

Tedarik Zinciri Problemi

5 Aralık 2021 Pazar

Omüd'ün düzenlediği webinarında 23 Kasım 2021 günü Tedarik Başkanı Tuğrul GÜNAL ile söyleşi yaptım. (Omüd Youtube kanalından izlenebilir.) Katılımcılardan gelen geri bildirimlerde, konuşmanın daha çok tedarik zincirinin önemi ve bu işi yapan bölümün nasıl organize edilmesi gibi hususlarda yoğunlaştığı oldu. Katılımcılar daha çok, tedarik zinciri neden kırıldı, ne kadar sürede tamir olur ve sektörümüzü nasıl etkileyecek gibi duymak istemişler. Bu türlü geri bildirimler alınca, biraz araştırdım ve böyle sorulara daha çok cevap veren kaynaklardaki yazıları buldum. Aşağıda ağırlıklı olarak ilk kaynaktaki yazıdan tercüme ettiğim notlar (birebir tercüme değildir, italik yazılanlar) ile benim yorumlarımı okuyacaksınız.

Tedarik Zincirleri nasıl Kırıldı ve Yakın Zamanda Düzelmeyecek (1)

Bilgisayar çipleri, egzersiz ekipmanları, kahvaltılık mısır gevreği derken dünyada pek çok ürünün bittiği anlaşıldı. Bir tuşla sipariş verip-gelmesini beklerken; tuvalet kâğıdı alamamanın, perdelik kumaş için aylarca beklemenin veya yeni arabanın rengini seçememenin şokunu yaşadık.

Daha da önemlisi Pandeminin başında koruyucu maske/malzeme yokluğu yaşadık. Doktorlar yeterli ilaç bulamadı ve Alaska'da insanlar kışlık giysi bulamadı/alamadı. Ve hatta uçaklar, uçuş sırasında ikram edilecek yiyecekler beklendiği için gecikti.

Bunlar Neden Oldu?

Pandemi global tedarik zincirinin her aşamasını bozdu. Malları üretildikleri, madenleri çıkarıldıkları veya tarımsal ürünleri yetiştirildikleri yerden alıp-tüketildikleri noktaya taşıyan, gerektiği yerde depolayan görünmez üretim, lojistik, nakliye yoluna tedarik zinciri denir. Zincirin sonunda, o mala/ürüne/madene parayı ödeyen tüketici veya bir şirket bulunur. Mal yokluğu, kıtlık, birçok malın fiyatının yükselmesine neden oldu.

Sıkıntı Ne Zaman Başladı?

Tedarik zinciri kırılmaları, Pandeminin başlarına kadar uzanıyor. Çin, Güney Kore ve Tayvan gibi ülkelerin yanı sıra Vietnam gibi Güneydoğu Asya ülkeleri ve Almanya gibi dünyanın üretim kapasitesinin çoğunun bulunduğu ülkelerdeki fabrikalar; korona virüs vakalarının yayılmasından çok etkilendi. Birçok fabrika, işçiler hasta olduğu veya karantinaya alındığı için kapandı veya üretimi azaltmak zorunda kaldı. Buna karşılık nakliye şirketleri, dünya çapında mal taşıma taleplerinde düşüş olacağını düşünerek; programlarını kesti.

Öte yandan evde oturan ve devlet desteği alan Amerikalılar sipariş patlaması yarattılar: Ofis masa ve sandalyesi, yazıcı, spor/jimnastik ekipmanı, video oyun konsolu, ilave alan yaratmak için ahşap plaka, yeni bölümleri güzelleştirmek için boyadan başka, ebeveynler çocukları ile yemek yapmak için mikser/blender gibi mutfak aletleri de sipariş etti. Normal zamanlardaki talep seviyesine göre üretim yapan fabrikaların ilave talebe yetişmesi mümkün olmadı.

Fabrikalar Niçin Daha Fazla Üretmiyor?

Bazıları bunu denedi ve kendi problemleriyle karşılaştı. Fabrikalar ürettikleri ürün için çeşitli parçaları satın alırlar. Örneğin, Çin'de monte edilen bir bilgisayar için çipler Tayvan veya

Malezya'dan düz panel göstericisi Güney Kore'den, düzinelerce başka elektronik parça dünyanın çeşitli yerlerinden, kullanılacak kimyasallar Çin'in başka yerlerinden veya Avrupa'dan alınmak zorundadır.

Hızla artan talep, malların taşıyacak sistemi tıkanmasına yol açtı. Çoğunlukla Çin'de yapılan çok çeşitli mallar depolarda ve limanlarda hızla birikti, çünkü yeterince boş konteyner ve çelik taşıma kasası yoktu.

Devasa Konteyner Gemilerine Ne Oldu?

En basit anlatımla, yanlış yerlerde sıkışıp-kaldılar. Pandeminin ilk aşamasında, Çin eldiven maske gibi koruyucu malzemelerden çok miktarda üretti ve bütün dünyaya gönderdi. Konteynerler gittikleri yerde boşaltıldılar ve buralardan Çin'e gidecek yeterli mal yüklemesi olmadığından mesela Güney Asya ve Batı Afrika gibi yerlerde boş konteynerler birikti. Aynı anda daha güçlü talebi olan Kuzey Amerika ve Avrupa için Çinli fabrikalar üretime devam ediyordu ama konteyner yoktu.

Boş konteyner olmaması ve yüklenecek mal miktarının çok olması, navlunları fırlattı. Pandemi öncesinde Şangay'dan Los Angeles'e konteyner gönderme ücreti 2.000 dolar idi. 2021'in ilk çeyreğinde aynı navlun 25.000 dolar olmuştu. Ayrıca çok sayıda dolu konteyner, gemilerde indirilmeyi-boşaltılmayı beklemek durumundaydı; yani tedarik zincirinde gecikmeler vardı. Target and Home Depot gibi dev şirketler dahi fabrikalarda üretilmiş ürünleri gemilere yüklemek için haftalar ve hatta aylarca beklemek zorundaydı.

Bu arada Kuzey Amerika ile Avrupa'daki limanlara ulaşan konteynerler, çok sayıda gemi olması, boşaltma yapılacak dokların yetmemesi nedeniyle beklemeydi. Los Angeles ve Oakland limanlarına ulaşan düzinelerce gemi açıkta demir atıp, günlerce boşaltılmayı ve yeniden yüklenmeyi bekliyordu. Ancak kamyon şoförleri ile dok işçilerinin bir kısmı karantinada olduğundan, az sayıdaki çalışanla indirme-bindirme operasyonlarının gecikmesi doğaldı. Süveyş Kanalı'nda bir geminin sıkışması ve sonrasında yeni Covid-19 dalgası nedeniyle Çin'deki önemli limanların kapanması görüldü.

Bazı şirketler, mevcut mal kıtlığını gidermek adına ilave siparişler verdiklerinden, limanların üzerine ilave baskı ve depolarda yeterli yer olmamasına neden oldular.

Eksik Tedarik Nedir?

Üretilen hemen her şeyin tedariki aksadı: Kimyasal malzemelerden, elektronik parçalara ve hatta koşu ayakkabılarına kadar. Herhangi bir şeyin eksik tedarik edilmesi başka şeylerin de eksik tedarikine yol açtı. Bir boya üreticisi, ürünlerini yapmak için 27 ayrı kimyasal maddeye ihtiyaç duyuyor. Bunlardan yalnızca birinin olmaması, konteyner gemisinin Kaliforniya limanlarından birinde beklemesine ve ona bağlı üretimlerin durmasına yol açıyor.

Bütün Bunlar Pandemi Kaynaklı mı?

Pandemi arz-talep dengesini çok volatil yaptı. Tedarik zinciri, yüksek talebe uyum sağlayamadı. Şirketler on yıllar boyunca maliyetlerini kontrol altında tutmak için lean üretim/stok modelleri uygulamışlardı yani stok tutmadıkları için malsız kaldılar.

Sıkıntı Ne Zaman Biter?

Kimse bilmiyor ama 2022 boyunca belki biraz daha uzun süre süreceği tahmin ediliyor. Mal kıtlığı ve tedarik zincirindeki gecikmeler nedeniyle bu yılki Christmas ve tatil sezonunda bazı mallar bulunamayacak. Pek çok şirket, mal yokluğundan etkilenmemek ve limanlardaki sıkışıklıklar nedeniyle çok önceden siparişler verdi ama bazı mallar yine de bulunamayacak.

ICCA Webinarından Notlar (2)

Oluklu mukavva sektörünü etkileyen global konular başlıklı webinardan aldığım notlar şöyle:

Ocak-Temmuz 2021’de geçen yılın aynı dönemine göre, kuzey Amerika limanlarında trafik %24 artış göstermiş, Asya limanlarında ise %9 artmış.

Ocak-Temmuz 2020’de ABD’de oluklu mukavva satışları %10 azalmışken, bir yıl sonra kurulu kapasitelerin üzerinde talep oluşmuş.

Karşılaştırılan iki dönem arasında, konteynerin dolu olduğu gün sayısı %16 artmış, gemilerin gecikmesi 3 kat artmış ve geminin zamanında limana ulaşması %70’lerden, %40’lara inmiş. Liman sıkışıklığı ve gecikmelerin normalleşmesi için, limanlarda daha geniş alana, ABD mal stoklarının talebi karşılayacak kadar artmasına, konteynerle yapılan ticaretin yavaşlamasına, konteyner depolama alanlarının boşalmasına, limanda boş konteyner olmasına, daha fazla şoför, gemi ve konteyner olmasına ve limanda daha fazla indirme-yükleme (kamyon, tren) rampa/dok yatırımına ihtiyaç var.

Bu yılın 40’ncı haftasında (4 Ekim) San Pedro, Los Angeles ve Long Beach limanlarında gemi bekleme süresi 62 haftaya çıkmış. Geçen yıl aynı günlerde bu süre 8 haftaymış ve yükselerek 2020’nin son haftasında 54 haftaya ulaşmış.

Okyanus taşımacılığında kapasite yetersiz, planlanan teslimat sürelerine güvenilmez, uzun taşıma süreleri, tahmin edilenden daha az konteyner/gemi kaydı yapılabiliyor, navlunlar uçmuş, taşıyıcılar ihalelere girmek istemiyor, alınmış ihale döneminde fiyatlar yükseliyor, yükleyenler çaresiz.

Global konteyner trafiği, 2022’de biraz yavaşlasa da sıkışıklığı devam edecek. Yükselen enflasyon, kısmen tedarik zinciri verimsizliğine rağmen trafik ortalama yıllık %5,2 artacak. Sipariş edilen gemi ve konteynerler, 2023’den itibaren büyük oran teslim edileceğinden, hayat normale dönecek. Yüksek navlunlar 2022’de de devam edecek.

Benim Yorumum

Oluklu mukavva talebi çok canlı. Artan mal ihracatı, boş kutu ihracatı, plastik ambalajdan oluklu mukavvaya kayan ambalajlar, değişen kutu boyutları gibi faktörlerle talep çok canlı. Canlılık yalnız bizde değil, her yerde var.

Bizdeki ekstra canlılık devalüe olan paramız, yabancı alıcıları cezbediyor. Eskiden Çin’den ABD’ye giden pizza kutuları artık ülkemizden talep ediliyor. Ekimde bir güneş paneli fabrikasını ziyaret ettim. İlave fabrika için makineler gelmiş ama kurulamamış, çünkü halen zemini düzenleniyor. 2022’nin bütün üretimini fabrikayı kuramadan satmışlar. Büyük ihtimalle Avrupalı alıcı, güneş panellerini Çin yerine Türkiye’den almak istemiş.

Birkaçı haricinde ülkemizdeki oluklu fabrikalarının bobin stokları yetersiz, kâğıt fabrikaları aşırı dolu.

Artan enerji ve kimyasal maliyetleri hem kâğıt hem de kutu da fiyat artışına neden olacak.

Yıllık anlaşmayla bağlanan nişasta ve mürekkepte üreticiler maliyet artışı nedeniyle haklı olarak aralık için zam istedi ve aldı. Oluklu sektörü anlaşma harici bu zamları vermek zorunda kaldı.

Öte yandan nişasta kâğıt üretiminde de önemli bir girdi, nişasta olmazsa kâğıdın mukavemet değerleri tutmaz. 2021’de mısır üretimi yetersiz olmuş. Nişasta üreticileri yeterli mısır bulamadıklarından, sabit fiyatla satış yapamayacaklar, yani fiyatı yabancı parayla her ay değişecek.

Yağışların başlamasıyla, atık kâğıt daha az toplanacak. Ayrıca Avrupa’da başlayan kapanmalar toplamanın azalmasına neden oluyor. Bu durumda atık kâğıt fiyatlarını arttıracak.

Önümüzdeki 3 ayda üst üste kâğıt ve kutu maliyetleri artmaya devam edecek. Kutu dâhil her türlü malın alıcısına, şu günlerde yeni tedarikçi arayışına girmemelerini, mevcut tedarikçi ile anlaşma yolunu bulmalarını, iki tarafın da karşılıklı şeffaf davranmalarını şiddetle tavsiye ediyorum. Alıcıların, başka tedarikçilerden teklif istemesi, piyasadaki volatilitiyi arttırıyor. Kendine ilave sipariş geleceğini düşünen fabrika, ilave hammadde sipariş ediyor. Örneğin oluklu fabrikası, enerji, enflasyon, kur vs nedenlerle maliyet artıyor diyerek stok yapmaya başlıyor.

Kaynaklar:

- (1) <https://www.nytimes.com/2021/10/22/business/shortages-supply-chain.html>
- (2) ICCA Webinar on Global Operational Issues Impacting the Corrugated Industry