



Lojistik Sektörü

Gülay Dincel

TSKB Ekonomik Araştırmalar | dincelg@tskb.com.tr

Kasım 2014

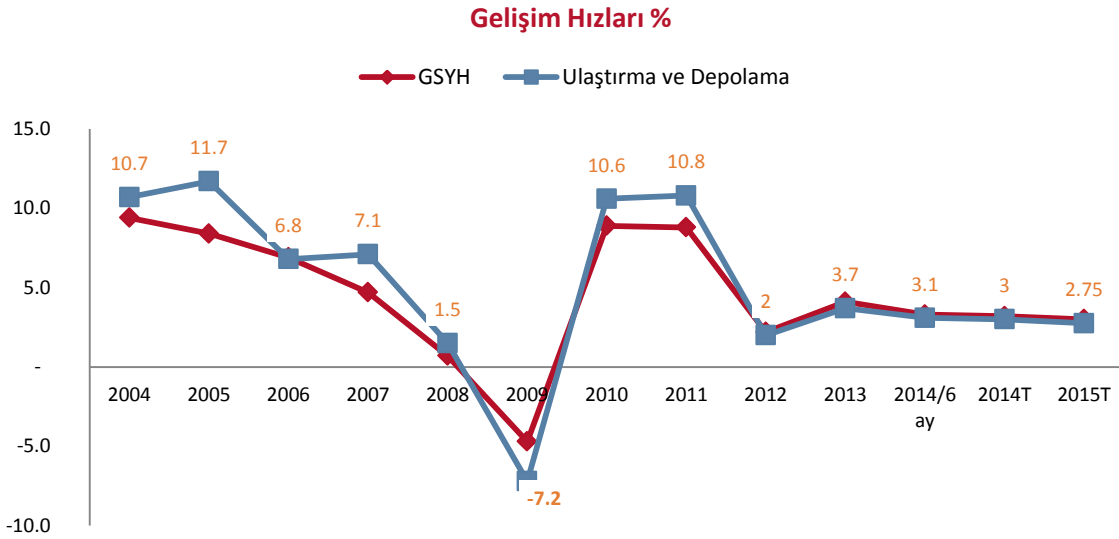
- Ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin entegre lojistik hizmeti olarak organize edilmesi ihtiyacı, imalat sanayi verimliliğın ve rekabet gücünün artırılması açısından kritik önem taşımaktadır. Önümüzdeki dönemde bu kapsamdaki yatırımların sürmesi, liman altyapılarının iyileştirilmesi, demiryolu yatırımları, depolama hizmetlerinin standardının iyileştirilmesi vb., beklenmektedir.
- 2015 ve izleyen yıllarda bir düşük büyüme patikası öngörölmekle birlikte Türkiye'nin üretim ve talep yapısı, kısa vadede dış ticaret hacminin yüksek seyretmeye devam etmesini zorunlu kılmaktadır. Buna bağılı olarak lojistik sektörünün de büyümesini sürdürmesi beklenmektedir.
- Avrupa pazarlarındaki yavaşlamaya bağılı olarak 2015 yılında ihracatta yaşanacak olası bir düşüşün söz konusu pazarlara yönelik ihracatın kompozisyonundan ötürü ihracat miktarına etkisinin sınırlı olacağı tahmin edilmektedir.
- Petrol fiyatlarındaki seyrin devam etmesi, taşıma hizmetlerinde fiyatlar üzerinde aşağı yönlü baskı oluşturacaktır.

Sektöre Bakış

Lojistik sektörü, yük ve yolcu taşımacılığı ile depolama faaliyetlerinden oluşmaktadır. Ana maliyet unsurları arasında yer aldığı için sektörlerin ve firmaların rekabet performansında önemli etkenlerden biri durumundadır.

2013 yılında lojistik sektörü, 98 milyar dolar büyüklüğe ulaşmış, GSYH içindeki payı yüzde 12,3 olmuştur. İç-dış ticarete ve iç-dış yolcu sayılarındaki gelişmelere bağlı olarak 2004-2013 döneminde sektörün yıllık ortalama büyümesi %5,7'dir. Sektörün 10 yıllık performansı, yıllık ortalama %4,93 olarak gerçekleşen GSYH büyümesinin üzerindedir. GSYH büyümesinin yüksek olduğu dönemlerde lojistik sektörü, GSYH'den daha fazla büyümektedir. Daralma dönemlerinde ise GSYH'den daha fazla daralmaktadır. Yurtiçi ticaretin bir bölümü de dış ticarete yönelik olduğu için sektörün dış ticaret daralmalarına duyarlılığı yüksektir.

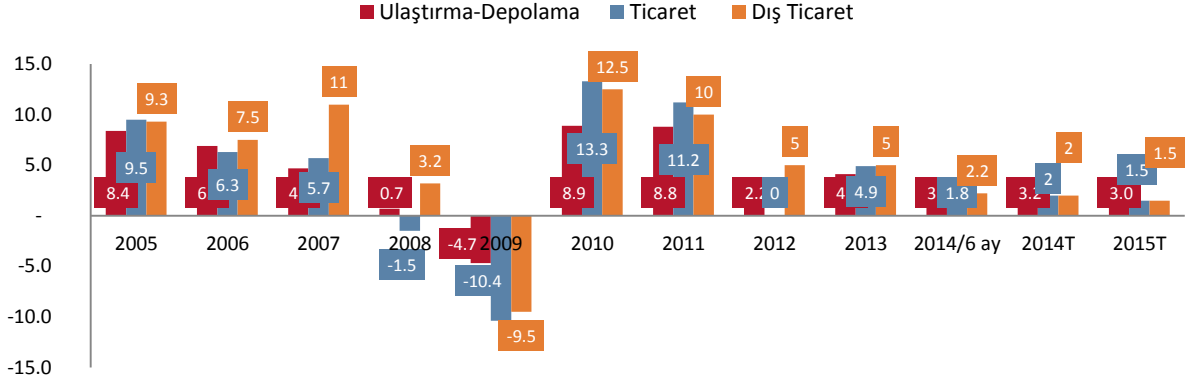
2014 yılının ilk yarısında ulaştırma ve depolama faaliyetleri %3,1 ile GSYH büyümesine yakın bir büyüme sergilemiştir.



Kaynak: TÜİK, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, TSKB

Lojistik sektörü büyümesi ile yurtiçi ticaret ve dış ticaret büyümeleri arasında kuvvetli bir korelasyon bulunmaktadır. Ancak yıllar bazında yük kompozisyonundaki ve taşımaların coğrafi dağılımdaki değişimlere paralel olarak ilişkide farklılıklar görülmekte, bazı yıllarda lojistik büyümesi yurtiçi ticaret ve dış ticaret büyümesinin üzerine çıkarken, bazı yıllarda altında kalabilmektedir. Dış ticarete sanayi üretim ihracatı ve ithalatı ile enerji ithalatı en büyük belirleyiciler iken yurtiçi ticarete inşaat malzemeleri, madencilik ürünleri, akaryakıt, tarımsal ürünler, gıda, tekstil-giyim, dayanıklı tüketim mallarının ağırlığı fazladır.

Gelişme Hızları %



Kaynak: TÜİK, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, TSKB

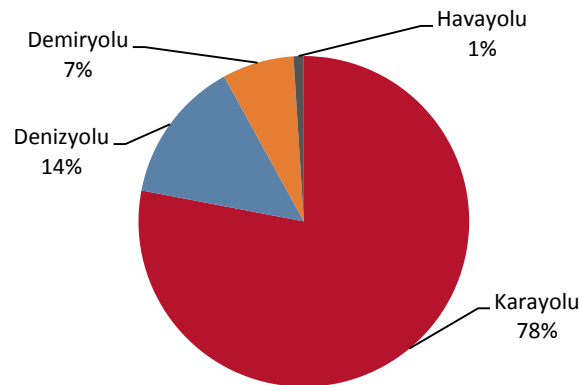
Yurtiçi yolcu ve yük taşımalarında karayolu ağırlığı oluşturmaktadır, milyon-km bazında yolcu taşımalarının yüzde 91'i, yük taşımalarının ise yüzde 88'i karayoluyla yapılmaktadır. Demiryolu son yıllarda hız kazanan yatırımlara rağmen yolcu ve yük taşımacılığında çok düşük pay almaktadır. Denizyolu ise yurtiçi taşımalarından az pay almakla birlikte uluslararası taşımalarda yüzde 85'lik payla en çok tercih edilen taşıma modu durumundadır.

Yurtiçi Yük Taşımacılığı

Türkiye'de yurtiçi yük taşımacılığı ağırlıklı olarak karayoluyla yapılmaktadır. Demiryolu ve kabotaj taşımacılığı karayoluna kıyasla daha ekonomik olmakla ve son yıllarda artış göstermekle birlikte altyapı yetersizlikleri nedeniyle henüz beklentilerin gerisindedir. Havayolu taşımalarının payında ise 2000'li yıllarda artan yurtiçi uçuşlara paralel bir gelişim gözlenmektedir.

Taşıt seyirleri yani karayollarında alınan mesafe bazında incelendiğinde de karayolu yük taşımalarının ağırlıklı olduğu görülmektedir. Otomobil sayısındaki hızlı artışa bağlı olarak kamyon seyirlerinin toplam seyirler içindeki payı %40'lardan %25'lere gerilemekle birlikte 1980-2012 döneminde kamyon seyirleri düzenli olarak artmış, 1980 düzeyinin 3,7 katına çıkmıştır.

Yurtiçi Yük Taşımalarının Modlara Göre Dağılımı



Kaynak: KGM, TCDD, DHMİ, DTO

Yurtiçi karayolu yük taşımalarının ton-km bazındaki gelişimi, GSYH ve ticaret büyümesiyle paralellik arz etmektedir. 2005-2013 döneminde GSYH büyümesi yıllık ortalama %4,4, ticaret büyümesi %4,3

olurken karayolu yük taşımaları da yıllık ortalama %3,5 artış göstermiştir. Tarımsal ürünler, inşaat malzemeleri, madenler, gıda maddeleri, tekstil ve giyim ürünleri yurtiçi taşımada öne çıkan ürün gruplarıdır. Bu ürünlerin taşımalarının gelişiminde tarımsal gelişmeler, iç pazardaki değişiklikler, ihracata yönelik sektörlerin girdi talepleri, fiyat hareketleri gibi dinamikler etkili olmaktadır.

Karayoluyla taşınan yüklerin bir bölümü nihai destinasyonlarına ulaşırken denizyolunu da kullanmakta, araçlar feribotlara yüklenmektedir. Kabotaj taşımalarına konu yüklerin yaklaşık %38'lik bölümü bu şekilde taşınmaktadır. 2003-2012 döneminde kamyon üzerindeki kabotaj taşımalarının dalgalı bir seyir gösterdiği, diğer kabotaj yüklerindeki artışa paralel olarak da toplam kabotaj taşımaları içindeki payın gerilediği görülmektedir.

Ticaret büyümesinin 2014 yılının ilk 6 ayında %1,8, dış ticaret yük artışının da %2,2 olmasından hareketle yurtiçi taşımaların %3-4 civarında arttığı, yılın tamamında da bu oranın korunacağı tahmin edilmektedir. 2015 yılında ise ticaret büyümesinin ve dış ticaret yük artışı tahminimiz olan %1,5'in paralelinde yurtiçi taşımaların %2-2,5 artacağı öngörülmektedir.

Dış Ticaret Taşımaları

Türkiye'nin dış ticaret hacmi, 1970-2013 yılları arasında büyük bir artış göstermiştir. 1980'li yılların ortasından itibaren liberalizasyon süreci ve ihracatın teşvik edilmesi sonucunda hem ihracat hem de ithalat artışı hız kazanmış, 1970 yılında 1,5 milyar dolar olan dış ticaret hacmi 2013 yılında 403,5 milyar dolara ulaşmıştır. Yüksek oranlı devalüasyonların gerçekleştiği ekonomik kriz yıllarında (1994, 2001, 2009) ya da ekonomik daralma yıllarında (1998-1999) dış ticaret hacminde gerileme görülse de, 1990'lı ve 2000'li yıllar dış ticaret hacminin ülke ekonomisi içindeki payının önemli ölçüde arttığı yıllar olmuştur. 2004-2013 yılları arasında hem ihracat hem de ithalat ekonomik krizin yaşandığı 2009 yılı dışında artmıştır. Söz konusu dönemde dış ticaret hacmi dolar bazında yıllık ortalama %12,1, ton bazında ise yıllık ortalama %6 artış göstermiştir. TL'nin ABD doları ve Euro karşısında değerlenmesi ve uzunca bir süre sabit aralıkta seyretmesi ve canlı iç talep ithalat artışındaki önemli etkenler olmuştur. Ekonomik kriz sonrasında 2008 yılındaki ithalat ve ihracat seviyesine ulaşılması 2011 yılını bulmuştur. 2012 yılında devletin iç talebi kısımaya yönelik politikaları sonucunda ithalat 2009 sonrasında ilk kez daralma kaydetmiştir. Aynı yıl ihracat hacmi, altın ihracatı sayesinde %13 oranında artmıştır. Altın ihracatı hariç tutulduğunda 2012 ihracatı %2,1 artmış, dış ticaret hacmi ise artmamıştır. 2013 yılında 2009 yılından bu yana ihracatta ilk kez daralma yaşanmış olup, ithalat hacmi ise %6 oranında artmıştır. İhracat gerilemesinde Almanya başta olmak üzere bazı büyük pazarlara yönelik ihracatın önceki yıllara aynı seviyelerde seyretmesi etkili olmuştur. 2014 yılının ilk 9 ayında ise önceki yılın aynı dönemine göre ihracat %5,5 artarken, ithalat %4,2, dış ticaret hacmi ise %0,6 düşmüştür.

2013 yılında ihracatın %51'i Avrupa, %31,4'ü Asya, %9,3'ü Afrika, %6,4'ü Amerika kıtasına gerçekleştirilmiştir. 2008 yılında toplam ihracat içerisindeki payı %60 olan Avrupa ülkelerinde etkili olan kriz sebebiyle 2008-2012 yılları arasında ihracat hacminin diğer pazarlara kaydığı görülmektedir. 2014 yılının ilk 10 ayında ise ilk beş ülke sırasıyla Almanya (%10), Irak (%6,9), İngiltere (%6,4), İtalya (4,6) ve Fransa (4,3) olmuştur. Türkiye ithalatının 2013 yılında %53'ü Avrupa'dan, %30,'i Asya'dan, %7,5'i Amerika kıtasından gerçekleştirilmiştir. İthalatın toplam %73,2'si 20 ülkeden yapılmaktadır. En çok ithalat gerçekleştirilen ilk üç ülke sırasıyla Rusya Federasyonu (%10), Çin (%9,8) ve Almanya (%9,6)'dır.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre 2014 yılının ilk 10 ayında ihracat %5,6 artış göstermiştir. İhracatın %78,9'u sanayi ürünlerinden oluşurken söz konusu dönemde ihracata en fazla katkı sağlayan sektörler, tekstil ve hazır giyim, otomotiv ve yan sanayi, kimyevi maddeler olmuştur.

2014 yılının tamamında yılın ilk üç çeyreğindeki gelişmeler, GSYH büyüme beklentisi, sektörlerle ilişkin ihracat beklentileri dikkate alınarak ihracatın dolar bazında %5 artması, ithalatın ise petrol fiyatlarındaki gevşemenin de etkisiyle %5 daralması, dış ticaret hacminin %1 azalması beklenmektedir. Dış ticaret hacminin miktar bazında ise %2 civarında büyümesi beklenmektedir.

2015 yılında ise ihracat büyümesinin%0-%5 aralığında kalabileceği, ithalatın ise %5 civarında azalacağı tahmin edilmektedir. Bu beklentiler paralelinde dış ticaret yük miktar artışının da %1,5 civarında kalması beklenmektedir.

Beklentiler

Gerçekleşmeler ışığında lojistik sektörünün 2014 yılsonu itibarıyla %3,2 büyüyeceği tahmin edilmektedir. 2015 büyüme beklentisi ise GSYH, ticaret ve dış ticaret yük büyüme beklentilerine paralel olarak %2,5-3 aralığındadır.

Sektörün büyüme potansiyeli yanısıra demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi, depolama hizmetlerinin etkinleştirilmesi, limanlarda bekleme sürelerinin azaltılması gibi maliyet azaltıcı yatırımların önemi dikkat çekmektedir.

SWOT

Güçlü Yönler

- ↑ Yüksek dış ticaret hacmi
- ↑ Uluslararası oyuncuların sektördeki etkinliğinin ve entegrasyon düzeyinin artması

Zayıf Yönler

- ↓ Ulaştırma altyapısındaki yetersizlikler
- ↓ GSYH duyarlılığının yüksek olması
- ↓ İhracattaki gerilemenin sürmesi, özellikle Avrupa pazarlarında yavaşlama olasılığı

Fırsatlar

- ↑ Ulaştırma ve depolama altyapısındaki iyileşmeye paralel olarak sektörün cirosunun ve kârlılığının artma potansiyeli

Tehditler

- ↓ Global yavaşlama
- ↓ Siyasi ve ekonomik belirsizlikler