



utikad

2020
NİSAN | MAYIS | HAZİRAN
APRIL | MAY | JUNE

ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETEMLERİ DERNEĞİ / ASSOCIATION OF INTERNATIONAL FORWARDING AND LOGISTICS SERVICE PROVIDERS SAYI | ISSUE: 20

COVID-19, küresel tedarik zincirini tehdit ediyor
LOJİSTİK, TİCARETE ALTERNATİF YOLLAR ARIYOR

COVID-19 is threatening the global supply chain
LOGISTICS IS SEEKING THE ALTERNATIVE WAYS TO TRADE

**DİJİTALLEŞME İLE LOJİSTİKTE
KADIN-ERKEK EŞİTLİĞİ ARTIYOR**

WITH DIGITIZATION, GENDER EQUALITY IN
LOGISTICS IS INCREASING

**YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ STATÜSÜ
DAHA CAZİP HALE GELDİ**

AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR STATUS
HAS BECOME MORE APPEALING

**HİZMET İHRACATINDA ASLAN PAYI
TAŞIMACILIĞIN**

TRANSPORTATION GETS THE LION SHARE
IN SERVICE EXPORT



IS IT
POSSIBLE
TO
CARRY THE WORLD?



limalogistics.com +90 224 443 56 01

SİZ NEREDE İSTERSENİZ BİZ ORADAYIZ.

30 yılı aşkın süredir sınırları aşan lojistik tecrübemiz ile lojistiğin **Arkas**'ındaki güç olmaya devam ediyoruz.



ARKAS LOJİSTİK

"lojistiğin **ARKAS**'ındaki güç..."

0850 222 75 27 | arkaslojistik.com.tr



arkaslojistiktr



arkaslojistik



Arkas Lojistik



Arkas Lojistik



İÇİNDEKİLER

CONTENTS



HİZMET
İHRACATINDA ASLAN
PAYI TAŞIMACILIĞIN
TRANSPORTATION
GETS THE LION SHARE
IN SERVICE EXPORT

10



DİJİTALLEŞME İLE
LOJİSTİKTE
KADIN-ERKEK EŞİTLİĞİ
ARTIYOR
DIGITIZATION
INCREASES THE
"EQUALITY OF MEN AND
WOMEN IN LOGISTICS"

28



YENİ YÖNETMELİK
TEDARİK
ZİNCİRİNDEKİ HER HALKAYI
OLUMLU ETKİLEYECEK
THE NEW REGULATION WILL
AFFECT EVERY LINK IN THE
SUPPLY CHAIN POSITIVELY

46



KAPAK/COVER

COVID-19, küresel tedarik zincirini tehdit ediyor
LOJİSTİK, TİCARETE ALTERNATİF
YOLLAR ARIYOR

COVID-19 is threatening the global supply chain
LOGISTICS IS SEEKING THE
ALTERNATIVE WAYS TO TRADE

16

GÜNDEM / AGENDA

UTİKAD, WEBİNAR İLE ÇÖZÜM YOLLARI ARADI 24
UTIKAD HAS SEARCHED FOR SOLUTIONS WITH WEBINAR

MEVZUAT / REGULATIONS

YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ STATÜSÜ DAHA CAZİP HALE GELDİ 40
AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR STATUS HAS BECOME MORE APPEALING

RÖPORTAJ / INTERVIEW

TOPLUMSAL CİNSİYET DENGESİ GELİŞTİRME, YAPISI, İÇERİĞİ VE
SİSTEMATİĞİ İLE DÜNYADA BİR İLK 54
GENDER BALANCE FOSTERING IS A FIRST IN THE WORLD WITH ITS
STRUCTURE, CONTENT AND SYSTEMATICS

GÜNCEL / ACTUAL

TAŞIMACILIĞIN YENİ TEHDİDİ; SİBER KORSANLAR 60
THE NEW THREAT TO TRANSPORTATION; CYBERPIRATES

MERCEK / FOCUS

DIŞ TİCARETTE KISMİ YÜKLEME 64
PARTIAL SHIPMENT IN FOREIGN TRADE PARTIAL SHIPMENT
ALLOWED/NOT ALLOWED

TANITIM / PROMOTION

INCOTERMS 2020'DE PRATİK DEĞİŞİKLİKLER YAPILDI 68
PRACTICAL CHANGES HAVE BEEN MADE IN INCOTERMS 2020

08 EĞİTİM / TRAINING

UTİKAD MESLEKİ EĞİTİM SEMİNERLERİNE
TOPLU KATILIM AVANTAJI GETİRDİ
UTIKAD HAS BROUGHT MASS PARTICIPATION
ADVANTAGE TO VOCATIONAL TRAINING
SEMINARS

52 NEDİR? / WHAT DOES IT MEAN?

İSTANBUL HAVALİMANI MAL KABUL
SÜREÇLERİ İÇİN ORTAK İŞ AKIŞ ŞEMASI
OLUŞTURULDU
A JOINT WORKFLOW DIAGRAM HAS BEEN
CREATED FOR ISTANBUL AIRPORT GOODS
ACCEPTANCE PROCESSES



KAPI VE YÜKLEME TEKNOLOJİLERİ

İHTİYAÇ DUYULAN HER YERDE
WHEREVER NEEDED

novoferm

Nakişlar Mahallesi D100 Yanyol Caddesi
No: 261 54200 Erenler - Sakarya / TÜRKİYE
fgi.com.tr +90 264 276 99 09

in @ f t /fgikapi

LOJİSTİĞİN BAŞROLDE OLDUĞU YENİ BİR PLAN YAPMA ZAMANI



IT IS TIME TO MAKE A NEW PLAN IN WHICH LOGISTICS PLAYS THE LEADING ROLE

Değerli Dostlar,

Olağanüstü günlerden geçiyoruz. küresel ticaret savaşları, ekonomik dalgalanmalar, mülteci sorunu, yakın coğrafyalardaki siyasi krizler derken hiç beklemediğimiz ve hiç de hazır olmadığımız bir durumla karşı karşıyayız... Bir virüs dünyayı eve hapsedti. 2020 yılında Endüstri 4.0 ve dijitalleşmeyi konuşurken, yapay zekanın hayatımızı nasıl şekillendireceği ile ilgili akıl yürütürken, blockchain dünyayı tek bir bilgi kaynağında birleştirecek diye beklerken COVID-19 ile karşı karşıya kaldık. Ve insanoğlunun var olduğundan bu yana farklı virüslerin, farklı coğrafyalarda yarattığı salgınlar sonucunda yaşadığı çaresizlikle yüzleştik. 2020 yılı için yaptığımız tüm planlar, koyduğumuz hedefler tam anlamıyla yerle bir oldu. Belki şaşkın, belki yorgunuz bu günlerde. Ama unutmamamız gerekiyor ki; bu süreçte bize, yani lojistikçilere çok fazla görev düşüyor. Çünkü biliyoruz ki; biz durursak dünya durur, tedarik zinciri koparsa bu kez de açlıkla, ilaçsızlıkla yüz yüze kalırız. İşte bu sebeple ayaklarımızı yere sağlam basıp ayakta kalmalıyız.

UTİKAD olarak bu süreçte başta üyelerimiz olmak üzere sektörümüz ve paydaşlarımız için çalışmalarımızı aralıksız olarak sürdürüyoruz. Salgının ilk günlerinden bu yana hem web sitemizde hem de sosyal medya hesaplarımızda dünyadaki ve ülkemizdeki tüm gelişmeleri anlık olarak takip ediyor ve sizlerle paylaşıyoruz. COVID-19 sayfamızda tüm destinasyonlardaki sınırlamaları, ülkelerin aldığı önlemleri, sınırlardaki geçiş kısıtlamalarını/şartlarını sizlerle paylaşıyoruz. Buradaki temel amacımız planlamalarınızı yaparken karşınıza çıkabilecek tüm koşullara hazır olmanıza destek verebilmektir.

Bunun yanı sıra kamu başta olmak üzere FIATA, IATA, CLECAT gibi uluslararası kurumlarla, UND, LODER gibi paydaşlarımızla ve tabii ki İTO, DEİK, HİB ve TOBB gibi ülkemizin önde gelen oluşumlarıyla ilişkilerimizi de sürdürüyoruz. Çünkü bu salgını hep birlikte aşacağız. Çözümleri hep birlikte oluşturacağız. Bu fikirden yola çıkarak 31 Mart'ta bir webinar düzenledik ve sektör temsilcilerimiz ile bir araya geldik. Onların da kıymetli görüşlerine başvurduk. Ortak akıl ile bu dönemi nasıl atlatacağımızı konuştuk.

Peki UTİKAD olarak bu dönem için oluşturduğumuz öneriler ve tedbirler nelerdir? Onları da sizlerle paylaşmak istiyorum. Öncelikle UTİKAD'ın kara sınır kapılarına ilişkin önerileri 24 Mart 2020 tarihinde T.C. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay'a yazılı olarak iletildi.

Dear Friends,

We have been going through extraordinary days. While we have been talking about global trade wars, economic fluctuations, the refugee problem, and political crises in nearby geographies, we have faced a situation that we never expected and were not ready for at all. A virus has imprisoned the whole world at home. While we have been talking about Industry 4.0 and digitization in 2020, how artificial intelligence will shape our lives and have been waiting for blockchain to unite the world in a single source of information, we have faced COVID-19. We have faced the desperation human beings have experienced due to epidemics caused by different viruses in different geographies. All the plans we made for 2020 and the goals we set have turned upside down. We may be confused or tired these days. But we should not forget that we, the logisticians, have lots of things to do these days. Because we know that if we stop, the world will stop; if the supply chain breaks, this time we will face hunger and lack of medicine. For this reason, we must stand firmly on the ground and hold on tight.

As UTİKAD, we continue to work during this process, especially for our members, for our entire industry and stakeholders. Since the first days of the epidemic, we have been following all the developments in the world and our country instantly and share them with you both on our website and in our social media accounts. On our COVID-19 page, we share with you the restrictions in all destinations, the measures taken by countries, and the transition restrictions / conditions at the borders. Our main purpose here is to support you to get ready for all the conditions you may encounter while making your planning.

Besides, we continue to maintain our relations with particularly the public, international institutions such as FIATA, IATA, and CLECAT; with our stakeholders such as UND, LODER, and of course, with the leading organizations of our country such as ITO, DEİK, HİB and TOBB. Because we will overcome this epidemic together. We will find the solutions together. Based on this idea, we organized a webinar on March 31 and came together with our industry representatives. We also took their valuable opinions. We discussed with the common mind how we could overcome this period.

So, what are the suggestions and measures we have created for this period as UTİKAD? I would like to share them with you. First of all, UTİKAD's suggestions regarding the land border gates were conveyed to Vice President of Turkey Mr. Fuat Oktay in written form on March 24, 2020.

1- Araçlarıyla Türkiye sınırına gelen Türk ve yabancı uyruklu şoförlere 14 gün karantina uygulaması yerine COVID-19 salgını ile mücadelede çalışmalarını aralıksız sürdüren Bilim Kurulu'nun da onayladığı hızlı tanı testlerinden Kapıkule'de kurulacak test merkezine yeterli miktarda temin edilerek, her şoföre testin yapılması ve sonucu negatif çıkan şoförlerin seferlerine devam ettirilmesi,

2- Türkiyeden ihracat taşımaları için Avrupa'ya doğru gidecek araçlar için de Bulgar makamlarıyla anlaşma sağlanarak, Kapıkule Sınır Kapısı'nda yeniden yapılacak hızlı test sonucu negatif çıkan yabancı ve Türk şoförlerin Bulgar makamlarına bildirilmesi ve koordineli bilgi akışı sonrasında araç çıkışlarının yapılarak Avrupa Birliği (AB) ülkelerine geçişlerine izin verilmesi,

3- Kapıkule Sınır Kapısı'nda uygulanacak yöntemin, kurulacak test merkezleri aracılığıyla diğer karayolu sınır kapılarında da uygulanması,

4- Türk şoförlerin Schengen vizelerinin belirli bir tarihe kadar otomatik olarak uzatılması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması,

5- AB ülkelerinin Türk taşıma araçlarına uyguladığı kota ve transit geçiş belgesi sisteminin askıya alınması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması.

Karayolunda yaşanan sıkıntılardan sonra AB nezdindeki girişimler sonuç vermeye başladı. Ancak Kapıkule'deki sorunlar ne yazık ki devam ediyor.

Bunların yanı sıra havayolu taşımacılığında darboğazın aşılması için planlamalar yapılmalıdır. Limanlarda bekleyen yükler için demuraj ve ardiye sorunu, ilgili tarafları mağdur etmeyecek şekilde çözüme kavuşturulmalıdır. Sektörün alacak-borç dengesi göz önüne alınarak sektör üzerindeki finansal yükler hafifletilmeli ve finansal yükümlülükler ertelenmelidir. Armatörlerin ve havayolu şirketlerinin acentelere vermiş oldukları vadeler uzatılmalıdır. Gümrük idarelerinin salgına karşı alacağı önlemler, lojistik akışlara engel olmayacak şekilde düzenlenmelidir. Sanayimiz üretim ve talebi yerine getirme sürecinde alternatif kanallarını tesis etmeli; ürün, müşteri ve tedarikçilerini önceliklendirmelidir. Bu konularda da girişim ve görüşmelerimizin sürdürdüğünü belirtmek isterim.

Bu küresel sağlık krizinin aşılmasında taşımacılık sektörü kilit bir role sahiptir. Sağlıkçılar, polisler, işçiler, perakendeciler, güvenlik güçleri, avukatlar ve diğer birçok meslek grubu gibi tedarik zincirinin paydaşları da bu dönemde işlerinin başındadır. Buradan tüm sektör çalışanlarımıza tekrar şükranlarımızı sunuyorum. Sağlıklı günlerde buluşmak dileğiyle... ■

1- We suggested that the test center to be built in Kapıkule should be provided with a sufficient amount of rapid diagnostic tests approved by the Science Board, which continue to fight against COVID-19 epidemic nonstop, and each Turkish or foreign drivers who come to the borders of Turkey with their vehicles should be tested, instead of being kept in 14-day quarantine and that drivers with a negative result should be allowed to continue their services,

2- An agreement should be set with Bulgarian authorities for vehicles going to Europe for export shipping and these authorities should be notified about Turkish or foreign drivers who get a negative result after the test to be re-applied in Kapıkule Border Gate and after a coordinated information flow, these drivers should be allowed to cross to European Union countries,

3- The implementation to be applied in Kapıkule Border Gate should be applied in other land border gates through the test centers to be built,

4- An urgent action should be taken in the presence of the EU to automatically extend the Schengen visas of Turkish drivers until a specified date,

5- An urgent action should be taken in the presence of the EU to suspend the quota and transit certificate system applied by EU countries to Turkish transport vehicles,

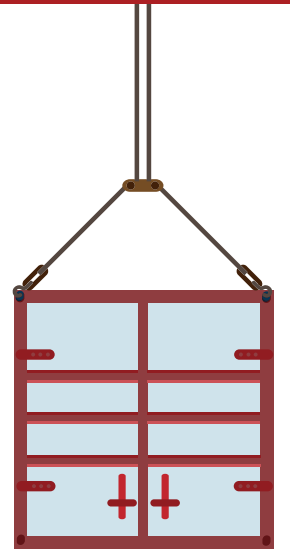
The initiatives made in the presence of the EU about the difficulties experienced in road transportation have started to yield results. Unfortunately, the problems in Kapıkule are continuing. Moreover, plans should be made to overcome the bottleneck in air transport. The demurrage and warehousing problem for the cargoes waiting at the ports should be solved in a way that will not leave the relevant parties stranded. Considering the industry's credit-debit balance, financial burdens on the industry should be mitigated and financial liabilities should be postponed. The terms given by ship owners and airlines to agencies should be extended. The measures to be taken by the customs administrations against the epidemic should be arranged in a way that will not hinder logistics flows. Our industry should establish alternative channels in the process of manufacturing and meeting the demands; it should prioritize products, customers and suppliers. I would like to state that our initiatives and negotiations are continuing on these issues.

Transportation industry has a key role in overcoming this global health crisis. The stakeholders of the supply chain continue to work in this period like many other professional groups such as healthcare professionals, police officers, workers, retailers, security forces, and lawyers. I would like to express our gratitude to all our industry employees from here. Hope to meet you on healthy days... ■



Emre Eldener

*Yönetim Kurulu Başkanı
President*



UTİKAD MESLEKİ EĞİTİM SEMİNERLERİNE TOPLU KATILIM AVANTAJI GETİRDİ

UTİKAD HAS BROUGHT MASS PARTICIPATION ADVANTAGE TO VOCATIONAL TRAINING SEMINARS

UTİKAD, lojistik sektörünün yanı sıra dış ticaret alanında da eğitim kalitesinin ve standartlarının yükseltilmesini hedefleyerek, şirket çalışanlarının eğitimlere katılımını artırmak için yeni bir düzenleme yaptı.

UTİKAD, which has prioritized training in terms of increasing the quality of training and standards in the field of foreign trade as well as in the logistics industry, has made an arrangement to increase the participation of employees in training.

UTİKAD tarafından iki ayda bir olacak şekilde bir yılda; Konşimento, Lojistik Sektöründe Etkin Satış ve Satış Teknikleri, Lojistik İşletmeleri için Sigorta, Lojistik İşletmeleri için Maliyet Yönetimi, Lojistik İşletmeleri için Gümrükleme, Depo Yönetimi, Dış Ticaret, Lojistikte Sözleşme Hukuku, Lojistikte Taşıma Hukuku eğitimlerinden oluşan dokuz adet eğitim programı düzenleniyor.

UTİKAD, düzenlenmekte olan eğitimlerin tümüne katılacaklar için toplu katılım avantajları getirdi. Yeni düzenlemeye göre;

Bir takvim yılı içerisinde yedi farklı eğitimin her birine aynı veya farklı katılımcılar gönderen bir firma, sekizinci eğitime ücretsiz katılımcı gönderme hakkına sahip olacak.

Ayrıca bir takvim yılı içerisinde bir firmadan aynı kişinin tüm eğitimlere katılması durumunda o kişiye Türkiye'de sadece UTİKAD tarafından verilen FIATA Diploma Eğitimi Programı'nın kayıt ücretinde yüzde 10 indirim sağlanacak.

Mesleki Eğitim Seminerleri hakkında detaylı bilgilere ve bu avantajlardan yararlanmak isteyenler <http://utikad.org.tr/MeslekiEgitim.aspx> adresinden ulaşabiliyor ve <http://utikad.org.tr/EgitimTakvimi.aspx> adresinden de kayıt yapabiliyor. ■

UTİKAD organizes nine training programmes consisting of Bill of Lading, Effective Sales and Sales Techniques in the Logistics Industry, Insurance for Logistics Companies, Cost Management for Logistics Companies, Customs Clearance for Logistics Companies, Warehouse Management, Foreign Trade, Contract Law in Logistics, and Transport Law in Logistics every two months in a year. According to the new arrangement;

Also if a company sends the same or different participants to each of the seven different trainings in a calendar year, the company will have the right to send free participants to the 8th training.

If a person from a company participates in all the trainings in the same calendar year, that person will be provided a 10-percent discount in the registration fee of FIATA Diploma in Freight Forwarding Training, which is only issued by UTİKAD in Turkey.

Those who want to take these advantages and to reach detailed information about Vocational Training Seminars can visit <http://utikad.org.tr/MeslekiEgitim.aspx> and can register at <http://utikad.org.tr/EgitimTakvimi.aspx> ■



FIATA DİPLOMA EĞİTİMİ DERSLERİNE ZORUNLU OLARAK ARA VERİLDİ

FIATA DIPLOMA IN FREIGHT FORWARDING TRAINING COURSES HAVE BEEN COMPULSORILY SUSPENDED

F IATA Diploma Eğitimi derslerine dünyayı ve ülkemizi etkisi altına alan koronavirüs salgını sebebiyle tedbir amaçlı olarak ilk etapta 14 Mart - 5 Nisan 2020 tarihleri arasında ara verildi.

Salgının ülkemizde etkisini artırması ve Yüksek Öğretim Kurumu; üniversitelerde Bahar Dönemi eğitimlerinin yalnızca uzaktan eğitim ile yapılabileceğini, uzaktan eğitim ile tamamlanamayacak olan programların ise gerekli sağlık koşulları tekrar sağlandığında yüz yüze verilmesi gerektiği yönündeki kararını kamuoyu ile paylaştı. UTİKAD Yönetim Kurulu, FIATA Diploma Eğitimi'nin ülke olarak yaşadığımız bu zor sürecin sona ermesi ve gerekli tüm koşulların sağlanmasının ardından kaldığı yerden yüz yüze devam etmesi kararı aldı.

Bu karar alınırken katılımcıların ve eğitmenlerin sağlığı, güvenliği, sosyal izolasyonu, ev ortamında iş yeri çalışma şartlarını devam ettiriyor olmasının yükü, ev içerisinde bireysel olarak üstlenmiş oldukları sorumlulukları gibi kriterlerin tamamı göz önünde bulunduruldu.

UTİKAD ailesi olarak katılımcılarımızın, eğitmenlerimizin ve eğitime emeği geçen tüm temsilcilerin sağlıklı olmasını diler; katılımcılarımızı, eğitmenlerimizi İTÜ'nün tarihi binasında göreceklerimiz ve keyifle yapacağımız dersleri sabırla, umutla beklediğimizi bildirmek isteriz. ■

D ue to the coronavirus outbreak, which has unfortunately affected the world and our country, FIATA Diploma in Freight Forwarding Training courses were suspended between March 14 and April 5, 2020 at the first step as a precautionary measure. On the account of the fact that the epidemic increased its effect in our country and that Higher Education Institution shared its view with the public, stating that the courses of the Spring Semester could only be taken through distance education and that the programmes that could not be completed by distance education should be given face-to-face when the necessary health conditions were met, UTİKAD Board of Directors has decided to continue face-to-face from where the courses have stopped after this difficult period ends and all necessary conditions are met.

While making this decision, all of the issues such as the health, safety, and social isolation of the participants and trainers, the burden of maintaining the workplace conditions at home environment, and the responsibilities they overtake individually at home have been taken into consideration.

As UTİKAD family, we wish our participants, trainers and all representatives who contribute to the training good health, and we would like to state that we are looking forward to seeing our participants and trainers and organizing the courses we will hold in the historical building of İTÜ again patiently and in hope. ■



TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri'ni yayımlamaya başladı

HİZMET İHRACATINDA ASLAN PAYI TAŞIMACILIĞIN

**TURKSTAT has started to publish International Trade in Services Statistics
TRANSPORTATION GETS THE LION SHARE IN SERVICE EXPORT**



Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2020 yılı itibarıyla hizmet ithalat ve ihracatının izlendiği yıllık istatistikleri açıklamaya başladı. 5 Mart'ta açıklanan ilk verilere göre hizmet ihracatı, 2018 yılında 33,8 milyar dolar, hizmet ithalatı ise 23,3 milyar dolar olarak gerçekleşti. Hizmet ihracatında taşımacılık hizmetlerinin payı yüzde 73.

Turkish Statistical Institute (TURKSTAT) started to announce the annual statistics monitoring import and export services as of 2020. According to the first data announced on March 5, service exports were \$ 33.8 billion in 2018, and service imports were \$ 23.3 billion. The share of transportation services in service exports was 73 percent.

Son dönemde daha çok önem kazanan hizmet ticaretine dair verilerin daha sağlıklı hazırlanmasına yönelik 2013 yılında Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri Araştırması'nın (UHTİA) metodolojik altyapı çalışmalarına başlayan Türkiye İstatistik Kurumu, 2013-2015 döneminde pilot araştırmalar yaparak, 2016 referans yılından itibaren de idari kayıtların daha etkin kullanıldığı bir araştırma yapısı tasarladı.

TÜİK'İN ÇALIŞMALARINA UTİKAD DA KATKI SUNDU

Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri Araştırması'nın geliştirilmesi noktasında TÜİK'in düzenlediği toplantılara katılım sağlayan UTİKAD, ayrıca 11 Nisan 2017 tarihinde Ankara'da bir eğitim programı düzenleyerek, Daire Başkanı Şenol Bozdağ'ın da bulunduğu TÜİK'in farklı kademelerinden 20 uzman ve yöneticisine eğitim verdi.

14 Şubat 2020 tarihinde ise UTİKAD İcra Kurulu; TÜİK, Merkez Bankası ve Hazine Bakanlığı yetkililerini UTİKAD'da misafir etti ve yeni sisteme dair istişarede bulundular. TÜİK Daire Başkanı Şenol Bozdağ, özellikle taşımacılık sektörünü anlamalarında, UTİKAD'ın büyük katkısı olduğunu vurguladı.

UHTİA metodolojisinde özellikle 2016 yılından itibaren Gelir İdaresi Başkanlığı'ndan (GİB) alınan Katma Değer Vergisi (KDV) beyannamelerindeki verilerin, çerçevenin belirlenmesinde etkin bir şekilde kullanıldığı belirtildi.

Ayrıca, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri'nde, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından tanımlanan EBOPS-Genişletilmiş Ödemeler Dengesi Hizmetler Sınıflaması

UTİKAD, Daire Başkanı Şenol Bozdağ'ın da bulunduğu TÜİK'in farklı kademelerinden 20 uzman ve yöneticiye yönelik Ankara'da bir eğitim vererek, taşımacılık sektörünün doğru analiz edilmesine katkı sundu.

UTİKAD contributed to the accurate analysis of the transportation industry by providing training to 20 experts and executives from different levels of TURKSTAT, including Department Head Mr. Şenol Bozdağ, in Ankara.

Turkish Statistical Institute, which started the methodological infrastructure studies of International Trade in Services Statistics Survey in 2013 for the healthier data gathering on services trade that has gained more importance recently, conducted pilot researches between 2013 and 2015 and designed a research structure in which administrative records were effectively used as of 2016, the reference year.

UTİKAD HAS CONTRIBUTED TO TURKSTAT'S WORKS, AS WELL

UTİKAD, which participated in meetings organized by TURKSTAT for the development of the International Trade in Services Statistics Survey (ITSS), organized a training programme in Ankara on 11 April 2017 and provided training to 20 experts and executives from different levels of TURKSTAT, including Department Head Mr. Şenol Bozdağ.

On 14 February 2020, UTİKAD Executive Board hosted the officials of TURKSTAT, Central Bank of the Republic of Turkey and Ministry of Treasury at UTİKAD and consulted the new system. TURKSTAT

Head of Department Mr. Şenol Bozdağ emphasized that UTİKAD had a great contribution, especially in their understanding of the transportation industry. It was stated that the data on Value Added Tax (VAT) declarations received from the Turkish Revenue Administration (GIB) since 2016 were used effectively in determining the framework in the methodology of International Trade in Services Statistics Survey. Besides, an international classification system called "EBOPS- Extended Balance of Payments Services Classification" defined by the International Monetary Fund (IMF) was used in International Trade in Services Statistics. Service types are classified as "Manufacturing services", "Maintenance and repair services" and "Transport services" in EBOPS.

ULUSLARARASI HİZMET TİCARETİ İSTATİSTİKLERİ

Hizmet ihracatı içerisindeki en büyük payı taşımacılık hizmetleri oluşturdu.

İhracat	İthalat
2016'da 19 milyar 734 milyon \$	2016'da 7 milyar 53 milyon \$
2017'de %12,1 artış ile 22 milyar 123 milyon \$	2017'de %11,3 artış ile 7 milyar 851 milyon \$
2018'de %11,5 artış ile 24 milyar 664 milyon \$	2018'de %15,4 artış ile 9 milyar 57 milyon \$

2018 yılında taşımacılık hizmetlerinde **ihracat 24 milyar 664 milyon \$** iken, **ithalat ise 9 milyar 57 milyon \$** oldu.

İHRACAT	İTHALAT
4 milyar 583 milyon \$	4 milyar 658 milyon \$
14 milyar 315 milyon \$	3 milyar 467 milyon \$
5 milyar 559 milyon \$	898 milyon \$
207 milyon \$	34 milyon \$

“EMEĞİMİZİN GERÇEK DEĞERİNİ GÖRMEK İSTİYORUZ”

TÜİK ile yaptıkları çalışmayı katıldığı bir televizyon programında değerlendiren Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB) Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, hizmet ihracatının lojistiğin yanı sıra finansal hizmetler ve gastronomi gibi anlamlı ve büyük sektörleri içerdiğini belirterek, “TV kanallarımızın yurt dışında aldığı reklamlar, ihracatlar arasında yer alır. Yabancı bayraklı gemilerin işletim sistemi var. O gelirlerin, o ülkenin hanesine yazılması gerekir. Hizmet ihracatı önümüzdeki yıllarda hızla büyüyecek bir alan. Korumacılık tüm dünyada yükseliyor ve bundan en çok mal ihracatı etkileniyor. Hizmet ihracatı bu korumacı dönemde ekonomilerin büyümesine ilaç olabilecek bir alan” yorumunu yaptı. Başkan Aycı, “Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri ile özellikle sektörel bazdaki ölçümlerde daha detaylı fotoğrafı göreceğiz. Emeğimizin gerçek değerinin yansımaları görmek istiyoruz” dedi.

İLKER AYCI

Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB)
Yönetim Kurulu Başkanı

Chairman of the Board of Service
Exporters' Association (HIB)



“WE WANT TO SEE THE ACTUAL VALUE OF OUR LABOR”

Chairman of the Board of Service Exporters' Association (HIB) Mr. İlker Aycı, who evaluated the study they conducted with TURKSTAT in a television programme he attended, stated that financial services and gastronomy included meaningful and large industries, as well as service exports logistics and made the following comment: “The commercials our TV channels receive abroad are among the exports. There is an operating system of ships with a foreign flag; the income is that country's income and must be recorded. Service export is an area that will grow rapidly in the coming years. Protectionism is rising all over the world and exports of goods are affected most by this. Service export is an area that can be medicine for the growth of economies in this protectionist period.” Chairman Aycı said: “With International Trade in Service Statistics, we will see the detailed photograph, especially with measurements on a sectoral basis. We want to see the reflection of the actual value of our labor.”

adı verilen uluslararası bir sınıflama sistemi kullanıldı. EBOPS'da hizmet türleri, “İmalat hizmetleri”, “Tamir ve bakım hizmetleri” ve “Taşımacılık hizmetleri” olarak sınıflandırılıyor.

UHTİ, YILDA BİR KEZ AÇIKLANACAK

TÜİK Daire Başkanı Şenol Bozdağ, 5 Mart 2020 tarihinde düzenlediği basın toplantısı ile kurumun yeni istatistiklerini tanıttı. Merkez Bankası'nın ödemeler dengesinden hesaplanan hizmet gelirlerinden farklılıklar içeren yeni metodolojide en büyük farklılık seyahat gelirlerinde oluşuyor. TÜİK istatistiklerinin, turizm gelirlerini içermeyeceği ancak seyahat gelirlerinin bir kısmını kapsayacağı belirtildi.

Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri (UHTİ) yılda bir kez Eylül ayında açıklanacak. Bu yıl yeni kullanıma açılması nedeniyle 5 Mart günü yayımlanan istatistiklerin 2016-2018 yıllarını kapsadığı açıklandı.

HİZMET İHRACATI, İTHALATIN İKİ KATI ARTTI

Açıklanan verilere göre, hizmet ihracatı 2016 yılında 27,6 milyar dolar iken 2017 yılında yüzde 12,4 artarak 31 milyar dolara, 2018 yılında ise yüzde 9 artarak 33,8 milyar dolara yükseldi. Hizmet ithalatı ise 2016 yılında 21 milyar dolar iken 2017 yılında yüzde 6,2 artarak 22,3 milyar dolara, 2018 yılında ise yüzde 4,5 artarak 23,3 milyar dolara çıktı. 2018 yılında hizmet ihracatının ithalata göre iki kat artması dikkat çekti.

EN BÜYÜK PAY TAŞIMACILIK HİZMETLERİNİN OLDU

Genişletilmiş Ödemeler Dengesi Hizmetler Sınıflaması'na göre

ITSS WILL BE ANNOUNCED ANNUALLY

TURKSTAT Head of Department Mr. Şenol Bozdağ introduced the new statistics of the institution with a press conference held on March 5, 2020. In the new methodology that includes differences from the service revenues measured from the balance of payments of the Central Bank, the biggest difference is seen in travel revenues. It was stated that TURKSTAT statistics would not include tourism revenues but would comprehend some parts of the travel revenues.

International Trade in Services Statistics (ITSS) will be announced once a year in September. It was announced that the statistics, which were published on March 5, cover the years of 2016-2018 due to the fact that it has been newly opened to the use this year.

SERVICES EXPORTS HAVE INCREASED TWO TIMES MORE THAN IMPORTS

According to the data announced, while service exports were 27.6 billion dollars in 2016, it increased by 12.4 percent to 31 billion dollars in 2017 and it increased by 9 percent to 33.8 billion dollars in 2018. While service imports were 21 billion dollars in 2016, it increased by 6.2 percent to 22.3 billion, dollars in 2017 and by 4.5 percent to 23.3 billion dollars in 2018. It was remarkable that services exports doubled when compared to imports.

TRANSPORT SERVICES HAVE THE GREATEST SHARE

According to the Expanded Balance of Payments Classification of Services, the share of transportation in total exports was 73 percent in 2018. The “other business services” sector ranked second with 8.1 percent and “telecommunication, computer and information services”

taşımacılığın toplam ihracat içindeki payı 2018 yılında yüzde 73 oldu. İkinci sırada yüzde 8,1 ile “diğer iş hizmetleri”, üçüncü sırada yüzde 4,3 ile “telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri” sektörü yer aldı. Taşımacılık hizmetleri, hizmet ihracatının yaklaşık dörtte üçünü oluştururken sektörün 2016 yılı taşımacılık ihracatı 19,7 milyar dolar, 2017’de yüzde 12,1’lik artışla 22 milyar dolar, 2018’de ise yüzde 11,5 artışla 24,7 milyar dolar olarak gerçekleşti.

HİZMET İTHALATINDA DA TAŞIMACILIK İLK SIRADA YER ALDI

Taşımacılık hizmetleri, toplam hizmet ithalatında en yüksek paya sahip olsa da ihracata nazaran oldukça düşük. Sektörün toplam ithalat içindeki payı 2018 yılında yüzde 38,8 oldu.

İHRACATTA ASLAN PAYI HAVAYOLUNUN

Taşımacılık hizmetleri ihracatı taşıma modlarına göre değerlendirildiğinde en yüksek payın havayolu taşımacılığına ait olduğu görüldü. 2018 yılı verilerine göre; havayolu taşımacılığının 14,3 milyar dolar pay aldığı pastada, karayolu taşımacılığı 5,6 milyar dolar, denizyolu 4,6 milyar dolar ve posta/kurye hizmetleri de 207 milyon dolar pay aldı.

Yine 2018 yılı verileri baz alındığında taşımacılık hizmet ithalatında en büyük pay denizyolunun oldu. İthalatta deniz taşımacılığının 4,65 milyar dolar, havayolu taşımacılığının 3,5 milyar dolar, kara yolu taşımacılığının 900 milyon dolar ve posta/kurye

UHTİ metodolojisiyle, Türkiye’nin bugüne kadar net olarak ölçemediği, bu nedenle de ödemeler dengesi istatistiklerine tam yansıtamadığı hizmet gelirlerinin belirlenmesi amaçlanıyor. Yeni yapı ile veriler, idari kayıtlar ve firmaların doğrudan bildirimleri çerçevesinde mikro düzeyde elde edilecek.

With ITSS methodology, it is aimed to determine the service revenues, which Turkey has not been able to measure clearly so far and thus, has not been able to fully reflect on the balance of payments statistics. With the new structure, data will be obtained at the micro-level within the framework of administrative records and direct notifications of companies.

sector was the third with 4.3 percent. Transportation services accounted for three-quarters of service exports while the industry’s transportation exports amounted to 19.7 billion dollars in 2016, to 22 billion dollars with an increase of 12.1 percent in 2017 and to 24.7 billion dollars with an increase of 11.5 percent in 2018.

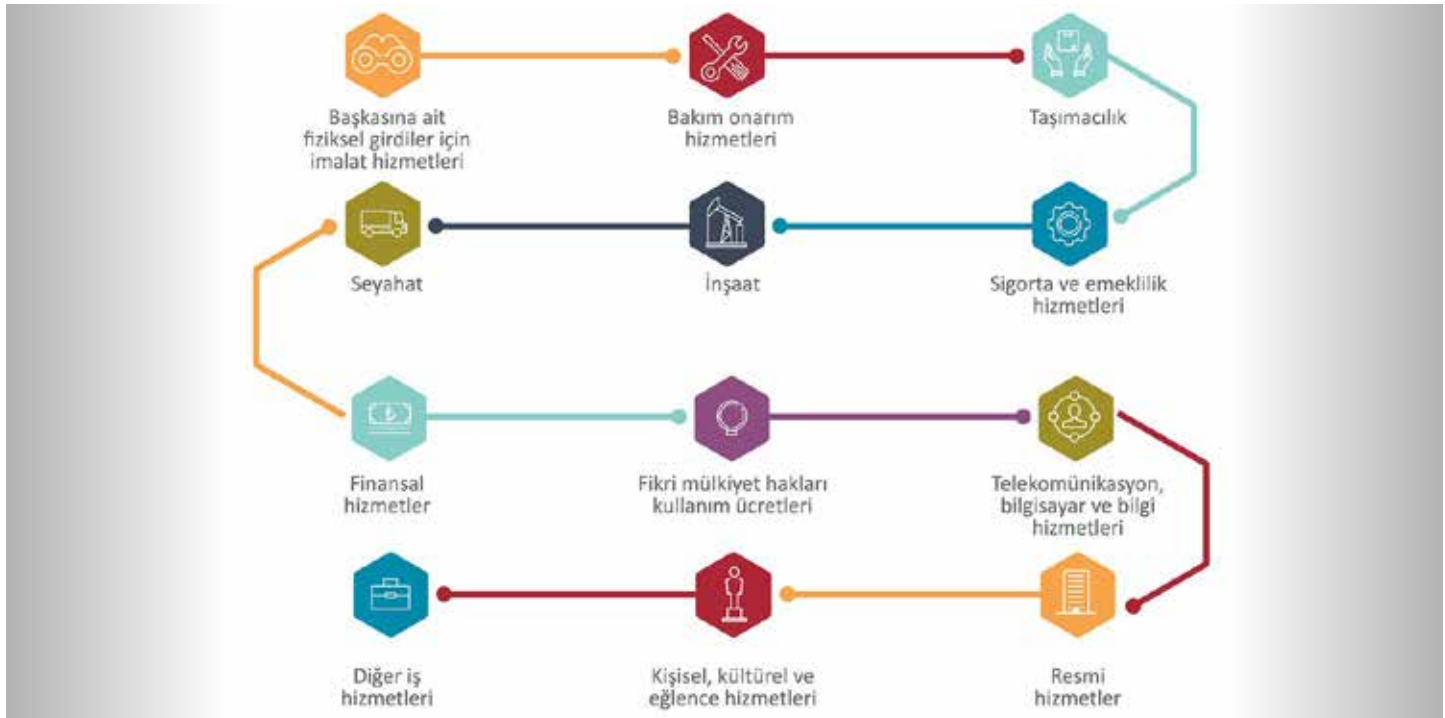
TRANSPORTATION IS IN THE FIRST PLACE IN SERVICE IMPORTS, AS WELL

Although transport services have the highest share of total service imports, they are quite low when compared to exports. The sector’s share in total imports was 38.8 percent in 2018.

AIR TRANSPORTATION HAS THE LION SHARE IN EXPORTS

When the transportation services export is evaluated according to the transportation modes, it is seen that air transportation has the greatest share. According to the data of 2018, in the cake, where air transportation is 14.3 billion dollars, road transportation gets a share of 5.6 billion dollars, sea transportation gets a share of 4.6 billion dollars and postal / courier services get a share of 207 million dollars.

Again, based on the data of 2018, sea transportation has the largest share in transportation services imports. In imports, sea transportation has 4.65 billion dollars, air transportation has 3.5 billion dollars, road transportation has 900 million dollars, and postal / courier services have a share of 34 million dollars.



hizmetlerinin 34 milyon dolar payı bulundu.

HİZMET TİCARETİNDE EN BÜYÜK PARTNER AVRUPA KITASI

Türkiye'nin toplam ihracatının yarısını oluşturan Avrupa Birliği ülkeleri, Türkiye'nin hizmet ihracat ve ithalatında da başı çeken ülke grubu oldu. Avrupa kıtasına yapılan hizmet ihracatında son üç yılda bir büyüme söz konusuyken, hizmet ithalatında düşüş vardı. 2016 yılında yüzde 49,6 olan AB'ye yapılan hizmet ihracatı, 2017 yılında yüzde 51,1 ve 2018 yılında yüzde 52,9 paya ulaştı. Hizmet ithalatında ise 2016 ve 2017 yıllarında yüzde 56,7 olurken 2018 yılında yüzde 54,7 pay ile Avrupa kıtası ilk sırada yer aldı.

Avrupa Birliği ve EFTA ülkelerine 2018 yılında yapılan hizmet ihracatı 15,8 milyar dolar, diğer Avrupa ülkelerine yapılan ihracat ise 2,1 milyar dolar oldu. İthalatta ise 2018 yılında Avrupa Birliği ve EFTA ülkelerinden yapılan ithalatın yaklaşık 12 milyar dolar, diğer Avrupa ülkelerinden yapılan ithalatın da 781 milyon dolar olduğu görüldü. Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri, hizmet ticaretinde en büyük paya sahip ülke grubu oldu.

HİZMET İHRACATI KITALARI AŞIYOR

Hizmet ihracatı ve ithalatı ülke bazında değerlendirildiğinde; 2018 yılında ihracatta yüzde 12,7'lik payla ve 4 milyar 280 milyon dolarlık ihracatla Almanya'nın ilk sırada yer aldığı görüldü. İkinci sırayı yüzde 7,9'luk payla ABD, üçüncü sırayı da yüzde 5,4'lük payla Birleşik Krallık aldı. Hizmet ithalatında ise yüzde 10,3'lük pay ve 2,4 milyar dolarlık ithalatla ABD birinci olurken, ikinci sırada yüzde 8,9'luk payla Almanya, üçüncü sırada ise yüzde 7,9'luk payla Birleşik Krallık yer aldı. ■

THE EUROPEAN CONTINENT IS THE GREATEST PARTNER IN SERVICE TRADE

The European Union countries, which constitute half of Turkey's total exports, have become the country group taking the lead in Turkey's service exports and imports. While there has been a growth in service exports to the European continent in the last three years, there was a decrease in service imports. While there has been a growth in service exports to the European continent in the last three years, there has been a decrease in service imports. Service exports to the EU, which was 49.6 percent in 2016, reached 51.1 percent in 2017 and 52.9 percent in 2018. In service imports, the European continent ranked first with 56.7 percent in 2016 and 2017, and 54.7 percent in 2018.

Service exports to the European Union and EFTA countries in 2018 were 15.8 billion dollars while exports to other European countries were 2.1 billion dollars. When it comes to imports, imports from the European Union and EFTA countries in 2018 were approximately 12 billion dollars and imports from other European countries were 781 million dollars. The European Union and EFTA countries have become the largest group in the service trade.

THE SERVICE EXPORT IS CROSSING THE CONTINENTS

When service exports and imports are evaluated on a country basis, it is seen that Germany ranked first with a share of 12.7 percent in exports and 4 billion 280 million dollars in imports in 2018. The USA ranked second with a share of 7.9 percent, and the United Kingdom ranked third with a share of 5.4 percent. When it comes to service imports, the USA ranked first with a share of 10.3 percent and 2.4 billion dollars while Germany ranked second with a share of 8.9 percent and the UK ranked third with a share of 7.9 percent. ■

SEKTÖREL KAPSAMI

UHTİ'nin sektörel kapsamı taşımacılık başta olmak üzere, tamir ve bakım hizmetleri, inşaat, sigorta-emeklilik hizmetleri, finansal hizmetler, fikri mülkiyetlerin kullanımı hizmetleri, haberleşme, bilgisayar ve bilgi hizmetleri, diğer iş hizmetleri, kültürel ve eğlence hizmetleri ve devlet (resmî) hizmetleri olacak.

VERİ KAYNAKLARI

- Türkiye'de yerleşik girişimlerden derlenen hizmet ihracatı bilgileri
- Gümrük beyannamelerinde dahil ve hariçte işleme rejimlerine göre imalat hizmeti ticareti yapan girişimlerin bilgileri
- Gümrük beyannamelerinde yabancı araçlarla yapılan mal ihracat ve ithalatında taşıma modu ve ülke ayrıntısında tahmin edilen navlun ve sigorta bedelleri.



THE SECTORAL SCOPE

The sectoral scope of ITSS will be transportation, being in the first place, maintenance and repair services, construction, insurance and pension services, financial services, charges for the use of intellectual property, communications, computer and information services, other business services, cultural and recreational services, and government (official) services.

DATA SOURCES

- Services exports data gathered from enterprises established in Turkey
- Data of enterprises performing manufacturing service trade according to internal and external processing regimes in customs declarations
- Transport mode in the export and import of goods made with foreign vehicles in the customs declarations, and freight and insurance fees estimated in the country detail.



HIZLI

GÜVENİLİR

ETKİN ÇÖZÜMLER



#evdekal



ARIKANLI HOLDİNG



Maslak- İstanbul



0212 365 22 00



yurticilojistik.com.tr

COVID-19, küresel tedarik zincirini tehdit ediyor
LOJİSTİK, TİCARETE ALTERNATİF
YOLLAR ARIYOR
COVID-19 is threatening the global supply chain
LOGISTICS IS SEEKING THE ALTERNATIVE
WAYS TO TRADE



Yaklaşık 185 ülkede görünen COVID-19 (koronavirüs) pandemisi, küresel ticaretin ciddi oranda yavaşlamasına neden oldu. Demiryolları dışında tüm ulaşım modlarının yük hacimleri düşerken, navlunlarda yüzde 40'a varan artışlar yaşandı. Devletler açıkladıkları destek paketleriyle şirketlerini ve sektörlerini korumaya çalışırken, Türkiye'nin de destek paketinde lojistiği öncelikli sektörler arasına alması, sektörü umutlandırdı.

The COVID-19 (coronavirus disease) pandemic, which affected about 185 countries, caused global trade to slow down significantly. While the load volumes of all modes of transportation except railways have decreased, there has been an increase of up to 40 percent in freight. States are trying to protect companies and industries with support packages they announce, while the inclusion of logistics industry to the prioritized industries of Turkey's support package also gave hope of the industry.

Tüm dünyayı etkisi altına alan koronavirüs pandemisi dünya genelinde yaşamı durdurdu. IMF Başkanı Kristalina Georgieva, "IMF'nin tarihinde hiçbir zaman dünya ekonomisinin böylesine durma noktasına geldiğine tanıklık etmedik" diyerek, yaşanan krizin çok farklı olduğuna vurgu yapıyor. Salgın, bir sağlık krizinin ötesinde dünya genelinde ciddi sosyal ve ekonomik krize neden oldu. Yaşanan krizin, 2008 küresel mali krizinden çok daha kötü ve benzeri görülmemiş bir boyutta olduğu belirtiliyor. IMF tarihinde acil finansman desteği konusunda şimdiye kadar böylesine artan bir taleple karşılaşmadığı belirtilirken, 90'dan fazla ülkenin yardım talebinde bulunduğu ve 1 trilyon dolarlık finansal kapasitenin koronavirüsten etkilenen ülkeler için kullanılacağı vurgulanıyor.

10 Nisan itibarıyla dünyada tespitli vaka sayısı 1,7 milyonu aşarken, COVID-19 salgınından dolayı hayatını kaybedenlerin sayısı da 100 bini geçti. Virüsün ilk ortaya çıktığı Çin'de salgın kontrol altına alınırken, İtalya başta olmak üzere Avrupa ülkeleri ve Amerika'da hızlı yayılım devam ediyor. Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında Türkiye'de salgının çok hızlı yayılmadığı görülüyor. 10 Nisan itibarıyla Sağlık Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada, Türkiye'de vaka sayısının 47 bin 29 olduğu ve binden fazla vatandaşın vefat ettiği belirtildi.

Türkiye'nin de aralarında olduğu çok sayıda ülke, mart ayından itibaren uçuşları durdurmak ve sınırları kapatmak gibi radikal önlemler almaya başladı. Bazı ülkeler OHAL ilan ederken, bazı şehirlerde de sokağa çıkma yasağı uygulanıyor. Ciddi oranda artan vaka sayıları, başta İtalya, İspanya ve Fransa olmak üzere çok sayıda AB ülkesinde sıkı tedbirlerin alınmasına neden oldu. Mart ayı içinde 14 ülke sınır kapılarını kapattı. Hükümetlerin insanlara evde kalmalarına yönelik çağrılar nedeniyle, dünyada hayat durma noktasına geldi. Buna bağlı olarak dünya genelinde üretim ve tüketim azalırken bu durum, küresel ticareti de azalttı.

Salgının ilk görüldüğü Çin'in dış ticaretinde ocak ayından itibaren düşüş yaşanıyordu. Çin'in ihracatı ocak-şubat döneminde yüzde 17 düşmüştü. O dönemde limanlardaki konteyner hacmi de yüzde 10,6 azaldı. Salgının mart ayında dünyaya hızla yayılmasıyla birlikte ticaretteki düşüş de küresel bir boyuta ulaştı. Küresel ticaretteki düşüşe bağlı olarak taşımacılık sektörü de büyük sıkıntı yaşamaya başladı.

Türkiye ile Avrupa dış ticaretinde karayolu yük taşımalarının sınırlı kapasite ile devam ettiğini söyleyen UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener "Şoförler uçağa seyahat edemediği için Ro-Ro seferlerinde de problemler yaşanıyor. Türkiye'ye dönen TIR şoförlerinin ise 14 gün boyunca evlerinde izlem süresi geçirmeleri gerekiyor. Bu da ihracatın gecikmesine neden oluyor" diyor. Başkan Eldener, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay'a "Koronavirüs/ COVID-19 Kapsamında Avrupa Yönlü Karayolu Taşımalarında Alınabilecek Önlemler" konulu bir yazı ilettiklerini belirterek, "Yazıda ithalat ve ihracat yükü taşıyan Türk ve yabancı uyruklu şoförlere, Bilim Kurulu'nun da onayladığı hızlı tanı testlerinden uygulanarak, test sonucu negatif çıkan şoförlerin seferlerine devam ettirilmesi uygulamasının yürürlüğe alınmasını önermiştik. Sağlık

The coronavirus pandemic, which affected the whole world, stopped life across the globe. "We have never witnessed the world economy come to such a standstill in the history of the IMF," said IMF President Kristalina Georgieva, emphasizing that this crisis is different than the others. The epidemic caused a serious social and economic crisis worldwide, which is beyond a health crisis. It is stated that the crisis is much worse than the 2008 global financial crisis and unprecedented. It was stated that there has not been such an increasing demand for urgent financing support so far in the history of IMF, it has been announced that more than 90 countries have sought assistance and that 1 trillion dollars of financial capacity will be used for countries affected by coronavirus.

As of April 10, the number of detected cases in the world exceeded 1.7 million, and the number of people who died due to the COVID-19 outbreak has exceeded 100 thousand. While the epidemic is under control in China, where the virus first appeared, rapid spread continues European countries, especially in Italy, and America. Comparison with European countries shows that the epidemic spread very rapidly in Turkey. As of April 10 that the statement made by the Ministry of Health was 47 thousand 29 in the number of cases in Turkey and stated that more than thousand citizens also died.

A large number of countries including Turkey, closed borders and began to take radical measures such as halting flights since March. While some countries declared state of emergency, curfews are imposed in some cities. Increasing number of cases in EU countries has caused tight measures to be taken in many EU countries, especially in Italy, Spain and France. In March, 14 countries closed their border gates. Life has come to a halt around the world due to governments' calls for staying at home. Accordingly, while production and consumption decreased worldwide, this situation also had a negative impact on global trade.

The foreign trade of China, where the outbreak was first seen, has been decreasing since January. China's exports had fallen 17 percent in the January-February period. At the same time, the container volume in the ports decreased by 10.6 percent. With

the epidemic spreading to the world in March, the decline in trade started to globalize. Due to the decline in global trade, the transportation sector started to suffer greatly.

UTİKAD President Emre Eldener pointed out that European external trade with Turkey continued with a limited capacity in the road freight transport and said, "Since the drivers cannot be transferred by plane, there are also problems with Ro-Ro rounds. Truck drivers returning to Turkey need to spend time being monitored at home for 14 days. This causes exports to delay". Mr. Eldener stated that UTİKAD sent a letter titled "Precautions for European Directional Road Transport within the scope of coronavirus / COVID-19" to Vice-President Fuat Oktay and added, "In the article, we suggested that the implementation of continuing the expedition of the drivers who have negative test results by applying the rapid diagnostic tests approved by the Scientific Committee to Turkish and foreign drivers carrying import and export loads, was put into effect. We have learned from the Ministry of Health that the establishment of a mobile laboratory performing rapid diagnosis PCR test at the Kapıkule

Son 10 yılda dijitalleşmeyle birlikte hızlı bir dönüşüm sürecine giren lojistik sektörü, ülkelerin getirdiği sınırlamalar ve küresel ticarete azalan yük hacmine rağmen alternatif çözümlerle küresel tedarik zincirinin kırılmaması için mücadele veriyor.

The logistics industry, which has started a rapid transformation process with the last 10 years of digitization, struggles to not to break the global supply chain with alternative solutions despite the limitations brought by countries and the decreasing load volume in global trade.

Bakanlığı tarafından Kapıkule Gümrük Kapısı'nda hızlı tanı PCR testi yapan mobil laboratuvarın kurulmasına ve COVID-19 testlerinin yapılmasına Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü tarafından izin verildiğini öğrenmiş bulunmaktayız. Bunun hızlıca uygulamaya alınması, Avrupa taşımalarında gecikmeleri azaltacaktır" dedi.

IRAK İLE TİCARET TAMPON BÖLGE DEN

Türkiye'nin en fazla dış ticaret taşımacılığının olduğu Avrupa ve Ortadoğu ülkelerine yapılan taşımacılıkta farklı çözüm yolları bulundu. Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, temassız ticaret ve tampion bölge sistemiyle komşularla ticaretin sürdürüldüğünü açıkladı. Bakan Pekcan, Türkiye'nin İran, Irak ve Avrupa'ya ticaretinin virüssüz devamı için şoför, dorse ve kamyon değişimi yapıldığını ve İran ile de itme-çekme formülü uygulandığını açıkladı.

İRAN'A TEMASSIZ ÇÖZÜM

Yılda 130 bin TIR'ın gittiği İran'a temassız lokomotif taşımacılığı kullanılmaya başlandı. Kapıköy'den lokomotiflerin ittirdiği vagonlar, İran sınırındaki lokomotifler tarafından çekiliyor. Günlük 120 vagon ile hizmet verilebildiği belirtiliyor. İran'a sevkiyatlarda gıda, deterjan, kolonya gibi acil ürünlere öncelik veriliyor.

Ayrıca, Orta Asya'ya yapılan taşımalar için Türkgözü, Çıldır-Aktaş ve Sarp gümrük kapıları kullanılarak İran üzerinden bir hat açıldı.

AVRUPA'YA TAŞIMALAR DENİZYOLU VE KARAYOLUNDAN DEVAM EDİYOR

Kapıkule'de ise ticaret, şoför ve dorse değişimiyle devam ediyor. Araç ve dorse değişimi tampion bölgede yapılırken, yurt dışından gelen Türk şoförlerin 14 gün karantinada kalma zorunluluğu bulunuyor. Orta Avrupa, İtalya ve Fransa'ya Pendik, Tuzla, Ambarlı, Yalova, Çeşme ve Mersin limanlarından Ro-Ro gemileriyle; İtalya'da Trieste ve Bari, Fransa'da Toulon ve Sete limanlarına araç gönderilerek Avrupa ile ticaretin devam etmesi sağlanıyor. Alınan tedbirlerle araçlar feribotlarla şoförsüz gönderiliyor ve karşı taraf da çekici ve şoförüyle gelen yükü alıyor.

Customs Gate and conducting the COVID-19 tests are permitted by the General Directorate of Public Health. Quick implementation of this will reduce delays in European transports."

TRADE WITH IRAQ FROM THE BUFFER ZONE

Different solutions have been found to maintain Turkey's foreign trade transportation for most of the European and Middle Eastern countries. Minister of Trade Ruhsar Pekcan announced that the trade with neighbors is continued through the contactless trade and buffer zone system. Minister Pekcan announced that, Turkey maintains virus-free trade with Iraq and Europe with the exchange of drivers, trailers and trucks and trade with Iran is carried through railways, trailers are pushed from Turkey and Iranian side tows the trailers using locomotives.

CONTACTLESS SOLUTION WITH IRAN

Contactless locomotive transportation has started to be used in Iran where 130 thousand trucks go annually. The wagons pushed by locomotives from Kapıköy are being towed by the locomotives on the Iranian border. It is stated that it can serve with 120 wagons daily. Urgent products such as food, detergent and cologne are given priority in shipments to Iran.

In addition, a line was opened through Iran for the shipments to Central Asia using Türkgözü, Çıldır-Aktaş and Sarp customs gates.

TRANSPORTATION TO EUROPE CONTINUES FROM SEAWAY AND HIGHWAY

In Kapıkule, the trade continues with the change of driver and trailer. While the vehicle and trailer changes are made in the buffer zone, Turkish drivers coming from abroad have to stay in the quarantine period of 14 days. Trade is maintained with Europe from Pendik, Tuzla, Ambarlı, Yalova, Çeşme and Mersin ports via Ro-Ro ships, transporting to Trieste and Bari in Italy and Toulon and Sete ports in France. The vehicles are sent by the ferries without a driver and the other takes the load with tow trucks.

MARCH EXPORTS SHOW DECLINE IN TRADE

Although trade with Europe and neighboring countries continues, there

TANKER SAHİPLERİ 'ALTIN DÖNEM' YAŞIYOR

Denizyolu taşımacılığında en büyük kârlılık tanker segmentinde yaşanıyor. Tanker işletmecileri, dünyanın geri kalanı büyük kayıplar verirken tanker taşımacılığında çok büyük kârlar oluştuğunu ve bunu tahmin etmediklerini belirtiyor. Bu durum, Brent petrolü varil fiyatının 20 dolar seviyesine kadar inmesi ile oluştu. Denizlerde çok sayıda yüzen tanker olacağı belirtiliyor. Mart ayının son haftasında tanker navlunlarında ciddi artışlar yaşandı. 2 milyon varil taşıma kapasitesi olan VLCC tankerlerinin günlük kiralaları haftalık bazda yüzde 151, aylık bazda yüzde 623 artarak, 240 bin dolara yükseldi. Bu durumun bir süre daha devam edeceği belirtiliyor. VLCC gemilerinin ise altı ay ve sekiz ay için günlük 70 bin ile 90 bin dolar arasında kiralandığı belirtiliyor.



'GOLDEN AGE' OF TANKER OWNERS

The biggest profitability in maritime transportation is experienced in the tanker segment. Tanker operators state that while the rest of the world suffered huge losses, large profits occurred in tanker transportation and they did not predict this. This happened when the price of Brent oil barrels dropped to the level of 20 dollars. It is stated that there will be many floating tankers in the seas. In the last week of March, there were serious increases in tanker freights. The daily rents of VLCC tankers with a carrying capacity of 2 million barrels increased by 151 percent on a weekly basis and 623 percent on a monthly basis to 240 thousand dollars. It is stated that this situation will continue for a while. It is stated that VLCC ships are rented between 70 thousand and 90 thousand dollars per day for six and eight months.

MART İHRACATI TİCARETTEKİ DÜŞÜŞÜ GÖSTERİYOR

Avrupa ve komşu ülkelerle ticaret devam ettirilse de ticaret hacminde ciddi düşüş söz konusu. Irak'a ihracat yüzde 50 azalırken, İran'a yapılan ihracatta yüzde 80 düşüş oldu. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) mart ayına dair açıkladığı ihracat verileri de Türkiye ihracatının yanı sıra dünya genelindeki mal ticaretindeki düşüşü gösteriyor.

Mart ayında ihracat, yüzde 17,8 düşüşle 13,4 milyar dolar oldu. En çok ihracat gerçekleştirilen ilk üç ülke ise 1,3 milyar dolar ile Almanya, 880 milyon dolar ile ABD ve 802 milyon dolar ile Birleşik Krallık oldu. En büyük ihracat pazarı olan Avrupa Birliği'nin ihracattaki payı 6,2 milyar dolar ile yüzde 46,2 seviyesine geldi.

Küresel mal ticaretindeki yavaşlama, uluslararası taşımacılığın yanı sıra ülkelerin iç taşıma hacimlerini de düşürdü. ABD'de karayolu operatörleri, FedEx, UPS ve büyük havayolu şirketlerinin verileriyle hazırlanan taşımacılık endeksi iShares Transportation Average ETF (IYT), mart ayında yüzde 27 düştüğü açıklandı.

Pandeminin yayılımını durdurmak için ülkelerin gündemine yeni uygulamaları devreye alması, lojistik firmalarının işlerini oldukça zorluyor. Bu nedenle UTİKAD, lojistik firmalarının her an bilgilendirilmesi amacıyla, web sitesinde oluşturduğu COVID-19 linki ile dünya genelinde alınan tedbirleri ve kararları üyeleriyle paylaşıyor.

Koronavirüs nedeniyle ülkelerin yük ve yolcu hareketine yönelik getirdiği sınırlamalar günlük bazda değişebiliyor. Dünya genelindeki gelişmeleri anlık takip eden UTİKAD, web sitesinde oluşturduğu COVID-19 sayfasıyla üyelerini ve lojistik firmalarını bilgilendiriyor.

The limitations on the transportation of cargo and passengers of the countries due to the coronavirus can change on a daily basis. UTİKAD follows the developments around the world instantly and informs its members and logistics companies with its COVID-19 webpage.

is a serious decline in trade volume. While exports to Iraq decreased by 50 percent, exports to Iran decreased by 80 percent. Export data from March announced by Turkey Exporters Assembly (TIM), shows a decrease in Turkey's exports, as well as the world, in overall trade in goods.

Exports in March were at 13.4 billion dollars, down by 17.8 percent. The top three export destinations were Germany with 1.3 billion dollars, the United States with 880 million dollars and the United Kingdom with 802 million dollars. The share of the European Union, the largest export market, in exports has reached 46.2 percent with 6.2 billion dollars.

The slowdown in global commodity trade has reduced the domestic transportation volumes of countries as well as international transportation.

For example, it was announced that the transport index (iShares Transportation Average ETF (IYT), which was prepared with the data of road operators, FedEx, UPS and major airline companies in the USA, decreased by 27 percent in March.

In order to stop the spread of the pandemic, new day-to-day administrations of countries are challenging the logistics companies. For this reason,

UTİKAD shares the measures and decisions taken worldwide concerning the COVID-19 on its website with the aim of informing the logistics companies at any time.

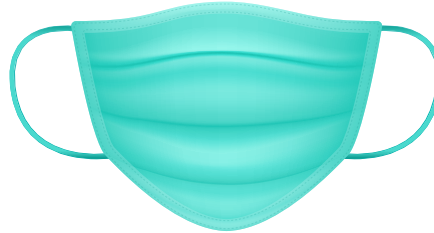




PANDEMİ, DÜNYANIN ÖNCELİĞİ OLACAK

Saatte 800 kilometre hızla giden uçaklar ve trenlerin yanı sıra devasa gemiler inşa edildi. Tırların güvenli ve hızlı şekilde sınırları geçmesi için otoyollar yapıldı. Fakat yine de bugün yükünüzü istediğiniz noktaya gönderemiyorsunuz. Bunun en büyük nedeni ise Bill Gates'in son 10 yıldır çok sık dile getirdiği halde ülkelerin pandemiye karşı yeterli yatırımı yapmaması ve önlem almaması...

COVID-19 pandemisinin toplum sağlığı ve küresel ekonomide yarattığı tahribatın, salgının kontrol altına alınmasının ardından gerek siyasal gerekse iş dünyası ve çalışma hayatında yeni bir dönemi başlatacağı düşünülüyor. Pandeminin, iklim değişikliği kadar dünyanın önceliği ve sürdürülebilirliğin de ana unsuru olacağı belirtiliyor. Yüzde 14'lük pay ile dünyanın en büyük ihracatçı ülkesi olan Çin'in dünyanın tedarikçisi olma unvanını kaybedebileceği öngörülüyor. Ekonomistler, diğer Asya ülkeleri ve Doğu Avrupa ülkelerinin gelecek dönemde, yeni yatırımlar konusunda daha avantajlı konuma ulaşacağını değerlendiriyor.



PANDEMIC WILL BE THE PRIORITY OF THE WORLD

In addition to planes and trains traveling at 800 kilometers per hour, huge ships were built. Highways were built to allow trucks to cross borders safely and quickly. But still, you cannot send your cargo to the point you want. The biggest reason for this is that despite the fact that Bill Gates has been very frequent in the last 10 years; countries did not invest enough and took precautions against pandemics.

It is thought that the destruction caused by the COVID-19 pandemic in public health and the global economy will start a new era in both political and business life after the epidemic is taken under control. It is stated that pandemic will be the world's priority and the main element as well as sustainability and climate change. It is predicted that China, which is the biggest exporting country in the world, with 14 percent share, may lose its title as the world's supplier. Economists predict that other Asian countries and Eastern European countries will reach a more advantageous position in terms of new investments in the coming period.

DESTEK PAKETİNDE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ÖNCELİK VERİLDİ

Koronavirüs salgınının küresel ticaret ve ülke ekonomilerinde yarattığı tahribat nedeniyle devletler, açıkladıkları destek paketleriyle ekonomiye can suyu vermeye çalışıyor.

Avrupa Birliği'nde en büyük desteği, 750 milyar Euro değerinde bir kurtarma paketi ile Almanya devreye alırken Fransa, 300 milyar Euro'ya kadar şirket kredisi vereceğini ve 45 milyar Euro da likidite desteği ayırdığını açıkladı. Dünyanın süper gücü ABD ise destek paketinin limitini 2,2 trilyon dolara çıkardı.

Paket kapsamında, her ABD vatandaşına kişi başı bin 200 dolarlık çek, küçük ölçekli işletmelere hızlı yardım ve büyük şirketlere de milyar dolarlık krediler verilecek.

Türkiye de iş dünyası ve sektörlerini korumak için destek paketi açılacak ülkeler arasında yer alıyor. T.C. Cumhurbaşkanı tarafından açıklanan 100 milyar TL hacminde destek öngören, "Ekonomik İstikrar Kalkanı" ile ekonomiyi ayakta tutan ve katma değerli sektörler önceliğe alındı. Lojistik de öncelikli sektörler arasına girdi. Paket kapsamında sektörlerin muhtasar, KDV ve SGK primleri altışar ay ertelendi. Ek olarak nakit akışı bozulan firmaların bankalara olan borçları da üç ay ötelendi. Şekli ve prosedürleri kolaylaştırılmış kısa çalışma ödeneği devreye alınırken, ihracatçılara stok finansmanı desteği verilmesi kararlaştırıldı.

KGF'nin sağladığı kefaletlerin bakiye tutarı 250 milyar TL'den 500 milyar TL'ye artırıldı. KGF'nin kefalet limiti 25 milyar TL'den 50 milyar TL'ye çıkarıldı. Türk Eximbank kredi vadelerini 3 ile 6 aya kadar uzattı. Bu bağlamda ihracatçıların faiz ödemelerine de 6 ay erteleme imkanı getirildi.

Kredi geri ödemelerine esneklik tanınırken, vergi ödemelerinde ertelemelelere gidildi.

COVID-19 KAPSAMINDA VERGİ ERTELEMELERİ VE İŞLETMELERE VERİLEN DESTEKLER

UTİKAD'ın Mali ve Hukuk Danışmanları tarafından COVID-19 kapsamında vergi ertelemeleri ve işletmelere verilen desteklerle ilgili sektörel bazda genel bir bilgilendirme dokümanı hazırlandı. Döküman içerisinde mükelleflere, ertelenen vergi ödevlerine, devlet desteklerine ve Türkiye İş Kurumu tarafından yapılan kısa çalışma uygulamasına ilişkin bilgilendirmelere yer verildi.

İlgili dökümana qrkod uygulamasından ulaşabilirsiniz.



DEFERRED TAXES AND SUPPORTS PROVIDED TO ENTERPRISES WITHIN THE SCOPE OF COVID-19

A general sectoral informative document about deferred taxes and supports provided to businesses was prepared by UTİKAD's Financial and Legal Advisors on the basis of COVID-19. The document informs the taxpayers about the deferred taxes, government supports, and the short study conducted by the Turkish Employment Agency.

You can access the relevant document from the QR code application.

LOGISTICS INDUSTRY TAKES PRIORITY IN SUPPORT PACKAGE

Due to the damage caused by the coronavirus outbreak in global trade and national economies, governments are trying to give life line support to the economy with the support packages they announced.

While the biggest support in the European Union was engaged with a recovery package worth of 750 billion euros, France announced that it would give company loans up to 300 billion euros and allocated 45 billion euros to liquidity support.

The world's superpower, the United States, has raised the support package to 2.2 trillion dollars. Within the scope of the package, each US citizen will be given a check of 200 dollars per person, fast aid to small businesses and billions dollars of credit to large companies.

Turkey is among the support package declaring countries in order to protect their business and industry. The industries that sustain the economy and value added industries were prioritized within the "Economic Stability Shield", which envisages support of 100 billion liras, launched by the Presidency. Logistics was also among the prioritized industries. Within the scope of the package, the condensed, VAT and SSI premiums of the sectors were postponed for six months. In addition, the debts of the companies whose cash flows have deteriorated were delayed for three months. Short work allowance form and procedures have been facilitated and put into use. Exporters will be provided with Inventory Finance Support.

The balance amount of the guarantees provided by the Credit Guarantee Fund has been increased from 250 billion liras to 500 billion liras. The Guarantee limit of the Credit Guarantee Fund was increased from 25 billion liras to 50 billion liras. Turkish Eximbank extended its loan terms up to 3 to 6 months. In this context, delaying exporters' interest payments for 6 months made possible.

While credit repayments were given flexibility, tax payments were delayed.

NAVLUNLAR ARTTI

Ülkelerin getirdiği sınırlamaların yanı sıra, düşen ticaret nedeniyle gemi seferlerinin azalması ve uçak seferlerinin iptal edilmesi, lojistik firmalarının tedarik zincirini sağlıklı yürütmelerini oldukça zorluyor. Petrol fiyatları düşmesine rağmen her ulaştırma modunda ciddi navlun artışları yaşanıyor.

Mart ayında sınır kapılarında TIR kuyruklarının oluşması, boş konteyner bulma sıkıntısı yüzünden Avrupa'ya yapılan taşımalarda navlunlar yüzde 15'in üstünde arttı.

FREIGHTS INCREASED

In addition to the restrictions imposed by the countries, the decrease in navigation due to falling trade and the cancellation of flights make it difficult for logistics companies to maintain their supply chain. Despite the drop in oil prices, there are serious increases in freight in each mode of transportation.

In March, freight rates increased more than 15 percent in transports to Europe due to the formation of truck queues at the border gates and the difficulty of finding empty containers.

UTİKAD, SEKTÖRÜN ÖNERİLERİNİ CUMHURBAŞKANLIĞI'NA İLETTİ

Cumhurbaşkanı Erdoğan, 1 Mayıs'a kadar tüm uçuşlarını durdurmak zorunda kalan Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı THY'ye her türlü desteğin verileceğini açıkladı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın yaptığı bir açıklamada, Türkiye'nin, her hal ve şart altında üretime devam etmesi ve çarklarının dönmesini sağlamak zorunda olduğunu hatırlatan lojistik sektör temsilcileri, tedarik zincirinin kesilmemesi için alınan tedbirlerin taşımacılık faaliyetlerini engelleyici değil, aksine daha kolaylaştırıcı olması gerektiğini belirtiyor.

Bu noktada UTİKAD; Avrupa'ya açılan ve diğer karayolu sınır kapılarında alınabilecek önlemler ile önerilerini Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay'a iletti.

Bu öneriler kapsamında; araçlarıyla Türkiye sınırına gelen Türk ve yabancı uyruklu şoförlere 14 gün karantina uygulamayacak. Bunun yerine COVID-19 salgını ile mücadelede çalışmalarını aralıksız sürdüren Bilim Kurulu'nun da onayladığı hızlı tanı testlerinden uygulanacak. Kapıkule'de kurulacak test merkezine yeterli miktarda test kiti temin edilerek, her şoföre test yapılması ve sonucu negatif çıkan şoförlerin seferlerine devam ettirilmesi,

Türk şoförlerin Schengen vizelerinin belirli bir tarihe kadar otomatik olarak uzatılması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması,

AB ülkelerinin Türk taşıma araçlarına uyguladığı kota ve transit geçiş belgesi sisteminin askıya alınması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması önerileri yer alıyor.

Alacak-borç dengesi göz önüne alınarak sektör üzerindeki finansal yüklerin hafifletilmesi ve finansal yükümlülüklerin ertelenmesi, armatörlerin ve havayolu şirketlerinin acentelere vermiş oldukları vadelerin uzatılması, gümrük idarelerinin salgına karşı alacağı önlemlerin lojistik akışlara engel olmayacak şekilde düzenlenmesi de diğer öneriler arasında yer aldı.

UTİKAD CONVEYED THE INDUSTRY'S RECOMMENDATIONS TO THE PRESIDENCY

President Erdoğan has announced that the support of all kinds will be provided to Turkey's flag carrier Turkish Airlines which had to stop all flights until May 1st.

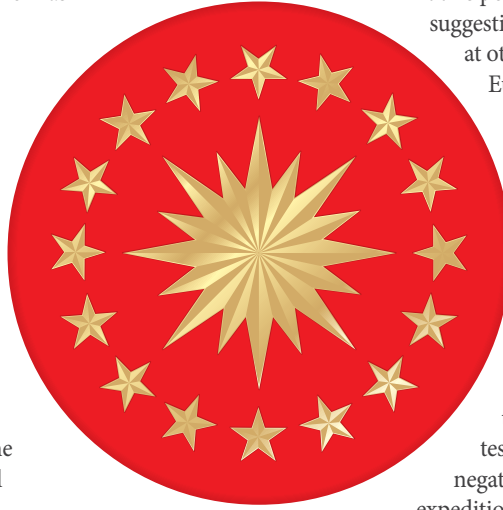
Turkey's logistics industry representatives reminded that Turkey has to continue production in any case and the measures taken to prevent the interruption of the supply chain should not inhibit activity of transport, but rather be more facilitative.

At this point, he conveyed the measures and suggestions that could be taken by UTİKAD at other road border gates opened to Europe to Vice President Fuat Oktay.

Among these proposals, maintaining the services by providing rapid diagnostic tests approved by maintain the Scientific Committee, which struggles with COVID-19 epidemic, to Turkish and foreign drivers coming Turkish borders with their vehicles to the testing center established in the Kapıkule in sufficient quantity, testing every driver, and if the result is negative, letting the driver continue their expeditions instead of 14 days in quarantine,

the automatic extension of the Schengen visas of Turkish drivers until a certain date and an urgent attempt at the EU to suspend the quota and transit certificate system applied by the EU countries to Turkish transport vehicles.

Taking into consideration the receivable-debt balance of the industry, other suggestions include easing the financial burdens on the industry and postponing financial liabilities, extending the maturities and airline companies' agencies, extending the customs administrations in a way not to prevent logistic flows.



GEMİLERİN UĞRAK LİMAN İPTALLERİ BAŞLADI

COVID-19 salgınının ocak ayında Çin'de hızlı bir şekilde yayılmasıyla birlikte sipariş iptalleri başladı ve Çin'in ihracatında büyük düşüş oldu. Ocak ayının ortalarından mart ayının ortasına kadar konteyner operatörlerinin Asya hattında yüzde 23 kapasite küçülttüğü açıklandı. Yılın ilk iki ayında deniz operatörlerinin 1.9 milyon TEU hacim kaybı olduğu belirtilirken, her bir konteynerin birim navlununun bin dolar olduğu düşünüldüğünde operatörler de 1,9 milyar dolarlık kayıp yaşadı. Konteyner operatörleri sefer azaltarak veya bazı limanları rotadan çıkararak uğrak liman iptalleri ile maliyetleri düşürmeye çalışıyor. Mart ayına kadar uğrak liman iptalleri (blank sailing) üç kat arttı ve mart ortasından itibaren de özellikle Asya-Avrupa hattında uğrak iptallerinin daha fazla artacağı belirtiliyor. Ocean Insight, operatörlerin duyurduğu iptallerden yola çıkarak nisan sonuna kadar 386 uğrak iptalinin olabileceğini açıkladı. Bu durum lojistik firmalarının boş konteyner bulmasına ve yüklerin

BLANK SAILING STARTED

With the rapid spread of the COVID-19 outbreak in China in January, order cancellations began thus China's exports fell sharply. From mid-January to mid-March, it has been announced that container operators have reduced capacity by 23 percent on the Asian line. In the first two months of the year, it was stated that the volume loss of sea operators reached 1.9 million TEU; the operators had a loss of 1.9 billion dollars considering the unit freight of each container was a thousand dollars. Container operators are trying to reduce costs by reducing voyages or frequent port cancellations by removing some ports from the route. Blank sailing has increased threefold until March and it is stated that the call-offs will increase more especially in Asia-Europe line starting from mid-March. Ocean Insight, announced that there could be 386 call-offs by the end of April based on the cancellations announced by the operators. This situation causes logistics companies to find empty containers and cargo to stay in ports. There was an increase of 30-40

de limanlarda beklemesine neden oluyor. Yaşanan iptaller ve azalan kapasitelerden dolayı konteyner navlunlarında yüzde 30-40 artış oldu.

Konteyner operatörlerinin önümüzdeki dönemde Türkiye'de bazı limanları rotalarından çıkarabileceği tahmin ediliyor.

2008 krizinde konteyner taşımacılığının yıllık bazda yüzde 10'luk bir düşüş yaşadığı belirtilirken, aynı orandaki düşüşün bu yıl 17 milyon TEU'luk bir hacim kaybına neden olacağı öngörüldü. Fakat dünyanın ana limanları, salgının böyle devam etmesi halinde 2020 yılında konteyner elleçleme hacminde 80 milyonluk TEU kaybın olacağını tahmin ediyor.

İLK İKİ AYDA 185 BİN UÇUŞ İPTAL

Yılda değer bazında 6 trilyon dolardan fazla kargonun taşındığı hava kargo taşımacılığı, salgından en çok etkilenen ulaştırma modu oldu. Bunun nedeni birçok şirketin binlerce seferini iptal etmesi ve Türkiye'nin de aralarında olduğu çok sayıda ülkenin uluslararası uçuşlarını durdurması. Yılın ilk iki ayında 185 bin uçuş iptal edildiği belirtilirken, bu sayının mart ve nisan aylarında katlanarak artacağı bekleniyor. Havayoluyla taşınan kargonun yüzde 70'ten fazlası, yolcu uçaklarının gövdelerinde taşınıyor ve yolcu uçak seferlerinin durdurulması nedeniyle, kargo uçaklarına talep artarak devam ediyor. THY ve MNG başta olmak üzere özellikle tıbbi malzemelerin kargo taşımacılığına devam ediliyor. Uluslararası bazı havayolu şirketleri ise tıbbi malzemeler dışında kargo kabul etmiyor. Tüm dış hat uçuşlarını 1 Mayıs 2020'ye kadar durdurduğunu açıklayan THY'nin kargo uçuşları devam ediyor. THY; ihracatçıların artan kargo talebine, filodaki bazı büyük gövdeli yolcu uçaklarını kargo taşımacılığına yönlendirerek cevap vermeye hazırlanıyor.

Kapasitenin azalması ve talebin artması nedeniyle, hava kargo navlunlarının da hatlara göre iki üç kat arttığı vurgulanıyor.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINA TALEP ARTTI AMA...

Demiryolu, koronavirüs salgını sonrası talep artışı yaşayan taşıma modlarından biri oldu. Bunun nedeni de en güvenilir taşıma modu olması. Türkiye'de demiryolları yatırımının ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığına yönelik olması, bu süreçte yük taşımacılığındaki kapasite eksikliğini en yüksek seviyeye çıkardı. Serbestleşmenin tam anlamıyla gerçekleşmemesi nedeniyle, TCDD'nin elindeki lokomotif sayısı, oluşan talebe cevap vermekte zorlanıyor. Diğer yandan süreç içinde intermodal taşımacılığa olan talebin daha çok artması bekleniyor. ■

COVID-19 pandemisinin kontrol altına alınamaması nedeniyle küresel ekonomiye maliyetinin düşünülenden daha fazla olacağı belirtiliyor. İlk etapta 1 trilyon olarak öngörülen zarar beklentisi 4 trilyon dolara çıkmış durumda.

It is stated that the cost of the global economy will be higher than expected due to the COVID-19 pandemic not being taken under control. The expected loss, which was foreseen as 1 trillion in the first place, has reached 4 trillion dollars.

percent in container freights due to cancellations and reduced capacities.

Some of the container operators are expected to remove some of the ports in Turkey from their routes.

While it was stated that container transportation saw a 10 percent decrease on annual basis in 2008 crisis, it was predicted that the evenly decrease would cause a volume loss of 17 million TEU this year. However, the main ports of the world estimate that if the outbreak continues in 2020, there will be a loss of 80 million TEU in container handling volume.

185 THOUSAND FLIGHTS CANCELLED IN THE FIRST TWO MONTHS

Air cargo transportation, which carries more than 6 trillion dollars of cargo on a yearly basis, was the most affected transportation mode by the epidemic. This is due to many companies canceling thousands and countries, including Turkey, halting international flights from many countries. It is stated that 185 thousand flights were canceled in the first two months of the year, and this number is expected to increase exponentially in March and April. More than 70 percent of the cargo transported by air is carried on the hulls of passenger aircraft, and demand for cargo aircraft continues to increase due

to the cessation of airliners. Cargo transportation of primarily medical supplies continues, particularly by THY and MNG. Some international airlines do not accept cargo other than medical supplies. THY announced that it stopped all international flights until May 1 2020, but its cargo flights continue. Turkish Airlines is preparing to respond to the increasing cargo demand of exporters by directing some large-bodied passenger aircraft in the fleet to cargo transportation.

It is emphasized that air cargo freights would increase two to three times compared to the airliners due to the decrease in capacity and increasing demand.

DEMAND FOR RAIL TRANSPORT HAS INCREASED, BUT...

The railway became one of the modes of transportation, which saw an increase in demand after the coronavirus outbreak. This is because it is the most reliable mode of transportation.

The railway investments of Turkey are mainly for passenger transport thus increasing the lack of capacity in the freight transport to the highest level. The number of locomotives owned by TCDD is having difficulty in responding to the demand, as the liberalization cannot be fully actualized. On the other hand, the demand for intermodal transportation is expected to increase more in the process. ■



UTİKAD, WEBINAR İLE ÇÖZÜM YOLLARI ARADI

UTİKAD HAS SEARCHED FOR SOLUTIONS WITH WEBINAR



UTİKAD, düzenlediği webinar ile COVID-19 salgını nedeniyle lojistik sektöründe ortaya çıkan sorunları ve çözüm önerilerini sektörle tartıştı. Başkan Emre Eldener, sınır kapılarında yaşanan sıkıntılardan taşıma modlarındaki gelişmelere kadar merak edilen konularda sektörü bilgilendirdi.

UTİKAD discussed the problems in the logistics industry and solution suggestions with the industry due to the COVID-19 outbreak in the webinar it organized. President Mr. Emre Eldener informed the sector on the issues that are an object of curiosity starting from the problems experienced at the border gates to the developments in transportation modes.

U **TIKAD**, COVID-19 salgının lojistik sektörüne etkilerini değerlendirmek ve sürecin yönetimi noktasında bir yol haritası belirlemek amacıyla video konferans (webinar) düzenledi. Genel Müdür Cavit Uğur'un moderatörlüğünde ve 100 kişinin katılımıyla gerçekleşen online toplantı iki saat sürdü.

UTİKAD Yönetim Kurulu'nun tam kadro katıldığı webinar toplantı, Başkan Emre Eldener'in sunumuyla başladı. Dernek olarak devletin "#evdekal" çağrısını desteklediklerini söyleyen Eldener, hayatın eve sığması için tedarik zincirinin aksamadan devam

U **TIKAD** held a video conference (Webinar) to evaluate the effects of the COVID-19 outbreak on the logistics industry and to determine a roadmap for the management of the process. The online meeting, which was moderated by General Manager Mr. Cavit Uğur with the participation of 100 participants, took two hours. The webinar meeting, in which all members of UTİKAD Board of Directors attended, started with the presentation of President Mr. Emre Eldener. Stating that they supported the government's "#stayathome" call as an association, Mr. Eldener also noted that they were aware of

ettirilmesi gerektiğinin de farkında olduklarını kaydetti.

Salgını kontrol altına almak amacıyla ülkelerin aldıkları önlemlerin taşımacılık sektörünü olumsuz etkilediğini vurgulayan Başkan Eldener, yaşanan sıkıntıları şöyle anlattı: “Yolcu uçakları seferlerinin iptali sebebiyle kargo uçaklarına olan talep çok arttı. Tren seferlerindeki aksamalar sebebiyle çok modlu taşımacılık sistemleri verimli bir şekilde işletilemiyor. Konteynerler limanlarda bekletiliyor.

Karayolu sınır kapılarındaki kontroller ve sınırlamalar gecikmelere sebep olmakta. Uğrak iptalleri sebebiyle denizyolu konteyner taşımacılığında aksamalar mevcut. Kapıkule Sınır Kapısı’nda Türkiye ve Bulgaristan’ın aldığı önlemler nedeniyle uzun araç kuyrukları oluşmuş durumda. Türk ve yabancı şoförlere 14 günlük karantina uygulaması ve vize işlemlerinin durdurulması sebebiyle yük taşımacılığı durma noktasına geldi. Çekici, dorse veya şoför değişimini içeren İki Kademeli Plan da şu an itibarıyla uygulanmamaktadır.”

HAVA KARGODA NAVLUNLAR ARTTI

Karayolu taşımacılığında bir kaosun söz konusu olduğunu dile getiren Eldener, hava kargo taşımacılığında ise navlun maliyetleriyle ilgili problemler yaşadıklarını kaydetti. Yolcu uçak seferlerinin durdurulması nedeniyle kargo uçaklarına talebin arttığını söyleyen Eldener, “Tüm maliyetin kargolara eklenmesi nedeniyle navlunlar ciddi oranda arttı. Amerika ve Çin’e ihracat gönderimlerinde navlunlar, bir ay önce ile kıyaslandığında 2-3 kat artmış durumda. Milli havayolu şirketlerimiz kargo seferlerini artırarak taşımacılığa devam ediyorlar” dedi.

DEMİRYOLUNDA SEFER SAYILARI ARTACAK

Salgın nedeniyle demiryolu taşımacılığının şu an en güvenilir taşıma modu haline geldiğinin altını çizen Başkan Eldener, bundan dolayı ciddi bir talep oluştuğunu belirtti. Başkan Eldener, bu sürecin intermodal taşımacılığında olumlu yansıyacağını belirterek, TCDD’nin sefer sayılarını artırmasının söz konusu olduğunu kaydetti.

TÜRKİYE’DE DE İPTALLER BEKLENİYOR

Denizyolu taşımacılığında boş konteyner bulma sıkıntısı, sefer sayılarının azalması ve uğrak iptalleri nedeniyle navlunlarda yüzde 30’luk artış olduğuna dikkat çeken Eldener, Avrupa’da uğrak iptalleri (blank sailing) sebebiyle 2020 yılının ilk iki ayında 1.9 milyon TEU hacim kaybı yaşandığını belirterek “Türkiye’de henüz iptaller yaşanmadı fakat önümüzdeki günlerde iptaller bekliyoruz” dedi.

İtalya, Çin ve İspanya gibi salgının yaygın olduğu ülke limanlarından kalkan gemilere 14 gün karantina süresi getirildiğini vurgulayan Eldener, bunun ihracatı geciktirdiğini belirterek şunları söyledi: “Bir geminin limandan kalktıktan sonra sefer süresi eğer sekiz gün sürdüyse, bu gemi Türkiye’de herhangi bir limana yanaştırılmadan demirde 14 günü doldurması bekleniyor. Bu durum hem maliyetleri artırıyor hem de ihracatın gecikmesine neden oluyor.”

Başkan Eldener, video konferansta zincirin kırılmaması

the fact that the supply chain must continue without a hitch for life to fit into homes. Emphasizing that the measures taken by countries in order to control the epidemic that affected the transportation industry negatively, President Eldener explained the problems experienced as follows: “Due to the cancellation of passenger flights, the demand for cargo aircraft has increased. Multimodal transportation systems cannot be operated efficiently due to disruptions in train services. Containers are kept in ports. Controls and limitations at highway border gates cause delays. Due to blank sailings, there are disruptions in sea container transportation. Long vehicle queues can be seen at Kapıkule Border Gate due to the measures taken by Turkey and Bulgaria. Freight transportation has come to a halt due to the 14-day quarantine applied to Turkish and foreign drivers and the abolishment of visa procedures. The Two-Stage Plan, which includes the exchange of a tractor, trailer or driver, cannot be implemented.”

THE AMOUNT OF FREIGHTS HAS INCREASED IN AIR CARGO TRANSPORTATION

Expressing that there was a chaos in road transportation, Mr. Eldener said that they had problems with freight costs in air cargo transportation. Stating that demand for cargo aircraft increased due to the suspension of passenger flights, Mr. Eldener said: “Freights have increased significantly due to the addition of all costs to the cargo. Freights in export shipments to the USA and China have increased 2-3 times compared to a month ago. Our national airline companies continue their transportation by increasing their cargo flights.”

THE NUMBER OF SERVICES IN RAIL TRANSPORT WILL INCREASE

Underlining that rail transport became the most reliable mode of transport, President Eldener stated that there had been a serious demand due to the epidemic. Stating that this process would reflect positively on intermodal transportation, President Eldener noted that Turkish State Railways might increase the number of services.

BLANK SAILING IS BEING EXPECTED IN TURKEY, AS WELL

Mr. Eldener, who pointed out that there was a 30-percent increase in freights due to the problem of finding empty containers in sea transport, the increase in the number of voyages and blank sailing, stated that there was a volume loss of 1.9 million TEU in Europe in the first two months due to blank sailing and added: “There has not been any suspensions in

Turkey so far but we are expecting suspensions in the following days.”

Mr. Eldener, who emphasized that the 14-day-quarantine period was brought to the ships departing from the ports of the country where the epidemic was prevalent, such as Italy, China, and Spain, said that this delayed the export and added: “If the trip length of a ship takes eight days after taking off from the harbor, this ship is expected to complete 14 days by dropping anchor without approaching any ports in Turkey. This situation both increases the costs and causes delays in export.” President Eldener shared his expectations with the

Virüs salgını sürecinde sektörün zor şartlarda aldığı önlemler ve çalışma modellerinin, sektörün dijitalleşmesi noktasında, insansız otomasyon sistemlerinin beklenenden çok daha önce geleceğinin habercisi olduğu vurgulandı.

It was emphasized that with the measures and business models taken by the industry under difficult conditions during the virus epidemic, such as autonomous vehicles and warehouses, digitization would come much earlier than expected.

için sektör olarak beklentilerini katılımcılarla paylaşırken, katılımcılardan gelen soruları da yanıtladı. Webinar süresince söz alan katılımcılar, yaşanan süreç ve çözüm önerilerine yönelik görüşlerini bildirdi.

KARAYOLUNDA ÇOK FAZLA BELİRSİZLİK VAR

Yurt dışından taşıma yapan araç şoförlerinin 14 gün karantina zorunluluğunun, araçların ve malların depoda beklemesine sebep olduğunu söyleyen UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Ayşem Ulusoy, bu durumun ticareti aksattığını vurguladı. Yeni bir gelişme olarak da Kapıkule sonrası, araçların artık konvoy halinde değil serbest gidebileceklerini ifade eden Ulusoy, gerek yurt içinden Kapıkule'ye yapılan taşımalarda gerekse sınır taşımalarında çok fazla belirsizlik olduğunu kaydetti.

İran taşımacılığının ne şekilde yapıldığına dair sorulan bir soruya cevap veren UTİKAD Başkan Yardımcısı Turgut Erkeskin, İran taşımalarında bir tampon bölge belirlenemediği için karayolu taşımacılığının yapılamadığını ifade ederek "Ticaret Bakanlığı'nın İran taşımalarında demiryolunun daha doğru bir taşıma olduğuna dair açıklamaları bulunuyor" dedi.

"DEMİRYOLUNDA KAPASİTE SORUNU YAŞIYORUZ"

Konsped Genel Müdürü Mete Tirman, demiryollarının virüsten en az etkilenecek taşıma modeli olmasına rağmen ciddi kapasite sorunu ile karşı karşıya kaldığını kaydetti. Tirman, ihracat ve ithalat taşımalarındaki dengesizlikten dolayı vagon bulma sıkıntısı yaşadığını bildirdi.

Katılımcılar, demiryolları kuruluşu TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin süreçteki organizasyon yönetimini ve kurumlara karşı tavrını eleştirdi. ■

participants as the logistics industry in order not to break the chain in the video conference and answered the questions of the participants. During the webinar, the participants also expressed their views on the process and shared solution suggestions.

THERE IS TOO MUCH OBSCURITY IN ROAD TRANSPORT

UTİKAD Board Member Ms. Ayşem Ulusoy, who said that the 14-day quarantine obligation for vehicle drivers transporting from abroad causes vehicles and goods to wait in warehouses, emphasized that this situation was disrupting the trade. Ms. Ulusoy, who expressed as a new development that after Kapıkule, vehicles could now drive freely rather than in convoy, noted that there was too much obscurity both in the transportation made to Kapıkule and also in the border transportation.

UTİKAD Vice President Mr. Turgut Erkeskin, who answered a question about how Iranian transportation was carried out, stated that the road transportation could not be carried out since a buffer zone could not be determined in Iranian transportation, and the Ministry of Trade also has explanations that Iranian transportation is a more accurate transportation and said: "The Ministry of Trade also had statements that rail transport was a more accurate transport mode in Iranian transports."

"WE ARE EXPERIENCING A CAPACITY PROBLEM IN RAIL TRANSPORT"

Konsped General Manager Mr. Mete Tirman noted that although rail transport was the transport model that would be least affected by the virus, there was a serious capacity problem. Mr. Tirman noted that due to the imbalance in export and import transportation, there was a problem in finding wagons. The participants criticized the organization management of the railway company, TCDD Taşımacılık A.Ş. and its attitude towards the institutions. ■

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN BEKLENTİLERİ

Türk şoförlerin Schengen vizelerinin belirli bir tarihe kadar otomatik olarak uzatılmasının önemine dikkat çekilen toplantıda, AB ülkelerinin Türk taşıma araçlarına uyguladığı kota ve transit geçiş belgesi sisteminin askıya alınması için acil girişimde bulunulması gerektiği vurgulandı. Sektörün diğer beklentileri şu şekilde ifade edildi:

- ✓ Sektörün alacak-borç dengesi göz önüne alınarak sektör üzerindeki finansal yükler hafifletilmeli ve finansal yükümlülükler ertelenmeli
- ✓ Armatörlerin ve havayolu şirketlerinin acentelere vermiş oldukları vadeler uzatılmalı
- ✓ Limanlarda bekleyen yükler için demuraj ve ardiye sorunu, ilgili tarafları mağdur etmeyecek şekilde çözüme kavuşturulmalı.
- ✓ Havayolu taşımacılığındaki darboğazın aşılması için ek kargo sefer planlamaları yaygınlaştırılmalı
- ✓ Havalimanlarında SHGM ve DHMİ tarafından belirlenen ücret tarifelerinde indirim yapılmalı.

THE EXPECTATIONS OF THE LOGISTICS INDUSTRY

In the online meeting, where the EU was asked make an urgent attempt for the automatic extension of Schengen visas of Turkish drivers until a certain date, it was emphasized that the EU countries should make an urgent attempt to suspend the quota and transit pass certificate system applied by the EU countries to Turkish transport vehicles. The other expectations of the industry were noted as follows:

- ✓ Considering the industry's credit and debit balance, the financial burdens on the industry should be reduced and financial liabilities should be postponed
- ✓ The terms given by ship owners and airlines to agencies should be extended
- ✓ The problem of demurrage and warehousing for cargoes waiting at the ports should be solved in a way that will not leave the relevant parties stranded
- ✓ In order to overcome the bottleneck in air transport, additional cargo flight plans should be expanded
- ✓ There should be a reduction in the fare tariffs determined by Directorate General of Civil Aviation and General Directorate Of State Airports Authority at the airports.



Customer Satisfaction. Delivered.

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



DİJİTALLEŞME İLE LOJİSTİKTE KADIN-ERKEK EŞİTLİĞİ ARTIYOR

WITH DIGITIZATION, GENDER EQUALITY IN LOGISTICS IS INCREASING

Rakamsal olarak erkek yoğun bir sektör olan lojistik, gelişen teknolojiler ve inovasyon sayesinde ibreyi “kadın”dan yana döndürmüş durumda.

Araştırmalar, kadınların erkeklere oranla değişime ve dijital çağa daha hazırlıklı olduklarını gösteriyor.

Logistics, which is a male-dense industry in terms of numbers, has turned the needle towards “women” thanks to the developing technologies and innovation. Studies show that women are more prepared for the digital age than men and are ready for change.



İş dünyasında, son yıllarda kadın sayısında büyük bir artış yaşanmasına rağmen lojistik sektöründe bu sayının henüz yeterli seviyeye ulaşamamış olması, bu sektörlerin hâlâ “erkek egemen” olarak anılmasına neden oluyor. Dünya lojistik ve denizcilik sektörünün şu an yüzde ikisi kadından oluşuyor; bu oran gelişmiş ülkelerde biraz daha yüksek olmakla beraber genel istatistiği ifade ediyor.

Lojistik sektörünün “geleneksel” yapı içerisinde fiziksel çalışma ile ilişkilendirildiği ve sonuç olarak “eril” bir sektör olarak

In the business world, although there has been a great increase in the number of women in recent years, the fact that this number has not reached the sufficient level in the logistics industries still causes these industries to be referred to as “male-dominated”. Currently, two percent of the world logistics and maritime industry consists of women; while this rate is slightly higher in developed countries, this is the overall statistics.

It is a fact that the logistics industry is associated with physical work within a



tanımlandığı bir gerçek. Ancak değişen dünya koşulları ile beraber bu gelenekçi yapının ötesinde bir yerde konumlanmaya başlayan sektörün, hâlâ bu ayrımcı sıfatı kullanmasındaki neden ise kadın sayısının azlığı. Lojistik dünyasının önde gelen kadın yöneticileri olarak görüşlerine başvurduğumuz isimler de böyle düşünüyor. Şu anki koşullar içinde sektörü cinsiyetçilikle ayrıştırmanın bir kayıp mekanizmasını hayata geçireceğini; sektörün mücadeleci, yeniliğe açık, hedefleri ve kararlılıkları olan kişilere ihtiyaç duyduğunu ortak görüş olarak dile getiriyorlar. Gerçekten de spektrumun diğer ucuna baktığımızda hizmet ve idari pozisyonlarda kadın sayısının artmaya başlaması, lojistiğin fiziksel “baskılamadan” kurtulup, daha düşünsel ve yönetsel bir organizasyonellik oluşturduğunu gösteriyor.

Bununla birlikte eşit fırsat tanındığında birçok kadının kariyerinde başarılı işlere imza attığı ve başarılı yöneticilikler sergilediği görülüyor. Birçok bilimsel çalışma, iş gücündeki cinsiyet çeşitliliğinin sadece iş birliğini, anlayışı ve hoşgörüyü artırmakla kalmayıp aynı zamanda rekabet edebilirliği, üretkenliği ve kurumsal sosyal sorumluluğu da artırdığını ortaya koyuyor. Dünya ekonomisi adına çok değerli bir yerde duran lojistik sektöründeki gelişmelerin, kadın iş gücünün artırıldığı ölçüde daha iyileştiği de araştırmalarda ortaya konan bir başka gerçek. Ayrıca, her geçen yıl daha çok kadın, bu sektörün bir parçası olmayı düşünüyor.

LOJİSTİKTE İBRE DİJİTAL ÇAĞ İLE KADINLARA DÖNÜYOR

Ancak tüm bu olumlu gelişmelere rağmen sektör rakamsal olarak hâlâ erkeklerin hakimiyetinde. Dergimiz adına görüşlerine başvurduğumuz kadın liderler ise bu durumun teknolojik ve inovatif gelişmelerin ışığında, giderek birbirine yaklaşacağını ve bir yerde eşitleneceğini; hatta kadın sayısının daha da artabileceğini düşünüyor. Uluslararası danışmanlık firması McKinsey'nin yayınladığı son rapora göre, dijitalizasyon ile beraber yeni teknolojilerin piyasaya sürülmesi, sektöre adım atmak ya da yükselmek isteyen kadınlar için giriş engellerini azaltıyor. Yeni teknolojilerin, özellikle de online satış pazarının büyümesi ile lojistik, kadınlar için büyük bir cazibe ve kariyer oluşturma platformuna dönüşmeye başladı.

Yapılan araştırmalar kadınların erkeklere oranla dijital çağa daha hazırlıklı olduğunu gösteriyor. Kadınların genetik kodlarındaki detaycılık, uyum, zor olanla baş edebilme, yenilikçi olma özelliklerinin yanı sıra daha analitik düşünme ve verileri en doğru şekilde kullanma noktasında büyük başarı gösterdikleri belirtiyor.

Benzer araştırmaların ortaya koyduğu bir diğer gerçek ise “verimlilik” ve “kârlılık” konusu. Eşitlikçi politika uygulamalarında girişken olan firmaların, diğerlerine oranla yüzde 34 daha kazançlı olduğu tespit edilmiş durumda.

Görüşlerini bizlerle paylaşan kadın yöneticiler de lojistik sektörünün, üzerine yapışan eril sıfatından teknoloji ve inovasyon sayesinde kurtulacağına ve kadının, yönetim kademelerinde bu sayede artık daha fazla rol alacağına inandıklarını belirtiyorlar. Yöneticiler genel olarak, sektörün eşitlikçi bir yapıya ulaşması noktasında firmaların daha aktif olması gerektiğine de dikkat çekiyor.

“traditional” structure and is ultimately defined as a “masculine” industry. However, the reason why the industry, which started to position itself somewhere beyond this traditionalist structure with the changing world conditions, still uses this discriminatory title is the low number of women in the industry, in fact, the names that we refer to as the leading manageress in the world of logistics think this way. Under the current circumstances, it would cause losses to separate the sector by gender; they express that the sector needs people who are challenging, open to innovation, determined and who have goals. Indeed, when we look at the other end of the spectrum, the increase in the number of women in service and administrative positions shows that logistics creates a more intellectual and managerial organization by getting rid of physical “suppression”.

However, when equal opportunities are given, it is seen that many women have been successful in their careers and have been successful manageresses. Many scientific studies reveal that gender diversity in the workforce not only increases cooperation, understanding and tolerance, but also increases competitiveness, productivity and corporate social responsibility. Another fact revealed by the researches that the development in the logistics industry, which stands at a very precious place on behalf of the world economy, has further improved to the extent that the female workforce is increased. Also, more and more women are planning to be a part of this industry every year.

THE NEEDLE IN LOGISTICS POINTS OUT WOMEN WITH THE DIGITAL AGE

However, despite all these positive developments, the industry is still dominated by men. The women leaders, whose opinions we asked on behalf of our magazine, think that this situation will gradually get closer to each other and will be equalized in one place in the light of technological and innovative developments and that even the number of women will increase. According to the latest report published by McKinsey, the introduction of new technologies with digitization reduces entry barriers for women who want to step into the industry or want to rise. With the growth of the new technologies, especially the online sales market, logistics has started to turn into a platform of attraction and career building for women.

Researches show that women are better prepared for the digital age compared to men. It is stated that besides their characteristics in their genetic codes such as elaborativeness, harmony, the ability of coping with the difficult, they show great success at the point of more analytical thinking and using the data in the most accurate way.

Another fact revealed by these studies is the issue of “efficiency” and “profitability”. It is determined that firms that are engaged in implementing egalitarian policy are 34 percent more profitable than others.

Manageress’ who share their opinions with us also state that they believe that the logistics sector will get rid of the masculine title stuck on it, thanks to technology and innovation and there will be more manageresses. Manageress’ also point out that firms should be more active in reaching a more egalitarian structure.

Birçok bilimsel çalışma, iş gücündeki cinsiyet çeşitliliğinin sadece iş birliğini, anlayışı ve hoşgörüyü artırmakla kalmayıp, aynı zamanda rekabet edebilirliği, üretkenliği ve kurumsal sosyal sorumluluğu da artırdığını ortaya koyuyor.

.....

Many scientific studies reveal that gender diversity in the workforce not only increases cooperation, understanding and tolerance, but also increases competitiveness, productivity and corporate social responsibility.

“İŞİ DOĞRU YAPIYORSANIZ ‘CİNSİYET’ YERİNİ SAYGIYA BIRAKIR”

“IF YOU DO THE WORK RIGHT, ‘GENDER’ TURNS TO RESPECT”



DAMLA ALIŞAN

ALIŞAN LOJİSTİK YÖNETİM
KURULU BAŞKAN YARDIMCISI

ALIŞAN LOJİSTİK VICE PRESIDENT OF
BOARD OF DIRECTORS

Lojistik sektörünün kadın patronlarından Alışan Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Damla Alışan, sektörde tehlikeli madde taşımacılığında önde gelen şirketlerden birinin yöneticiliğini yapıyor. Pek çoklarının “erkek egemen” sektör olarak tanımladığı lojistik sektörü için bu algının son yıllarda kadın yöneticilerin çoğalmasıyla değişim göstermeye başladığını söylüyor. Kadın DNA’sındaki “ayrıntıcı, titiz, sabırlı” kodlarının, bu alanda da fark ve farkındalık yarattığını ifade eden Alışan, “Lojistik, iş dünyasındaki en dinamik en canlı sektörlerden biri. Bu da ciddi takip, koordinasyon ve organizasyon gerektiriyor. Bu noktada da kadın yöneticiler ön plana çıkıyor. Büyük çoğunluğunu erkeklerin oluşturduğu sektörde başarının yolunun, uyum ve iş arkadaşları ile

One of the manageresses of the logistics sector, Alışan Lojistik Vice President of Board of Directors Ms. Damla Alışan is the manager of one of the leading companies in the transportation of dangerous goods in the industry. She says that this perception for the logistics industry, which many define as the “male-dominated” industry, has started to change with the proliferation of manageress in recent years. Stating that “distinctive, meticulous, patient” codes in women’s DNA create difference and awareness in this field, Ms. Alışan said, “Logistics is one of the most dynamic and lively industries in the business world. This requires serious follow-up, coordination and organization skills. At this point, manageresses come to the fore. I believe that the way to success in the industry, the majority of which is men, is through harmony and correct communication with

doğru iletişimden geçtiğine inanıyorum. Kadınlar, güçlü önsözleri, sorumluluk duyguları, kolay iletişim kurmaları ve sabırlarıyla iş dünyasında avantaj sağlıyor” diyor.

“İş dünyasında başarılı olmanın cinsiyetle değil, ne istediğini bilmek ve bunları yeteneklerle örtüştürmekle ilgili olduğunu unutmayalım” diyen Damla Alışan, işi doğru yapıp karşı tarafa aktardıktan sonra cinsiyetin varlığının ortadan kalktığına ve yerini saygıya bıraktığına dikkat çekiyor.

“KADIN LİDERLER TEKNOLOJİK DEVRİME DAHA HAZIRLIKLILIKLI”

“Dijitalleşme ile beraber sektör çok hızlı değişti. Son 20 yılda bu alanda bazı devler birleşti, değişime ayak uyduramayanlar ise elendi. Lojistikte uzmanlık alanları oluştu. Yenilikleri takip etmek, hızlı karar almak için yönetimlerin de değişime ayak uydurmaları gerekiyor” diyen Damla Alışan, dijital/teknolojik süreçlerin sektörü yeni bir boyuta geçirmeye başladığına ve bu noktada uyumlu olmayı başarılarının ayakta kalabileceğine vurgu yapıyor.

Kadının sektördeki yerini daha ileriye taşımasının en büyük garantisinin “teknoloji” olduğuna dikkat çeken Damla Alışan, sektörde yönetici sayısının artmasına rağmen emekleme aşamasında olan “girişimci kadın” olgusunun da yakın bir dönemde genişleyeceğine inandığını aktarıyor ve şunları söylüyor: “2018 yılında KPMG Türkiye’nin de katılımıyla dünyada ilk kez gerçekleştirilen ‘KPMG Küresel Kadın Liderler Araştırması’, kadın liderlerin teknolojik devrime daha hazırlıklı olduğunu ortaya koydu. Araştırmaya katılan kadın liderlerin erkeklere oranla konuya daha fazla hakim oldukları, analitik düşündükleri ve veriye dayalı karar aldıkları görüldü. Araştırmaya göre, dijital çağa kadınlar damgasını vuracak. Dijitalleşen sektörümüzde de kadın istihdamının, kadın liderlerin daha fazla artacağı düşüncesindeyim.”

“2020 HEDEFİMİZ YÜZDE 23 DAHA FAZLA KADIN ÇALIŞAN”

Sadece lojistikte değil, pek çok sektörde kadın olmanın karşısında güçlüklerin olduğunu dile getiren Alışan, “Ancak biz kadınların isteyip de başaramayacağı hiçbir şey yok. Örneğin lojistik sektöründe ilk istif makine operatörü kadın, bizim bünyemizde yetişti” şeklinde konuşuyor ve aslında sorunun yanlış bir aktarımdan ibaret olduğunu belirtiyor: “Kadınlar bu işin altından kalkamazsın!” Bu algıyı kırmak adına firmalara sorumluluklar düşüğünü ifade eden Alışan, firma olarak üzerlerine düşeni yapmaya çalıştıklarını söyleyip çalışmalarını ilgili aktarımlarda bulunuyor: “Toplumsal Cinsiyet Politikası, Fırsat Eşitliği Politikası ve Şiddete Sıfır Tolerans Politikamız ile eşitlikçi bir şirket politikası oluşturduk. Şirketimiz içinde kadın çalışan oranı 2019 yılında yüzde 21 arttı; 2020 hedefimiz ise yüzde 23. Ayrıca, kadının eğitimini sonsuz destekliyoruz. Bu doğrultuda, şirketimizin yaşadığı Gebze Bölgesi’nde Ayşe Sıdıka Alışan İlköğretim Okulu’nu açtık. Son olarak geliştirdiğimiz ‘Alışan Mutluluk Taşıyor’ projesi ile doğudaki kız çocuklarına destek projeleri üretiyoruz.

Alışan Lojistik olarak kadın istihdamına büyük önem veriyoruz. Bu çerçevede, Birleşmiş Milletler’in küresel bazda yürüttüğü; kadınların tüm sektörlerde ve her düzeyde, ekonomik yaşamın içinde yer almalarını ve güçlenmelerini hedefleyen, özel sektörün küresel ve en önemli girişimlerinden biri olan ‘Kadının Güçlenmesi Prensipleri’ne imza atan ve onları rehber edinen tek lojistik şirketi olduk.”

colleagues. Women provide an advantage in the business world with their strong intuition, sense of responsibility, easy communication and patience.”

“Let’s not forget that being successful in the business world is not about gender, but about knowing what it wants and matching it with talents” says Ms. Damla Alışan and points out that if the job is done and transmitted to the other side correctly, the existence of gender disappears and is replaced with respect.

“WOMEN LEADERS ARE MORE PREPARED FOR THE TECHNOLOGICAL REVOLUTION”

“With the digitization, the industry has changed rapidly. In the last 20 years, some giants have been united in this field, and those who cannot keep up with the change have been eliminated. Fields of expertise have occurred in logistics. Stating that innovations are needed to keep pace with change in order to keep up with innovations and to make quick decisions, Ms. Damla Alışan emphasizes that digital/ technological processes have begun to transform the industry to a new dimension and those who succeed to be compatible at this point can survive.

Ms. Damla Alışan emphasizes that the biggest guarantee of women’s place in the industry is “technology”, and conveys that she believes “female entrepreneurs” phenomenon will expand in the near term, which is in its infancy despite an increase in the number of manageress in the industry, and says: “In 2018 KPMG’s Global Female Leaders” research, which was held for the first time in the world with the participation of Turkey in 2018, revealed that women leaders are more prepared for the technological revolution. It was observed that the female leaders who participated in the research dominated the issue

more than men, thinking analytically and making data-based decisions. According to the research, women will mark the digital age. I think that in our digitized industry, female employment and the number of female leaders will increase.”

“OUR 2020 GOAL IS 23% MORE WOMEN EMPLOYEES”

Stating that there are difficulties of being a woman not only in logistics but also in being in many industries, Ms. Alışan says, “However, there is nothing that we women want and cannot achieve. For example, the first female stacking machine operator in the logistics industry up in our company structure,” and points out that the problem consists of a misquotation, “If you are a woman, you cannot get it done!” Expressing that the responsibilities fall to companies in order to break this perception, Alışan states that they are trying to do their part and conveys their work: “We have created an egalitarian company policy with our Gender Policy, Equal Opportunity Policy and Zero Tolerance Against Violence Policy. The rate of female employees in our company increased by 21 percent in 2019 and our target for 2020 is 23 percent. We also endlessly support women’s education. Accordingly, we opened Ayşe Sıdıka Alışan Primary School in Gebze, where our company is located. We are creating support projects for girls in the East with the project of “Alışan Brings Happiness”.

As Alışan Logistics, we attach great importance to women’s employment. In this framework, the United Nations’ global initiative; we have become the only logistics company that aims to engage and strengthen women in economic life in all industries and at all levels, by signing the “Women’s Empowerment Principles”, which is one of the global and most important initiatives of the private sector.”

Şirketimiz içinde kadın çalışan oranı 2019 yılında yüzde 21 arttı; 2020 hedefimiz ise yüzde 23.

The rate of female employees in our company increased by 21 percent in 2019; our 2020 target is 23 percent.

“SEKTÖRÜ KADINLAR İÇİN TERCİH EDİLİR KILMAK HEPİMİZİN SORUMLULUĞU”

“IT IS ALL OUR RESPONSIBILITY TO MAKE THE INDUSTRY APPEALING FOR WOMEN”



DIANE ARCAS GÖÇMEZ

ARKAS HOLDİNG YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI VE LOJİSTİK GRUBU İCRA KURULU BAŞKANI

ARKAS HOLDING CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS AND CHAIRMAN OF THE EXECUTIVE BOARD OF LOGISTICS GROUP

Denizyolu taşımacılığının en başarılı isimlerinden olan Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Lojistik Grubu İcra Kurulu Başkanı Diane Arcas Göçmez, kadının sosyal hayatta karşılaştığı önyargı ve kısıtlamalarla iş dünyasında da karşılaştığını belirtiyor. “Toplumsal bakış açısı olarak erkeklerin ‘lider, güçlü ve sonuç odaklı’ olması, kadınların ise ‘yumuşak ve uzlaşmacı’ olması bekleniyor” diyen Arcas Göçmez, bilinçaltındaki bu yanlış bakış açısının farkına varıldığında cinsiyet eşitsizliğinin ortadan kalkacağını söylüyor ve kadına başarının yolunu açacak sistemin bu olduğunun altını çiziyor.

Denizcilik gibi eril bir sektörde en fazla kadın çalışana sahip olan şirket olmaktan duydukları gururu her fırsatta dile getiren Arcas Göçmez, “Geçmiş 18 sene bize gösterdi ki kadın çalışanlar; çok hırslı,

Ms. Diane Arcas Göçmez, Vice Chairman of Arkas Holding and Chief Executive Officer of Logistics Group, who is one of the most successful names in sea transportation, states that the women are faced with the prejudices and restrictions in social life. Ms. Arcas Göçmez says, “As a social perspective, men are expected to be “leaders, strong and result oriented” and women are expected to be “soft and accommodating”,” and underlines that when this false perspective in the subconscious is realized, this is the system that will open the way to success for gender equality.

Ms. Arcas Göçmez, who expressed the pride of being the company with the most female employees in a masculine industry such as maritime at every opportunity, says: “In the past 18 years, female employees showed that; they are very ambitious, hardworking and

çalışkan ve öğrenmeye çok isteklidir. En ağır işlerin bile zeka ve pratik yaklaşımlarıyla kolaylıkla altından kalkıyorlar” diyerek, önyargıların temel problem olduğuna dikkat çekiyor.

“IMO verilerine göre dünyada 1,2 milyon denizcinin sadece yüzde 2’si kadındır. Denizcilik sektörüne nitelikli eleman kazandırmanın yanında cinsiyet eşitliği sağlamak, sektörü kadınlar için de tercih edilme noktasına getirmek hepimizin sorumluluğu” diyen Arcas Göçmez, bu noktada elini taşın altına en fazla sokması gereken kesimin şirketler olduğuna dikkat çekiyor ve “Sektörü kadınlar için tercih edilir kılmak hepimizin sorumluluğu” diyor.

“2019 YILINDA KADIN İSTİHDAM ORANIMIZ YÜZDE 61”

Arkas Holding olarak denizcilikte ve lojistikte kadınlara yönelik pek çok projeye imza attıklarını dile getiren Arcas Göçmez, her iki sektöre de kadınların yoğun ilgi gösterdiğini belirtiyor. Türkiye ortalamasının üzerinde bir kadın istihdamı yarattıklarını dile getiren Arcas Göçmez, devamında şunları söylüyor: “Filomuzda toplam 50 kadın çalışıyor. Bu rakam deniz ticaret filolarında en çok kadın çalışanın bizde olduğunu gösteriyor. Arkas Holding beyaz yakalı çalışanlarımızın içinde kadın çalışan oranımız yüzde 41 ve 2019 yılında kadın istihdam oranımız yüzde 61. Çok iddialı, Türkiye ortalamasının oldukça üzerinde bir tablo sunuyoruz. Sadece yönetim kadrosunda değil, şirket genelinde bu politikamızı özenle sürdürerek, Türkiye’de denizcilik alanında en fazla kadın staj başvurusu alan ve en fazla kadın stajyer kabul eden şirket olmaya devam ediyoruz.”

Diane Arcas Göçmez, kadınlar için istihdam yaratmanın yanında kariyerlerinde yükselmelerini sağlamak için eğitime de ağırlık verilmesi gerektiğini belirtiyor. Bu sebeple Arkas bünyesinde birçok proje üzerinde çalıştıklarını söylüyor: “2007 yılında, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi’ne bağlı Arkas Uygulama Merkezi’ni hayata geçirdik. 2015 yılında sektöre gençleri kazandırmak amacıyla başladığımız ‘Denizci Mühendis Projesi’ ile denizcilik fakültesinden mezun olmayan makine mühendisi gençlerimizin, gerekli yeterlilik eğitimi ve açık deniz stajı almalarını sağlayarak, denizcilik sektörüne kazandırılmalarını hedefledik. Bugüne dek toplam 261 stajyerimiz oldu ve gemilerimizde görevlendirildi. Bu stajyerlerimizden 33’ü kadındır.”

Özel sektör-üniversite iş birliklerinin önemine de değinen Arcas Göçmez, genç kuşağın dinamizmi ve bakış açısı ile tüm paydaşların yararına olacak projeler üretmek, gençlerin ve genç görüşün yönetimde temsil edilmesini sağladıklarını söylüyor.

Aynı zamanda Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı liderliğinde ve Dünya Ekonomi Forumu iş birliği ile yürütülen “İşte Eşitlik Platformu”nu takip ettiklerini ve İşte Eşitlik Bildirgesi’ne imza atarak bu ilkelerin yaygınlaştırılmasına katkı sağlamayı hedeflediklerini aktaran Arcas Göçmez, “Arkas Holding, Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi (UN Global Compact) ile Birleşmiş Milletler Toplumsal Cinsiyet Eşitliği ve Kadınların Güçlendirilmesi Birimi’nin (UN Women) iş birliğiyle 2010 yılında oluşturulan Kadının Güçlenmesi Prensipleri’ne imza atan Türkiye’deki 45 kuruluşun biridir. Praesta (Leaders in Executive Coaching) ve Forbes Türkiye iş birliğiyle yürütülen ‘Yönetim Kurullarında Daha Çok Kadın için Şirketlerarası Mentorluk Programı’na hem mentor hem mentee olarak katılımla destek oluyoruz” diyor.

eager to learn. They can easily overcome even the heaviest loads of works with their intelligence and practical approach.” and points out that prejudices are the main problem.

“According to IMO data, only 2 percent of the 1.2 million seafarers in the world are women. In addition to providing qualified personnel to the maritime industry, it is all our responsibility to ensure gender equality and to bring the industry to the point of choice for women” says Ms. Arcas Göçmez and points out that the companies need to shoulder the responsibility and adds, “It is our responsibility to make the industry appealing for women.”

“OUR FEMALE EMPLOYMENT RATE IS 61 PERCENT IN 2019”

Ms. Arcas Göçmez stated that as Arkas Holding, they have carried out many projects for women in maritime and logistics, and that women show great interest in both industries. Out that they created a women’s employment over turkey’s average Ms. Arcas Göçmez says, “A total of 50 women are working in our fleet. This figure shows that we have the most female employees in maritime trade fleets. Our rate of white-collar female workers is 41 percent and our female employment rate in 2019 is 61 percent, which is way above the average of Turkey. It’s not just the management team, we are carefully maintaining this policy throughout the company, and continue to be the most internship applied and the most internship accepting company for women in the field of maritime areas in Turkey.”

Ms. Diane Arcas Göçmez states that besides creating employment for women, emphasis should be placed on education in order to advance in their careers. For this reason, she said that they are working on many projects within Arkas and added, “In 2007, we launched the Arkas Application Center affiliated to Dokuz Eylül University Maritime Faculty. With the ‘Marine Engineer Project’ that we started in 2015, in order to bring young people to the sector, we aimed to enable our young mechanical engineers who have

not graduated from the maritime faculty yet to get the necessary proficiency training and open sea internship, and bring them to the maritime industry. We have had a total of 261 trainees and have been employed on our ships so far. 33 of these interns are women.”

Pointing out to the importance of private sector-university collaborations, Ms. Arcas Göçmez says that they implement projects that will benefit all stakeholders with the dynamism and perspective of the young generation, and ensure that young people and youth perspectives are represented in management.

At the same time, Ms. Arcas Göçmez stated that they follow the “Equality at Work Platform” under the leadership of the Ministry of Family and Social Policies and in cooperation with the World Economic Forum and they aim to contribute to the dissemination of these principles by signing the Equality at Work Declaration. She says that “Arkas Holding, is one of the signatories of the 45 companies in Turkey, of UN Global Compact cooperation with The United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women (UN Women), created in 2010. Women’s Empowerment principles, In Praes (Leaders in Executive Coaching) conducted in cooperation with Turkey and Forbes’ Boards of Directors of both in-company mentor Mentoring Program for Women Get More We support participation as both a mentor and mentee.”

**Filomuzda toplam
50 kadın çalışıyor.
Bu rakam deniz ticaret
filolarında en çok kadın
çalışanın bizde olduğunu
gösteriyor.**

**A total of 50 women work
in our fleet. This figure
shows that we have the
most female employees in
maritime trade fleets.**

“LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN CİNSİYETİ YOK!”

“THE LOGISTICS INDUSTRY HAS NO GENDER!”



AYŞEM ULUSOY

ATC ULUSLARARASI
LOJİSTİK GENEL MÜDÜRÜ

ATC INTERNATIONAL LOGISTICS
GENERAL MANAGER

“**G**eçmişten bu güne erkek egemen bir sektör olarak tanımlanan lojistik sektörü için bu durum, 25 yılda tersine dönmeye başladı ve bu dönüşüm bize gösterdi ki, asıl sorun sektörün eril olması değil, böyle yaftalanması” diyen ATC Uluslararası Lojistik Genel Müdürü Ayşem Ulusoy, sektörün sadece kadınlar için değil, erkekler için de oldukça zor olduğuna değiniyor ve şöyle devam ediyor: “Bu sektörün içinde geçirdiğim çeyrek asır içinde sektörün farklı evrelerine, gelişim süreçlerine tanık oldum. Faks çektiğimiz dönemden tek tuşla iş halletme çağına geçtik. Lojistik; aktif, dinamik, her daim aksiyonlarla dolu bir alan. Bu sebeple, sektörün içinde ayakta kalacak olan kişiler, cinsiyetleri ile değil, yeniliğe ne denli açık oldukları, ne kadar mücadeleci oldukları, hedeflerinin büyüklüğü ve kararlılıkları ile belirleniyor. Lojistiğin bir cinsiyeti yok!”

Lojistiğin dinamik ve hızlı yapısından dolayı, kadınların daha

“**F**or the logistics sector, which has been defined as a male-dominated sector since the past, this situation started to reverse in the last 25 years and this transformation showed us that the real problem is not industry being muscular, but the labeling,” said ATC International Logistics General Manager Ms. Ayşem Ulusoy, adding the industry is quite difficult for not only women but also for men. Ms. Ulusoy stated that, “I witnessed different phases and development processes of the sector in the quarter-century I spent in this sector. We went from the era of faxing to the age of one-touch business dealings. Logistics is active, dynamic and always full of action. For this reason, the people who will survive in the industry are determined not by their gender but by how open they are to innovation, how challenging they are, the size of their goals and their and determination. Logistics has no gender!”

Stating that women are more advantageous due to the dynamic and

avantajlı olduğunu ifade eden Ayşem Ulusoy, “Detaycılık, planlı hareket etme, hızlı karar alıp hayata geçirme, sonuç odaklı olma, takım çalışmasına yatkınlık gibi vazgeçilmez özelliklerimiz, tüm bunları zorunlu kılan sektör için kadını ön plana çıkarıyor. Ben, bu alanda ve hatta genel olarak kadınları daha becerikli buluyorum.

Ancak burada odaklanmamız gereken temel mesele, eşitlik ilkesi uygulayan firmaların; çalışan sadakati, çalışan ve müşteri memnuniyeti, verimlilik ve daha kârlı yapı noktasında öne çıkıyor olmaları. McKinsey Araştırma Şirketi'nin son raporu bunu en güzel şekilde açıklıyor” diyor.

Her şeye rağmen sektörde orta ve üst düzeyde henüz yeterli kadar kadın yönetici oranının oluşmadığına vurgu yapan Ulusoy, şöyle devam ediyor: “Sektörde kadın yönetici sayısı şu an yüzde 18’ler civarında. Ancak bu oranın hem eğitimli kadın sayısının artması hem de dünyanın hızlı dönüşümü ile daha da artacağına olan inancım tam. Dijitalleşme, her sektör için dengeleri değiştirmeye başladı. Ortaya konan araştırmalar gösteriyor ki, kadınlar bu yeni çağa erkeklere oranla daha hazır ve istekli. Burada kadınlara öğreteceğimiz temel nokta, pes etmemek ve direnmek olacak.”

“UTİKAD ‘İŞTE EŞİT KADIN’ SERTİFİKASINI ALAN İLK KURULUŞ”

“Lojistik sektöründen kazananların, emek verenlerin temel amacı sektörü cinsi olarak ayırıştırmak değil; ilerici, öncü, memnuniyeti üst düzeyde ve kaliteli hizmet sunan bir sektöre dönüştürmek olmalı” diyen

Ayşem Ulusoy, yönetiminde yer aldığı UTİKAD’ın bu noktada önemli bir örnek teşkil ettiğini söylüyor ve şöyle devam ediyor: “UTİKAD diğer kuruluşlara örnek olabilecek yapıda kadın-erkek eşitliğini sağlamaya ve buna özen göstermeye çalışan bir kurum. UTİKAD her şeyden önce, kişilerin birbirini dinlediği ve görüşlere saygı duyulduğu bir yer. Biz eşitliğe, buradan başlıyoruz. Temel amacımız sektörün gelişimini ve ilerleyişini desteklemek, yol göstermek olsa da her anlamda örnek olmaya gayret gösteriyoruz. Çünkü rol model olduğumuzun farkındayız. STK’lar içinde ‘İşte Eşit Kadın’ sertifikasını alan ilk kuruluşuz. Yönetim kademesinde çok sayıda kadın bulunuyor. Burada örnek olmak istediğimiz temel mevzu, yönetim kademelerindeki kadın sayısını artırmak ve bu artışın beraberinde getirdiği artıları canlı olarak göstermek.”

“ENDÜSTRİ 4.0’IN TAKİPÇİSİ DEĞİL, ÖNCÜSÜ OLMALIYIZ”

Kadın-erkek eşitliğinin yakalanmasında teknolojinin önemine vurgu yapan Ulusoy, şunları aktarıyor: “Bugün tüm dünya big data, nesnelerin interneti, blockchain, e-ihracat, robotlaşma gibi konular üzerinde duruyor. Diğer sanayi devrimlerinde ülke olarak geç kaldık. Bunun zorluklarını da geriden takip ederek, öncü olamayarak, pazarlardan daha az pay alarak ödedik. Bu sebeple de startını veren Endüstri 4.0’ın takipçisi değil, öncüsü olmalıyız. Burada sürdürülebilir bir büyüme elde etmedeki temel unsur ise kadın-erkek birlikte hareket etmek. Unutmayalım ki otomasyon, kadın ve erkekleri eşit şekilde etkileyecek. Yeniden söylemem gerekirse, teknolojiye endeksli olarak kadınların daha kolay yetenek geliştirilmesi, bu dijital çağda onlara iş dünyasındaki varlıklarını derinleştirme fırsatı sunacak. Ancak senelerce erik hareket eden sektörlerin, içeriye kadınlar dahil olduktan sonra gösterdikleri gelişimden de anlıyoruz ki, kadın-erkek aynı seviyede ve noktada hareket edersek daha büyük gelişme gösteririz.”

fast structure of logistics, Ms. Ayşem Ulusoy said, “Our indispensable features such as elaboration, planned action, quick decision-making and implementation, being result-oriented, and being prone to teamwork, make the women stand out for the sector that makes them all necessary. I find women more skilled in this area and even in general.

“However, the main issue we need to focus on here is that companies that apply the principle of equality; they stand out in terms of employee loyalty, employee and customer satisfaction, efficiency and more profitable structure. The latest report from the research company McKinsey explains it in the best way.”

Ms. Ulusoy emphasized that there are not enough female managers in the industry at the middle and upper level, and continues: “The number of female managers in the industry is now around 18 percent. However, I believe that this rate will increase with the increase of the number of educated women and the rapid transformation of the world. Digitization has started to change the balances for each sector. Research shows that women are more prepared and willing to embrace this new age than men. The main point we will teach women here is not to give up and resist.”

“UTİKAD IS THE FIRST ORGANIZATION TO RECEIVE EQUALITY FOR WOMEN AT WORK CERTIFICATE”

Ms. Ayşem Ulusoy, who stated that UTİKAD is an important example at this point, said, “The main purpose of the earners and the laborers in the logistics industry is not to separate the industry in terms of gender, but to transform it into an industry that provides progressive, pioneering, satisfactory and high quality service” and added, “UTİKAD is an institution that tries to ensure equality between women and men in a structure that can set an example for other organizations and to watch over it. UTİKAD, first and foremost is a place where people listen and respect for each other. We start equality from here. Although our main goal is to support and guide the development and progress of the industry, we strive to set an example in every sense because we are aware that we are a role model. We are the first organization among NGOs to receive the “Equality for Women at Work” certificate. There are many women at the management level. The main issue we would like to set an example here is to increase the number of women in the management levels and to show the pluses of this increase.”

Sektörde kadın yönetici sayısı şu an yüzde 18’ler civarında. Ancak bu oranın hem eğitimli kadın sayısının artması hem de dünyanın hızlı dönüşümü ile daha da artacağına olan inancım tam.

The number of female managers in the sector is now around 18 percent. However, I believe that this rate will increase with the increase of the number of educated women and the rapid transformation of the world.

“WE SHOULD BE PIONEERS, NOT FOLLOWERS OF INDUSTRY 4.0”

Emphasizing the importance of technology in achieving equality between women and men, Ms. Ulusoy said, “Today, the whole world focuses on big data, internet of things, blockchain, e-export and robotisation. We were late as a country in other industrial revolutions. We paid the penalty of not being a pioneer, following the difficulties of this from behind, and by taking fewer shares from the markets. For this reason, we should be a pioneer, not a follower of Industry 4.0, which has started. The main factor in achieving sustainable growth here is to act together with men and women. Let’s not forget that automation; which will affect women and men equally. Again, the technology-indexed women’s easier talent development will offer them the opportunity to deepen their presence in the business world in this digital age. However, we understand from the development of the industries, that have been masculine for years, after women have been included and that if we act at the same level and at the same point, we will develop more.”

“FIRSAT EŞİTLİĞİ SUNULDUĞUNDA SEKTÖRÜN ERİL OLMADIĞI GÖRÜLECEKTİR”

“WHEN EQUALITY OF OPPORTUNITY IS PROVIDED, IT WILL BE SEEN THAT THE SECTOR IS NOT MASCULINE”



NİL TUNAŞAR

TRANSORIENT YÖNETİCİ ORTAĞI TRANSORIENT MANAGING PARTNER

“**K**adınların aile düzeni, çocuk bakımı gibi ek ve ağır görevlerinin olması, iş hayatında doğal olarak bir bölünme getiriyor. Lojistik, dinamiği yüksek bir sektör olduğundan. Bu sektörde kadın olmak, zamanlama ve planlama açısından zorluklar ile dolu. Sorumluluklarınızı ve özel yaşamınızı bu yoğun tempoda çok dikkatli ve özenli planlamanız gerekiyor. Ancak bu yüksek tempoda çok dikkatli ve özenli planlamanız gerekiyor. Ancak bu yüksek tempoda çok dikkatli ve özenli planlamanız gerekiyor. Ancak bu yüksek tempoda çok dikkatli ve özenli planlamanız gerekiyor. Ancak bu yüksek tempoda çok dikkatli ve özenli planlamanız gerekiyor.” diyen Transorient Yönetici Ortağı Nil Tunaşar, bu zamanlama yönetimi ve titiz planlamanın lojistik gibi her daim detaylar üzerine düşünülmesini gerektiren bir sektör için büyük avantaj sağladığını belirtiyor.

Kadınlar için asıl zorluğun ev ve iş arasında bölünmek değil, bunun bir problem olduğunu düşünen zihinsel yapı ile mücadele etmek olduğuna dikkat çeken Tunaşar, “Kendimi cinsiyet faktöründen arınmış şekilde başarmaya odaklı bir iş insanı olarak konumlandığımdan olsa gerek, lojistiği eril bir sektör olarak lanse etmekte zorlanıyorum” diyor ve ekliyor: “Kadın olmak demek, sürece ve detaylara odaklanmak demek. Eğer ayrıntılarda yavaşlamamayı, sonuç odaklı olmayı, duygulardan arınarak rasyonel hareket etmeyi başarabilirseniz, detayı görerek sonuca yürüyebilmek kadın yönetici

“**T**he fact that women have additional and heavy duties such as family order, child care brings a natural division in business life. Since logistics is a highly dynamic industry, being a woman in this industry is full of difficulties in terms of timing and planning. You need to plan your responsibilities and private life very carefully at this busy pace. However, I think this high pace has a side that keeps it alive as well as compelling” said Transorient Managing Partner Ms. Nil Tunaşar and added that this time management and meticulous planning provides a great advantage for an industry that requires consideration of details such as logistics.

Pointing out that the main challenge for women is not to divide between home and work, but to struggle with the mental structure that thinks that this is a problem, Ms. Tunaşar said, “I am having a hard time seeing logistics as a masculine industry, since I positioned myself as a business person focused on achieving gender-free success. Ms. Tunayaşar added, “Being a woman means focusing on the process and details. If you cannot slowdown in details, be result-oriented, and act rationally without feeling, I can say that the biggest advantage of being a female manager is to walk to the result by seeing the detail. The energy and resistance of women are generally very high.”

Explaining that “It is an expected result to increase the momentum of the business world due to the ability of women to work in parallel on

olmanın en büyük avantajı diyebilirim. Kadının enerjisi ve direnci genel olarak çok yüksek.”

“Kadınların birden çok konuda paralel çalışabilmeleri, ayrıntıları görebilme ve yönetebilme becerileri, açık ve güçlü iletişime yatkınlıkları sayesinde iş dünyasının ivmesini artırmaları beklenen bir sonuç” diyen Nil Tunaşar, sürdürülebilir büyüme yaratılmasının; stratejik planlama yapabilmeyi, riskleri öngörerek önleyebilmeyi, verileri toplayıp analiz ederek geleceği kurgulayabilmeyi de gerektirdiğini söylüyor ve kadınların yüksek konsantrasyon ve yetenekleri ile bu zorlu hedefleri başarabildiklerine vurgu yapıyor. Tüm bunların temelinde ise fırsat eşitliğinin yattığını açıklayan Tunaşar, “Bu sağlandığında bilgili ve eğitilmiş, sürekli öğrenen ve kendini geliştiren kadınların başarılı olamayacakları hiçbir alan olmadığını düşünüyorum. Ve bu fırsatlar sağlandığında sektörün eril olmadığını da görmüş olacağız” diyor.

“UTIKAD BENİM İÇİN BİR OKUL OLDU”

10 seneden fazladır içinde bulunduğu UTİKAD’ın kendisi için değerli bir okul olduğunu ifade eden Nil Tunaşar, burada pek çok şey öğrendiğini söylüyor. UTİKAD’ın sektöre ve diğer sektörlerle kattığı en önemli farkındalığın “kadın eşitliği” olduğuna dikkat çeken Tunaşar, “Dernekte görev yapan 12 kişilik icra ekibinin dokuz, beş yöneticimizin ise üçü kadın ve bu kişiler gerek yurt içinde gerekse uluslararası arenada değer yaratan birçok çalışma ve projede yer alıyorlar. UTİKAD Yönetim Kurulu Üyeleri’nin ise üçü kadın. Tüm STK’larımız, temsil ettikleri sektörlerde bu şekilde öncü olurlarsa, kadınlarımızın iş yaşamında daha aktif ve başarılı roller alacaklarından eminim.

Başta lojistik sektörü olmak üzere tüm sektörlerin ve sivil toplum kuruluşlarının kadınlara ihtiyacı var. Bu yapılarda görev alan kadınlarımız sektörel açılıma sahip olacaklar ve sektöre değer katmanın tatminini yaşayacaklardır. Mevcut sorumluluklarının yanı sıra bu tür görevler daha da büyük özveri isteyecektir. Çünkü bu tür görevlerin layıkıyla yapılması ciddi vakit gerektirmektedir. Ancak bu özverinin karşılığını fazlası ile alacaklarını söyleyebilirim” şeklinde konuşuyor.

“LOJİSTİK, KRİTİK SEKTÖR OLMA KONUMUNU KORUYACAKTIR”

Türkiye’nin ve dünyanın içinde bulunduğu zor durumlara da dikkat çeken Nil Tunaşar, koronavirüs salgınının tüm sektörler için olduğu kadar lojistik için de bilinmezler yarattığını söylüyor ve şöyle devam ediyor:

“COVID-19 gibi tüm dünyadaki bilindik kuralları, işleyişi ve yaşamlarımızı kökünden değiştiren bir pandemi ile savaştığımız bu günlerde, değil sektörün, küresel ekonominin geleceği hakkında söz söylemek mümkün değil. Pandeminin çok ciddi ekonomik sorunlara yol açacağını ve belki de yıllar boyu sürecek sonuçları olacağını öngörebiliyoruz. Ancak lojistik, tedarik zincirinin en önemli bileşenlerinden biri ve her zaman ekonomide kritik sektör olma konumunu koruyacaktır. Bugün önceliğimiz, toplum sağlığını korumak için üzerimize düşeni yapmak ve bu trajik durumu olabildiğince az hasarla atlattık için tüm bilgi, beceri ve kaynaklarımızı seferber etmek olmalı.” ■

multiple issues, to see and manage the details, and their tendency to open and strong communication,” Ms. Nil Tunaşar adds that it also requires strategic planning, preventing and predicting risks, and building the future by collecting and analyzing data, and emphasizes that women can achieve these challenging goals with their high concentration and talents. Pointing out that equality of opportunity lies at the basis of all this, Ms. Tunaşar said, “When this is achieved, I do not think that there are no areas where informed, educated, constantly learning and self-improving women cannot succeed. And when these opportunities are provided, we will see that the industry is not masculine.”

“UTIKAD HAS BEEN A SCHOOL FOR ME”

Expressing that UTIKAD is a valuable school for more than 10 years, Ms. Nil Tunaşar says that she has learned a lot here. Pointing out that the most important awareness UTIKAD adds to the industry and other industries is “equality of women”. Ms. Tunaşar said, “Nine of the executive team of 12 people working in the association, three of our five executives are women and these people are involved in many works and projects that create value both domestically and internationally. Three of the UTIKAD Board Members are women. If all of our NGOs become leaders in the industries they represent, I am sure that our women will take a more active and successful role in business life.

“All industries and non-governmental organizations, especially the logistics industry, need women. Our women working in these structures will have a sectoral opening and will experience the satisfaction of adding value to the sector. In addition to their current responsibilities, even greater dedication will be required for such tasks. Because it takes a lot of time to do such tasks properly, however I can say that they will get more of this dedication”.

“LOGISTICS WILL MAINTAIN ITS CRITICAL INDUSTRY POSITION”

Drawing attention to the difficult times for both Turkey and the world, Ms. Tunayaşar says that the coronavirus outbreak is creating unknowns for logistics as well as for all industries and continues: “COVID-19 as familiar worldwide rules, a pandemic changing the root of our operation and life It is not possible to speak about the future of the sector and the global economy, not in these days when we are fighting. We can predict that pandemic will cause serious economic problems and perhaps have years of consequences. However, since logistics is one of the most important components of the supply chain, it will always remain a critical sector in the economy. Our priority today is to mobilize all

of our knowledge, skills and resources to do our part to protect public health and survive this tragic situation with as little damage as possible. It is not possible to speak about the future of the industry and the global economy, not in these days when we are fighting with a pandemic that changes the usual rules, operation and our lives, such as COVID-19. We can predict that pandemic will cause serious economic problems and perhaps have years of consequences. However, since logistics is one of the most important components of the supply chain, it will always remain a critical industry in the economy. Our priority today is to mobilize all our knowledge, skills and resources to do our part to protect public health and survive this tragic situation with as little damage as possible.” ■

Fırsat eşitliği sağlandığında bilgili ve eğitilmiş, sürekli öğrenen ve kendini geliştiren kadınların başarılı olamayacakları hiçbir alan olmadığını düşünüyorum. Ve bu fırsatlar sağlandığında sektörün eril olmadığını da görmüş olacağız.

When equality of opportunity is achieved, I do not think that there will be any areas where informed, educated, constantly learning and self-improving women cannot be successful. And when these opportunities are provided, we will see that the industry is not masculine.

“İŞ HAYATINDAKİ DONANIMLI KADIN SAYISI ARTTIKÇA YARGILAR YIKILACAKTIR”

“AS THE NUMBER OF EQUIPPED WOMEN IN BUSINESS INCREASES, JUDGMENTS WILL BE DESTROYED”



BERNA AKYILDIZ

TGL TRANSTAŞ GLOBAL LOJİSTİK
İCRA KURULU BAŞKANI

TGL TRANSTAŞ GLOBAL LOGISTICS
CHAIRWOMAN OF THE EXECUTIVE BOARD

Transtaş'ta çalışmaya başladığı ilk yıllarda sektörün tamamen erkek egemen olduğunu ifade eden Transtaş İcra Kurulu Başkanı Berna Akyıldız, o dönemde eril tavır ve iletişimin dışında çalışma koşullarının da daha zor olduğunu söylüyor. Bu zorluklara rağmen “İş anlamında kadın-erkek ayrımına hiç inanmadım ve kadınların da her işi yapabileceğine inandım” diyen Akyıldız, son yıllarda sektörde artan kadın sayısının bu düşüncesini haklı çıkardığına da dikkat çekiyor.

Berna Akyıldız, teknolojik gelişmelerin sektörde ezber bozan kadınların rol model alınmasına ve sayılarının hızla artmasına vesile olduğunu aktarıyor. Kendisi ve sektör adına bir diğer memnuniyet verici noktanın, eğitim kurumlarının lojistik bölümlerinin açılması ve genç kızların bu bölümlere erkeklere oranla daha fazla ilgi duyması olduğunu söyleyen Akyıldız, “Lojistik, bir detay işidir. Hızlı kararlar verebilmeyi, doğru çözümler üretmeyi, az zamanda çok şeyi bir arada ve hatasız yapabilmeyi gerektirir. Lojistik, kusursuz organizasyon işidir. Sürekli yenilenmek ve gelişmelere hızla adapte olmaktır. Karşı tarafı anlayabilmektir ve tam da bu nedenlerle lojistik her alanında, biz

Expressing that the industry was completely male-dominated in the first years when she started working at Transtaş, Transtaş Chairwoman of the Executive Board Ms. Berna Akyıldız says that working conditions were more difficult besides masculine attitude and communication at that time. Despite these difficulties, Ms. Akyıldız says, “I do not believe in the division of women and men in terms of work and I believe that women can do any job”, she also pointed out that the increasing number of women in the industry has justified this idea.

Ms. Berna Akyıldız states that technological developments are instrumental in taking groundbreaking women as role models and increasing their numbers rapidly. Ms. Akyıldız said that another satisfactory point on behalf of her and the industry is the launching of logistics departments and the fact that young women are more interested in these departments than men and added, “Logistics is a detail business. It requires making quick decisions, producing the right solutions, and doing a lot of things together and without mistakes in a short time. Logistics is the perfect organization business. It is to be constantly renewed and to adapt rapidly to developments,

kadınların doğası gereği çok iyi yaptığı bir iştir. Bu nedenle kadınların her sektörde olduğu gibi lojistik alanında da önemli başarılarına imza atmaları tesadüf değildir. Özellikle son yıllarda birçok alanda eğitimli, donanımlı ve azimli kadınların iş hayatına daha aktif bir şekilde dahil olmasıyla birlikte, bu kalıplaşmış yargılar yıkılmaya başladı. Ayrıca her gün gelişen ve değişen dünya düzeninde artık kadın-erkek ayrımını bir kenara bırakıp yapılan işe ve verilen emeğe dikkat çekmek en doğrusu olacaktır” diyor.

“Son 20-30 yılda aile şirketlerinde iş hayatına başlayıp, sektördeki en zor evreleri aşan lojistik kadınlar, hem bir cesaret örneği oldular hem de sektöre daha fazla kadın çektiler” diyen Berna Akyıldız, bundan sonraki aşamada ise kadın sayısının yanında girişimci kadın sayısının da artacağını belirtiyor. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kadınların kararlılıkları ve mücadeleleri ile birçok hakkı kazandıklarının altını çizen Akyıldız, temel amacın cinsiyetin devrede olmadığı, yetkinliğe göre pozisyonun verildiği, eşitlikçi bir yapının oluşturulması gereğine vurgu yapıyor.

“UTİKAD OLARAK AMACIMIZ EŞİTLİKÇİ, ADİL VE GÜÇLÜ BİR SEKTÖR OLUŞTURMAK”

UTİKAD olarak üzerinde en fazla düşündükleri konulardan birinin de kadın istihdamı olduğunun altını çizen Berna Akyıldız, bu noktada öncü bir kurum olduklarını ve UTİKAD ile beraber sektör adına çalışmaktan mutluluk duyduklarını söyleyerek “UTİKAD, yönetici pozisyonunda olan kadın lojistikçiler kadar sektöre emek veren tüm kadınların çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve kadınların erkekler ile eşit haklara sahip olabilmelerini de amaçlıyor” diyor.

Uzun yıllardır, sektöre adım atmaya hazırlanan meslektaşlara Ahmet Kartal Başarı Ödülü'nü verdiklerini hatırlatan Akyıldız, “Son yıllarda seçilen üniversitelerin lojistik bölümlerinden birincilikle mezun olan öğrencilere verilen ödüllerin üçte ikisini kadınlar alıyor. Akademik olarak üstünlüğü ele geçiren genç kadınların gereken çalışma koşulları yaratıldığı takdirde sektörün içinde de çok başarılı olacaklarına inanıyoruz. Ayrıca kadın istihdamının artmasının gelişmişlik ile doğrudan bir ilgisi bulunuyor. Çalışan ve üretim zincirinin içinde yer alan, mevki sahibi kadınların artması, genç kadın meslektaşlarımızın desteklenmesi gerekiyor” diyerek, UTİKAD'ın bu konudaki çalışmalarını kararlılıkla devam ettireceğini ve sektörün iyi yetişmiş kadın ve erkek çalışma gücü sayesinde çok daha adil ve güçlü olacağını; gelişerek yükseleceğini belirtiyor.

“DİJİTALLEŞME İLE İŞ YAPISİ ŞEKİLLERİ DEĞİŞECEK”

“Endüstri 4.0'ın etkilerini tüm sektörlerde olduğu gibi lojistikte de hissedeceğiz. Bu süreçte; yenilikçi teknolojileri, işleri takip etmek, kendini geliştirmek, değiştirmek, gelişmeleri tehdit değil; fırsat olarak değerlendirip buna göre adımlar atmamız gerekiyor. Biliyoruz ki, küresel olarak kritik bir öneme sahip olan lojistik sektörü yeterli bilgi, beceri ve uzmanlık isteyen bir iştir. Dolayısıyla uluslararası özelliğe sahip olan bu alanda yetişmiş, profesyonel, yetkin ve eğitimli lojistikçilere duyulan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır” diyen Akyıldız, lojistiğin değişen dünya düzeninde öncü sektörlerden biri olması adına yetkinliği yüksek olan kişilerin içeriye daha fazla dahil edilmesi gerektiğini vurguluyor.

understanding the other side, and precisely for these reasons, is a business that we women by nature do very well in every field of the industry. For this reason, it is not a coincidence that women achieve significant successes in logistics as well as in every industry. Especially in recent years, these stereotyped judgments have begun to be demolished with the more active participation of educated, equipped and determined women in many fields. Also, it will be best to leave aside the difference of women and men in the developing and changing world order, and to draw attention to the work done and the labor provided”.

Ms. Berna Akyıldız said, “In the last 20-30 years, the logistician women who started their business life in family companies and exceeded the most difficult stages in the industry, both became an example of courage and attracted more women to the industry.” Underlining that women have gained many rights through their determination and struggle in our country, as in the rest of the world, Akyıldız emphasizes the need to establish an egalitarian structure, where gender is not active, and position is given according to competence.

“AS UTİKAD, OUR PURPOSE IS AN EQUALIST, FAIR AND STRONG INDUSTRY”

Underlining that one of the issues they consider most as UTİKAD is female employment, Ms. Berna Akyıldız said that UTİKAD is a pioneer institution and they are glad to work with UTİKAD to enhance the industry and added, “We aim to improve the working conditions of all women who work in the industry and as well as women logistics professionals who are in managerial positions and to ensure that women have equal rights with men.”

Reminding that they have given the Ahmet Kartal Achievement Award to their colleagues who are preparing to step into the industry for many years, Ms. Akyıldız said, “Women receive two thirds of the awards given to students who have graduated from the logistics departments of the selected universities in recent years. We believe that young women who have achieved an academic superiority will be very successful in the sector if the necessary working conditions are created. Moreover, the increase in women's employment has a direct relation with development. Ms. Akyıldız added that she hopes that UTİKAD will continue its efforts in this regard with determination, and that the industry will increase much more fairly, strongly and evolving thanks to its well-trained working power of both genders.

TGL Transtaş Global Lojistik olarak beyaz yaka ekibinin yüzde 50'si (bazen daha fazlası) kadınlardan oluşuyor. Yurt dışı ofislerimizde de ülke durumuna göre bu oranı korumaya çalışıyoruz.

As TGL Transtaş Global Logistics, 50 percent (sometimes more) of the white collar team consists of women. We try to maintain this rate in our overseas offices according to the country situation.

“WAYS OF DOING BUSINESS WILL CHANGE WITH DIGITIZATION”

“We will feel the effects of Industry 4.0 in logistics as well as in all industries. In this process; it is necessary to follow innovative technologies and business and to develop, change and consider the developments, not as threats, but as opportunities and take steps accordingly. We know that the logistics industry, which has a critical importance globally, is a field that requires sufficient knowledge, skills and expertise, therefore, the need for competent and educated logistics professionals who are trained in this field of international feature is increasing day by day” said Ms. Akyıldız and emphasized that people with high competence should be included more in order to become one of the leading industries.

Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği değiştirildi **YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ STATÜSÜ DAHA CAZİP HALE GELDİ**

The Regulation on Facilitation of Customs Procedures has been amended
**AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR STATUS HAS BECOME
MORE APPEALING**



Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği'nde yapılan düzenlemeler ile Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'ne sahip firmalar, ihracat odaklı ayrıştırılırken; ihracat yapan imalatçı firmalara ve lojistik firmalarına kolaylıklar getirildi.

While firms with Authorized Economic Operator status have been sorted as export-oriented with the amendments made in the Regulation on Facilitation of Customs Procedures, several facilitations have been provided to the manufacturers and logistics companies performing export.

T.C. Ticaret Bakanlığı, özellikle ihracat lojistiğinin hızlanmasına yönelik düzenlemeler yapmaya devam ediyor. Bakanlık, 21 Şubat 2020 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile önemli güncellemelere imza attı. Bu kapsamda, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü’ne (YYS) sahip firmalar arasında ihracat odaklı ayrıştırmaya gidilerek YYS-I ve YYS-II statüleri ile ihracat yapan imalatçı firmalara ve lojistik firmalarına kolaylıklar getirildi.

Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği’nde yapılan değişiklik ile Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü, ihracatçı firmalar için daha cazip hale getirildi. Yeni yönetmelikte, YYS’ye ilişkin işlemler, Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü yerine Gümrükler Genel Müdürlüğüne yürütülecek. İzinli alıcı, ithalatta yerinde gümrükleme, izinli gönderici, ihracatta yerinde gümrükleme izni, yeni tesis ekleme, faaliyet raporu içeriği, ISO belgelerine ilişkin hususlar ve bildirim yükümlülükleri gibi pek çok başlıkta önemli değişiklikler yapıldı.

YYS İKİYE AYRILDI

En önemli değişiklik, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü’nün istihdam ve ihracat geliri baz alınarak, ihracat esaslı bir ayrıştırma yapılmasıyla gerçekleşti. Değişikliğe göre, imalatçı olan son bir yılda en az 5 milyon dolar tutarında ihracat yapan ve en az 50 işçi çalıştıran firmalara YYS-I statüsü; son

The Republic of Turkey Ministry of Trade continues to make amendments, especially for the acceleration of export logistics. The Ministry signed important amendments with the Regulation on Amending the Regulation on Facilitation of Customs Procedures published in the Official Gazette dated February 21, 2020. While firms with Authorized Economic Operator status have been sorted as export-oriented with the amendments made in the Regulation on Facilitation of Customs Procedures, several facilitations have been provided to the manufacturers and logistics companies performing export with AEO-I and AEO-II statuses.

With the amendment to the Regulation on Facilitation of Customs Procedures, Authorized Economic Operator status has been made more appealing for exporters. In the new regulation, the operations regarding AEO status will be carried out by the General Directorate of Customs, rather than the General Directorate of Risk Management and Control. Significant changes have been made in many headings such as authorized consignees, on-site customs clearance in imports, authorized consignors, on-site customs clearance in exports, adding new facilities, the content of the annual report, issues related to ISO documents and obligation of notification.

AEO STATUS HAS BEEN DIVIDED INTO TWO

The most important amendment has been made by making an export-oriented sorting of authorized economic operator status based on employment and export income. According to the amendment, companies that are manufacturers and that performed

YYS-1 ve YYS-2 statüleri için firmaların idareye başvuru yapması gerekirken, ithalatta yerinde gümrükleme sahibi firmalar otomatik olarak YYS-1 statüsünü elde etmiş sayıldı.

Firms should apply to the administration for AEO-I and AEO-II status whereas firms with on-site customs clearance in imports were automatically deemed to have obtained AEO-I status.

YÖNETMELİKLE GELEN ÖNEMLİ YENİLİKLER

- YYS sahiplerinin izleme dönemi üç yıldan beş yıla çıkarıldı.
- İncelenecek beyanname oranı yüzde 5’e indirildi.
- Yıllık faaliyet raporuna ilişkin içerik yenilendi ve raporun bölge müdürlüğüne ibrazı zorunluluğu kaldırıldı.
- İhracatta ve ithalatta yerinde gümrükleme işlemlerine ilişkin düzenlemelerle, yerinde gümrüklemenin daha çok tercih edilmesi amaçlandı.
- YYS-I statüsüne sahip ve üretimlerini güvenli tesislerinde gerçekleştiren firmaların, ithalatta yerinde gümrükleme izni için başvuruda bulunması gerekiyor.
- İzne sahip firmalar, ithalat işlemlerini gümrük idaresi yerine kendi tesislerinde gerçekleştirilebilecek.
- Eşya, herhangi bir taşımacı tarafından firma tesislerine taşınabilecek.
- Eşyanın gümrük idaresince kontrol edilmesi gerektiği durumlarda, kontroller firma tesisinde gerçekleştirilebilecek.
- 45 iş günü olan yerinde inceleme süresi 90 iş gününe çıkarıldı.
- C tipi antrepoların, güvenli depo alanı statüsüne kavuşturulmasının önu açıldı.

IMPORTANT AMENDMENTS THAT HAVE COME WITH THE REGULATION

- The monitoring period of the holders of AEO status has been increased from three years to five years.
- The declaration rate to be examined has been reduced to 5%.
- The content of the Annual Report has been renewed and the obligation to submit it to the regional directorate has been abolished.
- Arrangements have been made regarding on-site customs clearance in exports and imports. On-site customs clearance will be more preferred.
- The firms which have AEO-I status and perform manufacturing in their secure facilities must apply for on-site customs clearance permit in imports.
- The firms with permission will be able to carry out import operations at their own facilities, instead of the customs administration.
- The goods can now be transported to the company facilities by any carrier.
- In cases where the goods need to be checked by the customs administration, checks can now be carried out at the firm’s facility.
- The on-site inspection period, which is 45 business days, has been increased to 90 business days.
- The way for C- type warehouses to reach the status of safe warehouse has been paved.



bir yılda en az 1 milyon dolar tutarında ihracat yapan ve en az 30 işçi çalıştıran imalatçı firmalara ise YYS-II statüsü tanındı.

Yeni yönetmelikle, bu statülere sahip ihracat yapan imalatçı firmalara daha fazla kolaylık sağlanarak, üretime katkı sağlayacak girdilerin gümrük işlemlerinin firma tesislerinde gerçekleştirilmesi ve diğer firmalara göre daha az muayene ve belge kontrolüne tabi tutulmaları amaçlanıyor. Böylece ihracatçı firmaların lojistik süreçlerinde hız ve maliyet avantajı kazanarak uluslararası rekabette daha güçlü bir hale gelmeleri hedefleniyor.

İHRACATTA YERİNDE GÜMRÜKLEME SÜRECİ

İhracatta yerinde gümrükleme izni kapsamında izin sahibinin eşyası herhangi bir taşımacı aracılığıyla taşınabilecek. İhracatta yerinde gümrükleme sahibi izinli gönderici firmanın kapsamlı teminatı var ise diğer şartlar aranmaksızın, işlemler izinli gönderici olarak firma tarafından gerçekleştirilebilecek. İhracatta yerinde gümrükleme yetkisine sahip firma, ancak kendi eşyasını izinli gönderici yetkisi kapsamında taşıyabilecek. Eğer bir parsiyel taşıma söz konusu ise taşıma işleminin izinli gönderici aracılığıyla yapılması gerekecek. Taşıma aracında izinli gönderici kapsamında ihracatta yerinde gümrüklemeyle ilgili olarak izinli gönderici kapsamında parsiyel bir işlem

export of at least \$ 5 million in the previous year, and that employed at least 50 employees will receive AEO-I status and the manufacturing companies that performed export of at least \$ 1 million in the previous year and that employed at least 30 employees in the previous year will receive AEO-II status. With the new regulation, it is aimed to provide more facilitation to the manufacturing companies that export with these statuses, to carry out the customs operations of the inputs that will contribute to the production, and to undergo less inspection and document control than other companies. Thus, it is aimed to enable exporting companies to gain a speed and cost advantage in their logistics processes and become stronger in international competition.

ON-SITE CUSTOMS CLEARANCE PROCESS IN EXPORT

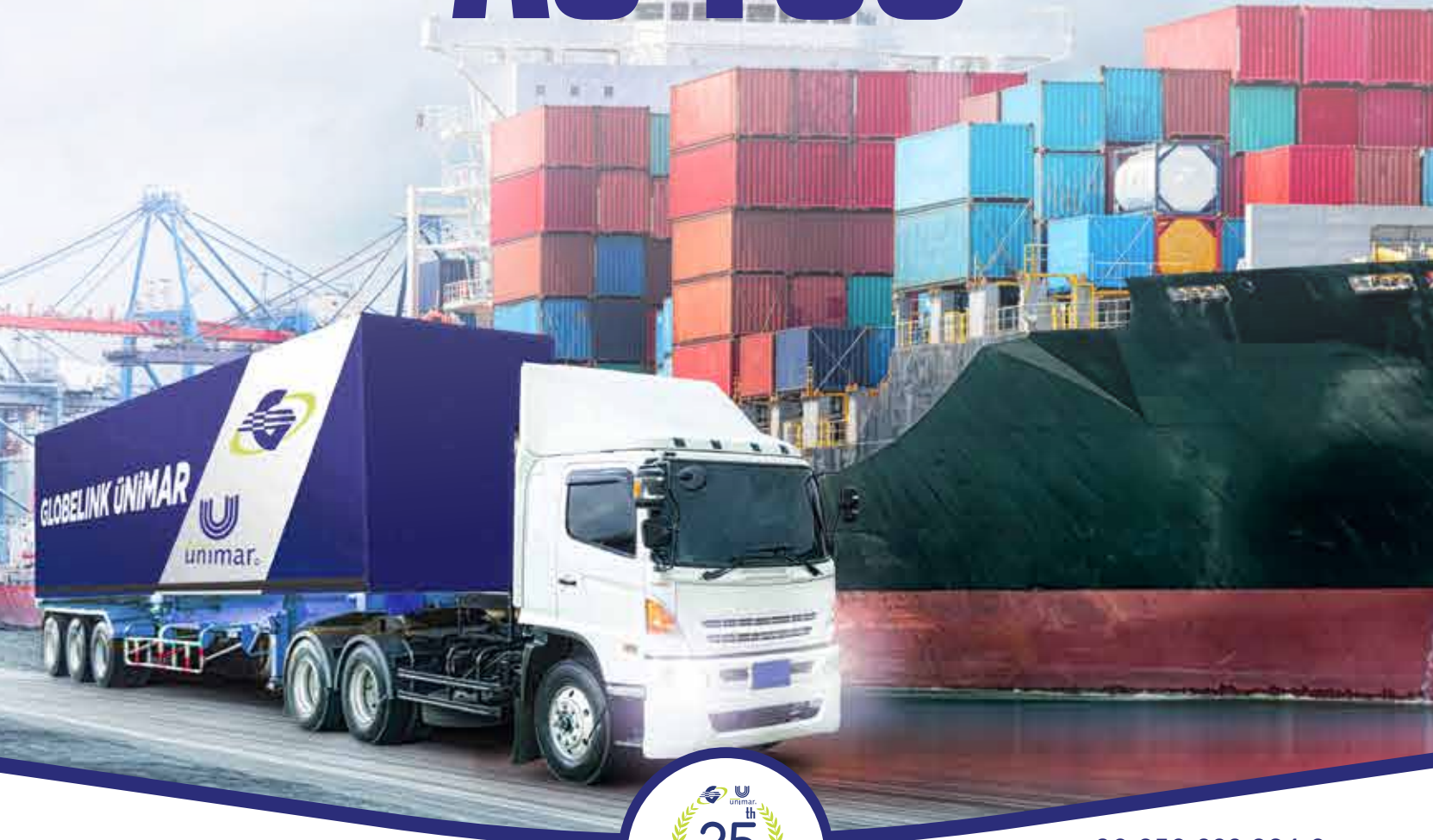
The goods of the permit holder can be carried through any carrier within the scope of on-site customs clearance permission for export. If there is a comprehensive guarantee of the consent company that has on-site customs clearance in exports, transactions can be carried out by the authorized consignor company without seeking other conditions. The company, which has the authority of on-site customs clearance in exports, will only be able to carry its own goods within the scope of authorized shipper's authorization. If there is a partial transport, the transport has to be done through the authorized consignor. If a partial transaction will take place within the scope

GLOBELINK UNIMAR



YOUR SOLUTION PARTNER IN INTEGRATED LOGISTICS

UNIQUE AS YOU



+90 850 222 864 0

www.globelink-unimar.com

 /unimarglobelink

gerçekleşecekse, izinli alıcıya sahip olunması gerekecek.

YERİNDE İTHALAT İÇİN YYS-I ŞARTI GELDİ

YYS sahiplerine, izinli gönderici yetkisi kapsamında gerçekleştirdikleri taşımalarda, sınır kapılarından öncelikli geçiş hakkı tanınacak.

YYS sertifikasına sahip, fakat YYS-I statüsüne sahip olmayan kişilerin izinli alıcı tesislerinde ithalat işlemlerini gerçekleştirmek istemeleri halinde, YYS-I statüsü için başvuruda bulunmaları gerekirken; 21 Şubat 2020 tarihinde ithalatta yerinde gümrükleme izni sahibi olan sertifika sahiplerine, herhangi bir başvuruya gerek olmadan YYS-I statüsü tanınacak.

Yönetmelikte ihracat performans kapsamı hakkında düzenleme yapılarak, grup ithalatçıları, aynı gruba mensup imalatçının yetkilendirilmiş tesisinde ithalatta yerinde gümrükleme yapabilecek hale geldi. İthalatta yerinde gümrükleme izni sahiplerine, kendi eşyalarının transit işlemlerini sonlandırmak üzere izinli alıcı yetkisi verildi. Fakat birden fazla alıcının olduğu taşımalarda ithalatta yerinde gümrükleme yapılamayacak.

İthalatta yerinde gümrükleme; C tipi antrepoların, Gümrük İdaresi'ne başvurarak güvenli depo alanı statüsüne kavuşturulmasının da önünü açmış olacak.

DEPO VE OFİSLERE ISO ZORUNLULUĞU

Değiştirilen yönetmelikte YYS belgesi başvuru sürecinde soru formu kapsamına girmesi gereken tesisler de netleştirildi. ISO 9001 ve 27001 belgelerinin kapsayacağı tesisler; yönetim ofisi, muhasebe ve arşiv ofisleri, bilgi işlem ofisi, üretim tesisi ve depo şeklinde detaylandırıldı. Kısmen kiralık olan tesislerin belge kapsamına alınması gerekmeyecek.

Yeni yönetmelik gereği, ilgili gümrük ve dış ticaret bölge müdürlükleri tarafından üç yılda bir yapılan ön izleme faaliyeti de artık, beş yılda bir yapılacak. Ayrıca YYS sahibi firmalar, soru formlarını beş yılda bir güncelleyecek.

BEYANNAME ORANI YÜZDE 5'E DÜŞÜRÜLDÜ

YYS'ye sahip firmaların, bir yıllık sertifika kapsamında gerçekleştirdikleri gümrük işlemlerini ve tescil edilen gümrük beyannamelerini, hazırlayacakları faaliyet raporuyla ilgili müdürlüğe beyan etme zorunluluğu bulunuyordu. Yapılan değişikliklerle faaliyet raporunun içeriğinde önemli değişiklikler yapılırken, incelenecek beyanname oranında kolaylık sağlandı. Faaliyet raporu

of the consignor, depending on the on-site customs clearance within the scope of the authorized consignor in the transport vehicle, an arrangement stating that there should be an authorized consignee has been made.

AEO-I STATUS REQUIREMENT FOR ON-SITE IMPORTS

İzleme süreci beş yılda bir çıkarıldı ve faaliyet raporunun bölge müdürlüğüne ibraz zorunluluğu kaldırıldı. Beyanname inceleme sayıları da azaltıldı.

The monitoring process will be carried out every five years and the obligation to submit the Annual Report to the Regional Directorate has been removed. The figures of declaration examinations have also been reduced.

The holders of AEO status will be granted priority access through border gates in transports they carry out within the scope of authorized consignor authority. If the ones who do not have AEO-I status but AEO certificate want to perform import transactions at the facilities of their authorized consignees, they must apply for AEO-I status. AEO-I status will be granted to the certificate holders who received on-site customs clearance permission on imports on 21 February 2020 without the need for any application.

By arranging the scope of export performance in the regulation, group importers have been made able to perform on-site customs clearance at the authorized facility of the manufacturer belonging to the same group. On-site customs clearance permit holders have been granted authorized consignee authorization to terminate the transit of their own goods, but on-site customs clearance will not be possible for transports with multiple consignees.

It was stated that on-site customs clearance C-type warehouses in imports paved the way for the establishment of a safe warehouse area status by applying to the Customs Administration.

ISO REQUIREMENT FOR WAREHOUSES AND OFFICES

In the amended regulation, the facilities that should be included in the questionnaire form during the AEO status application process have also been detailed and clarified. The facilities to be covered by ISO 9001 and 27001 certificates have been determined as management offices, accounting and archive offices, data processing offices, production facilities, and warehouses. Partially-rented facilities do not need to be included in the document.

In accordance with the new regulation, the preview activity, which is carried out by the relevant customs and foreign trade regional directorates every three years, will now be held every five years. Besides, companies with AEO status will now update their questionnaire forms every five years.

THE DECLARATION RATE HAS BEEN REDUCED TO 5 PERCENT

Firms with AEO status were obliged to declare their registered customs declarations and customs procedures carried out within the scope of a one-year certificate to the directorate regarding the activity report they would prepare. While serious changes have been made in the content of the annual report with the amendment, remarkable convenience has been provided in the rate of the declaration to be examined. The rate of examination of customs declarations registered within one year has been reduced from 20 percent to 5 percent within the scope of the annual report preparation. Besides, in the previous regulation, activity reports were submitted to the relevant customs and foreign trade regional directorate. In



M&M[®]

MILITZER & MÜNCH

Think Logistics!



MAIN ROUTES

Europe, North Africa, Central Asia, Middle East

Istanbul Head Office

Ayazağa Mah. Mimar Sinan Sok. Seba Office Boulevard
B-Blok Kat:3 Daire:23+24 34396 Sariyer / İstanbul - TURKEY
Tel: +90 212 446 22 22

Istanbul Airport Office

Tayakadın Mahallesi Demirağ Caddesi
Bina No:33 İç Kapı No:56 Arnavutköy 34283 / İstanbul - TURKEY
Mobile: +90 533 486 09 16

Mersin Office

Limonluk Mah. 2409 Sk. No:10 Efebey Flat Apt. K:3 D:17
Yenişehir / MERSİN --- Tel: +90 324 232 20 80

Ege Regional Office

Efeler Mah. 2258 Sk. No. 7/2
Efeler - Aydın / TURKEY --- Tel: +90 507 750 96 40

Bursa Office

Fethi ye Mah. Kale Sk. No:19 D:9 Kılıç Kardeşler İş Mrk.
Nilüfer / BURSA --- Tel: +90 224 241 77 70

düzenlenmesi kapsamında bir yıl içerisinde tescil edilen gümrük beyannamelerinin incelenme oranı yüzde 20'den yüzde 5'e düşürüldü. Ayrıca eski yönetmelikte faaliyet raporları, ilgili gümrük ve dış ticaret bölge müdürlüğüne ibraz ediliyordu. Yeni uygulamada ise faaliyet raporlarının gümrük idaresine ibraz zorunluluğu kaldırılarak, istenildiğinde sunulmak üzere firma bünyesinde tutulmasının yeterli olacağı belirtildi.

İZİNLİ GÖNDERİCİ

İzinli gönderici kapsamında yapılacak taşımalar, taşıma belgesinin izinli gönderici yetkisi sahibi tarafından verilmesi ve parsiyel hükmüleri saklı kalmak kaydıyla, herhangi bir taşıyıcı aracılığıyla yapılabilir. Sadece ihracatta yerinde gümrükleme izni sahibinin eşyasının taşındığı durumda, ihracatta yerinde gümrüklemeyle ilişkin maddeler kapsamında işlem yapılır. İzinli gönderici kapsamında eşyası taşıyan ihracatçının, sertifika sahibi olma zorunluluğu bulunmuyor.

İzinli alıcı yetkisine de sahip izinli göndericiler tarafından transit rejimi kapsamında sevkli, birden fazla beyan muhteviyatının eşya taşıma aracına birden fazla tesis veya gümrük idaresinden ayrı

the new regulation, it is stated that it will be sufficient to keep the activity reports submitted by the customs administration and to keep them within the company for presenting upon request.

AUTHORIZED CONSIGNOR

Shipments to be made within the scope of the authorized consignor can be made through any carrier, provided that the transport document is issued by the consent of the authorized consignor and the partial provisions are reserved. Only in the case of the goods of the holder of the on-site customs clearance permit in export, the process is carried out within the scope of the articles on customs clearance in export. The exporter, whose goods are carried within the scope of the authorized consignor, is not required to have a certificate.

More than one of the declaration contents, which are shipped within the scope of the transit regime, by the authorized consignors who have the authorization of authorized consignees, can be carried out with the vehicles whose export is under their possession, the vehicles under their administration by renting, and the vehicles rented through the purchase of transportation service from other people after being loaded separately to goods transport

YENİ BİR YÖNETMELİK DEĞİŞİKLİĞİ DAHA YAYIMLANDI

T.C. Ticaret Bakanlığı, 1 Nisan 2020 tarihinde yayımladığı yeni bir yönetmelik değişikliği ile ticareti kolaylaştırıcı düzenlemelere gitti.

1 Nisan 2020 tarihli ve 31086 sayılı Resmi Gazete'de "Gümrük Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" yayımlandı.

T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü internet sitesi üzerinden yönetmelikte yapılan düzenlemelere ilişkin bilgilere yer verildi. Yayımlanan yönetmelik ile;

► Menşe şahadetnamesinin, serbest dolaşıma giriş beyannamesi ekinde mevcut olmaması ve sonradan ibraz edileceğine dair gümrük idaresine başvuruda bulunulmaması halinde yükümlünün başvurusunu beklemeksizin eşyanın tabi olduğu menşe esaslı ticaret politikası önlemi, ilave gümrük vergisi veya ek mali yükümlülük gibi diğer mali yükümlülüklerin ödenmesi suretiyle beyannamenin tescil tarihinden itibaren altı ay içinde menşe şahadetnamesinin sonradan getirebileceği ve tahsil edilen tutarın geri verileceği

► Yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası sahibi firmaların depolama ve girdi maliyetlerinin düşürülmesi ve firmaların rekabet gücünün artırılması amacıyla YYS firmalarının işlettiği antrepolarda, farklı beyannameler kapsamındaki eşyanın herhangi bir izin prosedürüne bağlı kalmaksızın istiflemek suretiyle depolanabilmesi yönünde düzenleme yapıldığı bildirildi.

Yönetmeliğin 38. Maddesi'nde; menşe şahadetnamesi aranılacak haller kısmına Mücbir Sebep bölümü eklenerek, "Mücbir sebep halleri eklenerek saklı kalmak ve bitiminden önce başvurmak kaydıyla bu süre gümrük idare amirince en fazla 30 gün uzatılabilir. Süresi içinde usulüne uygun olarak düzenlenmiş menşe şahadetnamesinin ibrazı halinde alınan teminat iade edilir. Menşe şahadetnamesinin kabul edilmemesi halinde ise

alınan teminat irat kaydedilir" denildi.

GEÇİCİ İTHAL EŞYAYA SÜRE UZATIMI

380. maddenin 5. fıkrası eklenerek süre uzatımıyla ilgili şu açıklama yer aldı: "Yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası sahibi olan veya bir önceki takvim yılı içerisinde 5 milyon ABD Doları'nın üzerinde ihracat yapmış olan yükümlüler tarafından kısmi muafiyet suretiyle geçici ithalat rejimine tabi tutulan ve üçüncü fıkra kapsamına girmeyen eşyanın yirmi dört aydan daha uzun süre kullanımının söz konusu olduğu durumda, rejime giriş gümrük idaresince geçici ithalat izin süresi dokuz ay uzatılır. Süre uzatımı sonunda, geçici ithal eşyasının Türkiye Gümrük Bölgesi'nde kullanımının devam ettiği durumda, gümrük idaresine yeni bir izin başvurusunda bulunulur, gümrük idaresince geçici ithal eşyasının rejim altında kalma süresi azami yirmi dört ay olarak belirlenir ve bu durumda eşyaya rejim hükümleri yeniden uygulanır."

GÜMRÜK VERGİLERİ TUTARLARINDA DEĞİŞİKLİK

Yetkili Gümrük İdareleri maddesinde, gümrük vergilerin miktarları da yükseltildi.

Önceki yönetmelikte 100 bin TL olan gümrük vergilerinin tutarları beş kat artırılarak 500 bin TL'ye kadar olan geri verme veya kaldırma işlemlerini yapmaya ilgili gümrük müdürlükleri yetkili kılınırken, 500 bin TL olan limit 5 milyon TL'ye yükseltildi ve "5 milyon TL'ye kadar olan geri verme veya kaldırma işlemlerini yapmaya gümrük ve dış ticaret bölge müdürlükleri yetkilidir" denildi. 5 milyon TL'nin üstündeki geri verme veya kaldırma işlemlerini yapmaya ise Bakanlık yetkili kılındı.

ayrı yüklenerek ihracı; kendi mülkiyetinde olan araçlar, kiralama yoluyla idaresi altında bulunan araçlar, başka kişilerden taşıma hizmeti alımı yoluyla kiralanmış araçlar ile yapılabilir.

İZİNLİ ALICI

Değişiklik Yönetmeliğinde, ithalatta yerinde gümrükleme izni sahiplerine izinli alıcı yetkisi verilmesinin de önü açıldı. İzinli alıcı tarafından sadece YYS-1 statüsüne sahip kişilerin eşyası taşınır. Eşya izinli alıcı tesisine yurt dışından herhangi bir taşımacı ile getirilebilir. İzinli alıcı tesisinde transit işlemleri gerçekleştirilen eşyanın ithalat işlemleri de izinli alıcıya ait başka tesis, ithalatta yerinde gümrükleme tesisi, antrepo ve Bakanlıkça belirlenecek gümrük idarelerinde gerçekleştirilebilir. YYS-1 statüsüne sahip olan firma, izinli alıcı kapsamında yetki kullanacaksa ancak YYS-1 statüsüne sahip kişilerin eşyalarını izinli alıcı olarak taşıyabilir. ■

YYS-1 ve YYS-2 statülerine sahip firmalar diğer sertifika sahiplerine göre daha az belge kontrolüne tabi tutulacak.

Firms with AEO-I and AEO-II status will be subject to less document control than other certificate holders.

vehicle from more than one facility or customs administration.

AUTHORIZED CONSIGNEE

The amendment regulation also paved the way for granting the authorization of authorized consignees to the holders of on-site customs clearance permit in imports. Only the goods belonging to the holders of AEO-I status are carried by the authorized consignee. Goods can be brought to the consignee's facility with any carrier from abroad. The import transactions of the goods, where transit transactions are carried out in the authorized consignee's facility, can also be carried out in another facility belonging to the authorized consignee, on-site customs clearance facility, warehouse and customs administrations to be determined by the Ministry. If the company holding AEO-I status will use authorization within the scope of the authorized consignee, it can only carry the goods of the holders of AEO-I status as an authorized consignee. ■

A NEW AMENDMENT ON THE REGULATION HAS BEEN PUBLISHED

The Republic of Turkey Ministry of Trade has enacted the arrangements that will facilitate trade with the new amendment on the regulation that was published on April 1, 2020.

Upon the publishing of the "Regulation on Amendment of Customs Regulation" in the Official Gazette dated 1 April 2020 and numbered 31086, information on the amendments made in the regulation has been shared on the website of the Ministry of Trade General Directorate of Customs. With the regulation;

► It is stated that if the certificate of origin is not available in the annex to the declaration of free circulation and that there is no application made to the customs office stating that it will be presented later, the certificate of origin may be brought later and the amount collected will be returned within six months from the date of registration of the declaration without waiting for the application of the obligant on the condition that other financial liabilities such as origin-based trade policy measure to which the goods are subject, additional customs duty or additional financial liabilities are paid

► It is also stated that an arrangement has been made so as to enable the goods that are under the scope of different declarations to be stored regardless of any permit procedure in warehouses operated by companies holding AEO status in order to reduce the storage and input costs of these companies and to increase their competitiveness.

Force majeure section has been added to the part where the certificate of origin will be sought in Article 38 of the regulation and the article has been amended as: "This period can be extended for a maximum of thirty days by the customs administration, provided that the force majeure conditions are added and reserved and applied before the end date. The warrant is returned in the event of the submission of the certificate of origin duly issued within the time limit. If the certificate of origin is not accepted, the warrant is recorded as revenue."

TIME EXTENSION FOR TEMPORARILY IMPORTED GOODS

Paragraph 5 of Article 380 has been added and the following has been noted about the time extension: "The temporary import permit period is extended by nine months for entry into the regime by the customs office if the goods which are subject to temporary import regime through partial exemption by parties that hold an authorized economic operator certificate or that exported more than \$ 5 million in the previous calendar year and which are out of the scope of Paragraph 3. If the use of temporarily imported goods continues in the Customs Territory of Turkey at the end of the time extension, an application for a new permit is required from the customs office; the duration of the temporary import of the goods under the regime by the customs office is determined as a maximum of twenty-four months and in this case, the regime provisions are applied to the goods again."

CHANGE IN CUSTOMS TAX AMOUNTS

The amounts of customs taxes have also been increased in the Authorized Customs Offices article.

The amount of the customs taxes which were 100 thousand TL in the previous regulation have been increased fivefold; while the customs directorates have been authorized to perform the refund or removal transactions up to 500.000 TL, the limit which was 500 thousand TL has been increased to 5 million TL and it is said that customs and foreign trade regional directorates have been authorized to perform the refund or removal transactions up to 5.000.000 TL. The Ministry has been authorized to carry out the refund or removal transactions over 5.000.000 TL.

YENİ YÖNETMELİK TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ HER HALKAYI OLUMLU ETKİLEYECEK

THE NEW REGULATION WILL AFFECT EVERY LINK IN THE
SUPPLY CHAIN POSITIVELY



Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği'nde Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü sahiplerinin lehine yapılan değişiklikleri olumlu bulan Obdan Sistem Gümrük Müşaviri Burak Öztürk; yönetmeliğin çok dinamik ve dış ticaretin geleceği olarak ifade edilebilecek öneme sahip olduğunu belirterek beş soruda yönetmeliği değerlendirdi.

Obdan Sistem Customs Consultant Mr. Burak Öztürk, who found the positive changes made in the Regulation on Facilitation of Customs Procedures in favor of the holders of Authorized Economic Operator status certificate, stated that the regulation was very dynamic and had the importance that could be expressed as the future of foreign trade and evaluated the regulation in five questions.

Yönetmeliği incelediğimizde değişikliklerin daha çok “imalatçı-ihracatçı” olarak ele alındığını görüyoruz. Yeni düzenlemeler TİO’ları nasıl etkiliyor?

2013 yılından itibaren Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği'nin sürecine baktığımızda, sürekli kendini yenileyen ve ticaret hayatının olağan akışına yaklaşan bir mevzuat görüyoruz. Yeni düzenlemelerin TİO’ları (Taşıma İşleri Organizatörleri) nasıl etkilediğinin tespiti noktasında Bakanlığın, sistemi hangi temel taşlar üzerine kurduğu önem arz ediyor. Bakanlık için mükellef önemli, çünkü muhatabı mükellef. Vergi sorumluluğu da mükellef üzerinde bulunuyor. TİO’lar ise hem kısmen mükellef hem de asıl mükelleflere, yani ithalatçı ve ihracatçılara hizmet veriyor. Tedarik zincirinin güvenli olmasının buradaki en önemli husus olduğu düşünüldüğünde, zincirin bütün halkalarının ayrı olarak güvenli olmasının temel alındığı bir sistemin daha güçlü ve kontrol edilebilir olduğu değerlendirilebilir. Bu pencereden baktığımızda; tedarik zincirinin içinde mükellefler olduğu kadar taşımacılar, TİO’lar, antrepolar ve gümrük müşavirliği şirketleri de bulunmaktadır.

Bir önceki mülga yönetmelik maddelerinde depo sahibi olunması gerektiği için, TİO’lar Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'ne sahip olabiliyorken, ilave olarak izinli alıcı ve izinli gönderici yetkisine sahip olamıyorlardı. Son yapılan yönetmelik değişikliğinde bu konunun kısmen düzeldiğini görüyoruz. Ayrıca yönetmelik kapsamında ceza kriterleri ile ilgili de UTİKAD olarak bazı görüşlerimiz gerek yazılı şekilde gerek şifahi görüşmelerde aktarıldı ve aktarılmaya devam ediliyor. TİO’ların, yurt dışı nakliyeciler veya havayolu şirketlerinin uygulamalarından dolayı muhatap oldukları usulsüzlük cezaları var. Özet beyan verme işlemini TİO’lar yaptığı için usulsüzlük cezalarını üstlenmek zorunda kalıyorlar. Bu usulsüzlük cezaları, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü çerçevesinde kriter kapsamına alınıyor. Önümüzdeki süreçte bu konunun da çözülmesini bekliyoruz.

Sonuç olarak yönetmeliğin adının “Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği” olması sebebiyle, tedarik zincirindeki her halkayı olumlu etkileyeceği kanaatindeyim.

Yapılan değişiklikler firmaların iş yükünü ve gümrük sürecini nasıl etkileyecek?

Bu noktadan sonra süreçler muhakkak hızlanacaktır. Sadece Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü uygulaması olarak bakmamak gerekir. Teknoloji gelişiyor, Tek Pencere Sistemi, kağıtsız beyanname uygulamaları, varış öncesi gümrükleme gibi konuların hepsi Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü uygulamasının hızlanmasını ve gelişmesini sağlayan uygulamalardır. Mükelleflerin iş yükünde ise bir değişiklik olacağını öngörmüyorum. Ancak burada asıl vurgulanması gereken husus, mükelleflerin sorumluluklarıdır. Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü'nü tanımladığımızda aşağıdaki konu başlıkları öne çıkıyor:

- ✓ Türkiye Gümrük Bölgesi'nde yerleşik, fiilen üç yıldır faaliyette olan
- ✓ Gümrük yükümlülüklerini yerine getiren
- ✓ Kayıt sistemi düzenli ve izlenebilir olan
- ✓ Mali yeterliliğe sahip
- ✓ Emniyet ve güvenlik standartlarına sahip
- ✓ Kendi otokontrolünü yapabilen
- ✓ Güvenilir kişilere gümrük işlemleri için verilen birtakım kolaylık ve imtiyazlar tanıyan uluslararası statüdür.

Bu hali ile gümrük idaresinin, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü sahibi kişiyi nasıl konumlandığı açıktır. Bu hali ile alınan sorumluluklar çoğalıyor, tanımlandığımız şekli ile görüleceği üzere, bu durum Yetkilendirilmiş Yükümlü Sistemi'nin doğasında

When I have examined the regulation, I have seen that changes were handled as ‘manufacturer exporter’ mostly. How do the new amendments affect freight forwarders?

When we have a look at the process of the Regulation on Facilitation of Customs Procedures since 2013, we see a legislation that constantly renews itself and approaches the usual flow of business life. At the point of determining how the new regulations affect freight forwarders, it is important to know on which keystones the Ministry has built the system. The taxpayer is important for the Ministry because the addressee is the taxpayer. Tax liability is also on the taxpayer. Freight forwarders, on the other hand, serve both partially taxpayers and main taxpayers, in other words, importers and exporters. Considering that the security of the supply chain is the most important issue here, it can be considered that a system based on the security of all the links of the chain separately is stronger and controllable. When we look through this window, we see that there are transporters, forwarders, warehouses, and customs consultancy companies in this chain, as well as taxpayers.

According to the old repealed regulation articles, freight forwarders could have Authorized Economic Operator status since they had to be warehouse owners but they could not have the authority of the authorized consignor or consignee. We see that this issue has partially been resolved in the recent regulation amendment. In addition, as UTİKAD, some of our opinions regarding the fine criteria have been conveyed in written and oral discussions and continue to be conveyed. There are irregularity fines that forwarders deal with due to the implementations of foreign transporters or airline companies. Since forwarders submit the summary declaration, they have to undertake irregularity fines and these irregularity fines are covered by the criteria under the Authorized Economic Operator Status. We expect this issue to be resolved in the coming period, as well.

As a result, I believe that the regulation will positively affect every link in the supply chain as it is called “Regulation on Facilitation of Customs Procedures”.

How will the changes affect the workload and customs process of the companies?

After this point, processes will certainly accelerate. We should not consider it only a matter of Authorized Economic Operator status. Technology is developing; Single Window System, paper-free declaration applications, customs clearance before arrival, etc., all of these are the applications that enable the implementation and acceleration of the Authorized Economic Operator Status. I do not anticipate a change in the workload of taxpayers. However, the point that should be emphasized here is the responsibilities of taxpayers. When we define the Authorized Economic Operator Status, the following topics stand out. It is the international status that provides some convenience and privileges in customs transactions and that is given to the persons:

- ✓ Established in Customs Territory of Turkey and operating actively for 3 years
- ✓ Fulfilling their customs obligations
- ✓ Having a regular and traceable registration system
- ✓ Having financial competence
- ✓ Having safety and security standards
- ✓ Able to make their auto-control
- ✓ Who are reliable.

It is clear how the customs administration positions the person holding the Authorized Economic Operator Status. The responsibilities taken in this state are increasing as can be seen in the way we have defined, this is in the nature of the Authorized Economic Operator System. The customs



var zaten. Gümrük idaresi kendi elindeki yetkileri, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü sahibine devrediyor. Bu yetki devri, haliyle yanında sorumlulukları da getiriyor. Bu konuda gümrük idaresi ile özel sektör arasında katalizör görevi gören gümrük müşavirlerine çok iş düşüyor. Gümrük müşavirleri, her daim tedarik zincirindeki halkalardan biri olacaktır. Eski zamanlarda, gümrük idaresinde ithalat işlemlerini bitirip eşyanın mükellefin deposuna girmesi zordu. Şimdi bu zorluk yok. Artık doğru beyan daha önemli. Çünkü gümrük idaresinin, eşyanın gümrük işlemlerinin bitiminden sonra beyanı inceleyerek yapılan beyan ile ilgili geriye dönük işlem yapma hakkı var. Bu da gümrük idaresine yapılan beyanların ne kadar önemli olduğunu gösteriyor. Bu sebeple mükellef tarafında bu sorumluluk bilincinin çok iyi yerleşmesi gerektiğini düşünüyorum.

Yerinde gümrükleme için gümrük veya firmaların altyapıları uygun mu?

Bugün baktığımızda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü sahibi 497 adet mükellef olduğunu görüyoruz. Bunların 21 tanesi ise yerinde gümrükleme (ithalatta veya ihracatta yerinde gümrükleme veya ikisi birden) sahibi. Altyapıların uygun olup olmamasını, ithalatta yerinde gümrükleme ve ihracatta yerinde gümrükleme olarak iki aşamada değerlendirmeliyiz.

1- İhracatta yerinde gümrüklemeye herhangi bir altyapıya gerek bulunmuyor. Eskiden güvenli depolama ve park alanları gerekiyordu. Artık bu gereklilik kalmayınca daha az yatırımla bu konu halledilebilir hale geldi. İhracatta yerinde gümrükleme ile ilgili, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü koşullarına ilave olarak şu koşulların sağlanması gerekiyor:

- Başvuru yılından bir önceki takvim yılı veya başvurunun kayda alındığı ayın ilk gününden geriye dönük bir yıl içerisinde, asgari beş milyon FOB/ABD doları tutarında fiili ihracat yapmış olmak
- İzin kapsamı eşyanın depolanması, boşaltılması, muayenesi ve izin kapsamı eşyadan numune alınabilmesi için gerekli teçhizat ve donanıma sahip olmak
- İzin kapsamında işlem yapılacak tesislerde, gerektiğinde eşyanın tartımı için gerekli düzeneğe sahip olmak

2- İthalatta yerinde gümrükleme için ise güvenli depolama ve güvenli park alanı gerekiyor ki; bu alanlar için ciddi yatırım

administration gives a mandate to the holder of the Authorized Economic Operator Status. This delegation brings along responsibilities, as well. In this regard, customs consultants, who act as catalysts between the customs administration and the private industry, have a lot of work to do. Customs Consultants will always be one of the links in the supply chain. In the past, it was difficult to carry out the import transactions at the customs administration and to make the goods enter the taxpayer's warehouse. It is not difficult anymore. The accurate declaration is more important now because the customs administration has the right to make retroactive transactions regarding the declaration made by examining the declaration after the end of the customs procedures of the goods. This shows how important the declarations given to the customs administration are. For this reason, I think that this responsibility awareness should be settled very well on the taxpayer's side.

Are the infrastructures of customs or companies suitable for on-site customs clearance?

When we look at it today, we see that there are 487 taxpayers holding the Authorized Economic Operator Status. 21 of them own on-site customs clearance (on-site customs clearance at import or export or at both of them). We should evaluate the suitability of infrastructures in two stages as on-site customs clearance in imports and on-site customs clearance in exports.

1. There is no need for any infrastructure for on-site customs clearance in exports. In the past, secure storage and parking spaces were required. Now that there is no need for this requirement, this issue can now be solved with less investment. In addition to the conditions of Authorized Economic Operator Status regarding on-site customs clearance in export, the following conditions must also be met:

- Having made at least five million FOB / US dollars of actual export within one year of the calendar year prior to the application year or the first day of the month on which the application was registered
- Having the necessary equipment for storage, unloading, examination of the goods which are under the scope of the permit and for taking samples from those goods
- Having the necessary mechanism for weighing the goods in the facilities where operations will be held within the scope of the permit when necessary

gerekiyor. Bu alanların taşınması gereken özellikler, gümrüklü saha olarak değerlendirildikleri için antrepolar ile aynı. İthalatta yerinde gümrükleme ile ilgili, Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü koşullarına ilave olarak da şu koşulların yerine getirilmesi gerekiyor:

- YYS-I statüsüne sahip olmak
- Yönetmelikte belirtilen miktarda gümrük idaresine teminat vermiş olmak
- İzin kapsamı eşyanın depolanması, boşaltılması, muayenesi ve izin kapsamı eşyadan numune alınabilmesi için gerekli teçhizat ve donanımın sahip bulunmak
- İzin kapsamında işlem yapılacak tesislerde, gerektiğinde eşyanın tartımı için gerekli düzeneğe sahip olmak
- Güvenli depolama alanı ve güvenli park alanı bulunması.

Yerinde gümrükleme için altyapıların uygun olmasından ziyade mevcut durumda mükellefin buna ihtiyacının olup olmadığının tespit edilmesi gerekir. Halihazırda ithalatta yerinde gümrükleme sahibi mükellefler izinli alıcı firmalar ile çalışabildikleri için izinli alıcıların tesislerinde işlemlerini yapabiliyorlar. Ayrıca, büyük şehirlerdeki alan maliyetleri göz önünde bulundurulduğunda ve gümrüklü antrepoların kapasiteleri birlikte değerlendirildiğinde, daha önce bahsettiğim tedarik zincirindeki halkalardan biri olan antrepoların Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü verilmiş olsa, da bu alanda genişleme yaşanabileceğini düşünüyorum.

Sadece YYS-I statüsüne sahip firmaların yerinde ithalat, yerinde ihracat yapabilecek olması bir avantaj mı, dezavantaj mı sizce?

Bu soruyu olumlu bulup bulmama şeklinde cevaplamak istiyorum. Ülkemizde ihracatın ve üretimin nasıl desteklendiğini hepimiz biliyoruz. Bu bir ülke politikasıdır. YYS-I statüsü için de bu şekilde bir ayrıma gidilmesini normal karşılıyorum. Yönetmelikte son değişikliğe kadar imalatçılar için bu şekilde bir ayırım yoktu. Bu ayırımı gördükten sonra aklıma ilk olarak eski sistem, A-B-C Sınıfı Onaylanmış Kişi Statü Belgesi uygulaması geldi. A ve B sınıfı belgelerde imalatçı olma şartı vardı ve yetkileri, C sınıfı belgelere göre yüksekti. Bugün YYS-I statüsü kriterlerine baktığımızda doğru yetki sahibine doğru fayda sağlanması açısından bu ayırımı olumlu ve gerçekçi buluyorum.

Yönetmeliğe dair özellikle belirtmek istediğiniz konular var mı?

Belirttiğim gibi; Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği, çok dinamik ve dış ticaretin geleceği olarak ifade edebileceğimiz öneme sahip. Bu yıl yapılan değişiklikle, teoride olan ancak pratikte henüz hayata geçmeyen “yerinde gümrükleme” konusunu somut olarak hayata geçirmek temel hedef olarak görünüyor. Mükelleflerin asıl yoğunlaştıkları konunun üretim ve ticaret olduğu düşünüldüğünde, mevcut depolama için ayıracakları yerleri, üretime bırakarak üretim kapasitelerini genişletmek daha cazip geliyor. Bu durumda depolama hizmetlerini de gümrüklü/gümrüksüz antrepolarından alıyorlar. Bu anlamda, tedarik zincirindeki her halkanın ayrı olarak yetkilendirildiği bir sistemin yerinde gümrükleme için daha olgunlaştıracağı kanaatindeyim. Bu hali ile A tipi antrepoların, taşıma işleri organizatörü şirketlerin, belki gümrük müşavirliği şirketlerinin de YYS'ye sahip olmasının önemini vurgulamak isterim. ■

2- Secure storage and parking areas are required for on-site customs clearance in imports and this requires substantial investment. The features that these areas should have are the same as the warehouses, as they are considered to be bonded sites. In addition to the conditions of Authorized Economic Operator Status regarding on-site customs clearance in imports, the following conditions must also be met:

- Holding AEO-I status
- Providing a guarantee to the customs administration in the amount specified in the regulation
- Having the necessary equipment for storage, unloading, examination of the goods which are under the scope of the permit and for taking samples from those goods
- Having the necessary mechanism for weighing the goods in the facilities where operations will be held within the scope of the permit when necessary
- Secure storage and parking areas must be available.

Rather than the availability of infrastructures for on-site customs clearance, it should be detected whether the taxpayer needs this in the current situation or not. Since taxpayers who have on-site customs clearance in imports are able to work with authorized consignees currently, they can carry out their transactions in the facilities of authorized receivers. Also, given the area costs in large cities and the capacities of the bonded warehouses together, I have mentioned the links in the supply chain above, I think that there might be an expansion in this area if warehouses are given Authorized Economic Operator Status.

Do you think it is an advantage or a disadvantage that only companies with AEO-I status can import or export on-site?

I would like to answer this question as to whether I find it positive or we all know how export and production are supported in our country. This is a country policy. I find it normal to make such a distinction for AEO-I status. Until the last change in the regulation, there was no such distinction for manufacturers. After seeing this distinction, I first thought of the old system Class A-B-C Approved Person Status Certificate application.

There was a requirement to be a manufacturer in Class A and B documents and the authorizations they provide were more than Class C documents. When we look at the AEO-I status criteria below, I find this distinction positive and realistic in terms of providing the right benefit to the right authority.

Are there any issues you would like to mention about the regulation?

As I have stated above, the Regulation on Facilitation of Customs Procedures is very dynamic and has an importance that we can express as the future of foreign trade. With the amendment made this year, it seems that the main target is to realize the “on-site customs clearance” issue, which is in theory but has not yet been implemented in practice. Considering that the main focus of taxpayers is production and trade, it is more appealing to expand their production capacity by leaving the areas they will allocate for storage for manufacturing. In this case, they receive their storage services from bonded / duty-free warehouses. In this sense, I believe that a system in which each link in the supply chain is authorized separately will further mature on-site customs clearance. In this state, I would like to emphasize the importance of A-type warehouses, forwarding companies, and maybe customs consultancy companies having AEO status. ■

Bugün baktığımızda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü sahibi 487 mükellef olduğunu görüyoruz. Bunların 21 tanesi ise yerinde gümrükleme yapıyor.

When we look at it today, we see that there are 487 taxpayers holding the Authorized Economic Operator Status. 21 of them own on-site customs clearance.

İSTANBUL HAVALİMANI MAL KABUL SÜREÇLERİ İÇİN ORTAK İŞ AKIŞ ŞEMASI OLUŞTURULDU

A JOINT WORKFLOW DIAGRAM HAS BEEN CREATED FOR ISTANBUL AIRPORT GOODS ACCEPTANCE PROCESSES

UTİKAD Havayolu Çalışma Grubu, İstanbul Havalimanı'nda üyelerinin yaşadığı sıkıntıların çözümüne yönelik mal kabul süreçlerinin iyileştirilmesi ve uluslararası standartlarda yeknesak uygulamalara geçilmesi için ortak bir iş akış şeması oluşturdu.

UTİKAD Air Working Group has created a joint workflow diagram for the solution of the problems its members experience at Istanbul Airport, to improve the goods acceptance processes, and to implement uniform practices at international standards.



İstanbul Havalimanı'nda hizmet veren hava kargo acentelerinin yaşadığı sıkıntıların çözümü noktasında geçen yıl İGA ve Turkish Cargo başta olmak üzere konunun tüm paydaşları ile görüşmelere başlayan UTİKAD Havayolu Çalışma Grubu, bu görüşmeler neticesinde İstanbul Havalimanı'nda mal kabul süreçlerinin iyileştirilmesi ve uluslararası standartlarda yeknesak uygulamalara geçilmesi konusunda bir proje hazırlamıştı. Yaşanan aksaklıkların yerinde tespit edilmesi amacıyla saha ziyaretleri yapılarak İstanbul Havalimanı'nda özellikle ihracatta mal kabul, mal teslim ve X-Ray süreçlerinin nasıl olması gerektiği konusunda çalışmalar gerçekleştirildi. Bu çerçevede "İstanbul Havalimanı'nda Uygulanması Planlanan Mal Kabul Süreçleri"ne ilişkin ortak bir iş akış şeması oluşturulmasına öncülük edildi. 2020 yılı başı itibarıyla de başta Turkish Cargo olmak üzere birçok yer işletmesi, ortak iş akış planını uygulamaya başladı.

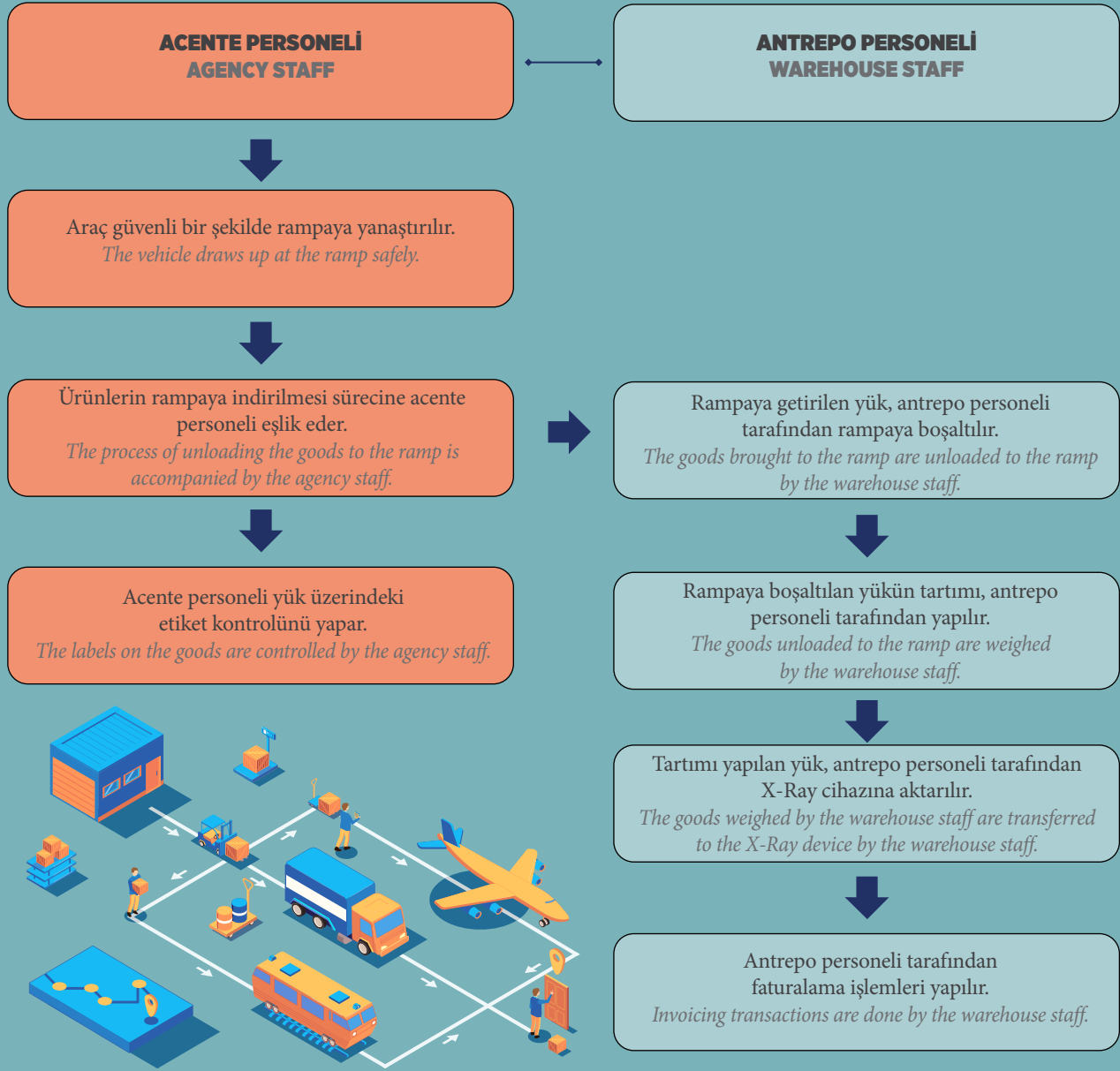
Böylelikle, hava kargo acenteleri mallarını sadece ilgili yer işletmesinin antreponunun kapısına kadar getirmekle mükellef olacak. Ayrıca ürünlerin etiketlerinin bastırılması ve etiketlerin kontrolünden de hava kargo acenteleri sorumlu olacak. Malın araçtan indirilmesi, rampadan alınıp X-Ray kontrol cihazına götürülmesi gibi tüm elleçleme işlemleri ise ilgili yer işletmesi tarafından yapılacak. Bu uygulama sayesinde kontrollü alanlarda yetkisiz, malları tanımayan ve süreçlere hakim olmayan kişilerin bulunmasının önüne geçilecek, ek olarak mallarla ve tesis güvenliği ile ilgili oluşabilecek riskler minimize edilecek. ■

The committee consisting of UTİKAD Air Working Group Members, who started negotiations with all stakeholders of the issue last year, mainly IGA and Turkish Cargo, at the point of resolving the problems experienced by air cargo agencies serving at Istanbul Airport, prepared a project for the improvement of the goods acceptance processes at Istanbul Airport and the transition to uniform practices at international standards as a result of these negotiations. The committee pioneered the creation of a joint workflow diagram related to "Goods Acceptance Processes Being Planned to be Implemented at Istanbul Airport" by conducting field visits to determine the faults experienced in-site and working on how goods acceptance, goods delivery and X-ray processes should be at Istanbul Airport. As of the beginning of 2020, many ground operations, especially Turkish Cargo, started to implement the joint workflow diagram.

Thus, air cargo agencies will be obliged to bring their goods only to the gate of the warehouse of the relevant ground operations. In addition, air cargo agencies will be responsible for the printing and control of the labels of the products. All handling operations, such as unloading the goods from the vehicle, taking them from the ramp and taking them to the x-ray controller, will be carried out by the relevant ground operations. Thanks to this practice, the presence of unauthorized persons who are not familiar with the goods and do not know the processes in controlled areas will be prevented and the risks that may arise regarding the goods and safety of the facility will be minimized. ■

İSTANBUL HAVALİMANI'NDA UYGULANMASI PLANLANAN MAL KABUL SÜREÇLERİ

GOODS ACCEPTANCE PROCESSES BEING PLANNED TO BE IMPLEMENTED AT ISTANBUL AIRPORT



* Yukarıda belirtilen süreçler doğrultusunda yükün rampaya boşaltılmasından X-Ray sürecine kadar olan işlemler antrepo işletmesi tarafından yapılır. **The processes from the unloading of the goods to the ramp to the X-ray process are carried out by the warehousing firm in line with the above-mentioned processes.*

* Acente personeli etiket temin etme, etiket bastırma, etiket kontrol etme gibi tüm etiket süreçlerinden sorumludur. **The agency staff are responsible for all labeling processes such as obtaining, printing, and checking labels.*

* Aksi belirtilmedikçe ambar kayıt bedeli gibi ücretleri içeren faturanın antrepo işletmesi tarafından direkt olarak beyanname sahibi ihracatçı adına düzenlenmesi, sonrasında bu bedellerin ihracatçı firmaya veya gümrük müşavirleri tarafından antrepoya ödenmesi gerekmektedir. **Unless otherwise stated, the warehousing firm is required to issue the invoice containing the fees such as warehouse registration fee directly in the name of the exporter and these fees are required to be paid to the warehouse by the exporter companies or customs brokers.*

TOPLUMSAL CİNSİYET DENGESİ GELİŞTİRME; YAPISI, İÇERİĞİ VE SİSTEMATİĞİ İLE DÜNYADA BİR İLK

TURKISH GENDER BALANCE FOSTERING EFFORTS IN AVIATION IS A FIRST IN THE WORLD WITH ITS STRUCTURE, CONTENT AND SYSTEMATICS



CAN EREL

Önceki SHGM Genel Müdür Yardımcısı
Uçak Mühendisi

Former Deputy Director General of DGCA
Aeronautical Engineer

Sivil Havacılık Eski Genel Müdür Yardımcısı Uçak Mühendisi Can Erel, emeklilik sonrası, kişisel mücadelesi olan sivil havacılıkta “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme” konusuna ağırlık vermeye başladı. Artık iş dünyasında ilgili STK’lardan da destek gördüklerini aktaran Can Erel, son dönemde yapılan çalışmaların ve gelişmelerin umut verici olduğunu vurguladı.

Former Deputy Director General of Civil Aviation, Aeronautical Engineer Can Erel started focusing more attention on the area of “Gender Balance Fostering” in civil aviation after his retirement. Erel shares insight and progress as they have started to gain support from relevant NGOs in the business community worldwide and he noted that recent studies and developments were promising.

Havacılık sanayisinin küresel ölçekte ve Türkiye özelinde gelişimini verilerle değerlendiren Uçak Mühendisi Can Erel ile kurucu başkanlığını yaptığı “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme” projesini ve sivil havacılıkta yapılan çalışmaları konuştuk.

Havacılık endüstrisinde 40 yılı aşan bir kariyeriniz var. Türk sivil havacılığının bugün geldiği noktayı nasıl değerlendiriyorsunuz? Endüstrinin farklı alanları ve katmanlarında tamamladığım 41’inci meslek yılımın son 15 yılı ulaştırma havacılığı alanında geçti. Ülkemizin, ulaştırma havacılığı trafiğinin ve dünya ekonomisinin ağırlık merkezleri değişim yörüngelerinin tam da arasında kalmış

In the beginning of March 2020 we spoke with Aeronautical Engineer Can Erel, who provided us with a detailed evaluation of the development within the aviation industry on a global and national scale, providing insight supported by facts and figures. We discussed the “Gender Balance Fostering in Aviation” project, in which he serves as the founding chairman, and touched upon the subsequent projects and activities that have been carried out in civil aviation.

Your career spans over 40 years in the aviation industry, what is your evaluation of Turkish civil aviation in terms of the point that it has reached today?

olması, milenyumla beraber öncelik ve hız kazanan ulaştırma havacılığında liberalizasyon ve altyapı geliştirme faaliyetleri ile desteklenince, yolcu trafiğinde yıllar boyu çift haneli büyüme rakamları ile akıllarda kalan, tüm dünyanın dikkatini çeken gelişmeler yaşanmaya başladı. ICAO verilerine göre 2018 yılında dünyada tarifeli havayolu yolcusu 4,3 milyar seviyesinde tespit edildi. Dünyada 1950'lerde 100 milyon olan havayolu yolcu (gelen-giden) hareketi, 2018 yılında tarifeli havayolu yolcusunda 8,6 milyar seviyesine çıktı. Yaklaşık 70 yılda bu talep 29 bin 789 kat arttı.

TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisinin 2019 yılında yayımladığı "Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu"na göre Türkiye'de 2018 yılında toplam gelen-giden yolcu trafiği 2017 yılına göre yüzde 9 artış ile 210,5 milyon yolcuya yükseldi. Buna, direkt transit yolcular da eklendiğinde 2018 yılının genel toplamı yaklaşık 211 milyon yolcu oluyor. Havayollarımız tarafından uçulan toplam uçuş noktası 2018 yılında da artışını sürdürdü. Beş havayolu şirketimizin iç hatlarda 7 merkezden 56 noktaya, dış hatlarda 124

ülkedeki 318 noktaya uçuşu mümkün oldu. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) çalışmasına göre; Türkiye 2017 yılında dünyada havayolu taşımacılık hizmetleri ihracatında, ABD ve BAE'nin arkasından 3'üncü sırada bulunuyor. Yolcu taşımacılığı ihracatı 2016 ve 2017 yıllarında toplam hizmet ihracatının yaklaşık yüzde 47'si olarak gerçekleşti. 2017 yılı ilk 10 ihracatçı listesinde 5 havacılık kuruluşu yer aldı. 2017 yılı ICAO verilerine göre Türkiye, dünya toplam ve uluslararası ücretli-tarifeli yolcu-km sıralamasında 11'inci, dünya toplam ücretli-tarifeli ton-km (yolcu-yük-posta) sıralamasında 12'nci; uluslararası uçuşlar sıralamasında; ücretli-tarifeli ton-km'de 8'inci ve ücretli-tarifeli yolcu-km'de 9'uncu sırada yer aldı. Resmi olmayan rakamlara göre 2019 yılı toplam gelen-giden yolcu trafiğinin 2018 yılı seviyesinde gerçekleştiği söylenebilir.

Ülkemizin, "Tüketim Havacılığı" alanında en büyük altyapı projesi olarak hayat bulan İstanbul Havalimanı'nın etkisi ile hem yolcu hem yük hacmimizdeki artışın, yük tarafında çok daha atılgan ve yenileşimci olmamız gerektiğinin de altını çizerek, daha net bir şekilde görülebileceğini düşünüyorum. "Üretim Havacılığı" alanında ise yeniden şekillenen dünya düzeninde olumlu bir pozisyon alınması halinde, Brexit sürecinin de etkisi ile şu ana kadar görülmemiş bir hızda gelişmeler yaşanabileceğini, değerlendiriyorum.

Küresel ekonominin gündeminde koronavirüs var. Binlerce sefer iptali söz konusu ve ülkeler uçuşlarını durdurdu. Bu durum küresel sektör için nasıl bir tehdit oluşturuyor? Avrupa'da ifl-aslar başladı devamı gelir mi?

İş dünyasının yasaları ve kuralları, esas olarak güven ve öngörülebilirlik prensipleri üzerine kurulu olduğu için, bu temelleri tehdit eden kriz ortamının, kaos olarak tanımlanması da son derece normaldir. Ancak bu defa ekonomik sorunun da ötesindeyiz. Öncesinde bölgesel ekonomik ve politik krizler, sonra da onlarla kol kola gelen küresel bir salgın var. Salgın sebebinin öncesine dair bir bilgi, dolayısı ile referans alınabilecek bir deneyim de yok. Kurumsal öz riski yetmezmiş gibi, toplumu odağa alan her önlem

During the last 15 of my 41-year career I was immersed in transportation aviation, holding positions in different areas and layers of the industry. When the fact that our country is right in the midst of transportation aviation traffic and that the world economy is in the midst of the change orbits of the center of gravity has been supported with liberalization and infrastructure development activities in transportation aviation, which has gained priority and speed with the millennium, developments that have started to draw the attention of the world and that have stuck in minds with double-digit growth figures have started to occur. According to ICAO data, scheduled airline passengers in the globally were recorded to be 4.3 billion in 2018. Airline passenger (incoming / outgoing) movement, which was 100 million globally in the 1950s, reached the level of 8.6 billion in scheduled airline passengers in 2018. This demand increased by 29 thousand 789 percent in approximately 70 years. According to the "Turkey Civil Aviation Council Sector Report" published by TOBB Turkish Civil Aviation Council, total incoming and outgoing passenger traffic in 2018 in Turkey increased by

9 percent and reached 210.5 million passengers compared to 2017. The total flight destination points of our airlines continued to increase in 2018. Our five airline companies offered flights from 7 centers to 56 destinations on domestic flights and to 318 destinations in 124 countries on international flights. According to the study of Turkey Exporters Assembly (TİM), Turkey ranked third in the exports of air transport services in the world in 2017, behind the US and the UAE. The export of passenger transport amounted to approximately 47 percent of total service exports in 2016 and 2017. In Turkey, 5 aviation companies were listed among the top 10 exporters in 2017. According to ICAO data in 2017 Turkey ranked 11th in the ranking of global total and international fee-scheduled passenger-kilometers, ranked 12th in the ranking of global total paid- (scheduled passenger-freight-mail) kilometers and ranked 8th in the ranking of international flights in tonned- kilometers, and 9th in scheduled passenger- kilometers. According to informal figures, it can be said that the total incoming and outgoing passenger traffic of 2019 was relatively the same as in 2018.

I think that the increase in our passenger volume and especially in cargo volume can be seen more clearly with the impact of Istanbul Airport, which was brought to life as the biggest infrastructure project in fields related to the "Consumer Part of Aviation" in our country, by underlining that we should be more venturesome and innovative on the freight side as well. When it comes to the "Producer Part Of Aviation", I am considering that if a positive position is taken in the reshaped world order, developments can occur at an unprecedented pace with the effect of the Brexit process.

As you know, the coronavirus is on the agenda of the global economy. There are thousands of flight cancellations and countries have suspended their flights. What kind of threat does it pose for the global industry? Bankruptcies have begun in Europe; do you think they will continue? Since the laws and rules of the business world are based on the principles of trust and predictability, it is very normal that the crisis environment that threatens these fundamentals is defined as chaos. However, this time we are beyond the economic problem. First, there are regional economic and political crises, and then there is a global pandemic that has come along with them. There is no previous experience with this type of impact, it is truly unprecedented and therefore, there is no practical criterion to

Havayolu yolcu hareketi 2018 yılında tarifeli havayolu yolcusunda 8,6 milyar seviyesine çıkmış. Yaklaşık 70 yılda bu talep 29 bin 789 kat artmış.

The airline passenger movement, reached the level of 8.6 billion in scheduled airline passengers in 2018. This demand has increased 29 thousand 789 times in approximately 70 years.

neredeşye havacılığa da olumsuz bir darbe yapıyor. Ama bu durum hemen her havacılık kuruluşunda benzer olumsuz etkiye sahip. Sorun etkili olduğu sürece bir kuruluş diğere göre çok fazla da öne çıkamayacak gibi. Tabii içinde bulunulan şartlar, sadece havacılığın değil hayatı derinden etkiliyor, etkileyecek. Bu durumda öne çıkan güçlü taraf; önlem alabilme, dayanabilme ve olası gelişmelere uyum gösterebilme yeteneği. Bu, öz yetenekleri ve öz varlıkları değerli hale getiriyor. Kriz sonrasında en hazırlıklı olanın diğelerine göre fersah fersah önde yer alacağı ortada. Dolayısı ile havacılıkta da bu değişime dayanabilen ve gong sesine hazırlıklı olanların tahminlerinin ötesinde fırsatlara sahip şekilde devam edeceğini, diğelerinin de zaman içinde kaynak ve yapıları ile uyumlu bir gelişme sürecinde yeniden faaliyete başlayacağını düşünüyorum.

Buradan, kişisel mücadeleniz de olan ‘Havacılıkta Toplumsal Cinsiyet Dengesi’ konusuna gel-mek istiyorum. Emeklilik sonrası, sürecin içinde bulunmaya devam ediyorsunuz. Bu konu sizin için neden önemli?

Havacılık alanında, öğretim ve eğitim gibi “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme” konusu da teknoloji ve endüstriyel alandaki faaliyetlerimin bütünleyeni olarak neredeyse meslek yıllarımın başına kadar uzanan bir süreci kapsıyor.

Geçmiş yıllarda, ABD merkezli “Uluslararası Havacılıkta Kadın-Women in Aviation International (WAI)” ilk olarak dikkatimi çeken başlıktı; hatta üye de oldum. Sonra Kanada merkezli “Dünya Havacı Kadınlar Enstitüsü-Institute for Women of Aviation Worldwide (iWOAW)” amaç ve faaliyetlerinin benimkilere daha yakın olduğunu görünce 2014 yılından sonra kendileri ile iş birliği içinde bazı faaliyetler yürütmeye başladım. Zamanla, ülke genelinde mentorlük sunmaya başladım. 2015 Dünya Havacı Kadınlar Haftası etkinliklerinde, etkinlik videoları ile ödül verilen ilk üç kazanan Türkiye’den oldu.

2016 Dünya Havacı Kadınlar Haftası’nda, ulusal havacılığımızın ilk uçan ve uçuran kadınlarına yöne-lik özgün araştırmama dayalı olarak hazırlayıp sunduğum “Ulusal Havacılığın Gelişim Sürecinde Türk Kadını” konferansım iWOAW tarafından “Dünyanın En Beğenilen Organizatörü” ödülünü kazandı.

Sonra, aldığım çok üst seviyeli davetle ikinci kez devlet memurluğu dönemim başladı.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ndeki bu görevim sırasında da “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme (TCDG)” amacını dürüst ve samimi olarak paylaştığım otorite ve sektör temsilcisi meslektaşlarımla

drawn upon as a reference to confidently navigate the circumstances that we now face in our connected global society. As if corporate self-risk is not enough, every precaution that focuses on society is almost a negative blow to aviation. But this situation has a similar negative effect on almost every aviation organization. As long as the problem is pretty much affecting everyone no one is really safe. Of course, the conditions are affecting and will affect not only aviation but also life itself. The dominant side which stands out in this situation is the ability to take precautions against this situation and to adapt to possible developments. This makes self-abilities and net assets valuable. It is obvious that those who are most prepared for after-crisis will be well ahead of the others. Therefore, I think that those who are able to withstand this change in aviation and who are prepared

for the chime of the gong and hear the sounds of change, they will continue to have the opportunities which I think they will find beyond their estimates, while others will start operating again in a development process compatible with their resources and structures.

I would like to come to the topic of “Gender Balance Fostering in Civil Aviation” which is undoubtedly your personal calling as well. You have continued to be a catalyst in the process after retirement as well. Why is this area of focus important to you?

The subject of “Gender Balance Fostering” extends almost to the beginning of my professional years, like education and training, is an integral part of my technology and industrial activities in aviation. In earlier years, the US-based “Woman in Aviation International (WAI)” was the first title that caught my attention, and I even became

a member. Then, when I saw that the aims and activities of Canada-based “Institute for Women Of Aviation Worldwide (iWOAW)” were closer to mine, I started carrying out some activities in cooperation with them after 2014. Over time, I started offering mentoring service across the country. The top three winners who were awarded for their event videos in 2015 Women Of Aviation Worldwide (WOAW) Week events were from Turkey. My conference, “Turkish Women in the Development Process of Turkish National Aviation & Aerospace”, which I prepared and presented based on my original research on female pioneers who were the first aviatrixes in Turkish national aviation and aerospace history, won the “Most Acclaimed Organizer Worldwide” award by iWOAW. Then my period of civil service began, which I started for the second time after receiving a very high-level invitation. During this duty at the General Directorate of Civil Aviation, we started to work on this as a systematic initiative with my colleagues



sistematiik bir girişim olarak çalışmaya başladık. Bu çalışmaların sonucunda ortaya konulan düşüncenin onaylanması ile sistematiik çabamızın temel aldığı SHT-TCD talimatı geçerlilik kazandı. İlgili komisyon ve danışma kurulu oluşturularak süreçler çalıştırılmaya başlandı.

Komisyonun ulusal ölçekteki ilk etkinliği, “Havacılık Alanında Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Sempozyumu” adı ile 8 Mart 2018’de Ankara’da düzenledi. Ardından, EurAsia Airshow sırasında Antalya’da 26 Nisan 2018’de uluslararası ölçekte gerçekleştirilen “Women in Air&Space Symposium” etkinliğini himaye etti. Temel aldığı değerler, yapısı ve içeriğinin yanında sistematiği ile dünyada bir ilk olan TCDG girişimi, kısa sürede ICAO’nun da dikkatini çekti ve ICAO bu konudaki ilk küresel girişimi olarak “Global Aviation Gender Summit” etkinliğini 8-10 Ağustos 2018 tarihleri arasında CapeTown, Güney Afrika’da düzenleyerek TCDG Komisyonu adına özel davet gönderdi.

Bu zirvenin “Driving Results Through Partnerships For Gender Equality In Aviation” başlıklı oturumunda TCDG Komisyonu Sekreteri Gonca Kürüm tarafından girişimi tanıtmak üzere yapılan “Let Women Soar!” sunumu küresel ölçekte ilgiyi artırdı.

Devletten ikinci kez emekli olarak ayrılmam sonrası, iWOAW tarafından sunulan teklifi kabul ederek Enstitünün Yönetim Kurulu’na girdim ve Ağustos 2019’da kurulun, devletler ve düzenleyici örgütlerle ilişkilerinden sorumlu Direktörü oldum. Bu gelişmenin de etkisi ile kurucu başkanlığını yaptığım TCDG Komisyonu’nun faaliyetlerini daha da etkili destekleyebileceğimi değerlendirdim. Hatta desteğin de ötesine geçerek bu faaliyetlerin, hep arzuladığımız gibi otoritenin de himayesinde, meslek erbabı tarafından sahiplenilen toplumsal bir faaliyet şeklinde yürütüldüğü doğal bir yapıya kavuşturulması çabasında daha fazla yer alabileceğimi düşündüm. Bu düşünce ile 2019 yılının ikinci yarısında benzer samimi inanca sahip olan meslektaşlarımla, SHT-TCD talimatı kapsamında, sektörel sürekli bir faaliyet alanı olarak “Kadın Yükselsin!” sloganlı “Gender Balance Fostering Initiative / Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Girişimi”ni oluşturduk. Bu girişim ile 2020 Dünya Havacı Kadınlar Haftasında “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Sempozyumu” etkinliğini düzenlemek için Etkinlik Mentoru, Sempozyum Düzenleme Kurulu ve Sempozyum Yürütme Kurulu Başkanı olarak görev aldım.

Sektörün tümünü kucaklayan, farklı ve detaylı bir hazırlık yaptığımız bu sempozyumun gördüğü ilgi ülke sınırlarının da ötesine erişti. Ancak 27 Şubat 2020 şehitlerimizin acısı ile erteleme kararı aldık. Hemen ardından COVID-19 etkisi, erteleme tarihini açıkta bıraktı. Dilerim insanlık bu salgını sağlık içinde atlınca, ilk fırsatta Sempozyum Düzenleme Kurulu’nu toplayarak yeni bir tarih belirleyecek ve hazırladığımız programı birbirinden değerli katılımcılarımızla gerçekleştireceğiz.

Ertelenmiş olsa da bu süreçle ilgili raporlamamız kapsamında, “Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Girişimi” yapılanmamıza bu yıl iWOAW tarafından “Women Friendly-Kadın Dostu” yeterliliği verildi ve bu durum, enstitünün yayımladığı basın bülteni ile tüm dünyaya duyuruldu. Bu büyük etkinliğin, otoritenin sürekli teşvik ve desteğine sahip bir sektör öz girişimi olarak, Dünya Havacı Kadınlar Haftası sırasında, her yıl düzenli olarak tekrar

consisting of authority and sector representatives who shared the purpose of “Gender Balance Fostering (TCDG)” honestly and sincerely. With the approval of the thought put forward as a result of these studies, Instruction for Gender Balance Fostering (SHT-TCD) based on our systematic effort was entered into force and related processes started to form by establishing the related commission and advisory board. The commission’s first event on a national scale was held in Ankara on 8 March 2018 under the title “Gender Balance Fostering in Aviation Symposium”. Then, during the Eurasia Airshow, it sponsored the international “Women in Air & Space Symposium” event held in Antalya on April 26, 2018.

A first in the world with its systematics, as well as its values, structure and content, the Turkish gender balance fostering efforts quickly attracted the attention of the ICAO and a special invitation was received from the ICAO for the “Global Aviation Gender Summit” event held in Cape Town, South Africa between 8-10 August 2018 as its first global initiative on this issue.

Within the session titled “Driving Results Through Partnerships For Gender Equality In Aviation”, the presentation “Let Women Soar!” was delivered by Ms. Gonca KÜRÜM to introduce this initiative and it sparked increased global interest.

After I retired from the state for the second time, I accepted the proposal to join the Institute Board of Directors presented by iWOAW, and in August 2019, I became the Director responsible for this Board’s relations with governments and regulatory organizations.

With the impact of this development, I considered that I could support the activities of Gender Balance Fostering Committee, which I was the founder of, more effectively. In fact, I thought that I could go beyond this support and, as we always wished, that I could have a greater share in the efforts to enable the commission to attain a natural structure in which these social activities were embraced by the aviation profession under the auspices of the authority. Based on this thought, with the colleagues who had similar sincere beliefs, we established the “Gender Balance Fostering Initiative” as a continuous area

of activity in the sector within the scope of Instruction for Gender Balance Fostering in the second half of 2019 with the slogan “Let Women Soar!”. With this initiative, I participated as the Event Mentor and as the Head of both the Symposium Organizing Committee and the Symposium Executive Committee to organize the “Gender Balance Symposium” event at this year’s Women Of Aviation Worldwide Week (WOAW20).

The interest of this symposium had reached beyond the borders of our country, embracing the entire sector. We made distinct and detailed preparations, but we decided to postpone it due to the sorrow we felt for our martyrs on February 27, 2020, and then the calamity and massive impact of the COVID-19 pandemic has left the date of delay uncertain for now. I hope that when humanity survives this pandemic in good health, we will gather together with the Symposium Organizing Committee at the first opportunity to set a new date and to realize the program we meticulously prepared with our valuable participants.

Although postponed, the reporting on this process enabled our “Gender Balance Fostering Initiative” to gain “Women Friendly” competence this year by İWOAW, and this was announced to the world with an official press release published by the institute. I also hope that as a sector initiative which has the constant encouragement and support of the authority, can begin a process in which this great event can be repeated regularly every



EĞİTİM NİCELİK YÖNÜNDE İYİLEŞTİ, FAKAT...

Türk sivil havacılığında hızlı gelişim, eğitime nasıl yansdı? Türkiye’de nasıl bir havacılık eğitimi var? Türkiye kendi pilotlarını, mühendislerini yetiştirebilecek altyapıya, tecrübeye ulaştı mı?

Bu sorunun birden çok cevabı var. Nicel yönden durumu rakamlarla değerlendirebiliriz. ÖSYM Kılavuz bilgilerine göre, Türkiye ve KKTC’deki 84 yükseköğretim kurumunun, 52’si devlete ve 32’si vakıflara ait. İstanbul’daki 49 yükseköğretim kurumunun ise, 3’ü devlete ve 23’ü vakıflara ait. Söz konusu yükseköğretim programları için belirlenmiş öğrenci kontenjanı, “lisans” seviyesinde bin 7101 ve “ön lisans” seviyesinde 11 bin 415 öğrenci kontenjanı ile toplamda 18 bin 516 gibi rekor seviyeye ulaşarak, son 6 yılda yaklaşık 4’e katlandı. Tüm bunlara, sivil havacılık ilişkili öğretim programlarında, “Meslek ve Teknik Anadolu Lisesi” adı

altında 1/3’ü devlet ve 2/3’ü özel okul olarak sayıları 30’u aşmış ortaöğretim kurum ve binlerce öğrenci kontenjanını ekleyiniz. Özetle nicel yönden, doğrudan havacılık ve uzay ilişkili örgün öğretim programlarımızda, değil ülkemizin pek çok meslek dalında bölgemizin ihtiyacını karşılayacak öğrenci kontenjanı kapasitesi mevcut.

Birçoğu “Havacılık Gelişiyor!” söylemi ile açılan öğretim kurumlarına izin veriliyor ve öğrenci kontenjanı tahsis ediliyor. Fakat havacılık şirketlerinin iş ilanlarında bahse konu havacılık bölümlerinde mezun olanlara özel kontenjan yok, olmadı, olamıyor. Havacılık şirketlerinin işe alımlarında bahse konu havacılık bölümlerinden mezun olanların işe girebilme oranı da endüstriye insan kaynağı yetiştiren mesleki öğretimin nitel başarısının en doğru göstergesi olabilir.

edildiği bir sürecin başlayabilmesini umuyorum.

Diğer sektörlerde kıyasla kadın çalışan sayısı, havacılık sektöründe daha yüksek diye biliyorum.

Benim düşüncem biraz farklı, belki de ana mesleğimin etkisiyle biraz teknik yaklaşıyorum bu konuya...

Bu alanda, zayıf erişimime rağmen, ülke genelinde savunma ve havacılık endüstrilerini incelediğim ilk çalışmalar 2015 yılı civarındaydı. Erişebildiğim hali ile sivil havacılık sektöründeki kadın çalışan oranı pilotlarda yüzde 2,2, teknisyenlerde yüzde 1,7 seviyesinde idi. Bu durum yaklaşık beş yılda gelişerek geçen yıl bu dönemde, kadın pilot oranları, tarifeli havayolu kuruluşlarımızda yüzde 3,85-yüzde 8,71, tarifesiz havayolu kuruluşlarımızda yüzde 1,53-yüzde 2,00, kargo havayolu kuruluşlarımızda en fazla yüzde 0,00-yüzde 2,74 oldu. Kadın teknisyen oranları ise hava aracı bakım, onarım ve yenileme merkezlerimizde yüzde 2,51-yüzde 5,98 seviyelerine ulaştı. Bu dönemde, yaklaşık 80 bin çalışanı kapsayan, bir kurum ve 18 kuruluşta yapılan araştırmada, kadın çalışan oranının yüzde 29 olduğu görüldü. Bu gelişme, bana sadece heyecan değil umut da veriyor.

iWOAW Yönetim Kurulu’nda görev almam sonrası bu güzel gelişmenin de etkisi ile şöyle düşündüm: “Yıllardır ilgili ebeveynlere ve çocuklarına odaklanarak gerçekleştirmeye, son olarak otorite ve sektör ilgililerinin katılımı ile sistematik bir yapıya sahip olmasına çalıştığımız bu düzende elde edilen gelişmeye, sektörümüzün karar vericileri daha etkin katılır, öz değerlendirmeleriyle, yapılandırılmış bu sisteme katkı sağlayacaklarını kamuoyuna beyan ederlerse; bu alandaki faaliyetlere, özellikle de bu faaliyetlerin zirve yaptığı Dünya

year during Women of Aviation Worldwide Week.

As far as we know, the number of female employees in the aviation industry is higher than in other industries.

My opinion might be a little different, perhaps because I have more of a technical approach to this subject under the influence of my main profession.

Despite my limited access in this field, the first time I conducted studies about the defense and aviation industries throughout the country was around 2015. As far as I could ascertain, the rate of female employees in the civil aviation industry was 2.2 percent for pilots and 1.7 percent for technicians. This situation has developed in about five years and in this period last year, Female Pilot Rates were 3.85% - 8.71% at our scheduled airline companies, 1.53% - 2.00% at our non-scheduled airline companies, and maximum 0.00% - 2.74% at our cargo airline companies. Female Technician Rates reached 2.51% - 5.98% in our Aeronautical maintenance, repair and renewal centers. A study involving approximately 80 thousand employees and 18 organizations shows that the rate of female employees is 29 percent in this period. This development gives me not only excitement but also hope.

After serving on the iWOAW Board of Directors, with the effect of this encouraging development, I thought as follows: “The pace of this development will increase further if the decision-makers of our sector participate more effectively in the development achieved in this order, which we have been trying to maintain by focusing on parents and their children for the last years, and finally in which we try to establish a systematic structure with the participation of the authorities and sector officials, if they declare to the public that they will provide appropriate development by contributing to this system, which is structured with self-evaluations, and if their interest,



EDUCATION WAS IMPROVED IN QUANTITY, BUT...

How has the rapid development in Turkish civil aviation been reflected in education? How is the aviation training in Turkey? Does Turkey have sufficient infrastructure and experience to train its pilots and engineers?

This question has more than one answer. Quantitatively, we can evaluate the situation in figures. According to Measurement, Selection and Placement Center (ÖSYM) Guidelines, 52 out of 84 higher education institutions in Turkey and the Turkish Republic of Northern Cyprus belong to the state and 32 of them belong to foundations. 3 out of 49 higher education institutions in Istanbul belong to the state and 23 of them belong to foundations. In the student quotas determined for these higher education programs, there is a quota of 7,101 at the “undergraduate” level and 11,415 at the “associate degree” level, and the quota has almost quadrupled in the last 6 years. Additionally, the student quotas of more than 30 secondary education institutions, 1/3 of which

are state institutions and 2/3 of which are private schools under the name of “Vocational and Technical Anatolian High School” in civil aviation related education programs. In summary, quantitatively, there is a student quota capacity not only directly in our aviation and space related formal education programs but also in many professions which will meet the needs of our region! The opening of several educational institutions which are being established with a message that “Aviation Is Developing!” has allowed for student quotas to be allocated for these institutions. Curiously however, there was and there is no special quota or requirements addressing job advertisements or recruiting objectives of aviation companies, specifically geared toward efforts to reach out to those who graduate from these aforementioned aviation departments. Calibrating the rate of recruitment achieved by aviation companies of graduates from aviation departments may be the most correct answer to the qualitative success of vocational education.

Havacı Kadınlar Haftası etkinliklerine katılımları, ilgi ve destekleri artarsa, bu gelişimin hızı da artar. Ben de Eylül 2019’dan itibaren havacılık ekosisteminde yer alan bazı meslek birliklerini ziyaret ederek, yazışmalar yaparak ve katıldığım toplantılarında söz alarak havacılık endüstrimizdeki önemli tespitlerimi paylaşmaya başladım.

Öncelikle kuruluşlarımızın ve meslek erbabının oluşturduğu örgütlenmelerin yönetim kurullarına ziyaretlerde bulundum. Bu ziyaretlerde, süreci açıklayan ve üyelerini teşvik edecek kararlar alınmasına yönelik sunumlar yaptım. Karşılıklı temas kuramadıklarına da mesajlarımla ulaştım. Sonunda, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD), Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD), Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA), Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED), Emekli Kabin Memurları Derneği (ARFAA), Herkes İçin Havacılık Derneği (HİHD) yönetim kurullarından, TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi (TSHM) Başkanlık Divanı ve Aviation Turkey dergisinden bu desteği aldım.

Montreal, Kanada merkezli iWOAW tarafından yapılan, 2020 yılının Dünya Havacı Kadınlar Haftası (WOAW20) etkinlikleri ile ilgili değerlendirmeleri mart ayında sonuçlandı. Yarışılan kategorilerde ödül sahipleri de belirlendi. Üç ana kategoride üç ödül Türkiye’ye gelecek. “Topluluklar ve Şirketler” kategorisinde, ‘Dünyanın En Kadın Dostu Havacılık Şirketi Ödülü’ Eskişehir TUSAŞ Motor Sanayi (TEI), ‘Dünyanın En Kadın Dostu Havacılık Derneği Ödülü’ THK Antalya Şubesi tarafından alınacak. “Öğretmenler, Profesyoneller ve Meraklılar” kategorisinde, ‘Dünyanın En Beğenilen Organizatörü Ödülü’nü de bana layık görmüşler.

Deklarasyon SHGM tarafından da yayımlanmıştı. Projenin, kurumla bir bağlantısı var mı? Şu ana kadar kaç firma deklare etti?

“Sivil Havacılıkta Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Deklarasyonu” konusunun SHGM ile bir ilgisi yok; bana ait. Bu deklarasyon kişisel bilgi, deneyim ve değerlendirmelerimle sektör geneline şahsi bir önerimdi. Ancak başarılı olamadım; dersimi çıkardım ve bundan sonraki çabalarıma aldığım dersleri yansıtacağım. Umarım ilerleyen süreçte bu yönde olumlu gelişmeler de sağlanabilir. ■

participation and support increase in the events in this field and, especially in the Women Of Aviation Worldwide Week events where these events peaked.” As of September 2019, I started to share some important findings in our aviation industry with my visits and correspondence to some of the professional associations in the aviation ecosystem, taking the floor in the meetings of my employees.

First of all, I made visits to the board of directors of the organizations formed by our institutions and professionals, and made presentations explaining the situation and the process, encouraging their members that had to make demanding decisions; I made an effort to reach out and to share information. Finally, I received the support from the Board of Directors of the Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (UTIKAD), Turkish Private Aviation Enterprises Association (TOSHİD), Turkey Airline Pilots’ Association (TALPA), Aeronautical Technicians Association (UTED), Airline Retired Flight Attendants Association (ARFAA), Aviation Association for Everyone (HIHD), the presidency council of TOBB Turkish Civil Aviation Council (TSHM) and Aviation Turkey magazine.

Then, iWOAW located in Canada completed the evaluations of Women Of Aviation Worldwide Week (WOAW20) events in March. Award winners of the competition categories were announced and three awards in three main categories will be given to Turkey this year. In the category of “Communities and Corporations” the ‘Most Female Friendly Aviation Corporation Worldwide Award’ was given to TUSAS Engine Industries, Inc., Eskişehir and the ‘Most Female Friendly Aviation Association Worldwide Award’ was awarded to THK Antalya Office, and I was granted with the ‘Most Acclaimed Organizer Worldwide Award’ in the category of “Teachers, Professionals, & Enthusiasts”.

The declaration was also published by the DGCA. Does the project have a link with the institution?

The issue of Gender Development Fostering Declaration in Civil Aviation has no connection with the DGCA; it belonged to me personally. It was my personal recommendation for the sector based on my personal knowledge, experience and evaluations. Unfortunately, my recommendations were not fully successful, however, I view this as an opportunity to reexamine and draw upon lessons learned that I will reflect into my revitalized future efforts! I hope that positive developments in this direction can be achieved in the next period. ■

TAŞIMACILIĞIN YENİ TEHDİDİ; SİBER KORSANLAR

THE NEW THREAT TO TRANSPORTATION; CYBERPIRATES

Dijitalleşmeyle birlikte büyük bir dönüşüm halinde olan lojistik sektörü, denizyolu taşımacılığı ağırlıklı olmak üzere, dijitalleştikçe siber saldırıların hedefi haline geliyor.

The logistics industry, which is in a great transformation with digitization, becomes the target of cyberattacks as it becomes digital, especially in maritime transportation.



Yeni çağda bilgi ve veri, rekabette daha değerli hale geldi. Bu nedenle siber uzay, son yıllarda şirketlerin değil, devletlerin savaş içinde olduğu bir alana dönüştü. Türkiye, dünyada en çok siber saldırıya maruz kalan ilk üç ülke arasında bulunuyor. Bu yıl hizmete giren Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi'nin yayımladığı verilere göre; Türkiye, günlük 450-500 arasında siber saldırıya maruz kalıyor ve ülkeye yönelik büyük ölçekli siber saldırılar bir yılda iki kat artmış. Türkiye'ye yönelik 2019 yılında 150 bin siber saldırı gerçekleştirilmiş. Küresel ölçekte ise son 10 yılda siber saldırıların 27 kat arttığı ve dünyada günde ortalama 1,6 milyon siber saldırının yaşandığı belirtiliyor. Bu açıdan, küresel bir ağa sahip olan lojistik sektörünün riski de küresel ölçekte değerlendiriliyor.

SİBER ATAK RİSK DEĞERLENDİRME VE GÜVENLİK ZORUNLULUĞU

Lojistik sektörü, siber saldırıların ciddiyetini, 2007 yılı ortasında Maersk Line'in uğradığı hack saldırı sonrası dört terminalinde operasyonlarını durdurması ve 300 milyon dolarlık zarara

Information and data have become more valuable in competition in the new era. For this reason, cyberspace has become an area where states, not companies, are at war in recent years. Turkey is among the world's top three countries that are most exposed to cyberattacks. According to the data published by the National Cyber Incidents Response Center, which has entered into service this year, Turkey is exposed to between 450-500 cyberattacks daily and the large-scale cyberattacks against the country have doubled in a year. Turkey was exposed to 150 thousand cyberattacks in 2019. On a global scale, it is stated that cyberattacks have increased 27 times in the last 10 years and an average of 1.6 million cyberattacks occur in the world per day. In this respect, the risk of the logistics industry, which has a global network, is also evaluated on a global scale.

THE OBLIGATION OF CYBER ATTACK RISK ASSESSMENT AND SECURITY

The logistics industry understood the seriousness of cyberattacks after Maersk Line was hacked and its operations at four terminals stopped and



uğramasıyla anladı. Maersk, saldırı sonucu tüm dünya genelinde 4 bin sunucu ve 45 bin bilgisayarı formatlayarak yeniden kurulumunu sağladı ve 2 bin 500 uygulamayı yeniden yükledi. Bu saldırıdan birkaç ay sonra, hızlı kargo şirketi TNT de benzer saldırıya maruz kalarak 300 milyon dolar zarar ettiğini açıklamıştı.

Ancak bu siber saldırılar, lojistik sektöründe bir ilk değildi. Daha önce de dünyanın çeşitli limanlarına ve gemilerine benzer saldırılar yapılmıştı fakat saldırının dünyanın en büyük taşımacılık firmalarına yapılmış olması ve oluşturduğu maliyet, konunun bir anda sektörün gündemine oturmasını sağladı. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), ISM Code gereğince 1 Ocak 2021 tarihine kadar denizcilik şirketlerinin SMS manuellere "Siber Atak Risk Değerlendirme ve Güvenlik" bölümünün eklenmesi zorunluluğu getirdi. Ayrıca bu konuda kılavuzlar yayımlamaya başladı. Klas kuruluşu DNV GL ise Kasım 2017'de dünyada ilk defa siber güvenlik kapsamlı tip onay sertifikası vermeye, sigorta şirketleri de poliçelerine siber riskleri eklemeye başladı.

suffered a loss of \$ 300 million in the middle of 2007. After the attack, Maersk formatted 4.000 servers and 45.000 computers worldwide and reinstalled them, 2.500 applications were reinstalled, as well. A few months after this attack, the fast cargo company TNT also announced that it had suffered a similar attack and lost \$ 300 million.

These cyberattacks were not the first attacks against the logistics industry. There have been similar attacks to various ports and ships in the world before, but the fact that the attack was made to the biggest transportation companies in the world and the cost it caused have suddenly put it on the agenda of the industry. According to ISM Code, International Maritime Organization (IMO) obliged the maritime companies to add "Cyber Attack Risk Assessment and Security" section to their SMS manuals until January 1, 2021. It also started to publish guides on this issue. The class organization DNV GL started to issue a type approval certificate on cybersecurity in November 2017. Insurance companies have also started to add cyber risks to their policies.

LOGISTICS IS AMONG THE TOP THREE MOST CYBERATTACKED INDUSTRIES

The logistics industry, which has experienced a transformation with digitization, is among the industries that are under the threat most with the risk of cyberattacks brought by digitization. According to the report published by Mimecast, which offers cybersecurity solutions, transportation, storage and delivery industries are among the top three industries targeted by government-backed hackers. The report emphasizes that there are expectations that attacks on international maritime transport will increase. The reason for this is undoubtedly the fact that ship technology is connected to satellite systems quite much.

The maritime industry uses technology and software at a high level in all areas from ships to terminals. A ship uses positioning systems (GPS), electronic chart display and information system (ECDIS),

dynamic positioning (DP) systems, automatic identification systems (AIS), global maritime distress and safety system (GMDSS), radar equipment, voyage data recorders (VDRs) and many more systems like these. This makes the industry an open target for hackers.

SMES HAVE A HIGHER RISK

According to Microsoft, 43 percent of cyberattacks around the world today are against small businesses. Although security is one of the primary needs, it is a very costly element and SMEs find it hard to obtain it with their capitals. There are also important alternatives for SME-level companies. There are global solutions that eliminate most of the risks a business can face. For example, services that receive

DNV GL ise Kasım 2017'de dünyada ilk defa siber güvenlik kapsamlı tip onay sertifikası vermeye, sigorta şirketleri de poliçelerine siber riskleri eklemeye başladı.

DNV GL started to issue a type approval certificate on cybersecurity in November 2017. Insurance companies have also started to add cyber risks to their policies.



LOJİSTİK EN ÇOK SALDIRIYA UĞRAYAN İLK ÜÇ SEKTÖR ARASINDA

Dijitalleşmeyle birlikte dönüşüm yaşayan lojistik sektörü, bunun sonucunda siber saldırı riskiyle en fazla tehdit altında olan sektörler arasında yer alıyor. Siber güvenlik çözümleri sunan Mimecast'ın yayınladığı rapora göre; taşımacılık, depolama ve teslimat, devlet destekli hackerların en çok hedef aldığı ilk üç sektör arasında yer alıyor. Raporda, uluslararası deniz taşımacılığına yönelik saldırıların artacağına dair beklentilerin olduğuna vurgu yapılıyor. Bunun nedeni de hiç şüphesiz, gemi teknolojisinin uydu sistemlere çok fazla bağlı olması.

Denizcilik sektörü, gemilerden terminallere kadar her alanda teknolojiyi ve yazılımları üst seviyede kullanıyor. Bir geminin konumlandırma sistemleri (GPS), elektronik harita gösterge bilgi sistemleri (ECDIS), dinamik konumlandırma (DP) sistemleri, otomatik tanıma sistemleri (AIS), küresel deniz tehdit ve güvenlik sistemleri (GMDSS), radar ekipmanları, sefer veri kayıt cihazları (VDRs) ve bunlar gibi birçok sistem kullanıyor. Bu durum, sektörü hackerlar için açık hedef haline getiriyor.

KOBİ'LERİN RİSKİ DAHA FAZLA

Microsoft'a göre, bugün dünya genelinde gerçekleşen siber saldırıların yüzde 43'ü küçük işletmelere karşı gerçekleştiriliyor. Güvenliğin, birincil ihtiyaçlardan biri olmasına rağmen çok maliyetli bir unsur olması KOBİ'lerin sermayesi ile bunu sağlamasını zorlaştırıyor. KOBİ düzeyindeki firmalar için önemli alternatifler de bulunuyor. Bir işletmenin yüzleşebileceği risklerin çoğunu ortadan kaldıran global çözümler mevcut. Örneğin gelen trafiği üzerine alan ve işletmelerin dışarıdan erişilebilir sunucularını kendi ardında gizleyen servisler, KOBİ'ler için oldukça ideal çözümler.

E-ticaret, pazarlama, sipariş yönetimi gibi ihtiyaçlar için alınan hazır yazılımların çoğunda önemli zafiyetler olduğu belirtiliyor. Özellikle networklere sahip ve uzaktan çalışmanın yaygın olduğu lojistik sektöründe küçük ve orta boy işletmelerin bilgi sızıntıları ve çeşitli virüslere maruz kalma riskinin çok yüksek olduğu belirtiliyor.

Ağ teknolojileri şirketi Cisco'nun yayınladığı 2018 Siber Güvenlik Raporu'nda; siber güvenlik yatırımı konusunda, şirketlerin yüzde 39'u otomasyona, yüzde 34'ü makinelere, yüzde 32'sinin ise yapay zekaya yatırım yaptığına vurgu yapılıyor. Rapora göre, saldırıları yaşam süresi olarak azaltmak için özellikle yapay zeka ve makine öğrenimi konularına odaklanılması ve ilgili konuda yatırımların devam ettirilmesi gerektiği vurgulanıyor. ■

incoming traffic and hide businesses' externally accessible servers behind themselves are ideal solutions for SMEs.

It is stated that there are important weaknesses in most of the ready software purchased for needs such as e-commerce, marketing, and order management. It is stated that small and medium-sized enterprises have a high risk of information leaks and exposure to various viruses, especially in the logistics industry, where there are networks and remote work is common.

According to the cyber security report published by the network technologies company Cisco in 2018, 39 percent of companies invest in automation, 34 percent in machinery and 32 percent in artificial intelligence in terms of cybersecurity investment. The report emphasizes that in order to reduce the attacks for a lifetime, it is necessary to focus especially on artificial intelligence and machine learning and to continue investments on the related subject. ■

ALINABİLECEK BASİT ÖNLEMLER

Bilgisayar üzerinden yapılan tüm iletişimler şifreli yapılmalı. Ekip içi iletişimde kullanıcı adı/şifre paylaşmak gerektiği için e-posta, WhatsApp ve Slack gibi uygulamaların yerine Dropbox gibi servisler kullanılmalı.

Ofis kaynaklarına ortak bilgisayar üzerinden bağlanılmamalı, ve bağlanıldığında da SSL VPN kullanılmalı. Çalışanların şifre konusunda da güçlü ve kırılması zor şifreler oluşturması önemli. Gelen e-postaların bağlantılarının güvenliği teyit edilmeli ve antivirüs yazılım kullanılmalı. Belirli aralıklarla da sistemlerin güncellenmesi büyük önem taşıyor.

THE SIMPLE MEASURES THAT CAN BE TAKEN

All communications via the computer must be encrypted. Since it is necessary to share a username / password in team communication, services such as Dropbox should be used instead of applications such as e-mail, WhatsApp and Slack.

Office resources should not be connected on a common computer and SSL VPN should be used when connected. It is important for employees to create strong and hard-to-crack passwords when it comes to passwords. The security of the connections of incoming e-mails should be confirmed and antivirus software should be used. Updating the systems at certain intervals is of great importance.

Mesafeler Bizimle Çok Kısa

Karaağaç Mah. Yiğittürk Cad. No: 22A/1 Büyükçekmece / İstanbul
T: +90 212 889 20 88 | info@transtas.com | www.transtas.com
İstanbul / TÜRKİYE | Düsseldorf / ALMANYA | Priştine / KOSOVA
Kahire / MISIR | Dammam / SUUDİ ARABİSTAN | Doha / KATAR



TRANSTAŞ
GLOBAL LOGISTICS

Moving Forward

DIŞ TİCARETTE KİSMİ YÜKLEME

PARTIAL SHIPMENT IN FOREIGN TRADE PARTIAL SHIPMENT ALLOWED/NOT ALLOWED

Dış ticarete kısmi yüklemelere izin verilip/verilmemesi kuralı yanlış anlaşıldığında ekstra zaman kaybı ve maliyet oluşması söz konusu.

When the rule of whether to allow / not allow partial shipment in foreign trade is misunderstood, an extra time loss and extra cost emerge as the case in point.



Ahmet AYTOĞAN
info@ahmetaytogan.com

Lojistik sektöründe doğru bilinen yanlışlardan biri de, akreditif ve/veya ticari sözleşme kuralı olarak karşımıza çıkan konu başlığımız “partial shipment allowed/ not allowed” yani kısmi yüklemelere izin verilip/verilmemesi kuralıdır. Burada önemli olan kısmi yüklemeye ne kastedildiğidir. Bu kural, ithalatçı firmanın istemi ile ithalatçının bankası tarafından akreditiflerde yer almaktadır. Genelde bu kuraldan anlaşılan, ticarete konu eşyanın başka eşyalarla birlikte ortak bir taşıma kabında gönderilmesinin serbest olması ya da yasaklanmasıdır. Bu yanlış bir algıdır ve kastedilen de bu değildir.

Örneğin kısmi yükleme yasaklanıyorsa; böyle anlaşıldığında en büyük sorun bir konteyneri doldurmaya yetmeyecek miktarda dış satımı söz konusu olan eşya için konteyner rezervasyonu yapılmasında ortaya çıkmaktadır. Gereksiz yere o konteyner gerçek hacminden oldukça az bir eşya için rezerve edilmiş olur. Oysa kural doğru anlaşılrsa, bu eşya ile birlikte taşınabilecek eşyalar da aynı konteynerde olabilecek ve lojistik maliyeti ciddi anlamda azalacaktı. Bunun için gereken ise konteyneri konsolide eden bir profesyonel taşımacı bulmak olacaktır. Bu işleme grupaj, konsolidasyon ve işlemi organize edene ise konsolidatör diyoruz. Konteyner taşımacılığında ise bu işlemi taşıma senetlerine LCL (Less than container load) şeklinde yazarak ifade ederiz.

Bu kuralın gerçek amacı dış satım konu olup üzerinde anlaşılan miktar eşyanın farklı zamanlarda farklı taşıma araçları ile gönderilmesini önlemektir. Örneğin 100 ton rulo sac ticareti söz konusu ise bu miktarın kısımlar halinde değil, bir bütün olarak gönderilmesi amaçlanmaktadır. Bu konuda başvuru kaynağımız yine ICC UCP 600 ve ICC ISBP 745 belgeleridir.

Önce ICC UCP 600'deki ilgili maddelere ve “partial shipment allowed” kısmi yüklemeye izin verilen kurala bakalım.

One of the false facts in the logistics industry is the title of our subject “partial shipment allowed / not allowed”, which appears as the letter of credit and/or commercial contract rule. What is important here is what is meant by partial shipment. This rule is included in the letter of credit by the importer's bank at the request of the importer company. It is generally understood from this rule that it is free or prohibited to send the good subject to trade in the same container with other goods. This is a false perception and that is not what is meant with this rule.

For example, if it is perceived that partial shipment is prohibited, the biggest problem arises during making a container reservation for goods that are not in a sufficient amount to fill a container. In this case, that container is reserved for goods less than its actual volume unnecessarily. However, if the rule was perceived correctly, the goods that could be shipped together with this good would also be in the same container and the logistics costs would be significantly reduced. What is necessary for this is to find a professional shipper that consolidates the container. We call this process groupage and the one who organizes the consolidation and the process a consolidator. In container shipment, we express this process by writing LCT (Less than container load) in the bill of lading.

The real purpose of this rule is to prevent the agreed amount of goods that are subject to foreign trade from being shipped by different means of transportation at different times. For example, if we are talking about the trade of 100 tons of rolled sheet, this amount is intended to be sent as a whole, not in parts. Our reference source in this regard is ICC UCP 600 and ICC ISBP 745 documents again.

First, let's look at the related articles in ICC UCP 600 and the rule in which partial shipment is allowed.



ICC UCP MADDE 31 KİSMİ KULLANIMLAR VEYA KİSMİ YÜKLEMELER

a) Kısmi kullanımlara veya kısmi yüklemelere izin verilir.
b) Aynı taşıma aracıyla ve aynı sefer için başlayan sevkiyatı kanıtlayan birden fazla taşıma belgesi takımından oluşan bir ibraz, belgeler farklı yükleme tarihleri veya farklı yükleme limanları, farklı teslim alma veya sevk yerleri gösterse bile aynı varış yerini göstermeleri kaydıyla kısmi yükleme konusu belgeler olarak görülmeyecektir. İbraz birden fazla taşıma belgesi takımından oluştuğu takdirde bu belgelerde gösterilen yükleme tarihlerinden en geç olanı yükleme tarihi olarak alınacaktır.

Aynı taşıma şekli dahilinde birden fazla taşıma aracına yapılan yüklemeyi kanıtlayan bir veya birden fazla taşıma belgesi takımından oluşan bir ibraz, taşıma araçlarının aynı varış yerine doğru aynı gün yola çıktığını gösterse bile kısmi yüklemeyi kapsayan bir ibraz olarak görülecektir.

Yukarıdaki içerikten de anlıyoruz ki akreditif açıkça kısmi yüklemeyi yasaklamamışsa (partial shipment not allowed) bir sorun görünmüyor. Hatta birden fazla taşıma senedi söz konusu olsa dahi aynı varış noktasını gösteriyorsa sorun yok. Ama yine de fatura içeriği ve konşimento içeriğine dikkat etmeliyiz, akreditifte olmayan eşya ne olursa olsun fatura ve konşimentoda bahsi geçmemelidir.

ICC UCP ARTICLE 31 PARTIAL DRAWINGS OR SHIPMENT

a) Partial drawings or shipment are allowed.
b) A presentation consisting of more than one set of transport documents evidencing shipment commencing on the same means of conveyance and for the same journey, provided they indicate the same destination, will not be regarded as covering a partial shipment, even if they indicate different dates of shipment or different ports of loading, places of taking in charge or dispatch. If the presentation consists of more than one set of transport documents, the latest date of shipment as evidenced on any of the sets of transport documents will be regarded as the date of shipment.

A presentation consisting of one or more sets of transport documents evidencing shipment on more than one means of conveyance within the same mode of transport will be regarded as covering a partial shipment, even if the means of conveyance leave on the same day for the same destination.

We understand from the content above that if the letter of credit has not explicitly prohibited partial shipment (partial shipment not allowed), there is no problem. Even if there is more than one bill of lading, it does not pose any problem if it shows the same destination. Still, we should pay attention to the content of the invoice and the bill of lading; the goods that are not listed in the letter of credit should not be mentioned on the invoice and the bill of lading.

ICC ISBP 745

C12 bir fatura, (UCP 600'ün 30 (b) fıkrasında şarta bağlanan durum dışında) fazla yükleme göstermeyecektir veya akreditifte istenmeyen malları, hizmetleri veya yapılan işleri göstermeyecektir. Bu husus akreditifte istenen mal, hizmet veya yapılan işlere ek miktarların veya numuneler ve reklam malzemelerinin bedelsiz oldukları belirtilerek faturaya dahil edilmesi durumunda da uygulanır. Örneğin bu durumda akreditif konusu olup vesaike iliştilen konşimentoda şu şekilde bir ibare rezerv konusu olacaktır: "PART LOAD WITH BL NUMBER 1ABC CARGO TO BE DELIVERED AGAINST JOINT PRESENTATION OF BL NOS 1ABC AND 2XYZ, NO SEPERATE DELIVERY."

Ancak ICC ISBP 745'te olan farklı bir maddenin bilinmesinde çok büyük fayda vardır;

C14 akreditifte mal miktarı belirtilmediğinde ve kısmi yükleme yasaklandığında, akreditif tutarından yüzde 5'e kadar daha az tutarda düzenlenen bir fatura, bir kısmi yükleme olarak değil, mal miktarının tamamını kapsamış olarak dikkate alınacaktır. Yani C14 maddesi kapsamında bir işlem yükleme yapıyorsa bu bankalarca rezerv olarak görülmeyecektir.

Şimdi ise "partial shipment not allowed" yani kısmi yüklemeye izin verilmemesi kuralına bakalım.

**MADDE 32
KISIMLAR / PARTİLER
HALİNDE KULLANIMLAR
VEYA YÜKLEMELER**

Akreditifte bir kullanımın veya yüklemenin verilmiş olan süreler içinde kısımlar/ partiler halinde yapılması şarta bağlandığı ve herhangi bir kısım/ parti o kısım/parti için izin verilen süre içinde kullanılmadığı veya yüklenmediği takdirde o kısım/parti ve onu izleyen herhangi bir kısım/parti için akreditifin kullanımı son bulur. Burada dikkat edilecek konu yukarıda görüldüğü gibi akreditifle net olarak belirlenen tarihlere uyumdur. Aksi halde bahsi geçtiği gibi akreditifin kullanımı son bulur ve akreditifin güvencesi ortadan kalkar.

Yukarıda görüldüğü gibi bu maddenin amacının eşyanın konsolide edilip edilmemesi ile alakası yoktur. Ama yine de biliyoruz ki eğer bir akreditif kapsamında FCL (full container load) yükleme yapıyorsak doğaldır ki o akreditif ve fatura da konu edilmeyen bir başka eşya o konteynere yüklenmemelidir. Bu numune veya bedelsiz eşya olsa dahi yüklemek ve konşimentoları birbirleri ile ilişkilendirmek bankalarca rezerv sebebidir. ■

ICC ISBP 745

C12 An invoice is not to indicate overshipment (except as provided in UCP 600 sub-article 30) or goods, services or performance not called for in the credit. This applies even when the invoice includes additional quantities of goods, services or performance as required by the credit or samples and advertising material and are stated to be free of charge. For example, in this case, an expression as follows will be the subject of discrepancy in the bill of lading which is the subject of the letter of credit and which is attached to the document: "PART LOAD WITH BL NUMBER 1ABC CARGO TO BE DELIVERED AGAINST JOINT PRESENTATION OF BL NOS 1ABC AND 2XYZ, NO SEPERATE DELIVERY."

However, it would be very beneficial to be aware of a different article in ICC ISBP 745;

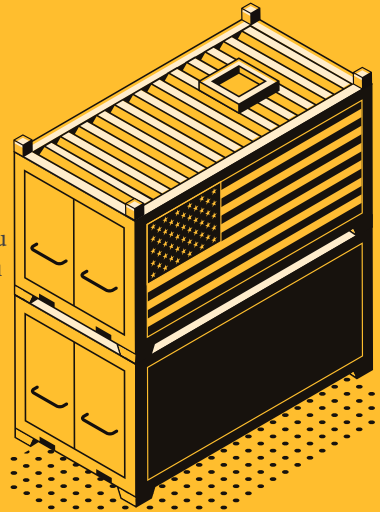
C14 When no quantity of goods is stated in the credit, and partial shipments are prohibited, an invoice issued for an amount up to 5% less than the credit amount will be

considered to cover the full quantity and not a partial shipment. In other words, if a shipment is being done within the scope of article C14, it will not be regarded as a discrepancy by banks. Now, let's take a look at the rule of "partial shipment not allowed".

**ARTICLE 32
DRAWINGS OR SHIPMENT
BY INSTALMENTS**

If a drawing or shipment by instalments within given periods is stipulated in the credit and any instalment is not drawn or shipped within the period allowed for that instalment, the credit ceases to be available for that and any subsequent instalment. The point to be considered here is as seen above is the compliance with the dates determined precisely by the letter of credit. Otherwise, as mentioned, the letter of credit terminates and the guarantee of the letter of credit ceases.

As seen above, the purpose of this article has nothing to do with whether the item is consolidated or not. However, we still know that if we are loading as FCL (full container load) within the scope of a letter of credit, another good that is not included in that letter of credit and invoice should not be loaded in that container, naturally. Even if this is a sample or free item, loading and relating the bills of lading is a reason for discrepancy. ■



Sekiz Yuldur Birlikte
Hep Daha İyiye



EXW (FABRİKADA TESLİMAT TESLİM) VE DDP (TESLİM EDİLEN ÜCRET ÖDENMİŞ)

Ülke ihracatında beyannamelerin yaklaşık yüzde 32'si EXW teslim şekliyle gerçekleştirilirken EXW'nin diğer uçtaki karşılığı ise alıcıya en az sorumluluk yükleyen DDP teslim şeklidir. EXW kurallarına uygun olarak, alıcı hem ithalat hem de ihracat prosedürlerinden sorumlu olduğu için özellikle ihracat yapılan ülkede yerleşik bir şirket değilse, ihracat işlemlerinde güçlüklerle karşılaşabiliyor. EXW için Incoterms 2020'nin "Açıklayıcı Notlar" bölümünde, ihracat yapmak isteyen alıcı için FCA'nın (Serbest Taşıyıcı) daha uygun olduğu vurgulandı.

DDP kurallarına göre ise satıcı hem ihracat hem de ithalat işlemleri yapmakla yükümlü olduğundan satıcı, ithalatçı ülkede yerleşik bir şirket değilse, çeşitli zorluklarla karşılaşabiliyor. Incoterms 2020 kuralları ile, satıcının ithalat prosedürlerini yerine getirmesini ve hazırlanmasını sağlamak için DAP (Yerinde Teslim Edildi) teslimat yöntemini seçmenin sözleşme taraflarının yararına olacağı belirtildi.

FCA (TAŞIYICIYA MASRAFSIZ TESLİM)

Uluslararası ticari işlemlerin yaklaşık yüzde 40'ının gerçekleştiği FCA kuralı ile teslim yönteminde, satıcı gümrük prosedürlerini tamamladığı anda malları belirlenen tarih ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine aktarıyor ve bu andan itibaren mallarla ilgili tüm maliyet ve riskler alıcıya geçiyor. Tüm taşıma türlerinde kullanılabilen FCA teslim şeklinde, özellikle denizyoluyla yapılan taşımalarda mallar yüklenmeden satıcının sorumluluğu bitiyor. Ancak özellikle akreditifli ödeme yönteminde bankalar, satıcıdan yükleme bildirimini içeren bir konşimento talep ediyor ve satıcının teslimat yükümlülüğü mallar gemiye yüklenmeden önce tamamlandığından sorun oluşuyor. Incoterms 2020, yeni düzenleme ile ek bir seçenek sundu. Taraflar kabul etmişse satıcı, alıcıdan malların yüklendiğini belirten taşıma belgesi içeren bir konşimento talep etme hakkına sahip oldu. Böyle bir talepte bulunulduğunda satıcı, yükleme kaydı olan bir konşimento alabilir. Bu durumda satıcı, bu konşimentoyu bankalar aracılığıyla alıcıya göndermekle sorumludur.

EXW (EX WORKS) AND DDP (DELIVERED DUTY PAID)

While 32 percent of the declarations are made with EXW delivery method in the exports of the country, its equivalent in the other end is DDP delivery method, which burdens the least responsibility on the buyer. In accordance with EXW rules, since the buyer is responsible for both import and export procedures, he may encounter difficulties in export transactions, especially if it is not an established company in the export country. In the "Explanatory Notes" section of Incoterms 2020 for EXW, it is emphasized that FCA (Free Carrier) is more appropriate if the buyer wishes to perform export.

When it comes to DDP rules, since the seller is obliged to perform both export and import transactions, it may encounter various difficulties if the seller is not an established company in the import country. With the Incoterms 2020 rules, it is stated that it will be in the benefit of the contracting parties to choose DAP (Delivered At Place) delivery method to ensure that the seller is able to carry out import procedures and that the place of delivery is the same place of destination.

FCA (FREE CARRIER)

In the method of delivery with FCA rule, where approximately 40 percent of international commercial transactions take place, once the seller completes the customs procedures, he transfers goods to the supervision of the first carrier at the designated date and place and from this moment all costs and risks related to the goods pass to the buyer. In FCA delivery method, which can be used in all types of transportation, the responsibility of the seller ends before the goods are loaded, especially in sea transports. However, especially in the payment method with letter of credit, banks request a bill of lading with an onboard notation and this can be a problem as the seller's obligation to deliver is completed before the goods are loaded to the ship. Incoterms 2020 offers an additional option with the new regulation; if the parties have agreed, the buyer has the right to request a bill of lading, which includes a transport document stating that the goods have been loaded to the seller. By making such a request, the seller may receive a bill of lading with a loading record. In this case, the seller is responsible for sending this bill of lading to the buyer via banks.



INCOTERMS 2020'DE HASARIN GEÇİŞİ

Kısaltması "C" ile başlayan teslim şekilleri dışındaki tüm teslim şekillerinde belirlenen yer, malların teslim edildiği yeri, yani hasarın satıcıdan alıcıya geçtiği yeri belirtir. Satıcı, malların varma yerine ulaşıp ulaşmadığına bakılmaksızın teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olur.

Malların gemiye yüklenmesi, taşıyıcıya tevdi edilmesi veya taşıyıcının tasarrufuna bırakılması malların satıcı tarafından alıcıya teslim edildiği ana işaret eder. Bu an, hasarın satıcıdan alıcıya geçtiği andır.



RISK TRANSFER IN INCOTERMS 2020

The place specified in all forms of delivery except the delivery methods whose abbreviation starts with "C" indicates the place where the goods are delivered, that is, the place where the damage passes from the seller to the buyer. The seller fulfills his delivery obligation regardless of whether the goods arrive at the destination. The loading or transfer of the goods to the carrier or handing over the goods or leaving the goods to the disposal of the carrier indicates the moment the goods are delivered to the buyer by the seller. This is the moment when the damage passes from the seller to the buyer.

CIF (MALİYET, SİGORTA VE NAVLUN) VE CIP (ÜCRETLİ TAŞIMA VE SİGORTA ÖDENMİŞ) TESLİMAT YÖNTEMLERİNDE FARKLI DÜZEYLERDE SİGORTA KAPSAMI

Incoterms 2010'a göre, CIF ve CIP teslimat kuralları standart bir minimum garantiye sahipti ve dar kapsamlı bir nakliyat sigortasını ifade ediyordu. Incoterms 2020'de yapılan revizyonlarla, CIP teslimat yöntemiyle sağlanan sigorta teminat limiti "tüm riskler" olarak artırılarak taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça CIF ve CIP teslimat yöntemleri için farklı asgari sigorta garantileri getirildi. Buna ek olarak Incoterms 2020 kurallarına göre, taraflar satış sözleşmelerinde özel bir düzenleme yaparak her iki dağıtım yöntemi için daha yüksek veya daha düşük bir teminat limiti belirleyebilecek.

DAT (TERMINALDE TESLİM EDİLDİ) KISALTMASININ DPU OLARAK DEĞİŞTİRİLMESİ

DAT teslim yöntemi "Terminalde Teslim" anlamına gelirken, bu kısaltma Incoterms 2020 tarafından DPU "Belirtilen Yerde Boşaltıldığında Teslim" olarak değiştirildi. Incoterms

INSURANCE COVERAGE AT DIFFERENT LEVELS IN CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT) AND CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO) DELIVERY METHODS

In accordance with Incoterms 2010 rules, CIF and CIP delivery rules had a standard minimum guarantee and referred to a narrow scope of transport insurance. With the revisions made in Incoterms 2020, the insurance coverage limit provided by CIP delivery method has been increased to the so-called "all risks" and different minimum insurance guarantees have become applicable for CIF and CIP delivery methods unless otherwise agreed by the parties. Besides, in accordance with Incoterms 2020 rules, the parties are free to decide a higher or lower collateral limit for both delivery methods.

CHANGING THE ABBREVIATION DAT (DELIVERED AT TERMINAL) TO DPU

While DAT delivery method means Delivery at Terminal, this abbreviation has been changed by Incoterms 2020 to DPU, as Delivery at Place Unloaded at the specified location. In Incoterms 2010 rules, since the abbreviation DAT



2010 kurallarında, DAT kısaltması teslimatın yalnızca terminalde yapılabileceği anlamına geldiğinden, teslimatın herhangi bir yerde yapılabileceğini vurgulamak için Incoterms 2020’de “terminal” terimi kısaltmadan çıkarıldı. Bu teslim şeklinin en önemli özelliği eşyanın boşaltılmasını zorunlu tutmasıdır. Incoterms 2020’ye göre, malların teslimat yeri bir terminal değilse, satıcının malları teslim etmek istediği yerin, malların boşaltılması için uygun olduğundan emin olunması gerektiği vurgulandı.

MALİYETLERİN TAHSİSİ

Güvenlik gereklilikleri Incoterms 2020’de daha ayrıntılı olarak ele alınarak her bir maddeye göre, taşıma ve ihracat / ithalat için gerekli gümrük prosedürlerini düzenleyen hükümler; bu yükümlülüklerin taraflar arasında paylaşılması hükümlerine dahil edildi. Ayrıca Incoterms 2010’da yer alan “Guidance Notes”ın yerine kullanıcılar için daha kolay şekilde tasarlanmış olan “Explanatory Notes for Users” eklendi. Incoterms 2020’nin getirdiği yeniliklerden bir diğeri ise, teslimat yöntemleriyle ilgili tüm maliyetlerin “Maliyetlerin Tahsisi” olarak tek bir listede yer alması oldu. ■

means that delivery can only be made at the terminal, the term has been modified in Incoterms 2020 to emphasize that delivery can be made anywhere and the term of “terminal” is omitted from the abbreviation. The most important feature of this delivery method is that it requires the unloading of the goods. According to Incoterms 2020, if the place of delivery of the goods is not a terminal, the seller must ensure that the place where he intends to deliver the goods is suitable for the unloading of the goods.

ALLOCATION OF COSTS

Safety requirements are discussed in more detail in Incoterms 2020 and in accordance with each clause, provisions regulating the customs procedures required for transportation and export / import are included within the provisions for the sharing of these obligations between the parties. Besides, “Explanatory Notes for Users”, which is designed to be easier for users, has replaced “Guidance Notes” in Incoterms 2010. One of the innovations introduced by Incoterms 2020 is that all costs related to delivery methods are listed under a single costs list as “Allocation of Costs”. ■

INCOTERMS 2020 - YÜKÜMLÜLÜKLER VE RİSK TABLOSU											
	Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan		Deniz/İç Su Taşımalarnı Kapsayan				Tüm Taşıma Türlerini Kapsayan				
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP
	Ex Works (İç Yerde Teslim)	Free Carrier (Taahhütçüye Masrafsız Teslim)	Free Alongside Ship (Gemi Doğrudan Masrafsız Teslim)	Free On Board (Gemide Masrafsız Teslim)	Cost & Freight (Masraflar ve Navlun Dahil Teslim)	Cost Insurance & Freight (Masraflar Sigorta ve Navlun Dahil Teslim)	Carriage Paid To (Taşıma Ücreti Ödenmiş Teslim)	Carriage Insurance Paid To (Taşıma Ücreti ve Sigorta Ödenmiş Teslim)	Delivered At Place (Belirtilen Yerde Teslim)	Delivered At Place Unloaded (Belirtilen Yerde Eşya Boşaltılmış Teslim)	At Named Place (Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)
Hasarın Geçişi	Alicinin Tasarrufunda	Alicinin Taşıma Aracında	Gemi Doğrudan	Gemi Güvertesinde	Gemi Güvertesinde	Gemi Güvertesinde	Taahhütçüde	Taahhütçüde	Belirtilen Yerde	Belirtilen Yerde Boşaltılmış	Belirtilen Yerde
Ücretler/Masraflar											
Paketleme	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Yükleme Ücretleri	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Liman veya Belirlenen Yerde Teslim	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
İhracat Prosedürleri	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Çıkış Terminal Ücretleri	Alicisi	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Araca Yükleme	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Taşıma Masrafları	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Sigorta	*	*	*	*	*	Satıcı	*	Satıcı	*	*	*
Varış Terminal Ücretleri	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
İthalat Prosedürleri	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Alicisi	Satıcı

* Satıcının alıcıya karşı sigorta sözleşmesi yapmak yükümlülüğü yoktur.

3E İç ve Dış Ticaret Taşımacılık ve Danışmanlık Ltd. Şti.
www.3edisticaret.com

3K Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.3klogistics.com

3S Transport ve Lojistik Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.3stransport.com

4M Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.4mlojistik.com

A. Hartrödt Turkey Lojistik Ltd. Şti.
www.hartrödt.com

A. Rıza Kinay Vapur Acenteliği ve Tic. A.Ş.
www.kinaygroup.com

Advance Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.
www.advance-international.com

Afro Türk Logistics Nak. Tur ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.afroturklogistics.com

Agemar Global Lojistik Denizcilik Turizm
Pazarlama ve Tic. A.Ş.
www.agl-agemar.com

Agility Lojistik A.Ş.
www.agilitylogistics.com

AGL Global Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.akangl.com.tr

Air Tech Kargo Taşımacılık Ltd. Şti.
www.airtechkargo.com

Airon Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.
www.airon.com.tr

Akça Nakliye İnşaat Tekstil Petrol Pazarlama
Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.akcanakliyat.com

Akın Ulus Nak. İnş. Turizm Gıda San. Tic. Ltd. Şti.
www.akinulusnak.com

Aktifped Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.
www.aktifped.com.tr

Alfa Grup İth. İhr. Ulus. Nak. San. Dış. Tic. Ltd. Şti.
www.alfagrup.net

Alfa Kara Hava ve Deniz Taşımacılığı A.Ş.
www.alfafreight.com

Alışan Lojistik A.Ş.
www.alisangroup.com

Almo Petrol Ürünleri Antrepoculuk ve Lojistik Hizmetleri
Dış Tic. Ltd. Şti.
www.almogrup.com

Altun Lojistik A.Ş.
www.altunlojistik.com.tr

Alyans Gemi Kiralama ve Denizcilik A.Ş.
www.allyans.com

Ande Lojistik Hizmetleri İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.andelog.com

Ankor Uluslararası Taşımacılık Konteyner Hizmetleri ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.anchorlogistics.com.tr

Ans Kargo Lojistik Taş. ve Tic. Ltd. Şti.
www.anscargo.com

APL Taşımacılık ve Lojistik Ltd. Şti.
www.aplogistics.com

Aramex International Hava Kargo ve Kurye A.Ş.
www.aramex.com

Arem Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.aremlojistik.com

Aren Gümrük Müşavirliği Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.arenmumrukleme.com.tr

Argo Freight Lojistik A.Ş.
www.argo.com.tr

Ariya Lojistik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.ariyalojistik.com

Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.
www.arkasdenizcilik.com.tr

Arkas Lojistik A.Ş.
www.arkaslojistik.com.tr

Armada Denizcilik Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.
www.armadalogistics.com

As-Av Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş.
www.asavtrans.com

Ase Asya Afrika Hızlı Kargo ve Dağıtım A.Ş.
www.ase.com.tr

Asel Trans Dış Ticaret Eğitim Sistemleri İmalat
ve Danışmanlık Ltd. Şti.
www.aseltrans.com.tr

Asem Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.
www.asegumruk.com

Asgroup Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.asgrouptransport.com

Asiapac Turkey Taşımacılık A.Ş.
www.theasiapac.com

Assan Lojistik A.Ş.
www.assanlojistik.com.tr

Asset Lojistik A.Ş.
www.assetgrup.com.tr/tr-TR

Ast Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.astturkey.com

Asyaport Liman A.Ş.
www.asyaport.com

Ata Freight Line Ltd. Şti.
www.atafreight.com

Atako Taşımacılık Denizcilik A.Ş.
www.atako.com.tr

Atat Taşımacılık Çözümleri A.Ş.
www.ataatransport.com

ATC Grup Ulus. Nak. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.atcgrup.com.tr

ATF Forvarderlik Ltd. Şti.
www.atfturkey.com.tr

Atılım Ulus. Nak. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.atilimcargo.com

Atlantis Global Line Lojistik Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.atlig.com

Atlasjet Havacılık A.Ş.
www.atlasjlb.com

Atlastrans Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.atlastrans.com.tr

Atos Denizcilik Taşımacılık Tic. A.Ş.
www.atos.com.tr

Aygen Global Lojistik ve Gümrük Müş. Ltd. Şti.
www.aygen.com.tr

B2C Direct İthalat İhracat Hizmetleri A.Ş.
www.gob2c.com

Balkan Kara Taşımacılığı Kuyumculuk Tic. Ltd. Şti.
www.rumeligmumruk.com

BALO Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar A.Ş.
www.balo.tc

Barsan Global Lojistik A.Ş.
www.barsan.com

Bati Nakliyat ve Tic. A.Ş.
www.batigroup.com.tr

Batu International Lojistik İç ve Dış Tic. A.Ş.
www.batulogistics.com

Baytur Ulus. Taş. ve Loj. Hizm. Tic. Ltd. Şti.
www.bayturtransport.com

BBL Transport A.Ş.
www.bbl-transport.com

BDP International Lojistik Ltd. Şti.
www.bdpinternational.com

Bergen International Movers Lojistik A.Ş.
www.bergen.com.tr

Bertan Lojistik San. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.bertanlogistics.com

Bertschi Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.bertschi.com

BHS Uluslararası Taşımacılık İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.bhsfreight.com

BISLOGISTICS Bis Ulusal Lojistik Taşıma
Organizatörlüğü ve Turizm San. Tic. Ltd. Şti.
www.bislogistics.com.tr

Biges Uluslararası Taşımacılık İth. İhr. Ltd. Şti.
www.biges.net

Bilin Global Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.
www.bilinlojistik.com

Blue Partners Lojistik ve Tic. A.Ş.
www.bluepartners.com.tr

Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.borusan.com.tr

Bosfor Maritime Lojistik Nakliye Tic. Ltd. Şti.
www.bosforshipping.com

Brink's Güvenlik Hizmetleri A.Ş.
www.brinks.com.tr

BRS Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti.
www.brslogistics.com.tr

Buzmavi Deniz ve Hava Taşımacılık Ltd. Şti.
www.buzmavi.com

C. Steinweg Levant Lojistik Hizmetleri San. Tic. A.Ş.
www.steinweglevant.com

C.B.I. Uluslararası İthalat ve İhracat Nakliyat Tic. A.Ş.
www.cbtransport.com

Calibra Proje Lojistik Danışmanlık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.calibraturkey.com.tr

Capital Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.
www.caplogtr.com

Cargo Partner Nakliyat ve Lojistik A.Ş.

Carry Lojistik Çözümleri A.Ş.
www.carry.com.tr

CAS Lojistik Ltd. Şti.
www.caslogistic.com

Catoni Hava ve Deniz Taşımacılık Ltd. Şti.
www.catoni.com.tr

CBN Lojistik Depolama ve Dağıtım A.Ş.
www.cbn.com.tr

CEA Safir Global Kargo A.Ş.
www.safirlogistics.com

Ceha Lojistik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
www.cehalojistik.com.tr

Ceva Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti.
www.cevalogistics.com.tr

Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.
www.ceynak.com.tr

CJ ICM Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.cj-icm.com

CLK İpekyolu Lojistik A.Ş.
www.clkworld.com

CMA CGM LOG Logistic Turkey A.Ş.
www.cmacgm-log.com

Collicare Lojistik A.Ş.
www.collicare.com

Colos Lojistik A.Ş.
www.colos.com.tr

Compass Lojistik A.Ş.
www.compasslog.com.tr

CT Lojistik ve Dış Tic. A.Ş.
www.caspiantrans.com.tr

CTT Denizcilik A.Ş.
www.ctt.com.tr

CTT Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik San. Tic. Ltd. Şti.
www.transctt.com

Caba Misnak Proje Lojistik Vinç ve Mühendislik A.Ş.
www.cabamisnak.com

Çelebi Hava Servisi A.Ş.
www.celebiaviation.com

D.K Grup Dış Tic. Ulus. Nak. Turz. ve Tic. Ltd. Şti.
www.dkgrup.com.tr

Dachser Turkey Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.dachser.com.tr

Damco Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik A.Ş.
www.damco.com

Danış Giyim Dış Tic. ve San. Ltd. Şti.
www.danisgroup.com

Demtaş Lojistik Hizmetleri ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.demtastr.com

Denmar Uluslararası Nakliyat Tic. Ltd. Şti.
www.denmar.com.tr

Deugro Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti.
www.deugro.com

Devco Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.
www.devcolojistik.com

DFD Lojistik Hizmetler San. ve Tic. A.Ş.
www.dflogistics.com

DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.
www.dfds.com.tr

DHL Freight Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.logistics.dhl

DHL Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.
www.dhl.com

DHL Worldwide Express Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.
www.dhl.com.tr

Dietrich A.B. Lojistik Uluslararası Nakliyat Turizm Tic. Ltd. Şti.
www.dietrich-ablogistic.com

Dietrich Lojistik Ulus. Nak. Dış Tic. Ltd. Şti.
www.dietrich-logistic.com

Doğruer Lojistik ve Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti.
www.dogrueer.com

DP World Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.
www.dpworldyarimca.com

DPEX Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti.
www.dpexturkey.com

DPL Lojistik A.Ş. www.dpl.com.tr	FAHRİ ÜYE - Ayşe Nur ESİN	GNV Lojistik Uluslararası Taşımacılık Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.gnwlogistics.com	İda Uluslararası Taşımacılık Tic. A.Ş. www.idafreight.com
DSL Lojistik ve Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.dslogistics.com.tr	FAHRİ ÜYE - Lütfi AYGÜLER	Gökbil Nakliyat Depolama Lojistik San. ve Dış Tic. A.Ş. www.gokbil.com.tr	İdeal Denizcilik ve Taşımacılık Ltd. Şti. www.ideal-transport.com
DSV Hava ve Deniz Taşımacılığı A.Ş. www.dsv.com	FAHRİ ÜYE - Polat BENGİSERP	Greenlog İntermodal Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.greenlog.com.tr	İDO İstanbul Deniz Otobüsleri San. ve Tic. A.Ş. www.ido.com.tr
DSV Uluslararası Kara Taşıma İşleri Organizatörlüğü A.Ş. www.tr.dsv.com	FAHRİ ÜYE - Selma AKDOĞAN	Gruptrans Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.gruptrans.com	İmisk İth. İhr. Tic. ve Nak. A.Ş. www.imisk.com.tr
E.A.S.T. Trans Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti. www.easttrans.com.tr	FAHRİ ÜYE - Tolga ALPASLAN	Gulf Agency Denizcilik A.Ş. www.gac.com/turkey	İMS Lojistik Ulus. Taş. İth. İhr. Turizm. İnş. Taah. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.imslojistik.com
EASTRANS Ulus. Nak. ve Tic. Ltd. Şti. www.eastrans.com.tr	Fast Taşımacılık Sanayi ve Tic. Ltd. Şti. www.fast-ltd.com	Gürbulak Nakliyat Otomotiv San. Tic. Ltd. Şti. www.gurbulaknakliyat.com.tr	İnter Kombi Transport ve Lojistik A.Ş. www.intercombi.com
Ecu Worldwide Turkey Taş. Ltd. Şti. www.ecuworldwide.com	Fedex Trade Networks Ulus. Nak. Ltd. Şti. www.ftn.fedex.com	Haliç Ulus. Taş. Turizm ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.halicint.com	İntermed Uluslararası Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti. www.intermed.com.tr
EFA Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.efanakliyat.com.tr	Ferrari Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.ferrari-group.net	Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. www.havas.net	İran Payam Uluslararası Taşımacılık İthalat İhracat Ltd. Şti. www.iranpayam.com.tr
Ege Ekspres Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.egeekspres.com	Fevzi Gandur Lojistik A.Ş. www.fevzigandur.com	Hellmann Worldwide Lojistik Ltd. Şti. www.hellmann.net	İrnak Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.irnak.com.tr
Egemen Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. www.egemenlogistics.com	FL Fuar Lojistik Hizmetleri Taşımacılık Ltd. Şti. www.fuarlojistik.com	Hermes Global Lojistik A.Ş. www.hermesantrepo.com.tr	İstanbul Denizcilik Nak. ve Tic. Ltd. Şti. www.istanbullogistics.com
Ekol Lojistik A.Ş. www.ekol.com	FLS Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. www.fls.com.tr	Hilal Trans Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş. www.hilaltrans.com	İTL Dış Ticaret Uluslararası Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti. www.itl-transport.com
Ekspres Tren Taşımacılığı A.Ş. www.ekspertren.com	FMS Lojistik Ltd. Şti. www.fms-logistics.com	Hisar Lojistik Turizm İnşaat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.hisargroup.com	İTT Uluslararası Taşımacılık San. ve Tic. Ltd. Şti. www.itt.com.tr
Ekspres Gemicilik Hava Kargo Turizm ve Tic. Ltd. Şti. "www.expressairtravel.net - www.express-airtravel.com"	Formar Denizcilik ve Ticaret A.Ş. www.formarshipping.com	Hitit Trans Uluslararası Nakliyat Gümrük Müş. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.hitittrans.com	JMS Uluslararası Taşımacılık Organizasyon Ticaret A.Ş. www.jms.com.tr
Ektrans Ulus. Nak. ve Tic. A.Ş. www.ektrans.com.tr	Forsa Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. www.forsaship.com	HK Hızlı Kargo Uluslararası Taşımacılık Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti. www.shipzip.com	John Good Denizcilik Taşımacılık ve Lojistik Hiz. Tic. Ltd. Şti. www.johngood.com.tr - www.johngood.co.uk
Element Uluslararası Nakliyat ve Turizm İth. İhr. Tic. Ltd. Şti. www.elementlogistic.com	FP Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.fourplus.com.tr	HM Uluslararası Proje Taşımacılığı A.Ş. www.hm-proje.com.tr	Kalenakliyat, Seyahat ve Turizm A.Ş. www.kalenakliyat.com.tr
ELS Ulus. Taş. Hizm. Tic. Ltd. Şti. www.elslog.com	Fratelli Cosulich Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti. www.cosulich.com.tr	Horoz Bollere Logistics Taşımacılık A.Ş. www.horozbollere.com	Kamp Lojistik Ticaret A.Ş. www.kamplogistics.com
Elsa Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.elsanakliyat.com	FSP Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.fsplogistics.com	Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve Tic. A.Ş. www.horoz.com.tr	Kargotur Dış Ticaret Nakliyat Turizm Ltd. Şti. www.kargotur.com.tr
Embassy Freight Uluslararası Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.embassy.com.tr	Galata Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. www.galpi.com.tr	Hoyer Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.hoyer-group.com	Karınca Lojistik A.Ş. www.karincalogistics.com
Enatrans Ulus. Taş. Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.enatrans.com	Gata Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş. www.gataairlines.com	Hödlmayr Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.hoedlmayr.com	KATILIMCI ÜYE - Ahmet AYTOĞAN
Enco İstanbul Seyahat ve Taş. Tic. Ltd. Şti. www.enco.com.tr	Gaziport Lojistik ve Tic. Ltd. Şti. www.gaziport.com	HS Lojistik Uluslararası Nakliyat İhracat İthalat Hasan SEVİNSEL www.hsinternationaltransport.com	KDY Lojistik ve Nakliyat A.Ş. www.kdylogistics.com
Erse Lojistik Turizm Tekstil Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.erselojistik.com	Gefco Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. www.gefco.com.tr	HTX Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.htx-logistic.com	Kervantur Ulus. Nak. Turizm ve Tic. A.Ş. www.kervantur.com
ES Uluslararası Taşımacılık ve Denizcilik Tic. A.Ş. www.esitr.com	Gemline Denizcilik Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. www.gemline.com.tr	Hursan Lojistik ve Dış Tic. A.Ş. www.hursanlojistik.com	Keşif Nakliyat ve Gümrükleme Tic. Ltd. Şti. www.kesifnakliyat.com
Esalco Lojistik ve Dış Tic. A.Ş. www.esalco.com	Genel Transport Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.geneltransport.com.tr	Hyundai Glovis Lojistik Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti. www.glovis.com.tr	Key Uluslararası Taşımacılık Depolama Dağıtım ve Turizm Ltd. Şti. www.keyline-tr.com
Esna Uluslararası Taşımacılık Brokerlik Hizm. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.esnafreight.com	Geodis Turkey Nakliyat A.Ş. www.geodis.com.tr	Innova Global Sistem Danışmanlık Lojistik Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti. www.innovaturkey.com	KHT Uluslararası Nakliye Gümrükleme Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti. www.khtlojistik.com
Eti Lojistik Demiryolu Taşımacılığı ve İşletmeciliği Vagon Bakım Onarım İmalat San. ve Tic. A.Ş. www.yilport.com	GES Logistics Taşımacılık Ltd. Şti. www.globeexpress.com	ISC Lojistik A.Ş. www.isc.com.tr	Kinay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. www.kinaygroup.com
Europe Intermodal Nakliyecilik Hizmetleri Aracılığı Ltd. Şti. www.europeintermodal.com	Gezairi Transport Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.gezairi.com	Isl Int. Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. www.islgroup.net	Kıta Ulaştırma Hizmetleri Tic. A.Ş. www.kitalogistics.com
Everest Denizcilik Lojistik İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.everestdenizcilik.com	GF Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. A.Ş. www.gflogistics.com.tr	ISS Global Forwarding Taşımacılık A.Ş. www.iss-globalforwarding.com	KLN Lojistik San. ve Tic. A.Ş.
Evolog Nakliyat ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.evolog.com.tr	GG İklim Grup Liman Hizmetleri A.Ş. www.ggiklim.com	ITS Lojistik A.Ş. www.itslojistik.com	Konsped Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.konsped.com
Expeditors International Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.expeditors.com/turkey	Globelink Ünimer Lojistik A.Ş. www.globelink-unimer.com	İbrahim Atabay Premium Lojistik İbrakom Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti. www.ibrakom.com	Koparan Uluslararası Nakliyat İthalat İhracat Gümrükleme Ltd. Şti. www.koparan.com
FAHRİ ÜYE - Arif DAVRAN	Globe Air Cargo Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş. www.ecsgroup.aero		KTL Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.kinaygroup.com
	Glober Lojistik A.Ş. www.globerlojistik.com		

Kuantum Uluslararası Nakliyat Turizm ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.quantumtrans.com

Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş.
www.kumport.com.tr

Lam Global Taşımacılık Çözümleri A.Ş.
www.lam-world.com

Lam Lyonel A.Makzume Vapur Acentalığı A.Ş.
www.lam.com.tr

Landsea Global Taşımacılık Tic. A.Ş.
www.landseaglobal.com

Latifoğlu Gemi Acentalığı ve Nakliyat Ltd. Şti.
www.latifoğlu.com

Lider Gurup Lojistik Nakliyat Dış Tic. Ltd. Şti.
www.liderlogistic.com

Limamar Hava ve Deniz Hizmetleri Ltd. Şti.
www.limamar.com

Lima Lojistik Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.
www.limalogistics.com

Link Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.linklogistics.com.tr

Linos Net Ulus. Taş. Nak. Dış Tic. Ltd. Şti.
www.linosint.com

Logistics Plus Ulus. Taş. Ltd. Şti.
www.logisticsplus.net

Logisturk Uluslararası Taşımacılık Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.logisturk.com.tr

Logitrans Lojistik A.Ş.
www.logitransport.com

Logitrans İntermodal Taşımacılık A.Ş.
www.logitransport.com

Logwin Air And Ocean Lojistik Hizmetleri ve Ltd. Şti.
www.logwin-logistics.com

Lotus Antrepo Lojistik ve Taşımacılık Hiz. Dış Tic. Ltd. Şti.
www.lotuslogistik.com.tr

LSC Levant Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.
www.lsc-int.com

M Ekspres Kargo Taşımacılığı Turizm ve Tic. Ltd. Şti.
www.mex.com.tr

Magna Taşımacılık ve Dağıtım A.Ş.
www.magnatr.com

Maksimum Lojistik Hizmetleri ve Ticaret A.Ş.
www.maxlines.com.tr

Mare Lojistik Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.marelojistik.com.tr

Mark Global Lojistik A.Ş.
www.markglobal.com.tr

Marmaris Gemi Acentalığı A.Ş.
www.marmarishipping.com.tr

Marport Liman İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş.
www.marport.com.tr

Marpro Lojistik Ulus. Taş. ve Tic. Ltd. Şti.
www.marprologistics.com

Mars Hava ve Deniz Kargo Taşımacılığı A.Ş.
www.marslogistics.com

Martı Global Lojistik San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.martidis.com

Martı Konteyner Hizmetleri A.Ş.
www.marticontainer.com.tr

Mavi Uluslararası Nak. ve Tur. Tic. Ltd. Şti.
www.mavi-intl.com

Maviyol Ulus. Taş. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.maviyol.net

MCL Uluslararası Konsolidasyon ve Liman Hiz. Ltd. Şti.
www.mcl-turkey.com

Medfor Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.meddenshipping.com

Medlog Lojistik Gemicilik Turizm A.Ş.
www.medlog.com.tr

Mentfield Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
www.mentfield.com

Merden Lojistik A.Ş.
www.merden.com.tr

Merkont Lojistik A.Ş.
www.merkont.com.tr

Mert Sevkiyat ve Gemi Acentalığı A.Ş.
www.mertshipping.com.tr

Mertaş Turizm Denizcilik İşletmeciliği Nak. ve Tic. A.Ş.

Mesco Uluslararası Taşımacılık İthalat İhracat Tic. A.Ş.
www.mesco.com.tr

Metropars Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.metropars.com.tr

Midas Global Lojistik Ltd. Şti.
www.mgl.cc

Militzer Münch Uluslararası Nak. ve Loj. Hiz. Tic. A.Ş.
www.mumnet.com

Mir Global Lojistik Ltd. Şti.
www.mirlog.com.tr

Mira Taşıma Hiz. İnş. San. Tic. Ltd. Şti.
www.miratransport.com

Mirport Uluslararası Taşımacılık A.Ş.
www.mirport.com

Mission Freight İstanbul Ulus. Nak. Tur. Güm. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.mission.com.tr

MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.
www.mngairlines.com

Moda Denizcilik Nak. Dış Tic. Ltd. Şti.
www.modaship.com

MP Taşımacılık Dış Ticaret ve Danışmanlık Ltd. Şti.
www.mp-trueluxury.com

MSE Europe Taşımacılık Organizasyon Lojistik Ltd. Şti.
www.mse-europe.net

MTS Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş.
www.mts.com.tr

MTS Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş.
www.mtsizm.com

Mundoimex Global Lojistik ve Dış Tic. A.Ş.
www.mundoimex.com

MYL Lojistik A.Ş.
www.myl.com.tr

Nadirler İç ve Dış Tic. İth. İhr. Loj. Ulus. Taş. Dan. Ltd. Şti.
www.nadirler.com.tr

Nares Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.
www.nareslog.com

Navmarine Denizcilik Tic. Ltd. Şti.
www.navmarine.com.tr

Neptün Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.neptunlogistics.com

Net Logistics Taşımacılık A.Ş.
www.thenetlogistics.com

Neta Nakliyat ve Lojistik A.Ş.
www.netagroup.com

Netlog Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.
www.netlog.com.tr

Nippon Express İstanbul Global Loj. A.Ş.
www.nipponexpress.com

Nisa Lojistik Hizmetleri Makine Nakliye Turizm Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.
www.nisalogistics.com

Noatum Lojistik A.Ş.
www.noatumlogistics.com

Nora Uluslararası Nakliyat İthalat İhracat Tic. Ltd. Şti.
www.norainternational.com.tr

Nortrans Uluslararası Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.
www.nortrans.com.tr

Novel Uluslararası Taş. ve Tekstil San. Tic. Ltd. Şti.
www.noveltrans.com

Obdan Sistem Antrepoculuk ve Taş. Tic. A.Ş.
www.obdansistem.com

ODS Global Lojistik Ticaret A.Ş.
www.odsglobal.com

ODY Global Lojistik Tic. A.Ş.
www.odylogistics.com

OGL Global Lojistik Sanayi Tic. A.Ş.
www.onelogumruk.com

Omega Shipping Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti.
www.omega-shipping.com

Omsan Lojistik A.Ş.
www.omsan.com

One Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. A.Ş.
www.onelogtr.com

Oregon Teknoloji Hizmetleri A.Ş.
www.oregontech.com.tr

Orfe Denizcilik Nakliyat Turizm Tanım Ürünleri İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.orfe.com.tr

Orient Ekspres Uluslararası Taşımacılık Turizm ve Ticaret Ltd. Şti.
www.orientekspres.com

Origin Lojistik Taşımacılık Ticaret A.Ş.
www.originlog.com

Orship Uluslararası Taşımacılık Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.
www.orship.com.tr

Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri A.Ş.
www.portakdeniz.com

OSF Uluslararası Lojistik Hizmetleri Dış Tic. A.Ş.
www.osfturkey.com

Oskar Lojistik ve Taşımacılık Ltd. Şti.
www.oskargrup.com

Öykü Lojistik A.Ş.
www.oykugrup.com.tr

Öznakliyat Kara Taşımacılığı A.Ş.
www.oznakliyat.com.tr

Pan Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.panlogistics.com.tr

Parkpalet Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.parkpalet.com

Pema Ulus. Nak. İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti.
www.pematransport.com

Pers Lojistik Hizmetleri İth. İhr. İnş. San. Ltd. Şti.
www.pers.com.tr

Petogates Lojistik Hizmetleri Maden Kimya Dış Tic. San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.petogateslogistics.com

Piano İthalat İhracat ve Lojistik Hizmetleri Ltd. Şti.
www.piano.com.tr

Planet Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.planetlogistics.com.tr

Posta ve Telgraf Teşkilatı A.Ş.
www.ptt.gov.tr

Profreight Taşımacılık Hizmetleri A.Ş.
www.profreight.com.tr

Proje Kargo ve Yat Taş. Ltd. Şti.
www.project-yacht.com

PTS Paket Taşımacılık Sistemleri ve Turizm Bilgisayar Tic. A.Ş.
www.pts.net

Puma Denizcilik ve Lojistik A.Ş.
www.pumashipping.com

Qualitairsea Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.qualitairsea.com.tr

Rahban Lojistik Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.rahbanlogistics.com

Rail Cargo Logistics Ulus. Taş. Loj. ve Tic. Ltd. Şti.
www.railcargologistics.com.tr

Railway Logistics Taşımacılık ve Ticaret Ltd. Şti.
www.demiryolulojistik.com.tr

Rapid Ulus.Taş. Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.rapid.com.tr

Raykam Lojistik Taşıma Madencilik İnşaat Orman Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti.
www.raykamlojistik.com.tr

Reibel Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.
www.reibeltasimacilik.com.tr

Reis Taşımacılık A.Ş.
www.reisgroup.com

Rhenus İntermodal Sistemleri Lojistik Ltd. Şti.
www.tr.rhenus.com

Rime Grup Lojistik Antrepo ve Turizm San. Tic. A.Ş.

RORO Denizcilik ve Taşımacılık Ticaret Ltd. Şti.
www.rorolojistik.com

Royal Line Lojistik İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.
www.rll.com.tr

Royal Lojistik ve Uluslararası Taşımacılık Dış Tic. Ltd.Şti.
www.royallojistik.com

RTSB İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Tic. Ltd. Şti.
www.rtsb.de

S Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.slojistik.com.tr

S Sistem Lojistik Hizmetleri A.Ş.
www.ssisitem.com.tr

Sabay Lojistik Ltd. Şti.
www.sabay.com.tr

SAB Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti.

Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.
www.safiport.com.tr

Sarıtaş Lojistik A.Ş.
www.saritaskimya.com

Sarp İntermodal Hizmetleri İç ve Dış Tic. A.Ş.
www.sarpintermodal.com

Savino Del Bene Nakliyat A.Ş. www.savinodebene.com	Soyer Nakliyat ve Ambalaj San. ve Tic. A.Ş. www.soyer.com.tr	Transvrasya Uluslararası Taşımacılık Ltd. Şti. www.transvrasya.com	V Mar Organizasyon Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.v-mar.org
Schenker Arkas Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.schenkerarkas.com.tr	Sönmez Uluslararası Nakliyat Gümrükleme ve Tic. Ltd. Şti. www.sonmeztransport.com	Transtat Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transtat.com	Vanguard Turkey Lojistik Hizmetler A.Ş. www.vls-global.com
Sea Road Lojistik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.searoadlojistik.com	ST Uluslararası Deniz Taşımacılığı Nakliyat Lojistik Hizmetleri ve Dış Tic. A.Ş. www.stlojistik.com.tr	Transitex Lojistik A.Ş. www.transitex.com	Vazin Lojistik Dış Tic. Ltd. Şti. www.vazinlojistik.com
SEA World Denizcilik Ltd. Şti. www.seaworldshipping.com	Statü Gemi Kiralama ve Tic. Ltd. Şti. www.statushipping.com	Transmec Uluslararası Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.transmecgroup.it	Vegamar Denizcilik ve Taşımacılık Tic. A.Ş. www.vegamar.com.tr
Sega Lojistik ve Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti. www.segalojistik.com	Stellamar Gemi Acenteliği Ltd. Şti.	Transmot Ulus. Taş. ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.transmot.com.tr	Vera Lojistik A.Ş. www.veralog.com
Select Bilişim Hizmetleri A.Ş. www.selectyazilim.com	Stoneway Uluslararası Taşımacılık İth. İhr. ve Tic. Ltd. Şti. www.stoneway.com.tr	Transorient Uluslararası Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.transorient.com.tr	Veritas Ulus. Taş. Tic. Ltd. Şti. www.veritasforwarding.com
Ser Den Denizcilik Taşımacılık Tic. Ltd. Şti. www.ser-den.com	Suvari Gemi Kiralama ve Acenteliği Makina Turizm İnşaat San. Tic. A.Ş. www.suvarishipping.com	Trasant Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.trasant.com	Viking Kargo Ltd. Şti. www.vikingcargo.com.tr
Sertrans Ulus. Nak.Ticaret A.Ş. www.sertrans.com.tr	Şenol ALPSOY / Milenyum Ticaret www.milenyumgumruklem.com	Tria Lojistik Hizmetler Ticaret A.Ş. www.trialogistics.com	Well Enerji Uluslararası Nakliyat ve Lojistik A.Ş. www.well.uk.com
Servex Global Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.servex.com.tr	Tahran Trans Uluslararası Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti. www.tahrantrans.com.tr	Troya İç ve Dış Ticaret Dan. Paz. ve Taş. Ltd. Şti. www.troyatrade.com.tr	Winlog Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.win-log.com
Sevnako Uluslararası Taşımacılık İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sevnako.com	Talos Denizcilik Taşımacılık Tanıtım Organizasyon ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.talos.com.tr	Turkon Lojistik A.Ş. www.turkon.com	World Courier Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.worldcourier.com.tr
SGS Transitnet Transit Sistemi Destek Hizmetleri A.Ş. www.sgs.com.tr/transitnet	Tan-Air Ulus. Taş. ve Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tanair.com.tr	Türk Hava Yolları A.O. www.thy.com.tr	Yedaiah International Group Lojistik Dış Tic. İth. İhr. Ltd. Şti. www.yedaiah.com
Shipco Transport Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.shipco.com	Tandem Lojistik Servisler Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti. www.tandemlojistik.com.tr	Türkmen Grup Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.turkmenlogistics.com	Yeditepe Taşımacılık A.Ş. www.yeditepecargo.com
Sibel Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sibel.com.tr	Tar-Sha Ulus. Lojistik Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. www.tar-sha.com	UG Lojistik İhracat İthalat ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.ugcargo.net	Yekas & Fides Global Lojistik A.Ş. www.yekas.com.tr
Silk Road Lojistik ve Dış Ticaret Ltd. Şti. www.silk-roadco.com	Team Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.teamlog.com.tr	Ulka Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.ulka.com.tr	Yeni Antalya Transport ve Ticaret A.Ş. www.yeniantalya.com
Sinotrans Makzume Lojistik Ltd. Şti. www.sinotrans.com	Tek San Lojistik Tic. Ltd. Şti. www.teksanlojistik.com.tr	Uluksan Bilgisayar Yazılım Danışmanlık ve Tic. A.Ş. www.ulukom.com.tr	Yeniay Lojistik A.Ş. www.yeniaylojistik.com.tr
Sistem Vınc A.Ş. www.sistemvinc.com	Terra Transport Ulus. Taşıma İşleri Organizatörlüğü ve Tic. Ltd. Şti. www.terra-spedition.com	Ulusal Lojistik Antrepo Hizmetleri Dış Tic. Ltd. Şti. www.ulusalantrepo.com.tr	Yeskon Konteyner Taşımacılık Hizmetleri Denizcilik ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yeskon.com.tr
Smart Lojistik Uluslararası Taşımacılık A.Ş. www.smartlog.com.tr	TGL Transtaş Global Lojistik Ltd. Şti. www.transtaş.com.tr	Uluslararası Organize Nakliyat Ltd. Şti.	YSL Uluslararası Nak. Dış Tic. Ltd. Şti. www.ysllogistic.com
SNS Uluslararası Nakliyat ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.sns-international.com	TGM Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. www.tgm-gumruk.com	Unico Global Uluslararası Taş. Ltd. Şti. www.unicologx.com	Yurtici Kargo Servisi A.Ş. www.yurticikargo.com
SOFT İş Çözümleri A.Ş. www.soft.com.tr	TİT Uluslararası Nakliyat Deri Teks. Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti. www.tittransport.com	United Win Lojistik ve Taşımacılık Hizmetleri Tic. A.Ş. www.united-win.com	Yurtici Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi ve Dağıtım A.Ş. www.yurticilojistik.com
Solibra Lojistik Hizmetleri A.Ş. www.solibra.com.tr	TLS Lojistik A.Ş. www.tlsojistik.com	UPS SCS Uluslararası Nakliyat Ltd.Şti. www.ups.com	Yusen İnci Lojistik ve Ticaret A.Ş. www.yusen-logistics.com
Solmaz Gümrük Müşavirliği A.Ş. www.solmaz.com	TMA Transcontinental Uluslararası Nakliyat Ticaret ve Gümrükleme A.Ş. www.tmatrans.com	UTG Uluslararası Nakliyat Ltd. Şti. www.utg.com.tr	Yüce Ulus. Nak. Güm. Hiz. ve Dış Tic. Ltd. Şti. www.yucestrans.com
Solmaz Nakliyat ve Ticaret A.Ş. www.solmaz.com	Trans Okyanus Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Tic. A.Ş. www.transocean.com.tr	Ülgen Denizcilik ve Lojistik San. Tic. A.Ş. www.ulgen.com	Zafer Tank Taşıma Uluslararası Nakliyat Turizm ve Tic. Ltd. Şti. www.tanktasima.com
Sonar Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Tic. A.Ş. www.sonarlojistik.com	Transalkım Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. www.transalkim.com.tr	Ümran Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. www.umran.com	

ÜYELİK BAŞVURUSU**UTIKAD ASİL ÜYELİK ŞARTLARI**

Taşımacılık ve lojistik alanında ticari faaliyeti bulunan gerçek ve tüzel kişi olmak
"UTİK - Uluslararası Taşıma İşlerine İlişkin UTİKAD Kuralları" nı mesleki faaliyetleri sırasında uygulamayı kabul ve taahhüt etmiş olmak;

ÜYELİK BAŞVURUSU İÇİN GEREKLİ BELGELER VE ÜYELİK AİDATI

- Üyelik başvuru formu ve tüzel kişi temsilcisinin 2 adet vesikalık fotoğrafı,
- Tüzel kişi temsilcisinin adli sicil kaydı,
- Dernek üyeliğinde en az 2 yılını doldurmuş iki UTİKAD üyesinin referansı,
- Firmanın kuruluş ve/veya güncel ticaret sicil gazetesi kopyası, ticaret sicil kaydı, sermayesi gibi bilgileri içeren Ticaret Odası'ndan, Sanayi Odası'ndan veya meslek odalarından alınacak faaliyet belgesi,
- Firma yetkililerinin isim, unvanları ile güncel imza sirküleri,
- Firmanın UTİKAD üyelik kararını içeren ve tüzel kişilik temsilcisini belirleyen Yönetim Kurulu veya ortaklar kararı veya firmanın temsil ve ilzam yetkili tarafından imzalanmış dilekçesi,
- Varsa, Kanun ve yönetmeliklerle taşıma ve lojistik hizmetleri ifa etmek amacıyla sahip olduğu lisans ve yetki belgelerinin kopyaları,
- Giriş aidatının (2.000 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont,
- 2019 yıllık üyelik aidatının (4.500 TL) aşağıdaki banka hesabına yatırıldığına dair dekont.

GİRİŞ VE YILLIK ÜYELİK AİDATININ YATIRILACAĞI BANKA HESABI
UTIKAD ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ

Vakıflar Bankası Florya Şubesi

TL IBAN No: TR08 0001 5001 5800 7296 2724 80
300 TL (KDV dahil) KAYIT VE KİTAP ÜCRETİ ÖDEMESİNİN YAPILACAĞI BANKA HESABI

UTIKAD ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ İKTİSADİ İŞLETMESİ

Vakıflar Bankası Florya Şubesi

TL IBAN No: TR49 0001 5001 5800 7296 2715 48

Üyelik şartlarını yerine getiren adayların belgeleri incelendikten sonra, 15 günlük askı süresini takip eden ilk Yönetim Kurulu toplantısında, üyelik başvuruları UTİKAD Yönetim Kurulu tarafından incelenerek karara bağlanacaktır.

ÜYELERİN PERSONEL İLANLARI, UTİKAD'IN İNTERNET SİTESİNDE

STAFF JOB POSTINGS OF THE MEMBERS ARE ON UTİKAD'S WEBSITE

UTİKAD, üyelerinin ihtiyaç duyduğu kalifiye eleman ihtiyacına bir çözüm bulmak amacıyla üye firmaların personel ilanlarını internet sitesinden yayımlamaya başladı.

UTİKAD has started to publish staff job postings of the member companies from its website in order to find a solution to the qualified staff needs of its members.



UTİKAD üyesi firmalar personel ilanlarını artık, Derneğin internet sitesinden ücretsiz olarak yayımlatabiliyor. Bu ilanlara, UTİKAD'ın web sayfasındaki "Sektörel" bölümünde bulunan "Üye Firmaların İş İlanları" kısmında yer veriliyor.

İlan vermek isteyen üye firmaların, aradıkları personele ilişkin "Pozisyon", "Görev Tanımı", "Aranan Özellikler", "Deneyim" kriterleri ve iletişim bilgileri gibi detayları UTİKAD'a iletmeleri gerekiyor. Mevcut personel ilanlarına <http://utikad.org.tr/Ilan.aspx> adresinden ulaşılırken, aynı adres üzerinden yeni iş ilanları da verilebiliyor. ■

UTİKAD member companies will now be able to publish their job postings free of charge on UTİKAD's website. These postings are now available in the "Job Postings of Member Firms" part of the "Sectoral" section of UTİKAD's website.

The member companies who want to post job adverts need to forward the criteria such as "Position", "Required Qualifications", "Job Description", and "Experience" and contact info to UTİKAD. Existing job adverts can now be accessed at <http://utikad.org.tr/Ilan.aspx> and job postings can be posted at the same address, as well. ■

Üye Firmaların İş İlanları		
 Pozisyon	 Firma Adı	 İlan Tarihi
İş Geliştirme Yöneticisi	Lima Lojistik Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.	24.03.2020
Muhasebe Uzman Yardımcısı	Genel Transport Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.	09.03.2020
Denizyolu İhracat Operasyon Sorumlusu	BDP International Lojistik Ltd. Şti.	03.03.2020
Denizyolu İthalat Operasyon Sorumlusu	BDP International Lojistik Ltd. Şti.	03.03.2020
Uygulama Yazılımcısı	Sabay Lojistik Ltd. Şti.	20.02.2020
Denizyolu İthalat Operasyon Uzmanı	Kühne&Nagel Nakliyat Ltd.Şti.	20.02.2020
Uluslararası Hızlı Kargo Satış Direktörü/Müdürü	Sabay Lojistik LTD ŞTİ.	20.02.2020
Denizyolu İhracat İthalat Satış Destek Uzmanı	AIF Forwarderlik Ltd. Şti.	18.02.2020
Karayolu İthalat Yöneticisi	Genel Transport Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.	13.02.2020

YENİLİKÇİ ÇÖZÜMLERİMİZ İLE İŞİNİZDE FARK YARATIN!

Siz müşterilerimizin istek ve ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilen yenilikçi yazılımlarımızla işinizde verimliliği en üst seviyeye çıkararak dünya çapında lojistik operasyonlarınızı güvenle gerçekleştirmenize olanak sağlıyoruz.





DÜNYANIN SAĞLIĞI TURKISH CARGO GÜVENCESİNDE

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



TURKISH CARGO

turkishcargo.com.tr