



Lojistikçiler rotayı Uzakdoğu'ya çeviriyor

UTKAD Başkanı ELDENER, dış ticarete Uzakdoğu'nun daha cazip hale gelmesiyle lojistik firmaların da rotayı bu bölgeye çevirdiğini söyledi. Gemi arzının da azalmasıyla navlun son bir yılda 10 kattan fazla arttı.

Türkiye ile Uzakdoğu arasında lojistik talebi arttı, navlun son bir yılda 10 katından fazla yükseldi. Birleşme ve iflas sonrası gemi arzı düşerken, uçak şirketlerinin de aynı dönemde kapasite kısıtlamasına gitmeleri deniz yoluna talebi artırdı. Navlunlar İstanbul-Şangay arasında 150 dolardan 2 bin 500 dolarlara kadar çıktı.

UTKAD Başkanı Emre ELDENER, Avrupa ve ABD ile yapılan dış ticarete yaşanan aksaklıkların son yıllarda Uzakdoğu pazarını dış ticaret açısından daha da cazip konuma getirdiğini, lojistik sektörünün de yüzünü bu coğrafyaya, bölgedeki rotalara daha çok döndürdüğünü belirtti. ELDENER, coğrafi konumundan dolayı Türk lojistik firmaları için pazarda önemli fırsatlar olduğunu söyledi.

Son dönemde Türkiye'de faaliyete geçen Uzakdoğulu şirketlerin sayısında artış var. Batı ülkelerinden kuruluşlar azalıyor. Uzakdoğu merkezli firmalar ise Türkiye'de şirketler kuruyor. Dış ticaret hacimleri düşerken Türk şirketlerinin de çıkışı Uzakdoğu'da aradıkları belirtiliyor. Bu gelişmeler Türkiye - Uzakdoğu ticaretinde lojistik fiyatlarını da etkülemeye başladı. Eldener, "Navlunlar hızlı artıyor. Mesela son bir yılda İstanbul-Şangay arasında 150 dolardan 2 bin 500 dolarlara kadar çıktı" dedi. Avrupa ve ABD üe yapılan dış ticarete yaşanan aksaklıkların son yıllarda Uzakdoğu pazarını dış ticaret açısından daha da cazip konuma getirdiğini, lojistik sektörünün de yüzünü bu coğrafyaya, bölgedeki rotalara daha çok döndürdüğünü anlatan UTKAD Başkanı Emre ELDENER, "Ortadoğu, Orta Asya ülkeleri, Çin ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi olmasından kaynaklanan özellikli konumu ile lojistik üs olma iddiasını her geçen yıl güçlendiren Türkiye, coğrafi konumunu avantaja çevirmek için altyapısını da güçlendirmeye çalışıyor" dedi.

'Havayolu pahalı ama avantajlı'

Lojistik çerçevede Uzakdoğu taşımacılığını iki bölümde incelemek gerektiğine vurgu yapan Eldener, şöyle konuştu: " Bunlardan ilki tabii ki denizyolu. Çünkü Uzakdoğu ile yapılan dış ticaretin çok önemli bir kısmı denizyolu ve konteyner ile taşınır. Burada en önemli etken kuşkusuz maliyetlerin çok daha uygun olması. Ancak 2016'nın son çeyreğinde dünyanın yedinci büyük konteyner hat operatörü Hanjin Shipping'in iflası konteyner piyasasında dalgalanmaya neden oldu. Özellikle orta ve küçük hat operatörleri için pazarın sürdürülebilirliği tehlikeli bir hal aldı. Güney Koreli firmanın iflasının, sektörde yeni önlemleri de beraberinde getirdiğini gözlemliyoruz. Denizyolu taşımacılığının dev firmaları arasında birleşmelere ve satın almalara şahitlik ediyoruz. Çinli COSCO Shipping, China Shipping Lines ile birleşti. Hemen ardından Japonya kökenli 3 konteyner hat operatörü küresel rekabette yer almak amacıyla konteyner şirketlerini, tek çatı altında birleştirme kararı aldı. Bu gelişmelerin ardından gemi arzının azalması, Uzakdoğu'dan yapılan taşımalarda navlunları yukarı çekti."

Uzakdoğu ile sürdürülen lojistik faaliyetler için alternatif taşıma modunun ise havayolu olduğunu belirten Emre Eldener, "Havayolu maliyet olarak pahalı olsa da kısa sefer süreleri anlamında diğer modlardan hepsinden çok daha avantajlı bir durumda" dedi.

Ancak havayolunda firmaların farklı sorunlarla karşılaştığını dile getiren Eldener, "İthalatların USD bazında olması ve son dönemde ülkemizde yaşanan döviz dalgalanmaları Uzakdoğu ile taşımacılığımızda olumsuz bir faktör olarak karşımıza çıkıyor. Önümüzdeki günlerde dövizdeki artışlar ithalat hacimlerinde daha fazla daralma yaratacak. Bu gelişmelere paralel olarak uçak şirketlerinin Uzakdoğu hattında kapasite kısıtlamasına gitmiş olması da navlunları yukarı çekmiş durumda" şeklinde konuştu.

'DEMİRYOLU İÇİN HENÜZ ZAMAN VAR'

Eldener, Demir İpek Yolu ve benzeri projelerle yeniden canlandırılmaya çalışılan demiryolu taşımacılığının ise katedilecek mesafelerin uzak olması, trenlerle yapılacak taşımalardaki kapasitenin denizyolu konteyner taşımacılığı kapasitelerine kıyasla daha az olması ve demiryolu navlunlarının denizyolu navlunlarına göre daha yüksek olması gibi nedenlerle bu taşımacılık modunun Uzakdoğu ile ticaretimizde daha yaygın kullanımını zamana yayacağını dile getirdi. Eldener, "Bu nedenlerle Uzakdoğu ile dış ticaretimizde belirleyici taşıma modu geleneksel olarak denizyolu ve konteyner taşımacılığı olmaya devam edecek" dedi.

Kaynak: Dünya Gazetesi (16 Şubat 2017)