havakargo TÜRKİYE
Hava Kargo Taşımacılığına Dair Her Şey
SAYI 4/2012
www.havakargoturkiye.com

İŞ BIRAKMA EYLEMİ 305 ÇALIŞANI İŞİNDEN ETTİ

İLK ULUSAL ETKİNLİĞİMİZİ GERÇEKLEŞTİRDİK

Hava Kargo Türkiye ailesi olarak; ilk ulusal etkinliğimizi 4 Mayıs 2012 tarihinde Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu bünyesinde düzenledik. Yerli ve yabancı kargo taşıyıcılarının yanı sıra yer hizmeti şirketlerinden konuşmacıların iştirak ettiği etkinliğimiz, Türkiye'deki tüm Sivil Havacılık Yüksekokulundan öğrencilerinin katılımıyla gerçekleştirildi. Bu etkinlik, sektördeki hava kargo taşıyıcıları ve yer hizmetleri şirketleri yeni istihdam edeceği çalışanların beklentilerini anlayabilmeleri için düzenlenmiştir ve bu etkinlik Türkiye 'de en geniş tabana yayılmış ulusal öğrenci etkinliklerinden birisi olmuştur.

Etkinlik ; katılımcı öğrencilerin sektörün genel işleyişi hakkında fikir sahibi olmasını ve kariyer planlarındaki hava kargo taşıyıcıları ve yer hizmeti şirketleri taraflarının netleşmesini sağlamıştır. Etkinlik öncesi ve sonrası bir çok web sitesinde yer bulan etkinliğimiz konuşmacılardan ve katılımcılardan tam not aldı. Önümüzdeki yıl ise sektörü temsilcilerini hedefleyen ve uluslar arası boyuta ulaşacak etkinlikler düzenleme ufkuyla yol alacağız.

29 Mayıs tarihinde THY çalışanlarının TBMM'den çıkan "Havacılık Hizmetlerinde Grev Yasağı" yasası yüzünden gerçekleştirdikleri iş bırakma eylemi yüzünden 305 kişinin iş akdine son verildi. Hava-İş Sendikası Başkanının, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanının ve bazı milletvekillerinin ara bulucu olmasına rağmen THY Yönetim Kurulunun katı tutumu değişmedi. 1 ile 14 yıl arasında THY'ye hizmet vermiş insanlar bugün haklarını hukuk yoluyla arıyor ve hala geri dönüş vizesi bekliyorlar. Umarım bir iki taraf bir orta yol bulurlar.

WE CARRIED OUT OUR FIRST NATIONAL ACTIVITY

We, as Air Cargo Turkey family,organized our first national activity on May 4,2012 at Anadolu University Civil Aviation. As well as local and foreign Cargo transporter companies, the speakers of ground service companies participated in the activity. The activity was held with the participation of all of students in Civil Aviation Academy in Turkey. The activity was organized so that air cargo transporters and ground service companies in sector can understand expectations of new employees and the activity happened one of the national student activity which was spread on the widest area in Turkey.

The activity provided that the participators had idea about general operation of the sector, air cargo transporters and ground service companies in their career plan. Before and after the activity took place in a lot of website, our activity took full marks from participants and speakers. Next year, we hope that we will organize for represantatives of the sector and activities which will reach international dimension.

On 29 may,2012, after "Aviation Services Strike Ban" was approved by TBMM, 305 workers of Turkish Airlines were fired from job due to their strike action.Although the president of air-trade Union, minister of labor and social security and some representatives mediated,the board of management of Turkish airlines didn't change their solid manner. People who serviced to Turkish Airlines between 1 and 14 years are looking for through law their rights and have waited to be recall.I hope that both sides find a happy medium.

Rasih ULUTÜRK
Genel Koordinatör
General Coordinator

General Coordinator
Rasih ULUTÜRK

Producer & Design
Ömer DURSUNLAR

Communication
Fatmanur Gökçe

Graphic Design
Kadir KALAY

Newscast Editor
Ali İBRAHİMOĞLU
Emel ÇEŞMEBAŞI
Emre YILMAZ
Gökhan TANRIVERDİ
İsmet YÖRÜK
Neşe UĞURLU
Sevim MESUT
Tolga ÖZGÜR
Tolga DAĞHAN
Ulukan ABACI

www.havakargoturkiye.com
iletisim@havakargoturkiye.com
www.facebook.com/havakargoturkiye
www.twitter.com/havakargoturkiye

E-Dergi

İÇİNDEKİLER

Hava Kargo Türkiye

Cemil Erman İle

Celebi Holding Global Cargo President

6-7 RÖPORTAJ

HABER

4-5 İş Bırakma Eylemi 305 Çalışanı İşinden Etti

9 SkyCargo, At Taşımacılığında Rekoru Eline Aldı

Fraport Hindistan'dan Ayrılıyor

12 Toll Globall Forwarding Türkiye'ye Hızlı Girdi

14 ISG Yeşil Kuruluş Ünvanı Almaya Hak Kazandı

15 Çelebi İspanya'da Dev Adım

10-11 KÖŞE YAZISI

AVRUPA BİRLİĞİ VE ACC3 UYGULAMASI

‘İŞ BIRAKMA EYLEMİ 305 ÇALIŞANI İŞİNDEN ETTİ’

305 WORKERS WERE FIRED FROM JOB BECAUSE OF THE STRIKE ACTION

11 Mayıs 2012 tarihinde AKP Milletvekili Metin Külünk’ün verdiği yasa önerilerinin içinde “Havacılık Hizmetlerinde Grev Yasağı” maddesinin bulunması gerekçesiyle başlayan süreç 305 THY çalışanının işine mal oldu. Mecliste gündeme gelen yasa önerisi 30 Mayıs 2012 tarihinde TBMM Genel Kurulunda kabul edildi. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül’de yasa teklifini jet hızıyla onayladı.

The period that started with the law proposal in the 11th of May, 2012 ,”prohibition of strike in aviation services”, made by Metin Külünk who is AKP’s representative ended up with getting fired of 305 Turkish Airlines workers. The law proposal which was brought to agenda in general meeting of TBMM was admitted in the 30th of May, 2012. The President of republic Abdullah Gül approved the law proposal swiftly.

29 MAYIS 2012

Yasa önerisi TBMM Genel Kurulunda kabul edilmeden bir gün önce yani 29 Mayıs 2012 tarihinde Hava-İş Sendikasının yaptığı çağrıyla 03:00-24:00 saatleri arasında iş bırakma eylemi gerçekleştirdi. Türk Hava Yolları Basın Müşavirliği ilk etapta; yapılanın yasadışı grev çağrısı olduğunu duyurdu ve eyleme katılan tüm çalışanlarına işten çıkartırız resti çekti. Hava-İş ise iş bırakma eylemine katılanların “Grev hakları yasaklanmak istenen havacılık çalışanları kendilerini uçuşa hazır hissetmiyorlar.” açıklamasında bulundu.

29 Mayıs 2012 Salı günü THY’nin yüzden fazla seferi iptal oldu. Yapılan iptallerden çok daha fazla sayıda gecikmeler yaşandı. THY’nin web sitesi, çalışanların iş bırakma eylemine destek veren “Unnamed Anarchy” isimli bir hacker grubu tarafından hacklendi. THY Teknik’ten ve bazı pilotlardan iş bırakma eylemine destek geldi. Bu esnada eyleme katılanlara işten çıkartıldıkları tebliğ edildi. Kurunun yanında yaşta yanar mantığı ile o gün raporlu olanlar, bir gün öncesi emeklilik dilekçesi verenler hatta uçuşta olan bazı çalışanlara bile işten çıkartıldıkları kısa mesaj ile bildirildi.

305 ÇALIŞAN İÇİN GERİ DÖNÜŞ ÇABASI

Hava-İş sendikası işten çıkartılmaların sonrasında süresiz eylem kararı aldı. Muhalefet partileri, bazı sendikalar, sivil toplum kuruluşları, THY’nin sponsor olduğu bazı spor kulüpleri ve uluslar arası bazı merkezler işten çıkartılan THY çalışanlarına destek verdi. Atatürk Havalimanında gerçekleştirilen eylemler bazı günler miting havasında gerçekleşirken, “Atatürk Havalimanı Güvenlik Komisyonu” havalimanında eylem ve benzeri faaliyetlerin gerçekleştirilmesini yasakladı. Hava-İş sendikası ise yasağa rağmen eyleme devam ediyor.

Toplu sözleşme görüşmeleri devam ederken Hava-İş Sendikası Başkanı Atilla Ayçin, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Topçu’yla yaptığı görüşme sırasında çıkartılan 305 çalışanına geri dönüş yolunun açılması konusunu gündeme getirdi. Konuyu THY Yönetim Kuruluna taşıyan Hamdi Topçu, çıkartılan 305 çalışana kapılarının kapalı olduğu açıklamasını yaptı. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Faruk Çelik’in ve CHP’li bazı milletvekillerinin girişimleri de olumlu yanıt almaya yetmedi. Çıkartılan çalışanlar THY’ye geri dönüş vizesini hukuki haklarından dolayı artık mahkemelerde arıyor. THY’nin geri dönüş konusundaki katı tutumuna rağmen, özel havayolu şirketleri çıkartılan çalışanların bilgi ve donanımlarından dolayı işe alımlarında ön sıralarda olacağı açıklamasında bulundu.

ÇIKARILAN THY ÇALIŞANLARI "29 MAYIS BİRLİĞİ" Nİ KURDU

Kendilerini savunmak adına işten çıkartılan çalışanlar 29 Mayıs Birliği’ni kurdu. 29 Mayıs Birliği, Hava-İş Sendikasının kendi çağrısını üstlenmeyerek meşru protestonun yasa dışı ilan edilmesinde büyük rol oynadığını iddia etti. 20 Haziran 2012 tarihinde yaptıkları basın açıklamasında Hava-İş sendikasına ve THY yönetimine eleştiriler getirdi. TBMM’de çeşitli temaslarda bulunmak için Ankara’ya giden 29 Mayıs Birliği; mecliste grubu bulunan parti temsilcilerinin yanı sıra Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Faruk Çelik ile görüştü ve bir araştırma komisyonu kurulmasını talep ettiler.

29 MAY 2012

The strike action was actualized the day before the law proposal was admitted in General Meeting that is 29 May 2012 between 03:00 -24:00 hours with a calling which was made by Air-Trade Union.Firstly,the press counsellor of Turkish Airlines announced that the strike is illegal and the whole workers who participated in the action will dismiss.Air-Trade Union explained that due to the fact that rights to strike are banned , aviation workers do not feel ready themselves for flight.

Flights more than 100 of Turkish Airlines cancelled May 29,2012 on Tuesday.But the greater number of delays was experienced.The web site of Turkish Airlines was hackled by a hacker group which is called “Unnamed Anarchy” which supports to the strike action.Technical Department of Turkish Airlines and some pilots supported to the strike action,too. Meanwhile,people who participated in the strike action were announced to be dismissed. Like throw out the baby with the bath water,workers who recieved report ,gave retirement petition the day before and are even the flights received information with short message service with regard to dismission.

A GREAT RETURN EFFORT FOR 305 WORKERS

The Air-Trade Union took a continuous action decision after the workers got fired. The Opposition parties,some trade union,non-governmental organisations, sponsoring for some sports clubs of Turkish Airlines and some international centres supported the workers.When the action sometimes actualized in Atatürk Airport in the way demonstration,the security commission of Atatürk Airport prohibited to protest and suchlike activities.In spite of prohibition ,Air-Trade Union continue to protest.

While collective agreement negotiating was continuing, Air Trade Union President Atilla Ayçin raised a question for opening return path in relation to 305 workers during conversation that was made with chairman of the board of Turkish Airlines Hamdi Topçu.Hamdi Topçu who told the topic to the board of directors of Turkish Airlines explained to close their doors for the extracted 305 employee.Efforts of some deputies of CHP and Minister of labour and social security Faruk Çelik remained incapable. The workers who dismissed are no longer claiming their civil rights in courts to return Turkish Airlines.Despite Turkish Airlines’ hard-line about returning,the private airline companies explained that the dismissed workers will be taken to the job forefront due to their knowledge and equipment.

THE EMPLOYEES OF TURKISH AIRLINES FOUNDED “29 MAY UNION”

Due to defending themselves, the workers who were gotten fired founded “29 May Union”. The Union claimed that Air-Trade Union didn’t undertake its own calling and thus they played a big role to be outlaw of legal protest. 29 May Union critisized Turkish Airlines and Air-Trade Union in press statement in 20 June 2012. 29 May Union went to Ankara for holding official talks in TBMM. They negotiated with Minister of labor and social security in addition to some party represantatives who are located in group in parliamentary and demanded to be founded a research commission.

RÖPORTAJ
RÖPORTAJ
INTERVIEW
CEMİL ERMAN
CEMİL ERMAN

Celebi Holding Global Cargo President

1- Bize kısaca kendinizden ve kariyerinizden bahsedebilir misiniz?

2.2.1955 tarihinde Eskişehir'de dünyaya geldim, Eskisehir Maarif Koleji'nin ardından, Ingiltere/Manchester - Salford Üniversitesi İnşaat Mühendisliği'nden mezun oldum. Mezuniyet sonrasında iş hayatına atılarak çeşitli şirketlerde üst düzey yönetici pozisyonlarını üstlendim. 12 yil Zeytinoglu Holding'de görev aldım, burada Ticari Grup Başkanligi ve Holding YK Üyeligi ve Icra Kurulu üyeligi görevlerini yürüttüm. 2003-2006 yılları arasında Çelebi Yer Hizmetleri'nde CEO'luk pozisyonu sonrasında, 2006-2008 yılları arasında Yurtiçi Kargo'da da CEO'luk görevinde bulundum. Bu deneyimimin ardından; Çelebi Holding'te tekrar göreve geldim 2008-2010 yılları arasında İş Geliştirme ve Yatırım Yöneticiliği sonrasında devraldığım Global Kargo Başkanlığı görevini halen sürdürmekteyim.

Klasik otomobillere merakım var, hobi olarak voleybol ve basketbolla ilgileniyorum. Galatasaray SK, Yeşilyurt SK üyesiyim. Evliyim ve bir çocuk babasıyım.

2- Türkiye'deki hava kargo taşımacılığı sektörünün dününü ve bugünü nasıl değerlendiriyorsunuz?

Günümüzden 20-30 yıl öncesinde; globalleşme kavramının henüz oluşmadığını ve ülkemizin de dünya ekonomik sıralamasında daha altlarda olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda hem dünyada, hem de Türkiye'de hava kargo hacimleri de daha küçüktü. Özellikle ülkemizin o dönemdeki konumu, büyük havayolu şirketlerinin bakış açısını da pek olumlu etkilememekteydi. O dönemlerde gerek altyapı ve gerekse eğitimli personel açısından da günümüze oranla çok daha gerilerdeydik.

Ülkemizin ekonomik olarak gelişmesinin yanı sıra globalleşmenin de getirdiği ciddi bir hacimsel büyüme gerçekleşti. Bu paralelde, dünya pazarındaki yerimizi alabilmek için altyapı ve iş gücü yatırımlarımız da artış gösterdi. Gelinen süreçte, bugünkü potansiyele ulaşıldı. Ancak yine de halen doğu ile batı arasındaki coğrafik köprü avantajımızı yeterince değerlendirebildiğimizi söyleyemeyiz. Zira bizim stratejik konumumuza karşın, Avrupa'da bazı havalimanları dahi ülkemizin toplam hava kargo tonajının 4-5 katına sahipler. Sonuç itibari ile son dönemde hava kargo alanında çok önemli mesafe kat ettik, ama rotamızda gidilecek uzunca bir yol var.

3- Türkiye'de hava kargo taşımacılığı sektörünün gelişimini engelleyen faktörler sizce nelerdir?

Az önce bahsettiğim coğrafik ve ekonomik avantajlarımızı kullanacağımız uzun vadeli stratejimizin netleştirilerek, kamudan özel sektöre, sanayicisinden havayolu şirketlerine kadar tüm paydaşlarca uygulanması önemlidir. Dünyanın önde gelen ülke ve bölgelerini incelediğimizde; geldikleri noktaların sadece sanayi üretimi sayesinde değil, aynı zamanda hub denilen aktarma merkezleri ile de olduğunu görmekteyiz. Ki bu noktada da uygun teşvik ve yatırımlar çok önemli faktörlerdir. Bakıldığında, hava sahamız ve civarından, ciddi bir hava kargo trafiği olduğu açıktır. Bunları etkileyerek yurdumuza kazandırmamız gerekmektedir.

1. Shortly, Could you mention us about yourself and your career?

I was born on February 2, 1955 in Eskişehir. After Eskisehir Maarif College, I graduated from Salford University Construction Engineering in Manchester - England. After the graduation, I undertook senior manager positions at various companies in business life. I worked in Zeytinoglu Holding during 12 years and at this place, I served as President of Group Commercial, Holding Board Member and executive committee member. Between 2003-2006 years, after I served as CEO of Ground Handling Services at Çelebi, between 2006-2008 years, I served as CEO of Yurtiçi Cargo as well. After this experience, I was recommissioned at Çelebi Holding. After the Business Development and Investment Manager between 2008-2010 years, I have still worked as Head of Global Cargo.

I am interested in classic cars, volleyball and basketball. I am member of Galatasaray SK and Yeşilyurt SK. I am married with a child.

2-What do you think about history and future of Air Cargo Transportation Industry in Turkey?

Until 20-30 years from present, the concept of globalization has not occured yet and also our country was in a lower position in the world economic sequence. Accordingly, air cargo volume was smaller at both the world and Turkey. Especially, the position of our country didn't influence positively the point of views of big airline companies. During that period, in terms of infrastructure and trained personel, we remained behind compared to today.

Besides our country developed economically,globalization brought a huge volume growth. In parallel to, in order to taking our place in the World Market, our infrastructure and labour investments showed increase. In the point arrived at, we reached current potential. However, we can't say that we can enough evaluate our geographic bridge advantage between East and West. Likewise, in spite of our strategic position, even some airports in Europe have 4-5 times the total air cargo tonnage of the our country. As a result, we have covered a lot of ground in air cargo industry recently but there is a long road which we will go in our route.

3-According to you, What are the factors that hinder the development of Air Cargo Industry in Turkey?

Just now, I mentioned that ıt is important to clarify our long term strategy by use of our country's geografic and economic advantages and these should be applied by all stakeholders from public to private sector, from industrialist to airline companies. When we examined the world's leading countries and regions, we saw that they reached due to not only industrial production also transfer stations so-called "hub". At this point, proper investments and promotes are very important factors as well. It is clear that our airspace and its around has a serious air cargo traffic. It should be acquired our country.

4- Çelebi Hava Servisi'nin kargo alanındaki yatırımları ve faaliyetleri nelerdir?

Çelebi, Ali Cavit Çelebioğlu tarafından 1958 yılında Türkiye'nin havacılık yer hizmetleri alanındaki ilk özel şirket olarak kurulduğunda 5 işçi ile çıktığı yolda, bugün 13.000'i aşkın çalışanı ile dev bir aile oldu. Dünün Türkiye'de hizmet veren şirketi iken, bugün iki kıtada, beş ülkede ve 33 merkezde hizmet veriyoruz. Çelebi bugün, kalitesi ve yüksek standartlardaki iş yapış şekli ile alanında dünyanın önde gelen, söz sahibi oyuncularından biri konumundadır. Çelebi'nin gerek Türkiye'de gerekse global pazardaki bu güçlü konumundaki en önemli faktörlerden biri de 'akıllı girişimcilik ruhu'dur. Bu doğrultuda atılan adımlar neticesinde; kargo alanında son 8 yıl içinde yaklaşık 70 kat büyüdük. Örneğin sadece Hindistan Delhi'de, Türkiye'nin yıllık hava kargo tonajına yakın bir faaliyet büyüklüğümüz var. Bir başka ölçek vermek gerekirse; Almanya'daki antrepomuz, Türkiye hava kargo tonajının yarısı kadardır.

Şu anda Türkiye dışında Hindistan, Almanya ve Macaristan'da hizmet vermekteyiz. Devam eden projelerimizle yakında Avrupa'da 3 ya da 4 yeni merkez ve Uzak Doğu'da bir merkez daha açmayı planlıyoruz. Dünyada ekonomik krizin 'durağan' olarak seyreden etkilerine karşın, Çelebi olarak çift haneli büyümemiz devam edecektir.

5- Frankfurt'daki gece uçuş yasağının oradaki yatırımlarınızı olumsuz etkileyeceğini düşünüyor musunuz?

Frankfurt, yaklaşık 2,5 milyon ton yıllık kargo tonajı ile en büyük kargo havalimanları sıralamasında Avrupa'da ilk 2, dünyada ise ilk 7 içerisinde yer almaktadır. Gece uçuş yasağının bir takım etkilerinin olacağı öngörülebilinmektedir. Ancak bu yasak, bizi fazla etkilemeyecektir. Zira 2012'nin geride kalan aylarında dünyanın önde gelen havayolları ile yaptığımız önemli ve uzun vadeli anlaşmalarla, geçtiğimiz yıla göre %100'ün üzerinde bir büyüme yapacağımız şimdiden öngörülebilinmektedir. Tüm bu gelişmelere bakıldığında; Çelebi'nin diğer faaliyetlerinde olduğu gibi hava kargo alanında da, ne kadar doğru ve sağlam adımlarla ilerlediği görülebilmektedir.

6- DHMİ'nin Atatürk Havalimanı için projelendirdiği yeni "Kargo Tesisi" ne bakış açınız nedir?

Aslında Kargo Köyü olan bu proje, yıllardır beklediğimiz ve desteklediğimiz bir gelişmedir. Bunun hızlı bir şekilde devreye alınması, Türkiye açısından çok önemli bir kazanç olacaktır. Burada özellikle önemli gördüğümüz husus ise; pist ya da park pozisyonu gibi kısıtların ortaya çıkmayacak şekilde büyümenin gerçekleştirilmesidir. Ülkemizin hava kargo sektöründeki tüm paydaşları olarak, bu tür yatırımların yayılarak devam etmesini istemekteyiz.

7- "Lojistik köy, Transit Kargo Terminali, Animal Hotel" gibi projeler Türkiye'ye ne kadar uzak? Bu projelerin gerekliliği ve zamanı konusundaki öngörüleriniz nelerdir?

Bu ve benzer olgular, aslında ülkemize çok uzak olmayan, değer katıp büyümemize yardımcı olacak gelişmelerdir. Bir önceki soruda da bahsettiğim Türkiye Lojistik Stratejimiz perspektifinden bakılarak, biran önce ve güçlü bir şekilde hareket edilmesi gerekmektedir. Rekabet halinde olduğumuz ülke ve bölgelerin gerisinde kaldıkça, bunların gerçekleştirilmesi ve hedeflenen değerlere ulaşılması da daha zorlaşmaktadır.

8- Türkiye'de hava kargo taşımacılığını geliştirmek için sizce neler yapılmalıdır ?

Sadece hava kargo değil, dünyadaki tedarik zinciri hareketlerinin [havayolu, karayolu, demiryolu ve denizyolu] çok iyi analizin yapılarak, genel ve uzun vadeli stratejimize göre; kilit üslerimizin belirlenmesi, buralara uzun vadeli gerekli altyapı yatırımların yapılması, 'cazibe merkezi' olabilmeleri için teşvik programlarının netleştirilerek, uygulamaya alınması ve yine 'olmazsa olmaz' olan kalifiye çalışan için gerekli çalışmaların hızlandırılması çok önemlidir. Zira bu süreç kısa zamanda hayata geçememektedir. Ayrıca tüm bu dinamiklerin birbirleri ile uyumlu gelişmeleri de başarının yakalanması açısından çok önemlidir.

Küreselleşen dünyada, hava kargo da genel kargo trafiği içindeki payını her yıl arttırmaktadır. Bu doğrultuda, bizim de biran önce hak ettiğimiz yeri almamız gerekmektedir.

4-What are the investments and operations of Çelebi Air Service in Cargo sector?

When Çelebi was founded by Ali Çelebioğlu as first private company in Turkey's aviation ground service sector, there were ıts 5 employees. Today, Çelebi is a huge family with more than 13,000 employees. In past, while Çelebi was servicing only in Turkey, now, ıt services on two continents, in 5 countries and in 33 terminal. Çelebi, today, is an expert on itself field its quality and with the style of doing high business standart. Both in Turkey and the global market, one of the most important factors in Çelebi's strong position is "reasonable spirit of entrepreneurship". In this direction, we have grown nearly 70 times in cargo sector in the last 8 years. For example, only in Delhi-India, we have operation size near the Turkey's annual air cargo tonnage. To give an example; our warehouse in Germany is half of the Turkey's air cargo tonnage.

Now, we service in India, in Germany and in Hungary except for Turkey. Together with ongoing Project, We plan to add new 3 or 4 hubs in Europe and also one more hub in Far East. In spite of 'static' effects of economic crisis in the world, as Çelebi, we will continue double-digit growth.

5- Do you think that night flight ban will affect negatively your investment in Frankfurt?

On the largest cargo airports ranking, Frankfurt is located in second rank in Europe, seventh with an annual cargo tonnage of nearly 2,5 million tons. It is predicted that night flight ban will be a lot of effect. However; this ban will not affect us a lot. Because ıt can be foreseen already now that we will develop over %100 compared to last year with important and long-term agreements with the world's leading airlines in the past months of 2012.when we consider all these developments, ıt can be seen that Çelebi advances with accurate and firm steps in Air Cargo Sector as well as its other activities.

6- What is your viewpoint about "Cargo Facility" which is projected by DHMI(State Airports Authority) for Atatürk Airport?

In fact, this project which is Freight Village is a development that we have expected and supported for many years. If this Project becomes a part of an activity quickly, ıt will be benefit in terms of Turkey. İssue which is important for us here is the realization of the growth without restirict such as the runway or parking position. As our country's all stakeholders, we want to continue this kind of investments extensionally.

7- How far is projects such as "Logistic Villages, Transit Cargo Terminal, Animal Hotel" to Turkey? What are your prediction about the time and the necessity of these projects?

In fact, the projects, not too distance for our country, are developments which will help and add value our growth. I mentioned in the previous question that ıf we look from the viewpoint of Turkey Logistic Strategy, we should act immediately and powerfully. As long as we stay behind countries and regions that we compete, ıt will be more difficult to realize and reach the targeted values.

8- For you, what should be done for improving air cargo transportation in Turkey?

It is very important that we should make a very good analysis about not only air cargo also supply chain movements according to our general and long-term strategy and define our key stations, invest for necessary infrastructure, clarify incentive programs for becoming"attraction centre" and we should accelerate required works for indispensable qualified employee. Forasmuch, this process could not be actualised in short time. In addition, ıt is very important that all these dynamics can be in accord with one another in terms of getting sucsess.

Increasingly globalized world, air cargo is increasing its share in the general cargo traffic every year. In this respect, we must take our well-deserved place immediately.

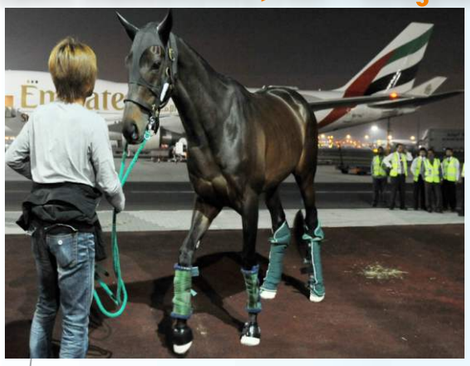
dgm TURKEY

" Okulumuzda,
Tehlikeli Maddeler Eğitimleri'ne
başladık "

DGM Türkiye | Eğitim

Beşyol Mh. Fabrikalar Cd. No.:1 Beşyol - Sefaköy / İstanbul
T. +90 (212) 580 33 50 F. +90 (212) 580 20 01
E. Info@dgm-turkey.com

SKYCARGO, AT TAŞIMACILIĐINDA REKORU ELİNE ALDI



Emirates Skycargo'ya ait iki B777 kargo uçağı ile Umman'dan charter uçuşlarla Londra'daki yarışlar için toplamda 112 at taşıyor.Emirates Skycargo tarafından iniş yapmaksızın gerçekleştirilen ilk 70 atın sevkiyatı şimdiye kadarki en büyük taşımacılık rakamı oldu. İkinci uçuş da bu uçuştan iki gün sonra gerçekleştirildi.

Emirates'te kargo planlamadan ve kargo uçuşlarından sorumlu, Kıdemli Genel Müdür Hiran Perera, "Dubai hubımız, dünya çapındaki at yarışları açısından bakıldığında şu anda en önemli konumda bulunmakta ve her yıl dünyanın bir ucundan diğer ucuna gerçekleştirdiğimiz uçuşlarla birlikte at taşımacılığında dikkate değer güven, önem ve deneyim kazandık." dedi.

Atlar, hayvanlara uçuş sırasında eşlik eden 8 kişilik seyis takımıyla ve bir veteriner cerrahla, IATA tarafından sertifikalanmış, her bir at için tasarlanmış bir bölmede taşındı.
Atları taşıyan Equitrans Logistics şirketi, körfezdeki lider canlı hayvan taşımacılığı hizmetini veren lojistik şirketidir.

SKYCARGO HANDLED RECORD

Two Emirates SkyCargo B777 freighter charters are carrying a total cargo of 112 horses from the Royal Cavalry of Oman for the horse races in London. The first shipment of 70 horses was the largest number ever transported by Emirates SkyCargo on a freighter flight without landing. The second flight arrived two days later with 42 horses.

"With our Dubai hub now a major player in the world of horse racing, we have gained considerable experience in the care and transport of horses and fly hundreds across the globe every year," said Hiran Perera, Emirates senior vice president - cargo planning and freighters.
The horses were transported in custom-built IATA-certified horse stalls, with a team of eight grooms and a veterinary surgeon accompanying the animals on each flight.

The complete stable-to-stable movement of the horses was organised by Equitrans Logistics, a leading horse-shipping agent in the Gulf region.

FRAPORT HİNDİSTAN'DAN AYRILIYOR

Delhi Indira Gandhi International Airport'u işleten konsorsiyumda bulunan Fraport ülkede fırsat eksikliği olduğu için Hindistan'dan ayrılmaya karar verdi.

Konsorsiyum ortağı Alman Fraport, mevcut fırsatların azlığından dolayı GMR Group liderliğindeki Delhi Indıra Gandhi Uluslararası Havalimanında altyapı işlemlerini durdurma kararı aldı. Konsorsiyumda % 54 payı bulunan GMR Group, Fraport'un konsorsiyumdaki %10 hissesini satın alabilir. Ayrıca Fraport, Delhi'deki ofisini kapatacak olmasına rağmen Hindistan havacılığına nasıl yatırım yapılabileceğine dair araştırmalarına devam edecek.

Konsorsiyumdaki diğer ortak "Malaysia Airports Holdings" in bu konsorsiyumu bırakması söz konusu değil ancak Çin, Filipinler ya da Endonezya'nın yeni havalimanları projelerine teklif verme kararı aldı.

FRAPORT TO WITHDRAW FROM INDIA

Partner of the operators of Delhi Indira Gandghi Airport, Fraport decided to leave India because of the lack of opportunities.

Germany's Fraport, a partner in the consortium led by GMR Infrastructure that operates Delhi's Indira Gandhi International Airport, decided to withdraw and shut down Indian operations because of the lack of opportunities. GMR Group with %54 share may buy Fraport's %10 share in the consortium. Though Fraport will close the office in Delhi, will continue to look at how it can invest in India's aviation infrastructure from Frankfurt.

The other partner, Malaysia Airports Holdings, however, will not be quitting from the Indian consortium but decided to bid for new airport projects in Indonesia, China, and the Philippines.

Fraport

AVRUPA BİRLİĞİ VE ACC3 UYGULAMASI

EU and The ACC3

ACC3 (Air Cargo or Mail Carrier operation into the Union from a Third Country Airport). Avrupa Birliği üye ülkelerine üçüncü ülkelerden taşınan her türlü kargo ve posta için Avrupa Birliği komisyon kararı ile istenen güvenlik standartlarını ifade eder. Gerek Avrupa Birliği ülkesi havayolu gerekse Avrupa Birliği dışındaki bir ülkenin havayolu olsun bu komisyon kararlarına tabii olacaktır. (Avrupa Birliği üye ülke havalimanlarından transit veya transfer kargo taşıyan havayolları da bu uygulamaya dahildir)

Avrupa Birliği komisyonu 25 Ağustos 2011 tarihinde "Comission Implementing Regulation (EU) No 859/2011" ile daha önce (EU) No 185/2010 komisyon kararlarını ile belirlenen güvenlik standartlarını tekrar gözden geçirip düzenleyerek Avrupa Birliği ülkelerine, diğer ülkelerden kargo ve posta taşıyacak olan havayollarının uyması gereken temel güvenlik standartlarını belirlediler. Aslında bunun 2002 yılına kadar uzanan bir tarihi var. Son hali ise belirttiğim şekilde 25 Ağustos 2011 tarihinde verilmiştir.

Bu uygulamanın amacı nedir?

Avrupa Birliği coğrafi sınırlarını hemen hemen çizdi. Aday ülkeler İzlanda, Hırvatistan, Makedonya, Karadağ ile potansiyel aday ülkeler Bosna Hersek, Arnavutluk, Sırbistan ve Kosova bu sınır içerisine dahil olabilirler. Bizim durumumuzun ise her iki tarafında kabul ettiği şekilde, ticari ortaklık dışında bir anlam ifade etmiyor. Avrupa Birliği bu coğrafi sınırları Ortadoğu'ya kadar uzatmak istemiyor haklı olarak. Bunun getireceği ekonomik ve sosyal katkıdan çok güvenlik dezavantajını düşünüyor. Güvenlik konusunda da en önemli sorun denizden (Akdeniz) ve karadan (Yunanistan ve Bulgaristan) birlik sınırlarını zorlayan mülteci akını ve terörist saldırılar. Kara ve deniz sınırlarında mülteciler için alınan güvenlik önlemleri aynı zamanda terörist saldırılara karşı da koruma sağlayabilir. (Yunanistan'ın Türkiye sınırına inşa ettiği duvar bu önlemlerden biri) Havayolunda mülteci tehlikesi tehdit edici boyutta değildir çünkü daha çıkış noktasında alınan önlemler (sıkı vize uygulamaları ve vizesiz çıkışın havalimanlarında neredeyse imkansız olması) bunu çok büyük oranda önlüyor. Havayolu ile oluşabilecek terör saldırılarının da aynı şekilde hava aracı henüz birlik sınırlarına ulaşmadan önlenmesi gerekiyor. Önce Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşanan 11 Eylül faciası ve ardından 2010 yılında yaşanan UPS olayı (Yemen Sanaa'dan Şikago'ya gönderilen bombaya dönüştürülmüş toner kartuşunun Londra'da tesbit edilmesi) Avrupa Birliği'ni bu konuda bir an önce önlem almaya itti. Amaç havayolu kargo servisi ile gelecek olan posta ve kargonun içerisinde tehlike oluşturabilecek herhangi bir eşyanın çıkış noktasında tesbit edilmesi ve uçağa yüklenmesinin önlenmesidir.

Uygulama dışında tutulan ülkeler hangileridir?

Bu uygulamadan muaf toplam 14 ülke bulunmaktadır. Arjantin, Avustralya, Brezilya, Kanada, Çin ,Hong Kong, İsrail, Japonya,Yeni Zellanda, Singapur, Güney Kore ve Amerika Birleşik Devletleri "yeşil liste" tabir edilen güvenli ülkeler statüsüne alınmış ve bu ülkelerden gelecek posta ve kargolar bu uygulamadan muaf tutulacaklar. Bu listeye dahil edilen ülkeler ile ilgili açıklanan bir kriter yok, tamamen komisyonun kararı sonucu oluşturulmuş bir liste. Bizim neden bu listede bulunmadığımız konusunda da herhangi bir bilgi yok. Ancak tahmin edebileceğimiz gibi bu ülkelerin Avrupa Birliği üye ülkeleri ile olan siyasi ve ticari ilişkilerinin bu listeye şekil verdiği muhtemeldir. Listede bulunan Arjantin ve Brezilya'dan daha düşük seviyede güvenlik sistemimizin olduğu inandırıcı olmaz sanırım.

Uygulamanın genel çerçevesi nasıl?

Öncelikle ACC3 yani üçüncü ülkelerden Avrupa Birliği ülkelerine posta ve/veya kargo taşıyan havayolları kendi güvenlik programlarını Avrupa Birliği güvenlik standartlarına uydurmak zorundalar. İlk aşamada havayolları açıklanan kurallara uygun operasyon yaptıklarına dair taahhütnameyi (Avrupa Birliği'nin 25 Ağustos 2011 tarihli Comission implementing regulation No 859/2011'in attachment 6-H ekinde açıklandığı şekilde) 31 Ocak 2012 tarihine kadar belirtilen ilgili ülke otoritelerden birine teslim edecekler ve süreçten sorumlu olacak bir kişinin ismini de bildirecekler. Taşıdıkları kargo ve postalar Regulated agent, Known consignor ve Account consignorları tarafından x-ray yapılacak veya gerekli güvenlik kontrollerinden geçirilecek ve güvenlik durumları kargonun ekinde evraklarda belirtilecektir. Temmuz 2014 tarihine kadar da operasyon yapacaklarını beyan ettikleri üçüncü ülke havalimanlarındaki güvenlik uygulamaları bağımsız bir denetçi tarafından denetlenecektir. Yine aynı tarihe kadar kargo kabul ettikleri "Regulated agent","Known consignor" ve "Account consignor" ların ayrı ayrı onaylanması gerekmektedir. "Belirli" ülkelerden çıkış yapan veya onaysız değişikler yapılabilecek bazı kargolar farklı güvenlik uygulamalarına tabii olan "high risk" kargo sınıfına girecektir.

Avrupa Birliği'nin 25 Ağustos 2011 tarihli Comission implementing regulation No 859/2011'in attachment 6-G kısmında oluştrulması gereken güvenlik programının ana hükümleri ortaya konuyor. Buna göre oluşturulacak güvenlik planı dahilinde havayolları (tabii ki onların servis sağlayacıları) yetkilendirilmiş denetleme teşkilatları tarafından Temmuz 2014 tarihine kadar denetlenecekler ve onaylandıkları takdirde Avrupa Birliği üye ülkelerine posta ve kargo taşımalarına müsaade edilecektir.

Bizim açımızdan durum nedir?

Ülkemiz meydanlarından Avrupa Birliği üye ülkelerine posta ve kargo taşıyan tüm havayolu şirketleri (Avrupa Birliği üyesi ülkelerin şirketi olsun ya da olmasın) bu uygulama kapsamında. Burada önemli nokta tabii ki antrepolar ve oralardaki güvenlik önlemleri olacaktır. Çünkü MNG ve THY dışında hiçbir havayolunun entegre (antrepo-güvenlik-havayolu) sistemi yok. Onlar dahi güvenlik hizmetlerini dışalım yöntemi ile tedarik etmiş durumdalar. Dolayısıyla burada işin içerisine ihracatçı-havayolu-antrepo ve güvenlik şirketi girmekte.

Bizim için kritik olan ve asıl sorulması gereken soru neden bu uygulamadan muaf tutulan ülkeler listesinde olmadığımızdır. Avrupa Birliği sınırlarında olan, üye olmak için bir çok kriteri yerine getiren ve hali hazırda uyum sürecinde olan bir ülkenin bu uygulama kapsamında olması tartışılması gereken bir durumdur.

Ülkemizde havakargo ihracatının çok önemli bir kısmını Atatürk havalimanından yapılmakta ve burada da güvenlik standartlarının oturmuş olduğunu söyleyebiliriz. Tasiş sonrası özel antrepolara geçişin üzerinden geçen zaman içinde özel antrepolar bu yolda büyük mesafe kat ettiler. Dolayısıyla bizim ülke olarak o listede olmamız gerekir diye düşünüyorum. Bunun için ilgili bakanlıklar (Ulaştırma ve Dış Ticaret), havayolları ve hatta antrepo işletmecileri ortak bir çalışma yapmalılar.

Bunun dışında tabii istenilen güvenlik standartlarını yerine getirmek ve gerekli onayı almak için hazır olmak zorunda havayolları. Kesin olan bir şey var ki o da Avrupa Birliği'nin dayattığı bu yeni uygulama havayolları için ek bir maliyet kalemi oluşturacak.

ACC3 (Air Cargo or Mail Carrier operation into the Union from a Third Country Airport) means the security standards which are set by European Union Comission- for transporting any kind of post or cargo from a third country to the Union by air. All airlines, whether member of the Union or not, (this implementation includes airlines who use EU airports for transfer or transit cargo operations) are depends this regulation.

The European Union comission defined the main security standards which are set on 25 August 2011 with "Comission Implementing Regulation (EU) No 859/2011" by revising (EU) No 185/2010.Airlines that will carry post and cargo from the other countries to European Union countries have subject to this regulation.

What is the purpose?

The EU almost marked off its geographical border.While candidate countries are Iceland, Croatia,Macedonia,Montenegro and potential candidate countries are Bosnia and Herzegovina,Albania, Serbia and Kosovo. We are just commercial partner of EU, apart from commercial partnership there is not an importance of our situation. Rightfully, The EU does not want to extend the geographical border till the Middle East. They think that this situation will bring disadvantage in terms of security more than economical and soical contributions. The most important problem about security is refugee influx and terrorist activities which compel by sea(the Mediterranean) and by land (Greece and Bulgaria). Security measures which were taken for refugees in land and sea boundry can protect from terrorist activities, too(one of the security precaution is wall which Greece built Turkey border).Illegal entrance to EU by air is nearly impossible because of precautions taken at point of exit gates(strict visa requirements and impossibility of travel without valid visa and passport). Similarly, terrorist attacks which will be occured by air should be prevented before arriving aircraft to EU border. The September11 attacks and UPS case that happened in 2010 (a printer cartdridge determined in London which was disguised to bomb sent from Sanaa to Chicago) forced the EU authorities to take immediate action. The aim is to prevent entrance of any "unwanted" post or mail to EU border by air.

Which countries exempted from regulation?

There are total 14 countries exempted from this regulation. Argentina,Australia, Brazil, Canada, China, Hong Kong, Israel, Japan, New zealand, Singapore, South Korea and USA are accepted as equal security measures to those of the European Union is recognized and therefore countries listed as "Green listed" countries.All airlines carrying post and cargo to EU airports from these "Green listed" third countries will be exempted from this implementation. There is no declerated criterias which shaped this list, it seems subjective decision of comission. There is no information about why our country is not included in this list. But, as we guess, it was possible that this list was shaped by means of political and commercial relations with EU member countries.It is not convincing that our country's security system is to be at lower level than Argentina or Brazil.

How regulation will be implemented?

Primarily,those air carriers which need an ACC3 designation must send aproperly fulfilled and signed declaration of commitments to the appropriate National Authority till January 31, 2012(as explained by European Union Commission implementing regulation No 859/2011 attachment 6-H).Furthermore, air carrier' security programs must be drawn up as set out in the Regulation(EU) No 859/2011.The second stage is taking place from February 1, 2012 till June 30, 2014.In this second phase every location form which air cargo is being carried to the EU will be visited by an independent validator. The independent validator, previously authorized by the administration, will carry out an on-site checking of the feasibility of installations, security programme, procedures, etc. of the airline. As of Jul 1, 2014 all ACC3 companies must have been validated by the independent validator(European Union Commission implementing regulation No 859/2011 attachment 6-G). Cargo and post which are carried by them will be make x-ray by Regulated agent, Known consignor and Account consignor or will be passed by essential security control and security cases will be indicated in documents of cargo attachment. The regulation includes additional security measures for High Risk Cargo, defined as cargo orginating from some specific countries, or cargo subject to significant tampering.

How this regulation will effect our country?

The implementation includes the whole air cargo carriers operating from our airports which carry cargo and/or post to EU member countries(whether they are European Union Member Country's company or not). Of course, significant point will be warehouse security measures. Because there is no airline have their own entegrated system (warehouse-security-airline) apart from MNG and THY. Even they are outsourcing security services. So, exporters–airlines-warehouse operators and security companies are involved in this regulation.

Main issue and thing we have to discuss is, why our country is not in the "Green list". What should be discussed is to beyond the scope of application our country, although Turkey borders upon European Union and meets a lot of criteria for being member.

Ataturk Airport is the main gate for air cargo of Turkey both for export and import. We can clearly say warehouses at Ataturk Airports have high security standards. The privately owned warehouses covered a lot of ground in the course of time after government owned warehouse abolished. I beleive that we also deserve to be on the list as country with current security performance. Therefore, ministiries (ministry of transport and foreign trade),airlines and even warehouse operators should work cooperatively to be included the green list.

In case if we could not get into exemption list, airlines have to be ready for audit which will done by authorized validator to get approvance.Another important issue with this regulation is security arrangements to meet requirements will be extra cost for airlines.

HAVA KARGO TÜRKİYE

Everything about the Air Cargo Transportation

TOLL GLOBAL FORWARDING
TÜRKİYE'YE HIZLI GİRDİ
TOLL GLOBAL FORWARDING ENTERED RAPIDLY TO TURKEY

Avustralyalı lojistik devi Toll Global, Türkiye'ye hızlı girdi. Toll, nisanda İstanbul'da şirket kurdu, bir ay geçmeden Megatrans ve Makro Lojistik ile anlaştı.

Avrupa ile Asya arasında köprü vazifesi gören Türkiye, lojistik şirketlerinin de gözdesi oldu. ABD ve Avrupalı küresel taşımacılık şirketlerinin rekabete girdiği Türkiye'deki lojistik pazarına şimdi de Asya ve Avustralyalı firmalar katıldı. 2011 yılının eylül ayında Türkiye'ye ofis açıp, şirket alacağını duyuran Ortadoğu'nun en geniş filosuna sahip taşımacılık şirketi olan ve Nasdaq'da işlem gören ilk Arap firması özelliğini de taşıyan Aramex'in ardından şimdi de Avustralyalı bir dev Türkiye'ye girdi. Avustralya'nın lojistikte en büyük şirketi Toll Global Forwarding'in Türkiye macerası ise hızlı başladı. Nisan ayında İstanbul'da şirket kuran Merlbourn merkezli Toll Global, daha bir ay geçmeden bir Türk şirketiyle de masaya oturdu.

45 bin çalışanı var

İstanbul merkezli Megatrans Uluslararası Nakliyat ile iştiraki Makro Lojistik ile görüşmelere başlayan Avustralyalı dev, Türk firmanın bazı operasyonlarını almaya hazırlanıyor. Rekabet kuruluna gerekli başvuruları yapan Toll Global Forwarding Türkiye pazarına verdiği önemi göstermiş oldu. 45 bin çalışanı bulunan Avustralyalı taşımacılık şirketi Toll Global Forwarding, hava, deniz ve kara ulaşımında dünyanın hemen hemen her kıtasında operasyonlar yürütüyor.

7 milyar dolar cirosu bin 100 ofisi var

Geçen yıl 7 milyar dolarlık ciro elde eden Toll Global'in deniz taşımacığındaki birimi Toll Shipping'nin ağırlığı Ro-Ro olmak üzere 20'den fazla gemisi bulunuyor. Hava kargo taşımacılığı yapan Toll Aviation'un filosunda ise irili ufaklı 35 uçak var. 1888 yılında kurulan Toll Global Forwarding'in operasyon coğrafyası da oldukça geniş. Hisseleri Nasdaq ve Avustralya borsalarında işlem gören Toll Global'in Kanada'dan Sri Lanka'ya Güney Afrika'dan İrlanda'ya kadar 55 ülkede bin 100 ofisi bulunuyor.

İsviçre' deki Türk yönetecek

Satın almalarla büyüyen Toll Global, 1995'ten beri farklı bölgelerde 22 şirketi bünyesine kattı. Geçen ay 10 milyon TL sermayeyle İstanbul'da Toll Global Forwarding Turkey adıyla şirket kuran Avustralyalı, firmanın başına da bir Türk'ü geçirdi. Toll Global'in İsviçre operasyonlarını yürüten Hakan Bicil, firmanın Türkiye yöneticisi oldu.

Australian logistic giant, Toll Global entered rapidly to Turkey. Toll set up a company in Istanbul in April and accorded with Megatrans and Macro Logistics than a month.

Turkey is seen as a bridge between Europe and Asia, also became a favorite for logistic companies. Asian and Australian companies participated in Turkey's logistic markets where U.S. and European global transportation companies are already in competition. After The Middle East's transportation company with the largest fleet, also is the first Arab company which is traded on Nasdaq, Aramex announced that 'they would buy a company and open an office' in Turkey in September 2011, an Australian giant company entered to Turkey. Turkey adventure of Australia's largest logistic company Toll Global Forwarding began quickly. The Merlbourne-based company, Toll Global establisheda company in Istanbul in April, sat at the table with a Turkish company before completing a month.

There are 45 thousand employees

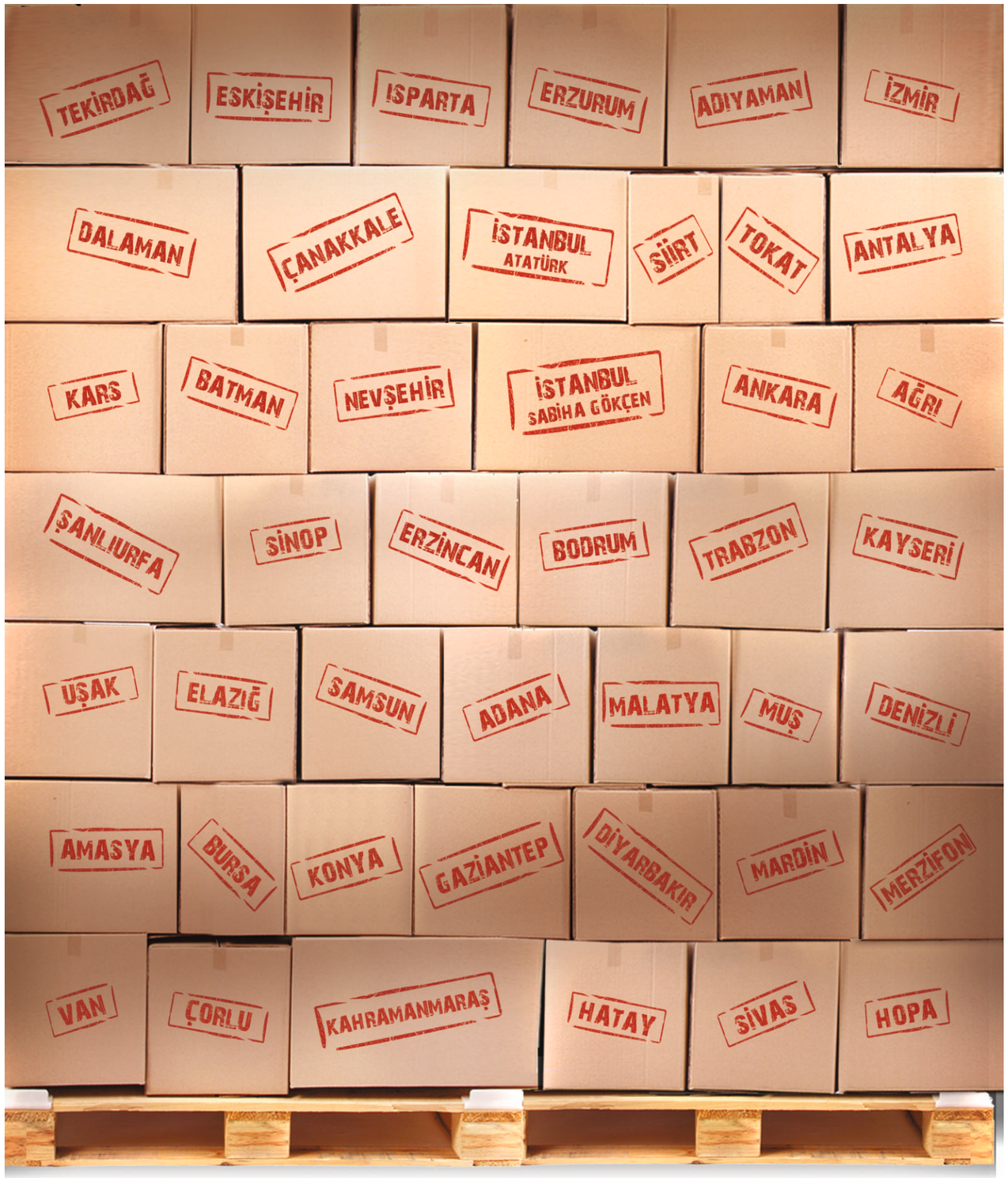
Australian company began interviews with its subsidiary Macro Logistics and Istanbul-based Megatrans International Transportation and also is getting ready to take some operations of Turkish company. Toll Global Forwarding made the necessary references to the Competition Board so the company demonstrated the importance to Turkey market. Australian transport company, Toll Global Forwarding has 45000 employees to carry out operations on land, sea and air transport in almost every continent of the world.

There are turnover of 7 billion dollars and 1100 offices

Toll Global had turnover of 7 billion dollars last year.The sea transportation unit of Toll Shipping has more than 20 vessels which's weight including Ro-Ro. There are large and small 35 aircrafts in Toll Aviation's air cargo fleet. Toll Global Forwarding founded in 1888 and also has wide operation geography. Toll Global has 1100 offices in 55 countries from Canada to Sri Lanka, from South Africa to Ireland and its shares are traded on the Nasdaq and Australia's stock market.

Turkish in Switzerland will manage

Toll Global is growing with acquisitions, acquired 22 companies in different regions since 1995. The Australian Company established a company in İstanbul, called "Toll Global Forwarding Turkey" with 10 million capital. The Australian company brought a Turkish to the management of the company. Hakan Bicil who was managing Toll Global's Switzerland operations, became Turkey manager of the company.



Türkiye içinde 44 noktaya, rakipsiz hızla kargo.

Turkish Cargo ile kargonuz Türkiye'nin bir ucundan diğer ucuna, **44 farklı noktaya, aynı gün içinde ulaşır**. Üstelik büyük şehirler için günün her saatinde kargo teslimi hizmetiyle... Turkish Cargo ile Türkiye'nin en hızlı yurt içi kargosu, 24 saat kesintisiz sizinle!

Daha fazla bilgi için **www.turkishcargo.com.tr** | +90 (212) 463 64 64

TURKISH CARGO | *Globalize your business*

ISG, YEŞİL KURULUŞ UNVANINI ALMAYA HAK KAZANDI

Türkiye'nin ilk "engelsiz havaalanı kuruluşu" olan ISG, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilen 'Yeşil Kuruluş' unvanını almaya hak kazandı.

ISG CEO'su Gökhan Buğday: "Bugün çevre konusu bütün dünya vatandaşları için üzerinde titizlikle durulması ve hızla çözümler üretilmesi gereken bir konu. Bizim de en önemli gündem maddelerimiz arasında yer alıyor. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yürüttüğümüz çevreyle ilgili çalışmaların takip edilmesi ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce takdir edilmesinden onur duyduk" dedi.

Türkiye'nin ilk "engelsiz havaalanı kuruluşu" olan, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı terminal işletmecisi ISG 'nın fark yaratan uygulamaları yeni bir sertifikayla bir kez daha tescillendi. ISG, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından başlatılan 'Yeşil Havalimanı Projesi' kapsamında istenilen koşulları yerine getirdiği için 'Yeşil Kuruluş' unvanına layık görüldü.

Yeşil Kuruluş unvanı alan işletmelerin çevreye ve insan sağlığına verdikleri veya verebilecekleri zararların sistematik bir şekilde azaltılması ve mümkün ise ortadan kaldırılabilmesi için gerekli çalışmaları yerine getirmiş oldukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından tescilleniyor. Bu unvanı alan işletmenin, projede belirtilen logoyu kullanmasına ayrıca işletme yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde de yüzde 20 indirim kazanması mümkün oluyor.

ISG CEO'su Gökhan Buğday: "Çevreci havalimanı olduğumuz bir kez daha kanıtlandı"

ISG CEO'su Gökhan Buğday, hızla artan dünya nüfusuna karşı sınırlı doğal kaynakların etkin bir şekilde kullanılması ve korunmasının artık bir zorunluluk haline geldiğine dikkat çekti. Gökhan Buğday, "Bugün çevre konusu bütün dünya vatandaşları için üzerinde titizlikle durulması ve hızla çözümler üretilmesi gereken bir konu, Bizim de en önemli gündem maddelerimiz arasında yer alıyor. Geçtiğimiz yıl 13.6 milyon yolcunun ayak bastığı bir işletme olarak çevre konusunda üstümüze düşen görevleri konuyla yetkili mercilerle işbirliği içinde çalışarak yerine getirmek ve kendimizi bu konuda kusursuz kılmak için çok titiz hareket ediyoruz" dedi. ISG olarak çevre konusunda yürütülen çalışmaların Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından da onaylanarak, 'Yeşil Kuruluş' unvanına layık görüldüklerini hatırlatan Gökhan Buğday şöyle devam etti: "Bu unvana layık olmak ve çevre konusunda yürüttüğümüz çalışmaların sürdürülebilir olmasını sağlamak başlıca görevimiz. Bizi bu unvana layık gören Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne bir kez daha teşekkür ediyoruz."

ISG Kalite Güvence Müdürü Şebnem Esi: "Etkin çevre politikası oluşturduk ve hayata geçirdik"
ISG Kalite Güvence Müdürü Şebnem Esi, havalimanı olarak Yeşil Kuruluş unvanı alabilmek için etkin bir çevre politikası oluşturulduklarını, periyodik hedef değerlendirmeleri yaparak sistemin etkinliğini sorguladıklarını söyledi. Geri dönüştürülebilen atıkların ayrı olarak toplanması için terminal içerisinde atık toplama kutuları yerleştirildiğini aktaran Şebnem Esi, çevre risk değerlendirmeleri yaptıklarını, Çevre Acil Eylem Planı oluşturduklarını söyledi.

ISG DESERVED TO TAKE GREEN FOUNDATION TITLE

ISG, the first "unobstructed airport foundation" in Turkey, deserved to take "Green Foundation Title" given by National Civil Aviation Authority.

ISG's CEO Gökhan BUĞDAY said "Today, the environment issue is a subject for citizens of the whole world that requires further attention and quickly produce solutions. It is one of the important issues we consider as well. We are honoured to be followed and appreciated by National Civil Aviation Authority for our studies about environment on Sabiha Gökçen Airports."

The operator of İstanbul Sabiha Gökçen International Airport is the first unobstructed airport foundation in Turkey. ISG's game changer applications, registered one more time with a new certificate. ISG met the demands and was awarded the title of "Green Foundation" in the concept of "Green Airports" which was started by the National Civil Aviation Authority.

It is registered by National Civil Aviation Authority that green foundation titled companies fulfilled the requirements about the environment and human health, in a systematic manner to reduce losses. It is possible to gain a 20 percent discount, by using the logo specified in the project and also in the extension charges of permits as well such as; enterprise certificate of authority, license, certificate.

ISG's CEO Gökhan BUĞDAY: "It was proved one more time that we were an environmentalist airport."

ISG's CEO Gökhan BUĞDAY pointed out: "With the rapidly increasing world population, using of limited natural resources efficiently and its protection became a necessity." "Today, the environment issue is a subject for citizens of the whole world that requires further attention and quickly produce solutions. One of the most important issues we consider as well. As an enterprise which welcomed 13.6 million passengers in the last year, we are acting very carefully, working in collaboration with relevant departments and fulfilling its responsibilities in order to make ourselves perfect." He reminded that ISG won "Green Foundation Title" from National Civil Aviation Authority because of making works relevant environment regulations and added "The main duty to be worthy of this title and to ensure our activities are sustainable about environmental issues"

ISG Quality Assurance Manager Şebnem Esi: "We created and implemented an effective environmental policy"

ISG Quality Assurance Manager Şebnem Esi said that they created an effective environmental policy as an airport to win "Green Foundation Title" and they were questioning system effiency making periodically target reviews. Sebnem Esi said that: "To separate collection of recyclables wastes in the collection boxes are located in the terminal, made environmental risk assessments and constituted Environmental Emergency Action Plan."

ÇELEBİ'DEN İSPANYA'DA DEV ADIM

A GIANT STEP FROM CELEBI TO SPAIN

Türk sivil havacılık yer hizmetleri sektörünün global oyuncusu Çelebi, uluslararası başarılarına bir yenisini daha ekledi.

Türk sivil havacılık yer hizmetleri sektörünün global oyuncusu Çelebi, uluslararası başarılarına bir yenisini daha ekledi. Türkiye'nin yanı sıra Macaristan, Almanya, Avusturya ve Hindistan'da faaliyet gösteren Çelebi, İspanya'nın en önemli yer hizmetleri sağlayıcılarından Newco'yu da devraldı. Çelebi, son devir alma ile birlikte faaliyette bulunduğu ülke sayısını 6'ya, havalimanı sayısını ise 37'ye çıkardı.

İspanya'nın 4 havalimanında Çelebi olacak

Uluslararası arenada Türk sivil havacılığının başarılı temsilcisi Çelebi, İspanya'nın en önemli yer hizmetleri sağlayıcıları arasında yer alan Newco'yu da devralarak, bu alanda önemli bir adım daha attı. Çelebi Hava Servisi A.Ş.'nin (ÇHS), Newco Airport Services S.A. (Newco) şirketinin İspanya'nın Barselona, Santiago, Oviedo ve Vigo şehirlerindeki havalimanlarındaki faaliyetlerine ilişkin iktisadi bütünlüğünün devir alınmasına ilişkin verdiği 1.500.000 Avro tutarındaki teklif kabul edildi. Gerekli yasal prosedür ve onayların tamamlanmasının ardından Newco, %100'ü ÇHS'ye ait olan İspanya'daki Celebi Ground Handling Avrope SL (Celebi Europe) tarafından devir alınacak. İşlemlerin tamamlanmasıyla birlikte Celebi Europe, 2014 yılına kadar sona erecek yaklaşık 4.000.000 Avro tutarındaki devralınan ekipmanlarla ilgili leasing borçlarını da üstlenmiş olacak.

40 milyon yolcu, 335 bin uçuş ve 100 bin ton kargo trafiği

ÇHS, Newco şirketinin devralınması gelişmesini, dün akşam Kamuyu Aydınlatma Platformu - KAP'a yaptığı yazılı açıklama ile kamuoyu ile paylaştı. ÇHS'nin, bir süre önce de ilgilendiği Newco'nun, İspanya'da faaliyet gösterdiği 4 havalimanında (Barselona, Santiago, Oviedo, Vigo) 2012 yılında toplam 20 bin uçuşa hizmet vermesi bekleniyor. Söz konusu havalimanlarında 2011 yılında; toplam yolcu trafiği 40 milyon, uçuş trafiği 355 bin ve kargo hacmi ise yaklaşık 100 bin ton olarak gerçekleşmiştir.

Uluslararası büyüme stratejisine devam ediyor

Türkiye'de optimum büyüklüğe ulaşan Çelebi, uluslararası büyüme stratejisi doğrultusunda 2000'li yılların başında başlattığı çalışmalarında ilk önemli adımı 2006 yılında Macaristan'da atmıştı. Çelebi, daha sonra Hindistan (Delhi ve Mumbai), Almanya (Frankfurt) ve Avusturya (Viyana) ile uluslararası arenadaki büyüme stratejisine devam etmişti. Çelebi, Türkiye'deki 28 havalimanının yanı sıra Macaristan'da Budapeşte Ferihegy Uluslararası Havalimanı'nda, Hindistan'da Mumbai (Bombay) Chhatrapati Shivaji Uluslararası Havalimanı ve Delhi Indira Gandhi Uluslararası Havalimanı'nda, Avusturya'da Viyana Uluslararası Havalimanı'nda yer hizmetleri faaliyetleri yürütüyor.

4 ülkede hava kargo hizmetleri

Çelebi kargo alanında da Türkiye'nin yanı sıra Macaristan'da Budapeşte Ferihegy Uluslararası Havalimanı'nda, Hindistan'da Delhi Indira Gandhi Uluslararası Havalimanı'nda ve Almanya'da Frankfurt Uluslararası Havalimanı'nda faaliyet gösteriyor. Çelebi'nin ayrıca halen yer hizmetleri sunumunda bulunduğu Hindistan'ın Mumbai Chhatrapati Shivaji Uluslararası Havalimanı'nda yerel ve uluslararası kargo ihalelerinde de teklifleri bulunuyor.

İki kıta, 6 ülke, 37 havalimanı, 13 binden fazla çalışan

Çelebi Grubu'nun havacılığın yanı sıra denizcilik, taşımacılık ve gıda sektörlerinde de önemli yatırımları bulunuyor. Çelebi Grubu'nun amiral gemisi ÇHS, son Newco devir alınması ile birlikte iki kıtada yürüttüğü faaliyet alanını, 6 ülke ve 37 havalimanına çıkarmış olacak. Yüksek standartlardaki hizmet kalitesi ile uluslararası arenada takdir ve talep gören Çelebi Grubu'nun halen 13 binin üzerinde çalışanı bulunuyor.

Çelebi is global performer of Turkish civil aviation ground services added again itself a new international success.

Çelebi which is global performer of Turkish civil aviation ground services added again itself a new international success. As well as Çelebi is active in Germany, Hungary, Austria and India, it took over Newco which provides the most important ground services, too. While Çelebi operates in six countries it increased 37 the number of airport.

Celebi will be in four airport of Spain

Çelebi which represents Turkish civil aviation in international arena accomplishedly took an important step together with Newco which is one of the most important ground services. Çelebi Air Service Incorporated Company , Newco Airport Services Company (Newco) şirketinin İspanya'nın Barselona, Santiago, Oviedo ve Vigo şehirlerindeki havalimanlarındaki faaliyetlerine ilişkin iktisadi bütünlüğünün devir alınmasına ilişkin verdiği 1.500.000 Avro tutarındaki teklif kabul edildi. After completed approvals and necessary legal procedure ,Newco will be taken over by Celebi Ground Handling Avrope SL (Celebi Europe) in Spain where belongs to Celebi Air Service hundred percent.After completed processes,until 2014,Celebi Europe will undertake leasing debts almost 4.000.000 euro equipment.

40 million passengers, 335.000 flights and 100.000 ton cargo traffic

Celebi Air Service declared to the public with a written statement in Public Disclosure Platform with regard to Newco Company. It is expected that in 2012, Celebi Air Service gives service total 20 thousand flights in four airport of Newco in Spain(Barcelona, Santiago, Oviedo, Vigo).In 2011,as total 40 million passenger traffic,335.000 flight traffic and almost 100.000 ton cargo volume occured in the airports.

Celebi continues international growth strategy

Celebi which reachs optimum size in Turkey took the first important step in Hungary in accordance with international growth strategy by 2000s.And later, Çelebi continued to growth strategy in the international arena with India(Delhi ve Mumbai), Germany (Frankfurt) and Austria (Wien).Çelebi conducts ground service activity in addition to 28 airports in Turkey, in Hungary-Budapest Ferihegy International Airport, in India-Mumbai (Bombay)) Chhatrapati Shivaji Internatioanl Airport, Delhi Indira Gandhi Internatioanl Airport and in Austria-Wien Internatioanl Airport.

In four country Air Cargo Services

Celebi conducts in cargo arena in Hungary-Budapest Ferihegy International Airport, Delhi Indira Gandhi Internatioanl Airport and Germany-Frankfurt Internatioanl Airport exclusive of Turkey. Also, Çelebi makes an offer in international and regional cargo tenders in India-Mumbai (Bombay)) Chhatrapati Shivaji Internatioanl Airport that Çelebi has still serviced in ground handling services.

Two Continent,37 Airports and Over 13.000 Personnel

Celebi makes important investments navigation, transportation and food sector in addition to aviation. Çelebi Group will be raised 6 country and 37 airport its area of activity performed in two continent together with taken over Newco. Çelebi Group which is demanded and appreciated in international arena with high standard service quality has over 13.000 personnel.

Hava Kargo Taşımacılığına Dair Her Şey

Hava Kargo
TÜRKİYE

www.havakargoturkiye.com