

# DEMİRYOLU LOJİSTİĞİNDE DÖNÜŞÜM

**Doç. Dr. Murat ERDAL**

Ülkemizde lojistik işletmelerinin kuruluş ve gelişim süreçlerine bakıldığında, yola çıkış öyküsüne “Demiryolu alanında uzmanlık” ile başlayan işletme sayısı yok denecek kadar azdır. Bu duruma neden olan faktörler arasında, mevzuatın yeterince elvermemesi, uzun sevk süreleri ile pazar büyüklüğünden kaynaklanan sıkıntılar sıralanırdı. Oysa ki, demiryolu eşya taşımacılığı son dönemde popülerliğini artırmakta. Hiç kuşku yok ki, devletin bu alanda sağladığı açılımların, meydana getirdiği düzenlemelerin payı büyük. Dış ticaret hacminin artması da ayrı bir etken. Ayrıca, demiryoluna gönül verenler, bir Dernek çatısı altında toplanarak birlikte hareket etmenin sektöre ve ülke geleceğine katkıları üzerinde çalışmalar başlatıyor.

Lojistik işletmeleri, proje lojistiği, fuar ve etkinlik lojistiği, tehlikeli madde taşımacılığı, ferry rail veya araba lojistiği gibi alanlarda uzmanlaşmakta ve müşterilerine tüm taşıma türlerinde entegre hizmet seçenekleri sunma arayışı içerisinde. Kuşku yok ki, artan rekabet karşısında işletmeler, “**pozisyonlandırma ve farklılaştırma stratejileri**”ne ağırlık veriyorlar. Demiryolu lojistiği ve kombine taşımacılık hizmetleri de ayrı bir dal olarak gelişim göstermekte.

Lojistik sektöründe faaliyet gösteren hemen hemen bütün işletmeler, demiryolu eşya taşımacılığındaki gelişmeleri dikkatle takip ederek, uzmanlardan görüş alma, fizibilite çalışmaları gerçekleştirme ve hatta ayrı bir bölüm kurma yoluna gidiyorlar. Her işletme demiryolu güzergahları, aktarma noktaları, terminaller, sevk süreleri, maliyetler, emniyet, vagon kiralama, vagon sahipliği, ferry rail, Ro-La operasyonları, uluslararası belgeler, örgütler, teknik ve uzman personel temini ile eğitim desteği alma gibi birçok konuyu araştırma kapsamına almış durumda.

“Demiryolu, sadece yüksek hacimli ve ağır yükler için vagonlarla sağlanabilen kara tabanlı taşıma türüdür” anlayışı hızla değişiyor. Demiryolu ile maden cevheri, kömür, tahıl, orman ürünleri, canlı hayvan vb. sınırlı sayıda ürün taşınabilir yaklaşımı ise “eşya - taşıma kabı çeşitliliği entegrasyonu” ile tarihe karışmış durumda.

Demiryolu ile taşınabilen vagon ve konteyner çeşitliliği katlanarak artarken çekici ve römorkların demiryolu ile uzun mesafe taşınabilir olması ise diğer bir cazibe alanı. Dünyada teknolojik gelişmelerle birlikte araçlar, tezgah üstü olmadan, sadece buji (boogie) adı verilen çelik tekerlekler üzerine oturtularak bir katar (roadrailer) oluşturabildikleri gibi çift kat konteyner demiryolu taşımacılığı da yaygınlık kazanmakta.

Demiryolu lojistiğinin gelişimi için konuya temelde, gerek makro ölçekte ulaştırma politikalarının oluşturulması, gerekse mikro bazda lojistik işletmeleri müşteri portföyünün genişletilmesi açısından “**pazarlama ve tedarik zinciri yönetimi (TZY)**” eksenli bakmak gerekir.

[www.meslekiyeterlilik.com](http://www.meslekiyeterlilik.com)<sup>©</sup>

Bugünün müşterisi ise lojistik hizmet sağlayıcıdan ekonomik, emniyetli, esnek ve hızlı hizmet talep ediyor. Karayolu taşımacılığında sıklıkla kullanılan tam kamyon yükü kavramının demiryolu taşıma türündeki karşılığı tam vagon yüküdür. Taşıma kabı farklılaşsa da sonuç değişmez. Taşıma kabını dolduracak bir müşteriniz varsa fiyat teklifinde bulunmak lojistik işletmesi için iyi bir iş fırsatıdır. Fakat birçok müşteriye ait parsiyel yükler var ise bu yüklerin toplanması, vagon içi yerleşimlerinin sağlanması ve kapasitenin verimli kullanımı nispeten zordur. Lojistik işletmeleri pazarlama faaliyetlerinde demiryolu seçeneğinin çoğalması, mevzuat, uluslararası güzergah ve anlaşmalar, altyapı hizmetleri ile başa baş gitmektedir. Özetle demiryolunun gelişimi, siyasilerin ve devletin demiryoluna inanmasıyla yakından ilgilidir.

Günümüzde şirketler arasında rekabet şekil değiştirmiş tedarik zincirleri arasında rekabet egemen haline gelmiştir. TZY perspektifli demiryolu hizmetlerini geliş ve çıkış lojistiği olarak iki evrede değerlendirmek mümkündür: İlk evre, yoğun ve sürekli malzeme

hareketi içinde olan fabrikalar için, hammadde, yarı mamul ve hazır parçaların üretim ortamına, montaj hattına kesintisiz akışının gerçekleştirilmesi. Dolayısı ile birçok fabrika ana demiryolu güzergahına bağlanabilmek için çözüm arayışı içerisinde. Kısa mesafeli 1-2 km.lik ara bağlantılar için TCDD ile işbirliğine giriyorlar. Üretim süreçleri sonrası olarak nitelendirebileceğimiz ikinci evre ise tamamlanmış ürünlerin hızla hedef pazarlara aktarılması ki, bu hizmetler, kimi sektörler için ayrı bir lojistik uzmanlık alanı.

Otomotiv sektöründen örnek verirsek tüketici, bir ürün tercihinde bulunurken beraberinde birçok üretim ve lojistik operasyonunu da tetiklemiş olmaktadır. Yalın üretim prensibiyle üretim yapan otomobil fabrikaları yurtiçi ve uluslararası yüzlerce irili ufaklı üreticiden malzeme tedarikini gerçekleştirmektedir. Dolayısı ile üreticiler, ithalat ve ihracat lojistik süreçlerinde yoğun bir şekilde demiryolu ve denizyolunu kullanmak mecburiyetindedirler. Benzer durum diğer sektörler için de geçerlidir.

Dış ticaretimizde önemli bir payı olan Avrupa Birliği (AB), Pan-Avrupa Taşıma Koridorları, Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Koridorları ve TRACECA gibi projelerde; doğu ve güney ile hızlı entegrasyonun sağlanmasını, bölge ülkeleri ile ticaret hacminin artırılmasında katalizör olarak görüyor. Ülkemiz açısından durum değerlendirmesi yaptığımızda Ro-Ro taşımacılığının geliştiğini fakat son dönemde Gümrük Birliği'nden kaynaklanan bir takım sıkıntıların olduğunu görmekteyiz. Malların serbest dolaşımına "evet" fakat taşıma hizmetlerinin serbestliğine "hayır". Karayolunu yoğun kullanan ülkemiz açısından doğrudan ihracatın engellenmesi olarak da görülebilir. İhracattaki bu engelin aşılmasında yeni Ro-Ro hatları ile birlikte araçların demiryolu ile taşınması, Halkalı-Wells arasında Ro-La taşıma hizmetleri gecikmeli olarak gündemde. Bu alternatifin gündeme gelmesi ile birlikte akla hemen bir soru geliyor. Edirne ve Kırklareli'nde kapı (kanal) sayısını artırmanın yanında İstanbul ve otomotiv üssü olan Marmara Bölgesi'ni demiryolu ile neden güçlü bir şekilde AB'ye bağlayamadık ?

AB, Ortadoğu ve Orta Asya'ya yönelik demiryolu eşya taşımacılığındaki gelişmeleri sizlerle paylaşmaya ve problem kaynaklarını sorgulamaya devam edeceğiz.