerin performans dereceleri önem derecelerine göre çok daha düşük bulunmuştur. Yani çalışanların beklentileri bu üç beceri kapsamında yeterince karşılanamamaktadır. Çatışma yönetimi becerisi gelişmiş bir yönetici organizasyonun sürdürülebilirliği ve başarısı açısından kritik öneme sahiptir. Bu beceri ile çalışanlar arasındaki anlaşmazlıklar ve olumsuzluklar en aza indirilerek pozitif bir çalışma ortamı yaratılmaktadır. Bu düşünceyi desteklercesine; yapılan çalışmalarda örgütlerde çatışmanın sağlıklı bir şekilde yönetilmesinin çalışan motivasyonunu ve takım ruhunu güçlendirdiği ve sorunların büyümeden çözüldüğü vurgulanmaktadır. Ayrıca çatışma sürecini iyi yönetebilmek çalışanın yöneticiye olan saygısını ve bakışını da güçlendirmektedir. Geri bildirim alabilme becerisinin de son derece önem arz ettiğini elde edilen veriler söylemektedir. Bu beceri sadece yöneticiler değil tüm bireyler için önem arz etmektedir. Çünkü geri bildirim alabilme sürekli öğrenme ve gelişimin temelini oluşturmaktadır. Bu beceri kişi-

lerin güçlü yönlerini pekiştirmelerini ve zayıf yönlerini de geliştirmelerini sağlamaktadır. Geri bildirim alabilme ilişkilerde karşılıklı anlayış ve empati kurabilmek açısından kişisel yaşamda da önemli bir kriterdir. Bu sayede ilişkiler dengeli, sağlıklı ve sürdürülebilir olabilmektedir. Değişimi yönetebilme becerisi de bu becerilerin yanında önem kazanmaktadır. İş hayatında ve gündelik yaşamda insanoğlu sürekli değişimlerle karşılaşmaktadır. Değişimlere maruz kalmak aynı zamanda değişimlere ayak uydurabilme becerisini pekiştirmeyi de beraberinde getirmektedir. İnsan bu beceriyi geliştirebildiği ölçüde var olmaktadır. Lojistik sektöründe de değişim sürekli devam etmektedir. İnsan beklentileri ve teknolojik gelişmeler bu değişimin temelini oluşturmaktadır. Bunun yanında değişen dünya düzenine uyum sağlayabilmek için esnek ve açık fikirli olabilmek, muhakeme edebilmek, iyi bir gözlemci olmak gerekmektedir. Bu becerileri geliştirebilmek farklı kültürlerle etkileşim kurabilmeyi, iş birliği yapabilmeyi ve uyumu yakalamayı sağlamaktadır. Bu bileşenlerle, yöneticilerin değişimi yönetebilme vizyonuna sahip olmaları kendilerinin, ekiplerinin ve içinde buldukları işletmelerin geleceği için kritik öneme sahiptir. Bu noktada bir ekibin veya işletmenin başarısında ya da başarısızlığında yöneticilerin payının ne kadar önemli olduğunu da vurgulamakta fayda vardır. Bu bağlamda; ilgili uluslararası literatüre paralel olarak; Türkiye özelinde TZ yöneticilerinin yoğunlaşılması gereken bu üç beceriye odaklanması durumunda çalışan algısıyla daha başarılı bir örgüt yönetimi ve çalışan motivasyonu sağlayacakları değerlendirilmektedir.



FLEET MASTER



Filo lastik yönetim
hizmet paketimiz **Fleet Master**
ile 15.000 plaka ve 100.000
lastik yönetiyoruz

TATKO

TÜKETİM VE LOJİSTİK

GİŞE rekorları kıran Vizon-tele filmini pek çoğumuz eminim hatırlarız. 1980 öncesi ve 80 ihtilali sırasında yaşananlar, o günlerin şartları, bizleri geçmişe götürmeye yetmişti. otuz yıl öncesine gittiğimizde tek kanallı ve siyah-beyaz televizyonun olduğu dönemler. O günlerde ne izlediğimiz ne de izleyebileceğimiz reklam sayısı bu günkü kadar çoktu ve tabii insanların istekleri ve beklentileri de gördükleri ile sınırlı kalıyordu. Bugün reklam araçları yalnızca televizyon ile de sınırlı değil, sayısı artık neredeyse belirsiz olan televizyon kanallarının yanı sıra, sosyal medya, billboardları süsleyen reklamlar, sinemalar, filmler, afişler, gazeteler, dergiler... O günlerde ne cep telefonumuz vardı, ne de cep telefon faturamız. Teleksin çağıın buluşu olduğunu zannediyorduk neredeyse. Hayat yalınmış, ama biz farkında değildik. Yaşantımıza kredi kartının girdiği gün, neredeyse internetin girişi kadar kritik. Kredili yaşamak, özgür yaşamak, para sahibi olmadan da harcama yapabilmeyi verdiği mutluluk. Ve torunlarımıza borç bırakmanın ne olduğunu öğrenmeye başlayacağımız yeni bir döneme merhaba dediğimiz o yıllar. Cepte değil, evde bile telefonun olmadığı, bırakın milletlerarasını, şehirlerarası bir telefonun dahi saatlerce beklendikten sonra gerçekleşebildiği yavaş bir yaşam, hırsı bugünkünden çok daha az olan sade bir iş dünyası. Pek çok kasaba ve köyün değil televizyon izlediği, elektriğin varlığından bile haberdar olmadığı yıllar aslında o kadar yakinski. Yurtdışına gitme şansı bulan insanların sayısı parmakla gösterilebilecek kadar az olduğu bir dönemden; kolay ve sık seyahatlerin yapılabildiği bir döneme geçiş. Yıl 2024 ve dünya nüfusu hızla artmaya devam ediyor. Teknoloji hızla geliyor,



Dr. Hakan ÇINAR

Dışyönder Kurucu Başkan

yapay zeka yaşımızın ayrılmaz parçası haline alıyor, insanların ihtiyaçları da elbette artıyor, tüketime ve konfora olan ilgisi ise daha hızlı yükseliyor.

Hiçbir değişime karşı olmadığım gibi, bunların neredeyse tamamının hayat kalitemizi arttırdığını kabul edenlerdenim. Yalnızca iki sorun ve endişe hariç; birincisi ihtiyacımızın olmadığı zamanlarda da tüketmeye duyduğumuz ilgi ve ortaya çıkardığı ekonomik krizler. İkincisi ise tüketime duyulan ilgi ve iştah kadar üretime aynı iştahın olmayışı.

Tüm bu değişimlerin yarattığı en önemli sonucun tüketim artışı olduğunu düşündüğümüzde değişen çağa ayak uydurmak zorunda olan en kritik sektörün de lojistik olduğunu çapraz bulmacadaki anahtar sözcük gibi bulmak neredeyse mümkün. Otuz sene sonra da konuşulacaklar çok farklı olmayacak; yine icatlar sürececek, yine tüketim olanca hızıyla artacak ve mallar bugünkünden daha çok ve daha hızla hareket etmek zorunda

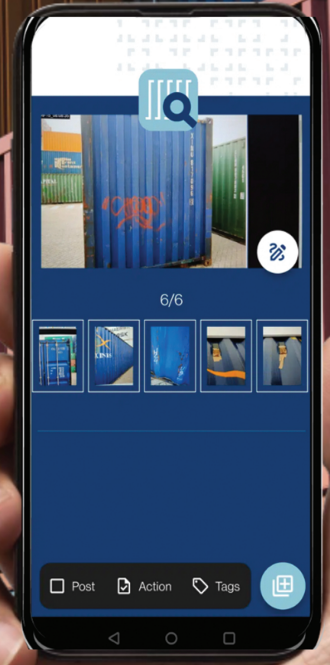
olacak. Belki öylesine hızlı hareket etmek zorunda olacak ki, bugünkünden çok daha geniş boyutlu serbest ticaret ve serbest gümrük anlaşmaları yapılacak, veya belki de gümrükler sistemin dışında kalacak. Daha çok konteyner taşıyan, daha hızlı gemiler üretilecek. Küçük hacimli paketleri dağıtacak şirketlerin sayısı artacak. Yeni uçaklara ve tabii terminallere ihtiyaç duyulacak., demiryollarının miktarı hızla artacak, karayollarındaki araçlar daha da gelişecek ve çoğalacak. Lojistiğin eğitimini almış insanlara ve analitik iş gücüne daha fazla ihtiyaç duyulacak. Çok daha gelişmiş yazılımlarla verimlilik arttırılmaya çalışılacak. Ama şu soru hep aklımızı kurcalayacak: nereye ve ne zamana kadar? Dünyadaki insan sayısı hızla artıyor, yaşam uzuyor, teknoloji ve kredi imkanları olanca hızla geliyor, her türlü senaryo insanların daha fazla tüketmesi üzerine kuruluyor. Lojistiğin ayak uyduramadığı, yolların, araçların yeterli olmadığı noktada ise tüketim, lojistiğe ayak uydurmaya başlayacak. Diğer koşullar bir yana insanların istediği her ürüne istediği zaman ve kalitede sahip olabilmeyi yolu ise kesinlikle lojistikten geçiyor.

Şu an patronunun "Ben aslında büyük bir lojistik firması sahibi sayılırım" dediği Dünya'nın en büyük alışveriş marketleri zinciri Wall Mart'ın memleketi, Amerika Birleşik Devletleri'ndeyim. Günlerden Pazar, saat akşamüstü altı civarı. Florida'da ve bir alışveriş merkezinin önündeyim. İçerisi de dışarı da hıncahınc dolu; ve sanırım ben de biraz sonra o tüketen insanların arasına katılacağım. Yaşam güzel, tüketmek ve konfor keyif verici. Dünya ve insanlık için duyduğum endişe ise hepimizin ortak duygusu: Acaba tüketirken tüketen miyiz?!!

CONPDS

Konteyner Yönetiminde Devrim!

Konteyner kodu tanımlama ve
fotoğraflı dokümantasyonu
tıkla-ve-aktar düzeyinde
basitleştiren teknoloji



isotank central
the center for tank solutions

ÜCRETSİZ DENEYİN

info@isotankcentral.com

CONPDS, BÖLGESEL ORTAĞI ISOTANK CENTRAL ARACILIĞIYLA DEVRİM NİTELİĞİNDEKİ YENİLİKLERİ İLE TÜRKİYE'DE!

Mayıs ayı sonlarında CONPDS ekibi, bölgesel ortağı ISOTANK CENTRAL ile birlikte Türkiye'de yoğun bir toplantı takvimi yürüttü.

CONPDS'in Kurucusu Morten Steen Søndergaard bu ziyaretin lojistik sektöründe, her biri kendi operasyonlarının benzersiz yönlerini sergileyen ve karşılaştıkları zorlukları paylaşan çeşitli şirketlerle etkileşim kurmak için olağanüstü bir fırsat olduğunu dile getirdi. Bir şirketten diğerine ziyaretler gerçekleştirilirken tekrarlanan ana konu, konteyner yönetimi ve dokümantasyon süreçlerini kolaylaştırmak için gelişmiş çözümlere duyulan ihtiyaçtı. Morten Steen Søndergaard "Ziyaretimiz, güzergahımızın düzenlenmesinde ve sektördeki kilit paydaşlarla görüşmelerin kolaylaştırılmasında önemli bir rol oynayan ISOTANK CENTRAL'in sıcak karşılmasıyla başladı. Çeşitli konteyner depolarını, terminalleri, temizlik istasyonlarını, nakliye merkezlerini ve üretim sahalarını gezerek, her bir firmanın operasyonlarını ilk elden gözlemledik ve günlük görevlerini kapsamlı bir şekilde anladık. Ev sahiplerimizin misafirperverliği ve samimiyetleri dikkate değerdi ve çalışma ortamlarının inceliklerini derinlemesine incelememize olanak tanıdı." dedi. Ardından Konteyner ile hizmet üreten taraflara sundukları iki çözümü tanıttı.



CONPDS'in Kurucusu Morten Steen Søndergaard ve ekibi ile ISOTANK CENTRAL Genel Müdürü Adem Arslan Gürbulak Nakliyat'ı deposunda ziyaret ederek CONPDS sistemini tanıttılar.

1-CONPDS Checker: Konteyner Yönetiminde Devrim Yaratıyor

CONPDS Checker, OCR teknolojisi ile konteynerler numaralarını (BIC codes) otomatik olarak okur. Ardından kullanıcıların konteynerlerin fotoğraflarını çekmesine, bunları otomatik olarak doğru konteyner numaralarıyla ilişkilendirmesine ve merkezi bir bulut sistemine yüklemesine olanak tanıyarak fotoğraflı dokümantasyonu

basitleştirir. Bu süreç manuel sıralama, yeniden adlandırma ve yükleme ihtiyacını ortadan kaldırarak zamandan tasarruf sağlar ve maliyetli hata riskini azaltır. Uygulamanın kullanıcı dostu arayüzü ve sezgisel tasarımı, personelin benimsemesini ve günlük rutinlerine entegre etmesini kolaylaştırır. Ziyaretlerimiz sırasında geleneksel manuel fotoğraf belgeleme sürecini gözlemledik. Saha operatörleri dijital fotoğraf makineleri veya akıllı telefonlarla fotoğraf çekiyor, bu fotoğrafları manuel olarak yeniden adlandırıp düzenliyor ve ardından çeşitli sistemlere yüklüyorlardı. Bu süreç sadece zaman alıcı değil aynı zamanda insan hatasına da açıktı. Buna karşılık CONPDS Checker tüm bu iş akışını kolaylaştırarak ilgili paydaşların anında erişebileceği hızlı ve doğru fotoğraf dokümantasyonunu sağlamaktadır.





CONPDS'in Kurucusu Morten Steen Søndergaard ve ekibi ile ISOTANK CENTRAL Genel Müdürü Adem Arslan Gürbulak Nakliyat depoyu gezerek gözlemlerde bulunuldu. CONPDS Programı hakkında yerinde eğitim verdiler.

2- CONPDS Tracker'ın Rolü: Konteyner Giriş – Çıkışlarında Otomasyon

CONPDS Tracker, otomatik kapı işlemlerini entegre ederek ConPDS Checker'a ek olanaklar sunar. Bu sistem, konteynerlerin giriş ve çıkış noktalarında verimli bir şekilde işlenmesinin çok önemli olduğu konteyner terminalleri ve depolarda için özellikle avantajlıdır. CONPDS Tracker mevcut güvenlik kamerası sistemlerine bağlanarak bunları otomatik konteyner numarası tanıma özelliğine sahip akıllı kameralara dönüştürebilir. CONPDS Tracker tarafından yakalanan veriler, depo yönetim sistemleriyle canlı entegrasyon gibi çeşitli iş akışlarında kullanılabilir ve otomatik kapı işlemlerine olanak sağlar. Bu entegrasyon, hareketleri hızlandırır, hataları azaltır ve konteynerlerin geriye dönük, aranabilir bir fotoğraf arşivinin oluşturulmasına yardımcı olur. Ayrıca, CONPDS Tracker'ın işlevselliği, belirli konum ve

zamanlarda tespit edilen konteyner numaralarına dayalı olarak bariyerlerin açılmasıyla ilgili kararlar almaya kadar uzanır. Tespit edilen bir konteyner numarasının ham verileri, operasyonel verimliliği ve şeffaflığı artırmak için çok sayıda yenilikçi yolla kullanılabileceğinden, bu verilerin kullanım olanakları neredeyse sınırsızdır.

Vaka Çalışmaları: Uygulamada Başarı

Satış sonrası görüşmelerinde CONPDS çözümlerinin şirketlerde başarı öyküleri ile sonuçlanan önemli etkiler yarattığını gördük. Örneğin, Kuzey Avrupa'daki büyük bir konteyner terminali CONPDS Checker'ı kullandıktan sonra fotoğraflı dokümantasyon süreçlerinde çarpıcı bir iyileşme olduğunu bildirdi. Günde binlerce konteyneri işleminden geçiren terminal, genellikle tutarsızlıklara ve gecikmelere yol açan manuel dokümantasyonla ilgili

zorluklarla karşılaşılıyordu. CONPDS Checker ile operasyonlarını kolaylaştırabildiler, tutarlı fotoğraf kalitesi sağlayabildiler, departmanlar arasında belge paylaşımını hızlandırabildiler ve hataları minimize ettiler. CONPDS Checker Avrupa, Afrika ve Avustralya'da 90'dan fazla tesiste başarıyla uygulanmaktadır. Bu tesisler, sistemin gelişmiş OCR teknolojilerinden ve mevcut depo yönetim sistemleriyle sorunsuz entegrasyonundan önemli faydalar elde etmiştir. Kullanıcılar operasyonel verimlilikte, hataların azaltılmasında ve genel üretkenlikte önemli olumlu gelişmeler olduğunu bildirmişlerdir. CONPDS Checker, fotoğraflı dokümantasyon sürecini otomatikleştirerek tüm konteyner verilerinin doğru, kolay, erişilebilir ve güvenli bir şekilde saklanmasını sağlar, böylece genel iş akışını ve müşteri memnuniyetini artırır.

Inovasyon İhtiyacı

Görüşmelerimizde öne çıkan en önemli gözlemimiz; konteyner dokümantasyonu ve yönetimi için geleneksel yöntemlere duyulan bağlılık. Birçok şirket hala fotoğraf paylaşımı ve güncellemeleri iletmek için WhatsApp gibi yaygın uygulamaları kullanıyor. Bu uygulamalar kullanışlı ve yaygın olarak benimsenmiş olsa da konteyner sektörünün özel ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tasarlanmamıştır. Depo ve terminal yönetim sistemleriyle entegrasyon eksikliği verimsizliğe ve hata olasılığının artmasına neden olmaktadır. İşte bu noktada CONPDS Checker'in dönüştürücü potansiyeli ortaya çıkıyor. Konteyner sektörü için özel olarak tasarlanan CONPDS Checker, gelişmiş Optik Karakter Tanıma (OCR) teknolojisi ile bu kritik sorunlu noktaları ele alır. Genel bir iletişim aracı olarak hizmet veren WhatsApp'ın aksine CONPDS Checker, Depo Yönetim Sistemleri (DMS) ve Terminal İşletim Sistemleri (TOS) ile sağlam entegrasyon yetenekleri sunar. Bu entegrasyon, iş akışlarını otomatikleştirir ve konteyner numaralarını tanımadaki hataları önemli ölçüde azaltarak konteyner operasyonlarının bütünlüğünü korumak için çok önemli olan yüksek doğruluk ve güvenilirliği sağlar.

Konteyner Yönetiminin Geleceği

ISOTANK CENTRAL ile Türkiye'deki yolculuğumuz, konteyner sektöründe yenilikçi çözümlere duyulan ihtiyacın altını çizdi. Konteyner depoları ve

terminallerinin karşılaştığı zorluklar Türkiye'ye özgü olmayıp küresel sektörün genelinde yaygındır. CONPDS Checker ve Tracker gibi gelişmiş araçları geliştirmeye ve entegre etmeye devam ettikçe, faydalar giderek daha açık hale geliyor: Daha düşük operasyonel maliyetler, daha fazla doğruluk ve daha iyi müşteri memnuniyeti. CONPDS, konteyner

küreselleşmiş bir sektörün taleplerini karşılamak için gereklidir. Sonuç olarak, Türkiye ziyaretimiz konteyner yönetiminde mümkün olanın sınırlarını zorlamak için gereken işbirlikçi çabaların bir kanıtı oldu. ISOTANK CENTRAL gibi ortaklar ve CONPDS tarafından sağlanan son teknoloji çözümlerle, sektörün geleceği umut verici



endüstrisinde yeni standartlar belirleyerek bu dijital dönüşümün ön saflarında yer alıyor. Manuel, hataya açık süreçlerden otomatik, verimli iş akışlarına geçiş sadece teknolojik bir yükseltme değildir; konteyner operasyonlarının yönetilme biçiminde temel bir değişikliği temsil eder. Bu devrim, verimlilik ve doğruluğun çok önemli olduğu hızlı tempolu,

görünüyor. Dünya çapındaki konteyner operasyonlarına yenilik ve verimlilik getirerek bu yolculuğa devam etmekten heyecan duyuyoruz. Tanık olduğumuz gelişmeler ve daha fazla büyüme potansiyeli, konteyner endüstrisini sürekli yenilik ve hizmette mükemmellik yoluyla destekleme kararlılığımızı pekiştiriyor.



✓ Forklift Kiralama ✓ Manlift Kiralama
✓ Vinç Kiralama



📍 Pelitli Mahallesi Yeni Mezarlık Yolu Cad. No.32 Gebze/Kocaeli

T: 0543 632 78 38 - 0532 159 19 65



www.gkkonduvinc.com

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ERP KULLANIMI

Lojistik sektörü, küresel ticaretin ve ekonominin bel kemiği olarak, malların üretim noktasından tüketim noktasına kadar taşınmasını ve dağıtımını üstlenir. Bu süreç, karmaşık ve çok aşamalı bir yapıya sahip olup etkin bir şekilde yönetilmediğinde büyük maliyetlere ve müşteri memnuniyetsizliklerine yol açabilir. İşte bu noktada, Kurumsal Kaynak Planlama (ERP) sistemlerinin önemi devreye girer. ERP sistemleri, lojistik sektörünün dinamik ve sürekli değişen ihtiyaçlarına uyum sağlayarak, operasyonel verimliliği artırmakta ve süreçleri daha şeffaf hale getirmekte önemli bir rol oynar. ERP sistemleri, lojistik sektörde envanter yönetimi, tedarik zinciri yönetimi, nakliye ve dağıtım, müşteri ilişkileri yönetimi, finans ve muhasebe gibi birçok farklı alanda kullanılmaktadır. Envanter yönetiminde ERP sistemleri, stokların gerçek zamanlı izlenmesini sağlayarak aşırı stok veya stok yetersizliği gibi sorunları minimize eder. Bu sistemler, talep tahminlerini daha doğru yaparak, envanter maliyetlerini düşürür ve müşteri taleplerine hızlı bir şekilde yanıt verilmesini sağlar.

Tedarik zinciri yönetiminde ise ERP, tedarikçi ilişkilerini ve performanslarını daha etkili bir şekilde yönetmeye olanak tanır. Siparişlerin her aşamasında takip edilmesi, teslimatların zamanında ve doğru bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlar. ERP'nin sağladığı şeffaflık ve izlenebilirlik, tedarik zincirinin her aşamasında operasyonel verimliliği artırır ve maliyetleri düşürür. Nakliye ve dağıtım süreçlerinde de ERP sistemleri önemli avantajlar sunar. Rota optimizasyonu ile yakıt maliyetleri ve teslimat süreleri azaltılabilirken, entegre Taşıma Yönetim Sistemi (TMS) modülleri sayesinde nakliye süreçleri planlanabilir, yürütülebilir ve izlenebilir. Bu sayede, lojistik operasyonlarının her aşaması daha düzenli ve verimli hale gelir. Müşteri ilişkileri yönetimi (CRM) modülleri, ERP sistemlerinin lojistik sektöründe sunduğu bir diğer önemli faydadır. Müşterilerle olan etkileşimlerin merkezi bir veri tabanında toplanması, müşteri hizmetlerinin kalitesini artırır.



M. Göker SARP

**Koordinatör
ERP Committee Turkey –
ERP Komitesi**

Siparişlerin durumu, teslimat süreleri ve müşteri geri bildirimlerinin tek bir yerden yönetilmesi, müşteri memnuniyetini yükseltir ve sadık müşteri kitlesi oluşturulmasına yardımcı olur.

Finans ve muhasebe süreçlerinde ERP sistemleri, lojistik operasyonlarının maliyetlerinin detaylı bir şekilde izlenmesini ve kontrol edilmesini sağlar. Faturalandırma süreçlerinin hızlandırılması ve ödeme takibinin daha etkin yapılması, işletmenin finansal sağlığını korur ve geliştirilmesine yardımcı olur. ERP'nin sunduğu raporlama ve analitik araçları, büyük veri setlerinin analiz edilerek iş süreçlerinde iyileştirmeler yapılmasını sağlar. Karar destek sistemleri, işletme yöneticilerine stratejik kararlar alırken ihtiyaç duydukları bilgileri sunar, böylece rekabet gücünü artırır. Sonuç olarak, lojistik sektörde ERP kullanımı*, işletmelerin operasyonel verimliliğini artırır, maliyetleri düşürür ve müşteri memnuniyetini artırır. Ancak, ERP sistemlerinin uygulanması karmaşık ve maliyetli bir süreç olabilir. Doğru yazılımın seçilmesi, uygun bir şekilde uygulanması ve çalışanların eğitilmesi ERP kullanımının başarılı olması için kritik öneme sahiptir. Lojistik

sektöründe ERP sistemlerinin etkin kullanımı, işletmelerin rekabet avantajı elde etmesine ve sürdürülebilir büyüme sağlamasına olanak tanır.

(* Türkiye'deki ERP kullanımına dair TÜİK verileri, işletmelerin dijitalleşme süreçlerini ve ERP sistemlerinin faydalarını ortaya koymaktadır. İşletme büyüklüğüne göre değişen ERP kullanım oranları, küçük işletmelerin teknolojiye uyum süreçlerinde daha fazla desteğe ihtiyaç duyduğunu göstermektedir. TÜİK'in sunduğu bu veriler, Türkiye'deki işletmelerin dijital dönüşüm süreçlerini planlamada ve stratejik kararlar almada önemli bir rehberdir.

TÜİK'in Ekonomik faaliyete ve büyüklük grubuna göre Kurumsal Kaynak Planlaması (ERP), Müşteri İlişkileri Yönetimi (CRM), Tedarik Zinciri Yönetimi (SCM) ve İş Zekâsı (BI) kullanan girişimler raporunda Ulaştırma ve depolama (Kısımlı H) bölümünde yer alan 2023 yılı verilerine göre Lojistik firmalarının %22.2 'si ERP sistemlerini kullanmaktadır.

Türkiye'de lojistik sektörde ERP kullanımına örnek olarak Borusan Lojistik, Ekol Lojistik ve Netlog Lojistik gibi firmalar gösterilebilir. Bu firmalar, ERP sistemlerini kullanarak operasyonel verimliliklerini artırmakta, süreçlerini optimize etmekte ve müşteri memnuniyetini yükseltmektedir. Bu örnekler, ERP sistemlerinin lojistik sektöründeki önemini ve sağladığı faydaları açıkça göstermektedir.

Lojistik sektörde ERP kullanılmadığında ise, envanter yönetiminden tedarik zinciri yönetimine, nakliye ve dağıtımdan finansal kontrole kadar birçok alanda ciddi aksaklıklar yaşanabilir. Bu durum, operasyonel verimliliğin düşmesine, maliyetlerin artmasına ve müşteri memnuniyetinin azalmasına yol açar. Rekabetin yoğun olduğu lojistik sektörde, bu tür sorunlar işletmenin piyasada varlığını sürdürebilmesini zorlaştırır. Dolayısıyla, lojistik sektörde ERP kullanımı, işletmelerin operasyonlarını entegre ve verimli bir şekilde yönetmelerine olanak tanıyarak, rekabet avantajı elde etmelerini sağlar.

ULUSLARARASI TİCARİ TERİMLER (INCOTERMS): DOĞRU UYGULAMALARI BENİMSEMENİN ZAMANI GELMEDİ Mİ?



Prof. Dr. Nil KULA DEĞİRMENCI

DEU Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Müdürü
DEU Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi

TÜRKİYE İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre ülkemizde 2023 yılı Ocak ayında ihracat bir önceki yılın aynı ayına göre %5,3 artarak on yedi milyar beş yüz kırk milyon dolar, ithalat %18,7 artarak otuz bir milyar sekiz yüz kırk iki milyon dolar olarak gerçekleşti. Ticaret Bakanlığı'mız ise 2024 yılında yüz on milyar dolar hizmet ihracatı hedefinin kırk milyar dolarının lojistik ve taşımacılık sektöründen gelmesi öngörmekte. İşaret edilen istatistik ve hedefler doğrultusunda lojistik ve taşımacılık sektörü ile özellikle uluslararası ticaret uygulamaları arasındaki ilişkinin ne kadar sarsılmaz ve sıkı olduğunu belirtmenin sarsıcı bir bilgi olmayacağı

kanaatindeyim. Ancak bu ilişki üzerine sarsıcı bir bilgi, ne yazık ki; ilişkinin, ticaretin iki tarafı olan alıcı ve satıcı arasında kararlaştırılarak zeminlendirildiği uluslararası ticari terimlerin (INCOTERMS) uygulaması ile ilgili doğru bilinen onlarca yanlışının varlığı olacaktır. Gerçekten, INCOTERMS, satış sözleşmesi tarafları olan alıcı ve satıcının satış sözleşmelerinde masrafların, yükümlülüklerin ve risklerin dağılımını üç harfli bir ticari terim üzerinde anlaşmak suretiyle gerçekleştirmelerini sağlayan kurallar bütünüdür. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından belirli aralıklarla güncellenerek yayımlanan INCOTERMS kurallarından birinin, alıcı ve satıcının iradeleri ile satış sözleşmesine neşredilmesiyle tarafların

aralarındaki somut sözleşmede yukarıda işaret edilen hususların belirginleştirilmesi ve bu alanda bir "düzen" kurulması sağlanmaktadır. Bu noktada öncelikli olarak INCOTERMS kurallarının bir milletlerarası sözleşme niteliğinde olmadığı (soft law niteliğini haiz kurallar bütünü oldukları) hususunu belirtmek ve tarafların, ancak satış sözleşmelerinde bu kurallardan birine atıfta bulunmaları durumunda bu kuralların somut vakada ihtilafın çözümünde tatbik kabiliyeti kazanabileceklerini ifade etmek gerekmektedir. Tam da bu nedenledir ki alıcı ve satıcının somut taşımada en yeni tarihli INCOTERMS kurallarından herhangi birine atıfta bulunması zorunluluğu bulunmamaktadır. Türk Borçlar Kanunu (TBK) m.1 sözleşmelerin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulacağını zikretmekte ve aynı kanun m.12 bu sözleşmelerin geçerliklerinin, aksini düzenleyen bir kanun hükmü bulunmadığı sürece, herhangi bir şekilde tabi olmadığını belirtmektedir. Ticarete konu bir emtianın satış sözleşmesi de genel geçer hükümler dairesinde herhangi bir şekilde tabi olmamakla sözlü dahi yapılarak geçerlilik kazanabilecektir. Bu noktada somut satış sözleşmesinde INCOTERMS'e yapılan bir atfın varlığının tespiti önem taşımakta ve devreye fatura ya da gümrük beyannamesi gibi belgeler girmektedir. Dolayısıyla alıcı ve satıcının, ticarete konu satış sözleşmelerinde INCOTERMS kurallarından herhangi birine atıf yaparak somut sözleşmede uygulanacak terimi belirleyip belirlemedikleri bu belgelerin tetkiki ile gerçekleştirilebilir.

INCOTERMS 2020, ICC tarafından tavsiye edilen en yeni tarihli ticari terimler topluluğudur. Bu terimler üzerinden giderek belki de doğru uygulamalara ışık tutmak ve yanlış bilinenlere dikkat çekmek söz konusu olabilecektir. Her ne kadar INCOTERMS 2010'a kadar sadece uluslararası satış sözleşmelerinde kurallara atıfta bulunabiliyor olsa da bu kurallar ile artık ulusal satış sözleşmelerinde de INCOTERMS terimlerinden birine atfa imkân kazandırılmıştır. CIF, CIP, CPT ve CFR terimlerinin başında bulunan "C" harfi, satıcının taşımayı örgütleme yükümlülüğünü işaret etmekte ve bu terimlerin kararlaştırıldığı satış sözleşmelerinde satıcı alıcıdan mal bedeli içerisinde bu yükümlülüğü karşılığında ödemekle yükümlü olacağı taşıma ücretini de talep etmektedir. Bu terimler arasında bulunan ve "I" harfini içeren CIF ve CIP terimlerinde ise satıcının ayrıca alıcının risklerini sigorta himayesi altına aldırma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu terimlerin kararlaştırıldığı satış sözleşmelerinde satıcı alıcıdan mal bedeli ve taşıma ücretinin yanı sıra bu risk alanları karşılığında ödediği sigorta primini de talep etmektedir. Uygulamada en çok doğru bilinen yanlış da bu noktada karşımıza çıktığını belirtmek gerekmektedir. CIF ve CIP teriminde satıcının, alıcının "risklerini" sigorta himayesi altına aldırma yükümlülüğü; satıcının "sigorta ettiren", sigorta şirketinin "sigortacı" ve alıcının da "sigortalı" sıfatlarını haiz olacağı 3.kişi lehine sigorta ilişkisinin tesisini zorunlu kılar. Başka bir ifade ile bu terimler uyarınca zorunlu olan satıcının alıcının risklerini sigorta himayesi altına aldırmasıdır, kendi risklerini değil. Peki bu riskler hangi noktada başlayacaktır? Yine sorunun cevabı aslında uygulamada doğru bilinen başka bir yanlışın da tezahürüne sebebiyet

vermektedir. CIF ve CIP terimlerinde alıcının risk alanı sırasıyla emtianın geminin bordasına bindirildiği anda ve ilk taşıyıcıya/taşıyana teslim edildiği anda başlamaktadır. Farazi teslim olarak da ifade edilebilecek satıcının risk alanının sona erip alıcının risk alanının başladığı bu noktalardan önce alıcı lehine tesis edilecek olan sigorta himayesi, satıcının "yersiz sigorta primi ödemesi" neticesini doğuracaktır. Örneğin bir CIF satış sözleşmesinde; satıcı, taşımayı C terimi dolayısıyla örgütleme ve alıcının risklerini I terimi dolayısıyla sigorta himayesi altına almak yükümlülüğünü altındadır. Emtianın Gaziemir'den Hamburg limanına önce kara yolu (Gaziemir-İzmir Limanı) sonra deniz yolu (İzmir Limanı-Hamburg Limanı) arasında taşınması işini asil olarak üzerine alan taşıma işleri komisyoncusu; bu sözleşmeyi taşımayı örgütleme yükümlülüğü dolayısıyla satıcı ile akdedecek ve satıcıdan "akdi taşıyan" olması dolayısıyla komisyonunu içerir navlunu tahsil edecektir. Bu terim kapsamında satıcının, alıcının risklerini emtianın İzmir limanında geminin bordasına bindirildiği andan itibaren karşılayacak şekilde sigorta himayesi altına aldırması yükümlülüğü bulunmaktadır. Uygulamada ne yazık ki ya alıcı lehine tesis edilecek bu sigorta himayesi Gaziemir'den başlatılmakta ya da satıcı kendi lehine Hamburg limanına kadar sigorta himayesi tesis etmektedir. Bunun bir adım daha ötesinde sigorta şirketlerinin de sigortalılarının risk alanına dikkat etmeksizin sigortalılarına gerçekleştirmiş oldukları sigorta tazminatı ödemeleri, sigortalının risk alanına isabet etmeyen ziya ve hasar durumlarında (örn. CIF satışta Gaziemir'de gerçekleşen kara yolu kazasında alıcının sigortalı olduğu bir sigorta ilişkisinde sigortacının alıcıya sigorta tazminatı ödemesi yapması durumunda), sorumlu kişiye rücu eden sigortacının

ex gratia savunması ile karşılaşması neticesini doğurabilmektedir. Yaygın karşılaştığımız yanlış uygulamalardan bir diğerinin de yine tercih edilen ticari terimdeki farazi teslim anı ile emtianın hasarlandığı/zayı olduğu noktaya dikkat edilmeksizin emtia bedelinin tahsili noktasında tezahür ettiğini belirtmek gerekmektedir. Riske katlanma yükümlüsü, tercih edilen ticari terimdeki riskin alıcıya geçtiği an ile emtianın hasarlandığı/zayı olduğu nokta dikkate alınacak şekilde belirlenecek ve bu kişinin malvarlığında bir azalma olmak gerekecektir ki bu kişi sigortacısına ya da sorumlu kişiye yönelebilir. Uygulamada emtianın satışının örneğin mal mukabili ödeme esası doğrultusunda kararlaştırıldığı bir satış sözleşmesinde emtia kendisine hasarlı/zayı olmuş bir şekilde teslim edilen alıcı, mal mukabili satışın da verdiği özgüvenle mal bedelini satıcıya ödemekten sıklıkla imtina etmektedir. Ne var ki kararlaştırılan ticari terim ile emtianın hasarının/ziyayının alıcının risk alanına tekabül etmesi durumunda hiç tereddüt bulunmamaktadır ki alıcının malvarlığında bir azalma meydana gelmeli, diğer bir ifade ile alıcı bu mal bedelini "yine de" satıcıya ödeyerek sorumlu kişiye ya da sigortacısına başvurmalıdır. Uygulamada yukarıda işaret edilenlere benzer ama asla bunlarla sınırlı olmayacak şekilde onlarca doğru bilinen yanlış uygulamanın varlığı da dikkate alındığında, INCOTERMS terimlerinin aslında her türlü tereddütten uzak ve doğru kullanımının özellikle uluslararası ticaretin etkili işleyişi açısından bir gereklilik olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Uygulamada birliği ve doğruluğu sağlamak açısından ticari terimlerin gereklerinin "işimize geldiği" gibi değil ve fakat "olması gerektiği gibi" yerine getirilmesi temennilerimizle.



AĞIR VASITA SERVİSİ

Kaliteli ekipman ve deneyimli kadromuz ile ağır vasıta araçlarınız için en iyi servis deneyimini sunuyoruz.



7/24 YOL YARDIMI

Olası arıza durumunda acil yol yardım hizmeti sayesinde ekibimiz en kısa sürede ulaşıp size ananızı kaldığınız bölgede sunar.



AKÜ VE BAKIM

Akünüzü kullanım durumunuza bağlı düzenli olarak her 3 ayda bir akü elektrolitinizin seviyesini yetkili servisimizde kontrol ettiriniz.



FİLO ANALİZ

Filonuzun sizin için yakından takip ediyor ve analiz sistemlerimiz ile verimliliğinizi artırıyoruz.



LASTİK KAPLAMA

Araçınızın lastiklerini yüksek kaliteli kaplama ile yeniliyor ve çevreye ve bütçeye uygun çözüm sunuyoruz.



LASTİK

Prometeon Pirelli Lastikleri yetkili satıcısı olarak her türlü araçınız için Pirelli lastiklerini şubelerimizde bulabilirsiniz.

MERKEZ ADRESİ:

İnönü Mah. Şehit Arslan Kulaksız Cad.
No:60/A Gebze/KOCAELİ

ŞUBE ADRESİ:

Cebeci Mah. 2606 Sokak
No:3 Sultangazi/İSTANBUL

NUMARALAR:

Santral: 0850 455 65 65
Sabit: 0262 645 17 00

www.ishakoglustik.com.tr
info@ishakoglustik.com.tr



UZUN YOL SÜRÜCÜLERİ İÇİN ARAÇ İÇİ EGZERSİZLER:

SAĞLIKLI VE GÜVENLİ SÜRÜŞ
İÇİN ÖNERİLER

Dr. Alpay
Deniz AFACAN

Uzun yol sürücülerini, saatlerce direksiyon başında kalarak hem fiziksel hem de zihinsel olarak zorlanabilirler. Bu durum, sürüş güvenliğini ve genel sağlığı olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle, araç içinde yapılabilecek basit egzersizler, sürücülerin hem rahatlamasına hem de daha güvenli bir sürüş deneyimi yaşamasına yardımcı olabilir. İşte uzun yol sürücülerini için araç içinde yapılabilecek bazı egzersizler:

1. Boyun ve Omuz Egzersizleri

Uzun süre aynı pozisyonda kalmak boyun ve omuzlarda gerginliğe neden olabilir. Bu bölgedeki kasları rahatlatmak için: Boyun Çevirmeleri: Başınızı yavaşça sağa ve sola

çevirin. Her iki yöne de 10 kez tekrarlayın. Omuz Silkmeleri: Omuzlarınızı yukarı kaldırıp bırakın. Bu hareketi 10 kez tekrarlayın.

2. Kol ve El Egzersizleri

Direksiyon tutarken kollar ve eller yorulabilir. Bu bölgedeki kasları rahatlatmak için:

Kol Germe: Bir kolunuzu düz bir şekilde öne uzatın ve diğer elinizle parmaklarınızı geriye doğru çekin. Her iki kol için 10 saniye boyunca tekrarlayın.

El Sıkma: Bir stres topu veya benzeri bir nesne kullanarak ellerinizi sıkıp bırakın. Bu hareketi 10 kez tekrarlayın.

3. Sırt ve Bel Egzersizleri

Uzun süre oturmak sırt ve bel ağrılarına neden olabilir.

Bu bölgedeki kasları rahatlatmak için: Sırt Esnetme: Ellerinizi direksiyonu tutarken sırtınızı geriye doğru esnetin. Bu hareketi 10 saniye boyunca tekrarlayın. Bel Dönmeleri: Belinizi sağa ve sola doğru çevirin. Her iki yöne de 10 kez tekrarlayın.

4. Bacak ve Ayak Egzersizleri

Uzun süre oturmak bacaklarda ve ayaklarda kan dolaşımını azaltabilir. Bu bölgedeki kasları rahatlatmak için: Ayak Bileği Çevirmeleri: Ayak bileklerinizi saat yönünde ve saat yönünün tersine çevirin. Her iki yöne de 10 kez tekrarlayın. Bacak Germe: Bir bacağınızı düz bir şekilde öne uzatın ve parmak uçlarınızı yukarı doğru çekin. Her iki bacak için 10 saniye boyunca tekrarlayın.

5. Göz Egzersizleri

Uzun süre yola odaklanmak göz yorgunluğuna neden olabilir. Gözlerinizi rahatlatmak için: Göz Kırpma: Gözlerinizi hızlı bir şekilde 10 kez kırpın. Uzak ve Yakın Odaklama: Önce uzak bir noktaya, ardından yakın bir noktaya odaklanın. Bu hareketi 10 kez tekrarlayın. Bu basit egzersizler, uzun yol sürücülerini için hem fiziksel rahatlatma sağlar hem de sürüş güvenliğini artırır. Düzenli olarak mola vermek ve bu egzersizleri yapmak, uzun yolculukları daha konforlu ve güvenli hale getirecektir.

LOJİSTİK MALİYETLERİNİN FİNANSAL YÖNETİMİ VE RİSK YÖNETİMİ



Dilek HAKAN

Yazar

LOJİSTİK sektörü, dinamik yapısı ve sürekli yenilik gereksinimiyle dikkat çeker. Maliyet yönetimi ve finansal risk yönetimi, bu sektörde başarı için kritik öneme sahiptir. Bu makalede, lojistik maliyetlerinin etkin yönetimi ve finansal risk yönetimi stratejileri ele alınacaktır.

Lojistik Maliyetlerinin Yönetimi ve Optimizasyonu
Dünya ve Türkiye Örnekleri
Lojistik maliyetlerinin etkin yönetimi, dünya genelinde birçok büyük şirkette başarıyla uygulanmaktadır. Örneğin, Amazon stratejik dağıtım merkezleri ve yapay zeka destekli stok yönetimi ile maliyetlerini düşürmüş, müşteri memnuniyetini

artırmıştır. Tesla ise yeşil lojistik stratejileriyle hem çevresel etkisini azaltmış hem de operasyonel maliyetlerini optimize etmiştir.

Türkiye’de ise Mars Lojistik, IoT teknolojileriyle depo yönetiminde verimliliği artırmış, Yurtiçi Kargo ise otomatik rotalama ve zaman yönetimi sistemleriyle dağıtım süreçlerini optimize etmiştir. Bu stratejiler, büyük şirketlerin yanı sıra küçük ve orta ölçekli işletmeler için de yol gösterici niteliktedir.

Finansal Risk Yönetimi Stratejileri

Küresel ve Yerel Riskler
Lojistik işletmeleri, döviz kuru dalgalanmaları, politik belirsizlikler ve operasyonel kesintiler gibi risklerle başa çıkmak zorundadır. Özellikle ABD-Çin Ticaret Savaşı, Süveyş Kanalı krizi ve Rusya-Ukrayna Savaşı gibi küresel olaylar, lojistik operasyonları doğrudan etkileyebilir.

Bu tür risklere karşı esnek finansal stratejiler geliştirmek ve yerel tedarikçilerle güçlü ilişkiler kurmak, lojistik işletmelerinin sürdürülebilirliği için hayati öneme sahiptir. Brexit gibi olaylar, Avrupa'daki lojistik işletmeleri için döviz kuru dalgalanmaları ve gümrük işlemleri gibi yeni riskler doğurmuştur. Bu belirsizliklere karşı hedge fonları ve döviz swapları gibi finansal araçlar kullanılarak korunma sağlanabilir.

İnovatif Finansal Risk Yönetimi Araçları

Lojistik işletmeleri, döviz kuru dalgalanmalarından korunmak için döviz swapları ve hedge fonları gibi araçları kullanmaktadır. Ayrıca, Türkiye'deki KOBİ'ler için faktoring ve ticari senetler, nakit akışını güçlendirerek finansal risklerin yönetimine destek olmaktadır. Örneğin, faktoring yoluyla alacaklarını hızla nakde çeviren işletmeler, likidite sıkışıklığından korunabilir.

Sigorta Çözümleri

Doğal afetler ve operasyonel aksaklıklar gibi beklenmedik risklere karşı sigorta çözümleri, lojistik işletmeleri için mali güvence sağlar. Taşımacılık sigortası, kargo kayıpları veya hasarları durumunda finansal koruma sunar.

Sonuç

Lojistik maliyetlerinin etkin yönetimi ve finansal risk yönetimi, sektördeki işletmelerin operasyonel maliyetlerini düşürmesine ve gelecekteki belirsizliklere karşı daha dirençli hale gelmesine yardımcı olur. Gelecekte, yapay zeka ve IoT gibi teknolojilerin daha da entegre edilmesiyle lojistik sektörü, küresel ticaretin gelişiminde lider rolünü sürdürecektir. Bu vizyonla hareket ederek, teknolojik dönüşümlere adapte olmalı, esnek finansal stratejiler geliştirmeli ve operasyonel sürekliliği sağlamalıyız. Lojistik, dünyayı dolaştıran kalptir ve bu merkezi önemi korumak için yenilikçi yaklaşımları benimsemeliyiz.



Ayrıca, gelecekteki gelişmeleri öngörmek ve bu değişimlere nasıl hazırlıklı olunması gerektiği konusunda bazı öngörülerin de altını çizmek istiyorum. Gelecekteki Gelişmeler ve Hazırlıklı Olma Stratejileri Lojistik sektörü, teknolojik ilerlemelerin ve değişen tüketici beklentilerinin etkisiyle sürekli bir dönüşüm yaşamaktadır. Yakın gelecekte şu anahtar gelişmeleri bekleyebiliriz:

- Yapay Zeka ve Nesnelerin İnterneti (IoT) Entegrasyonu: Yapay zeka ve IoT teknolojileri, lojistik işletmelerinin operasyonel verimliliğini artırmak ve tedarik zinciri yönetimini optimize etmek için kritik öneme sahiptir. Örneğin, akıllı depo yönetimi ve otomatik envanter takibi gibi uygulamalar, işletmelerin stok yönetimi ve teslimat süreçlerini daha verimli hale getirebilir.
- Sürdürülebilirlik ve Yeşil Lojistik: Küresel çapta artan çevresel endişeler, lojistik işletmelerini sürdürülebilirlik odaklı stratejilere yönlendirmektedir. Elektrikli araçlar, karbonsuz teslimat çözümleri ve yeşil ambalaj seçenekleri gibi yenilikçi yaklaşımlar, hem çevresel etkiyi azaltmak hem

de maliyetleri optimize etmek için kullanılabilir.

- Global Tedarik Zinciri Karmaşıklıkları: Küresel ticaretin karmaşıklığı ve siyasi belirsizlikler, lojistik işletmelerinin esneklik ve kriz yönetimi kapasitelerini artırma ihtiyacını ortaya koymaktadır. İşletmeler, çoklu tedarikçi ağları oluşturarak ve dijitalleşmiş lojistik platformları kullanarak bu zorluklarla başa çıkabilirler. Bu gelişmeler karşısında, lojistik işletmelerinin başarılı olabilmesi için adaptasyon ve yenilikçi yaklaşımları benimsemeleri gerekmektedir. Teknolojik entegrasyonlarla beraber, insan kaynağının eğitimi ve yetkinliklerin geliştirilmesi de kritik öneme sahiptir. Ayrıca, sektördeki yenilikleri takip etmek ve hızlı tepki vermek, rekabet avantajı sağlamak için vazgeçilmezdir. Bu çalışma, lojistik sektöründeki mevcut ve gelecekteki zorlukları anlama ve çözümlene yolunda önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir. Gelecekteki değişimleri öngörebilmek ve işletmelerin bu değişimlere uyum sağlamasını desteklemek, sürdürülebilir büyüme ve başarı için kritik öneme sahiptir.

DEPO YÖNETİMİNDE YAPAY ZEKANIN KULLANIM ALANLARI VE POTANSİYEL FAYDALARI

Son yıl içerisinde, yapay zeka (YZ) uygulamaları hızla gelişmiştir. İlk aşamalarda YZ, tavsiyelerde bulunmak için uzman sistemlerde veya bilgi tabanlı sistemlerde tercih edilirken; daha yakın zamanlarda, büyük veri, süper hesaplama ve makine öğrenimindeki teknolojik atılımlarla, insan benzeri problem çözme, öğrenme, nesnelere manipüle etme ve fiziksel alanda gezinme gibi konularda çok daha yetenekli hale gelmiştir. YZ uygulamalarına yapılan yatırımın her geçen yıl katlanarak artması beklenmektedir. İşletmelerin yaklaşık %70'inin 2030 yılına kadar YZ kullanacağı düşünülmektedir. Yöneticilerin dörtte üçünün "YZ'nin üç yıl içinde şirketlerini önemli ölçüde dönüştüreceğine" inanmasıyla, YZ teknolojisinin iş dönüşümlerini yönlendirmesi kaçınılmaz bir gerçektir. Çin'in gayrisafi yurtiçi hasılasının (GSYH) en az %20'sinin 2030 yılına kadar YZ'ye bağlı olacağı tahmin edilmektedir (Zhang vd. 2021). McKinsey (2023) raporuna göre YZ'nin değerinin büyük bir kısmının işletme operasyonlarındaki verimlilik artışından kaynaklanacağı düşünülmektedir. Üretken YZ'nin 2040 yılına kadar işgücü verimliliğini yıllık %0,1 ile %0,6 oranında artılabileceği tahmin edilmektedir. Diğer teknolojilerle birleştiğinde, bu oranın %0,2 ile %3,3 arasında artacağı öngörülmektedir. Örneğin, perakende ve ambalajlı tüketici ürünleri



Dr. Alparslan
KAPLAN

alparslan.kaplan@
limonistmeta.co.uk

sektörü için YZ kullanımından yılda 400 ila 660 milyar dolar ek işletme karı elde edilme potansiyeli bulunmaktadır. Yukarıdaki bilgiler ışığında en fazla değişimin yaşanabileceği alanların eğitim, sağlık, imalat ve perakende sektörlerinin olacağı tahmin edilmektedir. Teknolojinin, akıllı telefonların ve cihazların muazzam büyümesiyle desteklenen perakende pazarında yıkıcı bir devrim yaşanmaktadır. Günümüzde insanların mal/hizmet satın alma şekilleri değişmiştir. Müşteriler çok daha talepkâr bir şekilde kişisel ürün/hizmet isteyerek mümkün olan en kısa sürede teslimat beklentisindedirler. Müşterilerin sürekli değişen beklentilerini karşılamak için lojistik ve depo yönetimi dünyası da sürekli gelişmekte ve değişmektedir. YZ, depo yönetimindeki entegrasyonu, operasyonel verimliliği, tahmine dayalı



Prof. Dr. Eren
ÖZCEYLAN

eren.ozceylan@
limonistmeta.co.uk

analitiği ve esnekliği artırmayı amaçlayan lojistikte çok önemli bir süreci temsil etmektedir. YZ algoritmaları, geniş veri kümelerini analiz ederek envanter ihtiyaçlarını tahmin edebilir, sipariş karşılamadaki kalıpları belirleyebilir ve optimum stok seviyeleri önerebilir, böylece israfı en aza indirir ve maliyetleri düşürebilir. Ayrıca YZ, güdümlü robotik ve otonom araçlar, insan verimliliğini artırarak daha güvenli ve daha üretken depo ortamları sağlayabilir. Lojistikte YZ'nin ortaya çıkışı sadece iş akışı süreçlerini kolaylaştırmakla kalmıyor, aynı zamanda değişen pazar taleplerine uyum sağlayabilen çevik, duyarlı ve verimli tedarik zincirlerinin oluşturulmasına da önemli ölçüde katkıda bulunuyor. Aşağıda YZ'nin depo yönetim süreçlerinde kullanım alanları alt başlıklar altında özetlenmeye çalışılmıştır.

Yapay Zeka GÜdümlü Sistemler Aracılığıyla Geliştirilmiş Stok Doğruluğu

YZ destekli sistemler, stok yönetimine benzeri görülmemiş düzeyde hassasiyet getirebilir. Gelişmiş algoritmaların ve makine öğreniminin kullanılması, gerçek zamanlı takip sağlayarak hata payını ihmal edilebilir seviyelere indirebilir. Bu, envanter doğruluğunda önemli bir iyileşme anlamına gelir ve işletmelerin optimum stok seviyelerini korumasına, aşırı stok veya yok satma riskini en aza indirmesine olanak tanıyabilir. Örneğin, Amazon, YZ ve makine öğrenimi ile gelecekte hangi ürünlerin popüler olacağını tahmin etmekte ve envanter seviyelerini buna göre ayarlamaktadır. Bu, israfı azaltmaya ve müşterilerin siparişlerini zamanında almalarını sağlamaya yardımcı olmaktadır (Amazon, 2024).

Yapay Zeka Algoritmaları ile Kolaylaştırılmış Sipariş Karşılama

YZ'nin depo yönetimine en önemli katkılarından biri, sipariş karşılama süreçlerinde devrim yaratma kabiliyetine sahip olmasıdır. Akıllı algoritmalar geçmiş verileri analiz edebilir, talep modellerini tahmin edebilir ve sipariş toplama rotalarını optimize edebilir. Sonuç olarak, sipariş karşılama süreci daha düzenli ve verimli hale gelir, teslim süreleri kısalır ve müşteri memnuniyeti artar. Örneğin DHL, I.D.E.A. (Instantly Discover Efficient Activities) ismini verdikleri bir YZ temelli yaklaşım ile depo çalışanlarının kat ettiği mesafeyi %50'ye kadar azaltmış ve DHL lokasyonlarının verimliliğini %30'a kadar artırmıştır (DHL, 2024).

Operasyonel Süreklilik için Kestirimci Bakım

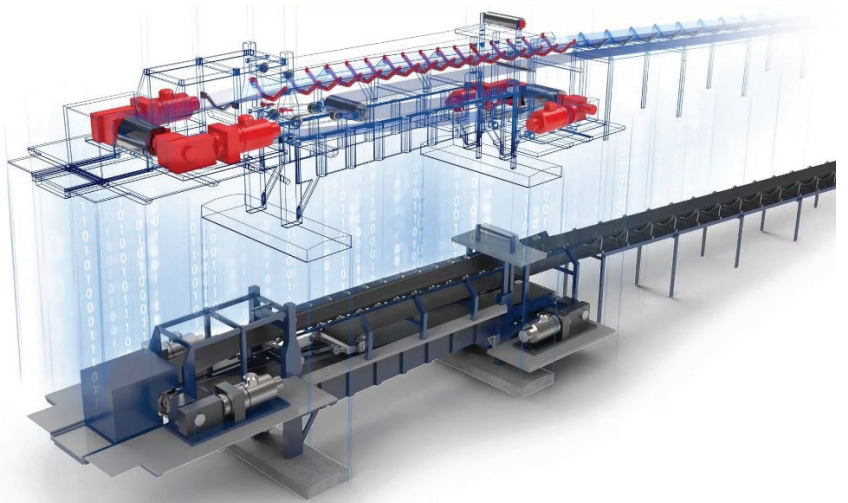
YZ'nin öngörüye dayalı yetenekleri, envanter yönetimi ve sipariş karşılamanın ötesine geçebilir. Gelişmiş veri analizi sayesinde YZ, olası ekipman arızalarını tahmin edebilir ve bakımı proaktif olarak planlayabilir. Bu yaklaşım yalnızca operasyonel sürekliliği sağlamakla kalmaz, aynı zamanda arıza sürelerini ve ilgili maliyetleri de en aza indirir. YZ güdümlü kestirimci bakımın uygulanması, esnek ve sürdürülebilir bir depo ekosistemini teşvik etmeye yönelik proaktif bir adımdır. Deloitte'un raporuna göre kestirimci bakım, verimliliği %25 oranında artırıyor, arızaları %70 oranında azaltıyor ve bakım maliyetlerini %25 oranında düşürüyor (Deloitte, 2017). Birçok elleçleme ekipmanında olduğu gibi özellikle konveyörlerin bakım süreçlerini optimize etmek için YZ destekli dijital ikiz yaklaşımlarının kullanıldığı örnekler de bulunmaktadır (Şekil 1).

Optimum Alan Kullanımı için Akıllı Depolama Altyapısı

YZ'nin entegrasyonu ile depolar, mevcut alanı en iyi şekilde kullanan akıllı altyapılara dönüşebilir. YZ algoritmaları, optimum depolama konfigürasyonları önermek için ürün boyutları, talep modelleri ve stok devir hızları hakkındaki verileri analiz edebilir. Bu, yalnızca depolama verimliliğini en üst düzeye çıkarmakla kalmaz, aynı zamanda genel operasyonel çevikliğine de katkıda bulunur.

Yapay Zeka Sensörleri ile Gerçek Zamanlı Görünürlük ve İzleme

Depolarda YZ destekli sensörlerin kullanılması, operasyonların her yönüne gerçek zamanlı görünürlük sağlayabilir. Bu sensörler çevresel koşulları izler, malların hareketini takip eder ve hatta çalışan performansını (ergonomi ve iş sağlığı güvenliği açısından da) değerlendirir (Şekil 2). Gerçek zamanlı veriler, depo yöneticilerinin değişen koşullara anında uyum sağlamasına olanak tanıyarak hızlı karar almayı mümkün kılar.



Şekil 1. Konveyör kestirimci bakımı için YZ destekli dijital ikiz uygulaması (FLS, 2024)



Şekil 2. YZ destekli kamera ile takip ve kontrol (Chooch, 2024)

Verimli Malzeme Taşıma için Yapay Zeka Destekli Robotik

YZ destekli robotiklerin entegrasyonu, depolardaki malzeme işlemeyi yeniden tanımlayabilir. Bilgisayar görüşü ve öğrenme yetenekleriyle donatılmış bu akıllı makineler, karmaşık depo ortamlarında otonom olarak gezebilir. Artık eski bir teknoloji olarak kalan otonom kılavuzlu araçların yerine otonom mobil robotların geçmesiyle, buradaki otonom hareketlerin YZ algoritmaları ile yönetilmesi önemli bir eşiktir. YZ destekli robotlar, toplama ve paketlemeden yükleme ve boşaltmaya kadar malzeme işleme süreçlerini kolaylaştırarak doğruluk ve hız sağlayabilir (Şekil 3). Birden fazla otonom cihazın filo şeklinde yönetilmesi başarılı YZ algoritmaları ile

sağlanabilir. Yine son zamanlarda YZ algoritmaları ile rotalanan dronlar ile stok sayımı ve ürün kontrolü gerçekleştirilebilir.

Şekil 3. Otonom mobil robotlar ile yönetilen bir depo ortamı (ChatGPT-4o ile üretilmiştir)

Kapsamlı Bağlantı için IoT ile Sorunsuz Entegrasyon YZ ve Nesnelerin İnterneti (IoT) arasındaki sinerji, depo içinde birbirine bağlı cihazlardan oluşan kapsamlı bir ağ oluşturur. Bu bağlantı, çeşitli unsurlar arasında gerçek zamanlı iletişimi kolaylaştırarak senkronize ve verimli bir iş akışı sağlar. Akıllı sensörlerden RFID etiketlerine kadar, YZ ve IoT'nin birleşimi genel operasyonel görünürlüğü ve kontrol artar. Bu teknoloji ile birbirini görmeyen iki forkliftin

haberleşmesi sağlanarak olası bir iş kazasının önüne geçilebilir.

Yapay Zeka Tabanlı Artırılmış Gerçeklik ile Görüntüleme

YZ algoritmaları ile desteklenmiş bir artırılmış gerçeklik (AR) uygulaması depo yönetim süreçlerinin çoğunda kullanılabilir. Örneğin AR gözlükleri veya mobil cihazlar, çalışanlara envanterin gerçek zamanlı olarak nerede olduğunu gösterebilir. Bu sayede ürünlerin yerini bulmak ve envanter sayımını gerçekleştirmek çok daha hızlı ve doğru hale gelebilir. Ya da benzer teknolojiler ile koridor başından bir tablet kamerası vasıtasıyla raflardaki ürünlerin son kullanma ya da teslimat tarihleri farklı dil seçenekleri ile operatöre sunulabilir.

YZ alanındaki durdurulamaz gelişim (üretken YZ, etkileşimli YZ vb.) ve endüstri 4.0 araçlarının (siber güvenlik, nesnelerin interneti, otonom araçlar, 3B yazıcılar vb.) yaygınlaşması, bu

teknolojilerin entegre bir şekilde lojistik ve depo yönetim süreçlerinde kullanılmalarının da giderek artmasına yol açmaktadır/açacaktır. Elde edilmek istenen başarı işletmelerin kendi ihtiyaçlarını

doğru tespit edebilmelerine, mevcut dijital seviyelerini (olgunluk) ölçebilmelerine ve buna yönelik yol haritalarını doğru teknoloji ve hizmet sağlayıcılar ile şekillendirebilmelerine bağlıdır.



Şekil 3. Otonom mobil robotlar ile yönetilen bir depo ortamı (ChatGPT-4o ile üretilmiştir)

Kaynaklar

Amazon, 2024, <https://www.seasiainfotech.com/blog/how-amazon-uses-artificial-intelligence/>, Erişim tarihi: 10.06.2024.

Chooch, 2024, <https://www.chooch.com/solutions/workplace-safety/>, Erişim tarihi: 10.06.2024.

Deloitte, 2017, https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/deloitte-analytics/Deloitte_Predictive-Maintenance_PositionPaper.pdf, Erişim tarihi: 10.06.2024.

DHL, 2024, <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2020/artificial-intelligence-dhl-algorithm-makes-e-fulfillment-more-effective.html>, Erişim tarihi: 10.06.2024.

FLS, 2024, <https://www.flsmidth.com/en-gb/products/process-control-and-optimisation/digital-twin-for-belt-conveyors>, Erişim tarihi: 10.06.2024.

McKinsey, 2023, <https://www.mckinsey.com/mgi/overview/in-the-news/ai-could-increase-corporate-profits-by-4-trillion-a-year-according-to-new-research>, Erişim tarihi: 10.06.2024.

Zhang, D., Pee, L.G., Cui, L., 2021, Artificial intelligence in E-commerce fulfillment: A case study of resource orchestration at Alibaba's Smart Warehouse, International Journal of Information Management, 57, 102304.

AYDEM LOJİSTİK

- Konteyner Taşımacılık
- İş Makinası Taşımacılığı
- Proje Taşımacılığı
- Teminatlı Yük Taşımacılığı
- Kara Yolu Taşımacılığı
- Liman ve Lojistik Hizmetleri
- Transit Taşımacılığı



+90 (532) 665 92 84
+90 (541) 530 04 41



aydemlojistik.com
info@aydemlojistik.com



Cumhuriyet, Bağdat Caddesi
No:13 D:10 Dilovası / KOCAELİ



**GÜMRÜK ve LOJİSTİK
HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ**



2H GÜMRÜK VE LOJİSTİK HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.

**ADRES: Yalı Mah. Cami Sok. 4 Maltepe, İstanbul
İLETİŞİM: 0216 305 23 25 / FAKS: 0216 305 23 26**



Cosco Shipping Lines Turkey Genel Müdürü Song Shuqing tarafından takdim edilen ödül plaketini, Gürbulak Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Beslen Çakan büyük bir onurla kabul etti.

GÜRBULAK NAKLIYAT'A BÜYÜK ÖDÜL:

EN GÜVENİLİR LOJİSTİK FİRMASI SEÇİLDİ!



Cosco Shipping Holdings'in, dünya çapında faaliyet gösteren firmaların en iyilerini belirlediği etkinlikte Gürbulak Nakliyat, "En Güvenilir Lojistik Firması" ödülüne layık görüldü.

During the Global Supply Chain Partner Summit on June 26, 2024, COSCO SHIPPING Holdings and all participants unveiled a collaborative effort to engage with global supply chain partners upstream and downstream. Gürbulak Nakliyat was honored as a trusted partner within Turkey during the global partners best of the year award ceremony held at the summit.

Cosco Shipping Holdings'in Çin'de 26 Haziran 2024'de gerçekleştirdiği Cosco ShipPing Holdings Global Tedarik Zinciri Partner Zirvesi, ülkemizdeki faaliyetleriyle dikkati çeken Gürbulak Nakliyat'ın başarısı ödüllendirildi. Cosco Shipping Lines Turkey Genel Müdürü Song Shuqing tarafından takdim edilen ödül plaketini, Gürbulak Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Besen Çakan büyük bir onurla kabul etti. Gürbulak Nakliyat, lojistik sektöründe sunduğu güvenilir ve kaliteli hizmetlerle adından sıkça söz ettiriyor. Firma, müşteri memnuniyetine verdiği önem ve lojistik süreçlerdeki titiz çalışmaları sayesinde sektördeki yerini her geçen gün daha da sağlamlaştırıyor. Dünya genelinde lojistik ve nakliye sektörünün en prestijli firmalarından biri olan Cosco Shipping Holdings, firmaları çeşitli kriterlere göre değerlendiriyor. Güvenilirlik, müşteri memnuniyeti, operasyonel başarı ve sürdürülebilirlik gibi unsurlar göz önünde bulundurularak yapılan değerlendirmeler sonucunda, Gürbulak Nakliyat "En Güvenilir Lojistik Firması" ödülüne layık görüldü.



TAŞIMADAN LOJİSTİĞE, DEPOLAMADAN GÜMRÜĞE ANAHTAR TESLİMİ TAM HİZMET

*Ercan Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. Kurucusu Semih Ercan,
Container Dergi'ye konuştu.*

ITHALAT ve ihracat sektöründe anahtar teslim hizmetler sunan Ercan Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.'den Semih Ercan ile İthalat ve ihracatta gümrükleme, lojistik, depolama ve gümrük hizmetleri hakkında bilgi alacağız.

**Container Dergisi:
Gümrükleme işlemlerinin
ithalat ve ihracat
şirketleri için öneminden
bahseder misiniz?**

Semih Ercan: Teşekkür ederiz. İthalat ve ihracatla uğraşan şirketlerin temel ihtiyaçlarından biri gümrükleme işlemleridir. Ülkemize gelen veya ülkemizden farklı ülkelere gönderilen eşyaların gümrük mevzuatına uygun şekilde işlemlerinin yapılması, yani gümrükleme, bu süreçlerin ana unsurlarından biridir.

**Container Dergisi:
Gümrükleme hizmetlerinin
yanı sıra başka hangi
hizmetleri sunuyorsunuz?**

Semih Ercan: Gümrükleme hizmetlerinin temelinde yer alan ithalat ve ihracat hizmetlerinin yanı sıra, lojistik, taşımacılık ve antrepo hizmetleri gibi ekstra hizmetler de sunuyoruz. Bu hizmetlerin bir bütün olarak, yani anahtar teslimi olarak yapılması çok önemli. Maliyet ve zaman tasarrufu sağlamak

da bu süreçte büyük önem taşıyor.

Container Dergi: İthalat işlemleri hangi aşamalardan oluşur?

Semih Ercan: İthalat işlemleri üç ana aşamadan oluşur: birinci aşama, ithalatçının yurt dışından satın aldığı eşyaları en uygun

maliyetle ve en kısa zamanda Türk gümrüklerine getirmektir. İkinci aşama, bu eşyaların Türk gümrüklerine geldikten sonra depolama yani antrepo işlemleridir. Üçüncü aşama ise, ithalatçı firmanın talep ettiği anda, eşyaların ithalatlarının gerçekleştirilerek sahibine tam ve zamanında teslim edilmesidir.



Container Dergisi: Peki bu aşamalarda nasıl bir yol izliyorsunuz?

Semih Ercan: Birinci aşamada, ithalatçının yurt dışından satın aldığı eşyalarını en uygun maliyetle ve en kısa zamanda Türk gümrüklerine getirmek için taşıyıcı kuruluşlarla irtibata geçiyoruz. İkinci aşamada, gelen eşyaların gümrük mevzuatına uygun olarak ve zarar görmeden depolanmasını sağlıyoruz. Üçüncü aşamada ise, ithalatçı firmadan gelen talimatı müteakip, eşyaların gümrük işlemlerini tamamlayıp sahibine tam ve zamanında teslim ediyoruz.

Container Dergisi: Denizyolu taşımacılığında da bahseder misiniz?

Semih Ercan: Denizyolu taşımacılığı, özellikle büyük hacimli yüklerin taşınmasında önemli bir hizmettir. Ülkemizin stratejik konumu sayesinde denizyolu taşımacılığı konusunda mukayeseli üstünlük sağlıyoruz. Konteyner taşımacılığı, petrol tankerleri, kuru yük taşımacılığı gibi farklı denizyolu taşımacılığı türleri sunuyoruz. HRA Global Lojistik olarak deniz taşımacılığı işlemlerini en doğru şekilde yönetiyoruz.

Container Dergisi: Gümrük antrepo hizmetlerinizden de biraz bahseder misiniz?

Semih Ercan: Gümrük antrepo hizmeti, ithalat ve ihracat işlemleri içerisinde ürünlerin gümrük işlemleri tamamlanana kadar güvenli bir şekilde muhafaza edilmesini sağlar. Bu hizmet, ürünlerin güvenli bir şekilde depolanmasını ve gümrük



işlemleri tamamlanana kadar muhafaza edilmesini sağlar. Antrepolar, firmaların ürünlerini güvenle depolayabileceği alanlar sunar.

Container Dergisi: İhracat işlemlerinde nasıl bir süreç izliyorsunuz?

Semih Ercan: İhracat işlemlerinde de ithalatın tersine bir süreç izliyoruz. Birinci aşamada gümrük işlemlerini başlatıyoruz. İkinci aşamada, ihraç edilecek eşyaları antrepoya alıyoruz. Üçüncü aşamada, gümrük işlemlerinin tamamlanmasının ardından forwarder devreye giriyor ve eşyaları alıcı ülkeye taşıyoruz.

Container Dergisi: Hizmet verdiğiniz diğer alanlar nelerdir?

Semih Ercan: Transit ticaret, lojistik depolama çözümleri ve tedarik zinciri yönetimi gibi hizmetler de sunuyoruz. Hera Port Antrepo olarak ulusal ve uluslararası taşımacılık ve antrepo hizmetleri konusunda deneyimli ve profesyonel kadromuzla

müşterilerimize destek sağlıyoruz.

Container Dergisi: Son olarak, şirketinizin sektördeki farkı nedir?

Semih Ercan: Ercan Gümrük Müşavirliği olarak sektörde 44 yıllık deneyimimizle, gümrük hizmetleri ve gümrük danışmanlığı konusunda kusursuz hizmetler sunuyoruz. Kalite, tutarlılık, hız ve gizlilik ilkeleri doğrultusunda müşterilerimizin ihtiyaçlarını en hızlı ve en uygun maliyetlerle karşılıyoruz. Antrepo hizmetlerinde ise Hera Port ayrıcalığı ile güvenli ve verimli depolama çözümleri sunuyoruz.

Container Dergisi: Verdiğiniz bilgiler için çok teşekkür ederiz. İthalat ve ihracat süreçlerinde sunduğunuz hizmetlerin önemi gerçekten büyük.

Semih Ercan: Biz teşekkür ederiz. Her zaman müşteri memnuniyetini ön planda tutarak hizmet vermeye devam edeceğiz.



Finansçı Sigorta Olarak 28.12.2016 Tarihinden Buyana Sigortacılık Alanında Faaliyet Sürdürmekteyiz.

Faaliyetini gösterdiğimiz sigorta alanları tüm kategoriler olup bizi diğer benzer sigorta şirketlerinden farklı kılan

TİCARİ ALACAK SİGORTASI / İHRACAT ALACAK SİGORTASI / KEFALET SİGORTASI (TEMİNAT MEKTUBU)

acentesi olmamızdır.

Acentemiz Sağlık Lojistik Ve Depolama Faaliyeti Sürdüren Firmaları İçinde Çözüm Ortaklığı Yapmaktadır.

Sağlık sigortalarında Türkiye'nin en önemli markaları ile hizmet vermekteyiz.

SAĞLIKTA 5 A Sigorta şirketlerinin acentesiyiz.

ACENTEMİZDE SIRASI İLE YAPILAN İŞLER

- Sağlık Sigortası
- Tamamlayıcı Sağlık Sigortası
- Ticari Alacak Sigortası / İhracat Alacak Sigortası
- Kefalet Sigortası (Teminat Mektubu)
- Yabancılara Sağlık Sigortası
- Trafik Sigortası
- Kasko Sigortası
- Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası
- Fabrika - Sanayi İşyeri
- Büro - Ofis-Banka Faktoring Şube Sigortaları
- Hotel Sigortaları
- İnşaat All Risk's
- Nakliyat - Nakliyat Abonman / Nakliyat Sorumluluk Sigortaları
- Makina Kırılması Sigortası
- Elektronik Cihaz Sigortası
- Konut / Bina - Site Ortak Alan Sigortaları
- Dask
- Gemi Makina / Gemi P&I / Gemi Gövde Sigortaları
- Bireysel / Kurumsal Ferdi Kaza Sigortası
- Bireysel / Kurumsal Seyahat Sağlık Sigortası
- Akaryakıt / Kimyevi Madde - Tehlikeli Madde Sigortaları
- Mali Mesuliyet / 3. Kişi Mali Mesuliyet Sigortaları
- Ve Burda Sayamadığımız Her Sigorta Konusu...

İŞ ORTAKLIĞI YAPTIĞIMIZ SİGORTA ŞİRKETLERİ;

- Euler Hermes Alacak Ve Kefalet Sigortası (Allianz Trade)A.Ş.
- Anadolu Sigorta A.Ş.
- Allianz Sigorta A.Ş.
- Axa Sigorta A.Ş.
- Ak Sigorta A.Ş.
- Hdi Sigorta A.Ş.
- Mapfre Sigorta A.Ş.
- Ray Sigorta A.Ş.
- Sompo Japan Sigorta A.Ş.
- Quick Sigorta A.Ş.
- Koru Sigorta A.Ş.
- Zurich Sigorta A.Ş.
- Hep İyi Sigorta A.Ş. (Doğan Holding)
- Magdeburger Sigorta A.Ş.
- Corpus Sigorta A.Ş.
- Acıbadem Sağlık Sigorta A.Ş.
- Viennalife Hayat Emeklilik Sigorta A.Ş.
- Mapfre Yaşam (Hayat) Sigorta A.Ş.
- Allianz Hayat Emeklilik Sigorta A.Ş.
- Zurich Yaşam (Hayat) Sigorta A.Ş.

İNSAN KAYNAĞIMIZ;

Teknik, Operasyon,
Hasar Müdürü;

Nilüfer Gültekin

0 (216) 316 44 46
0 (535) 966 57 72

Teknik
Personel

Özgecan İLANLI

0 (216) 316 44 46
0 (535) 833 52 27

Teknik
Personel

Tuğçe SİNCAR

0 (216) 316 44 46
0 (537) 433 64 97

Atatürk Mah. Ataşehir cad. Gardenya Residence 7/1 Daire :44 Ataşehir / İSTANBUL

✉ info@finanscisigorta.com.tr



www.finanscisigorta.com.tr

KEFALET SENEDİ NEDİR? (BANKA TEMİNAT MEKTUBU)



S. Özer ÖZER

K EFALET sigortasında sigorta şirketi, borçlunun sözleşmeden veya kanundan doğan yükümlülüğünü yerine getirmemesi riskine karşı alacaklıya/işverene düzenlediği kefalet senedi bedeline kadar kefil olmaktadır.

Bu sigorta türü geleneksel sigorta uygulamalarından ziyade bankacılık ürünlerine alternatif bir finansal enstrüman niteliğindedir. Firmalar açısından kredi limitlerinin daha da önem kazandığı bu günlerde Kefalet Sigortası ve ona bağlı Kefalet Senetleri özel sektörün ve kamu sektörünün teminat ihtiyacının karşılanmasında yeni ve ek bir kapasite oluşturmuştur.

KEFALET SENEDİ'NİN ÖZELLİKLERİ NELERDİR?

Genel olarak Kefalet sigortası, lehtar olan üçüncü kişinin zararlarını sigortalı adına telafi eden

mekanizmadır. Kefalet sigortası, aslında teminat mektubu işlevine sahip bir sigorta ürünüdür. Ayrıca, borçlunun bankalar nezdindeki kredi limitlerinin tüketilmemesi bakımından sigortalılar için ek bir avantaj sağlamaktadır.

TİCARİ ALACAK SİGORTASI NEDİR?

Ticari Alacak Sigortası, nakit akışınızı korumak için alacaklarınızı garanti altına alan bir sistemdir. Küresel istihbarat ağıımız, müşterilerinizin finansal durumunu takip ederek güvenle ticaret yapmanız için sizi güncel olarak bilgilendirir. Ticari bir alacağın ödenmemesine bağlı olarak ortaya çıkabilecek kayıpları tazmin eden alacak sigortasının nihai amacı sizi büyük ölçekli kayıplara karşı korumaktır. Müşterilerinizin iflas veya temerrüde düşmesi durumunda ise tazminat ödemesi yapılır. Ticari Alacak Sigortası,

nakit akışınızı korumak için alacaklarınızı garanti altına alan bir sistemdir. Küresel istihbarat ağıımız, müşterilerinizin finansal durumunu takip ederek güvenle ticaret yapmanız için sizi güncel olarak bilgilendirir. Ticari bir alacağın ödenmemesine bağlı olarak ortaya çıkabilecek kayıpları tazmin eden alacak sigortasının nihai amacı sizi büyük ölçekli kayıplara karşı korumaktır.

İHRACAT ALACAK SİGORTASI

İhracat Alacak Sigortası, işinizi ticari borçların ödenmemesi riskine karşı korur. Faturalarınızın ödenmesini temin eder, ticari faaliyetlerin getirdiği kurumsal ve siyasi riskleri güvenilir bir şekilde yönetmenizi sağlar. Ticari bir alacağın ödenmemesine bağlı olarak ortaya çıkabilecek kayıpları tazmin eden alacak sigortasının nihai amacı, faaliyetlerinizi büyük ölçekli kayıplardan korumak ve kârlı bir şekilde büyümesine yardımcı olmaktır. Alacak sigortası, işinizi ticari borçların ödenmemesi riskine karşı korur. Faturalarınızın ödenmesini temin eder, ticari faaliyetlerin getirdiği kurumsal ve siyasi riskleri güvenilir bir şekilde yönetmenizi sağlar. Ticari bir alacağın ödenmemesine bağlı olarak ortaya çıkabilecek kayıpları tazmin eden alacak sigortasının nihai amacı, faaliyetlerinizi büyük ölçekli kayıplardan korumak ve kârlı bir şekilde büyümesine yardımcı olmaktır.

LİMAN ŞEHİRİ İZMİR VE İZMİR DENİZ NAKLİYECİLERİ DERNEĞİ

KURULUŞUNU İzmir Körfezi'ne borçlu olan İzmir, bir ticaret limanı olarak başladığı yolculuğuna, 19. Yüzyılda liman şehri olarak devam etmiştir. Doğu-Batı ticaretinin önemli aktarma noktalarından biri olarak hizmet veren İzmir, aynı zamanda Ege Bölgesi'nin tarıma dayalı ürünlerinin ve diğer zenginliklerinin Avrupa ülkelerine gönderildiği bir merkeze dönüşmüştür. Böylece 19. yüzyılın sonu ile 20. yüzyılın başında Doğu Akdeniz'in en büyük ihracat limanı unvanını haklı olarak İzmir şehri taşımıştır. İzmir'in deniz ticaretinde ön plana çıkması, denizcilik sektörünü temsilen İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'ni ortaya çıkarmıştır. Dernek, İzmir Bahriye Birliği ilk olarak 1913 yılında kurulmuştur. Bu tarih, adım adım Birinci Dünya Savaşı'nın rüzgârlarının duyumsanmaya başladığı, ancak aynı zamanda İttihat ve Terakki Cemiyeti iktidarının milli bir ekonomi ve burjuvazi yaratma çabalarının en ayyuka çıktığı günlere denk geliyordu. İşte söz konusu Birlik, daha o yıllarda böyle bir hava ve heyecan ortamı içinde kurulmuştu. Anlaşılan o ki, savaş yıllarında etkinliğini kesmek zorunda kalmış ve türlü dayatmalar ve zorluklar nedeniyle etkinliğine son vermek zorunda kalmıştı. Ardından 1923 yılında, o günlerin heyecanlarını ve coşkusunu belleklerinde taşıyan İzmirli meslek grupları bir araya gelerek etkinliğine son



Şükriye VARDAR

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

veren birliği yeniden kurma yoluna gittiler. Deniz taşımacılığı alanında etkili kurum ve işletmelerin üyeleri bir araya gelerek, günler süren çalışma sonunda bir de tüzük (nizamname) oluşturdular. Tüzük çalışmaları 1923 yılının sonlarında gerçekleştirilmiş, metin 1924 yılında İzmir'de, Hafız Ali Matbaasında bastırılmıştı.

111 YILDIR DENİZCİLİĞİN HİZMETİNDE

Bu yönetmelik bir kaç açıdan önemlidir. İlk olarak, o günlere dek Türkiye'nin en kozmopolit kentlerinden birisi olan İzmir'de denizcilik alanında etkili olan işletmeleri topluca görme olanağını bulmaktayız. Bunun ötesinde, bu işletmelerde etkili olan kişilerin kimlikleri ve etnik ya da kültür aidiyetleri konusunda bilgi edinmekteyiz. Yönetmelikte birliğin kuruluş gerekçesi, yönetim yapısı ve işleyişi ile ilgili ayrıntılı bilgiler ortaya konulmuştu. Gerek yönetim kuruluna gerekse işleyiş biçimine bakıldığında, hala Türkiye'de bu tarihlerde yabancı kumpanyaların ve

deniz işletmelerinin tam bir egemenlik kurulduğu açık biçimde görülüyordu. Kurucular birliğin kurulması için ön görüşme yapmış, yasal gerekliliklerini yerine getirmiş ve ardından da İzmir Vilayeti'ne bir kuruluş dilekçesi vermişlerdi. Dilekçenin verildiği tarih, 27 Ekim 1923'tü. Bu tarih, genç Türkiye cumhuriyetinin ilanından iki gün öncesine denk geliyordu. Lozan Antlaşması imzalanmış; yeni bir ekonomik açılım sürecine girilmişti. Bu dilekçe İzmir Valiliği'nce uygun görülmüş ve ardından birliğin kurulmasına ilişkin bir resmi belge (ilmühâber) hazırlanmıştı. İzmir Valisi Aziz imzasını taşıyan resmi belgeye (ilmühâbere) göre, İzmir'de artık bir İzmir Bahriye Birliği kurulmuştu. Birlik reisi, Haşim Ramiz Bey'di. Valilik yaptığı incelemede, birlik kuruluşunu cemiyetler yasasına uygun bulmuştu. Birliğin yönetim kurulu ise; Jerom Posiç, Leones Giriz, Handrikis Van der Zee, Elgardi Rone, Rişar Oliviye, Henri İspërko, Hebert Vitol efendilerden oluşuyordu.

İzmir Bahriye Birliği'nin tüzüğü (nizamnamesi) 18 Ekim 1923 tarihli genel kurul toplantısında kabul edilmişti. Buna göre; önce İzmir'de bir Bahriye birliğinin kurulmuş olduğu belirtiliyordu. Birliğin amacı, İzmir'de sefer yapan (seyri sefaini), yani gemilerin gidiş geliş ve yük taşınmasını ilgilendiren sorunların tümünü çözmek, düzenlemek ve gemi sahiplerinin ve temsilcilerinin ortak haklarını tüccar topluluğu arasında korumaktı. Bunlar arasında çıkacak anlaşmazlığı başarılı biçimde barış yoluyla çözmek de birliğin amaçlarından biriydi. Buna göre, İzmir limanı ve çevresine uğrayan ya da adı geçen yörede seyreden gemilerin şirketleri temsilcileriyle, bütün gemi donanımcıları birliğin etkin üyeleri olarak kabul ediliyorlardı. Birliğe kimlerin kabul edileceğine yönetim kurulu karar veriyordu. Birliğe kabul biçimleri yönetim kurulu tarafından kararlaştırılmakta ve birliğe üye olabilmek için yirmi yaşından küçük olmamak gerekmekeydi. Birliğin bir yönetim kurulu vardı. Bu birlik genel kurulunda bir yıl süreyle seçiliyordu. Yönetim kurulu azalarının yeniden seçilmesi olanaklıydı. Bütün üyelerin katılımıyla oluşan birlik genel kurulu her yıl aralık ayında toplanıyordu.

İZMİR VE ÜLKE DENİZCİLİĞİ İÇİN ÇALIŞIYORUZ

Deniz Nakliyecileri Derneği, bugün itibarıyla yüz on birinci yılına ulaşmış bulunmaktadır. Sivil toplum örgütlenmeleri ve dernekler açısından bakıldığında Türkiye Cumhuriyeti'nde bu denli eski

tarihi olan örgüt ve derneklerin sayısının son derece az olduğu görülecektir. Bir meslek örgütlenmesi olarak, Deniz Nakliyecileri Derneği yüz on bir yıllık geçmişi içinde, yalnız kendi içinde dönüşen tarihin değil, aynı zamanda Türkiye'nin yakın geçmişinin siyasal, toplumsal ve ekonomik geçmişine tanıklık etmiştir. Dernek, bir meslek alanında, belli sayıdaki üyesiyle çalışmalarını bugün de aktif biçimde sürdürmekte; sektörü ilgilendiren temel sorunları zaman zaman gerçekleştirdiği etkinliklerde ve toplantılarında ele almakta ve irdelemektedir. Ancak,

deniz yoluyla taşınmaktadır. Otonom gemilerden dijital teknolojilere, yapay zekâ uygulamalarından e-ticarete, küresel ticaret ağlarından ekolojik değişimlere kadar her şey denizciliği doğrudan dönüştürmektedir. Ülkemiz, dünya ticaretinin ana hattı olan Doğu ile Batı arasında doğal bir köprü özelliğini taşımaktadır. Türkiye'nin giderek artan imalat üssü ve tedarik merkezi olma özelliği, deniz ticaret filomuzu ve limanlarımızı da daha önemli kılmaktadır. İzmir'de hizmet veren on altı liman/iskele bulunmakta, limanlarımızın iki yüz yirmi limana doğrudan bağlantısı



hangi meslek grubunda olursa olsun; deniz nakliyeciliği ve acenteliğinin geleceğini, işin içine modern teknoloji ve çağdaş bilgi düzeyiyle girmiş olan genç kuşaklar oluşturacaktır. Denizcilik, dünya ticaretinin küreselleşmesine ve teknolojik devrime ön ayak olduğu gibi, uygarlığın hızlı dönüşümünden ilk önce etkilenen sektör özelliğini taşımaktadır. Bugün dünyada üretilen malların yüzde doksana yakını

bulunmaktadır. Ege Bölgesi ve İzmir, denizcilik kültürü, güçlü denizcilik firmaları, yüksek liman kapasitesi ile uluslararası deniz taşımacılığında önemli bir konumdadır. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği olarak sahip olduğumuz birikim, deneyim, yenilikçi ve yaratıcı çözüm yöntemleri ve başarılı iletişim ile bölgemiz ve ülkemiz denizciliğini daha ileriye taşımak için çalışmalarını sürdürmektedir.



AKDOĞU

lojistik



AKDOĞU lojistik, sunmuş olduğu kara lojistiği , deniz taşımacılığı, hava taşımacılığı ve proje taşımacılığı sektöründe hizmet vermektedir...

TÜRKİYE’NİN LOJİSTİKTE BÜYÜYEN GÜCÜ

- ✓ DANIŞMANLIK HİZMETİ
- ✓ YURTIÇİ NAKLİYE
- ✓ ANTREPO VE DEPOLAMA

“GÜVEN BİZİM İÇİN ÖNEMLİ”

ADRES; Camişerif Mah. 5232 Sk. Buğdaycı İş Merkezi 4/24 Akdeniz / MERSİN
İLETİŞİM: 0(324) 238 00 20 - 0(541) 612 20 09

info@akdogulojistik.com - www.akdogulojistik.com/iletisim



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 kaynaklarını 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

ADALET MAH. MANAS BLV. NO: 47 B İÇ KAPI NO: 2809 BAYRAKLI / İZMİR

TÜRKİYE'DE KARAYOLU NAKLİYESİNDE GÜNDE 150 MİLYON DOLAR NAVLUN ÖDEMESİ YAPILIYOR



Akın ARSLAN

Avrupa'nın en büyük karayolu nakliyesi hacmine sahip Türkiye'de her gün üç yüz seksen bin civarında on altı ton ve yukarısı tonaja sahip kamyon/TIR yük alıyor. Sektörün nabzını tutan lider dijital lojistik platformu Tırport Insights'ın verilerine göre karayolu nakliyesi hacmi 2024 yılı ilk 5 ayında bir önceki yılın aynı dönemine göre %17 civarında daraldı, günlük dört yüz elli bin FTL civarında olan yük taşıma trafiği üç yüz seksen binlere geriledi. Günlük ortalama navlun cirosu ile yüz elli milyon dolar olarak gerçekleşiyor. Türkiye'de yurt içi nakliyede Pazartesi ve salı günleri günlük hacim günlük beş yüz bin kamyonu kadar çıkarken Cumartesi-pazar günleri

günlük elli binlere kadar geriliyor. Kamyon tarafındaki arz fazlası, ihracat taşımalarında ilk beş ayda %35'leri bulan daralma, navlun bedellerini negatif etkilemeye devam ediyor. Dönüş yükü bulmanın sorun olmadığı hatlarda kamyon sahipleri boş dönmek için sadece mazot maliyetine taşıma yapıyorlar. Dönüş yükü sorunu olan yerlere ise gitmek istemiyorlar, astronomik talepler geliyor. Diğer taraftan finansman maliyetleri çok yüksek, altmış güne varan vadeler, küçük nakliye tedarikçilerini vuruyor. Aylık faktöring maliyetleri %7'leri geçmiş durumda. Birçok büyük lojistik firması bile aylık %5,5'un altında finansmana ulaşamıyor. Çünkü kredi

limitleri dolu. Müşteri tarafında sadece on beş günlük bir ödeme gecikmesinin nakliyeciyeye alternatif maliyeti %3'ü geçebiliyor. Bazı nakliye sitelerinde batan küçük nakliyeciler, zor durumda kalan bireysel kamyon sahipleri görüntüleri çok artmaya başladı. Bu sektör açısından alarm veriyor. Nakliyecinin temel problemi parasını mümkünse teslimde peşin alabilmek. Hızlı ve sorunsuz ödeme yapanlar diğerlerine göre %10-15 seviyesinde daha uyguna kamyon tedarik edebiliyor. Türkiye'de şiddetlenen ekonomik kriz sosyal krize dönüşüyor. Çünkü Türkiye'de günlük gerçekleşen dört yüz bine yakın taşımanın 1/3'ü kontratlı taşıma. Kontratlı taşımaların ise neredeyse %70'ten fazlası aslında ihaleyi alan lojistik firmalarının; nakliye siteleri, ambarlar, kooperatifler ve garajlardan tek-yön yük için tedarik ettikleri spottaki bireysel kamyon sahipleri tarafından yapılıyor. Ödeme zincirindeki olası bir kopma/gecikme aşağıya doğru domino etkisi yaratıyor. Bu süreçten öncelikle bireysel kamyon sahipleri zarar görüyor. Çünkü kamyon onların tek ekmek teknesi. Tırport verilerine göre bir kamyon yurt içinde bir ayda sırtında yükü 9 bin km gitmezse zarar ediyor. Türkiye'de yollarda dokuz yüz kırk bin civarında on altı ton ve yukarısı tonaja sahip kamyon var. Kamyon/TIR'ların yaş ortalaması on yedinin üzerinde. Filomuz Avrupa standartlarından iki kattan daha yaşlı bir filo.

Yollardaki 940 bin kamyonun yaklaşık 550 bini ticari yük taşıması yapıyor. Bunların da yaklaşık altmış bini üreticilerin kendi sahip oldukları, daha ziyade kısa mesafe, milk-run vb. statüde kapalı rota çalışan kamyonlar (Un fabrikası kamyonu, Akaryakıt tankeri vb.). Kalanları kamu, TSK, hafriyat, beton kamyonu, kurtarıcı/vinç vs. kamyonlar. Nakliye firmalarının sahip oldukları kamyon/TIR sayısı 90 bin civarında. 380 bin kamyon ise doğrudan bireylerin sahip olduğu kamyonlar.

Türkiye'deki kamyonların %85'i şahıslara ait

Fatura karşılığı ticari yük taşıması yapan toplam kamyon sayısı ise dört yüz doksan bin civarında. Bu kamyonların yaklaşık üç yüz seksen bini doğrudan şahısların sahip olduğu kamyonlar (Şahısların sahip olduğu kamyonların dörtte biri, sayıları beş yüzü geçen seksen bir il ve iki yüzün üzerinde ilçeye yayılmış motorlu taşıyıcılar kooperatiflerinde çalışıyorlar). Doksan bin civarında kamyon ise Türkiye'de faaliyet gösteren irili ufaklı sekiz bin lojistik firmasının öz mal filosunda yer alıyor.

Birçok lojistik firması, günlük kontratlı taşımalarını yaparken %90'lara varan oranda spot pazardan günlük kamyon tedarik ediyorlar. Türkiye'de en büyük hacimli taşıma yapan firmalar bile öz malları yetersiz olduğundan günlük üç bin civarında FTL taşımayı yönetebilmek için günlük iki binin üzerinde spot pazardan kamyon tedarik ediyorlar. Türkiye'de ilçelere kadar yayılmış sayıları

üç yüzü geçen nakliye sitesi ve ambar denilen kamyon garajları var. Bireysel kamyon sahipleri Anadolu'da yükü boşalttıktan sonra buralardan istedikleri istikamette yük bakıyorlar.

2024 ilk 5 ayda, yurtiçi nakliye pazarı %17 daraldı

Türkiye'de 2024 yılı haziran başı itibariyle günde ortalama 380 bin kamyon FTL (tam kamyon) yük alıyor. Bunların yaklaşık yüz bini kısa mesafe milk-run benzeri düzenli hat yükleri (liman-fabrika gibi). Türkiye karayolu nakliye trafiği 2023 yılı aynı dönemine göre %17 civarında düşmüş durumda. Bunun iki önemli sebebi var:

- Üretimde hissedilir bir düşüş gözleniyor. İhracat bazlı üretimdeki düşüş, otomotiv gibi ithalata bağlı bazı kalemlerde %30'un üzerinde. Bir kısmı üretime aynı hacimde devam etse de (Gıda başta) ürünü piyasaya sunmadan önce imkanları çerçevesinde 2-3 ay depolamayı tercih ediyor. (Yüksek enflasyon nedeniyle fiyat artışı beklentisi stoklamayı arttırıyor) Zeytinyağı, un, şeker, kuru bakliyat gibi ürünlerde bunu net görmek mümkün.
- Yoldaki kamyonların 1/3'ü yük almadan boş dönmek zorunda kalıyor. Yüksek mazot fiyatları, düşük navlun bireysel kamyon sahibini mutlaka dönüş yükü olarak dönmeye zorluyor. Kamyoncu gerekirse zorluyor, 3-4 gün daha bekliyor, boş dönmek istemiyor.

2024 ilk 5 ayda enflasyon ve maliyetler %30'ların üzerinde reel olarak artarken navlun sadece %10 seviyesinde arttı

TIRPORT Insights 2024 Mayıs ayı verilerine göre; her gün FTL taşıma yapan bin kamyon ise günde ortalama 441 km yol yapıyor. Ortalama navlun fiyatı ise güzergaha, dönüş yükü durumuna, anlık durumlara bağlı olarak çok değişken 20-35 bin TL arasında değişebiliyor.

Nakliye bedeli ürün maliyeti içinde çok önemli bir maliyet olarak karşımıza çıkıyor. Domates, patates gibi ürünlerde ürün maliyetinin %10-12'si nakliye maliyet iken, ambalajlı suda nakliye maliyeti ürün maliyetinden bile pahalı olabiliyor.

Bir kamyon ayda ortalama 8,5 sefer yapıyor, iki yüz elli bin TL fatura kesiyor

Türkiye'de e-ticaretten daha büyük bir para nakliye sektöründe dönüyor. Dört yüz bine yakın bireysel kamyon sahibi var bu ülkede. Ortalama aylık 200-350 bin TL arası fatura kesiyorlar. Kamyon sahipleri KOBİ kategorisinde ilk %1'lik dilimindedir. Bu kitleyi bankalar görmüyor, fintech'ler görmüyor, devlet görmüyor, faktöring firmaları görmüyor. Bireysel kamyon sahiplerine lastikçiler, servisler, kamyon markaları da yeterince sahip çıkmıyor. Oysaki dev bir ticaret var içeride. Günde yüz elli milyon dolar bu işin sadece navlun tarafı. Bunun haricinde yılda kırk binin üzerinde çekici/kamyon, 10 binin üzerinde yarı römork satılıyor bu ülkede. Türkiye'de ikinci elde ise iki yüz elli binin üzerinde kamyon el değiştiriyor. Sıfır satış rakamının altı katından fazla ikinci elde trafik var.



- Karayolu Konteyner Taşımacılığı
- Yurtiçi Rulo Sac Taşımacılığı
- Yurtiçi Reefer Konteyner Taşımacılığı
- Karayolu Taşımacılığı
- ADR Taşımacılığı ve Depolama Hizmetleri
- Minivan Kargo Taşımacılığı

HAKKIMIZDA

Sektörde 20 yılı aşkın tecrübemiz, kaliteli hizmet anlayışımız 60 dan fazla genç filomuz ile Türkiye sınırlarında bütün limanlarda ithalat-ihracat konteyner çıkış hizmeti sunuyoruz.

Avrupa genelinde konteyner, komple, parsiyel ve minivan ekspres taşımacılığı dahil olmak üzere lojistik hizmeti sunuyoruz. Müşteri memnuniyetini öncelik alarak, teslimatları minimum maliyet ile en hızlı şekilde tamamlıyoruz. Doğru iletişim ile müşterimizi operasyonun her aşamasında bilgilendiriyor ve memnuniyetlerini en üst düzeye taşıyoruz.

MİSYONUMUZ

Müşterilerimizin lojistik konusunda değişen ihtiyaçlarını ve sorunlarını belirlemek; en iyi ve en hızlı çözümü en uygun maliyetle sunmak için hizmet veriyoruz.

VİZYONUMUZ

Türkiye merkezli ve Avrupa genelinde müşteri ihtiyacına göre şekillenen taşıma ve lojistik hizmetlerimizi global bir ağa dönüştürmek ve müşteri memnuniyetini esas alan yeni bir standart belirlemek için çalışıyoruz.

Booking (Rezervasyon)

Taşıması yapılacak ürünün hızlı yükleme rezervasyonu yapılır. Uygun şartlarda ve güvenli şekilde yükleme için tecrübeli personel ile hizmet verilir.

Planlama

Yurt içi ve yurt dışı olmak üzere güvenilir, tecrübeli acente işbirlikleri ile lojistik planlama, hazırlı ve işlem süreçlerini içerir.

Depolama

Ambarlı liman sahası içerisinde yaklaşık 20 dönümlük alanda dolu-boş konteyner depolama ve yükleme boşaltma hizmeti veriyoruz.

Yurtdışı Operasyon Adımları

Taşımacılıkta güvenilirliği; müşteri ihtiyacına göre şekillenen kaliteli hizmetlerimiz, güçlü acente ağımız ve tecrübeli ekibimizle yeniden tanımlıyoruz.

Lojistik

Taşımacılık ve depolama ana faaliyetleri ile paketleme, katma değerli hizmetler, gümrük, sipariş yönetimi, stok yönetimi, sigorta, muayene ve gözetim tamamlayıcı faaliyetlerinden oluşan, entegre bir işletmecilik fonksiyonlarının tüm süreçleri kapsar.



Yakuplu Mahallesi Hürriyet Bulvarı Newport sitesi 1. Blok
No:155 Kat:7 D: 53 Beylikdüzü İstanbul

T: +90 212 875 84 65 - 0530 497 61 66 E: elmina@elmina.com.tr



www.elmina.com.tr

LİMA LOJİSTİK SPORA DEĞER VERİYOR

LİMA SPOR GENÇLERE ULUSLARARASI DENEYİM KAZANDIRIYOR

Lima Spor Kulübü Başkanı Tahsin Tahmaz Container Dergisine konuştu.

LİMA Lojistik, sunduğu havayolu, karayolu, denizyolu, demiryolu, intermodal, ekspres kurye, fuar ve etkinlik lojistiği hizmetlerinin yanı sıra, sporun gücüne ve toplumsal etkisine olan inancını Lima Spor Kulübü aracılığıyla pekiştiriyor. Dört sporsever girişimci ortak, sporun gençler, çocuklar ve dezavantajlı gruplar için önemini vurgulayarak Lima Spor Kulübü'nü kurdu ve kulübün anahtarını Tahsin Tahmaz'a teslim etti. Container Dergisi olarak Lojistiğin sadece iş olmadığını benimsiyor ve tüm organizasyonları desteklediğimizi bir kere daha dile getirmek istiyoruz. Hadi gelin Kulüp Başkanı Tahsin Tahmaz ile özel röportajımıza geçelim.

Lima Spor kulübünün ortaya çıkış sürecini ve hedeflerinden bahsedebilir misiniz? Kulüp fikri nasıl ortaya çıktı? Nasıl kuruldu?

Profesyonel basketbolculuk geçişimin ardından 2009 yılından bu yana çeşitli okullarda ve spor kulüplerinde Fun The Mental V06 performans ölçümleri yaparak bireysel sporcu gelişimini sağlayan bir sistem geliştirmiştik. 2019 yılında kurucularımız arasında olan arkadaşım Hasip Ülgener'in Beşiktaş Basketbol takımında birlikte



forma giydiği arkadaşı Sinan Türel ile tanıştım. Bu vesileyle Lima Lojistik kültürünü tanıma fırsatım oldu. Fun The Mental V06 sistemimi Lima'ya tanıttım. 2021 yılında şirketin diğer kurucu ortakları spor sevdalıları Cenker Ural, Vedat Çelik ve Hamdi Bülbüldere ile tanıştım. Teknik

bilgilerimizle, iş gücümüzle, sermayemizle ama her zaman "ortak olma" mantığıyla birlikte bugünkü Lima Spor Kulübü'nün temellerini attık. Kuruluş hikayemiz sporun sosyal yaşama ve iş dünyasındaki bağlantılara etkisine çok iyi bir örnektir.

Kulüp merkeziniz, branşlarınız ve yaş gruplarınız hakkında bilgi verebilir misiniz?

Acıbadem ve Ataşehir olmak üzere 2 lokasyonda eğitimlerimizi sürdürüyoruz.

Voleybol ve basket branşlarında eğitimlerimizi gerçekleştiriyoruz. 3-6 yaş aralığımız için özellikle "Kanada Modeli" hareket eğitim sınıfımız mevcut. 5- 10 yaş arası çocuk ve 10-18 yaş aralığındaki genç bireylerimiz için voleybol ve basketbol branşlarında eğitimlerimizle aynı zamanda kişisel gelişim eğitimleri ile birlikte takım arkadaşlarına, rakiplerine ve hakeme saygı duymayı öğretiyoruz.

Başarılarımız arasında, U17 yaş grubunda Master Lig Şampiyonluğu da bulunuyor. En önemlisi takımlarımız lisanslı bir şekilde TBF, İGL, MASTER, İBL gibi liglerde tecrübe kazanıyor.

Başarılarımız sonucunda İtalya'da gerçekleştirilen basketbol turnuvasına davet kazanarak ülkemizi "LİMA SPOR" olarak temsil ettik. Bu da yaptığımız çalışmalar ne kadar ciddi aldığımızı gösteriyor.



Kayıt şartlarınız nelerdir ve hangi dönemlerde kaydolunabilir...?

Kayıtlarımız aylık ve yıllık aidat sistemine tabi şekilde gerçekleşiyor. Sporcunun yaş grubuna ve performansına göre değerlendirip gruplandırılması sonucu haftalık antrenman planlamaları yapılıyor. Erken kayıt dönemimiz haziran ayında başlıyor, eylül ayına kadar devam ediyor.

2009'da "Sportif Yetenek ve Performans Ölçüm" sistemini geliştirdiğiniz, bunu Lima Spor Kulübünde nasıl uyguluyorsunuz, öğrencilerinizi nasıl yetiştiriyorsunuz?

Lima Spor' da her sporcu sezon başında performans

testlerine tabi tutuluyor ve sezon boyunca gelişimlerini izliyoruz. Velilerle yapılan düzenli geri bildirimlerle sporcularımızın gelişimini destekliyoruz.

Lima Spor Kulübü nasıl bir gelecek öngörüyor ve bu gelecekte nerede yer alacak?

Amacımız, alt yapımızdan yetişen sporcuları milli takımlara ve üst liglere hazırlamak. Ayrıca, yurt dışında eğitim ve spor fırsatları sunarak gençlerimize uluslararası deneyim kazandırmak istiyoruz. Sosyal sorumluluk projelerini de çalışmalarımızın merkezine koyarak, ihtiyaç sahibi sporculara burs imkanları sunuyoruz.



KILAVUZ KAPTANLAR İÇİN RÖMORKÖR ÇEKİ GÜCÜ HESAPLAMASI

Container Dergisi: Baykal Bey, öncelikle röportaj teklifimizi kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz. Kılavuz kaptanlar için römorkör çeki gücü hesaplaması konusunda bize bilgi verebilir misiniz? Baykal Yaylalı: Ben teşekkür ederim. Kılavuz kaptanların, değişken hava koşulları altında ihtiyaç duyulacak "ilave" römorkör gücü ve adedini belirlemeleri genellikle mesleki deneyimlerine dayanır. Ancak, bu kararları verirken çok fazla zamanları yoktur ve gemi üzerindeyken teorik/aritmetik hesaplamaları yapmak oldukça zordur.

Container Dergisi: Peki, bu hesaplamaları yaparken hangi zorluklarla karşılaşılıyor?

Baykal Yaylalı: En büyük zorluklardan biri, hava koşullarının aşırı olduğu durumlarda değerlendirmelerde hata payının artmasıdır. Ayrıca, zorlu çalışma koşulları sebebiyle kullanılan römorkörlerin çeki gücünde de düşme riski büyür. Kılavuz kaptanlar hukuki olarak bir danışman statüsünde olsalar da, doğru hesaplama sonuçlarından ve bu sonuçlara göre verilmesi gereken kararlardan sorumludurlar.

Container Dergisi: Bu süreçte kullanılabilecek bir araç var mı?

Baykal Yaylalı: Evet, "Bollard Pull Calculator" adında kullanışlı ve basit bir uygulama var. Bu uygulama, gemiler için gerekli toplam



Baykal YAYLALI

Kıdemli Kılavuz Kaptan

römorkör gücünü çeşitli açı ve yönlerden, rüzgar ve akıntı koşullarında yaklaşık olarak hesaplayarak ihtiyaç duyulan römorkör gücü ve adedinin minimum sürede belirlenmesini sağlar.

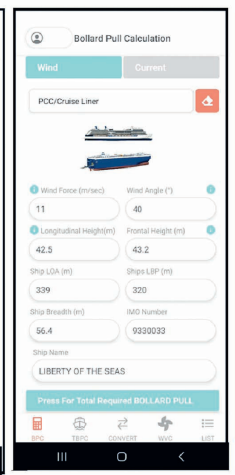
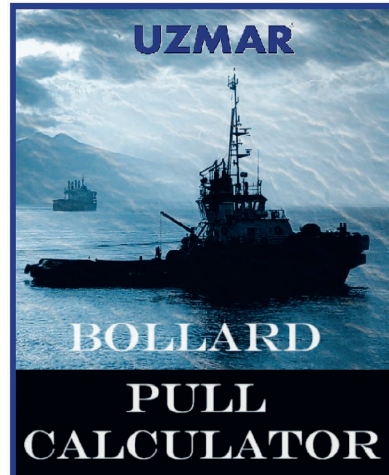
Container Dergisi: Bu uygulamanın dayandığı hesaplama yöntemleri nelerdir?

Baykal Yaylalı: Uygulama,

Cpt. Henk Hensen tarafından yazılan "TUG USE IN PORT" kitabının 5. bölümünde yer alan hesaplama yöntemleri ile BS 6349-1, OCIMF Mooring Equipment Guidelines (MEG4), SIGTO's Prediction of Wind Loads on Large Liquefied Gas Carriers, Post-Panamax Full Loaded Cond., Parameter Identification of Wind Loads on Ships ve Werner Blendermann'ın akademik çalışmalarından elde edilen doğrusal ve doğrusal olmayan regresyonların formüllerine dayanmaktadır. Bu hesaplamalar, mobil uygulamaya uygun hale getirilmiştir.

Container Dergisi: Uygulamanın doğruluğu nasıl test edilmiştir?

Baykal Yaylalı: Program verileri, bilimsel makale ve çalışmalarda yer alan örneklemelerle 5 yılı aşkın bir süre test edilerek kabul edilen değerlerle örtüştüğü gözlemlenmiştir. Program içinde "I" sembolüne basıldığında hesaplamalarla ilgili önemli açıklamalara ulaşılabilir.



Container Dergisi: Rüzgar ve akıntı kuvvetlerinin hesaplanması hakkında bilgi verebilir misiniz?

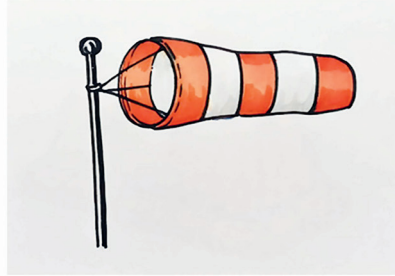
Baykal Yaylalı: Tabii. Rüzgar ve akıntı kuvveti hesaplamaları, Newton'un hareket yasaları ve sürtünme kuvveti formülü ile hesaplanmaktadır. Gemi yüzeyi alanına etki eden rüzgar ve akıntı katsayıları (rüzgar ve akıntı regresyonları) kullanılarak hesaplanır. Rüzgar şiddeti hesaplamalarında, Lateral (borda) ve longitudinal (pruva) rüzgar alanları dikkate alınır ve rüzgarın sabit hızda esmediği için en yüksek rüzgar hızları önemlidir. Akıntı kuvveti ise akıntı hızı, akıntıya maruz kalan gövde alanı ve geminin omurga hattı altında kalan açıklığa bağlı olarak hesaplanır.

Container Dergisi: Bu hesaplamalarda dikkat edilmesi gereken başka noktalar var mı?

Baykal Yaylalı: Evet, hesaplamalara %20'lik bir güvenlik marjı eklenir. Bu, herhangi bir hata payını ve beklenmedik durumu karşılamak için gereklidir. Ayrıca, akıntı kuvvetleri tatlı su ve deniz suyu için farklı

Wind Velocity Calculation

10 m. Wind Velocity (m/sec): 0.00



BOLLARD PULL CALCULATOR

Login

Login

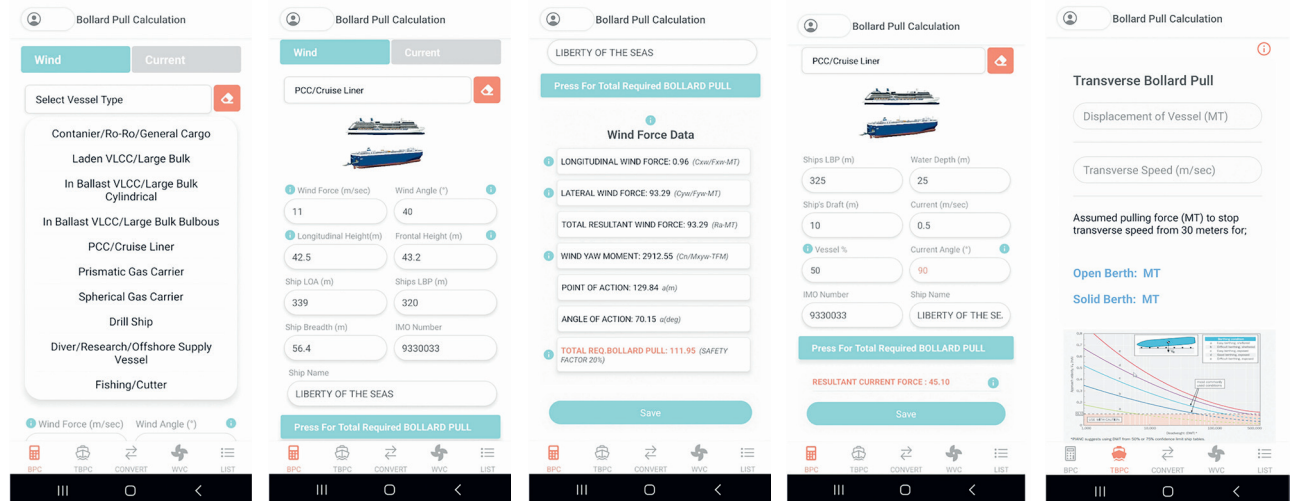
[Forgot Password ?](#)

[Don't have an account? Sign up](#)

hesaplanmalıdır. Tatlı suyun yoğunluğu deniz suyuna göre daha düşüktür, bu nedenle tatlı su hesaplamalarında mevcut programda bulunan bileşik akıntı gücü %2,5 arttırılmalıdır.

Container Dergisi: Çok teşekkür ederiz Baykal Bey, verdiğiniz bilgiler gerçekten çok değerli. Son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?

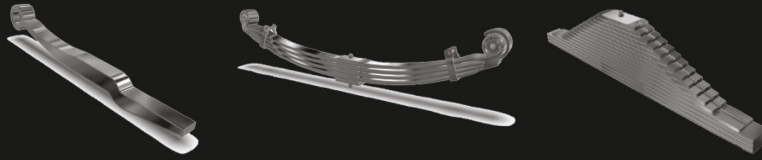
Baykal Yaylalı: Programın içeriğinde bulunan çok önemli olduğumu düşündüğüm bilgi notları, meslektaşım Kpt. Henk HENSEN'in danışmanlığı ile, bir aplikasyon haline gelmesi ise Uzmar Technology ekibi ile gerçekleşti. Meslektaşlarıma ve denizcilik topluluğuna ulaştırılması ise sizler sayesinde oluyor. Malumunuz tek elden alkış çıkmaz derler, bu sebeple ben de sizlere bir teşekkür borçluyum. Kılavuz kaptanların işlerini daha güvenli ve etkili bir şekilde yapabilmeleri için bu tür hesaplama araçlarının kullanımı büyük önem taşıyor. Umarım bu bilgiler, meslektaşlarımıza yardımcı olur.



AYCELİK

- OTO MAKAS SİSTEMLERİ

- ŞASE TAKVİYE VE ŞASE DÜZELTME



KÖRÜK VE AMORTİSÖR SİSTEMLERİ



FREN VE ALT TAKIM SİSTEMLERİ



www.aycelikotomotiv.com.tr

Adres: Sultan orhan mahallesi 1176/2 sokak 11/1 Gebze/KOCAELİ

Telefon: 0262 642 00 69 - 02 62 646 49 17

Mail : info@aycelikotomotiv.com.tr



KARADENİZ'İN BAŞKENTİ TRABZON, TARİH VE DOĞASIYLA BÜYÜLÜYOR

Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Trabzon, tarihi zenginlikleri ve doğal güzellikleriyle göz kamaştırıyor. Şehir, tarihi dokusu, kültürel mirası ve eşsiz manzaralarıyla hem yerli hem de yabancı turistlerin ilgisini çekiyor.

TRABZON'un en önemli turistik cazibelerinden biri olan Uzungöl, yemyeşil doğası ve serin havasıyla yaz aylarında yoğun ilgi görüyor. Dağların eteklerinde yer alan bu doğal göl, ziyaretçilere huzur dolu bir ortam sunuyor. Ayrıca, Sümela Manastırı da Trabzon'un önemli tarihi ve kültürel miraslarından biri. Kayalara oyulmuş bu antik manastır, etkileyici mimarisi ve tarihiyle dikkat çekiyor. Şehrin tarihî zenginlikleri arasında Trabzon Kalesi ve Ayasofya Müzesi de öne çıkıyor. Trabzon Kalesi, şehrin yükseklerinden panoramik bir manzara sunarken, Ayasofya Müzesi ise Bizans dönemine ait önemli yapılar arasında bulunuyor.

FUTBOL VE TRABZONSPOR

Trabzonspor, Trabzon'un en önemli futbol temsilcisi olarak dikkat çekiyor. 1967 yılında kurulan kulüp, Karadeniz'in futbol sahnesindeki gururu olarak biliniyor. Şenol Güneş Stadyumu, Trabzonspor'un maçlarına ev sahipliği yapıyor



ve modern yapısıyla dikkat çekiyor. Trabzonspor taraftarları, takımlarını coşkuyla desteklemeleriyle tanınıyor ve stadyumda benzersiz bir atmosfer yaratıyor.

Trabzon'un ekonomisi tarım ve balıkçılık üzerine kuruludur. Çay ve fındık üretimi, şehrin ekonomik faaliyetlerinde önemli bir rol oynar. Ayrıca, Trabzon'un limanı, Karadeniz'in önemli ticaret merkezlerinden biri

olma özelliği taşıyor. Şehre ulaşım oldukça kolay. Trabzon Havalimanı, iç hat uçuşlarının yanı sıra bazı dış hat uçuşlarına da hizmet veriyor. Ayrıca, karayolu ile Türkiye'nin birçok şehriden Trabzon'a ulaşmak mümkün. Trabzon, sunduğu doğal güzellikler, tarihi mekanlar ve zengin kültürel mirasıyla Karadeniz Bölgesi'nin parlayan yıldızlarından biri olmaya devam ediyor.

GIDA SEKTÖRÜNDE TÜRKİYE'NİN ROLÜ VE GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİNDE GAZİANTEP'İN ÖNEMİ:

TEKNİK PERSPEKTİF

DEĞERLİ Okuyucular, Öncelikle Firmamız hakkında kısaca bilgi vermek gerekirse, TAT GLOBAL GIDA SANAYİ A.Ş. kurucumuz Büyük Usta dedemiz Kemal Ağa önderliğinde, 1947'den günümüze gıda sektöründe faaliyet göstermektedir. Bölgemizin bereketli topraklarından gelen yöresel lezzetleri, nesilden nesile sürdürülen geleneksel dokusuyla uzun yıllardır Tarihi İpek Yolu üzerinde kurulmuş, günümüzde 3. Nesil olarak Gaziantep merkezli olarak faaliyet sürdürmektedir.

Türkiye'nin Gıda Sektöründeki Konumu

Türkiye, küresel gıda pazarında stratejik bir konuma sahiptir. Coğrafi avantajları ve tarımsal üretim potansiyeliyle dünya gıda tedarik zincirinde önemli bir rol oynamaktadır. Tarımsal üretim çeşitliliği ve teknolojik gelişmeler, Türkiye'nin uluslararası pazarda rekabet avantajı elde etmesini sağlamaktadır. Sürdürülebilirlik odaklı teknolojik yenilikler, gıda sektöründe verimliliği artırmakta ve uluslararası rekabet gücünü desteklemektedir. Türkiye'nin gıda üretiminde dijitalleşme ve otomasyona yönelik yatırımlarıyla sektörde verimliliği artırmakta ve ürün kalitesini yükseltmektedir. Bu, uluslararası standartlarda rekabet edebilirlik sağlamaktadır. Ar-Ge yatırımları sayesinde Türkiye, gıda sektöründe yenilikçi ürünlerin



Mehmet Salih BALTA

TAT Global Gıda Sanayi AŞ CEO

geliştirilmesine odaklanarak tüketici taleplerine hızla cevap verebilmektedir. Bu da sektördeki büyümeyi desteklemektedir. Türkiye, gıda güvenliği ve kalite standartları konusunda uluslararası normlara uyum sağlayarak, ihracat potansiyelini artırmakta ve tüketicilere güven vermektedir. Türkiye'nin gıda sektöründe farklı pazarlara açılma potansiyeli, sektörde büyümeyi destekleyen önemli bir fırsattır. Ancak bu durum, pazar araştırması ve uygun pazarlama stratejileri gerektirmektedir. Küresel pazarda rekabetin artması, Türkiye'nin gıda sektöründe yenilikçi ve sürdürülebilir stratejiler geliştirmesini zorunlu kılmaktadır. Bu, sektördeki zorlukları da

beraberinde getirmektedir. Gıda sektöründe lojistik ve dağıtımın etkin bir şekilde yönetilmesi, Türkiye'nin uluslararası pazarda rekabet avantajını sürdürebilmesi için kritik bir faktördür.

Gaziantep'in Gıda Sektöründeki Rolü

Gaziantep, zengin mutfak kültürü ve geleneksel lezzetleriyle Türkiye'nin gıda endüstrisinde öne çıkan bir şehirdir. Özellikle bakliyat, kuruyemiş ve baharat gibi ürünlerle uluslararası pazarda kendine sağlam bir yer edinmiştir. Teknolojik altyapıya yapılan yatırımlar ve Ar-Ge faaliyetleri, Gaziantep'in sektördeki rekabet gücünü artırmaktadır. Şehrin coğrafi konumu ve uzmanlaşmış işgücü potansiyeli, gıda sektöründeki yetkinliği ve üretkenliği desteklemektedir.

Gaziantep, gıda üretim süreçlerinde dijitalleşme ve otomasyona yönelik yenilikçi adımlar atmaktadır. Bu durum, ürün kalitesinin artırılmasına ve verimliliğin yükseltilmesine olanak tanımaktadır. Gaziantep'in gıda endüstrisi, teknolojik dönüşüm sayesinde küresel pazarlara daha etkin bir şekilde erişebilmekte ve uluslararası rekabet gücünü artırmaktadır. Gaziantep, gıda endüstrisindeki teknolojik dönüşümle birlikte sektördeki inovasyonu teşvik etmekte ve yeni pazar fırsatları yaratmaktadır.

Gaziantep, Orta Doğu ve Avrupa pazarlarına yakınlığıyla lojistik avantajlar sunmakta ve bu durum şehrin gıda sektöründeki rekabet gücünü artırmaktadır. İşgücü potansiyeliyle sektördeki yetkinliği ve üretkenliği destekleyen Gaziantep'in gıda sektöründeki markalaşma çabaları, şehrin kültürel zenginliği ve geleneksel lezzetleriyle bütünleşerek farkındalık avantajı sağlamaktadır. Gaziantep, gıda endüstrisindeki gelecek vizyonunu teknolojik inovasyon ve Ar-Ge faaliyetlerine odaklanarak şekillendirmekte ve sektörde sürdürülebilir büyümeyi hedeflemektedir.

Teknoloji ve İnovasyonun Sektöre Etkisi

Endüstri 4.0 ve gıda üretimi, teknolojik ilerlemeler sayesinde gıda üretim süreçlerinde dijitalleşme ve otomasyonun artışı beraberinde getirerek sektörde verimliliği artırmaktadır. Teknolojinin gıda sektöründeki etkisi, e-ticaret ve dijital pazarlama stratejileriyle tüketiciye daha



etkin bir şekilde ulaşmayı sağlamak ve sektördeki iş modellerini dönüştürmektedir. Gıda sektöründe teknolojinin kullanımı, veri analitiği ve iş zekasıyla üretim süreçlerinin optimize edilmesine ve tüketici taleplerinin analiz edilmesine olanak tanımaktadır. Ar-Ge yatırımları, teknolojik inovasyon sayesinde şirketlerin rekabet gücünü artırmakta ve sürdürülebilir büyüme stratejileri oluşturmaya olanak tanımaktadır. Teknolojinin sektöre etkisi, gıda endüstrisinde start-up ekosistemlerinin oluşmasını teşvik ederek yenilikçi fikirlerin sektöre entegrasyonunu desteklemektedir. İnovasyon, gıda sektöründe sosyal medya ve dijital

platformlar aracılığıyla tüketici etkileşimini artırarak marka sadakatini güçlendirmekte ve pazarlama stratejilerini dönüştürmektedir.

Gelecekte gıda sektöründe sürdürülebilirlik odaklı teknolojik uygulamaların artışı beklenmekte ve yeşil teknolojilerin sektördeki rolü önem kazanmaktadır.

Teknolojinin etkisiyle gıda sektöründe e-ticaretin ve lojistik yeniliklerin artması, tüketici taleplerine hızlı cevap verebilen esnek iş modellerinin gelişmesine olanak tanımaktadır.

Gelecekte gıda sektöründe yapay zeka ve otomasyonun daha geniş bir şekilde kullanılması, üretim süreçlerinde verimliliği artıracak ve ürün kalitesini yükseltecektir.

Yenilikçilik, teknolojik inovasyon sayesinde gıda sektöründe marka değerini artırmakta ve şirketlerin rekabetçiliğini güçlendirmektedir. İnovasyon, gıda sektöründe küresel pazarlara daha etkin bir şekilde erişebilmeyi sağlayarak sektörde büyümeyi desteklemektedir.

Sonuç

Türkiye, özellikle Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki Gaziantep ile, gıda sektöründeki konumunu güçlendirmeye devam etmektedir. İpek Yolu'nun tarihi mirası, modern teknolojiler ve trend yöntemlerle birleşerek, sektörün geleceğine yön verecek önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatları değerlendiren Türkiye, gıda sektöründeki rolünü daha da pekiştirecek ve küresel pazarlarda daha etkili bir oyuncu haline gelecektir. Saygılarımla,

SADECE YAKIT İKMAL ETMİYORUZ, GELECEK İNŞA EDİYORUZ!

İSTANBUL
Nüfus: 15655924
Rakım: 30



Türkiye'nin kalkınması için **tüm gücümüzle çalışıyoruz.**

Dünün sözünde, geleceğin gücünde.



Marmaray



3.köprü ve
Bağlantı Yolları



Filyos Limanı

Ticari Yakıtlar | Toptan Madeni Yağlar | Taşıt Tanıma Merkezi | Bitüm | Lojistik

SADIK
PETROL
Sadık Grubu Şirketidir.

SADIK TİCARİ
YAKITLAR

SADIK TOPTAN
MADENİ YAĞLAR

SADIK TAŞIT TANIMA
MERKEZİ

0258 371 20 20
www.sadik.com.tr



TARİHİ VE DOĞAL GÜZELLİKLERİ İLE DİKKAT ÇEKEN ŞEHİR DENİZLİ

Türkiye'nin Ege Bölgesi'nde bulunan Denizli ili, zengin tarihî mirası ve doğal güzellikleri ile dikkat çekiyor.

DENİZLİ'nin en önemli turistik cazibesi olan Pamukkale, sıcak su kaynaklarının oluşturduğu beyaz traverten terasları ve antik Hierapolis kenti ile her yıl yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekiyor. UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer alan Pamukkale, özellikle yaz aylarında kalabalık ziyaretçi akınına uğruyor. Denizli'nin tarihi zenginlikleri arasında Laodikya antik kenti öne çıkıyor. Roma dönemine ait kalıntılarıyla tanınan Laodikya, ziyaretçilere etkileyici bir tarih yolculuğu sunuyor. Ayrıca, Honaz Dağı'nın yürüyüş ve doğa sporları meraklıları için popüler bir rota haline geldiği belirtiliyor. Yüksekliği 2.527 metreyi bulan dağ, doğal güzellikleriyle ilgi görüyor. Ekonomik açıdan Denizli, tekstil sektöründeki başarısıyla tanınıyor. Pamuklu tekstil ürünleri, halılar ve ev tekstili ürünleri ile ülke genelinde önemli bir üretim

merkezi olan şehir, aynı zamanda mermer ve doğal taş üretiminde de güçlü bir oyuncu. Şehir, tarım ve hayvancılık faaliyetleriyle de ekonomisine katkı sağlıyor. Pamuk, buğday, mısır ve üzüm gibi ürünlerin yetiştirildiği Denizli'de hayvancılık da yaygın olarak yapılıyor. Denizli'nin ulaşım olanakları da oldukça gelişmiş. Şehirlerarası otobüs seferleri ve demiryolu bağlantıları ile Denizli'ye kolayca



ulaşılabilirken, Denizli Çardak Havalimanı iç hat uçuşları için hizmet veriyor. Horoz ve Gelenekler Denizli, horozları ile de ünlü. Denizli Horozu, şehirle özdeşleşmiş ve Türkiye'nin en bilinen horoz türlerinden biridir. Bu horozlar, canlı renkleri ve büyük kuyrukları ile dikkat çeker. Denizli Horozu'nun kökenleri, bölgenin uzun yıllara dayanan tarım ve hayvancılık geçmişine dayanıyor. Yerel festivallerde ve tarım fuarlarında sıkça görülen Denizli Horozu, şehrin kültürel mirasının önemli bir parçası olarak kabul ediliyor. Ayrıca, bu horozların yetiştirilmesi ve korunması, Denizli'nin geleneksel tarım uygulamaları arasında önemli bir yer tutuyor. Denizli, tarihî ve kültürel mirasının yanı sıra, doğal güzellikleri ve ekonomik dinamizmi ile Türkiye'nin önemli şehirlerinden biri olarak ön plana çıkıyor.

SATIŞ KOÇLUĞUNUN ÖNEMİ



Ayten NAYIR

Emes A.Ş. Yurtdışı Pazarlama Ve Satış Yöneticisi

KOÇLUK, bireylerin kişisel ve profesyonel hedeflerine ulaşmalarını desteklemek amacıyla yapılan bir rehberlik sürecidir.

Koç, danışmanlık yapmaz.

Kişiye güçlü sorular sorarak kendi hedeflerini ve beklentilerinin kendisinin bulmasını sağlar ve geleceğe odaklanır. Koçluk, bireylerin öz farkındalıklarını artırmalarına, güçlü yönlerini ve geliştirme alanlarını keşfetmelerine, engelleri aşmalarına ve kişisel ve profesyonel başarılarını artırmalarına katkı sağlar.

Koçluk; iş hayatında, kariyer gelişiminde, yaşam tarzı değişikliklerinde ve kişisel hedeflere ulaşmada yaygın olarak kullanılır.

Koçluk sürecinde uygulanan yöntemleri kullanır:

1. Aktif ve Empatik Dinleme:

Danışanın ihtiyaçlarını, hedeflerini ve zorluklarını anlamak için dikkatli ve empatik bir şekilde dinler.

2. Güçlü Sorular Sorma: Danışanın düşüncelerini derinlemesine incelemesine ve farklı bakış açıları geliştirmesine yardımcı olacak sorular sorar.

3. Geri Bildirim Verme: Danışanın davranışları ve ilerlemesi hakkında yapıcı geri bildirimlerde bulunur.

4. Hedef Belirleme ve Planlama: Danışanın net, ölçülebilir ve ulaşılabilir hedefler belirlemesine ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler geliştirmesine yardımcı olur.

5. Motivasyon ve Destek: Danışanı motive eder ve süreç boyunca belirli aralıklarla destekler ve kontrol eder. Koçluk her alanı kapsayacak geniş bir konu olmakla birlikte, kişiler kendi profesyonel alanlarından yola çıkarak, uzman oldukları alanlarla koçluğu birleştirmektedirler. Bunlardan biri de satışa koçluktur. Satış Koçluğu üzerinde konuşulması gereken detaylı bir konudur. Satış koçluğu ile satış sürecini daha aktif yönetebilir ve müşteri iletişimi daha fazla güçlendirebilir. Müşteri bağlılığı ile birlikte satışın gerçekleşmesi ve sürekli olması için doğru satış yöntemini seçmeyi, güçlü sorularla fark oluşturma ve çözümü bulma yolunu sağlar. Bu koçluğu firmanın kıdemli pazarlama ve satış profesyonelleri ya da pazarlama ve satış yöneticileri yapabilir. Koçlukla birlikte; satış süreci daha rasyonel yönetilir, etkin satış stratejileri ile birlikte akılcı hedefler belirlenebilir, ikna kabiliyeti geliştirilebilir, satış yöntemleri doğru tespit edilebilir, geri dönen satışların analizi doğru yapılabilir ve başka birçok konu ele alınarak satışın performansı pozitif yönde arttırılabilir. Satış koçluğu, satış profesyonellerinin performansını arttırmak ve hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olmak amacıyla yapılan birebir veya grup çalışmalarını kapsar. Satışa koçluk, satış ekiplerinin verimliliğini arttırmak, satış süreçlerini iyileştirmek ve iş hedeflerine ulaşmak için önemli bir araçtır.

Bu süreçte, satış koçları genellikle aşağıdaki alanlarda destek sağlarlar:

- 1. Beceri Geliştirme:**
Satış tekniklerini, müzakere becerilerini ve müşteri ilişkileri yönetimini geliştirme.
 - 2. Hedef Belirleme:**
Kısa ve uzun vadeli hedefler belirleme ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler oluşturma.
 - 3. Motivasyon:**
Satış ekibinin motivasyonunu artırmak ve onları motive eden unsurları belirlemek.
 - 4. Performans Takibi:** Satış performansını düzenli olarak izlemek ve analiz etmek.
 - 5. Geribildirim ve Değerlendirme:**
Satış temsilcilerine yapıcı geri bildirimlerde bulunmak ve gelişim alanlarını belirlemek.
 - 6. Eğitim ve Gelişim:**
Eğitim programları ve atölye çalışmaları ile sürekli gelişim sağlamak.
- Satış koçu, satış profesyonellerinin performansını artırmak ve hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olan bir uzmandır. Her satış profesyonelinin ve yöneticisinin kendi alanını iyi planlayabilme ve yönetebilmesi için bu konuda kendini geliştirmiş olması gerekir.
- Satış koçları, bireysel ve ekip performansını artırmak, satış hedeflerine ulaşmak ve genel olarak organizasyonun başarısını desteklemek amacıyla çalışırlar.

Satış koçları, bireylerin ve



ekiplerin potansiyellerini en üst düzeye çıkarmak için stratejiler geliştirir ve uygularlar.

Satış koçlarının bazı temel özellikleri nelerdir?

1. Deneyim ve Bilgi,
2. Mentorluk,
3. Performans Analizi,
4. Eğitim ve Gelişim Programları,
5. Motivasyon ve İlham,
6. İletişim Becerileri ve Empati Yeteneği,
7. Duygusal Zekâ,
8. Sorgulama Becerisi,
9. Sabırlı Olmadır.

Satış koçluğunun birçok faydası vardır ve bu faydalar hem bireysel satış profesyonelleri hem de organizasyonlar için önemli avantajlar sağlar.

Satış koçluğunun bazı temel faydaları;

1. Performans Artışı,
2. Hedeflere Ulaşma,
3. Beceri Gelişimi ve Problem Çözme,
4. Motivasyon ve Bağlılık,
5. Geri Bildirim ve Sürekli Gelişim,

6. Öz Güven Artışı,
7. Stratejik Düşünme,
8. Değişim Yönetimi,
9. İletişim ve İş birliği,
10. Müşteri Memnuniyeti ve Sadakati,
11. Stratejik Düşünme,
12. Esneklik,
13. Analiz Yeteneğinin Artması,
14. Sorumluluk Duygusunun gelişmesidir.

Satış koçluğu, bireylerin ve ekiplerin potansiyellerini en üst düzeye çıkarmalarını sağlar, bu da hem kısa vadeli başarı hem de uzun vadeli büyüme ve sürdürülebilirlik için önemli bir yatırım olarak görülmelidir. Bu özellikler, bir satış koçunun ekip üyelerini en iyi şekilde desteklemesini ve onların performansını en üst düzeye çıkarmasını sağlar. Satış koçluğu stratejik bir planlama yapılmalı ve takip edilmelidir. Satışçının aşama aşama gelişimini sağlayacak bir konudur. Satış koçu bu gelişim ve öğrenme için kişiye ya da ekibe belirli bir süre tanımalıdır. Sürekli geri bildirim vermeli ve almalı, bunların etkilerini kişi ya da ekiple birlikte değerlendirmelidir.

SOĞUK SAVAŞ SONRASI DÜNYA EKONOMİSİNDE JEO-EKONOMİK BLOKLAŞMA:

IMF'NİN ULUSLARARASI TİCARET VE DOLAR PERSPEKTİFİNİN KRİTİĞİ



Dr. Şahin YAMAN

I- ULUSLARARASI Para Fonu (IMF) Başkan Yardımcılarından Gita Gopinath Uluslararası Para Sisteminin Geleceği konulu konferans serilerinden birinde yaptığı konuşmada Dünya'nın Covid-19 Salgının

başlamasından bu yana nasıl tehlikeli bir şekilde ekonomik bloklaşmaya gittiğini ele almış. Gopinath'ın II. Dünya savaşı sonrası trendleri Covid-19 süreci ve günümüze çok yalın şekilde bağladığı

değerlendirmesinde Dünya ekonomisinde her geçen gün artmakta olan gerginliğin daha da artabileceği, Dünyanın ABD güdümünde olanlar, Çin' eksenliler ve bağımsızlar olmak üzere üç temel eksenle kutuplaşmaya gittiğine dair emareleri ele alıyor. Gopinath'ın küresel ekonomik gelişmeleri uzun vadeli jeopolitik perspektiften ortalama okuyucunun anlayacağı sade bir şekilde kaleme almış. Kamu ve özel sektör karar alıcılarının dünya ekonomisinin yakın geleceğine dair risk algılarının netleştirilmesine yardımcı olacak bir okuma olacağını değerlendiriyoruz.

II- Küresel Ekonomik İlişkilerin Dinamiklerinde Radikal Değişim:

Gita Gopinath, küresel ekonomik ilişkilerin soğuk savaşın sona ermesinden bu yana görülmemiş şekilde değiştiğini vurguluyor. COVID-19 pandemisi ve Rusya'nın Ukrayna'yı işgali gibi şokların ardından ülkeler, ekonomik ve ulusal güvenlik kaygıları nedeniyle ticaret ortaklarını yeniden değerlendiriyor ve dış doğrudan yatırım akışları jeopolitik hatlar boyunca yeniden yönlendiriliyor.

III- Uluslararası Ticaret ve Yatırım Akımlarına

Jeopolitik Hassas Ayar/ Kalibrasyon: Ticaret kısıtlamalarının ve finansal yaptırımların artması, jeopolitik risk endeksinin yükselmesi ve özel sektörün parçalanma konusundaki endişelerinin artmasıyla birlikte, ticaret ve yatırım akışlarının jeopolitik hatlar boyunca yeniden yönlendirildiği belirtiliyor. Örneğin, 2017-2023 arasında ABD'nin Çin'den ithalat payı yüzde sekiz, Çin'in ABD'ye ihracat payı ise yüzde dört azalmış.

IV- Blokların Kendi Arasında Ticaret Arayışı, Bloklar Arası Ticaret ve Yatırımlarda

Gerileyiş: ABD eğilimli, Çin eğilimli ve tarafsız ülkeler olarak üç bloğa bölünmüş bir dünyayı ele alan Gopinath, bloklar arası ticaretin ve doğrudan yatırımın, bloklar içi ticaret ve yatırıma göre daha fazla azaldığını belirtiyor. Örneğin, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sonrası bloklar arası ticaret ve doğrudan yatırım sırasıyla yüzde on iki ve yüzde yirmi daha fazla azaldı.

V- Küresel Para Birimi Kompozisyonunda Dönüşüm ve Tektonik Kaymalar:

Jeopolitik gerilimler ve değişen ticaret ve yatırım modelleri, sınır ötesi ödemeler ve döviz rezerv yaklaşımları, küresel ekonominin para birim kompozisyonunu etkiliyor. Örneğin, Çin'e eğilimli ülkeler arasında RMB'nin ticaret finansmanındaki payı gittikçe artıyor. ABD Doları'nın payının ise hızla azalıyor.

RMB'nin Çin'in sınır ötesi ticari ve ekonomik işlemlerindeki payı on beş yıl önce sifıra yakınken 2023'te yüzde elliye ulaşmış. Pekin'in doların payını dış ekonomik ilişkilerinde şimdiden % 50 azaltması basit bir ticari istatistik gelişmeden öte, dünyanın en büyük iki ekonomisi arasındaki jeopolitik ve ekonomik rekabetin birlikte okunmasıyla daha iyi anlaşılabilir, büyük bir gelişme.

VI- Küresel Ekonomik Ayrışmanın İktisadi Maliyeti:

Dünya ekonomisinin ayrı mahalleler ekseninde ayrışmasının, ekonomik ve güvenlik blokları ekseninde parçalanmasının ticari ve finansal kanallar aracılığıyla küresel iktisadi ilişkiler üzerinde derin maliyetler yaratacağı ve dünya ekonomisinin geleceğe dair dinamiklerini şekillendireceği görülüyor. Özellikle Batı ekonomilerinin küresel ekonomide göreceli gerilemesi, BRICS ve Gelişmekte olan ekonomilerin yükselişiyle birlikte artan korumacı pratiklerin, dünya ekonomisindeki verimlilik ve karları ciddi şekilde azaltacağı, ölçek ekonomilerini sınırlandıracağı ve dinamik rekabet süreçlerine darbe vuracağı anlaşılıyor. İlaveten, küresel ekonomik ayrışma ve kutuplaşma finansal kanallar vasıtasıyla makro ekonomik düzlemde sermaye birikimini sınırlandıracağı, sermaye tahsisatını, varlık fiyatlarını ve uluslararası ödeme

sistemini dikkate değer ölçüde etkileyeceği görülüyor.

VII- Dünya Ekonomisinde Ayrışmayı (Fragmentation) Önleme Çabaları:

Yazar küresel ayrışma ve parçalanmayı önlemek için çok taraflı kurallara dayalı küresel ticaret sistemi ile uluslararası para sistemini koruma ve güçlendirme gereğine vurgu yapıyor. Aktörlerin iletişim kanallarını açık tutmaları, ortak çıkar alanlarında iş birliği yapmaları, tek taraflı zararlı politika müdahalelerini sınırlandırmaları gerektiğini belirtiyor. Ancak bu öneriler, yazarın yaptığı oldukça sofistike onca tahlil ve değerlendirmeden sonra, dünya ekonomisindeki mevcut gelişmeler göz önüne alındığında, statükoyu korumak dışında hiçbir orijinal teklif içermeyen naif öneriler olarak havada kalıyor. Mesele, can alıcı soruyu sorabilmek!

VIII- Sonuç ve

Değerlendirme: Tektonik depremlerin tüm dünya ekonomik mimarisini her gün salladığı bu günlerde dünya ekonomisinin önemli aktör ve kutupları oluşacak çok kutuplu ekonomik sistemde hakkaniyete dayalı bir role razı mı olacaklar, yoksa küresel çatışmaları ve korumacılığı körükleyerek bana yar olmayan bu dünya başkalarına da olmasın deyip ateşe benzin dökmeye devam mı edecekler?

ONKAR

NAKLIYAT



📍 Dilovası OSB, Yunus Emre Cd. No:40, 41455 Dilovası / KOCAELİ

0 (533) 492 57 38 / 0 (545) 272 99 14

0 (262) 754 81 02 -05

**Sedat KILIÇ****Onkar Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı**

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR BAŞARININ ADI "ONKAR NAKLİYAT"

1973 yılında Hacı Mehmet Kılıç tarafından kurulan Onkar Nakliyat, yarım yüzyılı aşkın süredir lojistik sektöründe faaliyetlerini sürdürüyor.

KURULUŞUN ilk adımlarını Ağrı Doğubeyazıt'ta atan Onkar Nakliyat, 1991 yılında Marmara bölgesine adım attı ve hızla bölgenin önemli taşımacılarından biri haline geldi. Şirket, Marmara bölgesindeki çeşitli limanlarda yurt içi taşımacılık hizmetleri sunarak sektördeki etkisini artırdı. Bugün, container rulo sac, kütük levha ve açık yük taşımacılığı gibi geniş bir hizmet yelpazesine sahip. Şirketin bugünlere gelmesinde büyük emeği olan Sedat Kılıç, 2004 yılından bu yana şirketin Yönetim Kurulu Başkanlığı

görevini yürütüyor. Sedat Kılıç, şirketin kurumsallaşma süreciyle ilgili olarak şunları ifade etti: "Babam Hacı Mehmet Kılıç'ın 1. kuşak olarak başlattığı bu yolculuğu, biz 2. kuşak olarak daha ileriye taşıdık. 2004 yılında kurumsallaşma adımları atarak filomuzu genişlettik ve Türkiye genelinde taşımacılık hizmeti vermeye başladık. Bugün öz mal 35 ve kiralık araçlarla toplamda 48 araçlık bir filoya sahibiz. Birçok STK da görev ve sorumluluk alarak bilgi ve birikimimizle lojistik sektörüne yatırım yaptık."

Şeklinde konuştu. Onkar Nakliyat, geniş araç parkı ve çeşitliliği ile sektördeki iddiasını sürdürüyor. Tenteli, kapaklı, damper ve container taşıyıcı araçlarla hizmet sunan şirket, yatırımlarına devam ederek araç sayısını artırmayı planlıyor. Şirketin merkezi, Dilovası Organize Sanayi Bölgesi'nde yer almakta olup, müşterilere kaliteli ve güvenilir hizmet sunmaya devam ediyor. Onkar Nakliyat, 50 yıllık deneyimi ve güçlü araç filosu ile lojistik sektöründeki liderliğini sürdürmeyi hedefliyor.

LOJİSTİK DÜNYASINDA DİJİTALLEŞME VE ÇEVRE HUSUSU



Av. Burak Ercan **ERDOĞAN**

DİJİTALLEŞME günümüzde birçok alanda etkisini göstermektedir. Bu sayede eskiden daha çok zaman alıp efor harcatan birçok şey bugün bilgisayar/telefon başında halledilebilir hale gelmiştir. Öyle ki periyodik nitelikte birçok işlem, hatırlayıp zaman ayırmamıza gerek bile kalmadan tamamen otomatik bir şekilde gerçekleştirilmektedir. En basit örneği, fatura ve vergi ödemeleri gibi mutad işlemleri banka şubelerine gidip sıra bekledikten sonra gerçekleştirmek yerine dijital kanallardan kısa sürede yapabilmemizdir. Lojistik de dijitalleşmenin dokunduğu branşlardan biri

olmuştur. Gerek belgelendirme ihtiyacı gerekse planlama ve takip gibi operasyonel unsurlar dijitalleşmenin fayda sağlayabileceği hususlar olarak akla gelmektedir. Ayrıca, son yıllarda yükselişe geçen yapay zekâ ve blok zincir (blockchain) teknolojisindeki gelişmelerinden de ihtiyaçlar doğrultusunda fayda sağlanabilecektir. Dijitalleşmenin intermodal ve multimodal taşımacılık gibi çok katmanlı, eklem noktaları çok olan taşımacılık açısından da yardımcı olması mümkündür. Tedarik zinciri perspektifinden bakıldığında lojistik faaliyetler sadece A noktasından B noktasına

eşya hareketi olarak tanımlanabilecek transit taşımadan ibaret olmayıp; planlama unsurunu da içermektedir. Planlama, eşya hareketini de kapsayacaktır. Dijitalleşme sayesinde bu hareketi mümkün olabilecek en kısa ve pürüzsüz şekilde sonlandırmak, birçok bakımdan fayda sağlayacaktır. Bu durum transit aşamasını takip eden geri hizmetler (depo, antrepo, elleçleme vb..) açısından da geçerli olup, dijitalleşmeden somut ihtiyaçlar çerçevesinde faydalanarak optimizasyon sağlanabilecektir. Böylece geri hizmetler süreler uzamaksızın tamamlanabilecek, tıkanıklıklar azaltılabilecek ve para cezalarıyla karşılaşma riski en düşük seviyeye indirilebilecektir. Dikkat çekilmesi gereken husus, sadece bir veya birkaç paydaşın değil; bütün paydaşların dijitalleşmeden kendi açısından olumlu gelişmeler görebilmesidir. Öyle ki, bu küme ithalatçı ve ihracatçılarla birlikte aracılık ve danışma hizmetleri yürüten paydaşları da kapsayabilecektir. Dijitalleşme, gümrük idarelerinin birbiriyle güvenli bir şekilde veri paylaşmasını sağlayarak bu sayede risk yönetimi bakımından da kolaylıklar getirebilecektir. Böylece kesin lüzum olmayan muayene ve kontroller yapılmayacak, paydaşların gereksiz yere zaman ve efor harcamasının önüne geçilebilecektir.

Taşıma evrakları ve gümrük faaliyetlerinde dijitalleşmenin yaygınlaşması, beklmeleri azaltarak hem yakıt tüketiminde tasarruf hem de eşya tesliminde hızlanma sağlayacaktır. Transit süre ve yakıt tüketiminin azalmasının bir diğer getirisi de sefer başına karbon emisyonunun düşürülmesidir. Dolayısıyla çevre bakımından da olumlu etkilerden söz etmek mümkündür.

Yakın gelecekte muhatap kurum ve kuruluşlar tarafından karbon emisyonu konusuna daha hassas bir yaklaşım benimsenmesi ihtimali (emisyon ticareti gibi vergilendirme sistemlerinin hayata geçirilmesi, emisyon ölçüm değerlerine göre teşviklerin uygulanması vb..) değerlendirildiğinde, bu durumun ilave yükümlülükler doğurabileceği değerlendirilmektedir.

Dijitalleşme sadece eşya hareketi bakımından değil, kırtasiye ve arşiv işleri bakımından da masraf ve külfetleri azaltabilecektir. Fiziki arşivleme, geniş alanlar gerektirmekle birlikte birçok risk unsurunu da beraberinde getiren bir durumdur.

Arşivler bakımından özellikle yangın ve su baskını riskleri öne çıkmaktadır. Kâğıtların kolayca tutuşabilen malzemeler olması ve paketler halinde istiflenmeleri dikkate alındığında ciddi bir riskin var olduğu anlaşılabilir. Arşiv

bölemlerinin tozların havada asılı olduğu bir ortam olması yangın, genellikle zemin veya yeraltı kotunda bulunması ise su baskını konusunda handicap yaratmaktadır. Çıkan bir yangın ister su ister yangın tüpündeki kimyasal maddeler ile söndürülsün, bu esnada kâğıtların çoğu evrak vasfını yitirecek ve tamamen yanmamış olsalar bile zarar hanesine ekleneceklerdir.

Fare ve haşere tehlikesi de arşivleme aşamasında dikkat gerektirmektedir. Farelerin çuvalları kolayca parçalayabileceği, stoklanan malzemelere zarar verebileceği, kâğıtları kemirebileceği veya yiyebileceği, bunun da ötesinde elektrik kablolarını kemirerek kıvılcım çıkması ve/veya elektrik kaçağına sebebiyet verip yangın çıkarabileceği akılda tutulmalıdır. Benzer şekilde haşereler de özellikle çuval kumaşı ve kâğıt gibi malzemelerin bütünlüğü için tehlike oluşturmaktadır.

Bir başka risk de çeşitli sebeplerden ötürü (savcılığa/ mahkemeye ibraz edilmek, vergi incelemesi için idareye sunulmak, mali/finansal işler için çoğaltılmak vb..) aranan bir belgenin bulunamaması veya geç bulunabilmesidir. Bu husus her ne kadar ilave masraf ve yanma/ıslanma tehlikesi doğurmasa da verimlilik bakımından olumsuz bir durum meydana getirmektedir. Değinen risklerin bertaraf edilmesinin yanı sıra, dijitalleşme sayesinde ofis ve tesislerde geniş alanlar atıl durumdan kurtarılarak

boşa çıkarılabilecektir. Alan tasarrufunun yanı sıra, belli bir belgenin bulunup muhataplarla paylaşılması süreci de hızlanabilecektir. Hukuki uyumsuzluklar bakımından ise, yargı organlarına süresi içinde ispatlayıcı belge sunabilmek bakımından kolaylık sağlanacaktır.

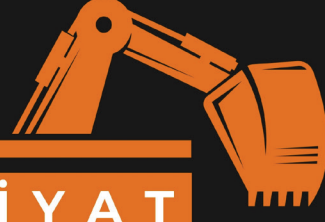
Son olarak, geri dönüşüm her ne kadar olumlu bir kavram olsa da geri dönüşüm süreci boyunca yüksek enerji sarfiyatı, kimyasal madde kullanımı ve karbon emisyonunun söz konusu olduğu akılda tutulmalıdır. Dolayısıyla en başta hiç ihtiyaç duyulmamış bir geri dönüşüm, en verimli geri dönüşümden bile daha iyidir.

Görüldüğü üzere dijitalleşmenin sağlayacağı faydalar birbirinden izole veya birbirine rakip olmaktan ziyade birbirini olumlu etkileyerek bütün paydaşların lehine işleyen bir zincir gibidir.

Lojistik sektörümüzün dünya genelinde yaşanan gelişmelere ayak uydurarak bu gelişmeler sonucunda ortaya çıkabilecek yükümlülükleri öngörebilmesi, bu sayede çeşitli külfet ve risklerden kaçınabilmesi önem taşımaktadır.

Bunca baş döndürücü köşe kapmacanın arasında lojistik sektörümüze daha masrafsız, hasarsız, pürüzsüz ve risksiz faaliyetler dilerim.

ÖNAL



HAFRİYAT

İNŞAAT & NAKLİYAT LTD ŞTİ



- Hafriyat
- Taşduvar
- Yıkım İşleri
- Moloz Ve Toprak Taşıma
- Altyapı İşleri
- İş Makinesi Kiralama

Kiralık Kırıcı, Lastikli ve Paletli İş Makinaları



Kayapınar Mahallesi Eynerce Caddesi No: 39 Dilovası / KOCAELİ

T: 0543 943 85 98 E: burhanalgac123@gmail.com



www.onalhafriyat.com

EFOR Lojistik Depolama Hizmetleri

Konteyner taşımacılığı ve lojistik depolama alanında güvenilir ve yenilikçi çözümler sunan EFOR Lojistik, sektördeki uzun yıllara dayanan tecrübesiyle müşterilerine en yüksek kalitede hizmet vermektedir. Küresel ticaretin dinamiklerine uygun esnek ve verimli çözümler üreterek, müşterilerimizin tedarik zinciri süreçlerini optimize etmeyi amaçlıyoruz.

Hizmetlerimiz :

Konteyner Taşımacılığı:

Deniz, kara ve demiryolu taşımacılığında geniş ağıımız sayesinde dünyanın her yerine hızlı ve güvenli konteyner taşımacılığı hizmeti sunuyoruz. Yüksek güvenlik standartlarımız ve ileri teknoloji ile donatılmış araçlarımız, yüklerinizin hasarsız ve zamanında ulaşmasını garanti eder.

Lojistik Depolama:

Gebze İhtisas Organize sanayi bölgesinde bulunan modern depolama tesislerimiz, çeşitli ürün gruplarının güvenli ve etkili bir şekilde saklanması sağlar. Akıllı depolama çözümlerimiz ve gelişmiş envanter yönetim sistemlerimiz ile, müşterilerimize esnek ve ölçeklenebilir depolama hizmetleri sunuyoruz.

Entegre Lojistik Çözümler:

Tedarik zincirinizin her aşamasında yanınızdayız. Lojistik planlama, nakliye, depolama ve dağıtım süreçlerinde size özel entegre çözümler sunarak, operasyonlarınızı daha verimli ve maliyet etkin hale getiriyoruz.

Neden EFOR Lojistik ?

- Deneyim ve Uzmanlık: Sektördeki derin bilgi birikimimiz ve deneyimli ekibimizle, en karmaşık lojistik ihtiyaçlarınıza çözüm üretebiliyoruz.
- Müşteri Odaklılık: Müşteri memnuniyeti bizim önceliğimizdir. Her müşterimizin ihtiyaçlarına özel çözümler geliştiriyor ve onların beklentilerini aşmayı hedefliyoruz.
- Teknoloji ve İnovasyon: Sürekli yenilenen teknolojik altyapımız ve inovatif yaklaşımımız sayesinde, lojistik süreçlerinizi daha hızlı, güvenli ve verimli hale getiriyoruz.



İletişim

Web: www.eforlojistik.com.tr

E-posta: info@eforlojistik.com.tr

Telefon: 0 (216) 338 95 61

Adres: Acıbadem mah. Çeçen Sokak Akasya Kent Etabı 25/b2 Blok Kat 2/NO28
Akasya AVM Üsküdar/İstanbul



Yeni Lastik



Kaplama



Akü



Jant



Akaryakıt



Atlı Otomotiv ile
Ağır Şartlarda

Kolay Çözümler



LASSA

İNCİ AKÜ
Dünyanın Enerji Uzmanı

ATLI OTOMOTİV LASTİK SATIŞI VE LASTİK KAPLAMA FABRİKASI

ADRES: Cebeci Mah. Eski Edirne Asfaltı No:800
Sultançiftliği / Gaziosmanpaşa - İSTANBUL
T: 444 28 54 / F: 0 (212) 667 69 47

www.atliotomotiv.com/