

AKDENİZ EKONOMİ

İŞ DÜNYASI DERGİSİ

Fiyatı: 15₺

Sayı: 36

**Renklerin savaşında
Davut Çetin kazandı**

**KGF kredileri ile
lüks arabalar alındı**

**Kruvaziyer limanı
Akseki'ye mi yapalım**

**Yanlış süt politikası
hayvancılığı bitirdi**

**Kesme çiçekçilik
rant baskısında**

**Deniz araçlarında
vergi muafiyeti**

**Alacak sigortası
ile risksiz ticaret**

**İhracat ödülleri
Şahlanlar imzası**

**Ekonomiyi devlet
yatırımları besliyor**

Mert BERBEROĞLU

**İHRACATIN YÜKÜ
OMUZLARINDA**

MELTEM TAŞIMACILIK



Mert BERBEROĞLU

Geçişleri kısıtlayarak ihracatımızı sınırılıyorlar

❖ 100 bin tıra denk gelen ihracata 50 bin araçlık kota verdiklerinde 50 bin araç diğer tarafa geçemiyor. Araçlar geçemediği için Türk dış ticaret ürünleri geçemiyor. Bunlar Avrupa'nın ticaret üzerindeki dolaylı sınırlamaları

Lojistik sektörü, ürünlerin zamanında hedef noktaya ulaşması için kritik önem taşıyor. 36 yıl önce sektörün duayen isimlerinden Oktay Berberoğlu tarafından Antalya'da kurulan Meltem Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.; İzmir, İstanbul ve Münih şubeleri ile uluslararası taşımacılık yapıyor. Meltem Taşımacılık Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Genel Müdürü Mert Berberoğlu ile sektörü konuştuk. Lojistik sektörünün Türkiye'nin her bölgesinde farklı hareket

Lojistik stratejik bir sektör. Siz ne üretirseniz üretin, üretimi zamanında tüketiciye ulaştırmadığınız takdirde bir şey ifade etmiyor. Türkiye'nin gümrük birliği anlaşmaları olsa da bazı konuları Avrupa ile aşmış olsak da, lojistik ile ilintili bize bazı zorluklar çıkartarak, araçların geçiş

Geçiş sürelerini kısıtlıyorlar, süreler kısıtlandığı zaman bu araçlar zamanında istendiği şekilde Avrupa'ya ulaşamıyor. Ulaşamadığı zaman lojistik sektörü bu uygulamadan olumsuz yönde etkileniyor ama asıl etkilenen ülkenin dış ticareti. Ülkenin dış ticaretine gümrük birliğinden dolayı kota koyamıyorlar, ama lojistik üstünde uyguladıkları kısıtlamalar ile dış ticareti bu şekilde terbiye etmeye çalışıyorlar. Bu tür yöntemler ile engeller çıkartıyorlar" dedi.

Lojistik stratejik bir sektör. Siz ne üretirseniz üretin, üretiminizi zamanında tüketiciye ulaştırmadığınız takdirde bir şey ifade etmiyor

ettiğini söyleyen Berberoğlu, "Türkiye coğrafi konumundan dolayı doğudan ve batıdan geçiş noktası. Avrupa'da bir operasyon yürüyor, orta doğuda farklı bir operasyon yürüyor, Rusya ve Türk cumhuriyetlerinde farklı operasyon yürüyor. Lojistik dendiğinde bunun içine; kara, deniz, havayolu taşımacılığı giriyor. Biz karayolu ile Avrupa kısmında çalışıyoruz. Avrupa operasyonlarında şu anda karayolunda bazı sıkıntılar yaşıyoruz.



haklarını kısıtlayarak, esasen ülkenin ihracatını sınırılıyorlar. (Gümrük birliği, mal serbestisi) diyorlar ancak en basit konu şoför vizeleri diye bir şey çıkartıyorlar. Şoför vizelerini kısıtladıkları anda araçlar hareket edemez hale geliyor.

Ülkenin dış ticaretine gümrük birliğinden dolayı kota koyamıyorlar, lojistikte uyguladıkları kısıtlamalar ile dış ticareti terbiye etmeye çalışıyorlar

Ne kadarına izin verilerse

Türk plakalı araçlar Avrupa'ya çıktığında her geçiş ülkesinde belirli geçiş izin belgeleri olduğunu söyleyen Mert Berberoğlu, "Bu belgeleri kotaya bağlıyorlar. Diyelim ki ülkenizin 100 bin tıra denk gelen ihracatı var. Size 50 bin araçlık kota verdiklerinde geri kalan 50 bin aracı diğer tarafa geçiremiyorsunuz.

Türkiye'nin 500 milyar dolar ihracat hedefine ulaşmasının birinci koşulu lojistiğin önündeki dolaylı engellerin kaldırılmasından geçiyor

Bunlar ticaretin üzerinde dolaylı sınırlamalar. Avrupa güzergahında Avusturya, Macaristan gibi ülkeler çok ciddi lojistik kotalar koyuyorlar. Bu yüzden Türk araçları bu etapları geçemiyor. Araçların geçememesi Türk dış ticaret ürünlerinin geçememesi demek. Türk lojistik camiası bunu aşabilmek için farklı şeyler denemeye çalışıyor. Son 15-20 senedir ro ro hatları kurmaya başladı. Araçlar İstanbul ya da Çeşme'den ro roya biniyor aradaki geçiş ülkelerini by-pas edip İtalya veya Fransa limanlarına iniyor. İndikten sonra dağıtım yapmaya çalışıyorlar. Ama orada da kota var. Bize ne kadar izin verilerse dış ticaretimiz o kadar ilerliyor. Türkiye üretiminin Avrupa pazarında Çin ile yarışabilmesinin birinci koşulu, ürünün Çin'den daha hızlı Avrupa'ya ulaşması.

Yaptığımız işin yüzde 90'ın üzeri uluslararası taşımacılık. Operasyonlarımızı 130 civarında araçla yönetiyoruz. Antalya için büyük bir filo

500 milyar dolar ihracat hedefine ulaşmanın birinci koşulu lojistiğin önündeki dolaylı engellerin kaldırılmasından geçiyor. Lojistik ağının önünü açmazsanız, 500 milyar dolarlık ihracata ulaşmanız mümkün değil. Rusya ihracatında da aynı şeyi yaşıyoruz. İstedığınız kadar domates almaya karar versin. Ürünü oraya ulaştırıyorsanız hiçbir anlam ifade etmiyor. Orta doğu da Türkiye'nin çok önemli bir ihracat destinasyonu. Kuzey Irak'taki gelişmeler, Suriye'deki savaş nedeniyle sınır kapılarının kapanmasından dolayı Türkiye'nin ihracat kanalları da kapandı. Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin girişimleri ile Mersin Limanı ile Mısır arasında ro ro hattı düzenlendi.

Araçlar Mersin'den gemiye biniyor, Mısır'a iniyor, Süveyş Kanalı'na geliyor. Oradan tekrar gemi ile Suudi Arabistan'a geçiyor. Ama bu çok kısıtlı bir operasyon. İhracat hedefinizin 50'de birini yapabilirsiniz. Ülkenin bütün ihracatçılarının sorunu bu. Antalya'nın tarımına kadar etkiliyor. Son zamanlarda kuzeydoğu kapıları, Türk cumhuriyetlerine giden kapılar iyi çalışmaya başladı. Bazı problemler çözülmüş durumda ve ihracat yükselmeye başladı" diye konuştu.

araçlar kullanmıyor. Türkiye'de taktır. Bu araçlar taşıdığı ürünlerin lojistik giderlerinde yüzde 40 oranında tasarruf sağlıyor. Son 4 yıldır Antalya'dan Avrupa'ya sebze meyve de taşımaya başladık. Avrupa bütün ilaç sanayi ürünlerinin frigo araçlarla taşınması mecburiyeti getirdi. İthalatta Avrupa'dan Türkiye'ye gelirken ilaçları taşıyabilmek için filomuza frigo araçlar kattık. Bu araçların Avrupa'ya gidişleriyle ilintili bir yasal boşluk vardı. Sebze meyve ihracatımızı bu

**400 bin ton taşıma kapasitesi**

Meltem Taşımacılık'ın senelik toplam 400 bin tonluk taşıma kapasitesi olduğunu söyleyen Mert Berberoğlu, "Antalya'daki operasyonlarımızın ağırlığı Serbest Bölge'de üretilen medikal ürünlerin Avrupa'ya taşınması. Bizde Medikal malzemeleri taşımaya özel araçlar var. Bizim dışımızda hiçbir firma bu tür

özel araçlarla yapıyoruz. Ege Bölgesi operasyonlarında otomotiv sanayisine, ihracatta tekstil sanayisine, endüstriyel gıda, plastik sanayisine hizmet veriyoruz. Taşımacılıkta bir aracın bir yerden bir yere boş hareket etmesi ticari olarak mümkün değil. Türkiye'den ihracat yaptığımız gibi gittiğimiz ülkelerden ithalat da yapıyoruz. Diyelim ki araç Türkiye'den, Almanya'ya gitti.

Şirket temelini Oktay Berberoğlu attı

Meltem Uluslararası Taşımacılık 1982 yılında Oktay Berberoğlu tarafından yurt içi ve uluslararası taşımacılık yapmak üzere Antalya'da kuruldu. Şirket ismini, Akdeniz'in meltem rüzgârından aldı. 1993'te Almanya'nın Münih kentinde Meltem Internationale Spedition & Handels GmbH faaliyete geçti. 1995 yılından sonra Avrupa-Türkiye arası ro ro deniz hatlarının faaliyete geçmesiyle İtalya'nın Trieste kentinden Avrupa-Türkiye arasında taşımaya başlandı. 2004'te Türkiye'de ilk çift katlı araç kullanımına başlayan Meltem Taşımacılık, o günden beri Türkiye'deki ilk ve tek çift katlı araç filosu özelliğini koruyor.

Firma 2005 yılında ISO 9001:2000 kalite yönetim sistemi belgesi aldı. 2006'da İzmir şubesi faaliyete geçti. Antalya'da gümrüklü depolama hizmeti verilmesinden dolayı 2009 yılında Meltem Antrepo hizmete açıldı. Meltem Antrepo halen Antalya'nın ilk ve tek genel A tipi antreposu olma özelliğini koruyor. 2010 yılında İzmir şubesi Kemalpaşa'ya taşındı, gümrüksüz depolama hizmeti vermeye başladı. 2014 yılında Antalya Havalimanı yakınında lojistik depoları faaliyete geçirilerek depolama hizmetleri geliştirildi. 2017 yılı sonunda depolama hizmetleri için yeni bir tesis daha faaliyete alındı.

Son zamanlarda sektöre çok ciddi manada yabancı sermaye girmeye başladı. Ülkenin en büyük filolarını satın almaya başladılar

Bu araç Fransa'dan da bir mal getirecek aynı aracı Almanya'dan yüklüyor, Fransa'ya gönderiyoruz. Türk aracı Almanya-Fransa arasında taşıma yapıyor. Bu kez Fransa'dan yüklüyor, Türkiye'ye getiriyoruz veya bir kaç ülke arasında daha taşıma yapabiliyoruz. Bu tür taşımacılık için uluslararası belgeler var. Şirketimiz bu belgelere haiz. Yaptığımız işin yüzde 90'ın üzeri uluslararası taşımacılık. Operasyonlarımızı 130 civarında araçla yönetiyoruz. Antalya için büyük bir filo. Türkiye'de uluslararası çalışan araç sayısı 30-35 bin adet" ifadelerini kullandı.

Yabancılar satın alıyor

Türk Hükümeti'nin uluslararası taşımacılıkta akaryakıtta destek uyguladığını da söyleyen Mert Berberoğlu, "Sektörümüz açısından şu anda euro bazında



Lojistik sektörünün takriben ülkeye yıllık 10-15 milyar dolar getirisi var. İhracat rakamları 500 milyar dolara yürüdüğünde Türkiye'nin lojistik operasyon getirisi turizm getirisinden fazla olacaktır. Bu yalnız karayolu için değil, denizcilik ve havacılık sektörü için de geçerli. Türkiye'nin çok ciddi havacılık yatırımları var. Çok yerinde doğru yatırımlar.

Türkiye uluslararası karayolunda en genç filoya sahip, buraya gelmemizi tetikleyen araçlarımıza yapılan baskılar. Gözümüzün üstünde kaç arıyorlar

Lojistik denince; doğalgaz geçişleri, petrol boru hatlarını da içine koyduğunuzda devasa bir sektör. Son zamanlarda lojistik sektörüne çok ciddi manada yabancı sermaye girmeye başladı. Ülkenin en büyük lojistik filolarını satın almaya başladılar. Japon Hitachi bir lojistik firması satın aldı. Neden aldı?

Hem havayolu, hem karayolu, hem denizyolu açısından Türkiye lojistikte önemli bir noktada. Burayı değerlendirmek istiyorlar. Katar ve Dubai'dan ciddi firmalar geldi. Türkiye'deki lojistik firmalarını satın alıyorlar. Havayolu ile 4 saatlik uçuş mesafesinde bir çapa döndüğünüzde 1,5-2 milyarlık insan topluluğuna ulaşıyorsunuz. Ticaretin merkezi uzak doğuya döndüğü için en önemli bağlantı noktası, orta doğuya döndüğünüzde sizsiniz" şeklinde konuştu.

Devamlı kusur arıyorlar

Türkiye'nin uluslararası karayolunda en genç filoya sahip olduğunu söyleyen Mert Berberoğlu, "Bununla gurur duyabiliriz. Bunun buraya gelmesini tetikleyen olay Türk araçlarına yapılan baskılardır. Yurt dışında o kadar fazla kontrolden geçiyoruz ki, normalde yüzde 3 ile 5 arasında kontrol oranı vardır. Ama Türk araçlarına kontrol yüzde 50-60'a çıkar. Gözümüzün üstünde kaç arıyorlar.

Berberoğlu UND Yönetim Kurulu'nda

1973 yılında Antalya'da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini tamamladıktan sonra 1991 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'nde eğitimine devam etti. 1992 yılında İstanbul'da uluslararası taşımacılık sektöründe çalışmaya başladı. 1996 yılında Almanya'da Meltem GmbH şirketinde çalışma hayatına devam etti. 1998 yılında Almanya'da Uluslararası Taşıma Yöneticilik Programı'nı tamamlayarak üst düzey yöneticilik sertifikası aldı. 2002 yılına dek Almanya'da sektörde yöneticilik yaptı.

2002 yılında Türkiye'de dönerek Meltem Uluslararası Taşımacılık A.Ş. İstanbul Şubesi'nde çalışmaya başladı. 2004 yılından itibaren şirketin Antalya Merkez Şubesi'nde genel müdürlüğünü yapıyor. Meltem Şirketler Grubu'nda yönetim kurulu başkan yardımcılığı görevini de sürdürüyor. 2015 yılından beri iki dönemdir Uluslararası Nakliyeciler Derneği "UND" yönetim kurulu üyeliği devam ediyor. Berberoğlu Antalya'da bulunan pek çok sivil toplum kuruluşunda da aktif olarak görev alıyor.



Avrupa'nın en ucuz fiyatlı mazotu Türkiye'de. Son bir iki yılda hükümet akaryakıtta fiyat sorununu çözdü. Bize uygulanan bazı indirimler var. İhracat taşıması yapan araçlara sınır kapılarında belirli miktarda ötv'siz, ve kdv'siz mazot desteği var. Bu da pompa fiyatının yaklaşık yüzde 40 altında. Görüldü ki özellikle ihracat araçlarına bu kadar yüksek maliyetler çıkartırsanız lojistik sektörünüz çöküyor. Lojistik sektörü çökünce dış ticaretiniz de çöküyor. Dış ticaretinizi yabancı ülke araçlarına kaptırmaya başlıyorsunuz. Geçen yıl Türkiye'nin dış ticaret açığını kapatan iki önemli sektör var. Birincisi turizm, ikincisi kimsenin bilmediği lojistik sektörü.

Bizler bu işi mektepte öğrenmedik, alaylı olarak öğrendik. Yeni nesil bunun eğitiminden geçiyor. Eğitim kalitesi biraz daha ileriye taşınmalı

Bizde devamlı kusur ararlar. Uluslararası nakliye sektörü buna uyum sağlamıştır. Araç filomuz gençtir, bakımlıdır. Cezalardan kurtulmak için Avrupa bizi bu noktaya taşıdı. Teknolojiyi takip ediyor, çok hızlı reaksiyon veriyoruz. Türkiye’de yol kalitesi çok gerideydi, ciddi manada düzelmeler var. Önceki senelerde Antalya’dan İstanbul’a 14-15 saatleri hatırlıyorum. Şu anda kamyonlar dahil bir kural ihlali yapmadan 7-8 saatte İstanbul’a ulaşabiliyor. Türkiye yol kalitesinde

teriden gelen talep ile yüke en yakın yerdeki aracımızı tespit ediyor. İlgili müşterinin talebini karşılayıp karşılamadığını gözden geçiriliyor. Ondan sonra oraya bir araç sevk ediliyor. Tüm araçların üzerinde uydu takip sistemi var. Türkiye’den araçlar ihracata hareket ettiklerinde araçların hangi konumda olduğunu takip edebiliyoruz. Hatta araçlardaki ürünlerin taşıma sıcaklıklarına kadar sistem üzerinden izleyebiliyoruz. İşimizin ana noktası uluslararası olduğu

geldi. Tırlar, kamyonlar otonoma döndüğünde insana ihtiyaç duymadığında, fabrika tedarikçisi ile haberleşecek, yukarıda bir bulut (size şu kadar araç lazım) diyecek ve o araç ürünü x noktaya götürecektir” diye devam etti

Yazılım her şeyi yönetiyor

Elektrikli ve otonom araçlarla ilgili bir araştırmaya başladıklarını da söyleyen Berberoğlu konuşmasını şöyle bitirdi:



Avrupa’yı yakalayamadı ama hızla oraya doğru gidiyoruz. Sektörümüzdeki yetişmiş iş gücü konusunda ise gelişme var. Son senelerde üniversiteler lojistik bölümleri açıyorlar ama öğrenciler istenen seviyede çıkmıyor. Bizler bu işi mektepte öğrenmedik, alaylı olarak öğrendik. Yeni nesil bunun eğitiminden geçiyor. Eğitim kalitesi biraz daha ileriye taşınmalı. Hangi üniversite neyi öğretiyor belli değil. Antalya’dan da İstanbul’dan da mezun olan öğrencilerin aynı bilgiye sahip olarak mezun olması gerekir” dedi.



“Türkiye’de elektrikli araçlarla ilgili bir gelişme olmasa da Almanya şirketimiz üzerinden (Tesla’nın yaptığı araçları satın alabilir miyiz, Avrupa’da bunu kullanabilir miyiz) diye bir düşüncemiz var. Daha çok yeni olgular. 10-15 sene sonra artık yollarda bu araçları göreceğiz. Önemli olan araçlara sahip olmak değil, bunları yönetebilmek. Münih’teki lojistik fuarındaki stantların yüzde 80’i yazılım şirketleriydi. Lojistik şirketleri yüzde 20 idi. Devasa global lojistik şirketleri yazılım şirketlerinin yanında ufak kaldı. Çünkü yazılım her şeyi yönetiyor. Bir araca sahip olmak konu olmaktan çıkıyor. Artık yazılımlar konuşuyor. Son olarak kendimize stratejik olarak Batı

Araçlar otonoma döndüğünde, fabrika tedarikçi ile haberleşecek, bir bulut (size şu kadar araç lazım) diyecek ve o araç ürünü x noktaya götürecektir

Maksimum teknoloji kullanmayı hedefliyoruz. Filomuzda en teknolojik, çevreye duyarlı en üst seviyedeki araç tiplerini kullanıyoruz

Siparişler internet üstünden

Sektörün teknolojiyi çok iyi kullandığını, işlerin yüzde 90’ın üzerinde teknoloji ile yönetildiğini söyleyen Mert Berberoğlu sözlerine, “Lojistik yazılımları var. Türkiye bu manada da ciddi ilerlemeler kaydetti. Dış ticaret ile uğraşan firmalar da teknolojiyi son derece iyi kullanıyorlar. Siparişler internet üzerinden geliyor. Bizim buradaki işletim sistemimiz müş-

için ülke giriş çıkışlarında gümrüklere giriliyor. Oradaki işlemler de otomasyona döndü, yazılımlarla ilerliyor. Türkiye gümrükleri de pek çok işi otomasyona çevirmiş durumda. Bütün dünyada lojistik şirketleri yazılım şirketlerine doğru ilerlemeye başladı. Tahmin ediyorum ki bir müddet sonra ülkedeki lojistik operasyonları da bir yazılım şirketi tarafından yönetilebilir pozisyona gelebilir. Artık makineler birbirleri ile konuşur hale

Akdeniz ve Ege Bölgesi’nde büyümeyi hedefledik. İstanbul ve Marmara’da olmayı düşünmüyoruz. Sebebi de global firmaların orada olması, rekabetin orada çok daha sert olması. Mümkün olan maksimum teknolojiyi kullanmayı hedefliyoruz. Araç filomuzda en teknolojik, çevreye duyarlı en üst seviyedeki araç tiplerini kullanıyoruz. Araçlarımızdaki motor seviyelerimizdeki emisyon değerleri çok düşüktür.”