İstanbul, 05.02.2021

**BASIN BÜLTENİ – 2021**

**UTİKAD LOJİSTİK SEKTÖRÜNE IŞIK TUTACAK BİR RAPORA DAHA İMZA ATTI**

**Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD, çalışmalarında ve raporlarında sürdürülebilirlik esası ile "UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2019"u yayınladıktan sonra bu sene de "UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020"yi yayınlayarak sektörün hizmetine sundu. UTİKAD bu önemli raporu COVID-19 pandemisinde ülkemiz lojistik faaliyetlerinin devamını sağlayan lojistik sektörünün sahadaki çalışanlarına ithaf etti.**

**Ölçülebilir veriler aracılığı ile Türkiye’deki uluslararası lojistik sektörünün faaliyetlerini, yük taşımacılığına ilişkin kapasiteyi, güncel gelişmeleri ve ilgili mevzuatı bir araya getiren UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020; UTİKAD Sektörel İlişkiler Müdürü Alperen Güler imzasını taşıyor.**

Türkiye lojistik sektörünün temel çerçevesini çizmek, sektör paydaşları, üniversiteler ve basın kuruluşları için sektöre yönelik referans kaynağı olmak, Türkiye'nin dış ticaretinde taşıma modlarının payına ve gelişimine yönelik bilgi vermek amacıyla hazırlanan raporda dikkat çeken başlıklar ise şöyle:

**KORONAVİRÜS PANDEMİSİ BELİRSİZLİK YARATTI**

2020 yılına damgasını vuran koronavirüs pandemisinin olumsuz etkilerinin hissedildiği sektörlerin başında küresel lojistik sektörü gelmektedir. Çin’deki üretim faaliyetlerinin durdurulması ve yavaşlatılması Çin odaklı küresel arz-talep dengesi üzerinde daha önce benzeri görülmemiş bir baskı yarattı. Hammadde tedariki konusunda dünya ekonomilerinin daha önce nispeten sorunsuz işleyen küresel tedarik zinciri sayesinde ithal girdi ihtiyaçları ile hedef pazarlarının talepleri öngörülebilir ve planlanabilir iken, koronavirüs pandemisinin getirmiş olduğu belirsizlik tedarik zincirinin üreticiler, dağıtıcılar, alıcılar, lojistik hizmet sağlayıcılar, depocular vb. gibi unsurlarını geciken sevkiyatlar, artış gösteren lojistik maliyetler ve finansal mutabakatlardaki gecikmeler sebebiyle öngörülmesi ve planlanması zor bir süreç ile karşı karşıya bıraktı.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. Karayolu taşımacılığı Türkiye’nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sırayı almaktadır. Taşıma türleri arasında Türkiye’nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında havayolu taşımacılığı üçüncü sırada gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı Türkiye’nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. Değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde gelmektedir. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2016 sonrası yaklaşık yüzde 4 seviyelerindedir. Demiryolu taşımacılığı Türkiye’nin hem ithalatında hem de

ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde ağırlık bazında %1’den az paya sahiptir. Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye’nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür.

Türkiye’nin dış ticaretinde son 10 yıllık dönem içerisinde 2013 yılında en büyük dış ticaret hacmine ulaşıldı. 2017 yılı hariç olmak üzere ihracat-ithalat farkı azalma eğilimindedir. 2011 yılında ihracatın ithalatı karşılama oranı sadece yüzde 56 iken bu oranın 2019 yılı sonunda yüzde 84,6’ya yükseldi. AB harici ülkeler ile birlikte 2019 yılı sonu Avrupa’ya ihracat tüm ihracatın yüzde 56’sını oluşturmakta iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Avrupa’ya yapılan ihracat tüm ihracatın yüzde 55’ini oluşturdu.

Avrupa ülkelerini 2019 yılında yüzde 19 ve 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 18 ile Yakın ve Orta Doğu ülkeleri takip etmektedir. AB harici Avrupa ülkelerinden 2019 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın yüzde 18’ini teşkil ederken bu oran 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 16’ya geriledi. Yakın ve Orta Doğu ülkelerinden yapılan ithalat 2019 yılında tüm ithalatın yüzde 8’ini oluştururken bu oran 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 10’a yükseldi. 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Türkiye’nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı yaklaşık yüzde 66, ithalat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ithalattaki payı ise yaklaşık yüzde 78’dir.

**TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ HEM HİZMET İTHALATINDA HEM DE HİZMET İHRACATINDA EN BÜYÜK PAYA SAHİP**

Lojistik sektöründe merak edildiği kadar aslında ölçülmesi zor bir konu da lojistik sektörünün büyüklüğüdür. Türkiye’de lojistik sektörünün büyüklüğü ve Türkiye ekonomisindeki yerine ilişkin yapılan değerlendirmelerde büyük oranda varsayımlardan yola çıkılmaktadır. Ancak iktisadi faaliyet kollarının (Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflaması: NACE Rev. 2) GSYH içerisindeki payları yol gösterici olabilmektedir. Bu değerlendirmelerde Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanı altında yalnızca yüke ilişkin faaliyetlerin yer almadığı, yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin de yer aldığı göz önüne alınmalıdır.

Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının yaklaşık yüzde 12 oranında olduğu kabul edilmektedir. Bu oran içerisindeki yüzde 50’lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan yüzde 50’lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği değerlendirilmektedir. Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri’nde taşımacılık faaliyetleri hem ithalatta hem de ihracatta en büyük payı almaktadır. 2019 yılında hizmet ihracatı yaklaşık 33,8 milyar ABD Doları iken hizmet ithalatı ise 24 milyar ABD Doları oldu.

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

Türkiye’de son 5 yılda yapılan kamu yatırımları incelendiğinde 2020 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörü toplam yatırım planında en büyük payı almaktadır. Küresel kriz sonrası 2010

yılı itibarı ile hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının sürekli büyüme göstermektedir.

**AVRUPA BİRLİĞİ “YEŞİL HAT” (GREEN LANES) UYGULAMASINI YÜRÜRLÜĞE ALDI**

Tüm dünyadaki gelişmiş karayolu ağı, altyapısı ve taşımacılık sektörü koronavirüs pandemisinden etkilendi. Koronavirüsün fiziksel temas yoluyla bulaşması sebebiyle ülkelerce alınan tedbirlerin başında sınır geçişlerini kapatmak ve sınırlandırmak oldu. Sürücülere getirilen karantina ve sağlık taramaları uygulamaları gibi kısıtlamalar sebebiyle uluslararası yük taşımacılığında gecikmeler yaşandı, sınır kapılarında uzun kuyruklar oluştu. Ülkelerden transit geçecek araçlar için zorunlu konvoy uygulamaları da bu gecikmelere sebebiyet veren bir diğer unsur olarak öne çıktı.

2009 ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde Türkiye’nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığının değer bazındaki payında 2018 yılına kadar azalma eğilimi gözlemlenmektedir. 2018 yılına kıyasla takip eden süre zarfında hem ihracatta hem de ithalatta uluslararası karayolu yük taşımacılığı payını artırdı. İncelenen on yıllık dönem içerisinde 2017 yılına kadar karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlık bazında payı yüzde 22-24 arasında seyrederken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonu dahil olmak üzere daha sonraki yıllarda payı azalmakta olup 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ağırlık bazında karayolunun ihracat taşımalarındaki payı yüzde 16,19’a geriledi.

Ağırlık bazında ithalat taşımalarında karayolu taşımacılığının payında son 10 yıllık dönemde önemli değişimler görülmedi.

**2020 YILI İÇİN TOPLAM HACİM KAYBI 17 MİLYON TEU OLABİLİR**

Küresel tedarik zincirinde önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olan Çin’de salgın sebebiyle limanlardaki faaliyetlerin durma noktasına gelmesi ile birlikte uluslararası denizyolu taşımacılığı da olumsuz yönde etkilendi. Ülkeler tarafından alınan önlemler gereği gemilerin limanlara kabul edilmemesi gibi sebeplerle ortaya çıkan uğrak iptalleri de lojistik akışlarda aksamalara sebep oldu.

2008 küresel krizindekine benzer bir şekilde denizyolunda yüzde 10 oranında hacim kaybının gerçekleşmesi halinde 2020 yılı için toplam hacim kaybının 17 milyon TEU olacağı tahmin edildi.

Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu taşımacılığı incelenen dönemde payını 2015-2018 yılları arasında sürekli artırdı ve 2018 yılında ihracat taşımalarında değer bazında payı incelenen dönemin en yüksek oranı olan yüzde 63,31’e kadar yükseldi. İthalatta olduğu gibi ihracatta da denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 60’ın altında kaldı ve yüzde 59,86 olarak gerçekleşti. 2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık yüzde 95’tir. Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2010 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki 7 payı oranı yüzde 74,01 iken 2019 yılı sonunda payı yüzde 81,09 oldu. 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaştı ve

yüzde 82,84 oldu. Koronavirüs pandemisi sürecinde denizyolu taşımacılığı 2019 yılı sonuna kıyasla hem ithalatta hem de ihracatta ağırlık bazında payını artırdı.

**KISITLAMALARDAN EN ÇOK ETKİLENEN HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI OLDU**

Koronavirüs pandemisi sebebiyle ülkelerin uygulamaya aldıkları kısıtlamalardan en fazla etkilenen yük taşımacılığı türünün havayolu taşımacılığı olduğunu söylemek mümkündür. Ülkelerin koronavirüs pandemisini önlemek için aldıkları tedbirlerden bir tanesi yolcu uçaklarının uçuşlarını durdurmak oldu. Tüm dünyada havayolu kargo hacminin yaklaşık yüzde 80’inin çok daha fazla destinasyona uçuş yapan yolcu uçakları ile taşınması sebebiyle yolcu uçaklarına getirilen uçuş yasakları kapasite daralmasına sebebiyet vererek havayolu kargo navlunlarının artması ile sonuçlandı. Genel olarak yolcu uçaklarında maliyetin yüzde 20’sini kargo ile karşılayan havayolu şirketleri uçak maliyetinin tamamını kargo ile karşılamak durumunda kaldı. Hava kargo terminallerinden çekilmeyen yükler de depolama kapasiteleri üzerinde baskı oluşturdu.

Türkiye’nin dış ticaretinde 2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki zaman zarfında özellikle ithalat taşımalarında havayolu taşımacılığı payını artırdı. Havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı 2010 yılındaki payı yüzde 6,84’tü. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı değer bazında en yüksek paya 2012 yılında yüzde 14,40 ile sahip oldu. 2019 yılında havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı yüzde 8,28 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise yüzde 7,55 oldu. 2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde oldukça düşük bir orana sahiptir. İhracat taşımalarında havayolunun ihracatta ağırlık bazındaki payı 2013, 2014 ve 2015 yıllarında yüzde 1 oranının üzerine çıktı. 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının payı incelenen 10 yıllık dönem içerisinde en düşük orana sahip oldu ve payı yüzde 0,35’e geriledi.

**HAVAYOLU İLE İTHALATI YAPILAN BİR KİLOGRAMLIK YÜKÜN DEĞERİ YÜZDE 72 ARTIŞ GÖSTERDİ**

2016 yılında havayolu ile ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün değeri 184,65 ABD Doları iken 2019 yılı sonunda 245,54 ABD Doları, 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise 2019 yıl sonuna kıyasla yaklaşık yüzde 72 artış göstererek 423,35 ABD Doları oldu.

**DEMİRYOLUNUN REKABETÇİ GÜCÜ ARTTI**

Demiryolu yük taşımacılığı, koronavirüs pandemisi sebebiyle deniz limanları, karayolu sınır kapıları ve uçakların hareketlerine yönelik alınan kısıtlayıcı önlem ve tedbirlerden görece muaf oldu. 2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde Türkiye’nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı diğer tüm taşıma türlerinin payından düşüktür. Koronavirüs pandemisi sebebiyle 2020 yılında tercih edilen ve “temassız ticaret” faaliyetlerine olanak sağlayan demiryolu yük taşımacılığının payının marjinal seviyede arttığı görülmektedir. 2012 yılı sonrası ithalat taşımalarında demiryolu taşımacılığının oranı 2020 yılının ilk üç çeyreğine kadar yüzde 1’in altında kaldı; 2020 yılının ilk üççeyreği sonunda ise tekrar yüzde 1’in üzerine çıkabildi.

Son 10 yılda ihracat taşımalarında demiryolu taşımacılığının payı sürekli olarak yüzde 1’in altında kaldı; 2019 yılında yüzde 0,54 olan demiryolu yük taşımacılığının payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 0,80’e yükseldi. 2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında da en düşük paya sahip oldu. 2020 yılında hem yurtiçi hem de uluslararası yük trenleri Marmaray Tüp Geçidi’ni kullandı.

**COVID-19 AŞI LOJİSTİĞİ KİLİT ROL ÜSTLENECEK**

2020 yılının son çeyreğinde dünyanın çeşitli ülkelerinin COVID-19 aşısına yönelik çalışmalarının olumlu sonuçlanması ile birlikte gündeme gelen konulardan bir tanesi aşının lojistiği konusu oldu. Virüsün kişisel ve toplumsal sağlığa etkilerinin azaltılması ve nihai olarak yok edilebilmesi ile siyasi, sosyal ve ekonomik hayatın virüs öncesi düzenine dönebilmesi amacıyla virüse karşı etkin bir aşının dünyadaki tüm ülkelerin vatandaşlarına ulaştırılabilmesi önem taşıyor. Bu süreçte aşının üretim merkezlerinden uygun koşullar altında depolama ve dağıtım merkezlerine getirilerek sağlık merkezlerine ulaştırılmasında lojistik hizmet sağlayıcılarına önemli bir görev ve sorumluluk düşüyor. Tüm dünya çapındaki 10 milyar doz aşının lojistik hareketi İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra en büyük lojistik projesi olarak tanımlanıyor. Havayolu taşımacılığı aşıların kısa süre içerisinde uzun mesafeler arası taşınmasında kilit rol oynayacak.

**REXİT SÜRECİ İLE ORTAYA ÇIKAN BELİRSİZLİKLER ÇÖZÜMLENMEYE ÇALIŞILIYOR**

47 yıllık üyeliğinden sonra 2016’da yapılan referandum ile Birleşik Krallık Avrupa Birliği’nden 31 Ocak 2020’de ayrıldı, 31 Aralık 2020 tarihinde ise geçiş süreci sona erdi. 2016’da yapılan referandum sonrası ayrılma süreci 1 Ocak 2021’de nihayete erdi.

Lojistik hizmet sağlayıcılar için Birleşik Krallık’ın AB’den ayrılması yeni gümrük süreçleri, ithalat ve ihracatta yeni ve farklı uygulamalar ve dokümantasyon anlamına gelmektedir.

Brexit ile ortaya çıkan belirsizlik süreci lojistik sektöründe de yansımalarını buldu ve bu belirsizliklerin giderilmesi amacıyla dış ticaret ve lojistik firmaları ile gümrük idarelerine bilgilendirmeler yapılmaya başlandı. Birleşik Krallık tarafından yayınlanan 1 Ocak 2021 Tarihinden İtibaren Büyük Britanya ve Avrupa Birliği Arasında Mal Nakliyesi: Nakliyeciler Ve Ticari Sürücüler İçin Rehber’de sürücüler ve taşıyıcılar için belgeler, limanlardaki yeni kurallar, yeni sınır kontrol süreçleri ve gümrük belgelerine yer verildi. İngiltere’nin Gümrük Birliği’ni terk edişi ile birlikte dış ticaret firmalarının, gümrük müşavirlerinin ve lojistik hizmet sağlayıcıların İngiltere ile ticaretin yeni kurallarını öğrenmesi gerekecek.

***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.*