İstanbul, 22.01.2020

**BASIN BÜLTENİ – 2020**

 **UTİKAD LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU-2019’DA DİKKAT ÇEKEN ANALİZLER YER ALDI**

**Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD, sektöre damga vuracak bir rapor yayınladı. UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı’nın bilgi birikimi ve tecrübeleri ışığında hazırlanan rapor Sektörel İlişkiler Müdürü Alperen Güler imzasını taşıyor.**

**Küresel lojistikten hareketle Türk lojistik sektörünün son yıllardaki gelişiminin istatistiksel verilerle taşıma modları bazında incelendiği UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2019’da Brexit’ten uluslararası endekslere kadar sektörü etkileyen önemli unsurlara yer verildi.**

9 Ocak 2020 tarihinde düzenlenen UTİKAD Geleneksel Basın Toplantısı’nda kamuoyu ile paylaşılan raporun sunumunu UTİKAD Sektörel İlişkiler Müdürü Alperen Güler gerçekleştirdi. İşte Türkiye lojistik sektörünün temel çerçevesini çizmek, sektör paydaşları, üniversiteler ve basın kuruluşları için sektöre yönelik referans kaynağı olmak, Türkiye’nin dış ticaretinde taşıma modlarının payı ve gelişimine yönelik bilgi vermek amacıyla hazırlanan raporda öne çıkan başlıklar:

**BREXİT NEDEN ÖNEMLİ?**

Brexit adıyla anılan, İngiltere’nin Avrupa Birliği’nden ayrılma süreci bizim için neden önemli? Avrupa Birliği çoğu zaman bir siyasi yapı olarak karşımıza çıkıyor ancak burada aslında ortak bir pazar ve gümrük birliği söz konusu. İngiltere’nin bu birlikten ayrılması Avrupa Birliği nezdinde İngiltere’yi üçüncü ülke konumuna düşürecek. Bu durum, daha önce AB üyeliği imtiyazlarından yararlanan binlerce dış ticaret ve lojistik firmasının İngiltere ile ticaret yaparken yeni kurallara ayak uydurması gerektiği anlamına geliyor. Yani aslında İngiltere ile gümrük prosedürleri, gümrük vergileri, ithalat ihracat beyanları gibi konularda hem AB ülkelerindeki ticari partnerler hem de Türkiye’deki ticari partnerler için yeni uygulamalar söz konusu olabilecek. Bu duruma Türkiye özelinde baktığımızda Türkiye’nin İngiltere ile 15 milyon dolarlık ticaret hacmi ve bu hacim içerisinde de 5 milyar dolar ticaret fazlası söz konusu. Söz konusu hacmin korunması ve artırılmasında Türkiye’deki yerel dış ticaret ve lojistik sektörü tarafından Brexit sürecinin daha yakın takibi önem arz ediyor.

**ABD-ÇİN TİCARET SAVAŞLARI**

ABD ve Çin arasında ticaret savaşları olarak tanımlanan süreç aslında iki ülkenin birbirinden ithal ettiği ürünlere uyguladıkları ek vergilerden oluşuyor. Çin, ABD’den yaptığı ithalatın iki katından

fazlasını ABD’ye ihraç eden bir ülke konumunda karşımıza çıkıyor. İki ülke arasında ürün odaklı ticaret savaşı ürünlere sunulan hizmeti de etkileme potansiyeline sahip. Geçtiğimiz yılın Kasım-Aralık aylarında bu ticaret savaşı olarak adlandırabileceğimiz süreçte birtakım yumuşamalar görüldü. Örneğin Çin, birkaç ithal malına getirmiş olduğu ekstra tarifeleri aşağıya çekti. Ancak bu sürecin herhangi bir esneklik göstermeden devam etmesi, Çin’in kendilerini üretim üssü olarak kabul eden ve küresel tedarik zinciri yapılandırmasını bu kabule göre kurgulayan özellikle teknoloji ve giyim firmalarının tedarik zinciri yapılarını yeniden dizayn etmek zorunda bırakabilecek. Tabi Çin özelinde bahsederken mutlaka Kuşak ve Yol girişiminden de bahsetmek gerekiyor. Çin 2013 yılında aldığı inisiyatif ile 1 trilyon ABD doları değerinde 3 milyar insan nüfusunu ve 65 ülkeyi kapsayan Kuşak ve yol girişimini başlattı. Proje sayesinde demiryolu, karayolu ve denizyolu ile ürünler Çin, Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerine daha rekabetçi maliyetler ile taşınabilecek.

Kuşak ve Yol girişiminin etkisi kapsamında Çin tarafından yayınlanan birkaç veriyi de paylaşmak gerekiyor. 2019 yılının Temmuz ayına kadar olan dönem, bir önceki yılın aynı dönemiyle karşılaştırıldığında Çin; Birleşik Arap Emirlikleri ile olan ticaret hacmini %16.1, ASEAN ülkeleri ile %11.3, Avrupa ülkeleri ile %10.8, Rusya ile %9.8 ve Afrika ülkeleri ile %3 arttırdı. Bu kapsamda hem ABD-Çin arası ticari ilişkilerin akıbeti ile Kuşak ve Yol Girişimi’ne ait gelişmeler de küresel tedarik zincirinde kapsamlı yapısal değişimlerin gözlemlenmesinde etkili olabilecektir.

**TİCARETİN KOLAYLAŞTIRILMASI ANLAŞMASI HÜKÜMLERİ TÜMÜYLE UYGULANIRSA İHRACAT SÜRESİ %91 ORANINDA AZALABİLİR**

Dünya Ticaret Örgütü’nün yaptığı bir araştırmaya göre; eğer ki Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması’nın öngördüğü tüm hükümler uygulanırsa, dünyadaki ortalama ithalat süresinin %47 oranında yani neredeyse yarı yarıya, ihracat süresinin ise %91 oranında azalacağı tahmin ediliyor. Tabii süre anlamındaki bu iyileştirmelere ek olarak Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması ile ticaretin %14.3 oranında ucuzlaması da tahminler arasında. Küresel ticaretin ise yılda 1 trilyon ABD doları değerinde hacimsel büyümesi de yine tahminler arasında yer alıyor. Tabi Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması hükümleri genellikle eşyaların hareketine yönelik olsa da uluslararası lojistiğin tüm bileşenleri ticaretin kolaylaştırılması amacıyla atılacak her adımın tam da ortasında yer alıyor. Devletler gümrük kapılarını kontrol ederek eşyaların hareketlerini kontrol edebildikleri gibi, lojistik sektörüne getirecekleri teşvikler, regülasyonlar, rekabet koşulları düzenlemeleri ile lojistik sektörünü de düzenlemektedirler. Bu bağlamda Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşmasının küresel başarısı çoğunlukla özel sektörün aktif olduğu lojistik sektörünün çerçevesini çizen kuralların da doğru kurgulanmasına ve uygulanmasına, yani lojistiğin de eşyaların serbest ve hızlı hareketini destekleyen ve mümkün kılan rol üstlenmesine dayanmaktadır.

**TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ KÜRESEL SERA GAZI SALINIMLARININ %14’ÜNÜN KAYNAĞI**

Taşımacılık sektörü küresel sera gazı salınımlarının %14’ünün kaynağı olduğu için bu olumsuzlukların giderilmesine yönelik hem devletler hem de devlet üstü organlar tarafından çalışmalar sürdürülüyor. Örneğin Eylül ayında Almanya İklim Eylem Planı 2030’u açıkladı. Plana göre ulaşım ve yapı sektörlerinin emisyon salınımları fiyatlandırılacak, firmalar emisyon salınımları oranında devlete para ödeyecek. Buna ek olarak denizcilik sektörünün küresel-çevresel sorumluluğu çerçevesinde IMO 2020 olarak bilinen uygulama 1 Ocak itibarıyla yürürlüğe girdi. Bununla birlikte gemiler tarafından kullanılan akaryakıtın kükürt içeriğine %0.5 oranında limit getirildi.

**KAMU YATIRIMLARINDAN EN FAZLA PAYI ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME SEKTÖRÜ ALIYOR**

2019 yılında her ne kadar 2018 yılına kıyasla kamu yatırımları bütçesinde bir azalma olduğu gözlemlense de kamu yatırımlarında yine en fazla ulaştırma ve haberleşme sektörlerine yatırım yapılmıştır. Bu arada Haberleşmenin payı yalnızca 152 milyon TL kadardır. Ulaştırma için ayrılmış bütçe ise 20.1 milyar TL tutarındadır. Bunun 7.5 milyar lirası demiryolu, 6.7 milyar lirası karayolu, 4.3 milyar lirası kent içi ulaşım, 1 milyar lirası havayolu için harcanması planlanmış durumdadır.

**LOJİSTİK SEKTÖRÜ BÜYÜKLÜĞÜ MERAK EDİLİYOR**

Lojistik sektöründe merak edildiği kadar aslında ölçülmesi zor bir konu da lojistik sektörünün büyüklüğüdür. Ulaştırma ve Depolama faaliyet kolu sınıflandırması yolcu taşımacılığı faaliyetlerini de içerdiği için doğrudan yüke ilişkin olarak lojistik sektörün büyüklüğünü sunmakta yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple lojistik sektörüne yönelik değerlendirmelerde büyük oranda varsayımlardan yola çıkılmaktadır. Gerek sektörde gerekse akademide kabul gören yaklaşım, lojistik sektörünün GSYH içerisinde yaklaşık olarak yüzde 12 oranında pay sahibi olmasıdır. Bu büyüklük içerisinde yüzde 50’nin doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden, diğer yüzde 50’nin ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden kaynaklandığı kabul edilmektedir. Bu kapsamda 2018 yılında GSYH 3 Trilyon 700 milyar 989 milyon TL’ydi. 2018 yılında lojistik sektörünün büyüklüğü 444 milyar TL olarak kabul edildi. 2019 yılı için GSYH verileri henüz açıklanmadı ama önümüzde yol gösterici olarak kabul edebileceğimiz bir tahmin bulunmaktadır. Sonbaharda yayınlanan Yeni Ekonomi Programı’n göre 2019 yılında GSYH 4 trilyon 269 milyar TL olarak tahmin edilmektedir. Bu kapsamda lojistik sektörünün büyüklüğünün 2019 yılında 500 milyar TL’yi aşmış olduğu söylenebilir.

**DEMİRYOLU YİNE EN DÜŞÜK PAYA SAHİP**

Denizyolu taşımacılığı değer bazında hem ithalat hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. 2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde İthalat taşımalarında denizyolu yüzde 65-70 arasında bir pay almaktadır. Aynı dönem içerisinde karayolunun payı ise ithalatta azalan bir seyir izlemekle beraber yüzde 20’ye yakın oranda ithal yükleri karayolu ile taşınmaktadır. Havayolu taşımacılığı ise karayolunun tersine 2009 yılından itibaren ithalat taşımalarında payını artırmaktadır. Demiryolunun ithalattaki payı ise 2012 yılından itibaren yüzde 1’den azdır. İhracatta denizyolu ile taşınan yüklerin değer bazında oranı 2009 yılından itibaren artmaktadır ve 2009 yılında yüzde 47,05 olan pay, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda yüzde 62,42 olmuştur. Denizyolu ihracatının artış gösteren payının tam tersi bir seyir karayolu ile taşınan ihracat yüklerinde gözlemlenmekte olup 2009 yılında toplam ihracat taşımalarında karayolunun yüzde 42,30 olan payı azalma eğilimi sonucunda 2018 yılında yüzde 28, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise yüzde 28,59’dur. İncelenen dönemde havayolunun ihracat taşımaları içerisindeki payına yönelik herhangi bir eğilim tespit etmek mümkün olmamakla birlikte payı, 2011 yılında en düşük oran olan yüzde 6,42, ertesi yıl 2012’de en yüksek oran olan yüzde 14,40 arası değişim göstermektedir. Demiryolunun ihracat taşımalarında da yine en düşük payı aldığı ve incelenen dönem içerisinde en yüksek pay olan yüzde 0,93 gerçekleşen 2011 yılı dahil tüm yıllar içerisinde ihracattaki payının yüzde 1’den az olduğu görülmektedir.

**AĞIRLIK BAZINDA YAPILAN İNCELEMELERDE EN BÜYÜK PAY DENİZYOLUNUN**

İthalat ve ihracatta taşınan yüklerin ağırlığı bazında yıllar içerisinde belirginleşen bazı eğilimler de göze çarpmaktadır. Ağırlık bazında ihracat taşımalarında denizyolu, 2018 yılı sonunda yüzde 78,25 oranında pay sahibidir ve bu oran 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda yüzde 80,15 olmuştur. İncelenen dönemin başından itibaren denizyolunun ağırlık bazında ihracattaki oranının artış eğiliminde olduğu görülmekle beraber bu eğilimin tam tersi karayolu taşımalarında gözlemlenmektedir. 2009 yılında yüzde 25,24 olan ağırlık bazında karayolu ihracat taşımaları 2015 yılı itibarıyla oransal azalma göstermektedir: 2018 yıl sonunda ağırlık bazında karayolu ihracat taşımalarının payı yüzde 20,44 iken bu oran 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda yüzde 18,54 olmuştur. Demiryolu ihracat taşımaları ise değer bazında olduğu gibi en küçük payı almaya ağırlık bazında da devam etmektedir. 2009 yılında ihracatta yüzde 1,15 olan demiryolu taşımacılığının payı takip eden tüm yıllarda, ithalatta ise incelenen dönemin tamamında yüzde 1’in altındadır.

**HAVAYOLU İLE İTHALATI YAPILAN BİR KİLOGRAMLIK YÜKÜN DEĞERİNDE REKOR ARTIŞ**

Raporda her taşıma moduyla taşınan yükün ortalama değerine ilişkin verilere de yer verildi. Havayolu ile ithal edilen 1 kilogram yükün değerinin 2019 yılının 3. çeyreğinin sonunda 258.49 ABD Doları bulduğuna dikkat çekildi. 2015 yılı için aynı değer 153.76 ABD dolarıydı. 5 yıl içerisindeki havayolu ile ihracatı yapılan bir kilo yükün değeri yaklaşık yüzde 68 artış gösterdi. 2019 yılının üçüncü çeyreğinde havayolu ithalat yükü, kilogram başına ortalama değeri 11,51 ABD Doları olan ihracat yükünden yüzde 22,5 daha değerli. Tabii havayolu kadar trajik olmasa da benzer bir durum karayolu için de geçerli. İthal ettiğimiz 1 kilogram yük ortalama olarak, karayolu ihraç ettiğimiz yüklerden her zaman daha pahalı. Bu durum yerli sanayinin ve üretim sektörünün evrilmesi gereken noktayı da gözler önüne sermektedir.

**LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİNDE GERİLEME YAŞANIYOR**

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2019’da dünya çapında yayınlanan endeksler de yer aldı. Lojistik Performans Endeksi; ülkelerin lojistik performanslarını altı kriterde incelemektedir. Bunlar gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takip ve izlenebilirliği ve son olarak gönderilerin zamanında teslimini içermektedir. 2018 yılında Türkiye 160 ülke arasından 47. sırada yer almaktadır. Önceki yıllarla karşılaştırıldığında 2018 yılında şimdiye kadarki en kötü performansını sergilemiş durumdadır. Türkiye’nin 2016 yılına kıyasla 6 kriterin hiçbirinde ilerleme kaydedemediği hatta önemli ölçüde gerileme yaşandığı gözlemlenmektedir.

İş Yapma Kolaylığı Endeksi’nde Türkiye’nin 2017 yılında 60. sırayı almasıyla beraber söz konusu çalışma hükümet organları tarafından çok önemsenmişti ve Türkiye’yi daha üst sıralara çıkarmak amacıyla eylem planları oluşturulmuştu. Uygulamaya alınan reformlar ile Türkiye 2018 yılında 43., 2019 yılında ise 33. sıraya yükseldi. Raporun lojistik sektörüne yönelik “Sınır Ötesi Ticaret” başlığı altında Türkiye 44. sıradadır. Bu bağlamda Türkiye’nin ihracatının artırılmasına yönelik alınacak tedbirlerde halen gelişime açık yönlerinin bulunduğunu söylemek mümkündür.

Her yıl Dünya Ekonomik Forumu tarafından hazırlanıp yayınlanan Küresel Rekabet Endeksi’nde ise Türkiye 2018 ve 2019 yıllarında 61. sırada yer almaktadır. Rapora göre Türkiye’nin bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımı ve altyapı ve iş gücü piyasası alanlarında ilerleme kaydetmiştir. Aynı zamanda raporda Türkiye’nin altyapı alanında havayolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı

başlıkları altında ilerleme sağladığı ancak yüksek enflasyon sebebiyle makro ekonomik istikrar alanında ve tarife dışı engeller sebebiyle mal piyasası alanında kötü performans sergilediği belirtilmektedir.

***UTİKAD Hakkında;***

*1986 yılında kurulan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD); lojistik sektörünün en önemli sivil toplum kuruluşlarından birisi olarak Türkiye’de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılığı ile lojistik hizmetler üreten firmaları aynı çatı altında toplamaktadır. UTİKAD, üyelerine verdiği hizmetlerin yanı sıra, lojistik sektörünün dünya çapındaki en büyük sivil toplum kuruluşu olan Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu’nun (FIATA) Türkiye temsilciliğini üstlenmiş ve ülkemizi FIATA Yönetim Kurulu’nda temsil etmektedir. Ayrıca Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşımacılık, Lojistik ve Gümrükleme Hizmetleri Derneği (CLECAT) üyesi ve Ekonomik İş birliği Teşkilatı Lojistik Sağlayıcıları Dernekleri Federasyonu (ECOLPAF) kurucu üyesidir.*