



Logitrans Satış ve İş Geliştirme Direktörü Murat Gümüslüoğlu,

"TÜRK LOJİSTİĞİNİN INTERMODAL VE MULTİMODAL ÇÖZÜMLERE YÖNELMESİNDE FAYDA VAR"

"KUZEY KORİDORU'NDAKİ HACİM ORTA KORİDOR'DA KENDİNE YER EDİNMeye ÇALIŞIYOR"



2006 yılında Türk sermayeli olarak kurulan bir lojistik şirketi olduğu belirtilen Logitrans'ı, lojistik sektörünün sorunlarını ve değişen dünya düzeninde lojistiği Kamyonun Dergisi Genel Yayın Yönetmeni Nuray Pelcan, Logitrans Satış ve İş Geliştirme Direktörü Murat Gümüslüoğlu ile konuşuyor. Türk lojistiğinin gelenekçi yaklaşımına yerine daha yenilikçi çözümlere yönelmesi gerektiğini belirten Gümüslüoğlu'un değerlendirmeleri haberimizde...

Logitrans'ın lojistik kelimesini telaffuz etmesinin; zaman içerisinde lojistikte kullanılan bütün taşıma modlarını bünyesinde işletebilmeyi amaçlaması ve bunun yanı sıra gümrükleme, depolama hizmetlerini tek elden vermeyi hedeflemesi olduğundan söz eden Gümüslüoğlu, "Yola çıkışımız Rusya, BDİ Coğrafyası ve Türk Cumhuriyetler özelinde karayolu taşımacılığı ile başlamış, sonrasında ise yoğun çalıştığımız bölgelere ofis açarak ilerlemeler sağlanmıştır. Genelinde çalıştığımız bölgeler zor coğrafyalar olduğu için acenteleşmekten ziyade kendi ofislerimizi kurduğumuz, tepe yöneticilerin Türk ve alt yöneticilerin tamamını da lokal personellerden oluşturduğumuz bir yapı sağlandı. Yeni eklediğimiz hatlarda dahil olmak üzere aynı modelde ilerlemeye devam ediyoruz" diyor.

"Kuzey Afrika, Fas ve Tunus İçin Sekiz Günde Teslim Mottosuyla Seferlere Başladık"

Logitrans'ın Rusya taşımacılığı ile özdeşleşmiş bir şirket olduğunu ifade eden Gümüslüoğlu, Rusya ve Kazakistan karayolu taşımacılığının yüzde 18'sini Logitrans'ın tek başına taşıdığını aktarıyor. Şu anda ise Özbekistan, Polonya ve Fas özelinde ise yoğun çalışılan olduğunu belirtiyor. Gümüslüoğlu, "Özbekistan'da ciddi bir pazar artışı söz konusu. Şu anda Ukrayna'dan söz etmek pek mümkün değil, ancak savaş öncesinde hatırı sayılır bir pazar payımız burada da mevcuttu. Bununla birlikte yaklaşık beş yıl önce Avrupa açılımı yaptık; Polonya Varşova'da ofis açtık. Ayrıca özellikle Almanya, Belçika, Hollanda ve tabii ki Polonya özelinde özvarlıklarımızla taşımalara başladık. Bunun peşi sıra iki yıl önce geliştirdiğimiz ve LogiTrain adını verdığımız; üstüne gerçekten çok düşünerek, hesap kitap yaparak başladığımız bir Polonya blok tren projesi var. LogiTrain, sektörde olmayan bir üründü. Özellikle tekstil grubu için, yani süreyle yarışan sektörler için inanılmaz bir can suyu oldu. Şu anda düzenli seferlerle Halikali-Clivice hattında blok tren seferleri düzenliyoruz. Son olarak da bir yıldır Kuzey Afrika, Fas ve Tunus için sekiz günde teslim mottosuyla parsiyel seferlere başladık" şeklinde konuşuyor.

"Kuzey Koridoru'ndaki Hacim Orta Koridor'da Kendine Yer Edinmeye Çalışıyor"

Covid öncesi doğuyu Avrupa ile birleştirmede ana unsurun Türkiye'yi

hub nokta ilan etmekten geçtiğini fazlaca dilettiren bir şirket olduklarını altını çizen Gümüslüoğlu şunları aktarıyor; "Covid süreci açıkçası hepimiz için sıkıntılı bir dönemdi, fakat bu projenin hayata geçirilmesinde süreyi bir anda öne çeken bir durum haline geldi. Türkiye'nin gerçekten hub nokta olabileceğini daha doğrusu bir üretim üssü olabileceğini, üretim için o kadar da uzaklara gidilmesi gerektiğini bütün dünyaya gösterdi. Burada hem Türk ihracatçıları hem de Türk ihracatçısına ayak uydurabilen, kapalı sınırlardan bir şekilde geçmeyi başara bilen ve pandemiye rağmen tüm kurallara uyarak Dike Ülke yük taşıyabilen Türk lojistikçilerini tebrik etmek lazım. Akabinde takip ettiğimiz Rusya-Ukrayna savaşı ve yıllardan beri çok aktif çalışan Kuzey Koridoru'nun kapanmasıyla birlikte aslında bu söylediğim konu gerçilenmiş oldu. Buradaki tek handikap; Orta Koridor'da birçok ülke seçtiği var ve her ülke kendi sözünün geçmesi için elinden geldiğince engellemeler ya da ek geçiş bedelleri çıkartabiliyor; kendi ülkesinde yaratmak istediği katma değerler söz konusu olacaktır. Burada maalesef tek düze yapılabilmemiş aktif bir ticaret söz konusu değil. Yani hesaplanan taşıma sayılarının şu anda Orta Koridor'dan gerçekleştirilebilmesi pek mümkün değil. Ukrayna-Rusya savaşı öncesinde de Orta Koridor kendi hatına ve hacmine göre aktif olarak



kullanılıyordu. Şu anda Kuzey Koridoru'ndan da olabildiğince hacim Orta Koridor'a kaymış durumda. Aksayan bir hat; ancak bu gelen yeni hadimlerle birlikte gerçekten şu anda içinden çıkılmaz bir hale geldi. Transit süreler uzadı, aktarmalarda birçok elipman gereksiz beklemler yapmak durumunda kalıyor; buna bağlı olarak maliyetler arttı ve bu da tedarik zincirinde kırılmalara neden oluyor."

"Dünyanın Mevcut Düzeninde Karayolu Taşımacılığı, Yüklerin Hareketlerinde Yetersiz Kalıyor"

Bir süre önce ZD53 Lojistik Vizyonu lansmanının gerçekleştirildiğine değinen Gümüslüoğlu, bu kapsamda havalimanı sayılarının artırılması, Türkiye'de mevcutta bulunan 13 tane lojistik köyünün yakın zamanda 26'ya çıkarılması, gümrükteki mevzuatların dijitalleştirilmesi ve buna bağlı sürelerin kısaltılması yönünde birçok alanda iyileştirmelerin mevcut olduğuna dikkat çekiyor. Gümüslüoğlu, verilen vizyondan çok güzel olduğu, ancak çıkış noktasında bir tikanlılık yaşanıyor içeride oluşturulan bütün avantajların kaybedilmiş olunduğundan bahsediyor. Gümüslüoğlu sözlerini şöyle sürdürüyor; "Dünyanın mevcut düzeninde karayolu taşımacılığı yüklerin hareketlerinde yetersiz kalıyor; çünkü birçok siyasi engellemeler, yeni gümrük yetiştirmeleri, karbon emisyonlarına yönelik aldığı ciddi kararlar... Bunların hepsi karayolunun gelecekte daha da azalmaya gideceği yönünde verilen sinyaller. Burada lojistik sektörü olarak; limanlara sahip çıkmalı, her aşamada intermodal çözümleri, lojistik köyleri ve dry portları artırmalı, lokomotiflerimizi kendi platformumuzda üretebilir noktasına gelmeliyiz."

"Yine Uzayan Kuyrukları Görebiliyorsunuz"

Özellikle Verhniy Lars çıkışı olarak Gürcistan devamında Orta Asya taşımacılığında aşlamayacak süreler olduğundan söz eden Gümüslüoğlu, burada; zaman zaman yaşanan dozvola yetersizlikleri ya da hava şartları gibi binlerce etken olduğunu dile getiriyor. Gümüslüoğlu, "Bir taraf iyileştirirken bir



tarafı aksadıklar olduğu için yine uzayan kuyrukları görebiliyorsunuz. Şimdi

Ukrayna-Rusya savaşında Rusya ticaretinin yaklaşık yüzde 50, yüzde 50 kadar Ukrayna'ya transit kullanarak gidenlerdi. Şu anda Ukrayna transite tamamen kapalı ve bu hacim olabildiğince Verhniy Lars ya da Azerbaycan Samur kaplarına kaymış durumda. Buralar mevcutta da yetersiz hatlardı, bir de buraların hacmi eklenince 25-30 kilometreleri bulan kuyruklar oluşuyor. Fakat buralara daha önce intermodal ve Ro-Ro çözümleri koymuş olsaydık neredeyse hiç etkilenmeden yolumuzda devam ediyor olabilirdik" diyor.

"Tek Bir Hedefe Koşulması Gerekli"

Artık tek bir taşıma modu kullanılarak yükün hareketini devam ettirebilmenin çok zor olduğunu vurgulayan Gümüslüoğlu, limandan sonra iç nakliyyeye, iç bölgelerde hacimli bir yük taşımak için de önce demiryoluna sonra liman çıkışıyla birlikte konteyner ya da bulk gemilere ihtiyaç olduğunu dile getiriyor. Gümüslüoğlu sözlerini; "Butan modlan kendi bünyesinde işletebiliyor olmanız kesinlikle çok önemli. Diğer yandan lojistik şirketlerinin yapısına baktığımızda genelde büyük bir gruptan ayrılmış küçük yöneticilerin kurduğu onlarca, yüzlerce firma örneği var. Bunlar sektörde çok ciddi bir kalabalığa neden oluyor ve birçok firmanın söylediği yanlış bilgi, işin doğrusuna etki eder noktaya geliyor. Yani orada bir işin doğrusunu

savunurken müşteri tarafına, 'yanlış bilgiler var.' aktarmakla zaman tüketiyorsunuz. Bunun yanı sıra TIM'in, DEİK'in, TOBB'un, Ticaret Odalarının, lojistik sektör mensuplarının, demeklerin bir araya gelip Türkiye Lojistik Master Planını oluşturması buna yönelik yatırımları özel ve devlet olarak yapılacağına yapılması ve tek bir hedefe koşulması gerekiyor." diyerek sürdürüyor.

"Şu Anda Rusya'ya Konulacak Ro-Ro'nun Haftada Bir Sefer ile Sınırlı Kaldığına Sektöre Derman Olacağını Sanmıyorum"

Ro-Ro'nun mevcut koşullarda olmazsa olmaz haline geldiğini de belirten Gümüslüoğlu, fakat bunun da çok boyutlu yönlerinin olduğunu belirtiyor. Rus limanlarının büyük Ro-Ro gemilerini karşılayabilecek yapıya sahip olmadığını; yolcu terminali eksiklikleri olduğunu aktaran Gümüslüoğlu, "Ro-Ro kaldırıyorsanız, araç sayısı kadar şoforu barındırabilecek, yemek yiyebilecek, yaşayabilecek kameralar oluşturmanız ya da bu yolcuları yolcu terminalinde karşılayabilecek olmanız lazım. Bu yapılar henüz Rusya tarafında yok. Şu anda bir, iki tane Ro-Ro'yla alakalı girişim için görüştüğümüz meslektaşlarımız, paydaşlarımız var; ancak savaş ekonomisi diye bir tabir geldi. Bu tabirin arkasına sığınarak çok ciddi rakamlarda bilet fiyatları talep ediliyor. Bu da ihracatçı ya da ithalatçının karşısına ek maliyet olarak çıkacaktır. Daha makul fiyatlara daha hızlı seferler ile ihracat mallarını varacağı yerlere teslim etmenin yollarına bakmalıyız. Şu anda Rusya'ya konulacak Ro-Ro'nun, telaffuz edilen bilet fiyatlarıyla birlikte çok sürdürülebilir olacağını görmüyorum" şeklinde konuşuyor.

"Gelenekçi Yaklaşımları Birçok Daha Yenilikçi Çözümlere Yönelmekte Fayda Var"

Türk lojistiğinin yenilenebilir enerji ve intermodal çözümlerde gelenekçi yaklaşımları birçok daha yenilikçi çözümlere yönelmesinde fayda olacağını belirten Gümüslüoğlu, bu doğrultuda sivil toplum kuruluşlarında da yansımalar olduğunu belirtiyor. "Genç MÜSİAD, Genç TİM, Genç ÜDİ gibi bütün STK'ların önüne genç ekleyerek ikinci, üçüncü kuşaklarda da bir oluşum oluşturarak, dijitalleşme ve yeni dünya düzenleri görüşülme başladı" diyor.

