

# havakargo TÜRKİYE

Hava Kargo Taşımacılığına Dair Her Şey

Sayı 10 / 2016 www.havakargoturkiye.com

## Bir GSA Neden FREIGHT FORWARDER Olsun ?



TÜRKİYE'YE UÇUŞLARA  
BAŞLIYOR

**EVA AIR**



Sektör mensubu bir arkadaşımızın yazısını siz okurlarımız ile paylaşmaktan mutluluk duyarız...  
We are happy to present you an article of our friend from the sector.

## Bir GSA

### NEDEN FREIGHT FORWARDER OLSUN? WHY WOULD A GSA BE A FREIGHT FORWARDER?

Türkiye'de her sektörde ve her alanda olduğu gibi hava kargo taşımacılığı sektörü de tam anlamıyla sağlıklı bir denetime tabi değil. Bu yüzden profesyonelliğin ve uzmanlığın mutlak olması gereken sektörlerden birisi olan ülkemizdeki hava kargo taşımacılığı sektörü hizmet seviyesi açısından örneklerine kıyasla ne yazık ki iyi bir yerde değil. Bu durumun sebebi olarak pek çok konu sıralansa ve her konu için paneller düzenlenip çözüm yolları aransa yeridir; ancak bu yazıda sadece freightforwarder olan GSA'lardan bahsedeceğim.

Biliyorsunuz ki Türkiye'ye uçuşları olan yabancı havayollarından bazıları kendi kargo satış ofislerini açmaktansa GSA (General Sales Agency) olan bir firma ile anlaşarak uçuşlarındaki kargo kapasitelerini bu yolla doldurmaya çalışmaktadır. Bu firma havayolu adına kapasitesi ve servisleri dahilinde kargo satış, rezervasyon, operasyon vs işlemleri yürütür ve karşılıklı işbirliği sağlar. Anlamlandırmasam da yerli havayollarından da GSA kullananlar var.

*In Turkey, like in all sectors, there is no proper control or investigation in air cargo. Therefore, the air cargo sector, which should have a definite professionalism and expertise, is not in a good position compared to its peer examples in terms of the quality of the service. There may be several reasons for this and for each of them, it may be necessary to set a panel but I am going to mention only the GSAs which become forwarders.*

*As you know well, some of the foreign airlines operating to Turkey prefer signing with a GSA (General Sales Agency) to opening their own cargo sales office for increasing their cargo capacity. This agency runs the business for sales, reservation, operation etc. on behalf of the airline and they accomplish a mutual benefit. Although I find it meaningless, there are some native airlines using GSA.*



**Türkiye'de bugün 150'den fazla "IATA Kargo Acentesi" faaliyet göstermektedir.**

**In Turkey, there are currently more than 150 active "IATA Cargo Agency"**

Hava kargo taşımacılığı sektörünün yazılı olmayan işleyiş gereği GSA firmalar sadece "IATA Kargo Acentesi" olan forwarder'lara hizmet vermelidir. Türkiye'de bugün 150'den fazla "IATA Kargo Acentesi" faaliyette göstermektedir. Tahmini olarak 1500'ün üzerinde de "IATA Kargo Acentesi" olmayan, ancak bu acenteler üzerinden hava kargo yüklemeleri organize edebilen Non-IATA olarak isimlendirilen forwarder'lar bulunmaktadır. Söz konusu işleyişe göre ihracatçı firmalara "IATA Kargo Acentesi" olan ve Non-IATA olarak tanımlanan forwarderler itibatta olmalıdır.

*forwarders which are "IATA Cargo Agency". In Turkey, there are currently more than 150 active "IATA Cargo Agency". Approximately, there are more than 1500 forwarders called Non-IATA since they can organize air cargo loading on behalf of these 150 agencies although they are not accredited with IATA. Due to the mentioned rule above, "IATA Cargo Agency" and Non-IATA forwarders should be in contact with export companies.*

*Due to the unwritten rule of the air cargo sector, GSAs should only serve to the*

Ancak Türkiye'deki işleyiş, olması gerekenden farklı ilerliyor. Türkiye'de faaliyet gösteren 20'den fazla GSA firma var ve bazıları "IATA Kargo Acentelerini" hiçe sayarak hem ihracatçılarla hem de Non-IATA forwarder'larla çalışmakta hiçbir sakınca görmüyor. Havayolu, IATA CASS sistemine dahil değilse GSA firma ihracatçı ve Non-IATA forwarder'lar ile ilişkileri konusunda daha pervasız. IATA Kargo Acentelerine, müşteriye verdiği fiyata kıyasla aynı veya daha pahalı fiyat verenlerin olduğu sektörde herkesçe biliniyor ve bu durum için yapabilecek bir şey neredeyse yok. GSA firmayı havayolunun yetkilisine şikayet etmek veya GSA firma ile bir daha çalışmamak bir çözüm getiriyor. Çünkü sektördeki bu tür bir yanlışta hep birlikte dur diyecek bir düzen ve birlik yok ve bu rekabet ortamında olması zor görünüyor.

**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Rekabet Kurumu tarafından, sivil toplum kuruluşlarının görüşleri alınarak ortak bir protokol yayınlanmalıdır.**

*However, there are more than 20 GSAs and some of them do not see any problem in working with both exporters and Non-IATA forwarders by ignoring the "IATA Cargo Agencies". Moreover, if the airline is not in IATA CASS system, they are even more flawless for their relations with exporters and Non-IATA forwarders. Everyone knows that their pricing is more when they do business with IATA Cargo Agencies and there is almost nothing to do for it. Complaining the GSA Agency to the authorized personnel of the airline does not solve the problem because there is no organization or unity to stop this mistake and it is difficult to form them in this competitive environment.*

## ÇÖZÜM ÖNERİSİ NEDİR? SOLUTION ?

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Rekabet Kurumu tarafından, sivil toplum kuruluşlarının görüşleri alınarak ortak bir protokol yayınlanmalıdır. Bu protokol GSA'lık yapacak firmanın faaliyet alanını, şirket kimliğini ve hizmet kalitesi açısından altyapısının nasıl olması gerektiğini tanımlamalıdır. Belirlenecek bir kurum (örneğin SHGM) bu GSA firmalar hakkında bir araştırma ve denetim mekanizması kurmalıdır. Havalimanlarında, havayolları adına kargo kabulü yapmaya yetkili olan antrepolara duyurusu yapılacak protokol ile havayoluyla kargo kabul anlaşması yapacak olan antrepo eğer GSA olarak atanmış bir firma varsa bu firmanın gerekli onay yazısını almadan kargo kabulü yapılmayacağı tebliğ edilmelidir. Gerekli onay yazısını da belirlenecek kurum vermelidir.

*A common protocol must be released by Directorate General of Civil Aviation (DGCA), General Directorate of State Airports Authority and Competition Authority upon getting the ideas of organizations. This protocol must define the spectrum of the GSA, company identity, and basic descriptions of the necessary infrastructure in terms of the service quality. An office (i.e. DGCA) should set up a mechanism to analyze and inspect the GSAs. In the airports, the entropies should make a cargo acceptance agreement and in case the shipping comes from a GSA without the necessary documents, cargo acceptance should not take place. These documents should come from a defined office.*



Bu yaşananların sektöre hizmet kalitesi açısından yansımaları ise profesyonellikten uzak Aksaray/Beyazıt/Laleli'deki ofislerinden sadece HUM ve bagaj kargolarını organize eden GSA'ların ortaya çıkmasıdır. Tek işi IATA Kargo Acentelerine hizmet vermek olması gereken firmalar bir GSA'dan çok forwarder gibi faaliyet gösteriyor. Bu kurumsallıktan uzak ortamda bir havayolunun GSA'lığı 5 farklı firma tarafından yapılabiliyor. Bu durumun etik olmayan bir üst seviyesi de hem IATA Kargo Acentesi hem de GSA olan firmalardır. Tıpkı bir denklem gibi: Bir havayolunun GSA'lığını yapan IATA Kargo Acentesi diğer IATA Kargo Acentelerine hizmet veriyor.

*What is reflected to the sector in terms of service quality after all the things happened is appearance of GSAs organizing only HUM and luggage cargos from their Aksaray, Beyazıt, and Laleli. Although their only responsibility is supposed to be providing service to IATA Cargo Agencies, these firms function more like a forwarder than GSA. In this environment away from professionalism, five firms can be the GSA of an airline. An unethical level of this situation is the firms which are both IATA Cargo Agencies and GSA. Just like an equation: an IATA Cargo Agency serving as GSA to an airline is providing service to other IATA Cargo Agencies.*

## SONUÇ OUTCOME

Özellikle GSA'ların ağızında, Turkish Cargo'nun tecrübesi, agresif satış politikası, arkasındaki filo desteği ve buna benzer imkanlar sayesinde sektörde bu kadar pazar payına sahip olduğu lafı doladır. Peki forwarder olan GSA'ların sunduğu bu tablonun Turkish Cargo'ya sağladığı fayda hiç mi yok? Eşit şartlarda rekabet şarkısı okuyan bir GSA eğer forwarder'lık yapıyorsa tüm sektörün kulaklarının kendisine sağır olduğunu bilmelidir.



*There is a rumor especially among GSAs which says that Turkish Cargo has such the share from the market thanks to their experience, aggressive sales policy, the fleet support etc. So is there no benefit to Turkish Cargo thanks to this table provided by GSAs? If a GSA is functioning as a forwarder while singing for fair competition, it must know that all the sector has their ears closed.*

## PEGASUS CARGO'DAN ACC3 UYARISI

## ACC3 WARNING FROM PEGASUS CARGO

Tüm IATA acentelere duyuru yapan Pegasus Cargo, Avrupa Birliği Havaçılık Güvenlik Komisyonu'nun almış olduğu yeni karar doğrultusunda Avrupa Birliği ülkelerine yapılan kargo taşımalarında ACC3 Güvenlik kurallarında değişiklik yapıldığını açıkladı.

Pegasus Cargo, announcing to all IATA agencies, declared that there has been changes in ACC3 Security rules for cargo carrying to EU countries after the new decisions taken by European Union Aviation Security Commission.

ACC3 Güvenlik kurallarında yapılan değişikliğe göre, Türkiye çıkışlı kargolar için düzenlemekte olan konşimentoların "Handling Information" hanesine 01.02.2016 tarihi itibarı ile aşağıdaki ibarelerden uygun olanın eklenmesi gerektiği Pegasus Cargo tarafından tüm IATA acentelere duyuruldu.



DE/ACC3/TREESB-PC (Ankara çıkışlı kargolar için)  
DE/ACC3/TREAYT-PC (Antalya çıkışlı kargolar için)  
DE/ACC3/TREADB-PC (İzmir çıkışlı kargolar için)  
DE/ACC3/TRESAW-PC (İstanbul çıkışlı kargolar için)

Avrupa Birliği ülkelerine yapılacak kargo gönderilerinde herhangi bir problem yaşanmaması için ilgili birimlere konunun aktarılması hakkında gerekli önlemlerin alınmasını bildiren Pegasus Cargo, aksi taktirde gerekli düzeltmeler için belirlenen ücretin yansıtılacağını duyurdu.

According to the changes made in ACC3 Security rules, all IATA agencies are informed that AWBs which are issued for Turkey based cargos should include one of the following below in the "Handling Information" section after 1st February 2016.

DE/ACC3/TREESB-PC (Ankara based shipping)  
DE/ACC3/TREAYT-PC (Antalya based shipping)  
DE/ACC3/TREADB-PC (Izmir based shipping)  
DE/ACC3/TRESAW-PC (Istanbul based shipping)

In order not to have any problems for shipping to EU countries, Pegasus Cargo informed all related units to take the necessary precautions. The company also declared that otherwise, there will be pricing to correct the necessary processes.

**GLOBE AIR CARGO**  
by ECS Group



Global Network. Local Expertise.  
Best Service... is in Turkey now.



## LİBYA'YA UÇUŞ YASAĞI KALKTI!

BAN TO FLY TO  
LIBYA IS NO MORE!

### THY NE ZAMAN UÇMAYA BAŞLAYACAK?

Bu gelişmelerin ardından Dışişleri Bakanlığı 18 Ocak 2016 tarihli yazısı ile Libya hava sahalarını Türk tescilli uçaklara ancak kargo ve hava ambulans uçuşları için açıldığını bildirdi. Yasak diğer uçuşlar yani yolcu taşımacılığı için devam ediyor. Ancak gelişmeler THY'nin kısa süre içinde tekrar Libya uçuşlarına başlayabileceğini gösteriyor.

### WHEN DOES THY START FLYING AGAIN?

Upon these developments, Ministry of Foreign Affairs declared that the airspace of Libya is now open for flights for only cargo and ambulance planes. However, it can be concluded that THY is going to start operating to Libya soon, again.

9 Ocak 2015 tarihinden bu yana Türk bayraklı hiçbir uçak Libya'ya uçamıyordu. Dışişleri Bakanlığı yayınladığı yazı ile Türk uçaklarının Libya'ya sefer yapabileceğini açıkladı.

İç savaşın yaşandığı Libya, Türk uçakları için önemli bir pazar haline gelmişti. Hava yolu olarak THY'nin yanı sıra Türk şirketleri kargo operasyonları yapıyor ve buradan ciddi para kazanıyordu. Bir başka operasyon ise ambulans uçaklarla gerçekleşiyordu. Türkiye'ye tedavi için gelenler özel jetlere biniyor ve bu uçakların masrafları da Libya hükümeti tarafından karşılanıyordu.

### BİR ANDA YASAKLANDI

Ancak ülkedeki iç karışıklık nedeniyle Libya'ya uçacak Türk uçaklarına 9 Ocak 2015 tarihinde yasak getirildi. Sivil Havaçılık Genel Müdürlüğü, güvenlik gerekçesi nedeniyle uçakların uçuşuna izin vermiyordu. Türk havaçılığı önemli bir pazarını kaybederken ilginç gelişmeler de yaşanmaya başlandı. Avrupa hatta Amerikan tescilli bazı iş jetleri Türkiye'ye brokerlar tarafından getirildi. Bu uçaklar, kabotaj kurallarını delerek sefer başlattı. Libya-Türkiye arasında uçuş. Taşidıkları ambulans uçağı görünümü standart iş jetleri ile Çorlu gibi gözden daha uzak meydanlardan Libya'ya gitti-geldi... Çift pilot uçuşu gerekirken tek pilotla operasyon yapanlara bile rastlandı. Türkiye ve Libya, geçtiğimiz aralık ayında tekrar masaya oturdu. Fas'ta 17 Aralık 2015 tarihinde imzalanan anlaşma ile Ulusal Mutabakat Hükümeti Birleşmiş Milletler tarafından tanındı. 11 Ocak 2016'da ise Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti Başbakan Adayı Fayed Mustafa Al-Sarraj Ankara'yı ziyaret etti.

Since 9th January 2015, no Turkish plane was flying to Libya. Ministry of Foreign Affairs declared that the ban is removed.

Libya, suffering from a civil war, was an important market for Turkish aviation. Along with THY, Turkish companies were operating shipping there and making a significant amount of money. Another operation was for ambulance planes. People were coming with private jets to Turkey for treatment and government of Libya was affording it.

### A SUDDEN BAN

However, on 9th January 2015, due to the civil unrest, a prohibition was imposed on Turkish planes flying to Libya. Directorate General of Civil Aviation was not allowing the flights due to the security reasons. While the Turkish aviation was losing an important market, interesting events took place. Some business jets from Europe and America were brought to Turkey by brokers. These jets started flying there by ignoring coastal navigation rules. Standard business jets in disguise of ambulance planes, went to Libya and back from off-the-beaten track places such as Çorlu. Even, some planes were flown by only one pilot although two pilots were required. Turkey and Libya started communicating last December. In Morocco, an agreement was signed and the National Agreement Government was recognized by the United Nations on 17th December 2015. On 11th January 2016, Fayed Mustafa Al-Sarraj, the candidate for prime ministry of the government of Libya National Agreement Government, visited Ankara.

# TOLL

## TOLL GLOBAL ARALIK AYINDA DA ZİRVEDE TOLL REMAINS ON TOP IN DECEMBER

Kasım-2015 ayında 1725 ton ile birinciliği kimseye kaptırmayan Toll Global Forwarding Aralık-2015 ayında da zirveyi bırakmadı

Aralık-2015 ayında Türkiye'den çıkış yapan ihracat gönderileri hakkında açıklanan listeye göre Toll Global Forwarding, Kasım-2015 ayında olduğu gibi yine birinci oldu. Aralık - 2015 ayında 1543 ton kargo handle eden Toll Global Forwarding'in en yakın rakibi DHL Global Forwarding ise 1498 ton ile ikinci sırada yer aldı.

Açıklanan listede SchenkerArkas üçüncü olurken, Asav dördüncü, DSV ise beşinciliği paylaştı.

Toll Global remained in the top in December following its November lead with 1,725 tons.

According to there port that was issued in December 2015, Toll Global Forwarding took the leadership in ex-Turkey shipments as it did in November 2015. DHL Global Forwarding was second with 1,498 tons while Toll Global Forwarding handled 1,543 tons.

There port shows that Schenker Arkas occupied third place while Asav was fourth hand DSV was fifth.



**AZERBAIJAN AIRLINES**

## AZAL TÜRKİYE UÇUŞLARINI ARTIRIYOR

## AZAL INCREASES TURKEY FLIGHTS

Azerbaycan Havayolları (AZAL) Türkiye'nin bir çok şehrine yeni uçuş programı getirdi. AZAL Antalya, Bodrum, İzmir ve Dalaman'ın yanısıra, Alanya'ya (Gazipaşa) da yeni uçuşlar gerçekleştirecek.

AZAL'dan Trend Haber Ajansı'na yapılan açıklamada, 17 Haziran tarihlerinden itibaren Bakü-Bodrum-Bakü güzergahında her gün, Bakü-İzmir-Bakü güzergahında, Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi olmak üzere haftada 3 kez, Bakü-Dalaman-Bakü uçuşları ise 1 Temmuz itibarı ile Pazartesi ve Cuma olmak üzere haftada 2 kez uçuşlar gerçekleştirilecek.

Türkiye'de kendi kargo ofisi bulunan AZAL'ın kardeş havayolu Silkway Airlines, Sabiha Gökçen'den kargo uçağı servisi de bulunuyor.

Azerbaijan Airlines (AZAL) opens new lines to Turkey's several cities. AZAL will operate flights to Antalya, Bodrum, Izmir, Dalaman and Alanya (Gazipaşa).

AZAL told Trend News Agency that by June 17, it will launch flights Baku-Bodrum-Baku daily, Baku-Izmir-Baku three days a week on Mondays, Wednesdays and Saturdays. It also will launch flights Baku-Dalaman-Baku two days a week on Mondays and Fridays starting from July 1.

AZAL's sister company Silkway Airlines that has its own cargo office in Turkey operates freighter from Sabiha Gokcen.



**ESR LOJİSTİK NAKLİYAT VE DİŞ TİC. LTD. ŞTİ.**

## Anadolu Yakasındaki İç Nakliye Talepleriniz İçin

**Bizimle İletişime Geçebilirsiniz**

[www.esrlojistik.com.tr](http://www.esrlojistik.com.tr)



[www.havakargoturkiye.com](http://www.havakargoturkiye.com)

Find us on  
**facebook.**

**LinkedIn**

Follow us on  
**twitter**

Add us on  
**Google+**



Gönlü ve Kargosu  
Gökyüzünde Olanların Yeri

**hava**kargo **TÜRKİYE**

