utikad

LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2019

utikad
rapor

utikad

rapor

UTİKAD LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2019

Basım Tarihi: **OCAK 2020**

Basım Yeri: **İstanbul**

Hazırlayan: **Alperen Güler**

Tasarım: **Viya Medya Yayıncılık Organizasyon A.Ş.**
Rumeli Caddesi Rumeli Pasajı Yunus Apartmanı No:40 Kat:3 Nişantaşı,
Şişli/İstanbul
0212 236 00 50

Baskı: **Radika Matbaa Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.**
100. yıl Mahallesi Matbaacılar Sitesi 4.cadde no:124
Bağcılar / İSTANBUL
Tel: 0212 629 07 47- 0212 629 01 57

ISBN: **978-605-69452-1-2**

Bu kitabın tüm hakları UTİKAD-Uluslararası Taşımacılık ve
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'ne aittir.

Yayın hakkı saklıdır. Bu yayın 5846 Sayılı Yasa Hükümlerine göre kayıtlama, elektronik, mekanik veya benzeri bir araçla herhangi bir şekilde basılamaz, çoğaltılamaz, fotokopi veya teksir edilemez. Aksi takdirde ilgili kanun gereği yasal işlem yapılır.

İÇİNDEKİLER

- Başkan'dan..... **5**
- Yönetici Özeti..... **6**
- Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü..... **8**
- Türkiye Lojistik Sektörüne Bakış..... **16**
- Demiryolu Taşımacılığı..... **34**
- Karayolu Taşımacılığı..... **50**
- Havayolu Taşımacılığı..... **64**
- Denizyolu Taşımacılığı..... **78**
- 2019'a UTİKAD Penceresinden Bir Bakış..... **90**
- Kaynakça ve Notlar..... **92**

BAŞKAN'DAN

Değerli Dostlar,

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, kurulduğu 1986 yılından günümüze kadar Türkiye lojistik sektörünün bulunduğu yerden daha iyiye gitmesi için faaliyetlerini sürdürmektedir. Üniversitelerde okutulan kitapları, yayınladığı raporları, eğitim kurumları ile iş birlikleri ve kendi bünyesinde sürdürdüğü eğitim faaliyetleri, UTİKAD'ın sektörü ulusal ve uluslararası arenada temsil işlevinin yanı sıra gerçekleştirdiği faaliyetlerdendir. UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu – 2019, UTİKAD'ın misyonu ve vizyonu çerçevesinde sektör için ortaya koyduğu ve koyacağı çalışmalar paralelinde bir rapordur.

UTİKAD'ın önceki yıllarda benzer çalışma ve raporları sektörde bu tür çalışmalara olan ihtiyacı gidermekte oldukça etkili olmuştur. Lojistik sektörünün çatı kuruluşu olarak konumlanan UTİKAD, bu misyonu çerçevesinde sektörde eksikliği hissedilen UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu- 2019'u hazırlamıştır.

Ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ekonomisinde önemli rolü olan lojistik sektörü hakkında temel bilgilere sahip olmanın, hem sektörde yer alan hem de sektöre girmek isteyen paydaşlar için önemli olduğu kanaatiyle UTİKAD bu çalışmayı tüm sektör ile buluşturmaktadır. Bu çalışma ile amacımız sektörün ölçülebilir büyüklüklerini değerlendirmek, karşılaştırmak ve Türkiye'nin uluslararası lojistik faaliyetleri hakkında özet bilgileri içeren bir kaynağı sektörümüzün kullanımına sunmaktır.

Raporda küresel lojistik sektöründe öne çıkan gelişmelerin ve Türkiye lojistik sektörünün değerlendirildiği bölümlerden sonra dört taşıma modunda özet bilgiler sunulmaktadır. Taşıma modlarının mevzuat altyapısı, 2019 yılında taşıma modlarında öne çıkan gelişmeler ve taşıma modları bazında son on yıl ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan döneme ait gelişmelere istatistiki verilerden yararlanılarak yer verilmektedir. 2019 yılında UTİKAD'ın lojistik sektörüne yönelik girişim ve faaliyetlerine de raporumuzda yer verilmiştir.

Bu raporun sektörde faaliyet gösterenler, sektörü tanımak isteyenler, üniversiteler, medya ve basın kuruluşları olmak üzere çok geniş bir kitlenin sektörü tanıma ihtiyacını gidereceğini umuyoruz. Kuracağınız iş ilişkilerinde Türkiye lojistik sektörü hakkında bilgileri yine raporumuzdan edinebilir, sektörümüzün temel istatistiki verileri için yararlanabilirsiniz.

Türkiye Lojistik Sektörü Raporu- 2019'un sektörümüzde eksikliği hissedilen bir ihtiyacı gidermesi temennisi ile raporun hazırlanmasında emeği geçen tüm UTİKAD İcra Kurulu üyelerine teşekkür ederim.

Emre ELDENER
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

YÖNETİCİ ÖZETİ

● Lojistik sektörünün küresel büyüklüğünün 5 trilyon ABD Doları'nı aştığı, 2018-2026 yılları arasında yıllık bileşik büyümenin %7,4 oranında gerçekleşeceğinin kabulü neticesinde 2026 yılında küresel lojistik pazarının büyüklüğünün 16,445 milyar ABD Doları'na ulaşacağı tahmin edilmektedir.

● Brexit sürecinin lojistik sektöründe belirsizlik kaynaklı bir kaygı unsuru olmaya devam edeceği öngörülmektedir.

● ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşları, Çin'i kendileri için üretim üssü olarak kabul eden ve küresel tedarik zinciri yapılandırmasını bu kabule göre kurgulayan başlıca teknoloji ve giyim firmaları tedarik zinciri yapılarını tekrar dizayn etmek durumunda bırakabilecektir.

● Çin'in öncülüğünde başlayan Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in bölge ekonomileri ile olan ticaret hacminde artışı tetiklemektedir.

● Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın küresel başarısı çoğunlukla özel sektörün aktif olduğu lojistik sektörünün çerçevesini çizen kuralların da doğru kurgulanması ve uygulanmasına, yani lojistiğin de eşyaların serbest ve hızlı hareketlerini destekleyen ve mümkün kılan bir rol üstlenmesine büyük ölçüde dayanmaktadır.

● Ulaştırma ve haberleşme sektörü Türkiye'nin Kamu Yatırım Programları'nda en yüksek payı alan sektördür. Son 10 yıllık dönemde Ulaştırma ve Depolama (H) sektörünün yıllık bazda büyüme oranlarının GSYH büyüme seyri ile paralellik gösterdiği görülmekte olup 2012 yılında sektörün GSYH artışından çok daha fazla büyüdüğü gözlemlenmektedir.

● Lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu kabul görmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği düşünülmektedir.

● TCMB Ödemeler Dengesi istatistiklerinin navlun kaleminde 2003 yılından itibaren gelir giderden daha azdır.

● İhracatı %60-70 oranında ithal girdiye bağlı Türkiye'de döviz kurlarında hareketlilik, ithal girdilerin fiyatını artırmakta dolayısıyla ihracat hacmi üzerinde etkili olabilmektedir.

● İthalatta denizyolu, 2009 yılından günümüze kadar %65-70 arası pay almaktadır. Karayolunun payı ise ithalatta azalan bir seyir izlemekle beraber %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 2013 yılından itibaren %1'den azdır.

● İhracatta denizyolu ile taşınan yüklerin değer bazında oranı 2009 yılından itibaren artmaktadır ve 2009 yılında %47,04 olan pay 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %62,42 olmuştur. 2009 yılında toplam ihracat taşımalarında karayolunun %42,29 olan payı azalma eğilimi sonucunda 2018 yılında %28, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %28,58'dir. 2009 yılından günümüze olan dönemde ihracatta havayolunun payı, 2011 yılında en düşük oran olan %6,41, ertesi yıl 2012'de en yüksek oran olan %14,40 arası değişim göstermektedir. Demiryolu ihracat taşımalarında en düşük payı almaktadır ve 2011 yılında %1,01 olan payı, harici tüm yıllar içerisindeki payının %1'den az olduğu görülmektedir.

● Ağırlık bazında denizyolu ithalat taşımaları %95'lik pay sahibidir. Havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığında 2009'dan itibaren azalma eğilimi dikkat çekmektedir.

● Ağırlık bazında denizyolu ihracat taşımalarının oranı artış eğilimindedir. Denizyolu 2018 yılı sonunda %78,24 oranında pay sahibidir ve bu oran 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %80,14 olmuştur. 2009 yılında %25,24 olan ağırlık bazında karayolu ihracat taşımaları, 2015 yılı itibarıyla oransal azalma göstermektedir: 2018 yıl sonunda ağırlık bazında karayolu ihracat taşımalarının payı %20,44 iken bu oran 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %18,53 oldu. Demiryolu ihracat taşımaları ise değer bazında olduğu gibi en küçük payı almaya ağırlık bazında da devam etmektedir.

● 2015'te havayolu ile ithalatı yapılan bir kilogramlık yükün değeri 153,76 ABD Doları iken 2019 yılının ilk üç çeyreği sonunda yaklaşık %68'lik artışla değeri 258,49 ABD Doları'dır. Karayolu ile taşınan bir kilogramlık yükün değeri ithalatta ve ihracatta azalma eğilimi göstermektedir.

● AB üyeleri ithalat ve ihracatta Türkiye'nin en büyük ticari partneridir.

● 2019 yılının ilk üç çeyreğinde Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkeye yapılan ihracat, ülkenin toplam ihracatının %65'inden fazlasını oluştururken ithalatta ilk 20 ülke ise %74'lük bir paya sahiptir.

● Türkiye LPI 2018'de 47. sırada, İş Yapma Kolaylığı Endeksi 2020'de 33. sırada, Küresel Rekabet Endeksi 2019'da 61. sırada yer almaktadır.

● Demiryolu taşımacılığında son dönemdeki en önemli gelişme 2013 yılında yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun'dur. Söz konusu kanun çerçevesinde TCDD altyapı sağlayıcı kuruluş olarak konumlanmakta olup özel sektör tren işletmecisi olarak faaliyet gösterebilmektedir.

● Bakü-Tiflis-Kars, Marmaray Tüp Geçiti ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü aracılığı ile Türkiye üzerinden doğu-batı eksenli demiryolu taşımacılığının kesintisiz olarak yapılabilmesi ile Kuşak ve Yol girişiminin hedefi olan 75 milyar dolarlık yük hacminden Türkiye daha fazla pay alabilecektir.

● 2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan döneme yönelik Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazında payı diğer tüm taşıma modlarının payından düşüktür. Kapasite sebebiyle uluslararası havayolu taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı göz ardı edilirse, aynı dönemde ağırlık bazında da en düşük paya sahiptir.

● Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığı değer bazında payı azalma eğilimindedir. Türkiye'nin karayolu ile yaptığı ihracat taşımalarının toplam değeri Türkiye'ye yapılan ithalat taşımalarından daha yüksektir. Karayolu ithalat yüklerinin değer bazında payı azalma eğilimindedir. İncelenen dönemde karayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin ağırlığı karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlığından yaklaşık 2 ilâ 3 kat daha azdır.

● 2009 yılında ithalatta havayolu taşımacılığının payı %9,57 iken 2018 yılında %14,4'e yükseldi. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı %6,42 ilâ %14,4 arasında değişen paylara sahip iken, 2018 yılı sonunda ihracatta havayolu taşımacılığının payı %8,25, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %8,41 olarak gerçekleşti. 2009 ve 2019 yılı Eylül ayına kadar olan dönemin tamamında havayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin değeri, havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değerinden daha yüksektir. 2009 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,09 payı olan havayolu taşımalarını, 2018 yılında ve 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %0,05'tir. Havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin tüm ihracattaki oranı, havayolu ile ithalatı yapılan yüklerde havayolunun payından oransal olarak her yıl daha fazladır. 2010 yılı itibarıyla 2015 yılına kadar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı artış gösterdi; 2010 yılında 696.164 ton yük taşınırken, 2015 yılında yaklaşık %64 ile 1.139.166 ton yük taşındı ancak bu yıldan sonra havayolu ile taşınan yükün ağırlığı tekrar azaldı.

● İthalatta 2009 yılında değer bazında %61,24 olan denizyolu payı incelenen dönem içerisinde %60'larda seyrederek, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %64,86 oldu. Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu 2009 yılında %47,04 oranında paya sahip iken, 2018 yılında incelenen döneme ait en yüksek oran olan %63,31'e ulaştı. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise denizyolunun değer bazında ihracat taşımalarında payı %62,42 olarak gerçekleşti. Değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin toplam değeri 2015 yılı harici sürekli artış göstermektedir. İncelenen tüm yıllarda denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri, ihracat yüklerinin toplam değerinden fazladır. 2009 yılı ve 2019 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 %95'tir. 2009 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki oranı %71,75 iken, 2018 yılı sonunda payı %78,25'e yükseldi. 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı, incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaştı ve %80,15 oldu. 2009 yılında 124.781.489 ton yük denizyolu ile Türkiye'ye geldi. 2017 yılında 2009 yılına kıyasla yaklaşık %66 artış göstererek 207.088.038 ton, bir önceki yıla göre ağırlık bazında yaklaşık %5 azalma yaşanan 2018 yılında ise yine 2009 yılına kıyasla yaklaşık %57 artış göstererek 195.953.068 ton yük, Türkiye'ye denizyolu ile taşındı. 2009 yılında 61.763.605 ton yük denizyolu ile Türkiye'den ihraç edilirken 2018 yılında ihracat yüklerinin ağırlığı yaklaşık %60 artış göstererek, 99.008.061 ton oldu. 2009 yılında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam hacim 4.404.442 TEU iken 2018 yıl sonunda bu hacim bir kattan fazla artış göstererek 10.843.998 TEU olarak gerçekleşti. TEU bazındaki artış, ton bazında elleçlenen yük miktarına aynı oranda yansımamakla beraber 2009 yılında 309.436.706 ton olan yük elleçleme hacmi, 2018 yıl sonunda 460.153.560 ton olarak gerçekleşti.

2026 yılında küresel lojistik pazarının büyüklüğünün 16,445 milyar ABD Doları'na ulaşması öngörülmektedir.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL GÖRÜNÜMÜ

GELENEKSEL İŞ MODELLERİ VE DİJİTAL EĞİLİMLER

Taşımacılar ve göndericileri bir araya getiren bir uygulama olan Uber Freight, yük taşımacılığı şirketlerinin daha verimli ve daha fazla iş yapabilmesini amaçlayarak, taşımacılık piyasasındaki küçük ölçekli firmaların geciken ödeme sorununa çözüm sunuyor. Amazon, test aşamasında olduğu Prime Air hizmeti ile 30 dakika içerisinde drone'lar ile teslimat yapmayı planlıyor. Tüm taşıma modlarını kullanarak firmalara lojistik çözümler sunan bir şirket olan San Francisco merkezli Flexport, kullanıcılarına maliyet analizi hizmeti sunarak, taşımacılık sürecinin şeffaf bir şekilde izlenebilmesini mümkün kılıyor. IBM ve Maersk'in ortak girişimi Tradelens, blokzincir tabanlı akıllı sözleşmeler kullanarak, küresel tedarik zincirinde güvenliği arttırırken, ilgili taraflara ait önemli verilerin dijitalleşmesi ve takibi konusunda kolaylıklar sunuyor. Dış ticaret firmaları, taşıma işleri organizatörleri ve armatör firmalara yönelik yerli bir girişim olan, Türkiye'nin ilk dijital denizcilik platformu ShipsGo ise kullanıcılarına yükün gerçek zamanlı yer bilgisi ve gemilerdeki müsaitlik durumlarına yönelik bilgilendirme yapıyor.

2018-2026 yılları arasında yıllık bileşik büyümenin %7,4 oranında gerçekleşeceğinin kabulü neticesinde 2026 yılında küresel lojistik pazarının büyüklüğünün 16,445 milyar ABD Doları'na ulaşması öngörülmekte olup halihazırda lojistik sektörünün küresel büyüklüğünün 5 trilyon ABD Doları'nı aştığı tahmin edilmektedir[1]. Bu ölçekteki lojistik sektörünün küresel görünümüne yönelik yapılacak değerlendirme ve incelemelerde dijital dönüşüm ve elektronikleşme eğiliminin göz ardı edilmesi uzun süredir mümkün değil. Taşıma ve depolama süreçleri başta olmak üzere 3 boyutlu yazıcıların lojistik sektörüne yönelik muhtemel etkileri sektörün gündeminde iken lojistik firmalarının faaliyetlerini "geleneksel" yöntemler ile sürdürülebilir kılmaya çalışması, lojistik sektöründeki aktörlerin geleceğine ilişkin yapılan varsayımlarda bir seçenek bile olmaktan çıkmış durumda. Maliyet odaklı rekabetin baskın hale geldiği ve lojistik sektörünün doğası gereği küresel eğilimlerin iş modellerine adaptasyonunun kaçınılmaz olduğu bir piyasada, dijitalleşme olgusu artık gerçeğin ta kendisi. Bu bakış açısı ile sektör oyuncularının büyüme stratejilerinin teknolojik yenilikten geçeceğini söylemek malum olanın ilanıdır.

[1] Transparency Market Research Temmuz 2019 tarihli Basın Bülteni.

Sektör oyuncularının büyüme stratejileri teknolojik yenilikten geçecek.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL GÖRÜNÜMÜ

"NO-DEAL" BREXIT, TİCARET SAVAŞLARINI KOLAYLAŞTIRMAK VE ISINAN BİR YERKÜRE

İngiltere'nin temelde bir ticaret bloğu olan Avrupa Birliği'nden ayrılma kararı ithalat ve ihracat süreçleri üzerinde, dolayısıyla lojistik süreçleri üzerinde etkili olacak. AB'den ayrılma kararı, İngiltere'nin Ortak Pazar ve Gümrük Birliği'nden de ayrılması anlamına geliyor. Mevcut durumda AB, İngiltere'nin en büyük ticari partneri konumundadır: Resmi verilere göre 2018 yılında İngiltere'nin AB'ye ihracatı 291 milyar Sterlin (İngiltere'nin tüm ihracatının %45'i), AB'den İngiltere'ye yapılan ithalat 357 milyar Sterlin (İngiltere'nin tüm ithalatının %53'ü)'dir. Aynı yıl İngiltere ve AB arasındaki 66 milyar Sterlin tutarında İngiltere aleyhine dış ticaret açığı mevcuttu: İngiltere ve AB arası mal ticaretindeki 94 milyar Sterlin tutarındaki açık, 28 milyar Sterlin tutarındaki hizmet ihracatı fazlası ile kapatılamazken, İngiltere'nin üçüncü ülkeler ile 29 milyar Sterlin tutarındaki dış ticaret fazlası, 77 milyar Sterlin tutarındaki hizmet ticareti fazlası ve mal ticaretindeki 48 milyar Sterlin tutarındaki açığın sonucuydu[2].

İngilitere'nin EASA'ya (European Union Aviation Safety Agency) taraf olmasının, kamyon sürücülerinin ehliyetlerinin ve araç muayenelerinin karşılıklı tanınırlığının, pazara erişim haklarının, Kuzey Denizi'ne ulaşmada kullanılan Kıta Avrupası ve İrlanda arası deniz koridoruna erişimin sona ermesi gibi gerek taşımacılık faaliyetlerinin hukuki düzlemine ve gerekse fiziki koşullarına ilişkin konular Brexit sürecinin en başından beri AB ve İngiltere'nin olduğu gibi AB üyeliğinin imtiyazlarından yararlanan lojistik hizmet sağlayıcılar için de önemli konular. "No-deal" Brexit olarak tanımlanan süreç, yani İngiltere'nin AB üyeliğinden herhangi bir anlaşma olmadan, imtiyaz veya özel koşula tabi tutulmaksızın ayrılışı, İngiltere'yi AB nezdinde üçüncü ülke olarak konumlandıracak olup taraflar arası ticareti kolaylaştıran tüm unsurların da işlevselliğini yitirmesi anlamına geliyor[3]. Mevcut süreçte taraflar muhtemel bir "no-deal" senaryosunda bile İngiltere iç pazarı ve AB ile İngiltere arasındaki ticari ilişkilerin Brexit sürecinin en az hasarla atlatılması yönünde çaba sergiliyor. AB ve İngiltere arası anlaşmalı veya anlaşmasız olarak gerçekleşecek nihai bir ayrılık, daha önce gümrük

AB'den ayrılma kararı, İngiltere'nin Ortak Pazar ve Gümrük Birliği'nden de ayrılması anlamına geliyor.

[2] Matthew Ward. *Statistics on UK-EU Trade.*
[3] BBC News. *What is a 'no-deal Brexit'?.*

Brexit süreci lojistik sektöründe belirsizlik kaynaklı bir kaygı unsuru olmaya devam edecek.

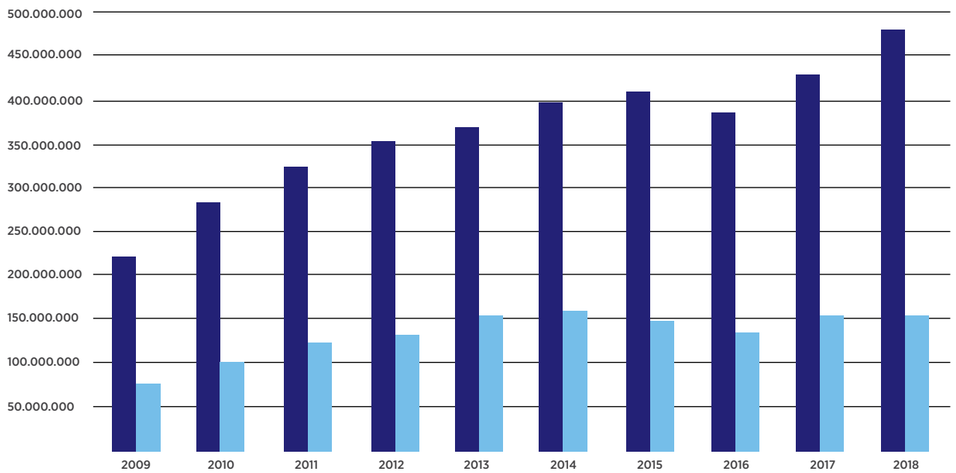
AB ve İngiltere arası anlaşmalı veya anlaşmasız olarak gerçekleşecek nihai bir ayrılık, daha önce gümrük süreç ve prosedürleri ile uğraşmak zorunda kalmamış binlerce AB firmasını ve tüm dünyadaki lojistik hizmet sağlayan firmaları yakından ilgilendiriyor.

süreç ve prosedürleri ile uğraşmak zorunda kalmamış binlerce AB firmasını ve tüm dünyadaki lojistik hizmet sağlayan firmaları yakından ilgilendiriyor. Brexit'in ülkeler arası ticarete etkilerini azaltmak için çeşitli önlemler alınıyor; bu önlemlere bir örnek Lübnan ile İngiltere arasında Eylül ayında imzalanan ticaret anlaşması. AB ve Lübnan arasında 2002 yılında imzalanan ve 2006 yılında yürürlüğe giren iş birliği anlaşması[4], Brexit sonrası Lübnan ve İngiltere arası ticaret için geçerliliğini yitirmiş olacağından, taraflar yeni bir anlaşma ile karşılıklı ayrıcalıkların devamını sağlamayı amaçlıyor[5]. Önce 12 Nisan'a ve sonra 31 Ekim 2019'a ertelenen Brexit, ticari mal akışları için o kadar önemli ki 11 Mart 2019 tarihinde, AB ve İngiltere arasındaki hareketi başlangıçta 30 Mart 2019 olarak kararlaştırılan "ayrılma" tarihi öncesi başlayan ve söz konusu tarih sonrası sona eren ticari malların vergilendirilmesine yönelik Avrupa Birliği Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından olası tüm senaryoları işleyen bir kılavuz ile "no-deal" senaryosunda gümrük işlemlerine yönelik bir yönerge yayınlandı[6]. Her halükârda İngiltere gümrük işlemleri bakımından üçüncü ülke konumunda olacak ve en temelde Brexit lojistik sektöründe belirsizlik kaynaklı bir kaygı unsuru olmaya devam edecek.

[4] Avrupa Birliği Resmi Gazetesi. L143/2.
[5] Gov.uk. *UK and Lebanon sign trade continuity agreement.*
[6] Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü. *Guidance Note: Withdrawal of The United Kingdom and Aspects Of Excise In Relation To Movement Of Goods Ongoing on the Withdrawal Date.*
Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü. *Guidance Note: Withdrawal of the United Kingdom and Customs Related Matters in Case of No Deal.*

LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL GÖRÜNÜMÜ

Çin'in ABD ile Dış Ticareti*



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Çin'den ABD'ye Yapılan İhracat (Bin $)	221.295.020	283.780.323	325.010.988	352.438.221	369.063.859	397.099.250	409.979.244	385.677.759	430.328.147	479.701.581
Çin'in ABD'den Yaptığı İthalat (Bin $)	77.755.101	102.734.185	123.124.010	133.765.823	153.394.862	160.064.514	148.693.056	135.120.133	154.441.856	156.004.357

*Tablodaki veriler trademap.org sitesinden edinilmiştir.

ABD ve Çin, GSYİH'ye göre dünyanın en büyük birinci ve ikinci ekonomileri konumunda ve 2018 yılından beri süregelen bir ticaret savaşının içindeler. Çin Komünist Partisi'nin kuralsız kapitalizmi karşısında korumacılığı benimsemek zorunda kalan ABD'nin Çin'den gelen ithalat mallarına yönelik vergileri arttırması, Çin'de "kısasa kısas" ile karşılık buldu ve Çin ABD'nin ihracat ürünlerine yönelik vergileri arttırdı. 2017 yılında başlayan süreç neticesinde ABD, Çin'den ithal ettiği 250 milyar dolarlık ürüne %25, 300 milyarlık dolarlık ürüne %30 oranında ek vergi getirirken Çin ise 110 milyar dolarlık ABD malına %20-25 arası ek vergi getirdi.

Ticaret savaşları ABD iç pazarında kısa dönemli kapasite daralması, tedarik zinciri giderlerinin artışı ve teslimat sürelerinin uzaması anlamına geliyorken, üretim için Çin'i tercih eden firmaların da Çin dışında üretim merkezi yatırımları yapmalarını gerektiriyor; lojistik sektörü ise atıl kapasite ile baş başa. "Ürün" odaklı ticaret savaşı, ürünlere sunulan "hizmetleri" de etkilemekte olup ticaret savaşlarını ürün odaklı izleyen dünya, ticaret savaşlarını hizmet sektörü gözünden görmüyor; çünkü ek vergiler hizmetlere değil ürünlere getiriliyor. Uzun yıllardır Çin'i kendileri için üretim üssü olarak kabul eden ve küresel tedarik zinciri yapılandırmasını bu kabule göre kurgulayan başlıca teknoloji ve giyim firmaları tedarik zinciri yapılarını tekrar dizayn etmek durumunda. Öte yandan Çin 2013 yılında aldığı inisiyatif ile bir trilyon ABD doları değerinde, 3 milyar insan nüfusunu ve 65 ülkeyi kapsayan Bir Kuşak Bir Yol projesini (yeni adıyla Kuşak ve Yol Girişimi) başlattı ve proje sayesinde demir, kara ve deniz yolu ile ürünler Çin´den Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerine daha rekabetçi maliyetlerle taşınabilecek. Önceki yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında 2019 yılının Temmuz ayı sonunda BAE ile ticaret hacmini %16,1, ASEAN ülkeleri ile %11,3, Avrupa ülkeleri ile %10,8, Rusya ile %9,8 ve Afrika ülkeleri ile %3 oranında arttıran Çin'in, ABD'nin başlattığı ticaret savaşının muhtemel olumsuz etkilerini bertaraf edebilecek yeni ticari partnerlere sahip olduğunu söylemek güç değil[7].

"Ürün" odaklı ticaret savaşı, ürünlere sunulan "hizmetleri" de etkiliyor.

22 Şubat 2017 tarihinde yürürlüğe giren Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması ile mal hareketlerinin ve gümrük süreçlerinin hızlanması amaçlanıyor. Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın öngördüğü tüm hükümlerin uygulanması ile ortalama ithalat süresinin %47, ortalama ihracat süresinin ise %91 oranında azalacağı tahmin ediliyor[8]. Süre iyileştirmelerine ek olarak Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması ile ticaretin %14,3 oranda ucuzlaması ve küresel ticaretin yılda 1 trilyon ABD doları değerinde hacimsel büyüme yaşaması da tahminler arasında[9].

Çin'i uzun yıllardır kendileri için üretim üssü olarak kabul eden ve küresel tedarik zinciri yapılandırmasını bu kabule göre kurgulayan başlıca teknoloji ve giyim firmaları tedarik zinciri yapılarını tekrar dizayn etmek durumunda.

[7] Belt and Road News. *Tariffs and Trade Wars Won't Dent China.*
[8] Dünya Ticaret Örgütü İnternet Sitesi. *Trade facilitation — Cutting "red tape" at the border.*
[9] Ibid.

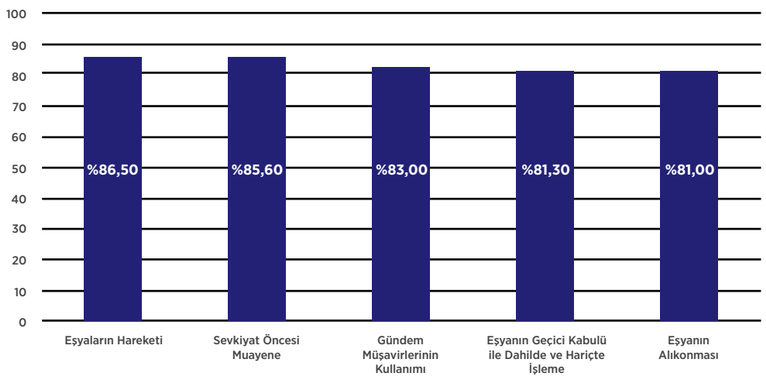
LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL GÖRÜNÜMÜ

Her ne kadar Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın hükümleri eşyaların hareketine yönelik olsa da uluslararası lojistiğin tüm bileşenleri, ticaretin kolaylaştırılması amacıyla atılacak her adımın tam da ortasında yer alıyor. Fiziki lojistik altyapının elverişliliği, lojistik mevzuatı, gümrükleme, vb. gibi bileşenlerin tümü ticaretin kolaylaştırılması için yapılacak düzenlemelerin de merkezindedir. Uluslararası ticarette şeffaflığı ve verimliliği artırarak zaman kaybını ve maliyetleri azaltmayı amaçlayan iyileştirmeler, doğrudan küresel tedarik zincirini de kapsar. Burada farkına varılması gereken bir olgu, eşya hareketlerine ilişkin düzenlemelerin kamu düzenine ilişkin olması, lojistik faaliyetlerin ise özel sektöre ilişkin olması sebebiyle Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın büyük ölçüde devlet eliyle yapılacak düzenlemelerden oluştuğuna yönelik genel kabuldür. Ancak Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında eşyaların hareketine yönelik devlet eliyle yapılan iyileştirmelerden, söz konusu eşyalara verilen bir "hizmet" olan lojistik faaliyetlerin muafiyeti eşyanın doğası gereği mümkün değil. Devletler gümrük kapılarını kontrol ederek, eşyaların hareketlerini kontrol edebildikleri gibi, lojistik sektörüne getirecekleri teşvikler, regülasyonlar, rekabet koşulları düzenlemeleri vb. araçlar ile lojistik sektörünü de yönetmektedir[10]. Bu bağlamda

Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması ile ticaretin %14,3 oranda ucuzlayacağı ve küresel ticaretin yılda 1 trilyon ABD doları değerinde hacimsel büyüme yaşaması tahmin ediliyor.

Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nın küresel başarısı çoğunlukla özel sektörün aktif olduğu lojistik sektörünün çerçevesini çizen kuralların da doğru kurgulanması ve uygulanmasına, yani lojistiğin de eşyaların serbest ve hızlı hareketlerini destekleyen ve mümkün kılan bir rol üstlenmesine büyük ölçüde dayanmaktadır.

DTO Üyeleri Tarafından Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması Hükümlerinin Uygulanma Oranı*



*Tablodaki veriler https://www.tfadatabase.org/implementation/progress-by-measure sitesinden edinilmiştir.

[10] Ben Czapnik & Mohammad Saeed, 2016, *Trade Facilitation: Making Trade More Efficient.*

22 Ağustos 2018'de Vladivostok'tan kalkan 3.600 TEU'luk Venta Maersk, Kuzey Denizi Yolu'nu kullanarak 37 gün sonra 6 Eylül 2018'de St. Petersburg'a ulaştı.

Görsel: The Economist

Özellikle son iki yüzyılda insanoğlunun çevreye verdiği zarar sebebiyle küresel lojistik hareketleri kendisine yeni yollar buldu. 22 Ağustos 2018'de Vladivostok'tan kalkan 3.600 TEU'luk Venta Maersk, Kuzey Denizi Yolu'nu kullanarak 37 gün sonra 6 Eylül 2018'de St. Petersburg'a ulaştı. Rusya, son 30 yılda sahip olduğu buzul kütlesinin %40'ını küresel ısınma sebebiyle kaybeden Kuzey Buz Denizi'nde söz konusu üzerindeki taşımaları 2024 yılında 80 milyon tona çıkarmayı hedefliyor[11]. Küresel ısınmanın yerküre üzerindeki olumsuz etkileri ticarileştirilebildiği gibi bu olumsuzlukların giderilmesine yönelik adımlar da atılıyor. 20 Eylül 2019 tarihinde Almanya İklim Eylem Planı 2030'u açıkladı. Plana göre ulaşım ve yapı sektörlerinde firmaların karbon emisyonları fiyatlandırılacak. 2021 yılında bir ton karbondioksit salınımı için 10€ ödenecek ve bu ücret 2025 yılında 35€'ya çıkacak[12]. 2010 yılında yapılan bir çalışmaya göre küresel sera gazı salınımlarının %14'ü taşımacılık sektörünün faaliyetlerinden kaynaklanıyor[13]. Almanya örneği, "dibe doğru yarışı" tersine çevirmek amacıyla atılabilecek adımlardan sadece birisi ve küresel ısınmaya ilişkin farkındalıktaki artış ülkeler, uluslararası örgütler ve özel sektörde artık daha sık gözlemleniyor. Bir Birleşmiş Milletler kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilen, 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girecek ve IMO 2020 olarak bilinen uygulama ile denizcilik sektörünün çevresel sorumluluğu çerçevesinde gemiler tarafından kullanılan akaryakıtın kükürt içeriğine %0,5 oranında limit getirildi.

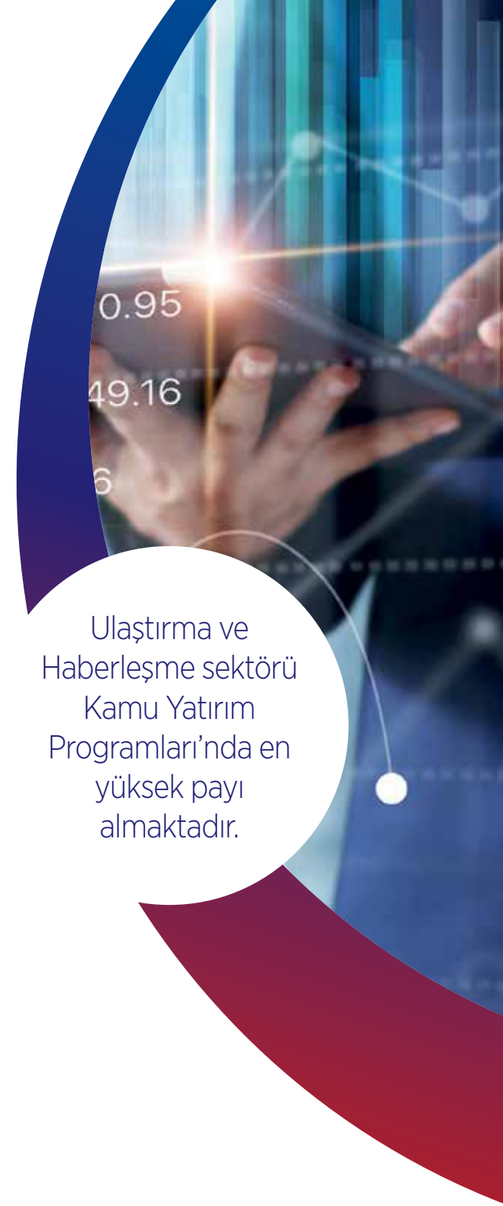
[11] The Moscow Times. *Ice on Russia's Northern Sea Route Has Disappeared, Opening Up Arctic Shipping Lanes.*
[12] Die Bundesregierung. *Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030.*
[13] United States Environmental Protection Agency. *Global Emissions by Economic Sector.*

Avrupa ve Asya ülkeleri arasında yer alan Türkiye'nin üzerinden gerçekleştirilecek taşımacılık faaliyetlerinin ve sunulan lojistik hizmetlerin kesintisiz, rekabetçi ve uluslararası standartlarda olması elverişli altyapı olanaklarından ve altyapıdan en üst düzeyde faydalanmayı mümkün kılan mevzuat sisteminden geçmektedir.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

YATIRIMLAR, GSYH VE EKONOMİYE KATKI

İstanbul Havalimanı, Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars gibi altyapısal yatırımların yanı sıra, Kombine Taşımacılık Yönetmeliği ve Türkiye Lojistik Master Planı çalışmalarında önemli mesafe kat edilmiş olması, demiryolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ile tekel yapının sona ermesi ve Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında sürdürülen çalışmalar gibi gelişmeler, gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılık faaliyetleri üzerinde kolaylaştırıcı rol oynayacak etkenlerdir. Son 17 yılda 145 milyar ABD doları tutarındaki ulaştırma altyapı yatırım ve harcamalarının temel hedefinin Türkiye'yi lojistik bir üs haline getirmek ve Asya ile Avrupa arasında hızlı ve kesintisiz bağlantı sağlamak olduğu belirtilmektedir[1]. Üretim ve tüketim merkezleri olarak kabul gören doğu ve batı ülkeleri, Avrupa ve Asya ülkeleri arasında yer alan Türkiye'nin üzerinden gerçekleştirilecek taşımacılık faaliyetlerinin ve sunulan lojistik hizmetlerin kesintisiz, rekabetçi ve uluslararası standartlarda olması elverişli altyapı olanaklarından ve altyapıdan en üst düzeyde faydalanmayı mümkün kılan mevzuat sisteminden geçmektedir. 2019 yılı hariç olmak üzere son 5 yıla ait Kamu Yatırım Programları'nda kamu harcamaları artış göstermek olup Ulaştırma ve Haberleşme sektörünün kamu yatırımlarından en yüksek payı aldığı görülmektedir.



Ulaştırma ve Haberleşme sektörü Kamu Yatırım Programları'nda en yüksek payı almaktadır.

Kamu Yatırımı Programları'nda Sektörler

Yıllar	Ulaştırma Haberleşme	Tarım	Madencilik	İmalat	Enerji	Turizm	Konut	Eğitim	Sağlık	Diğer Kamu Hizmetleri	Toplam
2019	**20.320.646**	4.931.893	2.104.322	841.059	7.713.110	343.492	406.194	10.815.002	4.975.517	12.937.488	65.388.723
2018	**28.921.703**	10.109.912	2.805.790	1.021.320	5.706.217	504.896	590.003	14.026.303	7.248.652	17.118.703	88.053.499
2017	**23.924.694**	10.180.467	1.836.706	1.137.176	4.962.361	493.557	604.777	13.477.040	7.430.716	16.345.595	80.393.089
2016	**19.872.982**	7.900.076	1.480.668	963.349	4.871.028	490.329	426.680	11.696.514	5.328.458	11.897.727	64.927.811
2015	**14.500.534**	6.865.683	2.016.000	990.366	3.920.560	452.698	339.070	10.153.977	3.924.213	10.365.538	53.528.639

Kaynak: TCMB (Bin TL)

[1] David Kachkachishvili, *Türkiye 17 yılda 145 milyar dolara yaklaşan altyapı yatırımı yaptı,* Anadolu Ajansı.

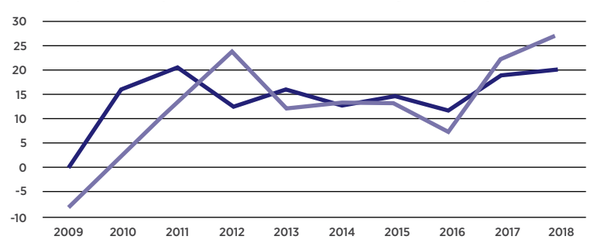
TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

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.

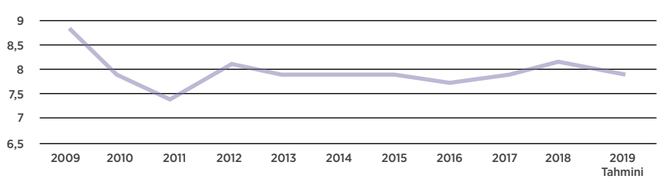
Küresel krizin etkileri sebebiyle bir önceki yıla göre 2009 yılında gösterdiği küçülme eğilimi haricinde son 10 yıllık dönemde Ulaştırma ve Depolama (H) sektörünün yıllık bazda büyüme oranlarının GSYH büyüme seyri ile paralellik gösterdiği görülmekte olup 2012 yılında sektörün GSYH artışından çok daha fazla büyüdüğü gözlemlenmektedir. Bu durum, uluslararası taşımacılık sektörünün GSYH'den bağımsız olarak büyüme seyrini koruyabildiğini kanıtlar niteliktedir.

Lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının %11-13 arası olduğu kabul görmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği düşünülmektedir.

Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörleri ve GSYH Büyüme Karşılaştırması



Kaynak: TÜİK



Kaynak: TÜİK

Ulaştırma ve Haberleşme Sektörü yurt dışı kaynaklı yatırımlar için cazibe arz eden bir sektör olup 2009 yılından 2018 yılına kadar olan dönemde yurt dışında yerleşik kişilerin sektöre doğrudan yatırımlarını gösterir tablo aşağıda yer almaktadır.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ulaştırma ve Haberleşme	230	183	221	130	364	594	1.524	635	1.333	629

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları)

Ödemeler dengesinde yer alan navlun hizmetlerinde, ihracat malları için yurtiçinde yerleşik kişilerce gerçekleştirilen taşıma bedelleri gelir olarak; ithalat malların da ise yurt dışında yerleşik kişilerce gerçekleştirilen taşıma bedelleri gider olarak kaydedilmekte olup navlun dengesinde 2003 yılından itibaren gelir giderden daha azdır.

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin ülke ekonomisine katkısı, sektörün büyüklüğüne ilişkin fikir vermektedir. TCMB tarafından yayınlanan Ödemeler Dengesi İstatistikleri, Türkiye'de yerleşik kişilerin dış ekonomilerde yerleşik kişiler (yurt dışında yerleşikler) ile belli bir dönem içinde yapmış oldukları ekonomik işlemlerin dökümünü sunan istatistiki bir rapordur.

Taşımacılık miktarı, mal ticaretine ilişkin taşımacılık verilerini içeren "Navlun" kalemi ile uluslararası yolcu ve bagaj taşımacılığı posta ve kurye hizmetlerini içeren "Diğer Taşımacılık" kaleminin toplamından oluşmaktadır. Ödemeler dengesi istatistiklerinde yer alan navlun hizmetlerinde, ihracat malları için yurt içinde yerleşik kişilerce gerçekleştirilen taşıma bedelleri gelir olarak; ithalat mallarında ise yurt dışında yerleşik kişilerce gerçekleştirilen taşıma bedelleri gider olarak kaydedilmektedir. Navlun dengesinde 2003 yılından itibaren gelir giderden daha azdır.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Taşımacılık	1.838	1.340	2.401	3.699	3.959	5.460	6.182	5.033	5.397	8.220
Gelir	8.331	9.418	11.030	12.640	14.236	15.693	14.605	13.110	15.113	17.788
Gider	6.493	8.078	8.629	8.941	10.277	10.233	8.423	8.077	9.716	9.568
Navlun	*-1.508*	*-2.450*	*-2.709*	*-2.413*	*-3.162*	*-2.740*	*-1.316*	*-1.324*	*-2.358*	*-1.667*
Gelir	2.979	3.400	3.414	3.894	3.777	4.044	3.567	3.372	3.547	3.329
Gider	4.487	5.850	6.123	6.307	6.939	6.784	4.883	4.696	5.905	4.996
Diğer Taşımacılık	3.346	3.790	5.110	6.112	7.121	8.200	7.498	6.357	7.755	9.887
Gelir	5.352	6.018	7.616	8.746	10.459	11.649	11.038	9.738	11.566	14.459
Gider	2.006	2.228	2.506	2.634	3.338	3.449	3.540	3.381	3.811	4.572

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları)

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

EKONOMİK SEYİR

2016 yıl sonuna kadar tek haneli sayılarda seyreden enflasyon özellikle 2018 yılının ikinci çeyreği itibarı ile tırmanışa geçti. 2018 yılının 10'uncu ayında %25 seviyesine yükselen enflasyon, sonraki dönemde düşüş eğilimi gösterdi ve 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda enflasyon oranının tekrar tek haneli sayılara gerilediği açıklandı. Buna ek olarak Türk Lirası 2013 yılından itibaren değer kaybı yaşıyor. 2013 yılı başında sepet kur 2,05 TL iken, 2018 yılının Ağustos ayında 6,68 TL seviyesine kadar yükseldi. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise sepet kur 5,9 TL'dir. Döviz kurları dış ticaretin ve dolayısıyla uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetlerin hacminin önemli etkenlerinden biridir. Döviz kuru ve dış ticaret arasındaki ilişki temelde şu kabule dayanmaktadır: yerli paranın yabancı para karşısında pahalanması ile yabancı ürün ve hizmetler ucuzlamaktadır, böylece ülkenin ithalat akışları artış göstermektedir. Tam tersi bir durumda, yani yerli paranın yabancı para karşısında ucuzlaması durumunda ise yurt içinde üretilen ürün ve hizmetler ucuzlamakta, böylece ülkenin ihracat akışları artış göstermektedir. Döviz kurundaki değişimlerin dış ticaret hacmine olan etkisine yönelik yapılan bir çalışmada döviz kurundaki %1 oranındaki artışın dış ticaret hacminde %3,75 oranında azalmaya sebep olduğu görülmektedir[2]. Türkiye gibi ihracatı %60-70 oranında ithal girdiye bağlı bir ülkede ise döviz kurlarında hareketlilik, ithal girdilerin fiyatını artırmakta, dolayısıyla ihracat hacmi üzerinde etkili olabilmektedir. Yeni Ekonomi Programı'nın 2020-2022 dönemini kapsayacak Orta Vadeli Program'da enflasyonun 2020 yıl sonunda %8,5; 2022 yıl sonunda ise %4,9 seviyesine düşürülmesi buna ek olarak döviz kurundaki değişkenliğin fiyat istikrarı ve finansal istikrar üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilmesi amacıyla "dolarizasyon"un azaltılması hedeflenmektedir.

[2] Osman Değer & Mesut Demir, 2015, *Reel Efektif Döviz Kuru ve Dış Ticaret Hacmi Arasındaki Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği.*

Türk Lirası 2013 yılından itibaren değer kaybı yaşıyor. 2013 yılı başında sepet kur 2,05 TL iken 2018 yılının Ağustos ayında 6,68 TL'ye kadar yükseldi.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI TAŞIMACILIK FAALİYETLERİ

2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar Türkiye'nin ithalatı ve ihracatında taşınan yüklerin değer bazında seyrinde sabit eğilimlerin yanı sıra modlar arası değişim de bulunmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı, hem ithalat hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. İthalat taşımalarında denizyolu %65-70 arasında bir pay almaktadır. Karayolunun payı ise ithalatta azalan bir seyir izlemekle beraber %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 %1'den azdır.

İhracatta denizyolu ile taşınan yüklerin değer bazında oranı 2009 yılından itibaren artmaktadır ve 2009 yılında %47,05 olan pay, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %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 %42,30 olan payı azalma eğilimi sonucunda 2018 yılında %28, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %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 %6,42, ertesi yıl 2012'de en yüksek oran olan %14,40 arası değişim göstermektedir. Demiryolunun ihracat taşımalarında da yine en düşük payı aldığı ve incelenen dönem içerisinde en yüksek pay olan %0,93 gerçekleşen 2011 yılı dahil tüm yıllar içerisinde ihracattaki payının %1'den az olduğu görülmektedir.

İthalat ve ihracatta taşınan yüklerin ağırlığı bazında bir incelemede de yıllar içerisinde belirginleşen eğilimler göz göze çarpmaktadır. Denizyolu, tıpkı değer bazında olduğu gibi, ağırlık bazında da hem ithalat hem de ihracat taşımalarında en büyük paya sahiptir.

Yıllar içerisinde önemli değişimler gözlemlenmemekle birlikte denizyolu ithalat taşımaları ağırlık ortalama %95 oranında pay sahibidir. Ayrıca karayolu, havayolu ve demiryolunda ithalat taşımalarında önemli değişimler bulunmamaktadır. Ancak havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığında incelenen dönemin başından itibaren azalma eğilimi dikkat çekmektedir.

Ağırlık bazında ihracat taşımalarında denizyolu, 2018 yılı sonunda %78,25 oranında pay sahibidir ve bu oran 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %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 %25,24 olan ağırlık bazında karayolu ihracat taşımaları 2015 yılı itibarıyla oransal azalma göstermektedir: 2018 yıl sonunda ağırlık bazında karayolu ihracat taşımalarının payı %20,44 iken bu oran 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %18,54 oldu. Demiryolu ihracat taşımaları ise değer bazında olduğu gibi en küçük payı almaya ağırlık bazında da devam etmektedir. 2009 yılında ihracatta %1,15 olan demiryolu taşımacılığının payı takip eden tüm yıllarda, ithalatta ise incelenen dönemin tamamında %1'in altındadır.

Türkiye'nin ithalat ve ihracat taşımacılığında demiryolu değer bazında en düşük paya sahiptir.

İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	27,75	42,30	9,57	9,74	61,25	47,05	1,43	0,91
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019 (3. Çeyrek)	19,01	28,59	15,33	8,41	64,87	62,42	0,80	0,58

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İthalat ve İhracatta Taşıma Modlarının Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Ağırlık Bazında)

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2009	4,52	25,24	0,09	1,86	94,75	71,75	0,64	1,15
2010	5,10	24,32	0,09	0,74	94,07	74,01	0,74	0,93
2011	4,47	24,22	0,08	0,97	94,75	73,84	0,70	0,97
2012	3,98	22,54	0,06	0,99	95,38	75,83	0,59	0,63
2013	4,11	24,25	0,07	1,03	95,27	74,38	0,55	0,35
2014	3,89	24,04	0,07	1,12	95,60	74,41	0,45	0,42
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,76	73,69	0,45	0,49
2016	3,72	24,49	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4,00	22,12	0,06	0,81	95,56	76,49	0,37	0,58
2018	4,05	20,44	0,05	0,83	95,48	78,25	0,42	0,48
2019 (3. Çeyrek)	3,89	18,54	0,05	0,85	95,53	80,15	0,53	0,47

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

2015'te havayolu ile ithalatı yapılan bir kilogramlık yükün değeri 153,76 ABD Doları iken, söz konusu yükün değeri 2019 yılının ilk üç çeyreği sonunda yaklaşık %68'lik artışla 258,49 ABD Doları oldu.

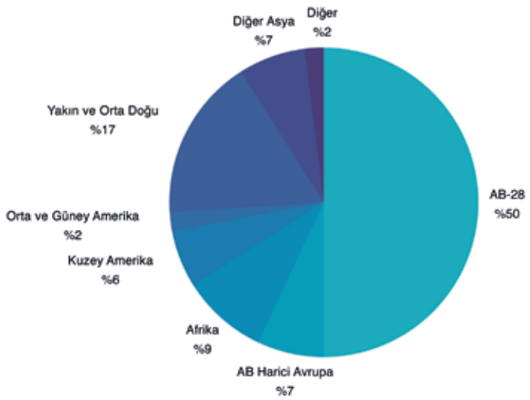
Taşıma modları bazında Türkiye'den ithalatı ve Türkiye'den ihracatı yapılan bir kilogramlık yükün ABD Doları bazında değeri incelendiğinde en değerli yükün havayolu ile ithalatı yapılan yük olduğu görülmektedir. 2015'te havayolu ile ithalatı yapılan bir kilogramlık yükün değeri 153,76 ABD Doları iken, söz konusu yükün değeri 2019 yılının ilk üç çeyreği sonunda yaklaşık %68'lik artışla 258,49 ABD Doları oldu. Buna karşın Türkiye'nin havayolu ile ihracat ettiği bir kilogramlık yükün değerinde belirgin bir gelişim gözlenmemektedir: havayolu ile ihracatı yapılan bir kilogram yük 2015'te 15,17 ABD Doları iken 2016 yılında 21,10 ABD Doları'na yükseldi ve bu yıldan sonra azalma eğilimine girerek 2019 yılının ilk üç çeyreği sonunda 11,51 ABD Doları oldu.

Karayolu ile taşınan bir kilogramlık yükün değeri ithalatta ve ihracatta azalma eğilimi göstermektedir. Denizyolu ve demiryolu ile taşınan bir kilogram ağırlığındaki yükün değerinde karayolu ve havayolunda gözlemlenen değişikliklere paralel bir değişim mevcut değildir.

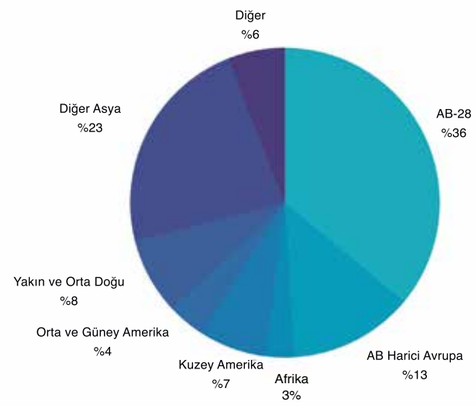
	1 Kilogram Yükün Değeri ($)							
	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2015	4,71	1,91	153,76	15,17	0,66	1,07	1,34	1,67
2016	4,59	1,76	184,65	21,10	0,63	1,02	1,66	1,20
2017	4,36	1,79	259,32	18,15	0,66	1,03	1,45	1,02
2018	4,27	1,80	253,14	13,10	0,68	1,07	1,45	1,20
2019 (3. Çeyrek)	4,06	1,79	258,49	11,51	0,56	0,91	1,25	1,45

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

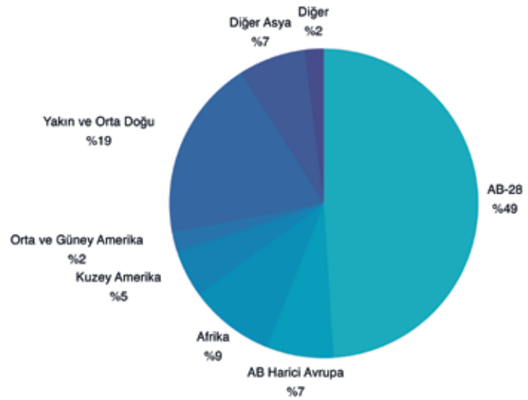
Ülke Gruplarına Göre 2018 Yılı İhracatı



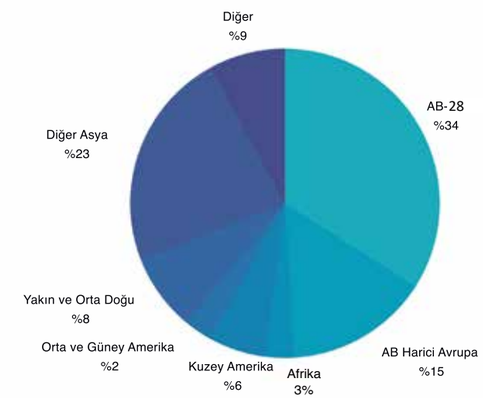
Ülke Gruplarına Göre 2018 Yılı İthalatı



Ülke Gruplarına Göre 2019 Yılı Üçüncü Çeyrek Sonu İhracatı



Ülke Gruplarına Göre 2019 Yılı Üçüncü Çeyrek Sonu İthalatı



Kaynak: TÜİK

Ülke gruplarına yönelik Türkiye'nin ihracat ve ithalat hareketleri incelendiğinde, 2018 yılında değer bazında Türkiye'nin ihracatının %50'sinin yapıldığı AB ülkelerinin, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar bu özelliklerini koruduğu görülmektedir. Yakın ve Orta Doğu ülkelerine olan ihracat bir önceki yıl sonu verileri ile karşılaştırıldığında artış eğilimi göstermektedir. İthalatta ise AB üyeleri yine Türkiye'nin en büyük ticari partneridir. AB üyesi ülkelerden sonra Asya ülkeleri, Türkiye'nin ithalatında ikinci sırada gelen ülke grubudur.

Avrupa Birliği ve AB harici Avrupa ülkeleri, Türkiye'nin ihracatında %50'den fazla pay sahibi iken, ithalatında ise yaklaşık %50 pay sahibidir.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

	İhracat		İthalat	
Sıralama	Ülke	Yüzdesel Pay	Ülke	Yüzdesel Pay
1	Almanya	9,11	Rusya	11,13
2	İngiltere	6,48	Çin	8,9
3	İtalya	5,43	Almanya	8,7
4	Irak	5,01	Gizli Ülke	7,44
5	ABD	4,73	ABD	5,72
6	İspanya	4,63	İtalya	4,22
7	Fransa	4,56	Hindistan	3,33
8	Hollanda	3,21	Fransa	3,03
9	İsrail	2,54	Güney Kore	2,86
10	Romanya	2,28	İngiltere	2,52
11	Rusya	2,15	BAE	2,21
12	BAE	1,97	İspanya	2,08
13	Suudi Arabistan	1,97	İran	2,02
14	Polonya	1,97	Japonya	1,72
15	Belçika	1,91	Hollanda	1,55
16	Mısır	1,9	Belçika	1,53
17	Bulgaristan	1,51	Brezilya	1,36
18	Çin	1,5	İsviçre	1,25
19	İran	1,39	Ukrayna	1,24
20	Fas	1,32	Polonya	1,19
Diğer ülkelerin ihracattaki payı		34,43	Diğer ülkelerin ithalattaki payı	26

Kaynak: TÜİK

Yıl	İhracat ($)	İthalat ($)	İhracat-İthalat Farkı
2010	113.883.219.184	185.544.331.852	-71.661.112.668
2011	134.906.868.830	240.841.676.274	-105.934.807.444
2012	152.461.736.556	236.545.140.909	-84.083.404.353
2013	151.802.637.087	251.661.250.110	-99.858.613.023
2014	157.610.157.690	242.177.117.073	-84.566.959.383
2015	143.838.871.428	207.234.358.616	-63.395.487.188
2016	142.529.583.808	198.618.235.047	-56.088.651.239
2017	156.992.940.414	233.799.651.234	-76.806.710.820
2018	167.920.613.455	223.047.094.482	-55.126.481.027
2019 (3 . Çeyrek)	125.764.632.467	148.428.391.455	-22.663.758.988

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.
2019 yılı verileri geçici olup üçüncü çeyrek sonuna kadar olan verileri kapsamaktadır.

2019 yılının ilk üç çeyreğinde Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkeye yapılan ihracat, ülkenin toplam ihracatının %65'inden fazlasını oluştururken ithalatta ilk 20 ülke ise %74'lük bir paya sahiptir. İthalatta ülkenin enerji ihtiyacı söz konusu oranın yüksekliğinde etkilidir. Rusya'ya ithalat bu sebeple toplam ithalatta %11,13 oranında bir paya sahipken ihracatta ise sadece 2,15 oranında paya sahiptir.

Türkiye'nin 2010 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemine ait dış ticaretinde ithalatın sürekli olarak ihracattan farklı olduğu, ancak 2017 yılı hariç tutulduğunda 2013 yılından itibaren dış ticaret açığının azalma eğiliminde olduğu gözlemlenmektedir.

11. Kalkınma Planı çerçevesinde "Lojistik ve Ulaştırma" alanında "Türkiye'nin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi; demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir ve entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesiyle lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılması" temel amaç olarak belirtilmiştir.

Temmuz ayında yayınlanan 11. Kalkınma Planı'nda rekabet potansiyeli olan ve yüksek dış ticaret açığı verilen sektörlerin desteklenmesiyle artırılacak ihracatın yanı sıra, artan turizm gelirlerinin de katkısıyla cari işlemler açığının azaltılmasının planlandığı, ayrıca rekabetçiliği ve verimliliği artırıcı politikalar temelinde dış ticarette daha fazla ihracat ve daha düşük ithalat bağımlılığını ortaya koyan ihracat odaklı dönüşüm gerçekleştirileceği belirtilmektedir.

Ayrıca 11. Kalkınma Planı çerçevesinde "Lojistik ve Ulaştırma" alanında "Türkiye'nin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi; demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir ve entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesiyle lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılması" temel amaç olarak belirtilmiştir. Aşağıda söz konusu amaca yönelik, 11. Kalkınma Planı'ndan birkaç tedbire yer verilmiştir:

- Ulaştırma modları arasındaki entegrasyon güçlendirilecek ve sektöre giriş engellerini ortadan kaldıracak tedbirler alınacaktır.
- Dağınık yapıdaki lojistik mevzuatı bütünleşik bir yapıya getirilecek ve yalınlaştırılacak, kombine taşımacılık mevzuatı yayımlanacaktır.
- Kombine Yük Taşımacılığı hizmetleri ile kombine yük terminalleri ve aktarma merkezlerinin idari ve mali teşvikine yönelik program hazırlanacaktır.
- Lojistik merkez ve iltisak hatlarının standartları ile işletme ve yönetim modelleri belirlenecektir.
- Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yetki Belgesi sektördeki serbestleşme düzeyini ve rekabetçiliği artıracak şekilde düzenlenecek, diğer yetki belgeleri ile uyumlaştırılması sağlanacak, yapılacak değişiklikler ile sektöre giriş engelleri ve kayıt dışılık azaltılacak, ayrıca sektörün öngörülebilirliği ve kurumsallaşma düzeyi artırılacaktır.
- Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.
- Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilecektir.
- Blokzincir uygulamalarının yaygınlaştırılmasını teminen ulaştırma ve gümrük hizmetlerinde gerekli hukuki ve fiziki altyapı çalışmaları tamamlanacaktır.
- Ülkemizdeki kamu ve özel sektörün liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla koordine edilecek ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.
- Türkiye Lojistik Master Planı ile Ulusal Ulaştırma Ana Planı koordineli bir biçimde tamamlanacaktır.

11. Kalkınma Planı'nda yer verilen politika ve tedbirlerin, Türkiye'nin mevcut lojistik mevzuatı ile fiziki altyapı olanaklarının daha iyi bir noktaya götürülmesi için son derece önemli amaçlara hizmet ettiği görülmekte olup Türkiye'nin uluslararası lojistik faaliyetleri açısından küresel görünümüne de etki edecek unsurlar içermektedir. Bu politika ve tedbirlerin sektör paydaşları ile istişare ve iş birliği içerisinde uygulamaya alınması gerekmektedir.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ 2018

2007 yılından beri Dünya Bankası ülkelerin lojistik performanslarını alta farklı kriter çerçevesinde ölçerek, ülkeleri Uluslararası Lojistik Performans Endeksi adı altında puanlamaktadır. Bu kriterler gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve son olarak gönderilerin zamanında teslimidir.

2018 yılında yayınlanan son verilere göre Türkiye 160 ülke arasında 47. sırada yer alıyor. Önceki yıllarla karşılaştırıldığında Türkiye 2018 yılında şimdiye kadarki en kötü performansını sergilemiş görünmektedir. Hem sıralamada hem de LPI puanında gerileme görülen Türkiye'nin 2016 yılına kıyasla altı kriterin hiçbirinde ilerleme kaydedemediği, hatta önemli ölçülerde gerileme yaşandığı gözlemlenmektedir.

Genel sıralamada 2016 yılındaki 34. sıradan 47. sıraya gerilediğini gözlemlediğimiz Türkiye'nin 2016 yılında arkasında yer alan Portekiz, Tayland, Şili, Slovenya, Estonya, Panama, Vietnam, İzlanda, Yunanistan, Umman, Hindistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi ve Endonezya 2018 yılı verilerine göre Türkiye'nin önünde yer almaktadır.

Türkiye:

- Gümrük kriterinde 2016 yılında 3,18 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 2,71 puanla 58. sıraya geriledi,
- Altyapı kriterinde 2016 yılında 3,49 puanla 31. sırada iken 2018 yılında 3,21 puanla 33. sıraya geriledi,
- Uluslararası Sevkiyat kriterinde 2016 yılında 3,41 puanla 35. sırada iken 2018 yılında 3,06 puanla 53. sıraya geriledi,
- Lojistik Hizmetlerin Kalitesi kriterinde 2016 yılında 3,31 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 3,05 puanla 51. sıraya geriledi,
- Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği kriterinde 2016 yılında 3,39 puanla 43. sırada iken 2018 yılında 3,23 puanla 42. sıraya yükseldi,
- Gönderilerin Zamanında Teslimi kriterinde 2016 yılında 3,75 puanla 40. sırada iken, 2018 yılında 3,63 puanla 44. sıraya geriledi.

Gümrük kriteri ile gümrük ve diğer sınır otoriteleri tarafından gerçekleştirilen işlemlerin verimliliği kastedilmekte olup bu kriterde Türkiye'nin hem önemli ölçüde puanının azaldığı hem de 22 sıra gerilediği görülmektedir. LPI çalışmasının metodolojisini göz önüne aldığımızda, Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin lojistik profesyonellerinin Türkiye'de gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin verimliliğine dair önemli çekinceleri ve hatta daha da önemlisi tecrübe ettikleri olumsuzluklar bulunmaktadır.

Önemli ölçüde gerilemenin bulunduğu bir diğer kriter olan Uluslararası Sevkiyat kriteri ile rekabetçi fiyatlarla uluslararası gönderilerin oluşturulabilmesi kastedilmektedir. Bu kriterde Türkiye yine önemli ölçüde puan kaybetmiş ve 18 sıra gerilemiştir. LPI metodolojisi ışığında yorumlayacak olduğumuzda Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin lojistik

Hem sıralamada hem de LPI puanında gerileme görülen Türkiye'nin 2016 yılına kıyasla 6 kriterin hiçbirinde ilerleme kaydedemediği, hatta önemli ölçülerde gerileme yaşandığı gözlemlenmektedir.

Yıl	Sıra	LPI Puanı	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	30	3,15	3	2,94	3,07	3,29	3,27	3,38
2010	39	3,22	2,82	3,08	3,15	3,23	3,09	3,94
2012	27	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
2014	30	3,5	3,23	3,53	3,18	3,64	3,77	3,68
2016	34	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
2018	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63

profesyonellerinin Türkiye'de rekabetçi fiyatlarla gönderim yapılmadığına yönelik değerlendirmelerinin var olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle Kuşak ve Yol Girişimi gibi ticaret yollarının işlerlik kazanmasına yönelik çalışmaların var olduğu göz önüne alınırsa, sevkiyatların rekabetçi koşullarda gerçekleştirilememesinin söz konusu olması, Türkiye'nin söz konusu ticaret yollarından hedeflediği payı alamamasına ve yükün alternatif rotalara kaymasına sebebiyet verebilecektir.

İncelenmesi gereken bir diğer kriter ise Lojistik Hizmetlerin Kalitesi'dir. Bu kriter ile ülkede sunulan lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi kastedilmektedir. Söz konusu kriterde 2016 yılında 36. sırada iken Türkiye 2018 yılında 15 sıra gerileyerek 51. olmuştur. Ticaret koridorlarının alternatif arayışına ülkemiz adına olumsuz katkı yapabileceğinin değerlendirilebileceği bir kriter olarak karşımıza çıkmaktadır.

2016 yılında LPI çalışmasının sonuçları açıklandığında Türkiye'nin "gelişime açık" birçok alanı olduğunda, gerek sektör gerekse kamu idaresi birimleri hemfikirdi. LPI 2018 ile Türkiye'nin gelişime açık yönleri bir tarafa, belki de yeniden yapılandırılması gereken yapısal sorunlarının mevcudiyeti gün yüzüne çıkmış oldu. Günümüzde lojistik performansı iyileştirme adına yapılabilecekler sadece altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı kalmanın ötesine geçmiş durumdadır. Sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler gibi olgular da hem kamu hem de özel sektör paydaşları tarafından üzerinde durulması gereken konular olarak karşımıza çıkıyor. Kamu idaresinin lojistik sektöründe sunulan hizmetlere yönelik küresel eğilimin aksine kısıtlayıcı ve tarife koyucu yaklaşımı, lojistik sektörüne girişin mevzuat ve ekonomik bariyerler ile zorlaştırılması, kamu kaynaklı maliyetlerin mevcudiyeti ile mevzuat düzenlemelerine yönelik özel sektör/kamu idaresi iş birliği eksikliğinin LPI 2018 karnesine yansıdığı görülmektedir.

Lojistik Performans Endeksi'ne yönelik yapılan değerlendirmeler çoğunlukla çalışmanın uluslararası sıralama boyutuna odaklanmaktadır. Ancak rapor kapsamında sunulan "Domestic LPI" verileri, çalışmaya katılan lojistik profesyonellerinin kendi ülkelerine dair yaptıkları değerlendirmeleri içermesi bakımından önemlidir. "Domestic LPI" altında "Hizmetlerin Yeterliliği ve Kalitesi" kıstasında denizyolu taşımacılığı hizmetleri %64 oranında "İyi" ve "Çok İyi" olarak değerlendirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı hizmetlerini %63 oranında "İyi" ve "Çok İyi" olarak değerlendirilen "Taşıma İşleri Organizatörleri" tarafından sunulan hizmetler takip etmektedir. Söz konusu oranlar demiryolu taşımacılığı hizmetleri için %17, gümrük idaresi için ise %26'dır.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

Türkiye'den yapılacak ihracatta mevzuat uyumu için 338 ABD Doları harcanmakta iken, Avrupa ve Orta Asya ülkelerinin ortalaması 150 ABD Doları, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü'nün yüksek gelire sahip ülkelerinin ortalaması ise 136.8 ABD Doları'dır.

İŞ YAPMA KOLAYLIĞI ENDEKSİ 2020

2017 yılında yayınlandığında Türkiye'nin 60. sırayı aldığı, Dünya Bankası'nın hazırladığı bir diğer çalışma olan Doing Business, Türkçe'siyle İş Yapma Kolaylığı İndeksi, aynı yıl ilgili hükümet organları tarafından oldukça önemsenmişti. Doing Business, 190 ekonomiyi iş yapma kolaylığı bakımından incelemekte ve iş dünyasına yönelik ülkeler tarafından yapılan düzenlemeleri göz önüne alarak bir sıralama oluşturmaktadır. İş kurmak, inşaat izni, elektriğe erişim, gayrimenkul kaydı, kredi temini, azınlık yatırımcıların korunması, vergi ödeme, sınır ötesi ticaret, sözleşmeleri uygulama ve iflasın çözümlenmesi başlıkları altında yapılan reformlar ile ülkelerin sıralamaları belirlenmektedir.

Uygulamaya alınan reformlar ile Türkiye 2018 yılında 48, 2019 yılında ise 33. sıraya yükseldi. 2019 yılında yayınlanan raporun "Sınır Ötesi Ticaret" başlığı altında Türkiye 44. sıradadır. "Sınır Ötesi Ticaret" başlığı altında ithalat ve ihracat süreçlerine etki eden süre ve maliyetler ölçülmektedir. Türkiye'den yapılacak ihracatta mevzuat uyumu için 338 ABD Doları harcanmakta iken, Avrupa ve Orta Asya ülkelerinin ortalaması 150 ABD Doları, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü'nün yüksek gelire sahip ülkelerinin ortalaması ise 136.8 ABD Doları'dır. Bu bağlamda Türkiye'nin ihracatının artırılmasına yönelik alınacak tedbirlerde halen gelişime açık yönlerin bulunduğu görülmektedir.

KÜRESEL REKABET ENDEKSİ 2019

Dünya Ekonomik Forumu tarafından her yıl hazırlanan Küresel Rekabet Endeksi, 12 alanda yapılan incelemelere sonucu ülkeleri sıralamaktadır: Kurumlar, Altyapı, Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Kullanımı, Makroekonomik İstikrar, Sağlık, Beceriler, Mal Piyasası, İşgücü Piyasası, Finansal Sistem, Pazar Büyüklüğü, İş Dünyasının Dinamizmi, İnovasyon Kabiliyeti. Türkiye 2018 ve 2019 sıralamalarında 61. sırada yer almaktadır. Rapora göre Türkiye Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Kullanımı, Altyapı ve İşgücü Piyasası alanlarında ilerleme kaydetmiştir. Altyapı alanında Türkiye'nin havayolu taşımacılığı ve karayolu yol ağı başlıkları altında ilerleme sağlamış olması olumlu değerlendirilmektedir. Yüksek enflasyon sebebiyle Makroekonomik İstikrar alanında ve tarife dışı engeller sebebiyle Mal Piyasası alanında Türkiye'nin kötü performans sergilediği görülmektedir.

Dünya Ekonomik Forumu tarafından hazırlanan Küresel Rekabet Endeksi'nde Türkiye 2018 ve 2019 sıralamalarında 61. sırada yer almakta olup yüksek enflasyon sebebiyle Makroekonomik İstikrar alanında ve tarife dışı engeller sebebiyle Mal Piyasası alanında Türkiye'nin kötü performans sergilediği görülmektedir.

TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE BAKIŞ

BİR DEĞERLENDİRME: MİLLİ GELİR, LOJİSTİK ALTYAPI, İŞ YAPMA VE REKABET ORTAMI

LPI 2018, Doing Business 2020 ve Global Competitiveness Index 2019 çalışmalarında ve kişi başına düşen milli gelir hesaplamasında ilk 20 ülkenin yer aldığı tabloda Singapur, Danimarka, Hong Kong ve Finlandiya'nın her listede ilk 20'de yer aldığı görülmektedir. İsviçre, Norveç, Lüksemburg, Avustralya, Hollanda, İsveç, Almanya, Kanada, İngiltere ve ABD ise söz konusu dört listeden en az 3'ünde ilk 20'de bulunan ülkelerdir. İngiltere ve ABD kişi başına düşen milli gelir sıralamasında ilk 20 ülke arasında değil iken LPI 2018, Doing Business 2020 ve Global Competitiveness Index sıralamalarında ilk 20 ülke arasında yer almaktadır. Söz konusu verilerden yola çıkılarak bir sebep-sonuç ilişkisi ortaya koyulması ya da kişi başına düşen milli gelir ile söz gelimi LPI sıralamasının birbirini tetikleyici bir rolünün olduğuna yönelik bir çıkarım, bu çalışmanın amacı olmamakla beraber lojistik hizmetler, iş yapma ortamının kalitesi ve rekabetçi piyasalara sahip ülkelerin kişi başına düşen milli gelirlerinin yüksek oluşu dikkat çekmektedir. Ancak söz konusu kriterlerin sebep veya sonuç oluşuna yönelik bir iddia öne sürülmesi, başka bir çalışmanın konusu olabilecektir.

LPI 2018, Doing Business 2020 ve Global Competitiveness Index 2019 çalışmalarında ve kişi başına düşen milli gelir hesaplamasında Singapur, Danimarka, Hong Kong ve Finlandiya ilk 20 ülke arasındadır.

Sıralama	Kişi Başına Düşen Milli Gelir	LPI 2018	Doing Business 2020	Global Competitiveness Index 2019
1	Lüksemburg	Almanya	Yeni Zelanda	**Singapur**
2	İsviçre	Hollanda	**Singapur**	ABD
3	Norveç	İsveç	**Hong Kong**	**Hong Kong**
4	İrlanda	Belçika	**Danimarka**	Hollanda
6	Katar	**Singapur**	Kore	İsviçre
7	İzlanda	İngiltere	ABD	Japonya
8	**Singapur**	Japonya	Gürcistan	Almanya
9	**Danimarka**	Avusturya	İngiltere	İsveç
10	Avustralya	**Hong Kong**	Norveç	İngiltere
11	Hollanda	Çin	Litvanya	**Danimarka**
12	İsveç	ABD	Malezya	**Finlandiya**
13	Avusturya	**Danimarka**	Moritus	Tayvan
14	**Hong Kong**	**Finlandiya**	Avustralya	Kore
15	**Finlandiya**	İsviçre	Tayvan	Kanada
16	San Marino	BAE	BAE	Fransa
17	Almanya	Fransa	Makedonya	Avustralya
18	Kanada	Lüksemburg	Estonya	Norveç
19	Belçika	Kanada	Latvia	Lüksemburg
20	İsrail	İspanya	**Finlandiya**	Yeni Zelanda

Türkiye'de demiryolu tarihine yönelik incelemelerde demiryollarının gelişimine ilişkin dönemsel incelemeler "1923 Öncesi Dönem", "Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)", "Karayolu Ağırlıklı Dönem (1950-2000)" ve "2000 Yılı Sonrası Dönem" adı altında yapılmakta olup "demiryolu" tarihçesinde bir dönemin "karayolu" adı altında anılması, söz konusu 50 yılda demiryollarına verilen önemi ortaya koymaktadır.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Tüm dünyada demiryolları ile taşınan yük oranı %7'dir; bu oran içerisinde Çin'in payı %28, ABD'nin payı %13 ve Rusya'nın payı ise %10'dur.

GİRİŞ

Ticari demiryolu taşımacılığının tarihinde bir dönüm noktası kabul edilen Liverpool-Manchester arası demiryolu hattı tarifeli seferlerine 1830 yılında başladı. 26 yıl sonra, mevcut Türkiye sınırları içerisinde demiryolu taşımacılığı ise 1856 yılında İzmir-Aydın arası 130 kilometrelik demiryolu hattı ile başladı. Günümüzde İngiltere sınırları içerisinde yaklaşık 16.000 kilometrelik demiryolu hattı mevcut iken Türkiye'de 12.740 kilometredir. Amerika Birleşik Devletleri'nin demiryolu hattı 250.000 kilometreyi aşmakta, ABD'yi 131.000 kilometre ile Çin ve 85.500 kilometre ile Rusya takip etmektedir. Tüm dünyada demiryolları ile taşınan yük oranı %7'dir; bu oran içerisinde Çin'in payı %28, ABD'nin payı %13 ve Rusya'nın payı ise %10'dur[1].

Türkiye Ulusal Demiryolu Altyapı Ağı Haritası

Görsel: TCDD

[1] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019, *Demiryolu Sektör Raporu. S. 29-30.*

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Osmanlı Devleti döneminde yapılan 8.619 kilometrelik demiryolu hattının 4.136 kilometrelik kısmı ulusal sınırlar içerisinde kalmakta olup bu hattın 2.404 kilometresi yabancı şirketler tarafından işletilmekteydi; söz konusu hatlar 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirildi. 31 Mayıs 1927 tarihinde kurulan Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi, 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmış olup 1953 yılında çıkarılan 6168 sayılı kanunla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında devlet iktisadi teşekkülüne, 1984 yılında çıkarılan 233 sayılı KHK ile kamu iktisadi teşekkülüne dönüştürüldü. Türkiye'de demiryolu tarihine yönelik incelemelerde demiryollarının gelişimine ilişkin dönemsel incelemeler "1923 Öncesi Dönem", "Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)", "Karayolu Ağırlıklı Dönem (1950-2000)" ve "2000 Yılı Sonrası Dönem" adı altında yapılmakta olup "demiryolu" tarihçesinde bir dönemin "karayolu" adı altında anılması, söz konusu 50 yılda demiryollarına verilen önemi ortaya koymaktadır[2]. TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacıyla, 1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun ile TCDD İktisadi Devlet Teşekkülü'ne dönüşmüş olup demiryolu altyapı işletmecisi olarak faaliyet göstermektedir.

Türkiye'nin uluslararası demiryolu bağlantıları Kapıkule (Bulgaristan), Uzunköprü (Yunanistan), Canbaz (Gürcistan), Doğukapı (Ermenistan), Kapıköy (İran), Islahiye, Nusaybin ve Çobanbey (Suriye) ile yapılmakta olup Doğukapı, Islahiye, Nusaybin ve Çobanbey kapıları mevcut durumda hizmet vermemektedir.

Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport ve Evyap Limanları'nın demiryolu bağlantısı bulunmaktadır[3].

Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu Gelişimi[4]

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak+İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959	-	10.959
2004	8.697	2.271	10.968	-	10.968
2005	8.697	2.276	10.973	-	10.973
2006	8.697	2.287	10.984	-	10.984
2007	8.697	2.294	10.991	-	10.991
2008	8.699	2.306	11.005	-	11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018 (Eylül)	9.131	2.395	11.497	1.213	12.710

[2] Bahsedilen dönemsel inceleme başlıkları için bkz. Murat Erdal, Aydın Güvenler, Kosta Sandalcı. *Uluslararası Demiryolu Eşya Taşımacılığı*, 2009.
[3] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, *Ulaşan Erişen Türkiye 2018*. S. 317.
[4] *Ibid.*, 228.

Türkiye Demiryollarında Çeken Araç Durumu[5]

	YHT		Anahat Dizelli Lokomotif		Manevra Dizelli Lokomotif		Elektrikli Lokomotif		Elektrikli Dizi		Dizelli Dizi	
Yıllar	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal
2003	-	-	470	371	74	56	74	56	88	74	49	31
2004	-	-	457	380	68	50	73	53	87	73	49	32
2005	-	-	461	379	68	49	71	53	86	72	49	33
2006	-	-	477	397	58	49	67	54	84	76	46	36
2007	-	-	472	406	58	48	67	58	83	78	44	35
2008	-	-	494	419	55	44	64	52	83	73	44	32
2009	7	6	502	409	48	38	64	56	83	70	52	41
2010	12	11	435	387	109	83	64	52	99	91	55	46
2011	12	11	433	381	109	81	45	40	101	91	56	44
2012	12	10	433	367	109	76	56	46	108	103	67	49
2013	12	10	428	341	109	75	53	45	113	106	77	47
2014	12	10	434	339	106	75	80	72	117	109	80	60
2015	13	13	439	340	108	77	94	58	117	100	80	60
2016	19	17	436	351	107	77	125	100	118	102	80	49
2017	19	19	436	353	107	71	125	118	115	104	87	62
2018 (Ağustos)	19	19	435	368	104	65	125	115	97	84	88	55

Türkiye Demiryollarında Yük Vagonları[6]

Yıllar	Mevcut-Adet	Kapasite-Ton
2003	16.070	624.405
2004	16.004	625.697
2005	16.102	642.349
2006	16.320	664.328
2007	17.041	691.634
2008	17.079	682.800
2009	17.607	696.990
2010	17.773	698.836
2011	18.200	761.832
2012	18.167	752.181
2013	18.607	808.215
2014	18.967	837.016
2015	18.841	832.499
2016	19.570	882.928
2017	15.979	810.400
2018 (Ağustos)	16.363	882.467

[5] *Ibid.*, 230.
[6] *Ibid.*, 231.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Serbestleşme süreci ile TCDD'nin demiryolu taşımacılığı üzerindeki tekeli sona ermiş oldu.

MEVZUAT

655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'ye göre Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, demiryolu ile yapılacak taşımacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerden sorumlu kurumdur. 2013 yılında yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun çerçevesinde

- TCDD'nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırıldı.
- TCDD Taşımacılık A.Ş. kurularak yük ve yolcu taşımacılığı yapması ile özel sektörün de yük ve yolcu taşımacılığı yapmasının önü açıldı.
- Demiryolu altyapı işletmecisi veya tren işletmecisi olarak kamu tüzel kişileri ile şirketlerin yetkilendirilmesi mümkün oldu.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun'a istinaden 2016 yılında yayınlanan Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği ile serbestleşen demiryollarında altyapı işletmecileri ve tren işletmecileri ile acente, komisyoncu ve organizatör vb. kimlikleri ile demiryolu yük taşımacılığı alanında faaliyet gösterecek aktörlerin rollerine ilişkin düzenlemeler getirildi. Bu yönetmeliğe göre altyapı işletmecileri, tren işletmecileri, gar/istasyon işletmecileri, organizatörler, komisyoncular ve acenteler faaliyet alanlarına göre ilgili yetki belgelerini almak ile yükümlü kılındı.

1 Ocak 2017 tarihi itibarı ile TCDD Taşımacılık A.Ş. tren işletmeci kuruluş olarak fiilen faaliyetlerine başladı. Serbestleşme süreci ile TCDD'nin demiryolu taşımacılığı üzerindeki tekeli sona ermiş oldu. 2017 yılı itibarı ile tren işletmecisi olarak Türkiye'de faaliyet göstermek isteyen firmalar, yetki belgelerinin temini ile TCDD'nin demiryollarında 2013 yılında kağıt üzerinde sona eren tekelini *de facto* sona erdirmiş oldular.

Türkiye'de uluslararası demiryolu taşımacılığı faaliyetleri 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF) kapsamında sürdürülmekte olup COTIF Türkiye'de 1985 yılı itibarıyla geçerlidir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye'de demiryolu ile yapılan ithalat ve ihracat taşımalarının payı diğer taşıma modlarına kıyasla çok küçük oranlarda gerçekleşmekte, yıllar içerisinde kayda değer bir gelişme sağlanamamakta ve karada taşıması gerçekleştirilen yüklerin karayolundan demiryoluna aktarılmamış olduğu görülmektedir.

DEMİRYOLLARI PROJELERİ

Türkiye'de demiryolu taşımacılığına yapılan yatırım ve iyileştirme projelerinde ağırlığın yolcu taşımacılığına verildiği gözlemleniyor. Son yıllarda öne çıkan hızlı tren yatırımları, yolcu taşımacılığına verilen önemi destekler niteliktedir. Ayrıca uluslararası demiryolu ile yapılan ithalat ve ihracat taşımalarının payının diğer taşıma modlarına kıyasla çok küçük oranlarda gerçekleşiyor olması ve yıllar içerisinde kayda değer bir gelişme sağlanmaması, karada taşıması gerçekleştirilen yüklerin karayolundan demiryoluna aktarılmamış olması bir diğer eğilim olarak öne çıkmaktadır. Bu eğilimin başlıca sebepleri karayolu ulaşım ağının gelişmişlik düzeyine kıyasla demiryolu taşımacılığının aynı gelişmişlik düzeyine ulaşamaması ve demiryolu navlunlarının karayoluna alternatif olmaktan uzak olmasıdır.

Bakü Tiflis Kars Demiryolu Hattı

Görsel: musiad.org.tr

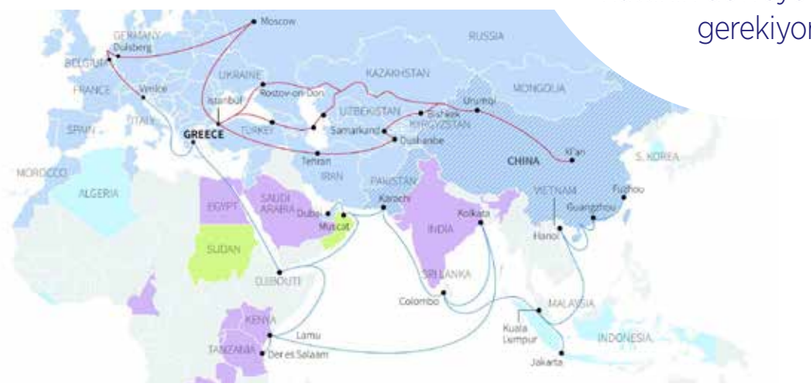
Avrupa ve Çin arası kesintisiz demiryolu hattının Türkiye ayağında Marmaray Tüp Geçidi'nin yük trenleri için işlerlik kazanması ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki demiryolu hattının devreye alınması gerekmektedir.

450 milyon dolarlık bir proje olan ve Azerbaycan, Gürcistan ile Türkiye'yi bağlayan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattının temeli 2007 yılında atıldı ve hat 30 Ekim 2017 yılında açıldı. 838 kilometre uzunluğundaki hattın 503 kilometresi Azerbaycan'dan, 259 kilometresi Gürcistan'dan ve 76 kilometresi Türkiye'den geçmekte olup söz konusu hat, siyasi sebeplerden dolayı Türkiye ve Ermenistan arasındaki kapalı sınır kapılarına alternatif olmasının yanı sıra Avrupa ve Çin arası demiryolu ile kesintisiz taşımacılığın önemli adımlarından birisidir. Ancak halihazırda Türkiye'nin doğusu ve batısı arasında kesintisiz demiryolu taşımacılığı mümkün değil. İstanbul Boğazı tren ferileri ile geçilmekte olup vagon aktarmaları maliyet ve zaman kaybına sebebiyet veren unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Avrupa ve Çin arası kesintisiz demiryolu hattının Türkiye ayağında Marmaray Tüp Geçidi'nin yük trenleri için işlerlik kazanması ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki demiryolu hattının devreye alınması gerekiyor. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün 2019 yılı sonunda ön ve arka bağlantıları halen mevcut olmayıp Marmaray'dan yük trenlerinin geçirilmesine yönelik çalışmaların sürdüğü bilinmektedir. Çin'in Xi'an kentinden çıkan ve Prag'a giden Chang'an Treni, 7 Kasım 2019 tarihinde Marmaray Tüp Geçidi'ni kullanarak, Avrupa kıtasına geçen ilk yük treni oldu.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye'de Marmara Bölgesi, İzmir ve Aliağa Bölgesi ile Mersin ve İskenderun Limanları BTK ile taşınacak yüklerin Türkiye üzerinden denizyoluna aktarılmasında önemli roller üstlenebilirler. Böylelikle Kuşak ve Yol girişiminin hedefi olan 75 milyar dolarlık yük hacminden Türkiye daha fazla pay alabilecektir.

Çin'in öncülüğünde hayata geçirilen Kuşak ve Yol Girişimi üzerinden taşınacak yükler için Türkiye'nin orta koridorda bir alternatif olabilmesi, her şeyden önce yük hareketlerinin kesintisizliğini hedefleyerek en az kesinti ile yapılmasına bağlıdır. Türkiye'de Marmara Bölgesi, İzmir ve Aliağa Bölgesi ile Mersin ve İskenderun Limanları BTK ile taşınacak yüklerin Türkiye üzerinden denizyoluna aktarılmasında önemli roller üstlenebilirler. Böylelikle Kuşak ve Yol girişiminin hedefi olan 75 milyar dolarlık yük hacminden Türkiye daha fazla pay alabilecektir.



Avrupa ve Çin arası kesintisiz demiryolu hattının Türkiye ayağında Marmaray Tüp Geçidi'nin yük trenleri için işlerlik kazanması ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki demiryolu hattının devreye alınması gerekiyor.

AB ve Türkiye arasında Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı için imzalanan 275 milyon Avro tutarındaki finansman anlaşması kapsamında Türkiye Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki demiryolu bağlantılarını 2029'a kadar bitirme taahhüdü verdi.

2019 yılının Şubat ayında AB ile Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı için imzalanan 275 milyon Avro tutarındaki finansman anlaşması Türkiye ve AB arasındaki en büyük ölçekli mali projedir. Türkiye, söz konusu finansman sözleşmesi kapsamında Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki demiryolu bağlantılarını 2029'a kadar bitirme taahhüdü verdi. 2019 yılının Eylül ayında projenin temeli atıldı.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye'nin demiryolu bağlantılarının iyileştirilmesi ile Kuşak ve Yol Girişimi başta olmak üzere uluslararası demiryolu koridorlarından aldığı yük payı artış gösterebilecektir.

DEMİRYOLU ULAŞTIRMA KORİDORLARI VE TÜRKİYE

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Marmaray Tüp Geçidi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu geçişi gibi projelerin işlerlik kazanması ile Türkiye'nin uluslararası demiryolu koridorlarındaki yük payı artış gösterebilecek ve doğu-batı eksenli demiryolu taşımacılığının yanı sıra İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi ile liman ve karayolları bağlantıları uluslararası demiryolu yük hareketleri için Türkiye'nin konumunu güçlendirebilecektir.

Uluslararası Demiryolu Koridorları[7]

Bir Kuşak Bir Yol Projesi (Kuşak ve Yol Girişimi)
EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)
TER (Trans Europe Railway) Projesi
TAR (Trans Asian Railway- UNESCAP) Projesi
TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)
PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı
TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru

[7] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019, *Demiryolu Sektör Raporu*. S. 13.

LOJİSTİK MERKEZLER

Özel sektör tarafından işletilen Ankara Lojistik Üssü, Samsun Lojistik Merkezi, Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi gibi lojistik merkezler harici TCDD tarafından 9 lojistik merkez işletmeye açıldı. Bunlar Samsun (Gelemen), İzmit (Köseköy), Uşak, İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Denizli (Kaklık), Kahramanmaraş (Türkoğlu) ve Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezleri'dir. Mersin (Yenice) ve Konya (Kayacık) Lojistik Merkezleri'nin yapımı tamamlanmış olup açılışa hazırdır. Kars, İzmir (Kemalpaşa), Sivas, Bilecik (Bozüyük), Karaman, Kayseri (Boğazköprü), Bitlis (Tatvan), Mardin, Şırnak (Habur) ve İstanbul (Avrupa Yakası) Lojistik Merkezleri'nin ise inşaatı, ihalesi veya proje çalışmaları devam etmektedir. TCDD tarafından açıklanan en son verilere göre faaliyete açılmış olan 9 lojistik merkezde 2018 yılında toplam 1.302.173 ton yük elleçlenmiştir[8]. Faaliyetteki lojistik merkezlerin toplam kapasitesi 10.639.000 tondur. Yeni Ekonomi Programı'nın 2020-2022 dönemini kapsayacak Orta Vadeli Program'da lojistik merkezlerin kurulumu ve işletilmesine ilişkin usul ve esaslar ile lojistik merkezlere dair politika ve strateji için mevzuat düzenlenmesi konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumlu tutulmakta olup mevzuatın planlanan tamamlanma tarihi 2020 yılının Mart ayı olarak belirtilmektedir.
Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) yönetici özetinde lojistik merkezlerin TLMP kapsamında oldukça önemsenmekte olduğu görülmektedir. Lojistik merkezlere ilişkin TLMP projesinin amaç ve hedefleri arasında,

- Lojistik merkezlerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerinin belirlenmesi,
- Lojistik merkezlerin kurulmalarına ilişkin yapım usul ve esaslarının belirlenmesi,
- Lojistik merkezler için altyapıların kurulması hususunda gerekli teknik ve emniyet standartlarının oluşturulması,
- Lojistik merkezler için ihtiyaç duyulacak arazi tahsisi ve elde edilme şekilleri ile ilgili usullerin belirlenmesi,
- Lojistik merkezlerin yer seçimi, sınıflandırılması, kurulumu, yönetim modellerinin ve teşvik şekillerinin belirlenmesi,
- Türkiye'de kurulacak lojistik merkez planlama çalışmalarına mevzuat niteliğinde temel oluşturulması[9] yer almaktadır.

Yeni Ekonomi Programı'nın 2020-2022 dönemini kapsayacak Orta Vadeli Program'da lojistik merkezlerin kurulumu ve işletilmesine ilişkin usul ve esaslar ile lojistik merkezlere dair politika ve strateji için mevzuat düzenlenmesi konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumlu tutulmakta olup mevzuatın planlanan tamamlanma tarihi 2020 yılının Mart ayı olarak belirtilmektedir.

TCDD Lojistik Merkezleri

Görsel: TCDD

[8] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019, *Faaliyet Raporu*. S. 94.
[9] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2019, *Türkiye Lojistik Master Planı Danışmanlık Hizmetleri – TLMP Yönetici Özeti*. S. 11.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

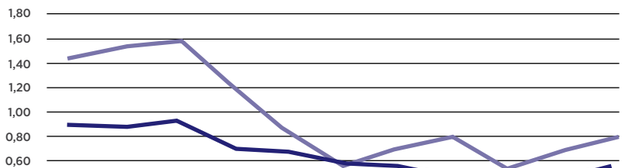
TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ VE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan döneme yönelik Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazında payı diğer tüm taşıma modlarının payından düşüktür.

İncelenen dönem içerisindeki 2011 yılı, gerek ithalat gerekse ihracatta demiryolu taşımacılığı değer bazında diğer yıllara kıyasla en yüksek paya sahip olduğu yıldır. 2011 yılında değer bazında demiryolu ithalat taşımalarının payı %1,57 ve ihracat taşımalarının payı ise %0,93'tür. Ancak yine 2011 yılı söz konusu zirve sonrası oransal düşüşün başladığı yıldır. 2012 yılı sonrası ithalat taşımalarında demiryolu taşımacılığının oranı %1'in üzerine çıkmadı. İncelenen dönemde ihracat taşımalarında ise demiryolu taşımacılığının payı sürekli olarak %1'in altındadır.

İthalat taşımalarında değer bazında demiryolunun payı ihracat taşımalarının payından daha yüksektir.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

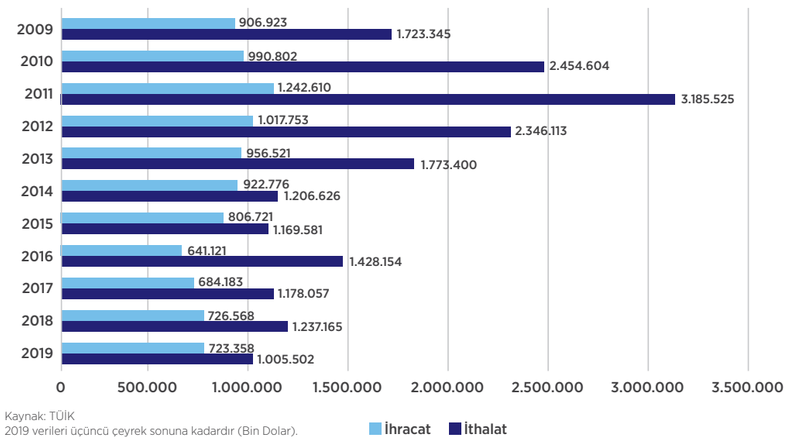


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (Üçüncü çeyrek)
İthalat Taşımalarında Demiryolu Taşımacılığının Payı (%)	1,43	1,55	1,57	1,21	0,83	0,59	0,65	0,80	0,56	0,62	0,80
İhracat Taşımalarında Demiryolu Taşımacılığının Payı (%)	0,91	0,88	0,93	0,67	0,64	0,59	0,56	0,45	0,44	0,44	0,58

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu ile taşınan ihracat yükünün değeri sürekli olarak ithalat yükünün değerinden düşüktür; 2010 ve 2012 yılları arasında demiryolu ihracat yükünün değeri ithalat yükünün değerinin yarısından bile daha azdır.

Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

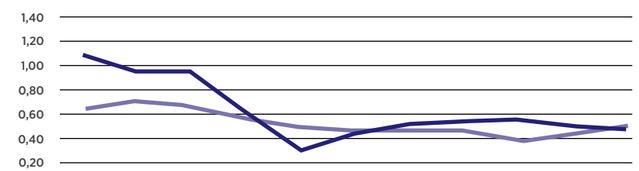


Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu taşımacılığı, değer bazında en düşük paya sahipken, kapasite sebebiyle uluslararası havayolu taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı göz ardı edilirse, aynı dönemde ağırlık bazında da en düşük paya sahip oldu.

2009 yılından itibaren demiryolu taşımacılığının ithalat taşımalarındaki ağırlık bazında payı %1'in üzerinde hiçbir yıl çıkmadı. İhracat taşımalarında ise sadece 2009 yılında %1,1 oldu ve geri kalan tüm yıllarda ihracat taşımalarında demiryolu taşımacılığının ağırlık bazında payı %1'in altında kaldı.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı

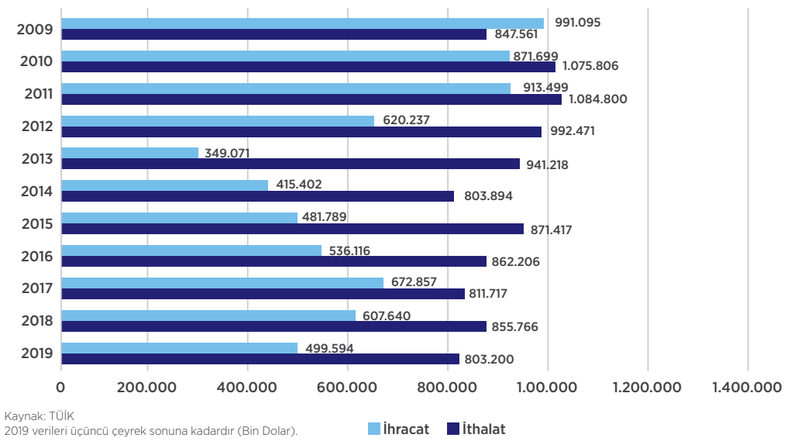


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (Üçüncü çeyrek)
İthalat Taşımalarında Demiryolu Taşımacılığının Payı (%)	0,64	0,74	0,70	0,59	0,55	0,45	0,45	0,43	0,37	0,42	0,53
İhracat Taşımalarında Demiryolu Taşımacılığının Payı (%)	1,15	0,93	0,97	0,63	0,35	0,42	0,49	0,52	0,58	0,48	0,47

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı, 2009 yılı hariç olmak üzere sürekli olarak ithalat yükünün ağırlığından düşüktür. 2013 ve 2014 yıllarında demiryolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı, aynı yıllarda taşınan ithalat yükünün ağırlığının yaklaşık yarısı kadardır.

Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI: İLK 5 ÜLKE

TÜİK verilerine göre 2019 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde, Türkiye'den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında, Almanya değer bazında birinci ülke iken ağırlık bazında dördüncü ülke konumundadır. Ağırlık bazında ihracatta Bulgaristan'a yapılan taşımalar ilk sırada yer almakta iken, Bulgaristan değer bazında ihracatta ilk 5 ülke arasında yer almamaktadır. Almanya haricinde Türkiye'den yapılan ihracat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında Slovakya ve Avusturya ilk 5 ülke arasındadır.

Türkiye'den doğrudan demiryolu taşımacılığı yapılmayan ülkelerin (İspanya gibi) ilk 5 ülke sıralamasında yer almasının sebebi, söz konusu ülkelere taşınan yüklerin Türkiye'den demiryolu ile çıkış yapması ve karayolu ile hedef ülkelere taşınması olup TÜİK tarafından esas alınan gümrük beyannamelerinde bu ülkelere yapılan taşıma sadece demiryolu olarak belirtilmektedir.

Demiryolu ile Türkiye'ye yapılan ithalat taşımalarında ise değer bazında ihracatta birinci ülke konumundaki Almanya ikinci sırada yer almakta olup hem değer hem de ağırlık bazında Türkiye'nin sınır komşusu Bulgaristan birinci sıradadır. İran hem ithalat hem de ihracat demiryolu taşımalarında ağırlık bazında ikinci ülke konumunda iken, değer bazında ithalat ve ihracatta ilk 5 ülke arasında yer almamaktadır.

Türkiye'nin kara sınır komşusu olan Bulgaristan ve İran'ın ithalat ve ihracat taşımalarında üst sıralarda olması, söz konusu ülkelerde oluşturulan blok trenlerden kaynaklanmaktadır.

İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Almanya	Bulgaristan
2	İspanya	İran
3	Hollanda	Avusturya
4	Slovakya	Almanya
5	Avusturya	Slovakya

İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Bulgaristan	Bulgaristan
2	Almanya	İran
3	Çekya	Avusturya
4	Polonya	Almanya
5	Avusturya	Macaristan

Bulgaristan ve İran'ın demiryolu ithalat ve ihracat taşımalarında üst sıralarda olmasının sebebi bu ülkelerde oluşturulan blok trenlerdir.

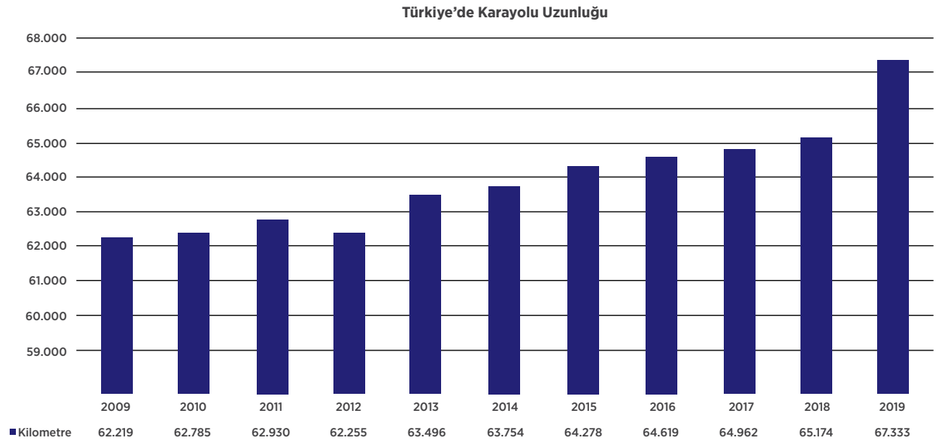
Türkiye’de arz-talep dengesinin filo kapasitesi fazlalığı sebebiyle bozulmuş olması, ilk ve son taşıma ayakları haricinde taşımanın tamamında da karayolu araçlarının tercih edilmesinin sebeplerinden birisidir.

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

GİRİŞ

Türkiye’deki geleneksel rolü sebebiyle gerek yurt içi gerekse yurt dışı taşımalarda, karayolu taşımacılığı yoğun olarak kullanılmaktadır. İlk ve son taşıma ayakları haricinde taşımanın tamamında da yüksek oranda karayolu araçları tercih edilmektedir. Bu tercihin en temelinde Türkiye’de arz-talep dengesinin filo kapasitesi fazlalığı sebebiyle bozulmuş olması yatmaktadır. Örneğin Türkiye’de 1994 yılında 314 bin olan kamyon sayısı, 25 yıl içerisinde iki kattan fazla artış göstererek, 2018’de 845 bine yükseldi, bunların 673 bini ticari amaçla kullanılmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın 2018 verilerine göre uluslararası ve yurt içi eşya taşımacılığı yapan firmalar toplamda 1.240.767 araçlık filoya sahiptir[1]. Ayrıca yurt içinde diğer taşıma modlarına kıyasla daha gelişmiş bir karayolu ağının bulunması sebebiyle aktarma yapılmadan tüm taşımanın yapılabilmesi mümkün olup buna ek olarak, ülkedeki araç filosu fazlalığı sebebiyle demiryoluna kıyasla navlun avantajı vardır.

Osmanlı Devleti’nden devralınan karayolu ağı toplam 18.000 kilometreydi ve altyapı kalitesi günümüzdeki standartlardan oldukça uzaktı. 1950’lere kadar Türkiye’de demiryolu taşımacılığına bir devlet politikası olarak önem verildi. 1950’lerin başı ve özellikle 1960’lardan itibaren karayoluna yapılan yatırımlar öne çıktı. Bu politika değişiminin başında Marshall Planı kapsamında dayatılan karayolu merkezli ulaşım yatırımları yatmaktadır[2]. Karayolu ödenekleri 1950’de toplam harcamaların %4,1’ini teşkil etmekte iken, bu oran 1960’ta %13,3’e yükseldi[3]. 1950 yılında karayolu ağının ve altyapısının geliştirilmesi amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü kurulduğunda Türkiye’de yaklaşık 44.000 kilometrelik karayolu ağı mevcuttu. 1950 ve 1960’lı yıllarda temel toplumsal hizmetlerin tüm ülkeye sunulması için yolların iyileştirilmesine önem verildi ve 1960’larda Türkiye 60.000 kilometrelik bir karayolu ağına sahip oldu[4]. 1970’li yıllarda trafik yoğunluğundaki artışa paralel olarak yüksek standartlı otoyolların yapımına, 1980’lerde ise erişilebilirlik amacının üzerine çıkılarak otoyol yapımına önem verilmeye başlandı[5]. 1967 yılında 59.257 kilometrelik karayolu ağı 2019 yılında 67.333 kilometreye ulaştı[6]. 2003 yılı itibarıyla bölünmüş yol çalışmalarına önem verildi ve Türkiye’de bölünmüş yol uzunluğu, 2019 yılında yaklaşık 24.430 kilometreyi buldu[7].



[1] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, *Ulaşan Erişen Türkiye 2018*. S. 37.
[2] Birol Çetin, Serap Barış ve Serap Saroğlu, 2011, *Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış*. S. 133.
[3] Erol Kapluhan, 2014, *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı*. S. 432.
[4] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi. *Yol Ağı Bilgileri.*
[5] T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017-2021*. S. 17.
[6] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi. *Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu.*
[7] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi. *Yol Ağı Bilgileri.*

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

1 Ocak 2020 tarihi itibarıyla firmalar, eşyanın kabul edildiği saatten en geç 6 saat sonrasına kadar eşyaya ilişkin bilgileri Bakanlığın U-ETDS sistemine işlemesi gerekecek.

MEVZUAT

Türkiye'de kamu idaresinin karayoluna ilişkin sürdürdüğü faaliyetlerin yasal dayanağı 2003 yılına kadar 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'du. Uluslararası karayolu yük taşımacılığına ilişkin mevzuat 2003 yılında yayınlanan 4925 no.'lu Karayolu Taşıma Kanunu ile bu kanunun 34. maddesinin dayanak teşkil ettiği Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve bu mevzuata bağlı diğer alt yasal düzenlemeler çerçevesinde düzenlenmektedir.

Türkiye ayrıca Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR), Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR), TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR) ve Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR) Sözleşmesi gibi uluslararası konvansiyon ve anlaşmalara taraf olup Türkiye'de yapılan uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetleri söz konusu uluslararası mevzuat çerçevesinde yapılmaktadır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile uluslararası eşya taşımacılığı yapacak firmalar yetki belgesi almakla yükümlüdür ve C Yetki Belgesi ticari amaçla yurt içi ve/veya uluslararası eşya taşımacılığı yapan araç sahibi firmalar tarafından temin edilmektedir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre 2019 yılı itibarı ile 2.466 firma C2 Yetki Belgesi sahibidir. R Yetki Belgesi ise ticari amaçla eşya taşımacılığı alanında yurt içi ve/veya uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapan firmalar tarafından temin edilmekteydi. Taşıma İşleri Organizatörleri Yönetmeliği ile karayolunda daha önce R2 Yetki Belgesi ile faaliyetlerini sürdüren taşıma işleri organizatörü firmalar için yeni bir dönem başlamış oldu. 1 Temmuz 2019 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren yönetmelik ile getirilen Taşıma İşleri Organizatörü Yetki Belgesi firmaların kombine taşımacılık dahil olmak üzere tüm taşıma modlarında faaliyetlerini sürdürmeleri için gereklidir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre 2019 yılı itibarıyla 319 firma R2 Yetki Belgesi sahibidir. Firmalar R2 Yetki Belgeleri'ni süreleri dolana kadar kullanabilecek olup geçerlilik süresi dolan firmalar, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yetki Belgesi'ni alacaklardır. Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre 2019 yılı Kasım ayı itibarıyla 285 firma Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yetki Belgesi sahibidir.

1 Ocak 2020 tarihi itibarıyla Türkiye'de Karayolu Taşımacılık Kanunu çerçevesinde gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerine yönelik bir sistem olan Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS) işlerlik kazanacak. Söz konusu sistem yolcu ve eşya taşımalarını kapsamakta olup U-ETDS kapsamında fiziki eşya taşımacılığı yapan firmalar (C2, C3, K1, K3) ve taşıma işleri organizatörlüğü yapan firmalar (R1, R2) aşağıdaki bilgileri eşyanın kabul edildiği saatten en geç 6 saat sonrasına kadar bakanlığın U-ETDS sistemine işlemeleri/iletmeleri gerekecektir.

1 Ocak 2020 itibarıyla tarihinde yürürlüğe alınacak bir diğer uygulama, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yetki belgesi sahiplerinin ortak yükümlülüklerinin düzenlendiği 40. maddenin 31. fıkrasında belirtildiği

Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi Kapsamında Talep Edilen Bilgiler

1. YÜKÜN GÖNDERİCİ BİLGİLERİ;	2. YÜKÜN ALICI BİLGİLERİ;	3. İRSALİYE VE FATURA/ E-FATURA BİLGİLERİ;	4. DİĞER YÜK BİLGİLERİ;
a) Vergi kimlik numarası (gerçek kişilerde T.C. kimlik numarası) **b)** Türk vatandaşı değilse uyruğu, pasaport numarası veya varsa yabancı kimlik numarası **c)** Ad, Soyad / Unvan **d)** Adres	**e)** Vergi kimlik numarası (gerçek kişilerde T.C. kimlik numarası) **f)** Türk vatandaşı değilse uyruğu, pasaport numarası veya varsa yabancı kimlik numarası **g)** Ad, Soyad / Unvan **h)** Adres	**i)** Taşıma İrsaliye No **j)** Taşıma İrsaliye Tarihi **k)** Taşıma Tarihi **l)** Plaka	**m)** Taşınan eşyanın cinsi ve ağırlığı

üzere, sayısal takograf ünitelerindeki verilerin, taşıtların trafiğe çıktığı tarihten itibaren üçer aylık dönemler halinde elektronik ortamda arşivlenmesi ve bu veriyi ayda bir UAB tarafından belirlenen kart verme otoritesine gönderilmesi uygulamasıdır.

Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından 2017 yılında yayınlanan genelge ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) sayısal takograf kartlarına ilişkin başvuruların alınması, değerlendirilmesi, sayısal takograf kartlarının sertifikalandırılması, kişiselleştirilmesi, sahiplerine dağıtılması, ülkemizde üretilecek sayısal takograf cihazları için sertifikasyon hizmeti verilmesi, sayısal takograf kartlarından ve sayısal takograf cihazlarından veri toplanması ve UAB tarafından uygun görülen kurum ve kuruluşlardan gelecek talepler doğrultusunda bu verilerin analizi için sorumlu kurum olarak belirlendi. Sayısal Takograf Araştırma ve Uygulama Merkezi (STAUM) TOBB bünyesinde kurulan sorumlu kuruluştur.

Yetki belgesi sahipleri yetki belgesine kaydedilmiş araç ünitelerinde yer alan verileri, şirket kartı kullanmak suretiyle geriye doğru 365 günlük veriyi içerecek şekilde ve en çok üçer aylık periyotlarla dijital ortamda arşivleyecek ve ayda bir bu veriyi Kart Verme Otoritesi'ne gönderecek.

Sayısal takograf sürücü kartı sahipleri, kaydedilen verileri en çok 25 günde bir Kart Verme Otoritesi'ne gönderecek. Sayısal takograf sürücü kartlarında kaydedilen veriler, araç sahibi şirketler tarafından da Kart Verme Otoritesi'ne gönderilecek. Araç yetki belgesi sahipleri, sürücülere ait verilerin aktarılmasından sürücüleriyle ile birlikte sorumlu olacak. Şoförler bilgi yüklemelerini dinlenme tesisleri, otoyollar, gümrük kapıları vb. yerlerde konumlandırılacak kiosklarda yapabilecek.

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

TÜRKİYE'NİN KONUMU VE KORİDORLAR

Avrupa, Asya ve Afrika'nın birbirleri ile yaklaştığı bir kavşakta yer alan Türkiye, doğu-batı eksenli taşımacılık faaliyetleri açısından ve dolayısıyla uluslararası karayolu güzergahları bakımından önemli koridorların üzerinde yer almaktadır. Doğu-batı eksenli karayolu hareketlerine ek olarak Türkiye'nin, Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'nde bulunan limanları ile kara ve denizyolu taşımacılığının entegrasyonu sayesinde bu koridorlar Türkiye'den geçmektedir.

Uluslararası karayolu taşımacılığında Türkiye'nin kara sınırı bulunan Bulgaristan (Kapıkule, Hamzabeyli ve Dereköy), Gürcistan (Sarp, Türkgözü, ve Aktaş), Irak (Habur ve Üzümlü), İran (Gürbulak, Kapıköy ve Esendere), Nahçıvan (Dilucu), Suriye (Karkamış, Cilvegözü, Öncüpınar, Nusaybin ve Akçakale) ve Yunanistan (Pazarkule ve İpsala) bağlantıları bulunmaktadır. Siyasi ve güvenliğe ilişkin sebeplerden dolayı Ermenistan ve bazı Suriye karayolu sınır kapıları fiilen kullanılmamaktadır.

Uluslararası Karayolu Koridorları[8]	Uzunluk (Km)
Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM)	6.940
E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (UN / ECE / AGR)	9.353
Karadeniz Ekonomik İşbirliği – KEİ (BSEC)	4.472
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı – EİT (ECO)	9.914
Asya Ve Pasifik Ekonomik Ve Sosyal Komisyonu (UN / ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya Ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	5.663
Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı	16.779
Trans Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı	9.212

Türkiye'nin Kara Hudut Kapıları

Görsel: Ticaret Bakanlığı

[8] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, *Ulaşan Erişen Türkiye 2018*. S. 198.

Üç kıtanın birbirleri ile yaklaştığı bir kavşakta yer alan Türkiye doğu-batı eksenli taşımacılık faaliyetleri açısından ve dolayısıyla uluslararası karayolu güzergahları bakımından önemli koridorların üzerinde yer almaktadır.

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

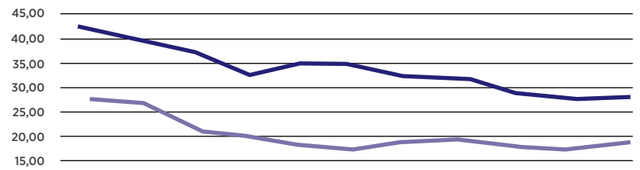
TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ VE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde, Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığının değer bazındaki payında azalma eğilimi gözlemlenmektedir.

2009 yılında ithalattaki karayolu taşımacılığının payı %27,75 iken 2018 yılı sonunda %17,88'dir. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise bu oran %19,01'dir.

2009 yılında ihracattaki karayolu taşımacılığının payının %42,30 olarak gerçekleştiği görülürken iken bu payın 2018 yılında %28, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %28,59 olduğu gözlemlenmektedir.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

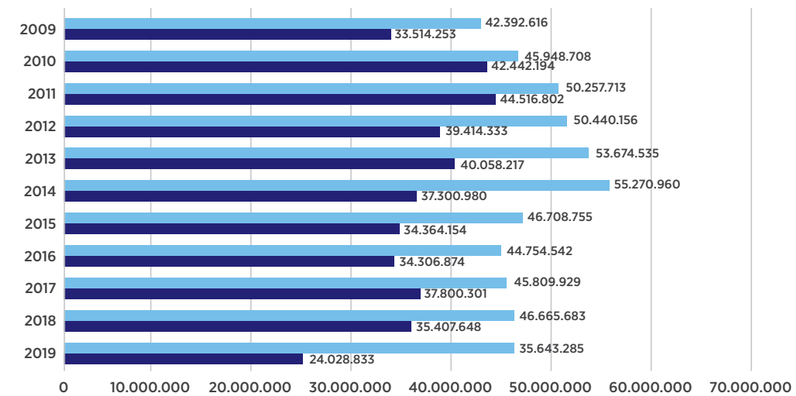


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (Üçüncü çeyrek)
İthalat Taşımalarında Karayolu Taşımacılığının Payı (%)	27,75	26,75	21,97	20,26	18,69	18,23	19,09	19,16	18,01	17,88	19,01
İhracat Taşımalarında Karayolu Taşımacılığının Payı (%)	42,30	40,88	37,60	33,35	35,66	35,29	32,70	31,62	29,59	28,00	28,59

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İncelenen döneme ait tüm yıllarda Türkiye'nin karayolu ile yaptığı ihracat taşımalarının toplam değeri Türkiye'ye yapılan ithalat taşımalarından daha yüksektir.

Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

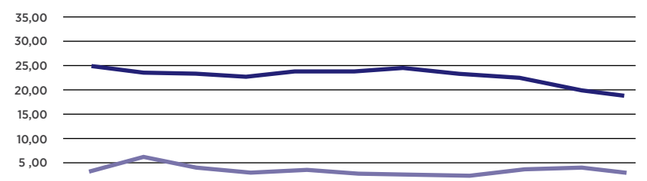


Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

Değer bazında, karayolu taşımacılığının hem ithalatta hem de ihracattaki payının azalma eğiliminde olmasına karşın ithalat taşımalarında ağırlık bazında benzer eğilimin mevcut olmadığı görülmektedir.

Toplam ağırlıkta önemli bir değişim göstermeyen karayolu ithalat yüklerinin değer bazında payı azalma eğilimindedir. Karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlık bazında payı incelenen dönemde 2015 yılından sonra azalmaktadır. 2015 yılında %24,68 olan oran, 2018 yılında %20,44'e geriledi ve 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %18,54 oldu.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı

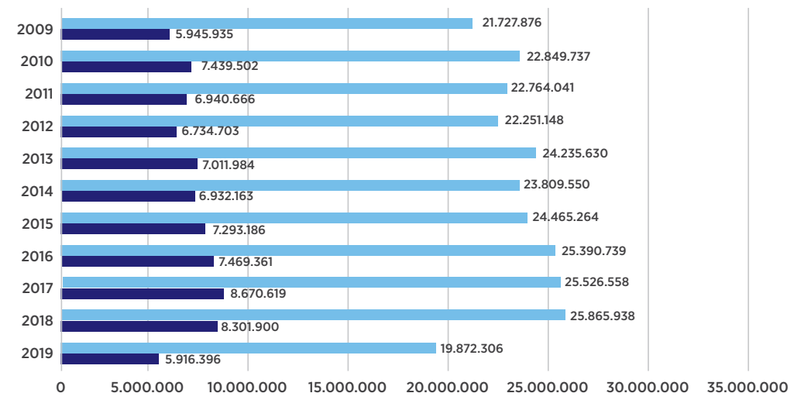


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (Üçüncü çeyrek)
İthalat Taşımalarında Demiryolu Taşımacılığının Payı (%)	4,52	5,10	4,47	3,98	4,11	3,89	3,73	3,72	4,00	4,05	3,89
İhracat Taşımalarında Demiryolu Taşımacılığının Payı (%)	25,24	24,32	24,22	22,54	24,25	24,04	24,68	24,49	22,12	20,44	18,54

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreğine ait ağırlık bazında karayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin ağırlığı karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlığından yaklaşık 2 ilâ 3 kat daha azdır. Değer bazında ihracat ile ithalat yükleri arasındaki farkın bu kadar yüksek olmamasına rağmen ağırlık bazındaki mevcut farklılığın, karayolu ile taşınan ithalat yüklerinin değerinin ihracat yüklerinden daha fazla oluşu ile açıklanabilmektedir.

Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Ton).

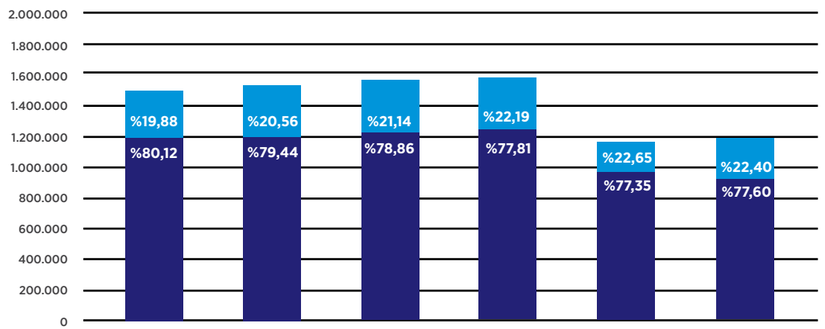
KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

İhracat taşımalarında 2015 yılından 2018 yıl sonuna kadar olan dönemde yabancı araçların taşıma sayısı sürekli artış göstermektedir.

İTHALAT VE İHRACATTA TAŞIMA SAYILARI[9]

Sınır kapılarından karayolu ile yapılan ithalat ve ihracat taşımalarındaki son beş yıllık eğilim izlendiğinde, Türk araçlarının hem ithalat hem de ihracat taşımalarındaki pazar payı yabancı taşıyıcılar lehine azaldı.

Karayolu İhracat Taşımalarında Türk/Yabancı Araç Sayıları



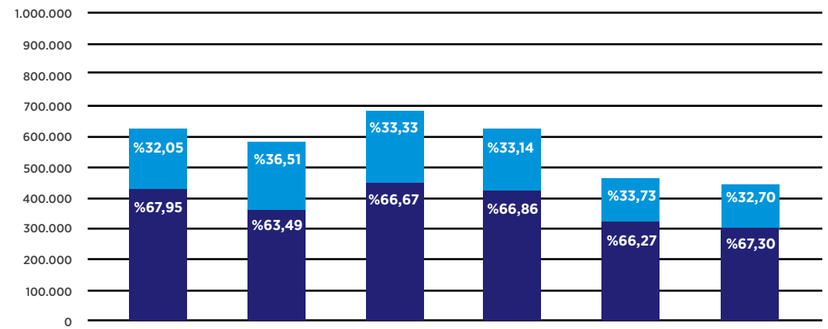
	2015	2016	2017	2018	2018 Eylül	2019 Eylül
Yabancı Araçların İhracat Taşıma Sayısı	297.340	312.069	335.003	351.279	261.328	269.653
Türk Araçların İhracat Taşıma Sayısı	1.198.205	1.205.577	1.249.147	1.231.752	892.091	934.404

[9] Bu bölümde kullanılan istatistiki veriler Uluslararası Nakliyeciler Derneği internet sitesinden edinilmiştir. (http://und.org.tr/tr/19744/Istatistikler)

2015 yılı ihracat taşımalarında Türk araçların pazar payı %80 olarak gerçekleşti. 2018 yılında bu oran %77,8'e geriledi. 2019 yılının üçüncü çeyrek sonunda ise bu oran %77,6 oldu.

2015 yılından itibaren Türkiye merkezli ihracat ve ithalat karayolu taşımacılığında kullanılan araçlar Türk/yabancı sahipliği açısından değerlendirildiğinde çarpıcı bir tablo elde edilmektedir. İhracat taşımalarında 2015 yılından 2018 yıl sonuna kadar olan dönemde yabancı araçların taşıma sayısının sürekli artış gösterdiği, 2015 yılında 297.340 olan yabancı araç ihracat taşımalarının 2018 yıl sonunda %18,14'lük artışla 351.279'a yükseldiği gözlemlenmektedir. 2010 ile 2018 yılı verileri karşılaştırıldığında artış oranı %61,78'dir. 2018 yılının üçüncü çeyreğinde ihracat taşıması yapan yabancı araç sayısı 261.328 olup 2019 yılının aynı dönemi için %3,19'lık artışla 269.653 oldu. Aynı dönem Türk araçların yaptığı ihracat taşımaları değerlendirildiğinde, yabancı araçlar için gerçekleşen söz konusu pazar payı artışına eşdeğer bir artış gözlemlenmemektedir. 2015 yılından 2018 yıl sonunda kadar olan dönemde Türk araçları ortalama yıllık 1.221.170 taşıma yaptı. Türk araçlarının ihracat taşıma sayısı 2015'te 1.198.205 iken 2018 yılında bu sayı %2,8 oranında artış ile söz konusu yıllara ait ortalama taşıma adedine yakın gerçekleşti ve 1.231.752 oldu. 2018 ve 2019 yıllarında Türk araçlarının üçüncü çeyrek ihracat taşımalarında sadece %4,74 oranında artış gerçekleşti ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türk araçları 934.404 ihracat taşıması yaptı. 2015 yılı ihracat taşımalarında Türk araçların pazar payı %80 olarak gerçekleşti. 2018 yılında bu oran %77,8'e geriledi. 2019 yılının üçüncü çeyrek sonunda ise bu oran %77,6 oldu.

Karayolu İthalat Taşımalarında Türk/Yabancı Araç Sayıları



	2015	2016	2017	2018	2018 Eylül	2019 Eylül
Yabancı Araçların İthalat Taşıma Sayısı	200.488	212.963	228.828	205.751	159.806	146.071
Türk Araçların İthalat Taşıma Sayısı	425.029	370.325	457.620	415.069	313.855	300.673

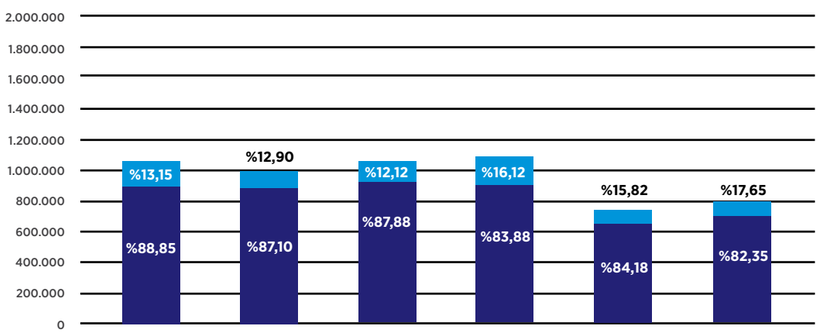
KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

2018 ve 2019 yıllarının üçüncü çeyrek verileri kıyaslandığında Türk araçlarının boş giriş sayıları %7,14 oranında arttı ve 2019 yılının Eylül ayına kadar olan dönemde 660.069 adet Türk aracı ülkeye dönüş yükü olmadan boş giriş yaptı.

2015 yılında Türkiye'ye boş giriş yapan toplam araç sayısı 1.035.244'tü ve bu sayıyı %86,84 oranında Türk araçları oluşturuyordu. 2018 yılında bu sayı 1.042.303 oldu ve Türk araçları bu sayının %83,88'ini oluşturdu.

Aynı döneme ait karayolu ithalat taşımacılığında ihracatta olduğu gibi belirli bir eğilim izlenememektedir. 2015 yılından 2018 yılına kadar olan dönemde Türk araçları ortalama yıllık 417.011 ithalat taşıması gerçekleştirdi: 2015 yılında bu sayı 425.029 iken 2018 için 415.069 oldu. 2018 ve 2019 yıllarında Türk araçlarının üçüncü çeyrek sonuna kadar yaptıkları ithalat taşımaları kıyaslandığında 2019 yılında %4,2 oranında azalış oldu. Yabancı araçların Türkiye'ye yaptıkları ithalat taşımalarında 2017 yılına kadar sürekli bir artış eğilimi gözlenmekte iken 2018 yılında, bir önceki yıla kıyasla ithalat yükü getiren Türk araçlarında olduğu gibi, azalış gözlemlenmektedir. 2018 yılında ithalatı azaltıcı önlemler gerek yerli gerekse yabancı karayolu taşımalarında azalmaya sebep oldu. Bu bağlamda 2015 ve 2018 yılları arasında yabancı araçlar yıllık ortalama 212.008 taşıma gerçekleştirdi. Bu sayı 2015'te 200.488 iken 2018'de 205.751 oldu. 2018 ve 2019 yıllarında yabancı araçların üçüncü çeyrek sonuna kadar yaptıkları ithalat taşımaları kıyaslandığında 2019 yılında %8,6 oranında azalış oldu ve 146.071 ithalat taşıması yabancı araçlar tarafından gerçekleştirildi. 2015 yılında Türk ve yabancı araçların yaptığı ithalat taşımalarının sayısında Türk araçların pazar payı %67,94 olarak gerçekleşti. 2018 yılında bu oran %66,69'a geriledi. 2019 yılının üçüncü çeyrek sonuna kadar olan dönemde ise Türk araçlarının karayolu ithalat taşımalarındaki payı %67,3 oldu.

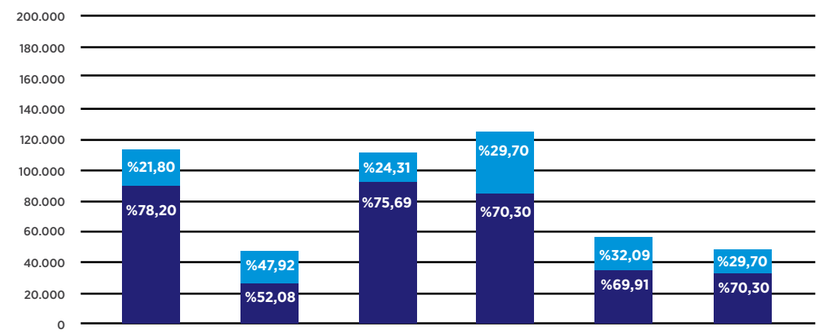
Karayolu ile Boş Giriş Yapan Araçlar



	2015	2016	2017	2018	2018 Eylül	2019 Eylül
Boş Giriş Yapan Yabancı Araçlar	136.198	129.287	125.089	167.972	115.830	141.475
Boş Giriş Yapan Türk Araçlar	899.046	873.613	906.418	874.331	616.033	660.069

2015 yılında Türkiye'ye boş giriş yapan toplam araç sayısı 1.035.244'tü ve bu sayıyı %86,84 oranında Türk araçları oluşturuyordu. 2018 yılında bu sayı 1.042.303 oldu ve Türk araçları bu sayının %83,88'ini oluşturdu. Bu orandaki azalış, yani 2015 yılından 2018 yılına kadar olan süreçte Türk araçlarının Türkiye'ye boş girişlerinin azalması olumlu değerlendirilebilecek bir unsur olsa da 2018 ve 2019 yıllarının üçüncü çeyrek verileri kıyaslandığında Türk araçlarının boş giriş sayılarının %7,14 oranında arttığı ve 2019 yılının Eylül ayına kadar olan dönemde 660.069 adet Türk aracının ülkeye dönüş yükü olmadan boş giriş yaptığı, aynı dönemde ülkeye boş giriş yapan yabancı araçların sayısının ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %22 oranında artarak 141.475 olduğu görüldü.

Karayolu ile Boş Çıkış Yapan Araçlar

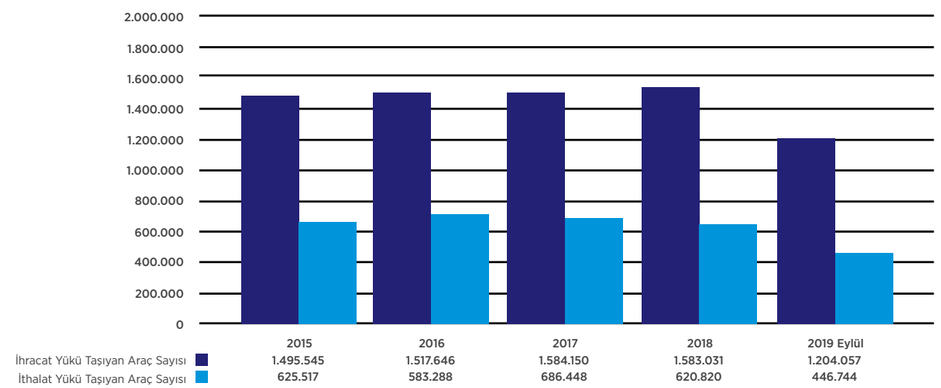


	2015	2016	2017	2018	2018 Eylül	2019 Eylül
Boş Çıkış Yapan Yabancı Araçlar	25.070	22.331	27.458	20.087	17.074	14.124
Boş Çıkış Yapan Türk Araçlar	89.890	24.266	85.485	47.568	36.151	33.426

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere karayolu ile ihracat yükü taşıyan Türk ve yabancı araçların toplam taşıma sayısı ve ithalat yükleri, toplam taşıma sayısının yaklaşık 2 katı fazla olup geçmişteki 5 yıllık dönemde bu oran korundu.

Karayolu Taşıma Sayıları



Ülkeye boş girişlerin uluslararası karayolu taşımacılık sektöründe sebep olduğu verimsizlik, araç başına düşen mal bedeli hesaplamasına boş giriş yapan araçların da eklenmesiyle daha net gözlemlenmektedir. Ayrıca ihracat ve ithalat yükü taşıyan araçların taşıdıkları mal bedelleri kıyaslandığında araç başına düşen ihracat yükünün değeri ithalat yükü değerinden daha azdır.

Araç Başına Düşen Mal Bedeli ($)

	İthalat		İhracat	
Yıl	Dolu Giriş Yapan Araç Başına Mal Bedeli	Giriş Yapan Her Araç Başına Düşen Mal Bedeli (Dolu+Boş)	Dolu Çıkış Yapan Araç Başına Mal Bedeli	Çıkış Yapan Her Araç Başına Düşen Mal Bedeli (Dolu+Boş)
2015	54.937	20.691	31.231	29.002
2016	54.845	21.628	29.489	28.610
2017	55.325	22.044	28.917	26.993
2018	57.317	21.329	29.478	28.270
2019*	53.786	19.249	29.602	28.478

*Üçüncü Çeyrek

Ülkeye giriş yapan araç başına düşen ağırlık, boş giriş yapan araçlar göz önüne alındığında yarıdan fazla oranda azalmaktadır.

Araç Başına Düşen Ağırlık (Kilogram)

	İthalat		İhracat	
Yıl	Dolu Giriş Yapan Araç Başına Ağırlık	Giriş Yapan Her Araç Başına Düşen Ağırlık (Dolu+Boş)	Dolu Çıkış Yapan Araç Başına Ağırlık	Çıkış Yapan Her Araç Başına Düşen Ağırlık (Dolu+Boş)
2015	11.659	4.391	16.359	15.191
2016	12.806	4.709	16.730	16.232
2017	12.691	5.057	16.114	15.041
2018	13.439	5.001	16.339	15.670
2019*	13.243	4.740	16.504	15.877

*Üçüncü Çeyrek

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI: İLK 5 ÜLKE

2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracat taşımalarında Irak hem taşınan yükün değeri hem de ağırlığı bakımından birinci ülkedir. Ağırlık bazında ilk 5 ülkenin tümü Türkiye'nin sınır komşusudur. Ağırlık bazında ilk 5'te olmasalar da taşınan yüklerin değeri sebebiyle Almanya ve Romanya da ilk 5 ülke arasındadır. Karayolu ithalat taşımalarında değer bazında ilk 5 ülkenin hiçbiri Türkiye'nin sınır komşusu olan ülkeler değildir. İthalatta değer bazında birinci ülke konumunda olan Almanya ağırlık bazında ikinci ülke konumundadır.

İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Irak	Irak
2	Almanya	Suriye
3	Romanya	İran
4	İran	Gürcistan
5	Bulgaristan	Bulgaristan

İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Almanya	İran
2	İtalya	Almanya
3	Çin	Bulgaristan
4	Fransa	Romanya
5	Polonya	Irak

Türkiye’den en fazla 4 saatlik uçuş mesafesinde 1,55 milyarlık insan nüfusunu barındıran, 35,7 trilyon ABD Doları GSMH üreten ve 6,8 trilyon ABD Doları ticaret hacmine sahip ülkelere ulaşılıyor.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

GİRİŞ

Türkiye’nin coğrafi konumunun sunduğu avantajların en etkin kullanıldığı taşıma modlarından bir diğerinin, karayolu ile birlikte, havayolu taşımacılığı olduğu söylenebilir. Türkiye’den en fazla 4 saatlik uçuş mesafesinde 1,55 milyarlık insan nüfusunu barındıran, 35,7 trilyon ABD Doları GSMH üreten ve 6,8 trilyon ABD Doları ticaret hacmine sahip ülkelere ulaşılmaktadır[1]. Dünyada en fazla ülkeye ve en fazla noktaya uçan havayolu şirketi unvanını taşıyan milli bayrak taşıyıcı THY dış hatlarda 125 ülkede bulunan 267 havalimanına uçuş yapmaktadır[2]. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan son verilere göre Türkiye 515 uçaklık bir filoya sahiptir. 2008 yılında sahip olunan filonun kargo kapasitesi 1,094,096 kilogram iken 2018 yıl sonunda bu kapasite yaklaşık bir kat artış göstererek 2,194,450 kilogram oldu[3]. Türkiye’de ithalat ve ihracat havayolu kargo hacminin yaklaşık %95’i UTİKAD üyeleri tarafından elleçlenmektedir.

Türkiye’de sivil havacılığın 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (1935 yılında adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirildi.) ile başladığı kabul edilir. 1933 yılında Türk Hava Postaları adı altında sivil hava taşımacılığı başladı ve Havayolları Devlet İşletme Dairesi Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak sivil havayolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirildi[4]. Türkiye’de sivil havacılığın gelişimi 2. Dünya Savaşı’ndan sonra daha belirgin izlenmektedir. 1945 yılında imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması gereği Yeşilköy’de uluslararası bir havalimanı kurulmasına karar verildi. 1949’da hava meydanı ve ilgili tesislerinin uluslararası standartlara göre genişletilmesi ve iyileştirmeleri ile yenilerinin yapılması görevi Bayındırlık Bakanlığı’na verildi ve Şose ve Köprüler Reisliği’ne bağlı Hava Meydanları Bürosu kuruldu. 1954 yılında Türkiye’nin sivil havacılık alanında ulusal çıkarlarının korunması, uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kuruldu ve 1987 yılında adı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi[5]. 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 no.’lu Sivil Havacılık Kanunu ile Türkiye’deki havayolu ulaştırmasının yeni bir yapıya sahip olmasını sağlayan mevzuat altyapısı oluşturuldu. Özel sektörün havayolu şirketleri kurmasının önü bu kanun ile açıldı. Bu dönem itibarı ile THY bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladı ve aynı dönemde özel sektöre ait havayolu işletmelerinin sayısında, kapasitelerinde ve pazar paylarında artışlar gözlemlendi[6]. Havacılık sektörünün tam anlamıyla serbestleşmesi ancak özel sektörün pazara girişi önünde birtakım kısıtlamaların 2003 yılında kaldırılmasıyla mümkün olabildi.

Türkiye’nin Gümrüklü Sivil Havalimanları

[1] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017, *Bütçe 2018 Sunumu.* S. 20.
[2] Türk Hava Yolları, 2019, *Uçuş Ağı Raporu.*
[3] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2019, *Faaliyet Raporu.* S. 37.
[4] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi, *Tarihçe.*
[5] T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, *2010 Faaliyet Raporu.* S. 84.
[6] T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, 2011, *Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı.* S. 6.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

MEVZUAT

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye'nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlama amacı taşımakta olup havayolu ile uluslararası yük taşımacılığına ilişkin ulusal mevzuat Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A), Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ve Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı 'ndan (SHT-17.6) oluşmaktadır. Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ile ticari hava taşımacılığı yapmak için izin ve işletme ruhsatı almak üzere başvuracak gerçek ve tüzel kişilerde aranacak şartları, izin ve işletme ruhsatı verilmesine ait esasları ve bu işletmelerin faaliyetlerinde uymak zorunda bulundukları usul ve standartları kapsamaktadır. Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) havaalanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemektedir. Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6) ile havayolu ile kargo ve posta taşımacılığının uluslararası standartlarda yapılmasını ve güvenliğini sağlamak üzere havayolu işletmelerinin, yer hizmetleri kuruluşlarının, taşıma işleri organizatörlerinin, güvenlik kontrollerini uygulayan entegre depolama ve nakil hizmetlerinden sorumlu lojistik sağlayıcıların, göndericilerin ve tedarik zincirinde yer alan diğer kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarına dair düzenlemeler getirmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur. Sektöre ilişkin mevzuat SHGM tarafından düzenlenmektedir ve lisanslandırma, yetkilendirme, denetleme gibi fonksiyonlar SHGM tarafından yürütülmektedir. DHMİ, Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi ile hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünden sorumludur.

Ulusal mevzuatın yanı sıra Türkiye 1945 yılında Chicago'da imzalanan ve günümüzde 152 ülkenin taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'na taraftır. Ayrıca 1929 yılında imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme'nin (Varşova Sözleşmesi) yerine geçen ve 1999 yılında imzalanan Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) 2011 yılında Türk hukukuna girdi. Türkiye ICAO'nun kurucu üyeleri arasındadır. Türkiye bunlara ek olarak Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na (ECAC) ve Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı'na (Eurocontrol) da üyedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Türkiye'nin uluslararası havayolu taşımacılığına ilişkin son dönemdeki en önemli gelişmesi, İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesi oldu.

HAVALİMANLARI

İSTANBUL HAVALİMANI

Türkiye'nin uluslararası havayolu taşımacılığına ilişkin son dönemdeki en önemli gelişmesi, İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesi oldu. 76,5 milyon metrekare üzerine kurulu İstanbul Havalimanı'nın ilk fazı 29 Ekim 2018 tarihinde açıldı ve "büyük göç" sonrası 6 Nisan 2019 tarihi itibarı ile Atatürk Havalimanı'ndaki tarifeli seferler İstanbul Havalimanı'ndan yapılmaya başlandı. İstanbul Havalimanı bünyesinde hizmet veren 35 adet geniş gövdeli kargo uçağının aynı anda operasyon yapabileceği şekilde inşa edilen Kargo ve Lojistik Merkezi şu an 2,5 milyon ton kapasiteye sahip; havalimanının tüm fazları hizmet vermeye başladığında 1,4 milyon metrekarelik kargo alanına, 5,5 milyon ton kargo kapasitesine sahip olacak[7].

11. Kalkınma Planı'nın Lojistik ve Ulaştırma başlığı altında e-ticaret ile ihracatın artırılmasına, e-ticaret süreçlerinin kolaylaştırılmasına yönelik tedbirlere ek olarak "Türkiye'nin e-ticarette bölgesel bir merkez olması amacıyla, İstanbul Havalimanına yakın bir konumda depolama, gümrükleme, gönderim ve iade süreçlerinin bir arada yürütülebileceği ve tüm ilgili kurumların koordinasyon içerisinde hizmet vereceği bir bölgesel üs kurulması" hedefi 2023 yılında Türkiye'de 300 milyar TL'ye ulaşması öngörülen e-ticaret faaliyetleri için destekleyici nitelikte bir hedef olup Türkiye'deki lojistik sektörünün küresel arenada rekabetçiliğine katkı sağlayacak bir unsur olabilecektir[8].

	İstanbul Havalimanı Kargo ve Lojistik Merkezi	AHL Kargo Bölgesi
Toplam Alan	1,4 milyon metrekare	250 bin metrekare
Yıllık Kapasite	5,5 milyon ton	1,5 milyon ton
Park Kapasitesi	29 geniş veya 38 dar gövdeli uçak	16 konvansiyonel uçak
Büyüme Alanı	60.000 metrekare	-
Soğuk Zincir Kapasitesi	9.000 metrekare	1.000 metrekare
Geçici Depolama Alanı	240.000 metrekare kapalı alan (1. Faz)	65.000 metrekare

[7] İGA: İstanbul Havalimanı İnternet Sitesi, *Cargo and Logistics Center.*
[8] T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, *On Birinci Kalkınma Planı.* S. 128-129.

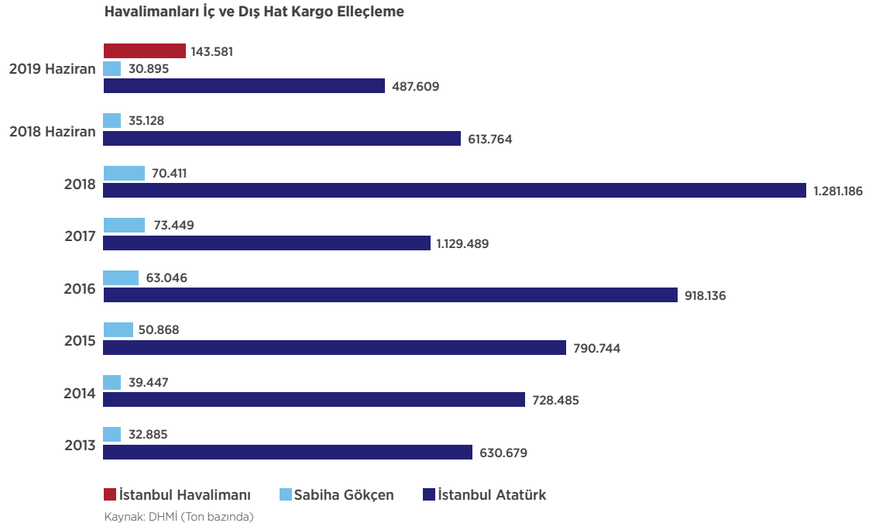
2018 yılı sonunda iç ve dış hatlarda Türkiye genelinde elleçlenen yük, 2013 yılına kıyasla yaklaşık %90 arttı ve 1.388.623 ton oldu.

HAVALİMANLARINDA ELLEÇLENEN YÜK

DHMİ verilerine göre 2013 yılında Türkiye havalimanlarında elleçlenen iç ve dış hat kargo miktarı yükleri toplam 731.962 tondu. Sadece İstanbul Atatürk Havalimanı'nda elleçlenen iç ve dış hat kargolarının miktarı 630.679 tondu ve toplam elleçleme hacminin yaklaşık %86'sını oluşturuyordu. 2018 yılı sonunda iç ve dış hatlarda Türkiye genelinde elleçlenen yük, 2013 yılına kıyasla yaklaşık %90 arttı ve 1.388.623 ton oldu. 2018 yılında Türkiye geneli içerisinde İstanbul Atatürk Havalimanı'nın payı ise 1.281.186 ton ile yaklaşık %92 oldu.

2017 yılına kadar İstanbul Atatürk Havalimanı'nda elleçlenen iç ve dış hat kargo hacmi büyüme göstermekte olup 2018 yılı ile 2019 yılının Haziran ayına kadar olan dönemler karşılaştırıldığında, 2019 yılının ilk 6 ayında İstanbul Havalimanı'nın açılmasının etkisiyle Atatürk Havalimanı'nda iç ve dış hatlarda elleçlenen yük hacminde yaklaşık %20 azalma olduğu ve toplam 487.609 ton yük olarak gerçekleştiği görülmektedir. 2019 Haziran ayına kadar olan dönemde İstanbul Havalimanı'nda iç ve dış hatlarda elleçlenen yük miktarı 143.581 ton oldu. 2018 yılında Sabiha Gökçen Havalimanı'nda elleçlenen iç ve dış hat yükleri toplamda 70.411 tondur; 2018 yılının yarısına kadar olan dönemde ise elleçlenen iç ve dış hat yüklerinin hacmi sene sonu elleçleme miktarının yaklaşık yarısı kadar gerçekleşerek 35.128 ton oldu. 2019 yılının Haziran ayına kadar olan dönemde ise 2018 yılının aynı dönemine kıyasla Sabiha Gökçen Havalimanı'nda elleçlenen yük miktarında yaklaşık %12 oranda azalma olduğu görülmektedir.

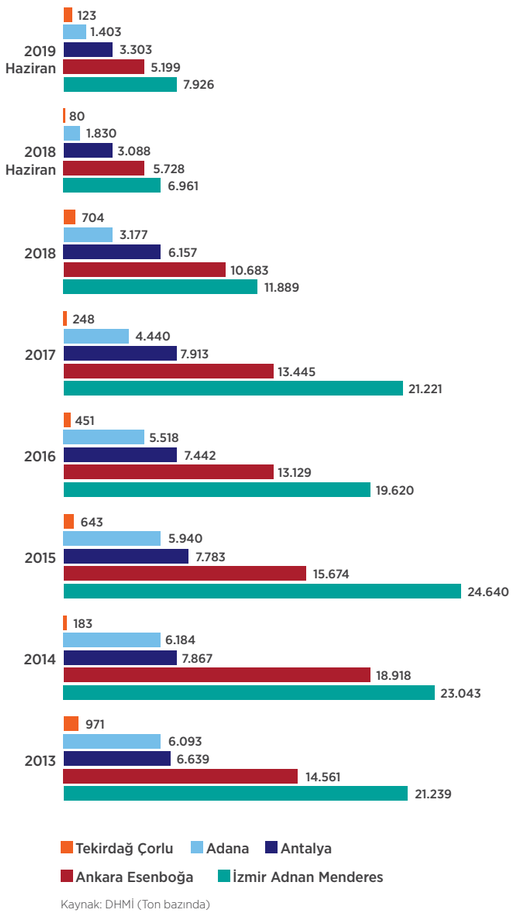
Havalimanları İç ve Dış Hat Kargo Elleçleme



Kaynak: DHMİ (Ton bazında)

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Havalimanları İç ve Dış Hat Kargo Elleçleme



Kaynak: DHMİ (Ton bazında)

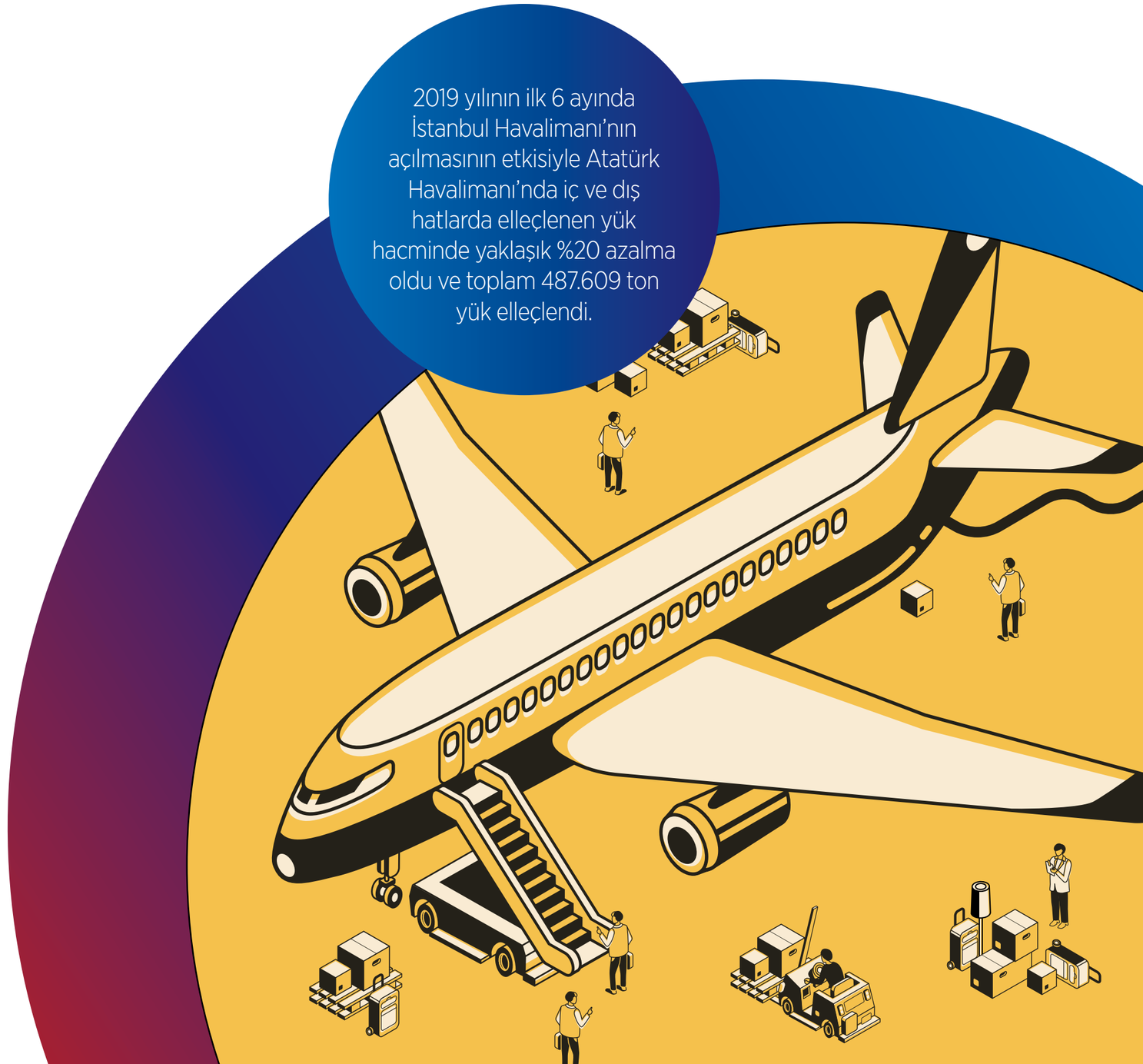
Ankara Esenboğa Havalimanı'nda elleçlenen iç ve dış hat yük miktarı 2014 yılından itibaren azalma eğilimindedir. 2014 yılında Ankara Esenboğa'da iç ve dış hatlarda toplam 18.918 ton elleçlenmişken 2018 yılında yaklaşık %75 azalarak 10.683 ton oldu.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda ise benzer bir eğilim söz konusudur; 2015 yılında İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda elleçlenen toplam iç ve dış hat yükleri 24.640 tondu. 2018 yılı sonunda ise toplam 11.889 ton iç ve dış hat kargosu elleçlendi.

Tekirdağ Çorlu Havalimanı, incelenen havalimanları içerisinde en küçük hacme sahiptir. İç ve dış hatta elleçlenen yük miktarında 971 tona ulaşılan 2013 yılı, incelenen dönem içerisinde en yüksek hacme ulaşılan yıldır. 2018 yılına kadar bu hacme tekrar ulaşamadı. 2018 yılının Haziran ayına kadar iç ve dış hatta toplam sadece 80 ton yük elleçlenmişken 2018 yılı sonunda toplam elleçlenme miktarının 704 tona yükselmesi ve DHMİ verilerine göre bu hacmin sadece dış hat yüklerinden oluşması ilgi çekicidir. Antalya Havalimanı'nda iç ve dış hatta toplam elleçleme miktarında önemli değişimler gözlenmemektedir. İncelenen dönem içerisinde en yüksek hacim 7.913 ton ile 2017 yılı, en düşük hacim ise 6.157 ton ile 2018 yılıdır. 2018 ile 2019 yılının Haziran ayına kadar olan dönemler karşılaştırıldığında 2019 yılında iç ve dış hatta elleçlenen toplam yük miktarında yaklaşık %7 artış olduğu görülmektedir.

Adana Havalimanı ise iç ve dış hatta elleçlenen toplam yük hacminde önemli azalmanın gözlemlendiği bir havalimanıdır. 2013 yılında 6.093 ton, 2014 yılında 6.184 olarak gerçekleşen elleçleme hacmi, takip eden yıllarda sürekli azalış gösterdi ve 2018 yılı sonunda 3.177 ton oldu. 2018 yılı ile 2019 yılının Haziran ayına kadar olan dönemler karşılaştırıldığında 2019 yılında iç ve dış hatta elleçlenen toplam yükte yaklaşık %23 oranında azalma olduğu gözlemlenmektedir.

2019 yılının ilk 6 ayında İstanbul Havalimanı'nın açılmasının etkisiyle Atatürk Havalimanı'nda iç ve dış hatlarda elleçlenen yük hacminde yaklaşık %20 azalma oldu ve toplam 487.609 ton yük elleçlendi.

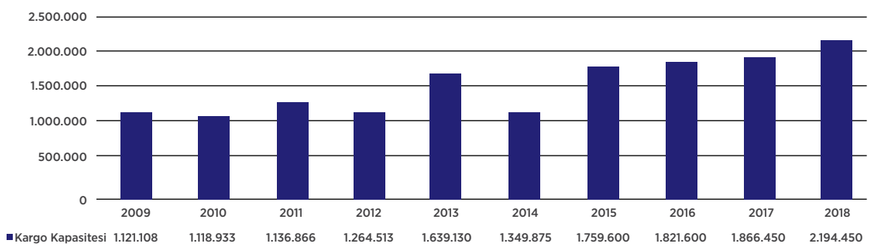


HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

TÜRKİYE HAVACILIK FİLOSU

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre, 2018 yıl sonu itibarı ile Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 11 havayolu şirketinin toplam 515 olan uçaklarının 486'sı yolcu, 29'u ise kargo uçağıdır. 29 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.194.450 kilogramdır.

Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2019, *Faaliyet Raporu*, S. 37.

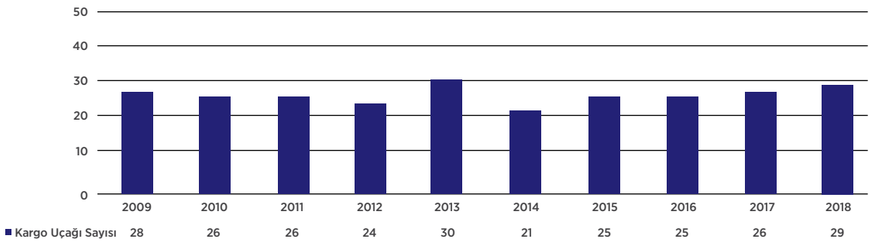
THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 294, kargo uçağı sayısı ise 15'tir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.200.000 kilogramdır.

MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.'ye ait 6 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 305.000 kilogramdır.

CT Havayolları A.Ş.'ye ait 5 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 567.875 kilogramdır.

ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.'ye ait 3 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 121.575 kilogramdır.

Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu



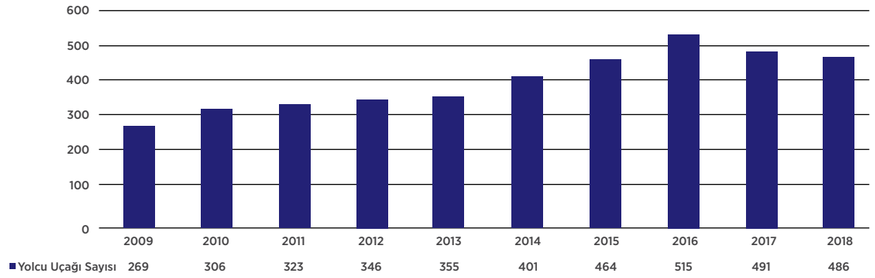
Kaynak: SHGM

SHGM verilerine göre 2018 yıl sonu itibarıyla Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 11 havayolu şirketinin toplam 515 uçağının 486'sı yolcu, 29'u ise kargo uçağıdır. 29 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.194.450 kilogramdır.

SHGM tarafından kargo kapasitesine yönelik veriler kargo uçaklarının taşıma kapasitesi bazında derlenmekte olup yolcu uçaklarının kargo taşıma kapasitesine yönelik veriler toplam kargo kapasitesine dahil edilmemektedir.

Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş. 81, Güneş Ekspress Havacılık A.Ş. 46, Onur Air Taşımacılık A.Ş. 27, Atlasjet Havacılık A.Ş. 16, Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. 10, Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. 7, Tailwind Havayolları A.Ş. 5 yolcu uçağına sahiptir.

Türkiye'nin Yolcu Uçağı Filosu



Kaynak: SHGM

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

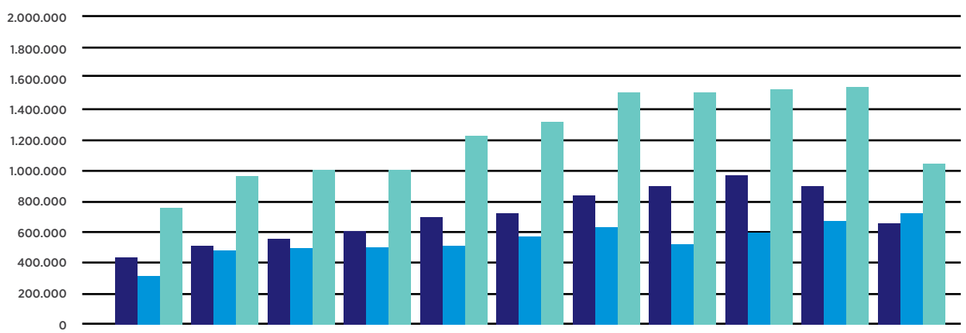
2009 yılı sonunda 788.433 olan toplam uçak trafiği yaklaşık %96 oranında artarak 2018 yılı sonunda 1.544.169 oldu. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise toplam uçak trafiği 1.191.417'dir.

TÜRKİYE'DE UÇAK TRAFİĞİ

Türkiye havalimanlarında uçak trafiği dış hat için 2016 yılı ve iç hat için 2018 yılı hariç tutulduğunda sürekli olarak artış göstermektedir. 2009 yılı sonunda 788.433 olan toplam uçak trafiği yaklaşık %96 oranında artarak 2018 yılı sonunda 1.544.169 oldu.

İç hat uçak trafiği aynı dönemde yaklaşık %113 artış gösterdi ve 2018 yılı sonunda 892.405 oldu. Dış hat uçak trafiği 2009 yılında 369.047 iken yaklaşık %76 arttı ve 2018 yılı sonunda 651.764 oldu.

Türkiye'de Uçak Trafiği



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (3. Çeyrek)
İç Hat	419.386	497.862	579.488	600.818	682.685	754.259	832.958	886.228	909.332	892.405	636.771
Dış Hat	369.047	421.549	462.881	492.229	541.110	591.695	623.715	566.767	591.125	651.764	554.646
Toplam	788.433	919.411	1.042.369	1.093.047	1.223.795	1.345.954	1.456.673	1.452.995	1.500.457	1.544.169	1.191.417

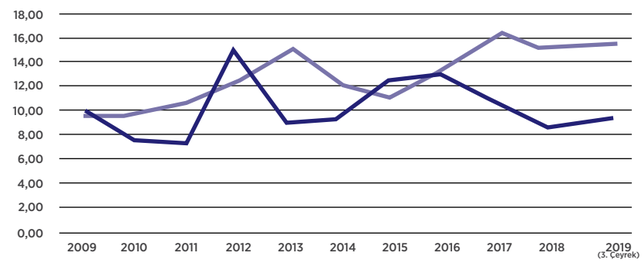
Kaynak: DHMİ

TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ VE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde havayolu taşımacılığının değer bazındaki payında artış gerçekleştiği görülmekte; ancak bu artış incelenen yıllar içerisinde sürekli doğrusal bir artışın sonucu gerçekleşmedi. Özellikle ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının yüzdesel payı ardışık yıllar içerisinde büyük değişiklikler göstermektedir. 2009 yılında ithalatta havayolu taşımacılığının payı %9,57 iken 2018 yılında %14,4'e yükseldi. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise bu oran %15,33'tür.

2009 yılında ihracatta havayolu taşımacılığının payı %9,74 oldu. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı %6,42 ilâ %14,4 arasında değişen paylara sahip iken 2018 yılı sonunda ihracatta havayolu taşımacılığının payı %8,25, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %8,41 olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

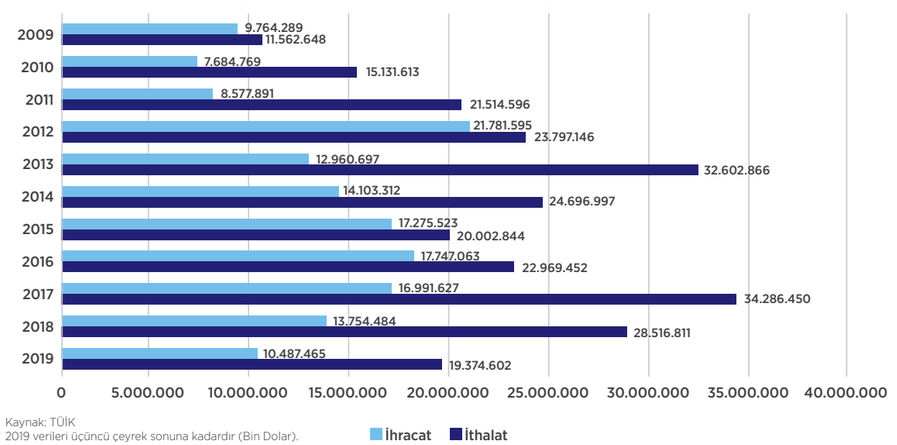


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (3. Çeyrek)
İthalat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	9,57	9,54	10,62	12,23	15,21	12,07	11,11	12,83	16,33	14,40	15,33
İhracat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	9,74	6,84	6,42	14,40	8,61	9,01	12,10	12,54	10,98	8,25	8,41

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2009 ve 2019 yılı Eylül ayına kadar olan dönemin tamamında havayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin değeri, havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değerinden daha yüksektir. 2013 yılında havayolu ithalat yüklerinin toplam değeri, havayolu ihracat yüklerinin yaklaşık %151 katıdır.

Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

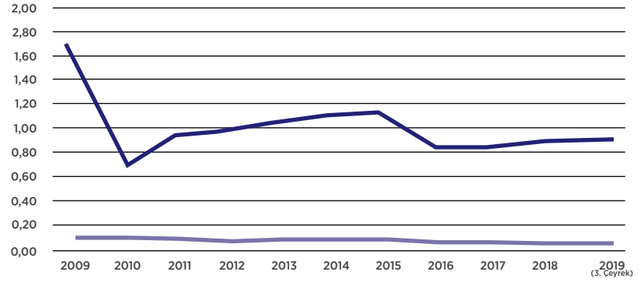
HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Toplam hacimde oranı azalan havayolu ithalat yükünün kilo başına değeri artış göstermektedir.

Havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı, 2009 yılından 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde toplam ithalat taşımalarında çok az bir orana sahiptir. Ancak yine incelenen dönem içerisinde söz konusu oran azalma eğilimindedir. 2009 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,09 olan havayolu taşımalarının 2018 yılında ve 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %0,05 olduğu görülmektedir. Asıl ilgi çeken unsur, toplam hacimde oranı azalan havayolu ithalat yükünün kilo başına değerinin artış göstermesidir. Türkiye Lojistik Sektörüne Bakış bölümünde ele alındığı üzere havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün 2015'te ortalama değeri 153,76 ABD Doları iken 2019 üçüncü çeyreği sonunda havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün değeri ortalama 258,49 ABD Doları oldu.

İncelenen dönemde 2009 yılı, ihracat taşımalarında havayolunun ağırlık bazında payının %1,86 ile en yüksek olduğu yıl iken hemen ertesi yıl havayolu en düşük paya sahip oldu. Havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin tüm ihracattaki oranı, havayolu ile ithalatı yapılan yüklerde havayolunun payından oransal olarak her yıl daha fazladır. Ancak yine Türkiye Lojistik Sektörüne Bakış bölümünde değinildiği üzere, havayolu ile ithalatı ve ihracatı yapılan 1 kilo ağırlığındaki yükün ortalama değerinde onlarca kat farklılık vardır.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



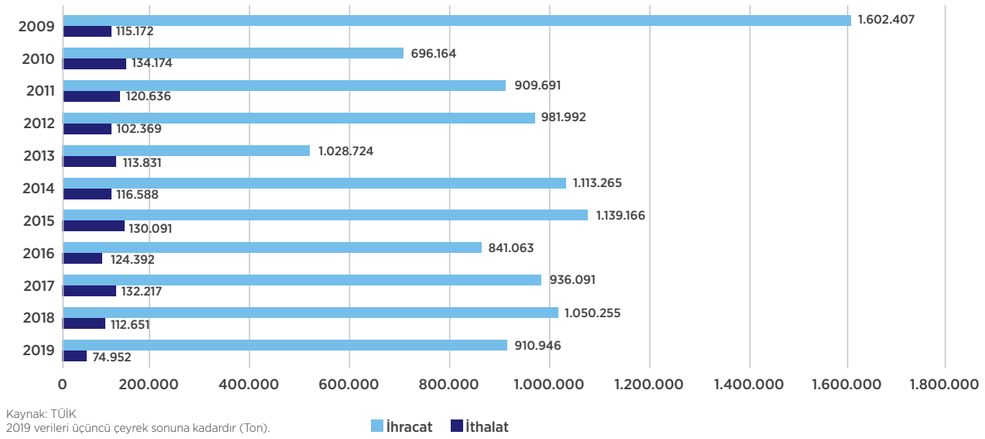
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (3. Çeyrek)
İthalat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	0,09	0,09	0,08	0,06	0,07	0,07	0,07	0,6	0,06	0,05	0,05
İhracat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	1,86	0,74	0,97	0,99	1,03	1,12	1,15	0,81	0,81	0,83	0,85

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İhracat taşımalarında havayolunun ağırlık bazında payının %1,86 ile en yüksek olduğu yıl olan 2009, incelenen dönem içerisinde de ton bazında en fazla ihracat yükünün havayolu ile taşındığı yıldır; ve yine incelenen dönemde havayolu ihracat taşımalarında ağırlık bazında en az yükün taşındığı yıl ise ağırlık bazında tüm ihracatta havayolunun en az payı aldığı 2010 yılı oldu. 2010 yılı itibarıyla 2015 yılına kadar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı artış gösterdi; 2010 yılında 696.164 ton yük taşınırken 2015 yılında yaklaşık %64 ile 1.139.166 ton yük taşındı ancak bu yıldan sonra havayolu ile taşınan yükün ağırlığı tekrar azaldı.

İncelenen dönemde ithalat yüklerinde fazla bir değişim gözlemlenmemektedir.

Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Ton).

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI: İLK 5 ÜLKE

2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) hem ihracat hem de ithalatta değer bazında birinci ülke konumundadır; ancak BAE ile olan dış ticaret havayolu taşımalarının ağırlığı sebebiyle ülke ihracat ve ithalatta ilk 5 ülke arasında yer almamaktadır. Irak harici değer bazında ihracat taşıması yapılan ülkelerin hiçbirinin Türkiye ile kara sınırı olmamakla beraber ABD harici diğer ülkeler Avrupa kıtasında yer almaktadır. İhracatta ağırlık bazında ilk 5'te yer alan ülkelerin hiçbiri ile Türkiye'nin kara sınırı yoktur. ABD, İngiltere ve Almanya ihracatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5'te yer alan ülkelerdir.

Havayolu ihracat taşımalarında 2019 yılının ilk üç çeyreğinde değer bazında birinci ülke olan BAE ithalat taşımalarında değer bazında da birinci ülkedir. Irak harici diğer hiçbir ülke ile Türkiye'nin kara sınırı bulunmamaktadır. İhracat taşımalarında ilk 5'te yer almayan Çin havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasındadır; ağırlık bazında ise birinci ülke konumdadır. Ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında Türkiye'nin sınır komşuları yer almamaktadır. ABD, Çin ve Almanya havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer alan ülkelerdir.

İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	BAE	KKTC
2	ABD	İngiltere
3	İngiltere	Hollanda
4	Irak	Almanya
5	Almanya	ABD

İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	BAE	Çin
2	ABD	ABD
3	Çin	Almanya
4	Almanya	Hindistan
5	Irak	Güney Kore

Tüm dünyada taşınan yüklerin hacim bazında %84, değer bazında %70'inin denizyolu ile taşınması ve son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermesi küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

GİRİŞ

Üç kıtanın birbiri ile yakınlaştığı noktada bir yarımada olarak konumlanmış Türkiye'de denizyolu taşımacılığı, kendi potansiyelini tam olarak ortaya koymaktan henüz uzaktır. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizin ithalatına ve ihracatına konu büyük miktardaki yüklerin taşınmasında karayolu ve demiryoluna kıyasla daha ekonomik bir taşıma modu olan denizyolu tercih edilmektedir. Tüm dünyada taşınan yüklerin hacim bazında %84, değer bazında %70'inin denizyolu ile taşınıyor oluşu ve son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermiş oluşu, küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koyar niteliktedir[1].

Türkiye'de denizyolu taşımacılığında dönüm noktası, kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan ve 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması'dır. 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde egemenliğini tesis etti. 1945 yılında yürürlüğe giren 4470 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun'a istinaden Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı kuruldu ve daha sonra bu kurumun adı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi. 1993 tarihinde yayınlanan 491 no.'lu KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı kuruldu. 2011 yılında yayınlanan 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurularak Denizcilik Müsteşarlığı kaldırıldı. Mevcut durumda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, denizcilik sektörüne ilişkin düzenlemelerin yapıldığı kurumlardır.

Türkiye'de denizyolu taşımacılığında dönüm noktası, kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan ve 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması'dır.

[1] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, *Ulaşan Erişen Türkiye 2018*. S. 451.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

MEVZUAT

Ulusal mevzuatta denizyolu taşımacılığına ilişkin çerçeve 14 Şubat 2011'de Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 6102 no.'lu Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun içeriği 6 kitaptan oluşmakta olup 5. kitap ile "Deniz Ticareti"ne ilişkin hususlar düzenlenmektedir. 2 Mart 2012 tarihinde yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile acentelerin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak faaliyetlerini sürdürmelerine ve yetki belgelerine ilişkin düzenlemeler yapılmaktadır.

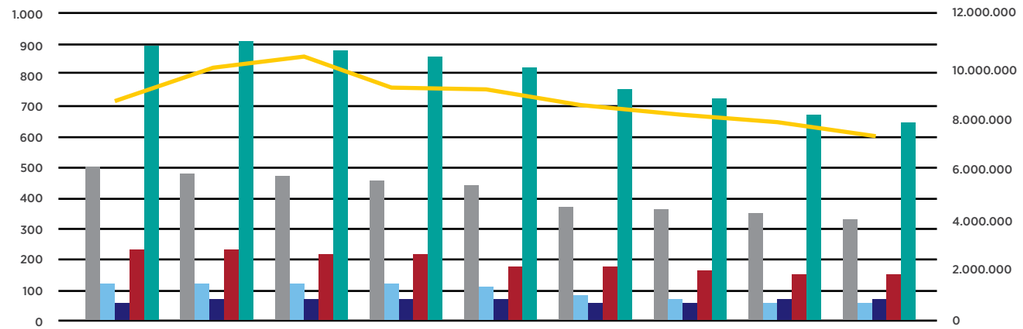
1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları) Türkiye tarafından 1955 yılında kabul edildi. Lahey Kuralları'na 1968'de (Lahey-Visby) ve 1978'de (Hamburg) getirilen değişiklikler Türkiye tarafından kabul edilmedi. Türkiye ayrıca Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmesi planlanan ve dünyadaki teknolojik gelişmelere göre güncel kurallar içeren 2008 tarihli Rotterdam Kuralları'nı da kabul etmedi.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU: DWT VE ADET GELİŞİMİ

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filosunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü mevcuttur. Konteyner gemileri hariç sıvı gaz tanker, dökme yük ve kuru yük gemilerinin hepsinin sayısı azalma eğilimindedir. 2010 yılında toplam sayısı 899 olan kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin sayısı 2018'de yaklaşık %29 azaldı ve 641 oldu. DWT bazında ise azalış yaklaşık %16 oldu ve 2010 yılında 8.645.351 DWT olan kapasite 2018 yılında 7.254.724 DWT'dir.

UNCTAD verilerine göre Türkiye'de yabancı bayraklı 1.038 geminin toplam kapasitesi 20.445.631 DWT'dir; toplam DWT bazında Türkiye dünyada 16. sıradadır ve Türk ile yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin %1,4'ünü teşkil etmektedir. İlk üç sırada Yunanistan, Japonya ve Çin bulunmaktadır[2].

Türk Deniz Ticaret Filosu



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	500	496	489	473	447	390	379	353	323
Dökme Yük Gemileri	106	115	115	109	102	85	80	64	64
Konteyner	70	70	72	72	74	78	72	75	70
Sıvı Gaz Tanker	223	221	214	213	196	194	190	184	184
Toplam Filo Sayısı	899	902	890	867	819	747	721	676	641
Toplam DWT	8.645.351	9.629.262	10.125.938	9.083.826	8.912.159	8.433.007	8.124.944	7.794.224	7.254.724

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Paris Mutabakatı (Paris Memorandum of Understanding) kapsamında limanlarda yapılan denetimler sonucunda Türk bayraklı gemiler 2008 yılından beri beyaz listede yer almaktadır. 2000 yılı itibarıyla Türk bayraklı gemiler kara listede yer almakta iken yürürlüğe alınan Denetim ve Eğitim Seferberliği ile 2006 ve 2007 yıllarında gri listeye ve sonrasında beyaz listeye yükseldiler. 2016-2018 yılları arasında Türk bayraklı gemilere yapılan toplam 1.047 denetim sonrasında tutulan gemi sayısı 42'dir.

[2] UNCTAD, 2019, *Review of Maritime Transport*. s. 37.

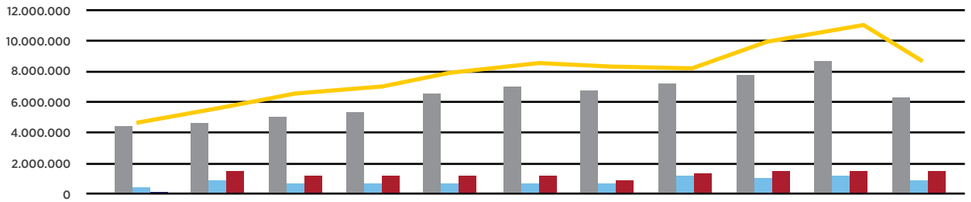
DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

LİMANLARDA ELLEÇLENEN YÜK

Türkiye limanlarında elleçlenen yüklerin 2009 yılından bu yana gelişimi incelendiğinde belirli bir hacim üzerinde işlem yapıldığı ve bu hacimde yıllar içerisinde artış yaşandığı gözlemlenmektedir. 2009 yılında elleçlenen toplam hacim 4.404.442 TEU iken 2018 yıl sonunda bu hacim bir kattan fazla artış göstererek 10.843.998 TEU olarak gerçekleşti. TEU bazındaki artış, ton bazında elleçlenen yük miktarına aynı oranda yansımamakla beraber 2009 yılında 309.436.706 ton olan yük elleçleme hacmi 2018 yıl sonunda 460.153.560 ton olarak gerçekleşti.

Kabotaj taşımaları hariç Türkiye limanlarında elleçlenen ton bazında yüklerin içerisinde transit yüklerin gelişimi incelendiğinde 2009 yılında elleçlenen yüklerin %21 oranında transit yüklerden oluştuğu görülmekte iken yıllar içerisinde bu oran azalmakta, 2014 yılında %14,7'ye kadar düşmekte, 2018 yılında %17,8 olmakta 2019 yılının Eylül ayına kadar olan dönemde ise %17,7 olarak gerçekleştiği görülmektedir. TEU bazında transit yüklerin oranı 2009 yılında %1 bile değilken 2014 yılında %9,6 ve 2018 yılında %15'tir. 2019 yılının Eylül ayına kadar olan dönemde ise TEU bazında Türkiye limanlarında elleçlenen transit yüklerin oranı %15,6'dır.

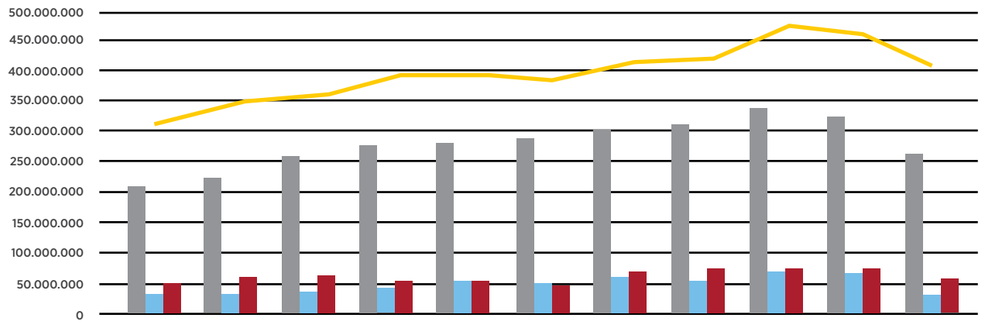
TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 Eylül
İthalat ve İhracat	4.249.875	4.660.891	5.461.078	5.821.683	6.365.622	7.069.819	6.848.854	7.150.890	7.842.079	8.419.153	6.745.175
Kabotaj	142.025	208.325	305.256	472.345	544.496	527.065	606.064	738.312	935.521	935.661	570.504
Transit	12.542	874.239	757.171	898.368	989.816	754.238	691.481	872.772	1.232.937	1.489.184	1.249.631
Toplam Hacim	4.404.442	5.743.455	6.523.506	7.192.396	7.899.933	8.351.122	8.146.398	8.761.974	10.010.536	10.843.998	8.565.309

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük*



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 Eylül
İthalat ve İhracat	213.632.353	246.522.116	255.323.090	283.782.414	277.335.605	283.316.220	300.478.930	309.937.639	347.348.092	328.969.455	260.078.850
Kabotaj	37.791.767	37.991.041	43.644.483	46.919.387	53.937.938	50.731.578	52.472.668	53.300.216	60.396.079	59.555.845	41.553.256
Transit	58.012.586	64.122.710	64.379.150	56.724.431	53.657.215	49.072.821	63.085.097	66.963.307	63.429.725	71.628.260	55.946.760
Toplam Hacim	309.436.706	348.635.867	363.346.723	387.426.232	384.930.758	383.120.619	416.036.695	430.201.162	471.173.896	460.153.560	357.578.866

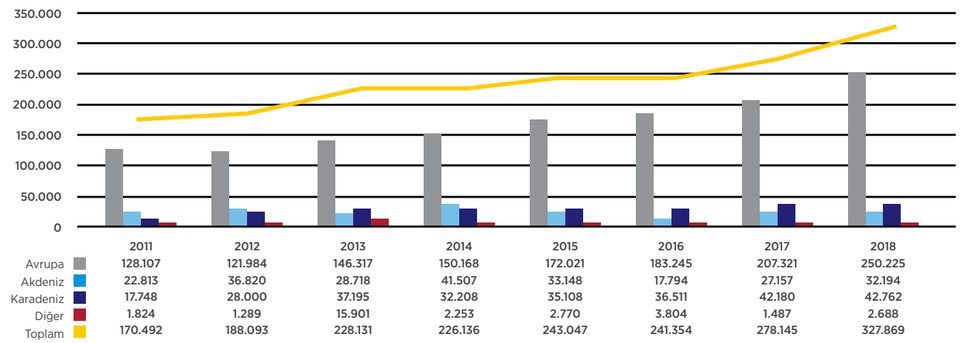
*Ton bazında elleçlenen yüke ait veriler TEU bazında elleçlenen yüklerin ve konteyner ile taşınmayan yüklerin toplam ağırlığından oluşmaktadır.

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

RO-RO İLE TAŞINAN ÇEKİCİ, TREYLER VE VAGON ADETLERİ

Düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden ve Türkiye'ye gelen çekici, treyler ve vagon adetleri özellikle Avrupa yönünde artış göstermekte olup Karadeniz ve Akdeniz üzerindeki limanlar arası yapılan taşımacılık sayıları benzer oranda artış göstermemektedir. 2009 yılında Ro-Ro ile giden toplam araç sayısı 170.492 iken 2018 yılında Ro-Ro ile giden araç sayısı yaklaşık %92 artış gösterdi ve 327.869 oldu. Aynı dönemde Avrupa yönünde giden araç sayısında yaklaşık %95 artış oldu.

Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Avrupa	128.107	121.984	146.317	150.168	172.021	183.245	207.321	250.225
Akdeniz	22.813	36.820	28.718	41.507	33.148	17.794	27.157	32.194
Karadeniz	17.748	28.000	37.195	32.208	35.108	36.511	42.180	42.762
Diğer	1.824	1.289	15.901	2.253	2.770	3.804	1.487	2.688
Toplam	170.492	188.093	228.131	226.136	243.047	241.354	278.145	327.869

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

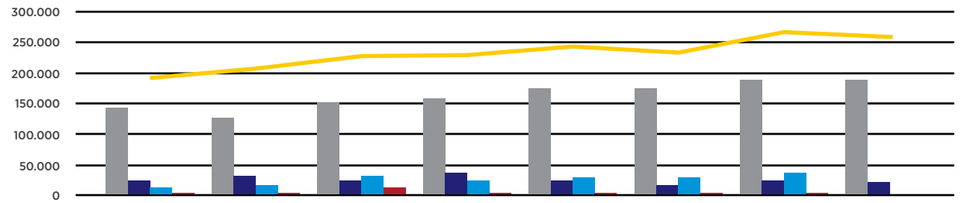
2009 yılında Ro-Ro ile giden toplam araç sayısı 170.492 iken 2018 yılında Ro-Ro ile giden araç sayısı yaklaşık %92 artış gösterdi ve 327.869 oldu.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Ro-Ro ile Türkiye'ye gelen araç sayısı, Ro-Ro ile Türkiye'den giden araç sayısındaki artış paralelinde bir gelişim göstermekten uzaktır.

Ro-Ro ile Türkiye'ye gelen araç sayısı, Ro-Ro ile Türkiye'den giden araç sayısındaki artış paralelinde bir gelişim göstermekten uzaktır. 2011 yılı ile kıyaslandığında Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı sadece %30 artış gösterdi ve 2018 yılında Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı 191.957 oldu. Aynı dönemde en fazla gelişimi Akdeniz limanlarından Ro-Ro ile gelen araçlar gösterdi: 2011 yılında 17.698 araç Ro-Ro ile Türkiye'ye gelirken 2017 yılında yaklaşık %135 artış ile 41.676, 2018 yılında ise 2011 yılına kıyasla %112 artış ile 37.478 araç Türkiye'ye Akdeniz limanlarından Ro-Ro ile geldi.

Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Avrupa	147.604	136.950	150.719	159.336	175.920	175.656	193.172	191.957
Karadeniz	25.717	37.264	25.812	40.845	30.124	19.019	28.681	25.387
Akdeniz	17.698	26.969	35.822	31.464	34.199	35.080	41.676	37.478
Diğer	1.447	1.036	13.246	1.193	728	1.241	627	869
Toplam	192.466	202.219	225.599	232.838	240.971	230.996	264.156	255.691

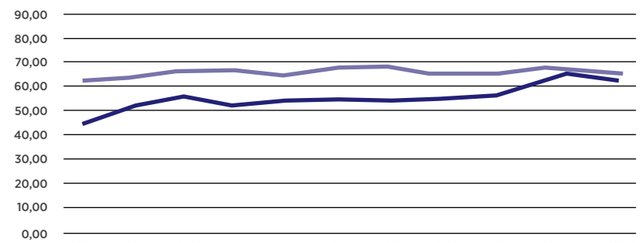
Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Akdeniz taşımaları ile Mersin-Magusa, Taşucu-Girne, Taşucu-Tripoli, Mersin-Girne, İskenderun-Dhuba ve Mersin-Haifa; Karadeniz taşımaları ile Haydarpaşa-Ilyichevsky, Zonguldak-Ilyichesvky, Karasu-Ilyichevsky, Samsun Tuapse ve Samsun-Novorrossiysk; Avrupa taşımaları ile Tuzla-Trieste, Çeşme-Trieste, Tuzla-Toulon, Mersin-Trieste, Yalova-Trieste, Çeşme-Sete, Çeşme-Chios, Ambarlı-Trieste, Tuzla-Bari, Tuzla-Sete, Yalova-Bari, Yalova-Sete, İzmir-Zeebrugge ve Tuzla-Patras arası yapılan taşımalar kastedilmekte olup bahsedilen merkezler arası Türkiye'den ve Türkiye'ye düzenli Ro-Ro seferleri düzenlenmektedir.

TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri değer bazında büyük değişimler göstermemektedir. İthalatta 2009 yılında değer bazında %61,24 olan denizyolu payı, incelenen dönem içerisinde %60'larda seyrederek, 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda %64,86 oldu. Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu 2009 yılında %47,04 oranında paya sahip iken, 2018 yılında incelenen döneme ait en yüksek değer olan %63,31'e ulaştı. 2019 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise denizyolunun değer bazında ihracat taşımalarında payı %62,42 olarak gerçekleşti. 2015 yılı sonrası denizyolunda ithalat ve ihracat taşımalarının değer bazında payı birbirleri ile oransal olarak yakınlaşma eğilimi içerisindedir.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (3. Çeyrek)
İthalat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	61,25	62,16	65,85	66,31	65,28	69,11	69,14	67,22	65,10	67,09	64,87
İhracat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	47,05	51,41	55,05	51,57	55,10	55,11	54,64	55,39	58,99	63,31	62,42

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2009 ve 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri değer bazında büyük değişimler göstermemektedir.

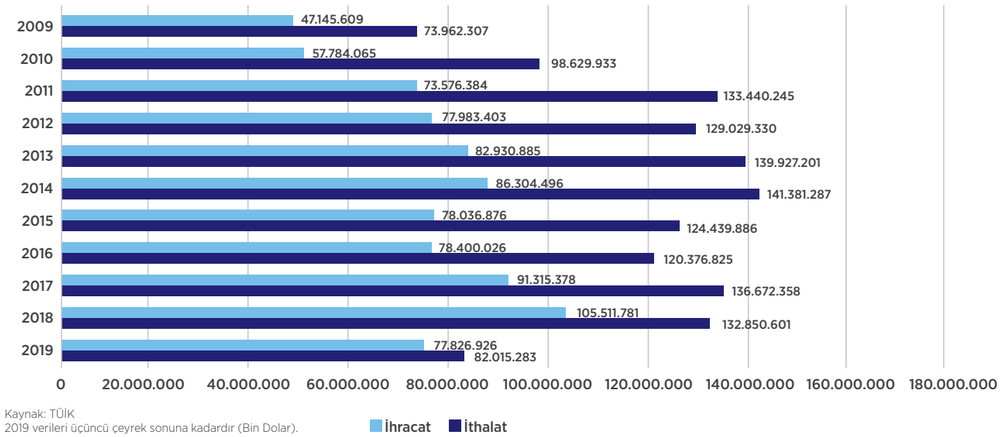
DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin toplam değeri 2015 yılı harici sürekli artış göstermektedir. 2009 yılında 47,145,609,000 ABD Doları tutarındaki denizyolu ihracat yükünün değeri 2018 yılında 2009 yılına kıyasla yaklaşık %123 artış gösterdi ve 105,511,781,000 ABD Doları oldu.

Denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri ihracat yüklerinin toplam değerinden incelenen tüm yıllarda fazladır.

Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri 2009 yılında 73,962,307,000 ABD Doları iken 2018 yılının sonunda 2009 yılına kıyasla yaklaşık %80 artış gösterdi ve 132,850,601,000 ABD Doları oldu.

Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

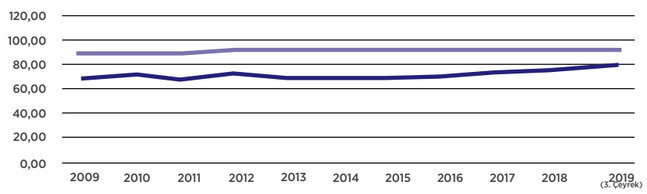


Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

Türkiye için denizyolu taşımacılığının önemli rolü, dış ticarette ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı göz önüne alındığında daha net anlaşılabilmektedir. 2009 ve 2019 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 %95'tir.

Aynı süre zarfında ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı önemli gelişim göstermektedir. 2009 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı %71,75 iken 2018 yılı sonunda payı %78,25'e yükseldi. 2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaştı ve %80,15 oldu.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



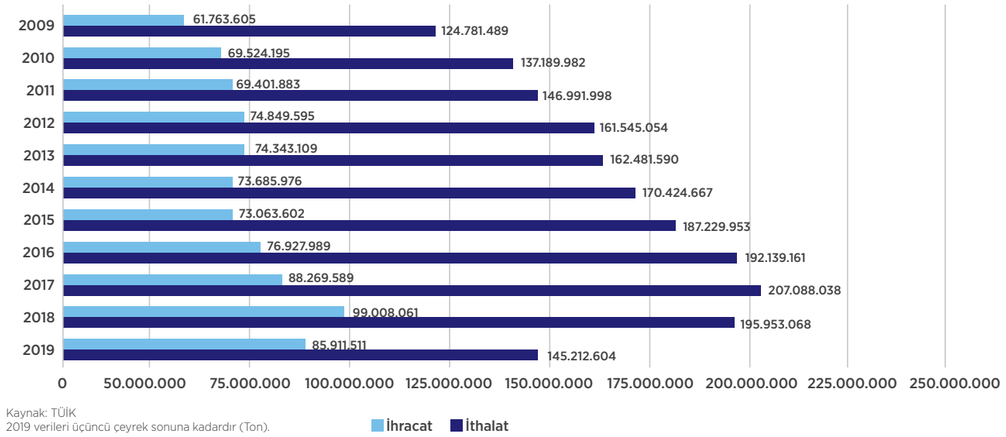
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (3. Çeyrek)
İthalat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	94,75	94,07	94,75	95,38	95,27	95,60	95,76	95,78	95,56	95,48	95,53
İhracat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	71,75	74,01	73,84	75,83	74,38	74,41	73,69	74,19	76,49	78,25	80,15

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2018 yılı hariç olmak üzere incelenen döneme ait tüm yıllarda ithalat taşımalarında denizyolu ile taşınan yüklerin ağırlığı artış göstermektedir.

Denizyolu ile Türkiye'den ihracatı yapılan yüklerin ağırlığında, ithalat yüklerinin ağırlığındaki artış seviyesine ulaşan oranlarda artış bulunmamaktadır. 2009 yılında 61.763.605 ton yük denizyolu ile Türkiye'den ihraç edilirken 2018 yılında ihracat yüklerinin ağırlığı yaklaşık %60 artış göstererek 99.008.061 ton oldu.

Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK
2019 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Ton).

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI: İLK 5 ÜLKE

2019 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin denizyolu ile ihracatını yaptığı yüklerin değer bazında sıralamasında yer alan ilk 5 ülkenin tümü Avrupa'dadır. İhracat yüklerinin ağırlık bazında sıralamasında ise değer bazında ilk 5 ülke arasında yer almayan ABD ilk sıradadır. İtalya ve İspanya ihracatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer almakta olup ağırlık bazında Çin ihracatta beşinci ülkedir.

Denizyolu ithalat taşımalarında ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer almayan Çin, değer bazında ithalat taşımalarında birinci ülkedir. Rusya ve ABD ithalatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5'te yer alan ülkelerdir.

İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	İngiltere	ABD
2	İtalya	İtalya
3	Almanya	İspanya
4	İspanya	İsrail
5	Fransa	Çin

İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Çin	Rusya
2	Rusya	Gizli Ülke*
3	Almanya	Kolombiya
4	ABD	ABD
5	İtalya	Brezilya

*TÜİK'ten edinilen verilerde yer alan Gizli Ülke, ağırlık bazında Türkiye'nin denizyolu ithalatında ikinci sıradadır.

2019'A
UTİKAD PENCERESİNDEN BİR BAKIŞ

● Taslak metninin yayınlandığı 2017 yılı Aralık ayından yürürlüğe girdiği tarih olan 1 Temmuz 2019 tarihine kadar Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği, lojistik sektörünün ana gündem maddelerinden biri oldu. UTİKAD, yönetmeliğin taslak metninin yayınlandığı ilk günden beri yetki belgesi ücretinin olmaması gerektiğini, eğer ki yetki belgesinin ücretsiz olması mümkün değil ise ücretinin sembolik tutarlarda belirlenmesini kamu idareleri ile ilgili tüm platformlarda dile getirdi. Taslak yönetmelikte 200.000 TL olarak belirlenen TİO Yetki Belgesi ücreti, yönetmelik yürürlüğe girdiğinde 150.000 TL olarak belirlendi. Yönetmelik, farklı taşıma modlarının dağınık mevzuat altında düzenlenmesi uygulamasına taşıma işleri organizatörlüğü çerçevesinde kısmen de olsa bir düzen getirmeyi amaçlasa da sektöre düzen getirme amacının yüksek yetki belgesi ücretleri uygulaması karşısında göstereceği başarı, orta vadede gözlemlenebilecek. Lojistik sektörüne girişin finansal gereklilikler ile sınanması, ya da başka bir deyiş ile, pazara girişi zorlaştırıcı etkenlerin kamu idaresinin iradesi neticesinde oluşturulması uygulaması, piyasa ekonomisi dengelerini zorlamakta ve şüphesiz ki malların fiyatlandırılmasında önemli yer tutan lojistik maliyetlerin azaltılması politikası ile çelişmektedir.

● Uluslararası taşımacılık işinin ayrılmaz bir parçası olan yük teslim süreci ve yük teslim belgesine yönelik eksik bilgi ve yanlış yorumlamadan kaynaklanan bilgi kirliğinin giderilmesi, 2019 yılında da sektörün çatı kuruluşu UTİKAD'ın üstlendiği önemli görevlerden biri oldu. UTİKAD'ın yük teslim belgesi üzerine sürdürülen tartışmalarda üzerinde hassasiyetle durduğu en önemli nokta, uluslararası taşımacılıktaki "yük teslim" sürecinin tüm dünyada olduğu gibi, uluslararası taşımacılık konvansiyonlarının öngördüğü doğrultuda Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmiş olan maddelere göre uygulanmaya devam edilmesidir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1228. ve 1236. maddeleri ile yasal bir belge statüsünü taşıyan yük teslim belgesi, yanlış yorumlamadan kaynaklanan sebeplerle gümrük idaresinin ve mevzuatının yetki ve sorumluluk alanında olan bir belge olarak değerlendirildi ve bunun sonucunda 2019 yılının Temmuz ayında Ambarlı Gümrük Müdürlüğü tarafından antrepo ve geçici depolama yerlerine iletilen yazıda, Gümrük Yönetmeliği'nin 130/1 maddesi doğrultusunda, yükümlülerce ibraz edilen konşimentolara istinaden eşyaların yükümlülere teslimi konusunda gerekli özenin gösterilmesi talep edildi. UTİKAD tarafından Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'ne gönderilen yazıda konşimentonun taşıyan dışında, gümrük idaresi veya taşıyanın ifa yardımcısı konumundaki liman işletmesi/antrepo/geçici depolama yerleri gibi kurumlara ibraz edilerek teslim alınabilmesinin Türk mevzuatına uygun olmadığı belirtildi ve Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'nün 10 Temmuz 2019 tarihli yazısına istinaden, taşıyanın onayı olmaksızın mal tesliminin yapılmaya başlanmasının pek çok hukuki sorun doğuracağı aktarıldı. UTİKAD yazısına 2019 yılının Eylül ayında İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü tarafından verilen cevapta konşimentonun taşıyana ibraz edilmesi işleminin Gümrük Yönetmeliği'nin 130/1 maddesi hükmü kapsamı dışında olduğu ve konunun firmalar arasındaki ticari işlemleri kapsadığı belirtilerek konşimentonun taşıyana geri ibrazının alıcı ile taşıyan firmalar arasındaki özel hukuk alanına giren ticari bir işlem olduğu ve gümrük idaresiyle geçici depolama yeri işletmelerinin bu sürece taraf olmaması sebebiyle alıcı tarafından konşimentonun gümrük yetkililerine veya ifa yardımcısı konumundaki geçici depolama yerleri ile antrepo işletmelerine ibraz edilerek yükün teslim alınmasının mümkün olmadığının altı çizilmiş oldu.

2017 yılının sonuna doğru alevlendirilmeye çalışılan yük teslim belgesi/ordino tartışmasının ilk gününden beri UTİKAD'ın duruşu birkaç prensip çerçevesinde şekillenmektedir. Bunlardan birincisi, yük teslim belgesinin yasal bir belge oluşudur. Buna ek olarak UTİKAD, fahiş fiyatlandırmanın karşısındadır. Kamu idaresi, özel sektörün serbest piyasa koşullarında belirlenen ticaretine ilişkin hizmet bedellerine müdahale etmemelidir.

● Dünya Ticaret Örgütü'nün küresel ticareti engelleyen alanların iyileştirilmesi ve dış ticaretin daha elverişli bir ortamda yapılması amacıyla uygulamaya aldığı Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nı Türkiye 16 Mart 2016 tarihinde kabul etti. Anlaşmanın 23. maddesi doğrultusunda anlaşmaya taraf ülkeler hem iç koordinasyonu hem de anlaşmanın hükümlerinin uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla bir ticaretin kolaylaştırılması ulusal komitesi tesis etmek ve idame ettirmekte yükümlüdür. Bu kapsamda 2019 yılının Nisan ayında yayınlanan Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında gerçekleştirilen çalışmalar yeniden yapılandırılarak UTİKAD'ın da üyesi olarak yer aldığı Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi (TKKK) kuruldu. Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında önceki dönem çalışmalarda da yer alan UTİKAD, Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi'nin Altyapı ve Lojistik Çalışma Grubu Eş Başkanlığı seviyesinde UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi, Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Berna Akyıldız ile TKKK kapsamındaki çalışmalarını sürdürmektedir.

● 2014 yılında UTİKAD tarafından İstanbul'da Lojistik'te Sürdürülebilir Büyüme temasıyla düzenlenen FIATA Dünya Kongresi sonrasında UTİKAD'ın girişim ve katkılarıyla FIATA bünyesinde kurulan Sürdürülebilir Lojistik Çalışma Grubu Başkanlığı'nı UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur 1-5 Ekim 2019 tarihlerinde Güney Afrika'nın Cape Town kentinde düzenlenen 2019 FIATA Dünya Kongresi'nde devraldı. UTİKAD'ın sadece "çevreci" bir bakışla değil, sürdürülebilirliğin daha geniş bir perspektifle ele alınması gerektiğine yönelik yaklaşımı sonucu geliştirilen Sürdürülebilir Lojistik Sertifikası gibi ürünler ile birlikte FIATA Sürdürülebilir Lojistik Çalışma Grubu'nun ortaya koyacağı çalışmalar da UTİKAD'ın sürdürülebilirlik yaklaşımını küresel seviyeye taşımaya yardımcı olacaktır.

● Küresel arenada büyüyen e-ticaret pazarında Türkiye'nin e-ihracat potansiyelinin ortaya çıkarılması ve yaşanılan sorunların belirlenmesi amacıyla UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Nil Tunaşar başkanlığında kurulan E-Ticaret Odak Grubu'nun yaptığı çalışmaların sonucunda 2019 yılının Şubat ayında Türkiye'de E-Ticaret ve E-İhracat- Gelişim Potansiyeli ve Lojistik Süreçler Raporu yayınlandı. UTİKAD'ın e-ticarete ilişkin yaptığı etkin çalışmaların bir yansıması da UTİKAD'ın 2019 yılının Kasım ayında TOBB Türkiye E-ticaret Meclisi'ne davet edilmesi oldu. UTİKAD, TOBB Türkiye E-ticaret Meclisi'nde UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Nil Tunaşar ve UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur tarafından temsil edilmektedir.

UTİKAD'ın mevcut çalışma gruplarının haricinde belirli amaçlar için kurulan odak grupları önümüzdeki dönemlerde faaliyetlerini sürdürmeye devam edecek. UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Nil Tunaşar başkanlığında kurulan İnovasyon Odak Grubu ortaya koyacağı çalışmalar ile UTİKAD üyelerinin sürdürülebilir büyüme ve gelişimine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Berna Akyıldız başkanlığında kurulan Transit Taşımacılık Odak Grubu tarafından Türkiye'nin transit taşımacılık merkezi haline getirilmesi amacıyla çalışmalara başlandı ve iyi uygulamaların yerinde görülebilmesi amacıyla yapılacak saha ziyaretlerinden ilki Dubai'ye gerçekleştirildi.

● Türkiye İhracatçılar Birliği'ne bağlı İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği bünyesinde 2018 yılında kurulan Hizmet İhracatçıları Birliği, hizmet ihracatı stratejisi konusunda koordinasyonu sağlamayı amaçlamakta olup UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener UTİKAD Hizmet İhracatçıları Birliği Denetim Kurulu üyesidir. UTİKAD Hizmet İhracatçıları Birliği Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri Komitesi'nde çalışmalarını 2019 yılında da devam ettirdi.

● 2017 yılında Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu tarafından hazırlanan ve tasfiye işlemlerine ilişkin karşılaşılan durumlara göre atılabilecek adımlar ve gerekli açıklamaları içeren Tasfiye İşlemleri El Kitabı, 2018 yılında Denizyolu Çalışma Grubu tarafından hazırlanan ve denizyoluyla yapılan ithalat taşımalarında alıcıları tarafından teslim alınmayan ve çekilmeyen yükler için taşıma işleri organizatörü firmaların süreci takip edebilmelerini sağlamak amacıyla tavsiye niteliğindeki adımlardan ve örneklerden oluşan Çekilmeyen Yük Prosedürü UTİKAD üyelerinin kullanımına sunuldu.

UTİKAD, üyelerinin operasyonel süreçlerde karşılaştıkları sorunların giderilmesi amacıyla 2019 yılında Denizyolu Çalışma Grubu'nun ortaya koyduğu çalışmalar neticesinde Konteynerlerin Kalitesi başlıklı iyi uygulama rehberini yayınladı.

● UTİKAD Demiryolu ve İntermodal Çalışma Grubu 2019 yılında başlattığı "Türkiye Sınırları İçerisinde Karayolundan Demiryoluna Aktarılabilecek Yük Miktarının Belirlenmesi, Demiryolu ve İntermodal Taşımalarının Artırılması" projesi ile Türkiye'de kara üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık modları arasında bir denge oluşturulması, uluslararası karayolu taşımacılığındaki araç trafiğinin azaltılması ve karayolu ile taşınan yükün bir kısmının demiryoluna aktarılarak demiryolunun uluslararası taşımacılıktaki payının artırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi amaçlamaktadır.

Proje kapsamında aşağıdaki konular incelenmektedir:

- Karayolu taşımacılığı verileri ve sınır kapısı geçişleri sayıları,
- Türkiye'de yük için önemli merkezlerin sınır kapılarına karayolu ve demiryolu ile uzaklıkları,
- Karayolu ve demiryolu ile yapılan taşımacılık faaliyetlerinin maliyetleri,
- Demiryolu taşımacılığının payının artırılması ile sağlanacak kazanımlar.

● UTİKAD 2019 yılında MEB İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ile "Okul-Sanayi İş Birliği İstanbul Modeli" protokolünü imzaladı. UTİKAD'ın Türkiye'de lojistik kültürün geliştirilmesi ve akademik eğitimin desteklenmesi hedefi doğrultusunda imzalanan protokol ile İstanbul ilinde mesleki ve teknik eğitim okullarının eğitsel, sosyal ve ekonomik gereksinimlerinin giderilmesi ile sektörde ihtiyaç duyulan nitelikli iş gücünün en üst düzeyde sağlanması amaçlanıyor.

● 2018 yılında Geleceğin Lojistiği teması ile birincisi düzenlenen UTİKAD Zirve'nin ikincisi 2019 yılında İleri'ye Dönüşüm teması ile düzenlendi. Lojistik sektörünün geleceğine ışık tutmayı amaçlayan zirve, lojistik sektörü temsilcileri ve tedarik zinciri yöneticilerinden büyük ilgi gördü. Zirvede dijitalleşmeden ekonomiye, teknolojiden çevreye kadar alanında yetkin isimler ve sektör liderleri, tüm gün boyunca deneyimlerini ve öngörülerini katılımcılarla paylaştı.

KAYNAKÇA

Avrupa Birliği Resmi Gazetesi. (2006). L143/2. Euro-Mediterranean Agreement establishing an Association between the European Community and its Member States, of the one part, and the Republic of Lebanon, of the other part. https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/euro_mediterranean_agreement_en.pdf, (31 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü. (2019). Guidance Note: Withdrawal Of The United Kingdom and Aspects Of Excise In Relation To Movement Of Goods Ongoing on the Withdrawal Date. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/guidance-excise-ongoing-movements_en.pdf, (30 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü. (2019). Guidance Note: Withdrawal of the United Kingdom and Customs Related Matters in Case of No Deal. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/guidance-customs-procedures_en.pdf, (30 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

BBC News. (2019). What is a 'no-deal Brexit'?. https://www.bbc.com/news/uk-politics-48511379, (31 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Belt and Road News. (2019). Tariffs and Trade Wars Won't Dent China. https://www.beltandroad.news/2019/08/23/tariffs-trade-wars-wont-dent-china/,

Czapnik, B. ve Saeed, M. (2016). Trade Facilitation: Making Trade More Efficient. (Ed. Anita Prakash), Asia–Europe Connectivity Vision 2025 Challenges and Opportunities. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. (s. 97-107). http://www.eria.org/Asia_Europe_Connectivity_Vision_2025.pdf, (15 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Çetin, B., Barış S., ve Saroğlu S. (2011). Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. Cilt 1, Sayı: 1. s. 123- 150. http://iibfdergi.karatekin.edu.tr/Makaleler/152046497_T%c3%bcrkiye%e2%80%99de%20Karayollar%c4%b1n%c4%b1n%20Geli%c5%9fimine%20Tarihsel%20Bir%20Bak%c4%b1%c5%9f.pdf (1 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Değer, O., ve Demir, M. (2015). Reel Efektif Döviz Kuru ve Dış Ticaret Hacmi Arasındaki Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği. Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar. Cilt 52, Sayı: 604. (s. 7-21). http://www.ekonomikyorumlar.com.tr/files/articles/152820006140_1.pdf, (25 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Die Bundesregierung. Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030. https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975202/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1, (28 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Dünya Ticaret Örgütü İnternet Sitesi. (Tarihsiz). Trade facilitation — Cutting "red tape" at the border. https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm, (14 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Erdal M., Güvenler A., Sandalcı K. (2009). Uluslararası Demiryolu Eşya Taşımacılığı. İstanbul: UTİKAD.

Gov.uk. (2019). UK and Lebanon sign trade continuity agreement, https://www.gov.uk/government/news/uk-and-lebanon-sign-trade-continuity-agreement, (31 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

İGA: İstanbul Havalimanı İnternet Sitesi. (Tarihsiz). Cargo and Logistics Center. https://igairport.com/en/istanbul-airport/cargo-and-logistics-center, (25 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Kachkachishvili, David. (2019). Türkiye 17 yılda 145 milyar dolara yaklaşan altyapı yatırımı yaptı, Anadolu Ajansı. https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/turkiye-17-yilda-145-milyar-dolara-yaklasan-altyapi-yatirimi-yapti/1623027, (1 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Kapluhan, Erol. (2014). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi. Cilt 7. Sayı: 1. s: 426-439. http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt7/sayi33_pdf/3cografya/kapluhan_erol.pdf, (2 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

The Moscow Times. (2019). Ice on Russia's Northern Sea Route Has Disappeared, Opening Up Arctic Shipping Lanes. https://www.themoscowtimes.com/2019/08/29/ice-on-russias-northern-sea-route-has-disappeared-opening-up-arctic-shipping-lanes-a67067, (2 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). On Birinci Kalkınma Planı. http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf, (25 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı. Ankara. http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf, (25 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2017). Bütçe 2018 Sunumu. https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-sunum-konusmalari/3277118eba54fdd.pdf, (25 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018. https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-raporlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2018.pdf, (30 Eylül 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü. (2019). Türkiye Lojistik Master Planı Danışmanlık Hizmetleri – TLMP Yönetici Özeti. https://ddgm.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler-ve-raporlar/turkiye-lojistik-master-plani-yonetici-ozeti-2019.pdf, (22 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi. Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu. https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIlYolEnvanter/YillaraGoreDevletVeIlYollari.pdf, (5 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. (Tarihsiz). Yol Ağı Bilgileri. https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx, (5 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2019). Faaliyet Raporu. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2018.pdf, (25 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi. (Tarihsiz). Tarihçe. http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce, (14 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2019). Faaliyet Raporu 2018.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2019). Demiryolu Sektör Raporu. http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2018sektorrapor.pdf, (30 Eylül 2019 tarihinde erişilmiştir.)

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (Tarihsiz). 2010 Faaliyet Raporu. http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf, (14 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

KAYNAKÇA

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. (Tarihsiz). Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017-2021. https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2017-2021).pdf, (30 Eylül 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Transparency Market Research. (2019). Globalization to Drive Global Logistics Market, notes TMR [Temmuz 2019 Basın Bülteni]. https://www.transparencymarketresearch.com/pressrelease/logistics-market.htm, (2 Eylül 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Türk Hava Yolları. (2019). Uçuş Ağı Raporu. https://turkishairlines.ssl.cdn.sdlmedia.com/637048353438891860SU.pdf, (25 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

UNCTAD. (2019). Review of Maritime Transport. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf, (4 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

United States Environmental Protection Agency. (Tarihsiz). Global Emissions by Economic Sector. https://www.epa.gov/ghgemissions/global-greenhouse-gas-emissions-data, (2 Ekim 2019 tarihinde erişilmiştir.)

Ward, Matthew. (2019). Statistics on UK-EU Trade, House of Commons Library Briefing Paper Number: 7851. https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/CBP-7851, (14 Kasım 2019 tarihinde erişilmiştir.)

NOTLAR:

- Bu raporun temel odak noktası Türkiye'nin uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetleridir.
- Bu çalışma istatistiki verilerin incelenmesi temelinde hazırlanmış, istatistiki veriler çerçevesinde taşıma modlarının durumunun incelenmesi amaçlanmıştır. Bu sebeple taşıma modlarının gelişiminin incelenmesi için 2009 yılından itibaren 10 tam yıl ve 2019 yılına ait üçüncü çeyrek verileri sunularak incelenmiştir.
- İstatistiki verilerin kaynağı TÜİK'tir.
- TÜİK'ten elde edilen mal bedellerinde ithalatta CIF, ihracatta FOB bedeli esas alınmaktadır.
- TÜİK, ithalat ve ihracat taşıması yapılan ülkeleri, gümrük beyannamesinde yer alan ülke bilgisini esas alarak belirlemektedir.
- Bu çalışma 4 taşıma modu temelinde hazırlanmıştır. Denizyolu ile taşıması yapılan treyler veya demiryolu vagonlarına ilişkin taşıma verileri denizyolu başlığı altında incelenmekte olup takip eden çalışmalarda bu kırılımların da ayrıca incelenmesi amaçlanmaktadır.
- Sorumluluk Reddi: Bu raporda yer alan içerik yalnızca bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Bu raporda yer alan bilgilerin doğru ve güncel olması için azami dikkat ve özen gösterilmiş olsa da içerikteki bilgilerin eksiksizliği, güncelliği, doğruluğu ve bu içeriğe güvenilerek alınmış kararlar hakkında herhangi bir mesuliyet kabul edilmemektedir.

utikad rapor

utikad

utikad

LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2019

utikad
rapor