

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Prof.Dr.Mehmet TANYAŞ

Okan Üniversitesi

Uluslararası Lojistik Bölüm Başkanı ve

Lojistik Derneği (LODER) Başkanı

YA/EM 2010, SABANCI ÜNİVERSİTESİ

1 TEMMUZ 2010

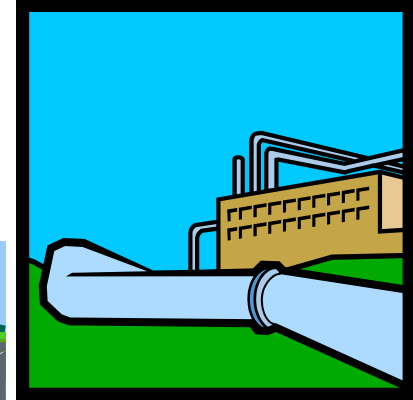
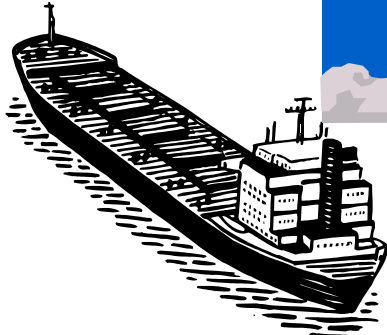
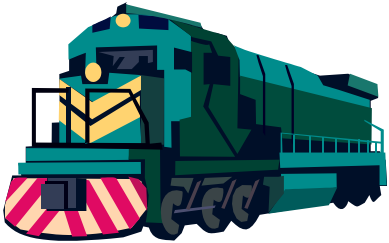
SUNUM PLANI

- TAŞIMACILIK
- DEPOLAMA
- LOJİSTİK TANIMI
- TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER
- TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ
- TÜRK LOJİSTİK SEKTÖRÜ
- DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ
- SORUNLAR ve ÖNERİLER
- SONUÇ

TAŞIMACILIK

Taşımacılık(Nakliye); ürünlerin/yüklerin belirli bir sevk nokta/larından alınıp belirli bir teslim nokta/larına belgeli olarak götürülmesi/taşınmasıdır. Temel taşımacılık sistemleri (modları) aşağıda belirtilmiştir:

- 1) Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- 2) Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- 3) Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- 4) Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- 5) Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)
- 6) Karma Taşımacılık (Mixed Mode Transportation)



KARMA TAŞIMACILIK / Mixed Mode Transportation

Karma taşımacılık; Aynı őrün/yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak yapılan taşımacılık sistemidir ve őr farklı uygulama şekli vardır:

- Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation)
- Intermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation)
- Kombine Taşımacılık (Combined Transportation)

Karma taşımacılık, taşıma modlarının avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan ve sőrrekli kendini yenileyen gelişime açık bir taşımacılık sistemidir. Amaç; Maliyet, Hız, Gőrvenilirlik ve Hizmet Kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır.

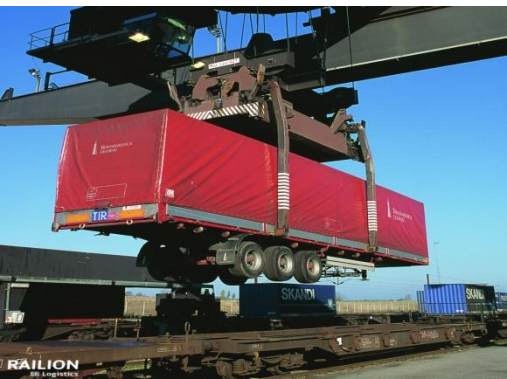
KARMA TAŞIMACILIK / UYGUN TAŞIMACILIK(Co-Modality)

Karma taşımacılıkta en çok raslanan kombinasyonlar aşağıdadır:

- Karayolu-Demiryolu Taşımacılığı (Piggybacking, RO-LA)
- Karayolu-Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking, RO-RO)
- Karayolu-Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking)

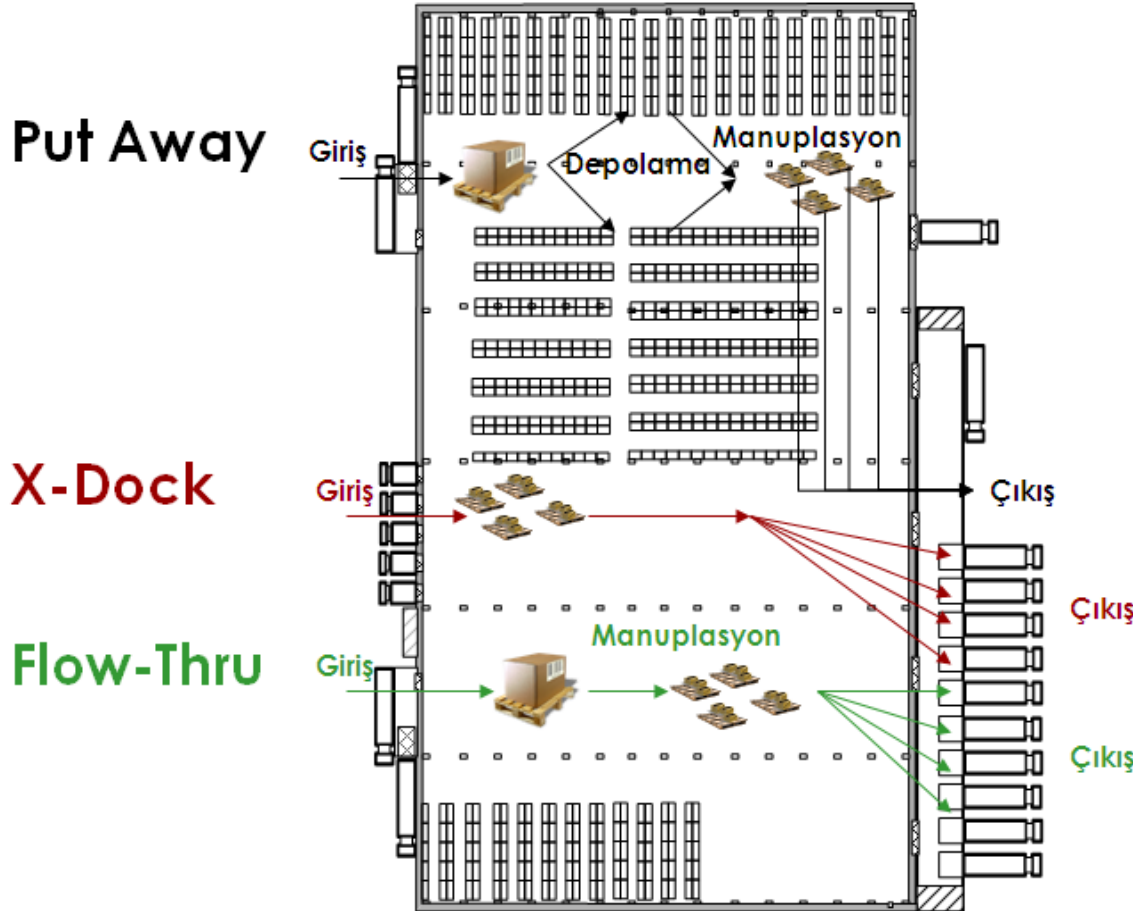
Uygun Taşımacılık(Co-Modality): Yük, talep, vd. koşullara bağlı olarak en uygun tek ve karma kodlu taşımacılığın belirlenmesidir.

Ürünlerin/yüklerin belirli bir sevk nokta/larından alınıp belirli bir teslim nokta/larına götürülmesi/taşınması sadece Taşımacılıktır ve Lojistik olarak adlandırılmaz. Lojistik, sistem yaklaşımı ile müşteri beklentilerine en uygun taşımacılık mod/modlarını alt sistem olarak kullanır.



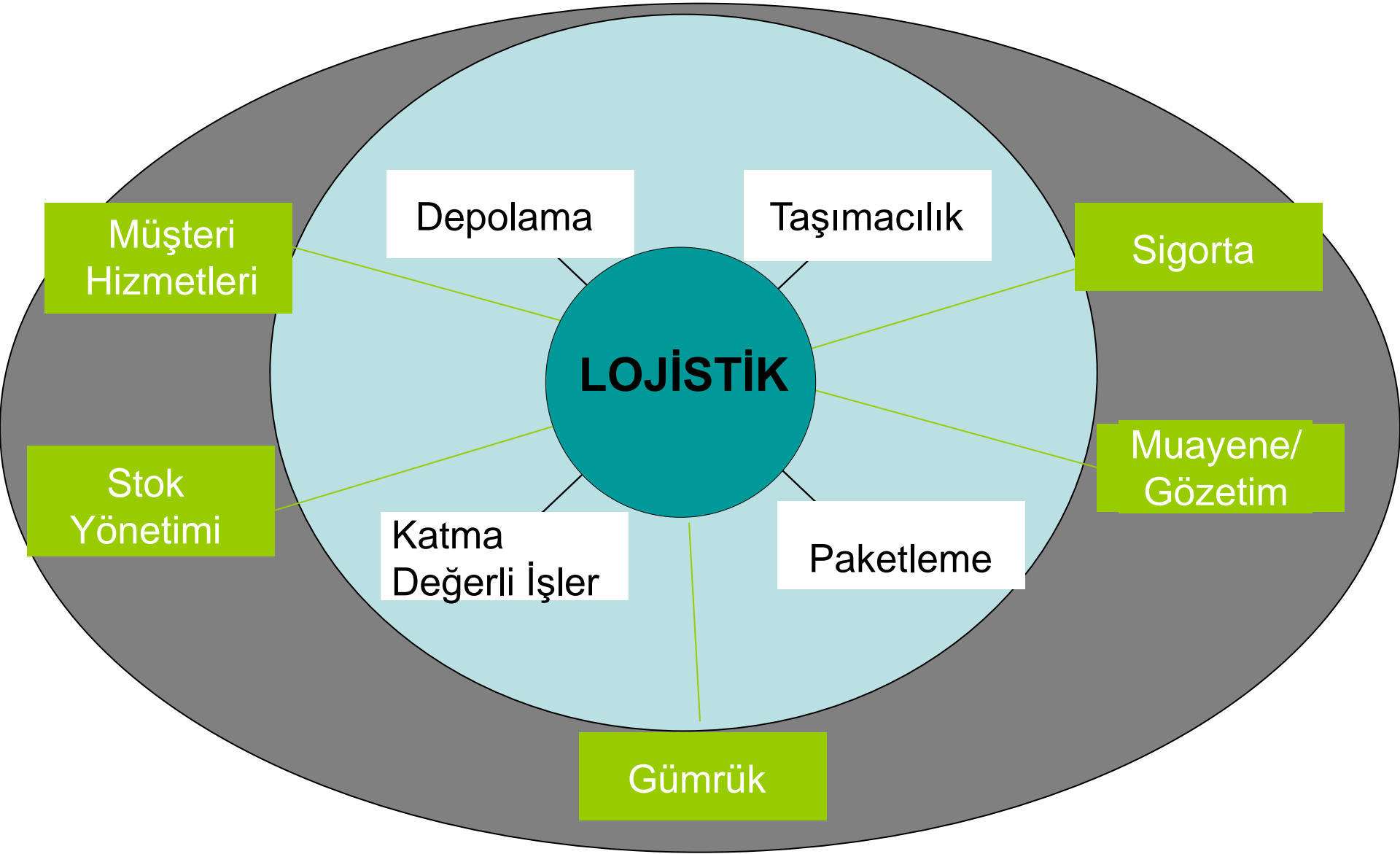
DEPOLAMA

Depolama; belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta/noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır.



Depolama, ürünler için zaman ve yer faydası sağlayarak firmalara dinamik ve katma değerli müşteri hizmetleri sunmalarını sağlayan bir fonksiyondur.

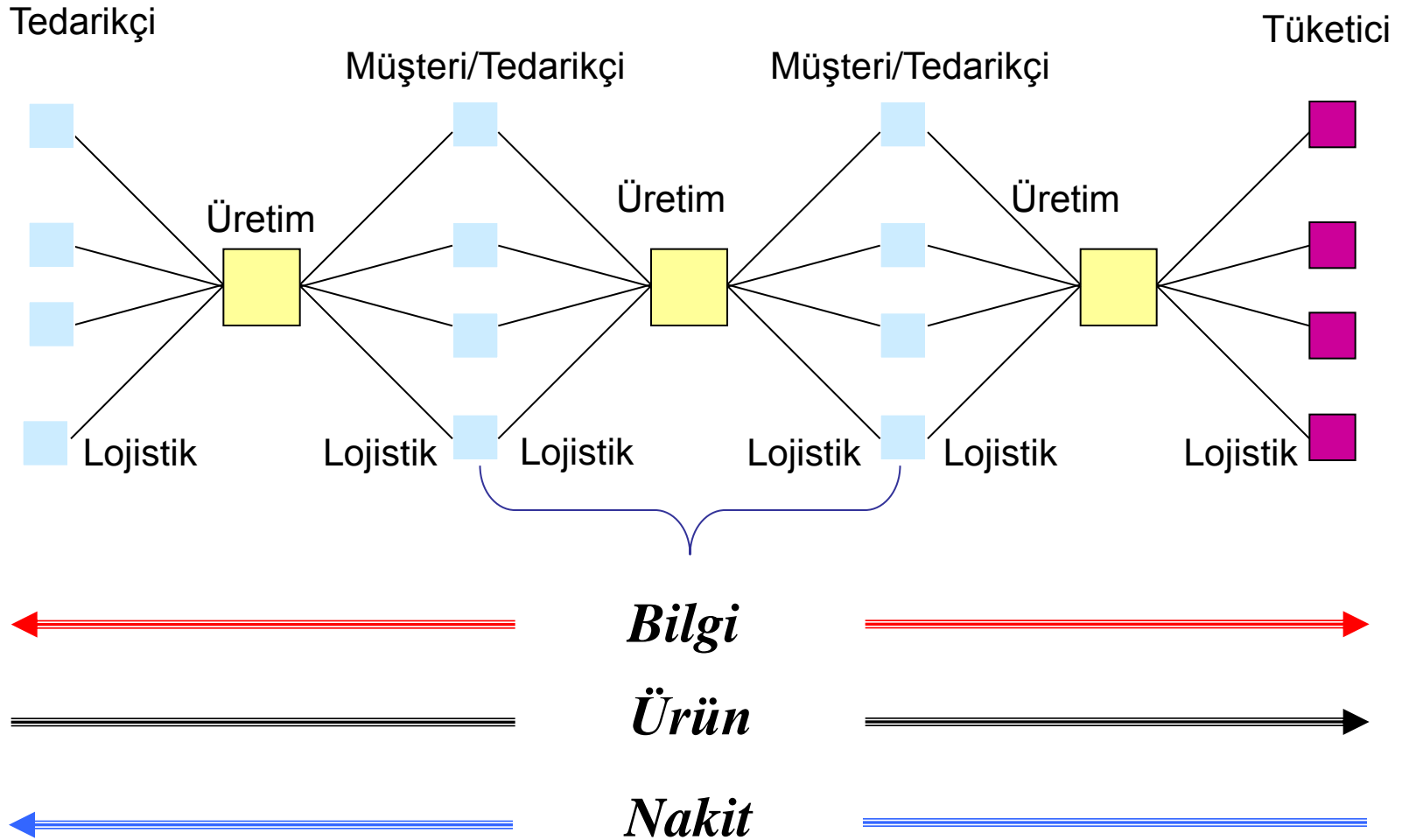
TEMEL LOJİSTİK FAALİYETLER



Tedarik Zinciri (Big Picture)



LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ FARKLILIĞI



Tüketicinin hizmet ihtiyacı tedarik zincirini belirler

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Sektörden sektöre, üründen ürüne değişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının yüzde 4 ile 20'sini lojistik giderleri oluşturur.

Lojistik giderleri; Kuzey Amerika'da GSMH'nin % 10'u; Avrupa'da % 11'i, Türkiye'de ise tahminen % 13 'üdür.

Buna göre Türkiye'deki potansiyel lojistik pazarının 90-100 milyar dolar olduğu söylenebilir. Başta Uluslararası Taşımacılık ve Gümrük olmak üzere dış kaynak kullanımının %50 olduğu varsayımıyla mevcut Pazar büyüklüğü 50-55 milyar dolar olduğu söylenebilir.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Uluslararası ve Ulusal
Karayolu Taşımacılığı
Uluslararası ve Ulusal
Denizyolu Taşımacılığı
Uluslararası ve Ulusal
Demiryolu Taşımacılığı
Uluslararası ve Ulusal
Havayolu Taşımacılığı
Uluslararası ve Ulusal Boru
Hattı Taşımacılığı
Karma Taşımacılık
(Intermodal, Multimodal,
Kombine)

Kentsel Lojistik
Dağıtım
Liman İşletmeciliği
(Hava-Deniz)
Depo ve Antrepoculuk
Kalite Kontrol-Gözetim
Dış Ticaret Operasyon
Gümrük
Sigorta

İPEK YOLU

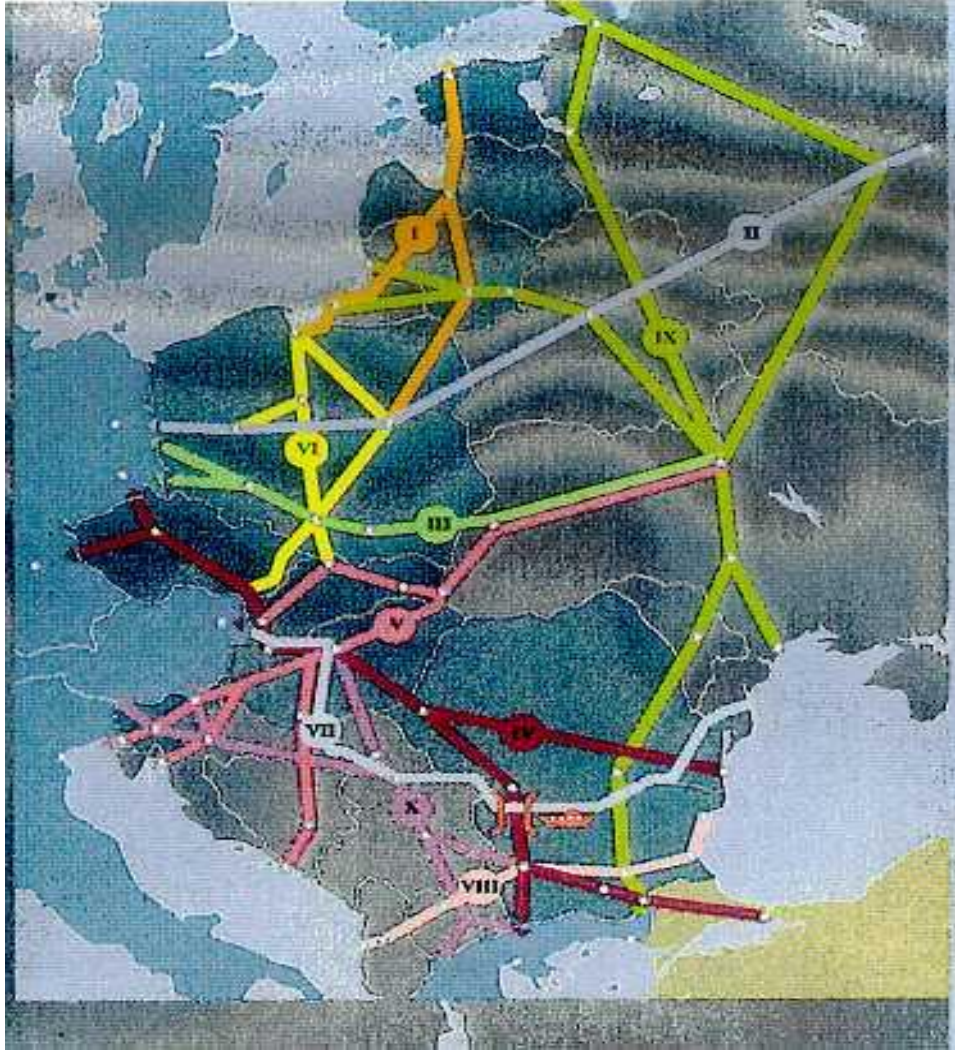


TRACECA NETWORK



Kara Deniz'de kıyısı olan ülkeleri birbirine bağlar. Ayrıca, Pan-Avrupa Koridorlarıyla AB'ye ve TRACECA ile Kafkasya ve Orta Asya ülkelerini, Kara Deniz üzerinden kombine taşımacılık ile bağlar. **TRACECA** Kara Deniz'de Bükreş ve Varna'ya Pan-Avrupa Koridorlar ile gelen TIR ve Vagonların, Feribotlarla Gürcistan'ın Poti Limanına taşınmasıdır. Taşıma Poti-Bakü kara taşımacılığından sonra, Hazar Denizi de Feribotla aşarak Orta Asya'ya ulaşmaktadır.

PAN- AVRUPA ULAŞTIRMA KORİDORLARI



Koridor I : Tallinn-Riga-Warsaw and extension Riga- Kaliningrad-Gdansk

Koridor II : Berlin-Warsaw-Minsk-Moskow

Koridor III : Berlin/ Dresden -Wroclaw-Katowice-Krakov-Lvov-Kiev

Koridor IV : Dresden/Nuremberg-Prague-Budapest-Arad-Sofia-Thessaloniki, *Vienna-Gyor ve Arad - *Bucharest-Constanta, Sofia-Plovdiv-İstanbul uzantılarıyla

Koridor V : Trieste/Koper/Rijeka-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lvov ve Bratislava-Kosice-Uzgorod uzantıları

Koridor VI : Gdansk-Lodz -Katowice-Zilina

Koridor VII : Danube(su yolu)

Koridor VIII : Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna

Koridor IX : Helsinki-Kiev/Moskow-Odessa/Chisinau/Bucharest-Plovdiv

Koridor X : Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Belgrad-Nis-Skopje-Veles-Thessaloniki

Branş A: Graz-Maribor-Zagreb

Branş B: Budapest-Novi Sad-Belgrad

Branş C: Nis -Sofia-(Dimitrovgrad-Istanbul Koridor IV)

Branş D: Veles - Prelep-Bitola-Florina-Via Egnatia yoluyla Igoumenitsa

IV. Dresden-İstanbul Koridoru Macaristan dahil Orta Avrupa'yı aşarak İstanbul'a ulaşan en kısa koridordur. (X Koridor Güney Avrupa'ya)

IV. Koridor demiryolu ağı tamamlandınca, hız 160 km/saat ulaşacaktır.

LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Lojistiğin gelişmesi, ülkelerin lojistik olanak ve yeteneklerine bağlıdır. Dünyanın bazı bölgeleri, başarılarında önemli paya sahip mükemmel lojistik olanaklara sahip iken diğer bölgeler, bu özelliklerden yoksundur. Lojistikte bölge değerlendirmesi, COĞRAFİK, FİZİKSEL ve KURUMSAL ALTYAPIYA göre yapılır. Bu tür değerlendirmeler lojistiğin gelişmesi için gerekli olan yatırım ve düzenlemelere ışık tutar.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ

Türkiye coğrafyasının lojistik bakış açısıyla önemli üstünlükleri vardır. Ülkemiz jeo-stratejik açıdan Asya ve Avrupa ile Karadeniz ve Akdeniz arasında kavşak konumunda olup üç kıtanın kesişim noktasındadır. Bu bakış açısıyla Türkiye; Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için bir dağıtım ve toplama(aktarma) merkezi olabilecek özelliği ile uluslararası lojistik açısından çok uygun bir konumdadır. Ancak fiziksel ve kurumsal altyapı eksikliklerimiz vardır.

DÜNYA BANKASI LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ

Dünya Bankası'nca hazırlanan ve 155 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği “The Logistics Performance Index (LPI)” raporunda aşağıdaki 6 ölçüte göre puanlama yapılmaktadır:

- Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açıdan kalitesi,
- Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik,
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.

LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ

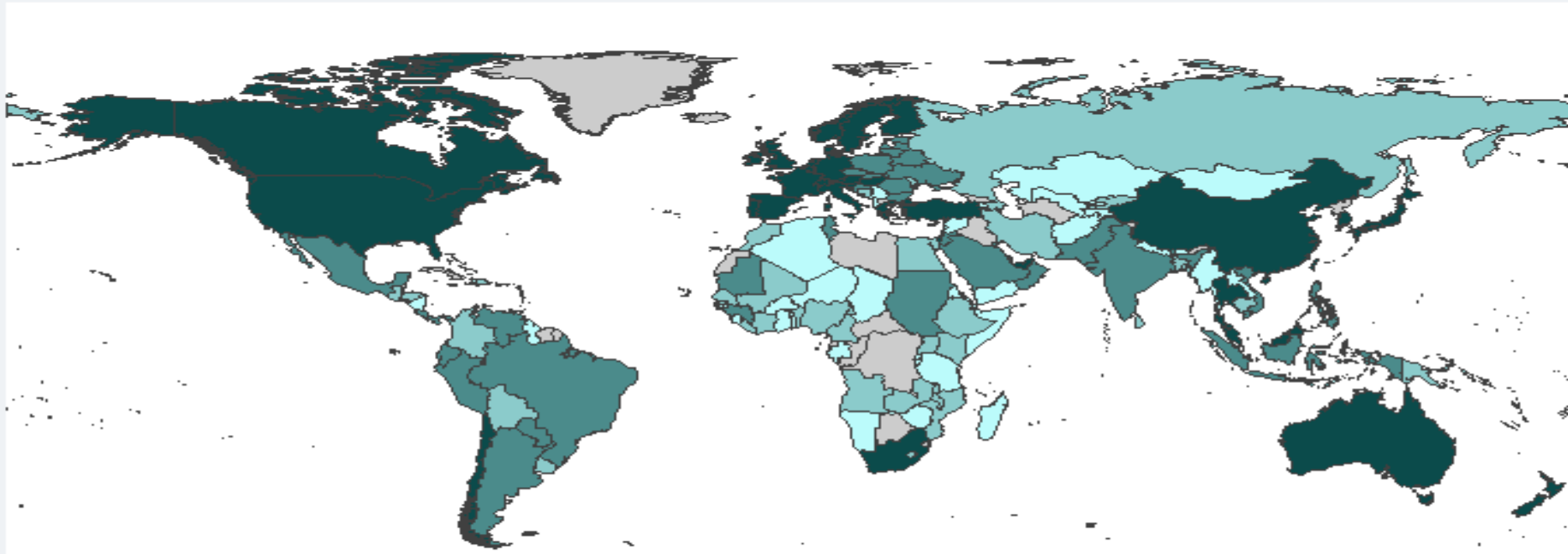
Rapor, Dünya'daki yaklaşık 1.000 lojistik profesyonelden anket yoluyla toplanan nitel verilere dayalı olarak oluşturulmaktadır. Sıralamada Lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benimseyen Almanya 4,11 puanla birinci, Singapur 4,09 puanla ikinci ve İsveç 4,08 puanla üçüncü sıradadır. Türkiye 2007'de 3,15 puanla 34. sırada idi. 2010 itibarıyla puanımız 3,22 'ye artmış ama sıramız 39. 'unculuğa düşmüştür.

Kaynak: www.worldbank.org/lpi

LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ

LPI

Download



1 ≤ LPI ≤ 2.29
2.53 ≤ LPI ≤ 3.14
No data

2.29 ≤ LPI ≤ 2.53
3.14 ≤ LPI ≤ 5

1 is the lowest score and 5 is the maximum score.

LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ

Sıralamada ilk 10'nda yer alan diğer ülkeler Hollanda, Lüksemburg, İsviçre, Japonya, İngiltere, Belçika ve Norveç'tir. Somali ise 1,34 puanla sonuncu olmuştur. Türkiye'nin hemen üstünde yer alan 5 ülke; Portekiz, Tayland, Kuveyt, Letonya ve Slovakya, Türkiye'nin hemen altında yer alan 5 ülke; Suudi Arabistan, Brezilya, İzlanda, Estonya ve Filipinlerdir. Türkiye komşuları ile karşılaştırıldığında ise en iyi konumdadır.

LOJİSTİK PERFORMANS İNDEKSİ

Ölçüt	Sıra	Puan
Gümrüklerin ve diğer sınır işlemlerinin etkinliği	46	2,82
Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açıdan kalitesi	39	3,08
Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti	44	3,15
Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik	37	3,23
Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	56	3,09
Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması	31	3,94

SORUNLAR ve ÖNERİLER

Ölçüt 1: Gümrüklerin ve Diğer Sınır İşlemlerinin Etkinliği

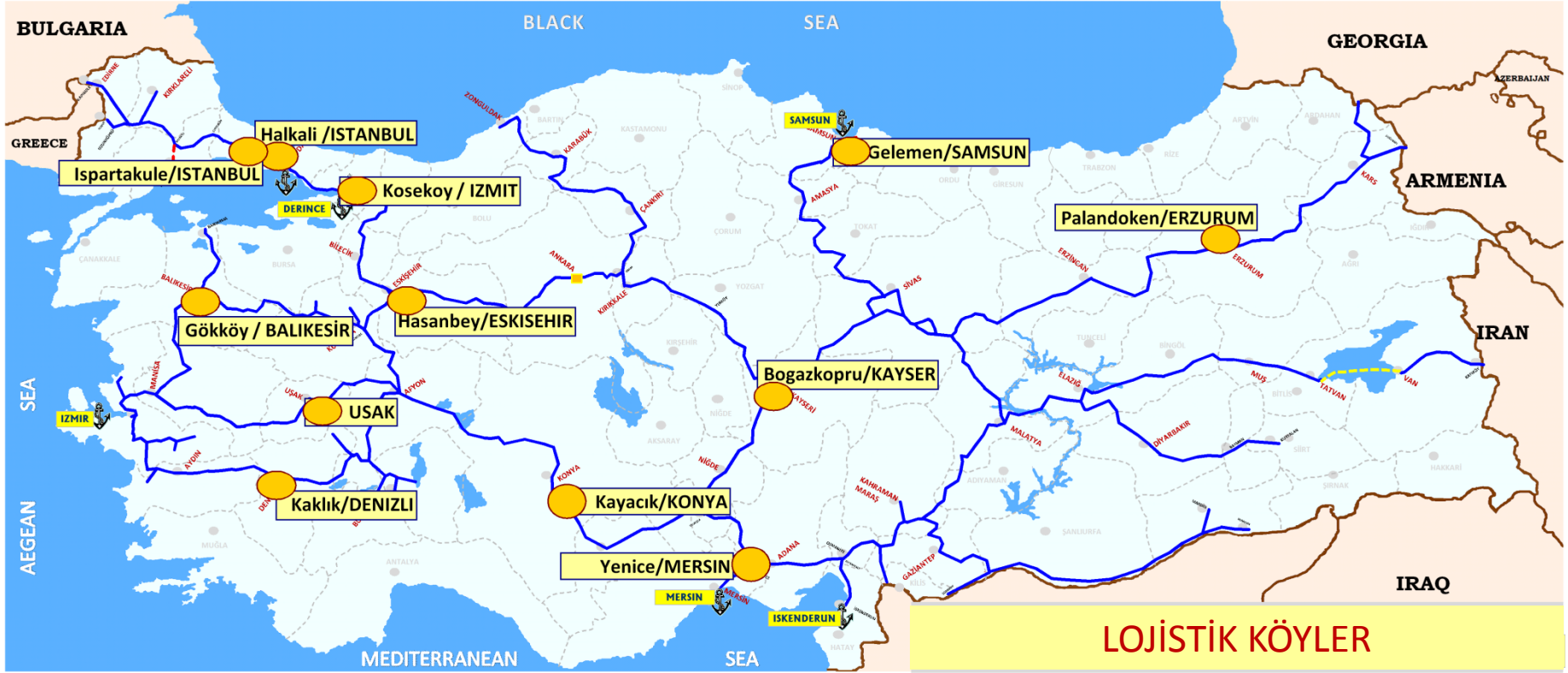
- Gümrük mevzuatının özünü kaybetmeden lojistik maliyetleri azaltıcı yönde sürekli geliştirilmesi
- Gümrük süreçlerinin basitleştirilmesi, otomasyonu, gümrük, taşımacılık, lojistik vd. şirketler ile entegrasyonunun sağlanması
- Güvene, ön ve sonradan kontrola dayalı sistemlerin geliştirilmesi
- Sınır kapılarının modernizasyonunun sağlanması

SORUNLAR ve ÖNERİLER

Ölçüt 2: Ticaret ve taşımacılık altyapısının lojistik açıdan kalitesi

- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılık dengesinin oluşturulması
- Tüm taşımacılık alt yapısındaki kapasite ve kalite yetersizliklerinin giderilmesi
- Tüm taşımacılık araçlarının modernizasyonu
- Karma taşımacılığa dayalı uluslararası ve ulusal ulaştırma alt yapısının kurulması
- Depo ve dağıtım merkezlerine yönelik standardizasyonun oluşturulması
- Uygun yerlerde liman, sanayi bölgeleri ve şirketlerinin uluslararası demiryolu ulaşım ağına ile bağlanması
- Çağdaş lojistik köylerin (Organize Lojistik İhtisas Bölgeleri) oluşturulması

TCDD LOJİSTİK KÖY(?) PROJELERİ



Lojistik Köyler Verona İtalya



VERONA LOJİSTİK KÖYÜ

- (Interporto Verona) 4.200 dönüm üzerine başlanmıştır.
- 2.500.000 m2 lik alanda faaliyet göstermektedir.
- 1980 yılında inşaatı başlamış 1985 yılında çalışır hale gelmiş.
- 800.000 m2 lik demiryolu intermodal terminaline sahiptir.
- Yılda 230.000 vagon yüklenebilmektedir.
- Alanın 220.000 m2 si Volkswagen grubunun İtalya distribütörü olan Autogerma firması tarafından kullanılmaktadır.
- 50.000 m2 lik kapalı alanda Volkswagen grubunun yedek parça
- 200.000 m2 lik kapalı alanda diğer şirketler lojistik depolama
- 600.000 m2 lik kısmı ise meyva, sebze ve çiçek gibi ürünler için
- Merkezde 120 firma'da
- 4.000 kişi çalışmakta ve günde 4.000 araç girişi yapılmaktadır.
- Yılda 6 Milyon ton demiryolu ile ve
- 20 Milyon ton karayolu ile yük transferi sağlanmaktadır.

Plaza/Zaragoza



12,826,898 METREKARE

SORUNLAR ve ÖNERİLER

Ölçüt 3: Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı ve maliyeti

- KOBİ'lere dış ticarete konsolide taşımacılık, ortak depolama, stok yönetimi, palet/kap bankası, koruyucu ambalajlama vd operasyonel destek sağlanması
- Taşıma güzergahı ve taşıma türü bazında dış ticaret dengelenmeye çalışılmalı, boş araç dönüşü ve boş kap nakli en aza indirilmeğe çalışılmalıdır
- Komşu ülkelerle olan ticaret canlandırılmalı, bu ülkelerin serbestleştirme ve alt yapı çalışmalarına destek olunmalı, ortak şirketler teşvik edilmeli ve lojistik entegrasyonlar sağlanmalıdır.
- Dış ülkelerde ihracatçı birlikleri yoluyla depolama ve lojistik tesisler kurulmalı
- Birleşmeler ve yatırımlar yoluyla ölçek büyütme desteklenmeli
- Kayıt dışı ekonomi ve haksız rekabet önlenmeli

SORUNLAR ve ÖNERİLER

Ölçüt 4: Lojistik hizmetlerin kalitesi ve lojistik yetkinlik

- Sektörde ve sektör girdilerinde yabancı sermaye girişi, özelleştirme, serbestleştirme yoluyla tam rekabet ve etkin denetim bir plan dahilinde gerçekleştirilmeli
- Lojistik eğitimi yaygınlaştırılmalı, çeşitlendirilmesi ve kalitesi artırılmalı, ilgili öğretim kurumunun bulunduğu bölgenin gereksinmelerine uygun olarak ders planları düzenlenmeli
- Lojistik meslek standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri, vd.) oluşturulmalı.
- Lojistik meslek içi eğitim ve öğretimi teşvik edilmeli.
- Eğitimcinin eğitimi sağlanmalı
- Sektörde güven ortamı sağlamak için kurumsallaşma ve profesyonelleşme teşvik edilmeli, lojistik şirketlerin akreditasyonu, lojistik çalışanların sertifikasyonu çalışmalarına destek verilmeli
- Lojistik araştırma, tez, kongre, yayın vb faaliyetler desteklenmeli
- Yeşil ve tersine lojistiğe önem verilmeli

SORUNLAR ve ÖNERİLER

Ölçüt 5: Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi

- Internet altyapısı sürekli geliştirilmeli.
- E-devlet, e-belge uygulamaları hızla yaygınlaştırılmalı ve desteklenmelidir (e-vergi, e-tescil, e-sözleşme, e-imza, e-beyanname vd.)
- Elektronik ticaret desteklenmeli
- Lojistik bilişim ve iletişim standartları oluşturulmalı
- Bilgi Teknolojileri yatırımları Tedarik Zinciri Yönetimi kapsamında gerçekleştirilmeli
- Araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği (uydu haberleşmesi, akıllı ulaştırma sistemleri, vd.) artırılmalı
- Lojistik Merkezler arasında iletişim, planlama, koordinasyon ve izlenebilirliğin sağlanmasına yönelik bir yapılanma gerçekleştirilmeli

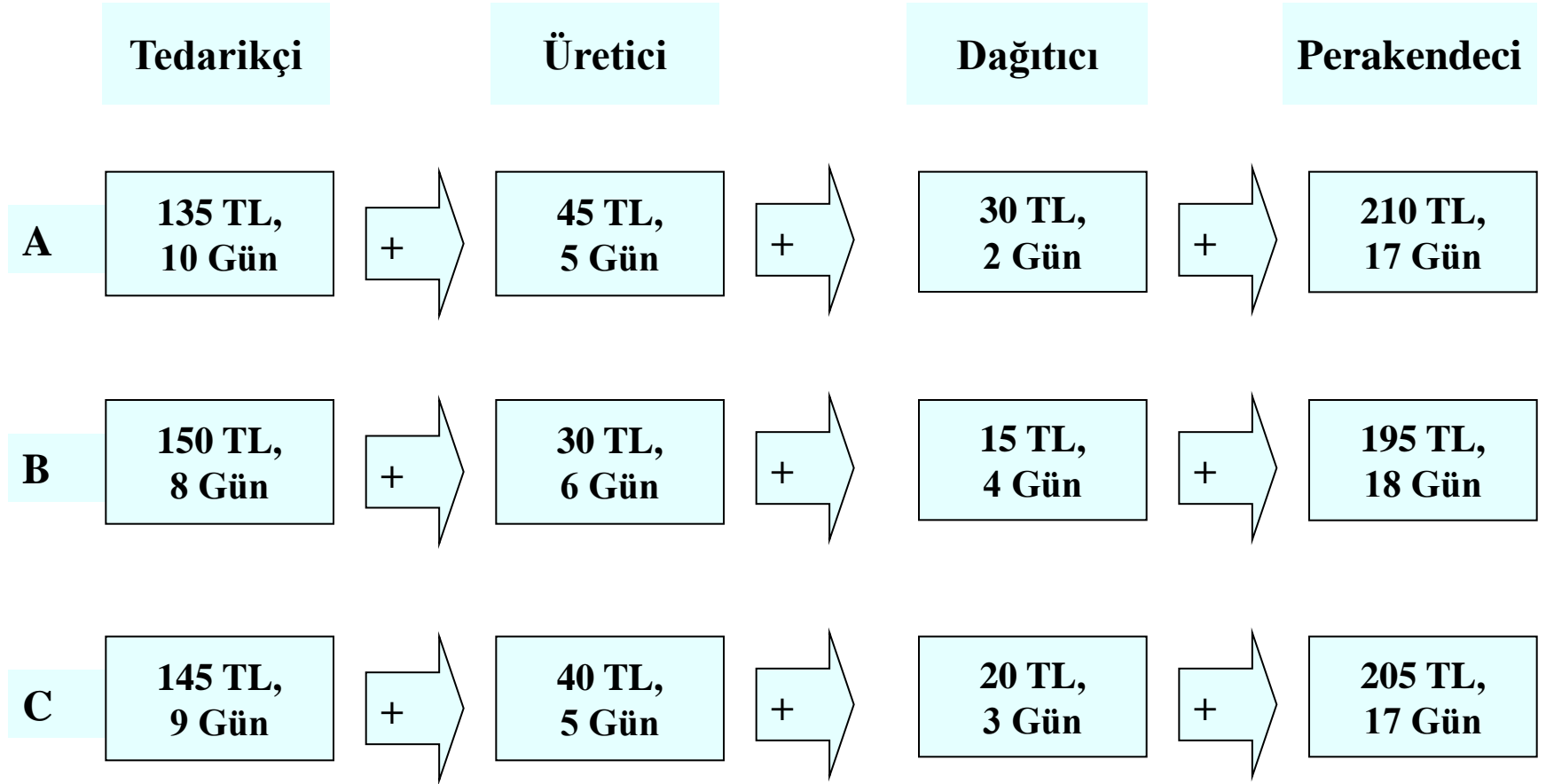
SORUNLAR ve ÖNERİLER

Ölçüt 6: Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması

- Uluslararası kurum ve konvansiyonlara (ADR, ATP, vd.) uyum sağlanmalı
- Tüm üretim ve tüketim merkezleri lojistik açıdan yeterli duruma getirilmeli
- Riskli bölgelerdeki lojistik ve taşımacılık faaliyetlerinde gerekli önlemleri alınmalı ve destek sağlanmalı
- Kentsel lojistiğe önem verilmeli
- Global lojistik gelişmeler yakından izlenmeli ve gerekli önlemler zamanında alınmalı
- Lojistikte uluslararası koordinasyon ve işbirliği artırılmalı, ikili ve uluslararası ticari görüşmelerde lojistik konulara gerekli önem verilmeli
- Lojistikte ulusal koordinasyon sağlanmalı

SONUÇ

Görüldüğü üzere ülke lojistiği için coğrafya avantajı maalesef tek başına yetmemektedir, fiziksel ve kurumsal alt yapılar en az coğrafya kadar önemlidir. Bu çerçevede ülkemizin Lojistik Master Planına gereksinimi vardır. Lojistik Master Planı ise ülkemizin sanayi ve ticaret envanteri ve projeksiyonlarının yapılmasını gerektirir. Lojistik bölge yer, fonksiyon ve büyüklükleri başka bir şekilde belirlenemez. Lojistiğin taşımacılıktan çok daha geniş bir bakış açısına sahip olduğu unutulmamalıdır. Tedarik zinciri yaklaşımı ile lojistik yol haritamız çizilmezse LPI'nde ülkemizi ileride daha alt sıralarda da görebiliriz.



“Şirketler Değil....!
Tedarik Zincirleri Rekabet eder”

TEŞEKKÜRLER...