

bildiri

Yazar Mustafa Yasin Bildiri

Gönderim Tarihi: 29-Nis-2021 03:52PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1573323965

Dosya adı: Bildiri-Mustafa_Yasin_BA_TU.docx (29.12K)

Kelime sayısı: 2265

Karakter sayısı: 16230

Salgın Sonrası Dünyada Lojistik Sektörünün

Türkiye'nin Rekabet Gücüne Etkisi

Prof.Dr. Ercan Taşkın^a

^aUluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, Dumlupınar Üniversitesi, 43030 Kütahya, Türkiye, ercan.taskin@dpu.edu.tr

Mustafa Yasin Baştuğ^a

^aUluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, Dumlupınar Üniversitesi, 43030 Kütahya, Türkiye, mustafayasinbastug@gmail.com

ÖZET

Köklü ticaret geçmişine sahip ülkeler zaman ve maliyet açısından daha verimli olacağını düşündükleri ürünleri başka bir ülkede üretirerek ya da satın alarak re-eksport ya da transit ticaret ile üçüncü bir ülkeye satarak ülkelerine döviz kazancı sağlamaktadırlar. Bu faaliyetleri hızlı, güvenli, daha az maliyetle ve kapıdan kapıya zamanında teslim ile gerçekleştirebilmek için ülkelerine lojistik üsler kurarak çok modlu taşıma modeli ile gönderileri teslim etmektedirler.

Lojistik üsler, küresel ticarete ülke ekonomilerine büyük katkılar sağlamaktadır. Lojistik üsler uluslararası ticaretteki yeni trendlere bakıldığında küresel ticarete başarılı olabilmek, ihracatın geliştirilmesi, bulundukları bölgelerde gelişimin ve istihdamın artması açısından Türkiye içinde büyük önem arz etmektedir.

Covid-19 salgını nedeni ile lojistik faaliyetlerin önemi daha fazla anlaşılmıştır. Köklü ticaret geçmişi olan Hollanda gibi dünyanın en önemli lojistik ülkelerine sahip ülkeler güçlü demiryolu bağlantıları sayesinde temassız ticaret kapsamında salgın sebebi ile oluşan krizi kolaylıkla aşabilmişlerdir. Aynı zamanda insan kaynakları açısından risk minimuma indirgenerek, ileri teknoloji sayesinde terminal yönetimi temassız ilerletilebilmiştir. Güçlü demiryolu ağları sayesinde Covid riski olan bölgelerde tır sürücülerinin sayısı azaltılarak risk en aza indirilmiştir.

Salgın sonrası küresel ticarete rekabet gücünü artırabilmek için lojistiğin etkisi, lojistik üs kavramlarının ortaya çıkışı ve dünyadaki uygulamaları incelenmiştir. Kurulan modelin temelini gümrük- ulaşım altyapısı - uluslararası kargolar - lojistikte kalite ve yeterlilik - takip ve izleme - zamanlama arasındaki ilişkiler oluşturmaktadır. Bu çalışmanın amacı dünyada lojistik sektöründe salgın sonrası Türkiye'nin rekabet gücünü artırmak için transit ticaret ve re-export açısından incelemektir.

Key Words: Lojistik, Lojistik Üsler, Rekabet Gücü, Performans, Transit, Transit Ticaret

1.GİRİŞ

Lojistik hem kamu hem de özel sektör için malzeme ve nihai çıkan ürünün ve bununla ilgili bilgi akışının planlanması ve kontrolünün yapılması ile ilgili olan bir süreçtir. Genel anlamda bakıldığında lojistiğin esas amacı, operasyonel maliyetleri minimuma indirerek planlanan bütçe ve diğer kısıtlar ile belirlenen performans ölçütleri içerisinde doğru malzemelerin, doğru yer ve zaman içinde temin edilmesini sağlamaktır. Askeri alanda lojistik faaliyetler silah, gıda, yedek parça, askeri malzemelerin ulaştırılması, depolanması ya da dağıtımı şeklinde karşımıza çıkarken, sivil alanda firmaların üretimde kullanacakları hammaddenin tedarikinden başlayarak çıkan nihai ürünlerin tedarikçilere ya da son kullanıcıya kadar dağıtımı ve organizasyonu olarak karşımıza çıkmaktadır. Modern toplumların en önemli konularından biri haline gelen lojistik, hammaddenin, yarı mamül ya da nihai ürünlerin nasıl ve ne zaman temin edileceği, depolanacağı, taşınacağı konusunu oluşturmaktadır (Gianpaolo, Laporte, & Musmanno, 2004, s. 1).

Ülkelerin rekabet güçlerini artırabilmeleri, ekonomik büyüme sağlayabilmeleri, katma değerli ürünler üreterek, pazar çeşitliliğini artırmalarına, yurtdışına ürün ya da hizmetlerini pazarlamalarına, dolayısı ile dış ticaret yapmalarına bağlıdır. Ülkelerin dış ticaret yapabilmelerinde büyük rol oynayan lojistik faaliyetler, son yıllarda daha çok karmaşık hala gelen dış ticaret işlemleri ile birlikte önemi daha çok artmıştır. Bu doğrultuda Türkiye'nin lojistik performansının, küresel rekabet gücü ile ilişkisi ortaya koyulmaya çalışılmıştır (Erkan , 2014, s. 46).

13 Ocak 2020'de tanımlanan bir virüs ² olan Covid 19 ilk olarak Çin'in Vuhan Eyaleti'nde ateş, öksürük ve nefes darlığı ile gelişen, solunum yolları rahatsızlığı olarak görülmüştür (covid19.saglik.gov.tr, 2020).

Salgına karşı alınan önlemlerde geç kalınması dünya ekonomisini büyük bir tehdit ile karşı karşıya bırakmıştır. Salgının tüm dünyaya yayılması ile birlikte global ekonomi düşüşe geçerek, ülkeler ithalat ihracat yapamaz hale gelmiş, uluslararası ticarete ciddi azalma meydana gelmiştir (Göze Kaya, 2020, s. 233).

Lojistik faaliyetler açısından Türkiye'de iki önemli bölge olan AB ve Ortadoğu, Orta Asya ülkeleri. İlk zamanlar salgının neredeyse merkezi haline gelen AB ülkeleri sıkı tedbirler alarak 14 ülke ile sınırlarını kapatmıştı. Karayolu yük taşımacılığı devam etmiş, ancak şoförlerin ülkeye dönüşünde 14 gün evlerinde karantinada kalmaları gerekmiştir. Aynı şekilde Ortadoğu'ya açılan iki önemli kapı olan Irak ve İran'da da virüs ciddi yayılma göstermiş, alınan tedbirlerden kaynaklanan bekleme ve gecikmeler ortaya çıkmıştır. Bölgede faaliyetler karayolu ve demiryolu ile sürdürülmüştür. Yeni gelişme ve hadiseler ile anırsızın kapatılan sınır kapıları tır kuyruklarının oluşmasına, dönmeyen dorse ve konteynerlerden kaynaklanan navlun artışlarına sebep olmuştur (Eldener, 2020). Tüm bu bilgiler ışığında bu çalışma, salgının lojistik sektörü üzerindeki etkilerini tespit etmeye çalışmış, salgın sonrası dünyada Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücü incelenmiştir.

2.KURAMSAL ÇERÇEVE

Salgın sonrası uluslararası ticaret, tedarik zinciri, lojistik, güven, ortak hareket etme vb. kavramlar ile yeniden konuşulmaya başlandı. 2020’ de meydana gelen ve tüm dünyayı etkisi altına alan salgın sonrası tedarik zincirinde sürdürülebilirliğin önemi yeniden anlaşıldı. Karayolu taşımacılığında sınır kapılarının kapanması, havayolunda azalan yük hacimleri, deniz yolunda limanların kapanması, transit ve uğrakların iptal edilmesi tedarik zincirinde sürdürülebilirliği tehdit ederek küreselleşmenin olumlu ve olumsuz yönlerini deneyimlememize sebep oldu. Salgını yenmek için tedarik zinciri ve lojistiğin öneminin ne denli büyük olduğu ortadadır. Üretime yönelik hammaddelerin tedariki ve lojistiğinde büyük sorunlar yaşansa da, tıbbi malzemelerin akışı sorunsuzca ve zarar görmeden sağlandı. Bunun yanı sıra hava yolu ulaşımın azaltılması, yolcu uçağı ile taşınan havayolu kargoların kargo uçakları ile gönderilmesini zorunlu kıldı. Denizyolunda ise Uzakdoğu ve Asya bölgesinden gelen yük ve konteynerlerdeki azalma sonucu, ihracatta boş konteyner bulmada büyük sorunlara neden oldu. Bununla birlikte biriken yükler nedeni ile gemilerde yer sorunları da baş gösterdi. Planlanan gemi sayısında %20’lik düşüş, konteyner sayılarında %25’lik azalma, uğrak iptallerinin 3 kata çıkması, navlun fiyatlarının %30, %40 artmasına sebep oldu (Eldener, Lojistik Sektörü Olarak Hızlı Çözümler Üretiyoruz, 2020).

Salgın birçok sektörü olumsuz etkilemiştir. Olumsuz etkilenen sektörlerden biride iktisadi büyüme ve ekonomik kalkınmada önemli rol oynayan, lojistik sektördür. Lojistik sektöründe sürdürülebilirlik, güven ve istikrar ile mümkün olabilir. Salgın yalnızca ortaya çıktığı ülkede değil, küresel çapta yayılmakta ve etkili olmaktadır. Bu sebeple uluslararası ticarete lojistik sektörü salgının etkisine bağlı olarak dalgalanmalar göstermekte, ekonomik kayıplara neden olabilmektedir (Akçacı & Çınaroğlu, 2020, s. 449).

Covid salgını sonrası orta ve uzun vadede kamu borcu ve açıkları olan, gelişmekte olan ülkeler ekonomik büyüme ve ticarete baskı hissedebilirler. Dünya mal ticaret hacmi, 2020’ nin ikinci çeyreğinde %15 düşüş yaşadı. Ülkeler seyahat kısıtlamaları ve kapanmalar ile Covid 19’un yayılmasını engellemeye çalıştı. Seyahat kısıtlamaları ve kapanmalarla birlikte mal sevkiyatları dördüncü çeyrekte hemen hemen 2019 seviyelerine erişim sağladı. Ekonomisi üretim ve sanayiye dayalı, katma değerli üretim yapan ülkeler büyük politika ve müdahaleler ile işletme ve vatandaşlarını desteklediler. Bu destekler hane halkı gelirlerini artırarak tüm mallar için harcamaların devam etmesini sağladı. Bunun yanı sıra değişen koşullara uyum sağlayan birçok işletme ve kişi ekonomik anlamda farklı yollar bulmuş, bu yenilikçi yollarla ekonomik faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Çin ve Asya ekonomilerinde ise, etkin pandemi yönetimi sayesinde ekonomik gerilemenin boyutu sınırlanarak, ithalatın devam etmesini sağladı. Bu eylemler küresel talebi artırmaya yardımcı olarak, daha büyük bir ticaret düşüşünün önüne geçilmiş oldu (WTO, 2021).

Malların akışı ve depolanmasında rol oynayan lojistik firmaları salgından doğrudan etkilenmiştir. Hem ulusal hem uluslararası değer zincirinin bir parçası olan lojistik ticareti kolaylaştırır ve firmaların ürünlerini müşterilerine ulaştırmasına yardımcı olur. Salgının lojistik sektörünü olumsuz yönde etkilemesi tedarik zincirinde kesintilerin oluşması ile ekonomik büyüme ve istihdam oluşturmaya engelleyerek rekabet gücünü etkileyebilir. Üç temel küresel

ulaşım segmenti olan deniz, kara ve havayolu üzerinde yük kapasitesi üzerindeki etkileri gözlemlenebilir. Bunlar aşağıdaki gibidir (Twinn, et al., 2020, s. 1-3);

Denizyolu Taşımacılığı: 2020'nin ilk aylarında Ćin limanlarında elleĉlenen konteyner sayısı %10,1 düştü. Agility Lojistik raporuna göre, Brezilya, Ćin, Hindistan ve Meksika gibi önemli ihracatĉılar ve AB gibi önemli ithalatĉıları da etkileyen dünya ĉapında önemli kısıtlamaların olduğunu bildirmekte. DHL'e göre taleplerin düşmesi Asya, Avrupa, ABD ve Latin Amerika arasındaki rotaları etkilemeye devam edecek. Bunun sonucunda ek boř seferler kaĉınılmaz.

Karayolu Taşımacılığı: Agility Lojistik raporuna göre, deniz ve havayolu taşımacılığından farklı olarak karayolu taşımacılığı salgın sürecinde ciddi kesintiler yaşayarak, kısmen kullanılabilir durumda kalmıştır. Dolayısı ile imalat gibi karayolu taşımacılığına ihtiyaĉ duyan diğer ekonomik sektörler karantina ve kapanmalar nedeni ile genelde tam kapasite ĉalıřmadılar. Tırlardaki uzayan transit süreleri, havayolu kargoda ki navlun artışları nedeni ile demiryolu taşımacılığına olan talep artmıştır.

Havayolu Taşımacılığı: Ćin'in üretimindeki düşüş, yolcu uĉuřlarındaki keskin düşüş 2020 Mart ayında havayolu taşımacılığında %19 düşüş meydana getirdi. Hkmetler temel mallar iĉin hava kargoya yönelirken tıkanıklık meydana gelerek, hava kargo ücretlerinde artış yaşandı. 2020 Nisan ayı ile birlikte kapasitedeki artışla beraber taşınan hacimle yıllık bazda düşüş kalmasına rağmen bir toparlanma görüldü.

Yukarıdaki değerlendirmeler doğrultusunda bu ĉalıřmada salgının dünyada ve Türkiye'de lojistik sektörünü nasıl etkilediğini, transit işlemler ve transit ticaret ile rekabet gücü arasında ilişkinin neler olduğunu, LPI unsurlardan olan gümrük ve sınır ticaret işlemleri etkinliği, ulaşım altyapısı, rekabeti fiyatlar ile lojistik organizasyonlarının yapılabilirliği, lojistikte kalite ve yeterlilik, kargoların zamanında teslim edilmesi aĉısından incelenmeye ĉalıřılmıřtır.

3.YÖNTEM

ĉalıřmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırma kapsamında gümrük, lojistik ve dış ticaret alanında görevli bir gümrük muhafaza memuru, bir gümrük muayene memuru, bir forwarder firma müdürü, bir dökme yük gemisi operasyon sorumlusu, bir üretici ihracatı firma ihracat sorumlusu ile yarı yapılandırılmış sorular sorularak görüşme tekniği ile veriler elde edilmiştir. Araştırmada Türkiye'nin lojistik sektöründe rekabet gücünü belirlemek amacıyla 9 adet aĉık uĉlu sorular hazırlanmıştır. Görüşmeler sonrası elde edilen verilen betimsel veri analiz yöntemiyle analiz edilmiştir. Görüşme soruları tema olarak kabul edilmiş, katılımcıların sorulara verdikleri cevaplar her bir temanın altına girebilecek şekilde kategorilere ayrılmıştır, bunun yanı sıra doğrudan alıntı yapılarak bulgular desteklenmiştir.

4.BULGULAR VE TARTIşMA

Araştırma kapsamında forwarder firma müdürü salgın sonrası konteyner taşımacılığında limanlarda gemi programlarında sık sık değişiklikler olduğunu, lojistik sektörünün %80, %85 Ćin'in elinde olduğunu, buna bağlı olarak covid süreci ile birlikte bütün lojistik yapılanmayı Ćin'in yönlendirerek sektörde, rekabette üstünlük sağladığını vurgulamaktadır. Ekipman

sorunları ve gemilerdeki yer problemleri ile birlikte navlunlarda ciddi artışların olduğu belirtilmektedir. Ani fiyat değişiklikleri ve sıklıkla gemi programlarının değişiklik göstermesi lojistikte kalite ve yeterliliği düşürmektedir.

Bunun yapısal nedenlerini ise;

“...daha öncede örnek verdim %80 %85 Çin'in elinde zaten bu sektör, bu da covidle beraber bütün yapılanmayı şuan deniz ticaretine %80 %80 Çin yönlendirdiği için tamamen orada gelişecek olan olaylar ya da yapılanmalar ya da işte buna göre stratejik hareketlere göre sizde şekillenmek zorunda kalıyorsunuz, bir şekilde de onların sizi yönlendirdiğini söyleyebiliriz. Şuan bizim yaşamış olduğumuz sıkıntılar yaklaşık 4 5 aydan beri, ciddi bir ekipman sıkıntısı var, gemilerde yer problemi var, bu da uzak doğuda navlunların çok ciddi seviyeye ulaşmasından kaynaklanan bir durum, armatörler şuan bu bölgede ki mevcut konteynerlerin bir çoğunu uzak doğuya çekerek orada en azından ticaretteki katma değeri arttırmaya yönelik bir harekette bulundular...” Şeklinde açıklamaktadır.

Araştırma kapsamında üretici ihracatçı firma ihracat sorumlusu ise, salgın sonrası lojistik faaliyetlerde meydana gelen sıkıntılar neticesinde fiyatlarda istikrarsızlıklar meydana gelmiştir. Bunun neticesinde ihracatçı firmaların fiyatlarını yıllık bazlı sabitleyerek istikrarlı fiyat politikaları oluşturarak müşterilerine hizmet vermeleri mümkün olmadığı anlaşılmaktadır.

Üretici ihracatçı firma ihracat sorumlusu konuyla ilgili;

“Yıllık anlaşmalar ile fiyatların sabitlenebilmesi. Bunu biz iç nakliye tarafında sağladık. Ancak tabi karayolu ve deniz yolunda bunu sağlamak pek mümkün değil, ancak çok özel proje işlerinde hatlarla görüşüp, Hapak olsun Mersk olsun görüşerek bunu sağlayabiliyoruz, ancak ufak işlerde pek buna yanaşmıyorlar, forwarderler de bu konuda pek eli güçlü olmuyor. Karayolunda otoyol zamları, mazot zamları kurun dengesizliği fiyatları değiştiriyor. Kapıdaki beklemeler zaman zaman olabiliyor. Özellikle pandemi döneminde çok yaşandı, boş araç bulamadık, gittiler dönemediler. Bu süreçte epey zorluk çektik” yanıtını vermiştir.

Araştırma kapsamında aktarma limanları ve uğraklarda gemi programlarında sık sık aksamalar olduğu transit yüklerin bir ay ya da daha fazla bekletildiği ve geciktiği görülmektedir. Gümrük muayene memuru katılımcı aktarma limanı olan Pire ile ilgili Türkiye'nin transit yüklerde kayıp yaşayarak rekabet gücünün kırıldığını belirtmiştir.

“...biz kendimizi yenilemek bir yana dursun, Çin'in Yunanistan Pire limanına yaptığı yatırım sebebi ile transit ticaretten alacağımız payı kaybedebiliriz. Var olan limanlarımızı yenileyip geliştiremezsek bu potansiyel Pire gibi limanlara kayacaktır”

Bir diğer katılımcı ise konuyla ilgili;

“Pire limanı aslında yoğunluk sebebi ile ve bir çok armatörün Pire limanını kullanması sebebi ile , çok ciddi bir yoğunluğa sahi.p Pire limanında bu dönemde transit sürelerde sıkıntı oluşturmaya başladı, çünkü bir çok armatör pire limanını aktarma olarak kullanıyor, ve artık pire limanı bunu kaldırmamaya başladı, aslında burada alternatif olarak Türkiye'den ve tabi ki bu gene bir altyapı çalışmasıyla, tabi maliyetlerle de ilgili ön plana çıkabilir, Türkiye'de burada aslında farklı bir oyuncu, olarak devreye girip Pire'de ki hacmin belli bir kısmında bize çevirip, buradan uygun bir limana çevirip, gerekli çalışmalar yaparak, belki buradan da ekstra bir katma değer sağlanabilir düşüncesindeyim, ama yapılabilir mi bilemiyorum, şuan Pire limanı artık kaldırmıyor, bizim şuanda hali hazırda yapmış olduğumuz sevkiyatlarda üç hafta dört hafta bekleyebiliyor, bunun dışında farklı sıkıntılarda var, Covidden dolayı bir çok serviste değişiklikler söz konusu olduğu için bu da tabi farklı bir etken, Pire'de aktarma limanlarında sıkışıklıktan dolayı problem olduğunu söyleyebilirim, yani zaman kaybı yaşadığımızı söyleyebilirim” şeklinde yanıt vermiştir.

Salgın döneminde uluslararası taşımacılıkta ve lojistik sektöründe istikrarlı ve rekabetçi fiyatlar ile sevkiyatların organize edilemediği anlaşılmaktadır. Firmalar açısından lojistikte planlamanın önemi dikkate alındığında süreç içerisinde gemi ya da uçuş programlarındaki ani değişiklikler sebebi ile öngörülemez durumlar karşısında üretimin planlanması, sevkiyatların planlanması olanaksız hale geldiği anlaşılmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Küresel ticaretin sürdürülebilmesi, üretilen malların ulaştırma ve depolanması lojistik ile mümkündür. Salgınla birlikte tedarik zincirinde kırılmalar meydana geldiği anlaşılmaktadır. Bu çalışmada salgının global etkileri lojistik sektörü açısından incelenmiştir. Küresel çapta bir acil sağlık sorunu olan Covid ekonomilerin olumsuz etkilenmesine, ithalat ve ihracatta düşüşlerin yaşanmasına ve çeşitli taşıma modlarında lojistik sektörü ciddi biçimde etkilenmiştir. Türkiye’de yerleşik kurumlarda ya da firmalarda görevli personeller ile yapılan görüşmeler neticesinde lojistikte teknoloji kullanımının artırılması, temassız ticaret ve taşımacılığın yapılması önerilmiştir.

Araştırma sonucunda elde edilen bulgulara göre salgın sonrası lojistik organizasyonların rekabetçi fiyatlarla organize edilemediği, gemi programlarındaki sık değişiklikler nedeni ile kargoların zamanında teslim edilemediği, dolayısı ile lojistikte kalite ve yeterliliğin azaldığı anlaşılmıştır. Söz konusu problemler karşısında salgın süreci içerisinde katılımcılar çözüm üretemediklerini belirtmişlerdir. Yaşanan problemler karşısında çözüm önerileri ise, lojistikte dışa bağımlılığın azaltılması, özellikle konteyner taşımacılığında Türk armatörlerin sayılarının artırılması, temassız ticaret olarak adlandırılan demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi, ulusal sınırlar içerisinde ve uluslararası taşımacılıkta etkin biçimde kullanılması ve ilgili yatırımların tamamlanması yönündedir.

Yapılan bu çalışma sonucunda geliştirilen öneriler;

-Türkiye küresel çaptaki krizlerden etkilenmemek, rekabet gücünü artırabilmek için yenilikçi ve katma değeri yüksek ürünler üretmeli, teknolojik alt yapısını güçlendirmelidir.

-Lojistik üs, lojistik merkez oluşumlarını tamamlamalı, bölgede transit olarak kullanılabilecek uğrak limanlar inşa etmelidir.

-Limanlar demiryolu bağlantıları ile güçlendirilmeli, yeni bağlantılar kurulup, uluslararası taşımacılıkta da etkin biçimde kullanılmalıdır.

-Lojistik master planları belirlenmeli, Lojistik 4.0. ve lojistikte dijitalleşmenin önünü açmalıdır.

bildiri

ORJİNALLİK RAPORU

%3

BENZERLİK ENDEKSİ

%3

İNTERNET KAYNAKLARI

%0

YAYINLAR

%1

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

utk19.aku.edu.tr

İnternet Kaynağı

%2

2

www.anadolugazetesi.com

İnternet Kaynağı

<%1

3

docs.wixstatic.com

İnternet Kaynağı

<%1

Alıntıları çıkart

Kapat

Eşleştirmeleri çıkar

Kapat

Bibliyografyayı Çıkart

Kapat