



LOJİSTİK SEKTÖRÜ

BÜYÜYOR

Lojistik sektörü Türkiye ekonomisinde oldukça önemli bir yere sahip. Ticaretle doğrudan bağlantılı olan lojistik sektörü 2018 yılında büyümeye devam ediyor. Kargo kapasitesini 4 kat artıran lojistik sektöründe konteyner hacimlerinde de artış söz konusu. 400 bin kişiye yatırım sağlayan lojistik sektörü, Türkiye ekonomisi için de önemli bir istihdam alanı oluşturuyor. Lojistik sektöründe 2018 yılında 2017 yılına nazaran daha fazla bir büyüme bekleniyor.

14-16 Kasım 2018 tarihlerinde gerçekleştirilecek Logitrans 2018 Fuarı'nın lojistik sektörü açısından çok önemli rolü bulunuyor. Özellikle Avrupa, Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerinden temsilcileri bir araya getiren Logitrans, yeni iş fırsatları ve işbirliklerini hayata geçirmesi bakımından da önemli bir fuar. EKOVİTRİN olarak hazırladığımız Logitrans 2018 Özel Sayısı'nda lojistik sektörünün Türkiye'de ulaştığı büyüklüğü, Logitrans'ın lojistik sektörü için önemini ve firmaların gerçekleştirdikleri yatırımları sayfalarımıza taşıdık.

UND İcra Kurulu Başkanı Recai Şen:

“TÜRKİYE GELİŞİMİNİ BATIDA YAPIYOR”

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) İcra Kurulu Başkanı Recai Şen, Türkiye'nin ticaretin ortasında, yolların keşiştiği bir ülke olduğunu ve dolayısıyla dünyadaki her gelişmeden etkilendiğini söyleyerek, “Ticaretin getirdiği artılar kadar eksilerden de payımıza düşeni alıyoruz. Doğu ile batı arasındaki ticaret Türkiye'nin üzerinden geçiyor. Sermaye batıda, üretim doğuda, haliyle bu iki basınç arasındaki fark hızlı bir rüzgar yaratıyor. Ancak dünya ticaretindeki değişimlerin ve dönüşümlerin kaçınılmaz şekilde hızla gerçekleştiğini görüyoruz. Zira, 2030 yılında dünya Gayri Safi Milli Hasıla'sına en büyük katkı, gelişmekte olan ülkelerden gelecek. Bu ülkeler 30 trilyon dolara ulaşan dev ticaret hacmine ulaşacaklar. Yani küresel ticaretin eksenini doğuya kayıyor. Türkiye'nin ivedilikle Asya, Avrupa, Afrika, Ortadoğu, Kuzey Karadeniz ve Kafkasya için uluslararası koridor oluşturması gerekiyor. Sadece Doğu-Batı değil Kuzey-Güney ekseninde koridor olmak zorundayız. Yeni E-İpekyolu projesi ve Viking Tren Yolu projeleri için bu doğal köprü pozisyonumuzu ticaret ve lojistik köprüsüne çevirmeliyiz” dedi.

“AVRUPA İSTİKRARLI PAZAR OLMAYI SÜRDÜRÜYOR”

Bu yılın ilk 9 ayındaki verilere baktığımızda doğu ile batı arasındaki ticaretin nasıl şekillendiğinin daha iyi ortaya çıktığını belirten Recai Şen, “Avrupa, istikrarlı pazar olmayı sürdürüyor. Türkiye gelişimini batıda yapıyor. Avrupa'nın genelinde yaşanan artış eğilimi özellikle komşu ülkelerde; Romanya yüzde 25, Yunanistan yüzde 16, Bulgaristan yüzde 27 olmak üzere olumlu etkilere sebep oldu. Polonya, Macaristan ve Avusturya gibi Orta Avrupa ülkelerinde de yüzde 10'a varan artışlar dikkat çekiyor. Avrupa ülkelerine toplamda yüzde 8 artış yaşandı. Avrupa ülkeleri ile yapılan KUKK toplantılarında alınan olumlu sonuçlar ile birlikte Avrupa ülkelerine ihracat taşımalarımız artmaya devam ediyor” diye



konuştu.

BDT ülkelerine yapılan taşımaların da önemli yere sahip olduğuna değinen Recai Şen, “Rusya Federasyonu'na baktığımızda bu yıl taşımaların hızla yükselişe geçmesi ile birlikte ihracat taşımalarımızda yüzde 1.70 oranında artış olduğu görülüyor. Öyle ki, Rusya için aylık dönemlerde açılan geçiş

belgeleri Mayıs ayında yeterli gelmediği için ek 700 adet belge, Haziran ayında da ek 500 adet belge kullanıma açılmıştı. Temmuz'da 100 ve Ağustos ise 200, Eylül ayında 300 adet ek belge kullanıma açıldı. Sektörden gelen talepler doğrultusunda Eylül ayında Rusya'da kalan belgelerin tümü genel kullanıma açıldı. Bununla birlikte, ulaşımın Rusya üzerinden transit geçerek sağlandığı güzergâhlarda da taşımaların arttığını görüyoruz. BDT ve Orta Asya ülkelerine ilk 9 ay toplamında yüzde 1 artış yaşandı” şeklinde konuştu.

Recai Şen, sözlerine şöyle devam etti: “Yaşanan ekonomik sıkıntılara rağmen gelecek için kurgu umut verici. Ancak bu durum uluslararası nakliyecilikte halen var olan büyük sıkıntılara görmemizi engellenemeli. Özellikle artan giderler ve düşük navlun fiyatları firmalarımızı zorluyor. Bunun yanında kesilen yüksek cezalar, sürtici sorunları da sektörün motivasyonunu olumsuz etkiliyor. Bir yandan geleceğimizi şekillendirirken bir yandan da bugünün sorunlarına acil çözümler getirmeliyiz. Bunun için UND olarak var gücümüzle çalışmalara devam ediyoruz.”

YENİ DESTİNASYON MEKSİKO

DÜNYANIN EN ÇOK ÜLKESİNE UÇAN HAVA KARGO TAŞIYICISI
ŞİMDİ MEKSİKA, MEKSİKO'YA DA UÇUYOR.



UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener:

“LOJİSTİK SEKTÖRÜ BÜYÜMEYE DEVAM EDİYOR”

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, “Türkiye ekonomisinde lojistik sektörü 2018 yılında büyümeye devam ediyor. Kargo kapasitesini 4 kat artıran lojistik sektörü, konteyner hacimlerinde artış yakaladı” diyor.



Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan lojistik sektörü 2018 yılında büyümesini sürdürüyor. Kargo kapasitesini 4 kat artıran, konteyner hacimlerinde de artış kaydeden lojistik sektörü, 400 bin kişiye yatırım sağlıyor. 2018 yılında geçen yıla göre daha fazla büyüme kaydetmesi beklenen lojistik sektörü, 14-16 Kasım 2018 tarihlerinde Logitrans 2018 Fuarı'nda bir araya geliyor. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, lojistik sektörü ve Logitrans Fuarı ile ilgili EKOVİTRİN'in sorularını yanıtladı.

Türkiye'de lojistik sektörünün ulaştığı büyüklüğü rakamsal verilerle anlatır mısınız? Türkiye'de lojistik sektörü, dünyayla kıyaslandığında hangi konuma sahip?

Türkiye ekonomisinde lojistik sektörü 2018 yılında büyümeye devam ediyor ve geçen sene bu zamanlarla kıyaslama yaptığımızda bir gelişme ve yüzdelerde artış görmekteyiz. Lojistik, kargo kapasitesini 4 kat artırmış, konteyner hacimlerinde artış yakalamış bir sektör. Bugün 400 bin kişiye yatırım sağlayan lojistik sektörü, ülkemiz için çok önemli bir istihdam alanı. Ülkemizdeki lojistik sektörünü dünya ile kıyasladığımızda ülkemizdeki lojistik sektörünün gelişime ihtiyacı olduğunu söyleyebiliriz.

Lojistik sektörünün genel değerlendirmesini yapar mısınız? Hangi sorunlar ön planda? Sorunların giderilmesi için ne gibi çalışmalar yapılıyor?

2018 yılında geçtiğimiz yıldan daha fazla bir büyüme bekliyoruz. Bu büyüme için lojistik altyapısını daha iyiye götüreceğ tüm çalışmalar sektörümüz tarafından

desteklenecek. Gümrüklerde 7/24 mesai ücretsiz işlem yapılamaması, Kapıkule Sınır Kapısı'nda artan bekleme süreleri ve bu nedenle oluşan uzun TIR kuyrukları, havalimanlarındaki yüksek kira bedelleri, transit yüklerin antrepolara alınamaması, son günlerde gündemde olan Türk Lirası Kıymetini Koruma hakkındaki karar konusundaki sorunlar ön planda. Bu sorunları çözüme kavuşturmak amacıyla çalışma gruplarımız değerlendirmelerini yapmış olup kamu nezdinde de iletişime geçildi.

“LOGITRANS, LOJİSTİK İÇİN ÇOK ÖNEMLİ”

Logitrans 2018 Fuarı'nın lojistik sektörü açısından önemini anlatır mısınız? Her yıl gerçekleştirilen bu fuar gerçekten

lojistik sektörü açısından çok önemli bir yere sahip. Bu fuar başta Avrupa, Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerini bir araya getiriyor. Bu bir araya gelişle birlikte lojistik sektörünün ve hatta tedarik zinciri sektörlerinin uzmanları aynı çatı altında toplanıyor. Böylelikle hem yeni iş fırsatları hem yeni sektörel ilişkiler hem de yeni iş birlikleri açısından çok önemli bir yapı.

“FUAR, SEKTÖRÜN TÜM PAYDAŞLARINI BULUŞTURUYOR”
Logitrans 2018 Fuarı'nda bu yıl hangi yatırımlar, trendler, hizmet ve çözümler ön planda olacak?

Logitrans Fuarı sektörümüzün tüm paydaşlarını tek bir noktada buluşturmayı hedefleyen bir fuar. Bu anlamda sektörün gündeminin de yakından takip edildiğini düşünüyoruz. UTİKAD'ın gündeminde geçtiğimiz yıl boyunca TİO Yönetmeliği, Yeni Gümrük Kanunu çalışmaları ve döviz kurlarındaki dalgalanmanın ithalat ve ihracata etkileri yer aldı. Bunun yanı sıra gündemimizin öncelikleri maddelerinden biri de kuşkusuz dijital dönüşüm. Endüstri 4.0'ın sektörümüze olası etkileri ve blockchain uygulamalarıydı. Fuar kapsamında bu yenilikçi yaklaşımların da yer alacağını


umuyoruz.

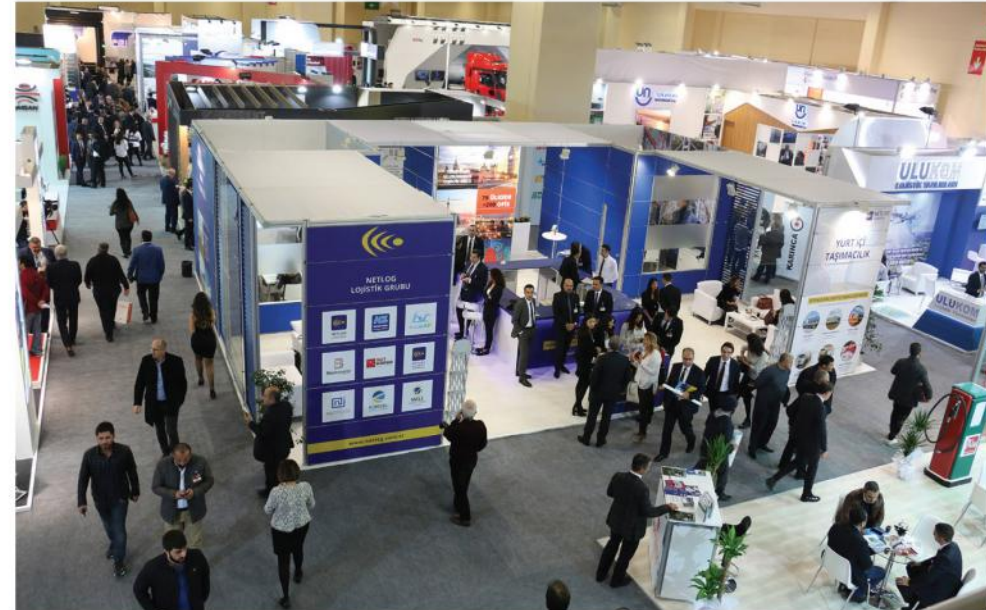
“ÇALIŞMALARIMIZA GELİŞİME ÖNCÜLÜK ETME HEDEFİYLE DEVAM EDECEĞİZ”

UTİKAD olarak 2018 yılında yaptığınız çalışmaların kısaca bahsedebilir misiniz? Kısa ve uzun vadedeki hedefleriniz nelerdir?

Bu yıl üzerinde çok çalıştığımız Geleceğin Lojistiği Zirvesi'ni gerçekleştirdik. Sene de başka bir zirveyle karşınıza çıkmayı planlıyoruz. Yoğun talep gören zirvemizde Blockchain, yapay zeka, Endüstri 4.0, e-ticaret, sürdürülebilirlik gibi konular konuşuldu. İstanbul'da gerçekleştirilen FIATA/OSJD Toplantısı'na ev sahipliği yaptık. FIATA Dünya Kongresi'ne katılarak vermiş olduğumuz FIATA Diploma Eğitimi'nin validasyonunu yenileyerek bu seneki eğitimimize de 6 Ekim'de başladık. FIATA Diploma Eğitimi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından da tanınmış olup diploma sahiplerinin, 6 Temmuz 2018 tarihinde yayımlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'ne göre taşıma işleri faaliyetlerinde bulunacak firmalarda mesleki yeterlilik şartı olarak aranacak olan ÜDY veya ODY belgesinden muaf tutulacaklarını da

hatırlatalım. Bunlara ek olarak gerçekleştirdiğimiz basın toplantısı ile 2017 yılında sektörün geldiği noktayı vurgulayıp 2018 yılına dair öngörülerimizi belirttik. FIATA Başkanı Babar Badat, İTO Başkanı Şekib Avdağcı, THY Kargodan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Turhan Özen ve THY Kargo Pazarlama Başkanı Fatih Cıgal'ın katılımlarıyla 3. Dönem FIATA Mezuniyet Törenimizi gerçekleştirdik. İstanbul Barosu ile ortak toplantılar düzenledik. Birçok üniversite ve kurumda lojistik sektörü adına sektörün gündem konuları, lojistiğin geleceği vb. konular hakkında sunumlar yaptık. Ayrıca sektörün gündem konuları doğrultusunda yıl içerisinde Bakanlık ziyaretlerimizi gerçekleştirdik. Eğitime verdiğimiz önemle mesleki eğitim seminerlerimizi düzenledik.

UTİKAD lojistik sektörünün çatı kuruluşu olarak tanımlanmakta olup Türk lojistik sektörünü hem yurt içi hem de yurt dışında temsil ediyor. Derneğimiz bünyesinde yapılan mesleki eğitimlerle, çalışma grubu faaliyetlerimizle sektör çalışanlarını da bir araya getirerek sektör adına alınması gereken kararlar hakkında ortak bir çalışma gerçekleştireyoruz. Dolayısıyla çalışmalarımıza bu doğrultuda, gelişime öncülük etme hedefiyle devam edeceğiz. 



LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ 'BLOK ZİNCİRİ'NDE

KPMG'nin küresel lojistik sektöründeki gelişmeleri ve trendleri ele aldığı son **'Transport Tracker'** raporunda, blok zinciri teknolojisinin lojistik firmalarının gelecek dönemde karlılıklarını artırmalarına büyük katkı sağlayabileceği vurgulandı.



KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner, blok zinciri teknolojisinin, nakliye şirketleri ve depolama birimlerindeki konteyner ve kargolarla nihai tüketiciler arasında iletişim sağlayacağını söyledi.

Blok zinciri, dijitalleşme alanında finans ve ticaret gibi sektörlerin gerisinde kaldığı belirlenen lojistik sektöre kaliteli çözümler sunuyor. Raporunda blok zinciri teknolojisini baz alan süreç optimizasyonu ve inovasyonun, sadece paydaşlar arasındaki faaliyetleri kolaylaştırmakla kalmayacağı, aynı zamanda yeni iş modellerine kapı açarak şeffaf bir tedarik zincirini de beraberinde getireceği kaydediliyor.

'AKILLI KONTRATLAR VE TAKİP TEKNOLOJİSİ'

Raporunda lojistik sektörünün blok zinciri teknolojisinde 2 şekilde faydalanabileceği belirtiliyor. Bunlardan ilki, bürokratik süreçlerin karmaşıklığını ve maliyetini azaltabilecek olan 'akıllı kontratlar', diğeri ise 'takip ve izleme teknolojisi'.

Raporu değerlendiren KPMG Türkiye Taşımacılık Sektör Lideri Yavuz Öner, blok zinciri teknolojisinin, nakliye şirketleri ve

depolama birimlerindeki konteyner ve kargolarla nihai tüketiciler arasında iletişim sağlayacağını altını çizdi. Öner, "Blok zinciri temelli kargo takibi, tüm tedarik zinciri sürecindeki işlemleri kaydederek değiştirilemez bir veri tabanı oluştururken, bu bilgileri ilgili tüm şirketlerle eş zamanlı olarak paylaşma imkanı sunacak" diye konuştu.

Günümüzde lojistik sektörünün yapısı gereği, tek bir yüklemenin yapılması için çok sayıda şirket ve işlem gerekiyor. Sadece bir yüklemde 30 farklı şirket arasında 200'ün üzerinde etkileşim gözlenebiliyor.

OTOMASYON OLMAZSA OLMAZ

Raporunda lojistik sektörünün, günümüzde özellikle otomasyon uygulamaları konusunda kapsamlı bir değişime ihtiyacı olduğu da vurgulanıyor. Öner, lojistik sektörüne fayda sağlayabilecek çok sayıda teknolojik gelişme bulunduğunu, ancak bunların sektörde standart hale gelebilmesi için bir temel atılması gerektiğini kaydetti. Öner, "Lojistikte entegre bir otomasyon teknolojisi oluşturulması için en önemli etken yapay zeka. Bu konudaki temel tartışma, insanların yerini alabilecek dijital işgücüne yani robotlara odaklanıyor. Bunu 'süper yapay zeka' olarak adlandırabiliriz. Süper yapay zeka, bir alandaki belirli görevleri veya bilgiyi üstlenerek başka bir alana transfer edebilir. Ancak günümüzde şimdilik 'işlevsel yapay zeka' ile karşı karşıyayız. Buna otomobilleri örnek gösterebiliriz" dedi.

ANAHTAR VERİ ANALİZİNDE

Öner, lojistik sektöründe yeterince değerlendirilmeyen bir diğer konunun da, tedarik zincirinin ürettiği büyük hacimli veriler olduğunu dile getirdi. Öner, "Ortaya çıkan bu veri oldukça değerli, bu verileri doğru kullanmak lojistik firmalarının geleceğini belirleyebilir. Yapay zeka bu noktada önemli bir rol oynayacak" ifadelerini kullandı. ■



Ekmek teknenizi büyütmek sizin elinizde!

Uzun yolun yıldızı Actros çekiciler, 2,5 m genişliğinde yeni iki kabin seçeneği ile yollarda...

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





PROF. DR. MEHMET TANYAŞ

Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı, Lojistik Derneği (LODER) Başkanı
mehmettanyas@gmail.com

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜ 2018-2019

Türk lojistik sektör büyüklüğünün, yaklaşık 372 milyar TL (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'nın yaklaşık yüzde 12'si) olduğu, bu miktarın yarısının lojistik sektörü, diğer yarısının üretim/ticaret şirketleri tarafından kendi olanaklarıyla gerçekleştirildiği öngörülmüştür.

Lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağlı. Ulaştırma ve depolama sektörü diğer bir deyişle lojistik sektörü, 2018 yılını sadece ayakta durmaya çalışarak geçiriyor. Sadece yeni dış ticaret güzergahlarında faaliyet gösterme çabalarını artmış ve kurumsallaşma çabaları sürdürüldü. Ancak ana sorunlar Ortadoğu'daki sorunlar, dış ticaret hacminin artmaması, etkinlik ve verimsizlik kaynaklı maliyet artışları ve karlıkların son derece düşük olması.

Uluslararası ve ulusal entegre kombine taşımacılık alt yapısı hala daha kurulamadı. Verimsizliklere ana nedenler; kayıt dışı ekonomi, altyapı yetersizlikleri ve şirketlerin küçük ölçekli ve kurumsal bir yapı olmamaları. Yetki belgesiz çalışma, standart dışı araç, yatak tedariki vb konularda haksız rekabet var. Denetimler artmasına rağmen istenen düzeyde etkinlik sağlanamıyor.

Lojistik, taşımacılığın yanı sıra depolama, gümrükleme, sigortalama, paketleme ve katma değerli hizmetler, sipariş ve stok yönetimi, muayene/gözetim faaliyetlerinin eşgüdümü yapılmaması gerekiyor. Türkiye İstatistik Kurumu'na baz alınan NACE Rev.2'ye göre Lojistik Sektörü, H grubu altında "Ulaştırma ve Depolama" olarak tanımlanıyor. "H" Grubu; 49 (karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı), 50 (Su yolu taşımacılığı), 51 (Havayolu taşımacılığı), 52 (Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler) ve 53 (Posta ve Kurye faaliyetleri)

alt gruplarını kapsıyor. Yolcu taşımacılığı faaliyetleri de bu alt gruplar altında yer alıyor.

Türkiye; yaklaşık 80 milyon nüfusu, 783 bin 542 kilometrekare yüzölçümü, üç kıtanın kavşak konumunda olması ve üç tarafının denizlerle kaplı olması özellikleri ile bölgesinin lojistik üssü olmaya aday bir ülke. Türkiye; 2017 yılı itibarıyla 3 trilyon 104 milyar 907 milyon TL Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya-GSYH (GDP) sahip (TÜİK). Türk Lojistik Sektör Büyüklüğünün, yaklaşık 372 milyar TL (Gayri Safi Yurtiçi Hasılının yaklaşık yüzde 12'si) olduğu öngörülmüştür (PwC). Bu miktarın yarısının lojistik sektörü, diğer yarısının üretim/ticaret şirketleri tarafından kendi olanaklarıyla gerçekleştirildiği öngörülmüştür.

Bilindiği üzere döviz kurlarındaki artış sektörü derinden etkiledi. İthalatın azalmasıyla ithalat taşımaları önemli oranda azalmış, dönüş

yükü yetersizliği nedeniyle ihracat taşıma ücretleri arttı. Bu nedenle 2018 yılı sonu itibarıyla lojistik sektörü için ciddi bir gelir kaybı olacak ve zarar açığıklayan firma sayısı artacak. Bu çerçevede şirketler tasarruf önlemlerini artırdılar.

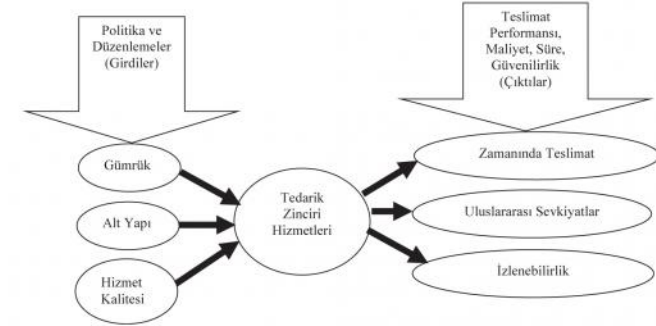
Dünya Bankası tarafından yayımlanan 160 ülkenin lojistik performanslarının incelendiği "The Logistics Performance Index (LPI) 2018" raporunda Türkiye'nin yeri, 3,15 puanla 47. sıra olarak açıklandı. 2016 yılı raporunda ise Türkiye 3,42 puanla 34. sıradaydı. Dolayısıyla gerek puanımız, gerekse sıralamadaki yerimiz önemli ölçüde geriledi. Almanya son dönemde puanı biraz düşse de ilk sıradaki yerini koruyor. Sıralamada ilk 10'nda yer alan diğer ülkeler sırasıyla İsveç, Belçika, Avusturya, Japonya, Hollanda, Singapur, Danimarka, İngiltere ve Finlandiya. Afganistan ise 1,95 puanla sonuncu oldu.

2012 LPI			2014 LPI			2016 LPI			2018 LPI		
Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan	Sıra	Ülke	Puan
1	Almanya	4,11	1	Almanya	4,12	1	Almanya	4,23	1	Almanya	4,20
2	Singapur	4,09	2	Hollanda	4,05	2	Lüksemburg	4,22	2	İsveç	4,05
3	İsveç	4,08	3	Belçika	4,04	3	İsveç	4,20	3	Belçika	4,04
4	Hollanda	4,07	4	İngiltere	4,01	4	Hollanda	4,19	4	Avusturya	4,03
5	Lüksemburg	3,98	5	Singapur	4,00	5	Singapur	4,14	5	Japonya	4,03
6	İsveç	3,97	6	İsveç	3,96	6	Belçika	4,11	6	Hollanda	4,02
7	Japonya	3,97	7	Norveç	3,96	7	Avusturya	4,10	7	Singapur	4,00
8	İngiltere	3,95	8	Lüksemburg	3,95	8	İngiltere	4,07	8	Danimarka	3,99
9	Belçika	3,94	9	A.B.D.	3,92	9	Hong Kong	4,07	9	İngiltere	3,99
10	Norveç	3,93	10	Japonya	3,91	10	A.B.D.	3,99	10	Finlandiya	3,97
27	Türkiye	3,51	30	Türkiye	3,50	34	Türkiye	3,42	47	Türkiye	3,15
155	Somali	1,34	160	Somali	1,77	160	Suriye	1,60	160	Afganistan	1,95

The Logistics Performance Index

Puanlama aşağıdaki 6 ölçüte göre yapılıyor:

- Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği,
- Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi,
- Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabetçiliği,
- Rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyatları düzenleme kolaylığı,
- Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi,
- Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması.



Bu kriterlerden ilk üçü girdi, diğer üçü çıktı olarak kabul ediliyor. Dolayısıyla ilk üç kriterle ilgili politika ve düzenlemelerdeki etkinlik, sonuçları olumlu yön- de etkiliyor.

Rapor, Dünya'daki 108 ülkedeki uluslararası lojistik şirketlerden belirli bir örnekleme yöntemi ile seçilen 869 lojistik profesyonelden anket yoluyla toplanan nitel değerlendirmelere dayalı olarak oluşturuluyor. Sıralamada lojistiği büyümede stratejik sektör olarak benim-

seyen Almanya 4,20 puanla birinci, İsveç 4,05 puanla ikinci ve Belçika 4,04 puanla üçüncü sırada. Türkiye'nin hemen üstünde yer alan 5 ülke sırasıyla; Yunanistan (3,20), Umman (3,20), Hindistan (3,18), Kıbrıs (3,15) ve Endonezya (3,15). Türkiye'nin hemen altında yer alan 5 ülke sırasıyla; Romanya (3,12), Hırvatistan (3,10), Fildişi

Sahili (3,08), Meksika (3,05) ve Bulgaristan (3,03). Türkiye 2016 yılı raporunda tüm komşularından daha iyi durumda iken 2018 raporunda bu özelliğini kaybetti. Dünya Bankası'nın LPI 2016 ve 2018 raporunda Türkiye'nin söz konusu ölçütlere göre aldığı puanlar karşılaştırılmalı olarak aşağıdaki tabloda veriliyor:

Ölçüt	2016		2018	
	Sıra	Puan	Sıra	Puan
Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği	36	3,18	58	2,71
Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi	31	3,49	33	3,21
Rekabetçi fiyatlarla uluslararası sevkiyatları düzenleme kolaylığı	35	3,41	53	3,06
Lojistik hizmetlerin kalitesi ve rekabetçiliği	36	3,31	51	3,05
Sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi	43	3,39	42	3,23
Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması	40	3,75	44	3,63

Puan ve sıra açısından en zayıf alanımız 2,71 puan ile "Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği". Puan açısından en kuvvetli alanımız 3,63 puan ile "Sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması", sıra açısından ise 33. sıra ile "Ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi". 2016 yılına göre tüm ölçütlerdeki gelişmeler olumsuz yönde. En olumsuz gelişme ise "Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği" ölçütünde. Bu değerlendirme, ülke olarak hangi alanları geliştirmemiz gerektiğini gösteriyor. "Gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği" konusunda birçok çalışma yapılsa da hala en öncelikli konumuz.

Başlıca sorunlar şöyle belirtiliyor:

- Ülkemizde baskın taşıma türü karayolu (%90) olup kamyon bazında bireysel taşımacılık ağırlıklı, eğitim düzeyi düşük, atıl kapasite yüksek ve filo yaşlı. Karayolu taşımacılığı çok kırılmıdır ve çok sayıda şirketten oluşuyor. Ölçek ekonomisi yakalanamıyor. Kaliteden ziyade fiyat odaklı bir rekabet var.
- Çoğu lokasyonda serbest piyasa ekonomisi kuralları yok.
- Liman ve demiryolu alt yapısındaki yetersizlikler var. Ölçek ekonomisi sağlanamıyor. Liman ölçeklerimiz yeterli büyüklükte değil.
- Dünya klasında lojistik köyler/merkezler oluşturulamadı.
- Eğitim, araştırma, standardizasyon ve sertifikasyon eksikliği var. Lojistik eğitim ve meslek

standartları oluşturulmalı. Mutlaka lojistik hizmet sistem standartlarının oluşturulması ve öngörülen standartlarda hizmet vermeyen şirketlere izin verilmemesi gerekir.

- Dış ticaret ve lojistik birlikte planlanmalı.
- Lojistikte ulusal koordinasyon tam sağlanamadı.
- Sektörde şirketler profesyonel yönetime sahip değil.
- Gümrük uygulamaları olumlu gelişmelere rağmen lojistik maliyetleri artırıcı yönde (İhtisas gümrükleri kullanımı, sınırlarda tek kapı sistemi olmaması, vd.). Ürün hareketi durdurulmadan gümrükleme hizmeti başarılımalı.
- Uluslararası konvansiyonlara (ATP, vd.) uyum tam sağlanamadı. □



**ATILLA
YILDIZTEKİN**
Lojistik Yönetim Danışmanı

TÜRKİYE'DE LOJİSTİĞİN GELİŞMESİ VE FUARLARIN KATKISI

Türkiye'de lojistik, Cumhuriyetin ilanından sonra, Osmanlı döneminde yabancılar tarafından inşa edilen ve kendi hammaddelerini taşımak için kullanılan demiryollarının millileştirilmesi ve şehirlerarasındaki ana yolların inşaatıyla başlamıştır. Tüketicinin bölgesel ve çok küçük ölçekte kaldığı, devlet dışında üretimin yok denecek kadar az olduğu, üretilen ürünlerin küçük coğrafyalar içinde, yerinde tüketildiği, şehirlerarası yük taşımanın yolcu otobüslerinin başajlarında yapıldığı bir dönem yaşadık. 50'li yıllarda özel sektörün küçük ölçeklerle üretim yaptığı dönemlerde; henüz TIR'ların yollarımızda dolaşmadığı günlerde, Türkiye'de kamyonlarla ve küçük filolarla, depolama gerektirmeden taşımalar yapılmaktaydı. 60'lı yıllarda birlikte "Ambar" dediğimiz yapılarla şehirlerarası taşıma yapan, bölgesel parsiyel taşımaları gerçekleştirmeye başladık. Devlet fabrikalarından veya yeni kurulan özel sektör fabrikalarından hammadde ve ürün taşıma talepleri ortaya çıktı. 70'li yıllarda girdiğimiz ihracat seferberliği uluslararası taşımaları gündeme getirdi ve dış ticaretimiz gelişmeye, uluslararası taşıma şirketleri devreye girmeye başladı. Deniz taşıması küçük ölçekli sanayi limanlarının devreye girmesine fırsat verdi. 80'li yıllarda yabancı yatırımcılar, yerel ortaklarla veya kendi isimleri ile büyük fabrikalar kurmaya ve kamyonlarımızın artık TIR olmasının gerektirdiği ölçek büyümelerine yöneldik.

Organize sanayi bölgeleri, taşımayı Anadolu'ya yaydı ve küçük ölçekli depolar devreye girmeye başladı. 90'lı yıllarda limanların büyümeye başladığını, demiryolunun yük taşıma için kullanılmasının arttığını, yollarımızda yabancı, yerli çok sayıda ve farklı lojistik araçları görmeye başladık. Özel sektör firmaları limanlarını büyüttü, dışarıya hizmet vermeye başladı. Zincir mağazaların, AVM'lerin çalışmaya başlaması ile İstanbul, İzmir, Mersin, Ankara gibi nüfusu artan şehirlerde büyük depolar ve dağıtım hizmeti vermeye başladı. 90'lı yılların son 10 yılında ve 2000'li yılların başından itibaren de lojistik şirketleri kurulmaya, işbirlikleri oluşturulmaya başladı. Konteyner taşımasının patlamasıyla intermodal taşımanın devreye girdiğini görüyoruz. Bugün büyük lojistik şirketlerimiz daha fazla büyümeye, küçük şirketler birleşmeye yöneldi. Ölçekler büyütülerek verimlilik artırma ve lojistik hizmetler yerine tedarik zinciri yönetimi konuşulmaya başlandı. Lojistik, dev depolarda, dev limanlarda, dev filolarla ve Anadolu'nun birçok şehrinde açılan depolarla tüm Türkiye'ye yayılmaya başlamıştır.

Büyüme yönetmek zordur. Talep yöneticilere cazip gelir ve gaza basmaya başlarlar. Hızlı giden bir arabada nasıl direksiyonu kullanmak maharet isterse, büyüme yönetmeli şirketlerde sağlıklı büyüme ancak mevcut yapıyı, yani temeli güçlendirmek, uzun dönem performansımızı garantilemek, riskli müşterilerden kurtulmak ve

sağlam müşterilerle tanışmak şeklinde sağlanabilmektedir. Lojistik şirketleri görünürlüklerini, bilinirliklerini ve temaslarını artırmak zorundadır. Artık başarı müşterinin ayağına gidip onu ikna etmekle değil, müşteride şirketinize karşı bir talep, arayış yaratmakla sağlanabilmektedir. Günümüzde başarı aramakla değil, aranmakla sağlanabilmektedir.

Kongre ve fuarlar bilinirlik konusunda, rakiplerden ayrılmak, fark yaratmak konusunda en güzel araçlardır. Kongrelere destek olmak akılda kalmayı sağlar, destek veren kuruluşu diğer rakiplerinin önüne geçirir. Bu desteğin yanında kongre alanlarında küçük masalarda şirket tanıtımı veya fuarlarda stand açılımı da önemlidir. Ürün veya hizmeti tanıtmak, satmak için herkes müşterinin ayağına kadar gitmektedir. Dep-lasmanda başarı zordur. Artık müşteriler satıcının ayağına gelemezler kadar yoğun ve kolaydır. Doğrusu tarafsız bir sahada karşı karşıya gelmek ve gerek potansiyel müşterinizle tanışmak gerek mevcut müşterinizle ilişkilerinizi sağlamlaştırmak olmalıdır. Bu amaçla geniş, güzel döşenmiş, iklimlendirilmiş fuar alanları kullanılmalıdır.

Sağlıklı büyüme hedefleyen kuruluşlarımızı kongre ve fuarlarda yer almaya ve görünürlüklerini artırmaya davet ediyoruz. Maliyeti yüksek değildir, buna karşılık getirisinin çok büyük olduğunu yıllardır katıldığım fuar ve kongrelerde izleme ve yaşama şansına sahip oldum. Darısı sizlerin de başına olsun. ■



**KÂRLI YAKLAŞIM:
"Kalite Kârlılığı Getirir"**

Ömürden ÖZACAR – KRONE Türkiye Satış Müdürü

Alışla gelmiş KRONE kalitesi, Türk nakliyecisine sadece günlük operasyonlarını tamamlamaları için değil, uzun ömürlü ve geleceği garantiye alan bir ürün sunuyor. KRONE'nin çok işlevli, yakıt verimliliği sağlayan, taşıma kapasitesi yüksek ve tamamen Türkiye'de üretilen treylerleri TIRE/İZMİR fabrikasında sizleri bekliyor.

KRONE
Geleceği Taşıyoruz



www.krone.com.tr | Telefon: +90262 777 0056 | info@krone.com.tr | f kronetrailerturkey