

“Lojistik”in Gelecekte Karbon Ekonomisindeki Rolü

Osman Doğrucu

Lojistiğin karbon (CO₂)emisyollarının ana kaynağı olduğunu söyleyebiliriz. Lojistik ve nakliye karbon salınımı pastasında büyük bir oranı kapsamaktadır. IPCC-2007 (ne olduğunu açıkla) çalışmasına göre yolcu taşımacılığı dahil lojistiğin payı %13 tür. Aynı şekilde lojistik global sera gazı emisyonlarının % 24 ünü oluşturmaktadır. Sadece büyük lojistik firmaların ticari müşterilerinin karbon ayak izinin düşürölmesinin bile genel CO₂ emisyonunun düşürölmesinde anahtar rol oynayacağı kabul edilmektedir. Aynı zamanda düşük karbonlu lojistik çözümlerin ve esnek nakliye modlarının yeterince yaygın olmadığını da söyleyebiliriz. Nakliye ve lojistik alanında spesifik çözümler için halihazırda çok az pazar alanı ve hazır teknoloji bulunmaktadır. Aslında diğer bir bakışla bu durum pazarların da doğup büyüüp gelişip daraldığını düşündüğümüzde yeni olan bu pazarda yeni fırsatların olduğu anlamına da gelmektedir. Dünyada oldukça mesafe katetmiş olan bu pazarın Türkiye’de çok daha yeni olduğu bir gerçektir. Tüsiad’ın açıkladığı gibi bu trene geç binmiş durumdayız ama geç binmiş olmanın bize getirdiği ciddi avantajlar da olacaktır.

Dünyada hükümetlerin çoğu , uluslararası dev şirketler, sivil toplum örgütleri ve en başta çevre bilinci artan insanlar karbon verimliliğini artırmak ve bu konuda büyük adımlar atmak istiyor. Bunun yolu ise düşük karbon ekonomisinden geçiyor. Düşük karbon verimliliğini ilk taahhüt eden şirketlerin başında DHL geliyor. DHL karbon emisyonlarını 2020’ye kadar yüzde otuz oranında düşürmeyi taahhüt etti.

Genel görüş sürdürülebilir lojistik alanında büyük adımlar atılması için yasal düzenlemelerin gerektiği yönündedir. Giderek tüm ülkelerde artan bir hızda yasal düzenlemeler peş peşe gündeme gelmektedir ve gelecektir. Bu hızlı değişimin temel sebebi ise toplumun katmanları arasında bu konuda herhangi bir mualif kesim olmamasıdır.

Karbon ekonomisine geçişin en büyük ayağı olan karbon fiyatlandırma mekanizması ise pazarın gelişmesini hızlandıracak görünüyor. Karbon emisyonlarının piyasa değeri gerçekçi rakamlara oturduğunda çevre konusu yatırımların ayrılmaz bir parçası olacaktır.

Önümüzdeki dönemde lojistiğin ticareti etkilemesi anlamında 7 temel gelişme ve açılım bu konuda önümüze çıkacaktır..

- Lojistik’in bir emtia olmadığı ve bir hizmetler bütünü olduğu gerçeğinden dolayı düşük karbon ekonomisini ileri taşımada lojistiğin rolü çok yükselecektir.
- Hükümetler, özel sektör ve finansal yapıların baskısıyla teknolojik zorluklar giderek aşılacaktır.

“Lojistik”in Gelecekte Karbon Ekonomisindeki Rolü

Osman Doğrucu

Green Lojistik Danışmanlık

greenlojistik.com.tr

- Sürdürülebilirliğe ulaşmak için köklü rakipler bile işbirliği yapmaya başlayacaklardır. Ticari müşterilerin, tedarikçilerin ve lojistik şirketlerinin önceliği özellikle sera gazı emisyonlarının düşürülmesine verdiğini göreceğiz.
- Sürdürülebilir yeniliklerin (inovasyonlar) ve teknolojik avantajların lojistik şirketleri için yeni fırsatlar yaratacağı zaman içinde görülecektir.
- Giderek karbon etiketlemesinin standartlaştığını izleyeceğiz. Tüketici karbon etiketine bakarak aldığı ürünün çevreye ne kadar zarar verdiğini görecek. Bu durum ise piyasadaki saydamlığı arttıracak ve şirketlerin ve şirketlerin müşterilerinin seçimlerini etkileyecek.
- Karbon emisyonları eninde sonunda kanunlar zoruyla olsa da olmasa da fiyat etiketlerine girecek. Karbon muhasebesi ise şirket muhasebelerinin bir parçası olacak. Birçok pazar alanında ,karar verme ve kurumsal raporlama aşamalarında CO₂ emisyonları rakamlarını göreceğiz.
- Karbon fiyatlamaları ve piyasada gündeme gelen daha sıkı yasal düzenlemeler sonucu karbon emisyon ölçümleri hızlanmış olacak.

2010 yılında Meksika’da yapılan Birleşmiş Milletler İklim Konferansı, (COP16) Sürdürülebilir Tedarik Zinciri Lojistik Raporunda önümüzdeki yıllarda düşük karbon ekonomisinin nereye gideceği tartışıldı.

Unilever, Wallmart, Carrefour, Tesco şimdiden tedarik zincirlerinde ve mağaza raflarında çevreye daha az zararlı ürünler koymaya başladılar. Bu durum sadece maliyet düşürmeye yaramıyor, çevreye zarar vermeyen yeni ürünler yaratmaya da fırsat veriyor ve pazarı genişletiyor.

Uluslararası zincirlerin yönetim raporlama ve denetim mekanizmalarında her ülke gibi sıra Türkiye'deki yapılanmalara geldiğinde ilk önem verdikleri ve sorguladıkları temel performans göstergeleri artık karbon emisyonları ile ilgili.

Uluslararası şirketlerin bu tür çabalarının ve kararlılıklarının 60-70 ülkeyi kapsayan tedarik zinciri ağları olduğu için düşük karbon seviyelerine ulaşma anlamında ciddi katkılar sağlayacaklarını düşünüyoruz.

ÜÇ TEMEL SENARYO;

Gelecekte firmaların lojistik süreçlerini etkileyeceği düşünülen 3 temel senaryodan bahsedecek olursak;

- Yeşilleşme hükümet politikaları ve kanunlarla zorunlu tutulabilir. (Bu durumda yukarıdan aşağıya bir etkileşim söz konusudur.)
 - Üreticilerin ve dağıtıcıların organizasyonlarının sorumluluk alması, sevkiyatlarını kontrol etmesi ve ürünlerinin geri dönüşümünü sağlaması büyüyen bir trend haline geldi. Bu trendin temel sebebi nedir diye düşündüğümüzde ;
- Temel amacın yasal zorunluluklara uyum olduğunu,
 - Yasal düzenlemeler peş peşe geldiği zaman bu değişiklikleri hazır olarak karşılamak istemelerinin önemli faktörler olduğunu söyleyebiliriz.

“Lojistik”ın Gelecekte Karbon Ekonomisindeki Rolü

Osman Doğrucu

Green Lojistik Danışmanlık

greenlojistik.com.tr

Kurumsal şirketler yeni çevre yasalarıyla uyum sorunu oluşmasını istemiyorlar. Onlar için yasal düzenlemelerin gelip gelmeyeceğinden çok *ne zaman* geleceği de daha kritik bir konu olarak değerlendirilmektedir.

Ülkemizde çevre bakanlığının kurulmuş olması, TÜSİAD başkanı Sn .Ümit Boyner'in konuşmaları, sürdürülebilirlik ve yeşil lojistik kavramlarının daha sık karşımıza çıkması, KOSGEB'in çevreci projelere verdiği desteği arttırması, atık yönetmelikleri, yeşil lojistik ile ilgili yayınların artması vb. gelişmeler bu konunun hızla ivme kazanacağını ve daha yoğun yasal değişikliklerin gündeme geleceğinin işaretçisidir. Bu arada Hollanda gibi bazı ülkelerde karbon vergisinin alınmaya başladığını da söylemekte fayda var.

Şirketler artık çevre konusundaki hükümetlerin gündeme getirdiği yasal değişikliklerin kendileri üzerinde majör etkileri olacağını öngörüyorlar. Artık şirketlerin dağıtım süreçleri ürünlerini sattıklarında bitmiyor. Ürünler şirketlerin kontrolünden çıktıktan sonrasındaki aşamalar dahi artık şirketlerin sorumluluk alanına giriyor.

2) İkinci yaklaşım ise yeşil insiyatiflerin endüstri ve diğer ilgili piyasa oyuncuları tarafından başlatılıyor olması. Burada da aşağıdan yukarıya bir etkileşim sözkonusu olacaktır. Hükümetlerin yasal müdahaleleri sık ve tahmin edilemeyen şekilde olabilmektedir. Müşterilerin baskısı ile endüstrinin ihtiyaçları kesiştiğinde şirketler pozisyon almaya başlıyor.

3- Üçüncü yaklaşım ise sertifikasyonlar yoluyla hükümet ve endüstrinin uzlaşmasıyla oluşan yaklaşımdır. Bu kolektif bir yaklaşım olduğundan ve herkesin birlikte çalışmasıyla gerçekleşeceğinden en büyük çevresel etkinin bu yolla oluşacağı aslında açık bir gerçek. Bu noktaya ulaşmak için yukarıda değindiğimiz gibi önlerine CO2 emisyonlarının düşürülmesine yönelik çok paydaşlı işbirliği projeleri geldiğinde özellikle köklü lojistik firmalarının kendi aralarındaki köklü rekabetlerini gözden geçirmeleri elzem olacaktır.

Ve zaman içinde bu tür işbirliklerinin zarardan çok özellikle maliyet düşürmeler anlamında ciddi katkılar sağladığı açıkça görülecektir.