

LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU 2023



Hazırlayan: UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2023

İçindekiler

Başkanın Önsözü	5
Yönetici Özeti	6
Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü	12
Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış	43
Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı	75
Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı	101
Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı	126
Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı	146
Kaynakça ve Notlar	167

Şekil Listesi

Grafikler:

- Grafik 1 - AB'nin Rusya ile Mal Ticareti (Milyar Euro)
Grafik 2 - AB'nin Rusya ile Mal Ticareti (%)
Grafik 3 - Savaşın Gıda Fiyatlarına Etkisi
Grafik 4 - Orta Koridor Boyunca Konteyner Trafikinin Dinamikleri, Bin TEU
Grafik 5 - Süveyş Kanalı, Ümit Burnu ve Bab El-Mendebe Boğazı Trafik Hacmi
Grafik 6 - Süveyş Kanalı Günlük Geçiş Trafik
Grafik 7 - Panama Kanalı'ndan Geçen Gemi Sayısı
Grafik 8 - Küresel Konteyner Navlun Oranı Endeksi
Grafik 9 - Baltık Borsası Havayolu Taşımacılığı Endeksi
Grafik 10 - Küresel Dijital Lojistik Pazarı (2021-2030) ABD Doları
Grafik 11 - Üretim Yöntemine Göre GSYH Hesabında Sektörlerin Payları, Cari Fiyatlarla, 2022 - 2023
Grafik 12 - Yıl Bazında GSYH Büyüme Oranları
Grafik 13 - Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)
Grafik 14 - Hizmet İhracatı, İthalatı ve Denge (2023)
Grafik 15 - Hizmet Ticaretinin Hizmet Türlerine Göre Dağılımı, 2023
Grafik 16 - En Çok Hizmet Ticareti Yapılan Üç Ülke, 2022-2023
Grafik 17 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı – 2023
Grafik 18 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı – 2022
Grafik 19 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2023
Grafik 20 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2022
Grafik 21 - Türkiye'nin 2023 Yılı İhracatında İlk 5 Fasil
Grafik 22 - Türkiye'nin 2023 Yılı İthalatında İlk 5 Fasil
Grafik 23 - Ülke Gruplarına Göre 2023 Yıl Sonu İhracatı
Grafik 24 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İhracatı
Grafik 25 - Ülke Gruplarına Göre 2023 Yıl Sonu İthalatı
Grafik 26 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İthalatı
Grafik 27 - Gümrük İdarelerine Göre Toplam Giriş-Çıkış Yapan Araç Sayıları
Grafik 28 - Ödemeler Yöntemlerinin Payı
Grafik 29 - E-Ticaret Hacmi İçinde Sektörlerin Payı (2023, milyar TL)
Grafik 30 - Elektrikli-Sinyalli (HT+Konvansiyonel) Hat Uzunluğu (Km)
Grafik 31 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 32 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
Grafik 33 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 34 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
Grafik 35 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
Grafik 36 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
Grafik 37 - Türkiye'de Karayolu Uzunluğu
Grafik 38 - Yıllar İtibarıyla Kamyon* Sayısı
Grafik 39 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 40 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Grafik 41 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 42 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Grafik 43 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 44 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 45 - Türkiye Genel Havalimanları Kargo Trafik
Grafik 46 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
Grafik 47 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
Grafik 48 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)
Grafik 49 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu
Grafik 50 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu
Grafik 51 - Türkiye'de Uçak Trafik
Grafik 52 - 2023 Yılında Türkiye'de Uçak Trafik
Grafik 53 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 54 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
Grafik 55 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 56 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
Grafik 57 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 58 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 59 - Liman Başkanlıkları Bazında Yük Elleçleme Dağılımı (%)
Grafik 60 - Türk Deniz Ticaret Filosu
Grafik 61 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
Grafik 62 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük*
Grafik 63 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı
Grafik 64 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı
Grafik 65 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 66 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
Grafik 67 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 68 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
Grafik 69 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı
Grafik 70 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Tablolar:

- Tablo 1 - Hava Taşımacılığı Hacimlerinin Değişimi / Mayıs 2023-Mayıs 2022
Tablo 2 - Havayolu Navlunlarının Değişimi
Tablo 3 - Endüstrilerin, 2050 Düşük Emisyon Yoğunluğu Eşiğine Ulaşmalarını Sağlayan Teknolojileri Ticari Olarak Uygulayabilecekleri Yıl
Tablo 4 - 2023 Yılı Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (TL)
Tablo 5 - Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon Dolar) – 2023
Tablo 6 - Hizmet Türlerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti (Seyahat Hariç) - 2023
Tablo 7 - Ödemeler Dengesinde Taşımacılık Faaliyetleri
Tablo 8 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)
Tablo 9 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Ağırlık Bazında)

Tablo 10 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)
Tablo 11 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı*
Tablo 12 - 2023 Yılında Toplam İthalat Değer Bazında İlk 10 lke (bin ABD Dolar)
Tablo 13 - 2023 Yılında Toplam İhracat Değer Bazında İlk 10 lke (bin ABD Dolar)
Tablo 14 - lkelere Göre Türkiye'den Yapılan Schengen Başvurularının Reddedilme Oranı (2022)
Tablo 15 - Ortak Transit Sistemi Kapsamında Yapılan Taşımalar
Tablo 16 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi
Tablo 17 - Çeken Araç Sayısı (Adet)
Tablo 18 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı
Tablo 19 - Yük Vagonlarının Tonajlarına Göre Dağılımı
Tablo 20 - Çekilen Araçların Faal Durumu
Tablo 21 - Yapımı Tamamlanan Lojistik Merkezler
Tablo 22 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımalar (Net Ton)
Tablo 23 - İhracatta İlk 5 lke (Demiryolu)
Tablo 24 - İthalatta İlk 5 lke (Demiryolu)
Tablo 25 - lkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları
Tablo 26 - İhracatta İlk 5 lke (Karayolu)
Tablo 27 - İthalatta İlk 5 lke (Karayolu)
Tablo 28 - Havayolu şirketleri Uçak Sayıları
Tablo 29 - İhracatta İlk 5 lke (Havayolu)
Tablo 30 - İthalatta İlk 5 lke (Havayolu)
Tablo 31 - En Fazla Konteyner Elleçlenen 10 Liman Başkanlığı
Tablo 32 - 2023 yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den Yapılan Ro-Ro Seferleri
Tablo 33 - İhracatta İlk 5 lke (Denizyolu)
Tablo 34 - İthalatta İlk 5 lke (Denizyolu)

Haritalar:

Harita 1 - Avrupa ve Asya'yı Birbirine Bağlayan Ticaret Koridorları Arasındaki Orta Koridor
Harita 2 - Panama Kanalı'nın Denizyolu Taşımacılığı Akışı
Harita 3 - 2023 Yılında Dünyada şoför Açığı
Harita 4 - En Çok Sınır Ötesi Mal E-Ticareti Yapılan lkeler
Harita 5 - Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Demiryolu Ağı
Harita 6 - Demiryolu Bağlantılı Limanlar
Harita 7 - Türkiye'nin Yük Taşıma Coğrafyası
Harita 8 - Bir Kuşak Bir Yol Projesinin lkemizi İçeren Orta Koridor Haritası
Harita 9 - Bir Kuşak Bir Yol Projesi Haritası
Harita 10 - Trans-Asya Demiryolu Ağı Güney Koridoru (TAR Projesi) Haritası
Harita 11 - TRACECA Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaştırma Koridoru Haritası
Harita 12 - lkemizde İşletmede Olan ve Kurulması Planlanan Lojistik Merkezler
Harita 13 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası
Harita 14 - Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları
Harita 15 - Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi
Harita 16 - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (BSEC)
Harita 17 - Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)
Harita 18 - Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)
Harita 19 - Türkiye Trans-Avrupa Ulaştırması Karayolu Ağı (TEN-T)
Harita 20 - Kara Hudut Kapıları
Harita 21 - Kalkınma Yolu Projesi
Harita 22 - Zengezur Koridoru
Harita 23 - Türkiye: Ulaşımda Kavşak Noktası
Harita 24 - Türkiye'nin Sivil Hava Ulaşımına Aık Havalimanları
Harita 25 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları

Başkanın Önsözü

Değerli Dostlar,

2019 yılından itibaren her yıl sizlerle buluşturduğumuz UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu'muz 2023 yılı versiyonu da sektörümüzün, kamu kurumlarımızın, akademisyenlerimizin, öğrencilerimizin kısacası lojistik sektörüne ilgi duyan herkesin faydalanması için hazırlandı.

İlk yayınlandığı zamandan beri aynı titizlikle ve özenle hazırlanan raporumuzda gerek ulusal gerekse uluslararası kaynaklardan geniş araştırmalar yapılarak 2023 yılında lojistik sektöründe meydana gelen ve öne çıkan olayları derledik. Dünyadaki gelişmelerin, Türkiye'nin dış ticaretinin değerlendirmesinin ardından dört taşıma modunda Türkiye'nin dış ticaretini ve oluşan etkiyi analiz ettik.

Raporumuzda taşıma türlerinin 2023 yılındaki mevzuat değişiklikleri, 2023 yılında taşıma türlerinde öne çıkan gelişmeler ve taşıma modları bazında 2013-2023 yılları arasına ait gelişmelere istatistiki verilerden yararlanılarak yer verildi.

Tüm bu çalışmada amacımız lojistik ve taşımacılık sektörünün ölçülebilir büyüklüklerini değerlendirip karşılaştırmak ve Türkiye'nin uluslararası lojistik faaliyetlerine dair bir kaynak oluşturmaktır.

UTİKAD'ın sektörün ve üyelerinin uluslararası standartlarda ve sürdürülebilir gelişimine katkı sağlamaya yönelik çalışmalarından biri olan Sektör Raporları, UTİKAD'ın lojistik sektörünün çatı kuruluşu ve referans noktası olarak sektörde ne kadar önemli bir konumda olduğunu da öne çıkarmaktadır.

UTİKAD'ın üniversitelerde ders kitabı olarak okutulan kitapları, yayınladığı raporlar ve rehberler, eğitim kurumları ile iş birlikleri ve kendi bünyesinde sürdürdüğü eğitim faaliyetleri gibi lojistik kültürün gelişimine katkı sunan birçok faaliyeti sürdürmeye devam edeceğiz.

Lojistik Sektörü Raporu 2023'ün hazırlanmasında emeği geçen tüm UTİKAD İcra Kurulu üyelerine teşekkür ederim.



Bilgehan Engin
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

Yönetici Özeti

Küresel lojistik sektörü COVID-19 pandemisi sonrasında hızlı bir toparlanmaya girdi. Ancak bu toparlanma evresi pek de uzun sürmedi. 2022 yılının Mart ayında başlayan Rusya – Ukrayna Savaşı ile birlikte küresel lojistik sektöründe yeniden aksamalar yaşandı.

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, küresel piyasalarda gıda fiyatlarında önemli bir artışa neden oldu. Tahıl fiyatları özellikle keskin bir şekilde arttı. Tahıl Koridoru Anlaşması, fiyatların düşürülmesine önemli ölçüde katkıda bulundu. Ancak Rusya, 2023 yılının Temmuz ayında girişimden çekildiğini açıkladığında fiyatlar yeniden yükseldi.

Orta Koridor, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından yoğun ilgi gören Çin'i Avrupa'ya bağlayan çok modlu bir ulaşım koridorudur. Türkiye'deki verimsizlikler ve altyapı boşlukları nedeniyle şu anda Türkiye yerine Karadeniz rotası operatörler tarafından tercih edilmektedir. Rotanın verimliliğini artırmak için 2023 yılının Haziran ayında Azerbaycan, Kazakistan ve Gürcistan arasında üçlü anlaşma imzalandı.

Kızıldeniz krizi 19 Ekim 2023 tarihinde Yemen'deki Husilerin saldırılarıyla başladı. Husiler Kızıldeniz'deki ticaret ve deniz gemilerine hava saldırıları düzenledi. Dünyadaki konteyner trafiğinin %30'u için kritik bir kanal olan Kızıldeniz, benzeri görülmemiş ölçekte bir taşımacılık kriziyle karşı karşıya kaldı. Süveyş Kanalı, hacim olarak küresel deniz ticaretinin %10'unun ve konteynerli ticaret akışlarının %22'sinin geçişine olanak tanıyan küresel bir stratejik su yoludur. Kızıldeniz krizi, enflasyonist baskı ve makroekonomik belirsizlik ortamında uluslararası ticaret, bölgesel istikrar ve ekonomik toparlanma üzerinde önemli bir baskı oluşturmaktadır.

Küresel gemi trafiğinin %6'sının gerçekleştirildiği Panama Kanalı'nda kuraklık sebebiyle önemli sorunlar yaşandı. Orta Amerika'nın en güney ülkesi Panama'da yer alan ve Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan kanalın su seviyesi, yoğun kuraklığa bağlı olarak düştü. Kuraklık yüzünden su seviyesinin düşmesi üzerine kanal yetkilileri kargo gemilerinin taşıdıkları yüklere sınırlamalar getirdi.

İsrail 7 Ekim 2023 tarihinde Filistin'e saldırı başlattı. İsrail ve Filistin arasında devam eden savaş, lojistik sektörünün operasyonlarını aksattı ve hava, deniz ve karayolu gibi farklı ulaşım modlarını etkiledi. Öte yandan insani bir krize yol açan İsrail-Hamas çatışması, elektronik, savunma, sağlık, tarım gibi çeşitli sektörlerin tedarik zincirlerini de etkiledi. Savaşın en hızlı etkilerinden biri dünyanın önde gelen hızlı kargo firmalarının ve havayolu şirketlerinin İsrail'e ve İsrail'den uçuşlarını askıya alması oldu. Savaşın etkilenen bir diğer ulaşım modu deniz taşımacılığıdır. İsrail limanları, özellikle Aşdod Limanı ve Hayfa Limanı hedef oldu. Bu durum deniz operasyonlarında gecikmelere ve tıkanıklığa ayrıca artan güvenlik önlemlerine ve maliyetlere neden oldu. Savaş kara taşımacılığını da etkiledi. İsrail ile Mısır, Ürdün, Lübnan ve

Suriye gibi komşu ülkeleri arasındaki sınır geçişleri güvenlik sebebiyle kapatıldı ve kısıtlandı. Bu durum kamyon ve römorkların bölge genelinde hareketini engelledi.

2022 yılında 109 adet konteyner gemisi Los Angeles ve Long Beach limanlarında yüklerini boşaltma sırası için Kaliforniya kıyılarında beklerken 2023 yılında bu sayı neredeyse sıfıra indi. Liman trafiğinin rahatlaması ve diğer tedarik zinciri darboğazlarının açılması, pandemi sırasında ulaşılan tüm zamanların en yüksek seviyelerinden navlun oranlarında bir çöküşe yol açtı. 2022 yılında ve 2023'ün ilk yarısında, deniz taşımacılığı kapasitesi ve hizmetlerinin arzı, deniz taşımacılığına olan talebi belirleyen küresel ekonomik gelişmelerden etkilendi. Arz ayrıca piyasa duyarlılığı ve beklentileri, navlun oranları, finansal likidite, gemi inşa kapasitesi ve gemi geri dönüşüm faaliyetinden de etkilendi.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) rakamlarına göre, Mayıs ayında hava kargo hizmetlerine olan talep yıllık bazda %5,2 düştü. Düşüşten özellikle etkilenenler, bu baskılar azalsa bile, talebin hala güçlü enflasyonist baskılar nedeniyle azaldığı Avrupa ve Kuzey Amerika'daki taşıyıcılar oldu. Büyük uluslararası hava kargo rotalarının hepsi zor bir dönemden geçmektedir. Kızıldeniz'deki deniz yollarındaki son kesintiler bazı nakliyecilerin hava kargoya yönelmesine neden oldu. Artan talep, ilgili ticaret yollarındaki hava kargo gelirlerinde bir artışa neden oldu.

Avrupa Birliği, 1 Mart 2023'te AB'ye giren malların güvenlik ve emniyet tehditlerine karşı korumayı daha da iyileştirmek amacıyla yeni gelişmiş kargo bilgisi ve risk yönetimi platformu olan İthalat Kontrol Sistemi 2'nin (ICS2) ikinci sürümünü başlattı.

Ocak 2023'te düzenlenen Dünya Ekonomik Forumu Yıllık Toplantısı'nda, lojistik sektörünün net sıfır emisyonla yolculuğunda destek olmak için yeni bir rehber yayınlandı. Davos katılımcıları, şirketlerin lojistik emisyonlarını nasıl daha iyi anlayıp takip edebileceklerine dair ilk bakışı yakaladı. Smart Freight Centre ve Sürdürülebilir Kalkınma Dünya İş Konseyi tarafından yayınlanan rehber, işletmelerin karbonsuzlaştırma stratejilerini uygulamalarına yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Lojistik ve ulaştırma sektörü, küresel karbondioksit (CO2) emisyonlarının üçte birinden biraz fazlasına katkıda bulunmaktadır ve bu da lojistik sektörünü birçok gelişmiş ülkede en fazla emisyon üreten sektör yapmaktadır.

IRU tarafından 2023 yılında Global Truck Driver Shortage Report yayınlandı. Rapora göre küresel kamyon şoförü açığı 2028'e kadar iki katına çıkacak. 36 ülkede incelenen 3 milyondan fazla kamyon şoförü pozisyonu şu anda boş görünmektedir.

Küresel dijital lojistik pazarı büyüklüğünün 2023 yılında 28,13 milyar ABD doları olarak değerlendirildiği tahmin edilmektedir. Pazarın, 2024 yılında 32,44 milyar ABD dolarından 2032 yılına kadar 120,33 milyar ABD dolarına çıkması ve tahmin döneminde %17,8'lik bir bileşik

yıllık büyüme oranına sahip olması öngörülmektedir. Lojistik şirketleri maliyetleri düşürmek ve taşımacılık ve depolamada üretkenliği artırmak için teknolojiye yönelmektedir. Filo yönetimi için gerçek zamanlı taşımacılık, görünürlük planlaması ve telematiği destekleyen araçlar ortalamanın üzerinde benimsenme ve yatırım oranları görmektedir.

On Birinci Kalkınma Planı, 2023-2025 Orta Vadeli Program ve 2023 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programında öngörülen hedefler doğrultusunda hazırlanan 2023 Yılı Yatırım Programında 2023 yılında kamu yatırımlarının sektörlere göre dağılımına bakıldığında en fazla yatırımın Ulaştırma-Haberleşme sektörüne ayrıldığı görülmektedir.

Taşımacılık sektörünün hizmet ticaretinde de ülkemize katkısı oldukça büyüktür. 2023 yılı sonunda Türkiye, 100 milyar dolar hizmet ihracatına ve 35 milyar dolar seviyesinde lojistik ve taşımacılık gelirine ulaştı. Ülkemiz 35 milyar dolarlık ihracat ile lojistik hizmet ihracatında dünyada %2,5 paya sahip olup 11. sırada yer almaktadır.

Yıllık verilere dayalı olarak hesaplanan bağımsız yıllık gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH), zincirlenmiş hacim endeksiyle 2023 yılında bir önceki yıla göre %5,1 arttı.

Türkiye ekonomisi 2023 yılının tamamında %4,5 oranında büyüme kaydetti.

2023 yılı Aralık ayında geçen yılın aynı ayına göre; ihracat, %0,44 oranında artarak 22 milyar 999 milyon dolar, ithalat, %10,73 oranında azalarak 29 milyar 111 milyon dolar, dış ticaret hacmi, %6,13 oranında azalarak 52 milyar 110 milyon dolar olarak gerçekleşti.

TÜİK tarafından yayınlanan Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistiklerine göre uluslararası hizmet ticareti istatistiklerine (seyahat hariç) göre, hizmet ihracatı 2022 yılında 47,4 milyar dolar iken 2023 yılında %19,2 artarak 56,5 milyar dolar oldu. Hizmet ithalatı ise 2022 yılında 35,9 milyar dolar iken 2023 yılında %15,3 artarak 41,4 milyar dolar oldu.

Genişletilmiş ödemeler dengesi hizmetler sınıflamasına göre taşımacılığın toplam ihracat içindeki payı 2022 yılında %74,2 iken 2023 yılında %68,9 oldu. Hizmet ihracatının önemli bir bölümünü oluşturan taşımacılık hizmetlerinde 2022 yılında yapılan ihracat 35 milyar 172 milyon dolar iken 2023'te %10,7 artışla 38 milyar 930 milyon dolar oldu. Taşımacılığın toplam ithalat içindeki payı 2022 yılında %47,3 iken 2023 yılında %44,7 oldu.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatla hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. İthalatta denizyolu taşımacılığı 2023 yılında %61,38 olarak gerçekleşti. İhracat taşımacılarında bu pay 2023 yılında %56,44 oldu.

Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sıradadır. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2023 yılında %21,06 oldu. 2023 yılında ihracattaki payı %32,74 oldu.

Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada havayolu taşımacılığı gelmektedir. İthalatta 2023 yılında ithalat havayolu taşımalarının değer bazındaki payı %32,74 oldu. İhracatta 2023 yılında ise pay ise %10,05 olarak gerçekleşti.

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. Demiryolu taşımacılığının 2023 yılında ithalatta payı %0,63 oldu. 2023 yılında demiryolu taşımacılığının ihracattaki değer bazında payı ise %0,77 olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin dış ticaretinde tıpkı değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde gelmektedir. İthalatta denizyolu taşımacılığının payı 2023 yılında %93,42 oldu. İhracatta da 2023'te oran %78,88 olarak gerçekleşti.

Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı ağırlık bazında 2023 yılında %6,21 oldu. İhracat taşımalarında ise karayolu taşımacılığı 2023 yılına gelindiğinde oran %19,33 oldu.

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde ağırlık bazında %1'den az paya sahiptir. İthalatta ağırlık bazında demiryolunun payı 2023 yılında %0,32 oranında gerçekleşti. 2023 yılında demiryolu ihracat taşımalarında ağırlık bazında %0,85'lik bir oran görülmektedir.

Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür. İthalat taşımalarında 2023 yılında %0,05 ile gerçekleşti. İhracatta 2023 yılında oran % 0,94 oldu.

Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarına bakıldığında 2022 yılında denizyolu taşımacılığı %62,89 oranında kullanılırken 2023 yılında bu oran %59,19'a düştü. Buna karşın havayolu taşımacılığının payı 2022 yılında %10,83 iken 2023 yılında bu oran %13,88'e yükseldi. Karşılaştırılan dönemlerde karayolu yaklaşık %26 pay almaya devam ederken demiryolunun payı 2023 yılında %0,69 oldu.

Değer bazında karşılaştırmada olduğu gibi ağırlık bazında 2022 yılı ve 2023 yılı dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarında büyük oranda değişiklik gözlemlenmemektedir. Denizyolu taşımacılığı 2022 yılında %86,58 oranında pay sahibiyken 2023 yılında %87,75 oldu. Demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında her iki dönemde de %1'in altındadır; 2022 yılında %0,77 olan payı, 2023 yılında %0,53 oldu. 2022 yılında karayolu taşımacılığının payı %12,29 iken 2023 yılında bir miktar düşüş gerçekleşti ve payı %11,32

oldu. Ağırlık bazında 2022 yılında %0,36 olan havayolu taşımacılığının payında artış gerçekleşti ve 2023 yılında payı %0,4 oldu.

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2022 hem de 2023 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2022 yılı sonunda %25,6, 2023 yılı sonunda ise %29 oranında gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2022 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %24'ünü teşkil ederken bu oran 2023 yılı sonunda %21 oldu.

2023 yılında Kapıkule Sınır Kapısından Tır-Çekici-Dorse, Tanker ve Kamyon olarak 1.074.677 araç giriş-çıkış yaptı. Toplam araç giriş-çıkış sayısına göre 2023 yılında Türkiye'nin en yoğun sınır kapıları ise sırasıyla Kapıkule, Habur, Hamzabeyli, İpsala ve Sarp Sınır Kapıları oldu. 2023 yılında Türkiye'nin sınır kapılarında yoğunluklar yaşanmaya devam etti, uzun kuyruklar oluştu. İhracat yüklerini taşıyan kamyonlar başta Kapıkule Sınır Kapısı olmak üzere Hamzabeyli Sınır Kapısı, Sarp Sınır Kapısı ve Aktaş Sınır Kapısında uzun süreler boyunca beklemek durumunda kaldı.

2023 yılında birçok Schengen ülkesinin Türkiye'den vize başvurularını reddetme oranı 2019'a göre iki katına çıktı. Belgelerin tam olması, daha önce Schengen bölgesine seyahat edilmiş olması ve iş insanları da dahil olmak üzere Estonya, Finlandiya, Fransa ve İsviçre gibi ülkeler başvuruları reddetti. TIR şoförleri de vize başvurusu sorunu yaşayan meslek grupları içinde yer aldı. Bu sebeple vize sorunu 2023 yılında Türk lojistik sektörünü olumsuz yönde etkileyen olayların başında gelmektedir.

Ortak transit rejimi kapsamında, AB ve Ortak Transit Ülkelerinden (OTÜ) ülkemize yapılan taşımaların sayısı 2022 yılında 779.265 iken 2023 yılında 864.262, ülkemizden AB ve OTÜ'ye yapılan taşımaların sayısı ise 2022 yılında 1.119.968 iken 2023 yılında 1.133.869 olarak gerçekleşti.

2023 yılı sonu itibarıyla transit rejiminde havayolu basitleştirmesi uygulaması çerçevesinde 4 firmaya, demiryolu basitleştirmesi uygulaması çerçevesinde 1 firmaya, denizyolu basitleştirmesi uygulaması çerçevesinde ise 10 firmaya basitleştirme izni verildi.

2023 yılı sonu itibarıyla 71 firmanın 114 kapsamlı teminatına 2. düzey, 61 firmanın 131 kapsamlı teminatına 3. düzey indirim izni verildi.

31 Aralık 2023 tarihine kadar antrepo işleticileri tarafından 531 götürü teminat, 399 yaygın götürü teminat Bölge Müdürlüklerine verildi.

2023 yılı sonu itibarıyla 73'ü taşımacı, 32'si kamu kurumu olmak üzere toplam 709 firma yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası sahibi oldu.

15 Nisan 2020 tarihi itibarıyla yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne bağlı olarak uygulanmaya başlanan ve ithalat eşyasının ithalat gümrük idaresine getirilmeden işlemlerin firma tesislerinden yapılmasına imkan tanıyan "İthalatta Yerinde Gümrükleme" iznine sahip firma sayısı ise 2023 yılı sonu itibarıyla 17'dir.

2023 yılı sonu itibarıyla izinli gönderici yetkisine sahip 58 firma bulunmaktadır. 2023 yılında Erenköy ve Muratbey Gümrük Müdürlükleri'nden Avrupa Birliği'ne yapılan ihracat taşımaların %25'i izinli gönderici tesislerinden gerçekleştirildi. Ayrıca "izinli alıcı" yetkisine sahip firma sayısı 2023 yılı sonu itibarıyla 17'dir.

Ülkemizde e-ticaret hacmi 2023 yılında bir önceki yıla göre %115,15 artarak 1,85 trilyon TL'ye (77,89 milyar ABD doları) ve işlem sayısı ise %22,25 artarak 5,87 milyar adede ulaştı. Bununla beraber e-ticaret hacminin 2019-2023 yılları arasında bileşik büyüme oranı %92,17 olarak gerçekleşti.

En çok sınır ötesi mal e-ticareti yapılan ülkeler sırasıyla Kanada, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya Federasyonu, Almanya, Azerbaycan ve Hollanda olarak gerçekleşti.

E-ticaret hacmindeki en yüksek paya sahip ilk üç sektörde ilk sırayı beyaz eşya ve küçük ev aletleri alırken bu sektörü sırasıyla elektronik ile giyim, ayakkabı ve aksesuar sektörleri izledi.

Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü



Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü

Rusya – Ukrayna Savaşının Etkileri:

Küresel lojistik sektörü COVID-19 pandemisi sonrasında hızlı bir toparlanmaya girdi. Ancak bu toparlanma evresi pek de uzun sürmedi. 2022 yılının Mart ayında başlayan Rusya – Ukrayna Savaşı ile birlikte küresel lojistik sektöründe yeniden aksamalar yaşandı.

Ülkenin birçok yerindeki kent merkezleri ağır hasar gördü, denizyolu, karayolu ve demiryolu taşımacılığı ciddi şekilde kesintiye uğradı ve enerji üretimi, dijital altyapı, köprüler ve limanlar dahil olmak üzere hayati ekonomik ve sosyal hizmet altyapısı tahrip edildi veya kullanılamaz hale geldi.¹



Savaş bölgesindeki taşımacılık güzergahlarının etkilenmesiyle alternatif rotalar ön plana çıkarken, ABD, Kanada ve Avrupa ülkelerinin yaptırım kararları

bölgedeki ticareti ve beraberinde lojistik sektörünü de etkiledi. AB, Rus ihracatının önündeki lojistik engelleri daha da artırmak için Rus gemilerinin AB limanlarına erişimini yasakladı ve Rusya ve Beyaz Rusya'dan gelen temel karayolu taşımacılığı dışındaki tüm karayolu taşımacılığını kesti. Ayrıca Amerika Birleşik Devletleri, AB ve Birleşik Krallık hava sahalarını Rus uçuşlarına kapattı.²

Rusya ve Avrupa hava sahası arasındaki uçuşların karşılıklı olarak yasaklanması, küresel hava kargosunu kesintiye uğratma riski taşıdı ve özellikle Avrupa ile Doğu Asya arasında daha uzun ve daha pahalı rotalar üzerinden yeniden rota oluşturulduğundan küresel nakliye maliyetleri arttı. Küresel hava kargonun yaklaşık %20'sinin hava sahası yasaklarından etkilendiği bildirildi. Buna ek olarak, küresel konteyner nakliye kapasitesinin yaklaşık %50'sini oluşturan nakliye hatları, Rusya ile rezervasyonları askıya alacaklarını açıkladı ve bu da Rus işletmelerinin ihracat yapmasını zorlaştırdı.³

Ukrayna limanlarındaki kuru dökme yük gemilerinin 1 Mart'ta Şubat ayının başına göre %82 düşmesiyle Karadeniz üzerinden ticaret zaten kesintiye uğradı.⁴

¹ World Bank Group, Justin-Damien Guénette, Philip Kenworthy, Collette Wheeler, *Implications of the War in Ukraine for the Global Economy*, S. 7.

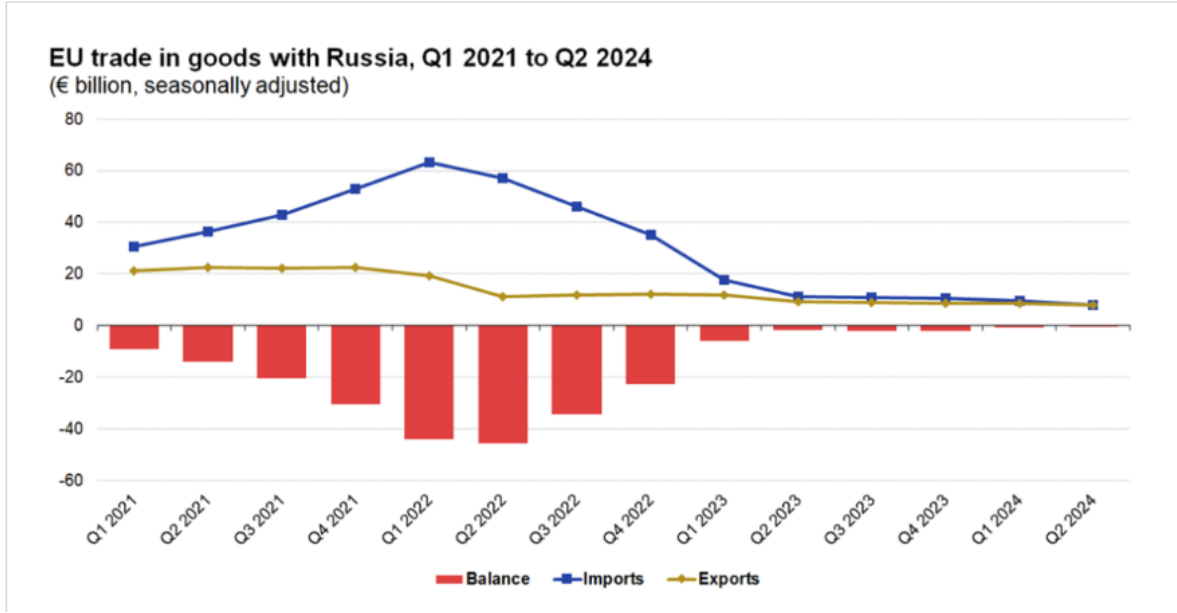
² Ibid., S.21.

³ Ibid., S. 12.

⁴ Ibid., S. 13.

24 Şubat 2022 tarihinden beri süregelen savaşta yer alan Rusya ve Ukrayna dünyanın önemli enerji kaynağı ve tahıl ihracatçısı konumundadır. Rusya – Ukrayna Savaşı enerji piyasaları için büyük etkilere sahiptir. Savaş dolayısıyla Avrupa'nın Rusya'ya olan güveni azaldı, bu güven kaybı da enerji ithalatında etkili oldu. Enerji güvenliği sebebiyle Avrupa ekonomileri ithal yakıtlara olan bağımlılıklarını azaltmak istemektedir. Dünyanın enerji ihtiyacının %80'ini hala petrol, gaz ve kömürden karşılanmaktadır. Gaz fiyatlarının en azından 2026'ya kadar yüksek kalması beklenmektedir. Avrupa, talebinin yaklaşık üçte birini karşılayan 150 milyar metreküplük Rus ithalatını hızla en aza indirmek istemektedir.⁵

Grafik 1 - AB'nin Rusya ile Mal Ticareti (Milyar Euro)



Kaynak: Eurostat

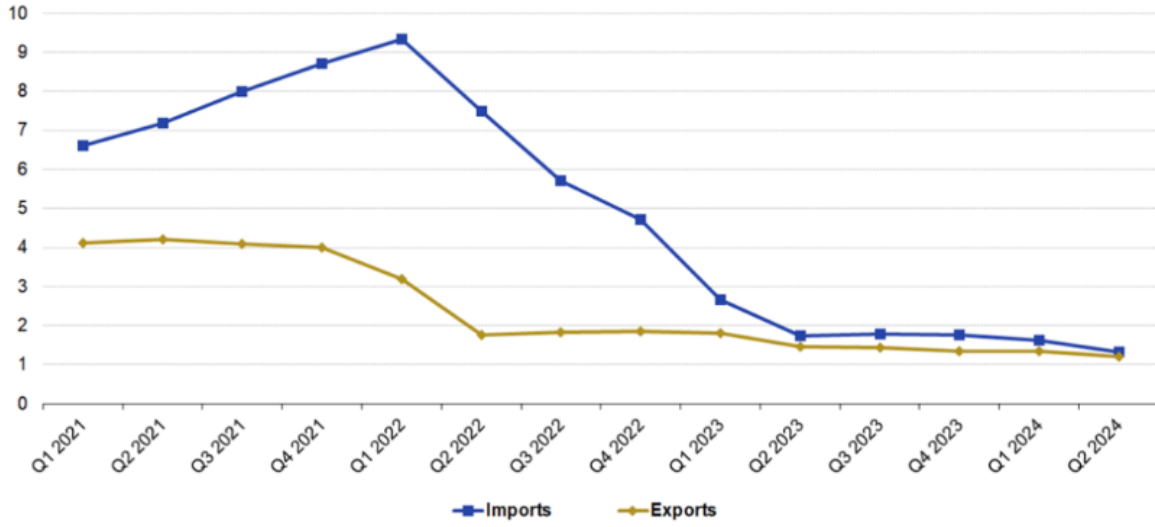
AB'nin Rusya ile ticareti, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin başlamasından bu yana ciddi şekilde etkilendi. AB, çeşitli ürünlere çeşitli ithalat ve ihracat kısıtlamaları getirdi ve bu da 2022'nin ikinci çeyreği ile 2024'ün ikinci çeyreği arasında Rusya'ya yapılan ihracatta %59, Rusya'dan yapılan ithalatta ise %87 düşüşe neden oldu. Özellikle 2024'ün ikinci çeyreğinde hem Rusya'dan yapılan ithalat hem de Rusya'ya yapılan ihracat, bir önceki çeyreğe kıyasla sırasıyla %16,0 ve %9,5 oranında azaldı. Sonuç olarak, AB'nin Rusya ile olan ticaret açığı, 2022'nin ikinci çeyreğinde kaydedilen 45,8 milyar Euro'luk açık zirvesinin önemli ölçüde altında kalarak 0,2 milyar Euro olarak gerçekleşti.⁶

⁵ Forbes, *The Russia/Ukraine War and Its Implications for the Energy Markets*.

⁶ Eurostat, *EU trade with Russia - latest developments*.

Grafik 2 - AB'nin Rusya ile Mal Ticareti (%)

EU trade in goods with Russia, Q1 2021 to Q2 2024
(% share in extra-EU trade, seasonally adjusted)



Kaynak: Eurostat

Rusya'nın AB dışı ticaretteki paylarındaki değişikliklere bakıldığında hem ihracat hem de ithalat, Rusya'nın işgalinden önceki seviyelerin önemli ölçüde altına düştü. Rusya'nın AB dışı ihracattaki payının 2022'nin birinci çeyreğindeki %3,2'den 2024'ün ikinci çeyreğinde %1,2'ye düştüğü görülmektedir. Aynı dönemde, Rusya'dan yapılan AB dışı ithalatın payı %9,3'ten %1,3'e düştü.⁷



Ukrayna'nın dünyanın en büyük tahıl üreticilerinden biri ve bu ürünlerin Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'ya ihracatı büyük ölçüde deniz taşımacılığına ve şu anda savaş sebebiyle kapanan limanlarına bağımlıdır. Savaştan önce Ukrayna, tarım ürünlerinin %90'ından fazlasını, ayda yaklaşık 6 milyon tonunu Karadeniz üzerinden ihraç ediyordu.⁸

Ukrayna'daki savaşın Karadeniz taşımacılığında ve limanlarında

⁷ Eurostat, *EU trade with Russia - latest developments*

⁸ European Parliamentary Research Service, Karin Jacobs, Members' Research Service PE 733.603 – July 2022, *Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity*

neden olduğu aksama, Ukrayna limanlarından sevk edilen tahıl hacimlerinde bir boşluk yaratarak 2022'de küresel tahıl ticaret hacimlerinde %2,6'lık bir daralmaya sebep oldu. Pandemi nedeniyle zaten yüksek olan fiyat seviyelerinin ortasında artan küresel gıda fiyatlarının ve kötüleşen gıda güvenliğinin istikrara kavuşturulmasına yardımcı olmak için Birleşmiş Milletler, Tahıl Koridoru Anlaşması için aracılık etti. Bu anlaşma ile tahıl ve diğer gıda maddelerinin Karadeniz'deki Ukrayna limanlarından güvenli bir şekilde ihraç edilmesinin sağlanması amaçlandı. Türkiye, Rusya ve Ukrayna'nın dahil olduğu anlaşma 22 Temmuz 2022 tarihinde imzalandı. 17 Temmuz 2023 tarihinde ise Rusya'nın anlaşmadan çekilmesiyle sona erdi. İmzalanmasından 20 Temmuz 2023'e kadar, mısır, buğday, ayçiçeği, arpa, soya ve kanola tohumunu kapsayan çeşitli gıda emtialarının 32,9 milyon ton ihracatını ve akut gıda güvensizliği ile karşı karşıya olan bölgelere 725.000 ton insani gıda yardımı ihracatını kolaylaştırdı. Sevkiyatların yaklaşık %57'si gelişmekte olan ülkelere gitti. Anlaşma, gemi kalkışlarında kademeli bir artış sağladı ve Ukrayna limanlarından tahıl sevk ederek gıda maliyetinin düşürülmesine, küresel pazarların istikrara kavuşmasına ve açık kalmasına katkıda bulundu. Ukrayna'ya alternatif rotalar arasında Karadeniz'den Romanya'daki karasuları ve Romanya'daki Köstence Limanı üzerinden geçiş, Tuna nehri üzerinden sevkiyatlar ve Moldova Cumhuriyeti üzerinden demiryolu bağlantıları yer alabilir. Bu alternatif seçenekler, Karadeniz ve İstanbul Boğazı üzerinden lojistik maliyetlerin artmasına yol açarak bölgedeki ticareti daha az rekabetçi hale getirebilir ve tahıl ticareti modellerinde devam eden değişimleri destekleyebilir.⁹

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, küresel piyasalarda gıda fiyatlarında önemli bir artışa neden oldu. Tahıl fiyatları özellikle keskin bir şekilde arttı. Tahıl Koridoru Anlaşması, fiyatların düşürülmesine önemli ölçüde katkıda bulundu.¹⁰



⁹ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023*, S.15.

¹⁰ European Council, *Ukrainian grain exports explained*

Grafik 3 - Savaşın Gıda Fiyatlarına Etkisi



Kaynak: International Grains Council (IGC)

Fiyatlar, Rusya'nın Ukrayna'yı işgal ettiği tarihte önemli ölçüde arttı ve Mayıs 2022'ye kadar yüksek kaldı. Mayıs ayının sonunda dayanışma yolları kuruldu ve bu noktadan itibaren fiyatlar düşmeye başladı. Temmuz 2022'de Tahıl Koridoru Anlaşması imzalandı. Fiyatlar Eylül ve Ekim 2022'de biraz artmaya başladı, ancak Kasım ve Aralık 2022'de tekrar düştü. O zamandan beri fiyatlar bazı dalgalanmalarla kademeli olarak düşmeye devam etti. Ancak Rusya, 2023 yılının Temmuz ayında girişimden çekildiğini açıkladığında fiyatlar yeniden yükseldi. Fiyat belirsizliği devam etmektedir.

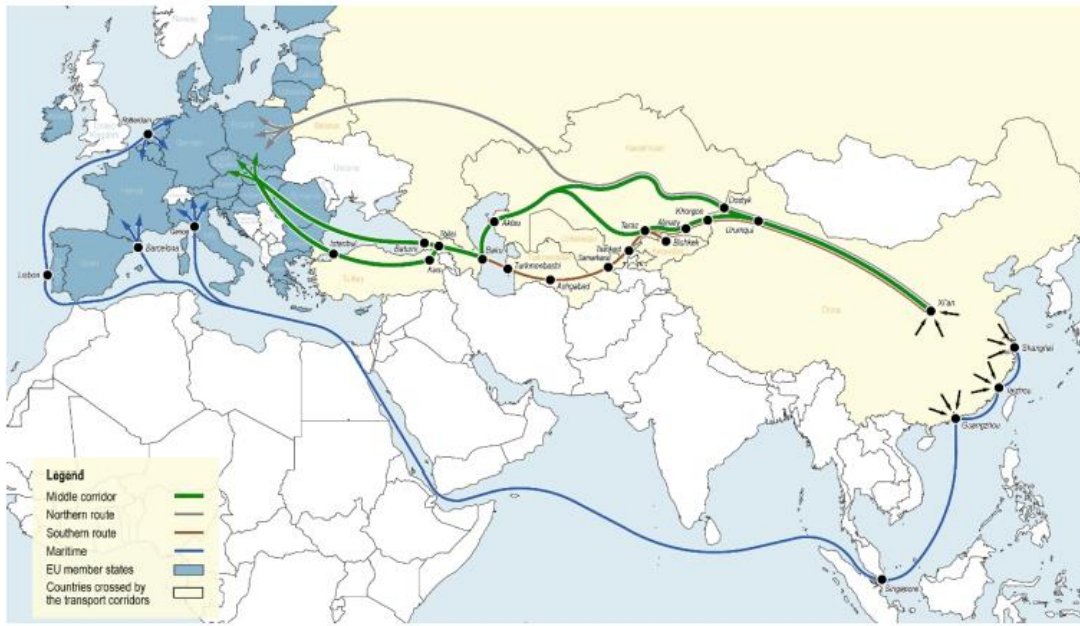
Jeopolitik gerilimler, tedarik zinciri lojistiği ve tercih edilen ticaret koridorları üzerinde daha uzun vadeli bir etkiye sahip olabilir. Bu, özellikle, Çin ile Avrupa arasındaki yüksek değerli malların kara üzerinden önemli ölçüde ticaretini etkileyecek ve rotaları çeşitlendirme ve daha güneydeki demiryolu koridorlarında kapasiteyi genişletme ihtiyacını yaratacaktır.¹¹

¹¹ World Bank Group, Justin-Damien Guénette, Philip Kenworthy, Collette Wheeler, *Implications of the War in Ukraine for the Global Economy*, S. 19.

Orta Koridor'da Yaşanan Gelişmeler:

Orta Koridor, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından yoğun ilgi gören Çin'i Avrupa'ya bağlayan çok modlu bir ulaşım koridorudur. Orta Koridor, Çin ve Kazakistan'ı Dostyk veya Khorgos/Altynkol üzerinden demiryolu ile birbirine bağlar, Kazakistan'ı demiryolu ile Aktau Limanı'na bağlar, Hazar Denizi'ni Bakü/Alyat Limanı'na ve Azerbaycan ve Gürcistan'ı demiryolu ile geçerek ya Türkiye üzerinden Avrupa'ya demiryolu ile devam eder ya da Karadeniz'i geçer. Türkiye'deki verimsizlikler ve altyapı boşlukları nedeniyle şu anda Türkiye yerine Karadeniz rotası operatörler tarafından tercih edilmektedir.¹²

Harita 1 - Avrupa ve Asya'yı Birbirine Bağlayan Ticaret Koridorları Arasındaki Orta Koridor



Kaynak: Middle Trade and Transport Corridor-World-Bank

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, ticaret yollarını çeşitlendirmek ve ekonomik dayanıklılık oluşturmak için alternatif bir koridor olarak Orta Koridor için yeni bir perspektif getirdi ve Rusya üzerinden geçen koridorlara olan bağımlılığı azalttı. Orta Koridor'daki konteyner trafiği 2022 yılında 2021 yılına göre %33 arttı. Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile birlikte taşımacılar yük hacimlerini Orta Koridor'a kaydırды.¹³ Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin başlamasından bu yana, yaptırımlar ve bölgesel istikrarsızlık nedeniyle Kuzey rotası üzerinden transit geçiş yaklaşık %40 oranında azaldı.¹⁴ Ancak, Orta Koridor'un operasyonel kapasitesine ulaşamaması, sınır geçişleri, aktarma ve koordinasyon sorunları, gecikmeli teslimatlar gibi unsurlar dolayısıyla alternatif koridorlara

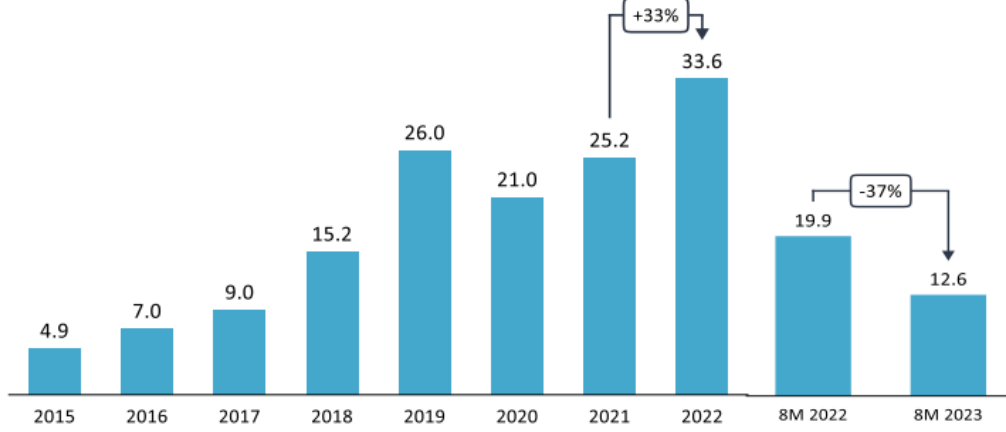
¹² World Bank, *Middle Trade and Transport Corridor*, S. 5

¹³ Ibid., S. 5

¹⁴ EIAS, *Briefing Paper The Middle Corridor Initiative - Where Europe and Asia Meet*, S.3

geri dönüş yaşandı. 2023'ün 8 aylık döneminde 2022'nin aynı dönemine göre konteyner trafiğinde bu kez %37'lik bir düşüş yaşandı.¹⁵

Grafik 4 - Orta Koridor Boyunca Konteyner Trafiğinin Dinamikleri, Bin TEU



Kaynak: Middle Trade and Transport Corridor-World-Bank

Orta Asya, Hazar ve Güney Kafkasya üzerinden transit geçiş, her zaman uygun bir ticari seçenek oldu, ancak Kuzey Rotası ve Kızıldeniz ile Süveyş Kanalı'ndan geçen taşımacılık rotaları gibi diğer köklü rotalarla rekabet etmek için uzun süredir mücadele etmektedir. Orta Koridor'un bu rotalara rakip olma şansı olacaksa, kapasitesinin artırılması şarttır. Ancak bu, gerekli yatırımlar ve bölgesel/uluslararası iş birliği olmadan mümkün olmayacaktır. Tüm olumsuz duruma rağmen Kuzey Koridoru 2022'de 410.500 TEU taşımayı başardı; bu hacim, Orta Koridor'unkinden belirgin şekilde daha yüksektir.¹⁶

Rotanın verimliliğini artırmak için 2023 yılının Haziran ayında Azerbaycan, Kazakistan ve Gürcistan arasında üçlü anlaşma imzalandı. Bu anlaşma ortak bir lojistik şirket kurarak tarifeleri standartlaştırmayı, kargo düzenlemelerini kolaylaştırmayı ve gümrük prosedürlerini basitleştirmeyi; böylece bu rota boyunca mal akışını tarihsel olarak engelleyen çok sayıda operasyonel darboğazı ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır.¹⁷

¹⁵ World Bank, *Middle Trade and Transport Corridor*, S. 5

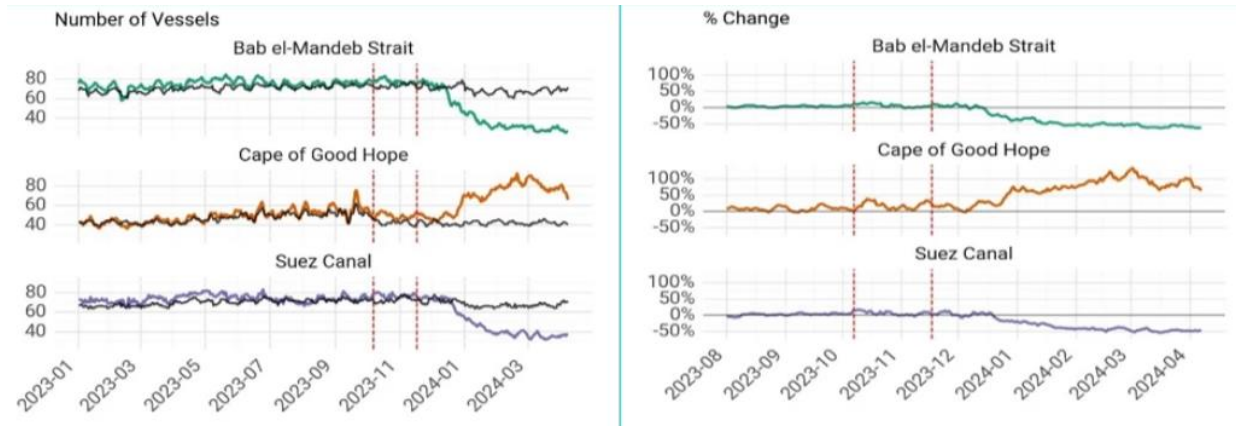
¹⁶ EIAS, *Briefing Paper The Middle Corridor Initiative - Where Europe and Asia Meet*, S. 4

¹⁷ Ibid., S.4

Kızıldeniz'deki Güvenlik Krizi:

Kızıldeniz krizi 19 Ekim 2023 tarihinde Yemen'deki Husilerin saldırılarıyla başladı. Husiler Kızıldeniz'deki ticaret ve deniz gemilerine hava saldırıları düzenledi. Dünyadaki konteyner trafiğinin %30'u için kritik bir kanal olan Kızıldeniz, benzeri görülmemiş ölçekte bir taşımacılık kriziyle karşı karşıya kaldı. 2024 Mart sonu itibarıyla, stratejik Süveyş Kanalı ve Bab El-Mendeb Boğazı'ndan geçen trafik hacmi yarı yarıya düşerken, Ümit Burnu rotası üzerinden geçen alternatif rotada navigasyonda %100'lük bir artış görüldü.¹⁸

Grafik 5 - Süveyş Kanalı, Ümit Burnu ve Bab El-Mendeb Boğazı Trafik Hacmi



Kaynak: Word Bank Blogs, Navigating troubled waters: The Red Sea shipping crisis and its global repercussions

Bu krizin sadece denizcilik endüstrisi için değil, aynı zamanda çevre ve küresel ekonomi için de geniş kapsamlı etkileri vardır. Mevcut durumun gerektirdiği daha uzun rotalar, kargo ve tankerler için seyahat mesafelerini %53'e kadar artırdı ve yakılan ek yakıt nedeniyle CO2 emisyonlarında artışa neden oldu. Ekonomik açıdan bakıldığında, kriz navlun oranlarının ve nakliye sigortası maliyetlerinin yükselmesine yol açarak enflasyona katkıda bulundu ve bölgesel ve uluslararası denizcilik ekonomilerini olumsuz etkiledi.¹⁹

Kızıldeniz'deki güvenlik tehditleri, gemi varışlarında ve geçişlerinde önemli bir yeniden yönlendirmeye neden oldu. Asya-Avrupa ve Asya-Atlantik ticaret yolundaki tüm nakliye segmentlerindeki gemiler, ilk yörüngelerini değiştirdiler ve Afrika'nın Ümit Burnu'nun etrafından yelken açmaya başladılar. Sonuç olarak, gemiler daha uzun mesafeler kat etti ve daha yüksek operasyonel maliyetlerle karşı karşıya kaldı. Gemilerin yeniden yönlendirilmesi, tedarik tarafında baskı yarattı. Şanghay'dan Rotterdam'a giden bir gemi için 12 günlük ek yelken süresi maliyetleri artırdı ve gecikmeleri uzattı.²⁰

¹⁸ Word Bank Blogs, Navigating troubled waters: The Red Sea shipping crisis and its global repercussions

¹⁹ Ibid.

²⁰ UNCTAD, Red Sea Crisis and implications for trade facilitation in Africa

Kızıldeniz krizi Afrika limanlarını da etkiledi ve yeniden yönlendirme, yakıt ikmal hizmetleri de dahil olmak üzere Afrika limanlarına uğrayacak daha fazla gemiye ihtiyaç duyulması nedeniyle tıkanıklığa neden oldu. Kızıldeniz'deki aksamalar ve Afrika çevresindeki taşımacılık trafiğinin artması, Afrika ülkelerinin ve limanlarının liman sıkışıklığını azaltmak ve malların gümrükten geçirilmesini hızlandırmak için ticareti kolaylaştırma önlemlerini uygulamaya, dijitalleşmeyi benimsemeye ve yeşil süreçleri ana akıma sokmaya yönelik devam eden çabalarını artırmaları gerektiğini göstermektedir.²¹



Süveyş Kanalı, hacim olarak küresel deniz ticaretinin %10'unun ve konteynerli ticaret akışlarının %22'sinin geçişine olanak tanıyan küresel bir stratejik su yoludur. Kızıldeniz krizi, enflasyonist baskı ve makroekonomik belirsizlik ortamında uluslararası ticaret, bölgesel istikrar ve ekonomik toparlanma üzerinde önemli bir baskı oluşturmaktadır. Afrika ticareti için Süveyş Kanalı'nın kesintiye uğraması büyük önem taşımaktadır, çünkü Avrupa pazarı Afrika ülkelerine yapılan tüm ithalatın değer açısından %26'sını oluşturan en önemli ticaret ortağı ve tüm Afrika ihracatının değer açısından %26'sı için ilk hedef pazardır. Birçok Doğu Afrika ülkesi için dış ticaret büyük ölçüde Süveyş Kanalı'na bağımlıdır.²²

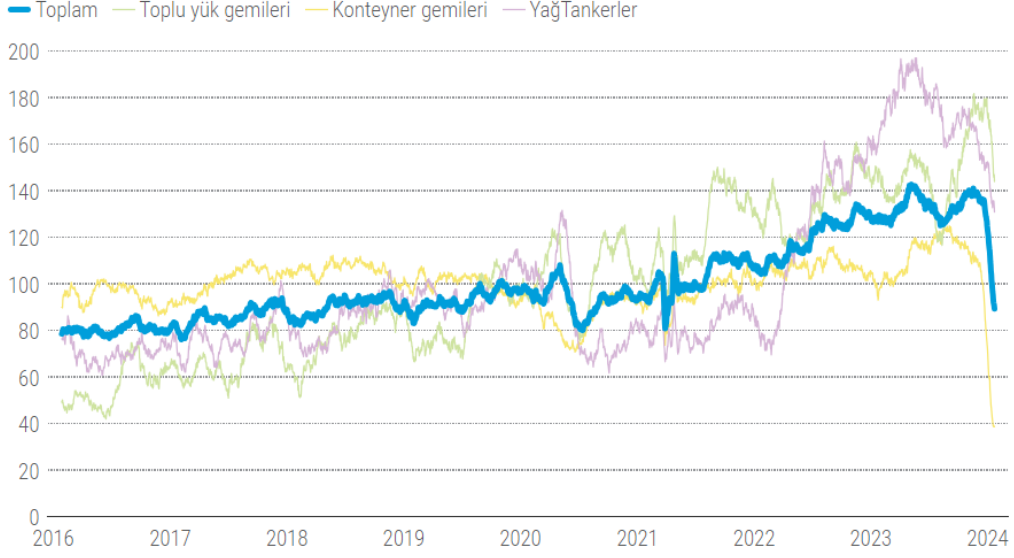
Gemilerin Afrika kıtası etrafında yeniden yönlendirilmesi, Asya'dan Avrupa'ya giden bir rotada gemi yolculuğuna yaklaşık 12 gün eklemektedir ve yaklaşık %30'luk bir transit süre artışına eşdeğer olumsuz bir tedarik sorunu ortaya çıkarmaktadır. Uzatılmış seyahat mesafelerinin ve transit sürelerinin küresel konteyner nakliye kapasitesini yaklaşık %9 oranında azalttığı tahmin edilmektedir. Süveyş Kanalı'ndan geçen gemi geçişlerindeki azalma çok büyük olup, 2023'teki

²¹ UNCTAD, Red Sea Crisis and implications for trade facilitation in Africa

²² Ibid.

zirveye kıyasla %42'lik bir düşüş yaşandı. Aden Körfezi'ne giren gemilerin tonajı Aralık 2023'ün ilk yarısı ile Şubat 2024'ün ilk yarısı arasında %70'ten fazla düştü.²³

Grafik 6 - Süveyş Kanalı Günlük Geçiş Trafiği



Kaynak: UNCTAD, Red Sea, Black Sea and Panama Canal: UNCTAD raises alarm on global trade disruptions



²³ UNCTAD, Red Sea Crisis and implications for trade facilitation in Africa

Panama Kanalı'ndaki Kuraklık Sorunu:

Küresel gemi trafiğinin %6'sının gerçekleştirildiği Panama Kanalı'nda kuraklık sebebiyle önemli sorunlar yaşandı. Orta Amerika'nın en güney ülkesi Panama'da yer alan ve Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlayan kanalın su seviyesi, yoğun kuraklığa bağlı olarak düştü. Kanaldaki tanker trafiğinin aksaması 170'e yakın ülkeyi ilgilendirmektedir. Kuraklık yüzünden su seviyesinin düşmesi üzerine kanal yetkilileri kargo gemilerinin taşıdıkları yüklere sınırlamalar getirdi.²⁴

Harita 2 - Panama Kanalı'nın Denizyolu Taşımacılığı Akışı



Kaynak: Euronews

Panama Kanalı yönetimi, su tasarrufu amacıyla günlük gemi geçişlerini de düşürdü. Su seviyesinin düşmesi, kanalı kullanan gemilerin yük miktarlarında değişikliğe sebep olurken taşımacılıkta zamları da beraberinde getirdi. Zamlarla birlikte ABD ve Çin arasındaki spot navlun fiyatları %36'ya kadar yükseldi.²⁵

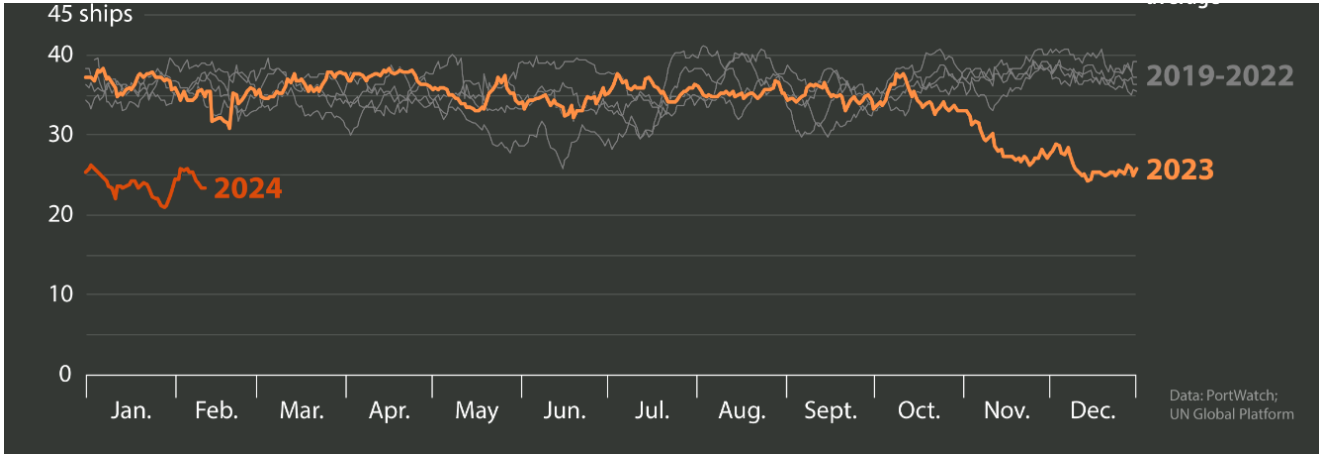
Normal günlük 38 geçiş sayısı Kasım 2023'e kadar 24'e düşürüldü. Bu durum gemilerin sırasını beklerken yakındaki limanlarda uzun kuyruklara sebep oldu.²⁶

²⁴ Euronews, *Tarihi kuraklık, Panama Kanalı'ndaki geçişlere nasıl darbe vurdu?*

²⁵ Ibid.

²⁶ Woodwell Climate Research Center, *Drought in Panama is disrupting global shipping.*

Grafik 7 - Panama Kanalı'ndan Geçen Gemi Sayısı



Kaynak: Woodwell Climate Research Center



İsrail'in Filistin'i İşgali:

İsrail 7 Ekim 2023 tarihinde Filistin'e saldırı başlattı. İsrail ve Filistin arasında devam eden savaş, lojistik sektörünün operasyonlarını aksattı ve hava, deniz ve karayolu gibi farklı ulaşım modlarını etkiledi. Öte yandan insani bir krize yol açan İsrail-Hamas çatışması, elektronik, savunma, sağlık, tarım gibi çeşitli sektörlerin tedarik zincirlerini de etkiledi.

Bu çatışma, ulaşım rotalarında önemli kesintilere yol açtı, küresel tedarik zincirindeki mal akışını önemli ölçüde yavaşlattı, uluslararası teslimatlarda önemli gecikmelere neden oldu. İsrail'deki devam eden istikrarsızlık, bölgede taşınan çeşitli mallar için potansiyel olarak artan sigorta maliyetlerine yol açtı.

Savaşın en hızlı etkilerinden biri dünyanın önde gelen hızlı kargo firmalarının ve havayolu şirketlerinin İsrail'e ve İsrail'den uçuşlarını askıya alması oldu. İsrail'deki hava kargosunun ana kapısı olan Tel Aviv Havalimanı roket saldırılarına ve hava saldırılarına maruz kaldı.²⁷

Savaştan etkilenen bir diğer ulaşım modu deniz taşımacılığıdır. İsrail limanları, özellikle Aşdod Limanı ve Hayfa Limanı hedef oldu. Bu durum deniz operasyonlarında gecikmelere ve tıkanıklığa ayrıca artan güvenlik önlemlerine ve maliyetlere neden oldu. Deniz taşımacılığındaki aksaklık, petrol, gaz, kimyasallar, metaller, makineler ve tekstiller gibi çeşitli emtiaların ithalat ve ihracatını etkiledi.²⁸

Savaş kara taşımacılığını da etkiledi. İsrail ile Mısır, Ürdün, Lübnan ve Suriye gibi komşu ülkeleri arasındaki sınır geçişleri güvenlik sebebiyle kapatıldı ve kısıtlandı. Bu durum kamyon ve römorkların bölge genelinde hareketini engelledi. İsrail ve Filistin'deki iç yol ağı bombalamalar ve ablukalar sebebiyle hasar gördü. Bu sürücüler ve araçlar için seyahat süresini ve riski artırdı.²⁹



²⁷ Forwarder Magazine, *How the Israel-hamas conflict Affects the Logistics Industry*

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

Navlun Fiyatlarındaki Değişimler:

2022 yılında 109 adet konteyner gemisi Los Angeles ve Long Beach limanlarında yüklerini boşaltma sırası için Kaliforniya kıyılarına beklerken 2023 yılında bu sayı neredeyse sıfıra indi. Liman trafiğinin rahatlaması ve diğer tedarik zinciri darboğazlarının açılması, pandemi sırasında ulaşılan tüm zamanların en yüksek seviyelerinden navlun oranlarında bir çöküşe yol açtı. 40 ft'lik bir konteyneri Çin'den Amerika'nın batı kıyısına göndermenin maliyeti Eylül 2021'deki 20.600 dolarlık seviyesinden %93 oranında düşerek 1.400 dolar oldu. Bu da pandemi başlamadan önceki Şubat 2020'deki değere yaklaşık olarak eşittir.³⁰



2022 yılında ve 2023'ün ilk yarısında, deniz taşımacılığı kapasitesi ve hizmetlerinin arzı, deniz taşımacılığına olan talebi belirleyen küresel ekonomik gelişmelerden etkilendi. Arz ayrıca piyasa duyarlılığı ve beklentileri, navlun oranları, finansal likidite, gemi inşa kapasitesi ve gemi geri dönüşüm faaliyetinden de etkilendi. Aynı dönemde konteyner ticaretindeki zayıflama, liman tıkanıklığının hafiflemesi, kuru dökme yük ticaretindeki dalgalanmaların artması ve tanker ticaretindeki ton-mil

cinsinden büyümenin navlun piyasalarını etkilediği görüldü. 2022'de konteyner navlun oranları, tedarik zinciri krizinin ortasında yılın ilk yarısında tüm zamanların en yüksek seviyelerine ulaştı ve ikinci yarıda, esas olarak ekonomik baskılar nedeniyle düştü. Düşüş eğilimi 2023'te de devam etti ve konteyner navlun oranlarını pandemi öncesi seviyelerine geri getirdi.³¹

Kuru dökme yük navlun oranları da benzer bir eğilim izledi ve Çin'de kuru dökme mallara olan talebin zayıflamasıyla 2022'nin ikinci yarısında yüksek dalgalanma ve düşüş gösterdi. 2023'te kuru dökme yük navlun oranları başlangıçta düştü, ancak daha sonra keskin bir şekilde yükseldi.³²

Tanker navlun fiyatları 2023 yılında artış eğilimini sürdürdü. İleride daha da artması ve jeopolitik gerilimler ve enerji güvenliği ile ilgili endişeler gibi faktörler sebebiyle daha fazla dalgalanma yaşaması muhtemeldir.³³

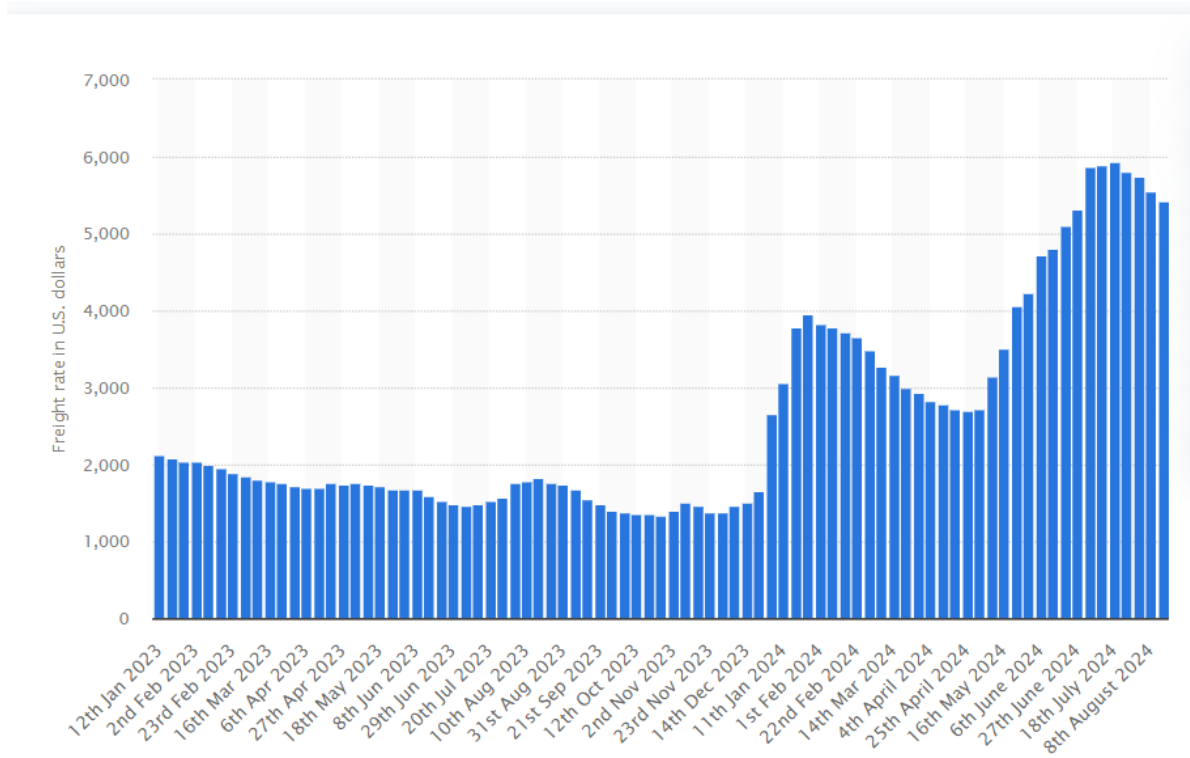
³⁰ The Economist, *Global shipping costs are returning to pre-pandemic levels*

³¹ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023*, S. 27

³² Ibid.

³³ Ibid.

Grafik 8 - Küresel Konteyner Navlun Oranı Endeksi
(40 fit'lik konteyner başına ABD Doları cinsinden)



Kaynak: Statista

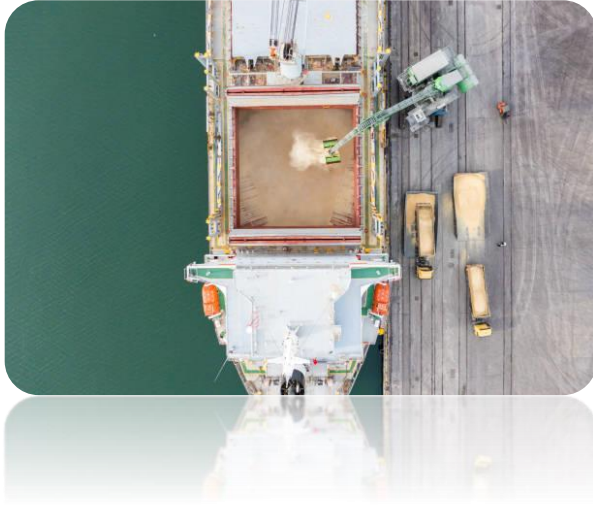
Konteyner navlun oranları Ocak 2023 ile Ağustos 2024 arasında önemli ölçüde dalgalandı. Navlun oranları, 40 fitlik bir konteyner için geçerli oranın yalnızca 1.342 ABD doları olduğu 26 Ekim 2023'te en düşük seviyesine düştü.

2023'te konteyner nakliye pazarı, çoğu rotada navlun oranlarının pandemi öncesi seviyelere dönmesiyle damgasını vurdu. Yıl başındaki oranlardaki düşüş, daha kademeli ancak devam eden bir düşüşe yol açtı. Batı ülkelerindeki hala yüksek ancak kademeli olarak azalan enflasyon oranıyla daha da kötüleşen talepteki yavaşlama, arz ve talep arasındaki dengenin tersine dönmesine katkıda bulundu. Doğu-batı rotalarında güçlü bir varlığa sahip olan nakliye şirketleri, pazardaki dönüşümden en çok orantılı olarak zarar gördü. Talepteki çöküş konteyner navlun oranlarının düşüşünde belirleyici bir rol oynasa da nakliye şirketlerinin 2021-2022'de faydalandıkları refah döneminde sipariş ettikleri gemileri kademeli olarak teslim almalarıyla durum aşırı kapasite nedeniyle daha da kötüleşti. Bu aşırı kapasite 2024 ve 2025'te de devam edecek ve konteyner nakliye sektörünü sayısız yapısal kapasite krizine sürükleyecek.

Şirketler artık riski azaltmak için tedarik kaynaklarını çeşitlendirmeye dikkat etmektedir. Bu strateji küresel ticaret kalıpları üzerinde gerçek bir etki yaratmaya başlamaktadır. Nakliye şirketlerinin hizmet tekliflerinde bunu hesaba katmaları gerekecek.

Dünya eskisinden daha çok kutuplu ama aynı zamanda daha istikrarsız. Dünyanın birçok yerinde artan bir gerginlik var. Şubat 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna savaşı hala devam ederken, İsrail-Filistin çatışması 2023 yılında ortaya çıktı. Bu olaylar dünya ticaretini ve genel olarak malların taşınmasını bozmaktadır. İsrail-Filistin çatışmasının başlamasının ardından durum özellikle Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Hürmüz Boğazı'nda gergin ancak dünyanın diğer birçok bölgesinde başka jeopolitik sıcak noktalar da var.³⁴

Dökme yük gemileri daha iyi bir dördüncü çeyrek geçirdi. Konteyner navlun/charter oranları yıllık %71/%68 oranında düştü ve görünüm, oranların 2024'te "dipte kalacağını" gösterdi. Ancak Kızıldeniz'deki aksaklık nedeniyle, Şanghay'dan Avrupa'ya navlun oranları %220 arttı.³⁵



Pandemi sonrası konteyner taşımacılığındaki patlamanın ardından, ekonomik ve jeopolitik belirsizlik ve düşen talep navlun oranlarını etkiledi. Nisan 2023'te Asya ile ABD veya Avrupa arasında bir konteyner göndermenin maliyeti bir yıl öncesine göre %80'den fazla daha düşüktü. Bazı rotalar ise artık pandemi öncesi seviyelerde. Navlun oranları düştükçe, patlama sırasında sipariş edilen yeni gemiler gelmeye başladı ve bu da zaten fazla olan kapasiteye eklendi.³⁶

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), 2023'te konteyner taşımacılığına yönelik zayıf talebin arzi aşacağını ve bu durumun navlun oranlarını ve ikinci el gemi değerlerini gelecek yıla kadar baskı altına alacağını öngörmektedir. Nakliye firmaları, 2023'ün ilk yarısında negatif talep büyümesi öngörürken, ikinci yarıda toparlanmanın 2023'te %1-2'lik genel talep büyümesine ve ardından 2024'te %5-6'lık bir büyümeye yol açacağını öngörmektedir.³⁷

Küresel konteyner filosunun 2023'te %6,3 ve 2024'te %8,1 oranında büyümesi öngörülmektedir. Arzın, liman sıkışıklığının azalması ve son iki yıldaki patlama döneminde sipariş edilen yeni gemilerin teslimatlarıyla artması beklenmektedir. BIMCO, 2023 ve 2024 yıllarında 4,9 milyon TEU'nun teslim edileceğini öngörmektedir; bu da 2023 başındaki filo büyüklüğünün %19'una denk gelmektedir.³⁸

³⁴ Upply, *Container shipping in 2023*

³⁵ Clarksons, *2023 Shipping Market Review*

³⁶ Allianz, *Economic outlook on shipping industry*

³⁷ Ibid.

³⁸ Ibid.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) rakamlarına göre, 2023 Mayıs ayında hava kargo hizmetlerine olan talep yıllık bazda %5,2 düştü. Düşüşten özellikle etkilenenler, bu baskılar azalsa bile, talebin hala güçlü enflasyonist baskılar nedeniyle azaldığı Avrupa ve Kuzey Amerika'daki taşıyıcılar oldu. Büyük uluslararası hava kargo rotalarının hepsi zor bir dönemden geçmektedir.³⁹

Tablo 1 - Hava Taşımacılığı Hacimlerinin Değişimi / Mayıs 2023-Mayıs 2022

Global			Uluslararası	
Bölge	Trafik %	Kapasite %	Trafik %	Kapasite %
Asya-Pasifik	-3.3	+38.3	-6.4	+19.7
Kuzey Amerika	-8.1	+1.2	-7.5	+3.4
Avrupa	-6.7	+5.6	-7.2	+5.3
Orta Doğu	-3.1	+15.6	-3.1	+15.7
Latin Amerika	+3.6	+14.7	+3.8	+19.0
Afrika	-2.4	+9.2	-2.4	+9.0
Toplam	-5.2	+14.5	-6.0	+11.2

Kaynak: IATA

2023 Ocak ayında ulaştığı -%16,8'lik zirvenin ardından yıllık düşüş azaldı ancak talebin bir aydan diğerine düşüşü, 2019'daki pandemi öncesi yıla kıyasla daha da kötüleşti. Mayıs 2023'te talep, Nisan ayındaki %5,3'e kıyasla Mayıs 2019'a göre %7 düştü.⁴⁰

Yolcu seyahati talebindeki toparlanma, taşıyıcıları yolcu hizmeti ağlarındaki kapasiteyi artırmaya teşvik etti ve bu da uçakların ambarlarında mevcut kargo kapasitesini otomatik olarak artırdı.⁴¹

Arz ve talebin karşıt yönleri, elbette, yük faktöründe yeni bir bozulmaya yol açtı; bu, bir yıl öncesine göre %50,5'ten 2023 Mayıs ayında %41,5'e düştü. Navlun ücretleri bunu kaydetti. Tüm ana rotalardaki ücretler, bir önceki ayda olduğu gibi hem bir aydan diğerine hem de bir önceki yıla göre düştü.⁴²

Uluslararası pazarda, kapasitedeki en büyük artış, esas olarak Çin'in Sıfır Covid politikasının sona ermesinin ardından Çin pazarının yeniden açılmasının sonucu olan Asya-Pasifik taşıyıcıları tarafından kaydedilen %19,7'ydi. Aynı zamanda talep %6,4 düştüğünden, navlun oranlarındaki etki özellikle belirgindi ve 2023 Mayıs ayında yıllık bazda yaklaşık %50'lik bir düşüş yaşandı.⁴³

³⁹ Upplý, *Air freight rates and cargo volumes continue to decline*

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

Avrupa ve Kuzey Amerika şirketleri kapasitede daha mütevazı artışlar kaydetti ancak aynı zamanda talepte en büyük düşüşü yaşadı. Sonuç olarak, düşük kargo hacimleriyle uyumlu olarak hava taşımacılığı oranları da belirgin şekilde düştü.⁴⁴

Tablo 2 - Havayolu Navlunlarının Değişimi

Koridor	Mayıs 2023 / Nisan 2023 %	Mayıs 2023 / Mayıs 2022 %
Asya İçi	-8.0	-9.5
Asya / Avrupa	-12.8	-49.5
Avrupa / Asya	-12.6	-21.0
Avrupa / Orta Doğu	-4.1	-11.4
Avrupa / Kuzey Amerika Doğu Kıyısı	-4.4	-21.9
Kuzey Amerika Doğu Kıyısı / Avrupa	-5.9	-13.8

Kaynak: IATA

2023 yılının son haftalarında, yoğun sezonun ardından talebin azalmasıyla birlikte hava kargo fiyatlarında düşüş yaşanmaya başlandı.

Baltık Borsası Hava Taşımacılığı Endeksi'nin (BAI) son rakamlarına göre, 2023 Aralık ayında Hong Kong'dan Kuzey Amerika'ya nakliyeciler tarafından ödenen tüm ücretler (sözleşmeli ve spot) Kasım ayındaki kg başına 6,15 dolardan 7,10 dolara yükseldi. Bu, 2023 yılında kaydedilen en yüksek seviye olurken, geçen yıl ile karşılaştırıldığında Aralık ayında güzergahtaki ücretler %9,2 arttı.⁴⁵

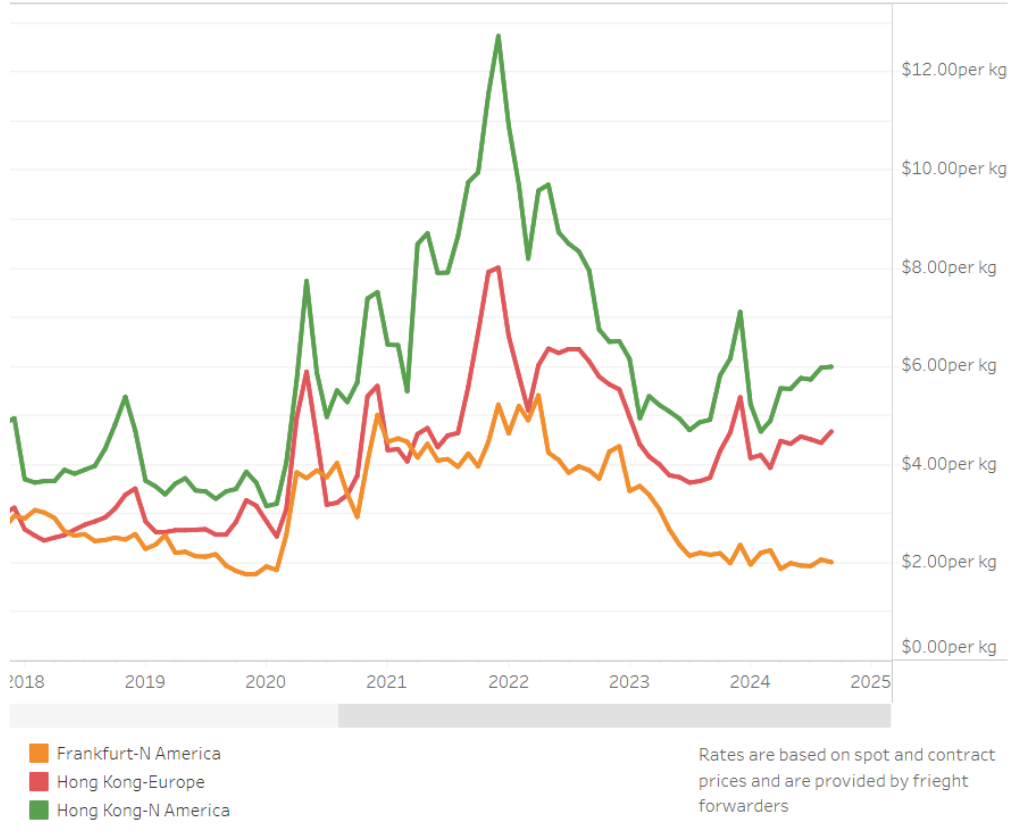


⁴⁴ Upply, *Air freight rates and cargo volumes continue to decline*

⁴⁵ Aircargo News, *Airfreight rates slide as 2023 draws to a close*

Grafik 9 - Baltık Borsası Havayolu Taşımacılığı Endeksi

Baltic Exchange Air Freight Index (BAI) powered by TAC Data
Copyright: Baltic Exchange. Chart created by Air Cargo News



Kaynak: Aircargo News

2023'te kargo ton-kilometre (CTK) cinsinden ölçülen küresel tam yıllık talep, 2022'ye kıyasla %1,9 düştü (uluslararası operasyonlar için -%2,2). 2019'a kıyasla %3,6 düştü (uluslararası operasyonlar için -%3,8).⁴⁶

2023'teki kapasite, mevcut kargo ton-kilometre (ACTK) cinsinden ölçüldüğünde, 2022'nin %11,3 üzerindeydi (uluslararası operasyonlar için +%9,6). 2019 (COVID öncesi) seviyeleriyle karşılaştırıldığında, kapasite %2,5 (uluslararası operasyonlar için %0,0) arttı.⁴⁷

Aralık 2023'te olağanüstü güçlü bir performans görüldü: küresel talep 2022 seviyelerinin %10,8 üzerindeydi (uluslararası operasyonlar için +%11,5). Bu, son iki yıldaki en güçlü yıllık büyüme performansıydı. Küresel kapasite 2022 seviyelerinin %13,6 üzerindeydi (uluslararası operasyonlar için +%14,1).⁴⁸

⁴⁶ IATA, *Air Cargo Demand Surges 10.8% in December, Closing 2023 Near 2022 Levels*

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Ibid.

2023 Kasım ve Aralık aylarında hava kargo, Kızıldeniz'deki kesintiler nedeniyle talepte ve getirilerde mütevazı bir artış yaşadı. 4 Kasım 2023'te başlayan hafta ile 9 Aralık 2023'te sona eren hafta için veriler karşılaştırıldığında aşağıdakiler gözlemlendi:

- Küresel hava kargo talebinde %1'lik artış ve getirilerde %5'lik yükseliş;
- Asya-Pasifik bölgesinde talep %2, getiriler ise %6 arttı;
- Çin ile dünyanın geri kalanı arasında %1'lik bir talep artışı ve %11'lik bir getiri artışı;
- Avrupa'da talep sabit kaldı, ancak getiriler %3 arttı;
- Ortadoğu'da ise talep sabit kaldı ve getirilerde %4'lük artış yaşandı.

Kızıldeniz'deki deniz yollarındaki son kesintiler bazı nakliyecilerin hava kargoya yönelmesine neden oldu. Artan talep, ilgili ticaret yollarındaki hava kargo gelirlerinde bir artışa neden oldu.⁴⁹



⁴⁹ IATA, *Air Cargo Demand Surges 10.8% in December, Closing 2023 Near 2022 Levels*

İthalat Kontrol Sistemi Sürüm 2 (ICS2) Devreye Girdi:

Avrupa Birliği, 1 Mart 2023'te AB'ye giren malların güvenlik ve emniyet tehditlerine karşı korumayı daha da iyileştirmek amacıyla yeni gelişmiş kargo bilgisi ve risk yönetimi platformu olan İthalat Kontrol Sistemi 2'nin (ICS2) ikinci sürümünü başlattı.⁵⁰

1 Mart 2023'ten itibaren, malların havayoluyla AB'ye veya AB üzerinden taşınmasında yer alan tüm hava taşıyıcıları, yük iletilicileri, ekspres kuryeler ve posta operatörleri (tüm AB Üye Devletleri ve Norveç, İsviçre ve Kuzey İrlanda), malların AB dış sınırına varışından önce tam bir Giriş Özeti Beyannamesi verisi seti sağlamalıdır. Bunu, 2021 ile 2024 yılları arasında AB'nin mevcut İthalat Kontrol Sistemi'nin (ICS) yerini kademeli olarak alan ICS2 sistemi aracılığıyla yapmaları gerekir. ICS2 Sürüm 2'nin başlatılmasıyla, halihazırda İthalat Kontrol Sistemi'ne (ICS) önceden kargo bilgisi gönderen hava taşıyıcıları, bu verileri ICS2'ye göndermeye başladıkları anda bu sistemden tamamen çıkacaklardır.⁵¹

Bazı AB Üye Devletleri 1 Mart 2023'te ICS2 Sürüm 2'ye bağlanamayacak olması sebebiyle yasal bir muafiyet talep etti. Bu nedenle Avrupa Komisyonu, Avusturya, Belçika, Danimarka, Estonya, Fransa, Yunanistan, Hırvatistan, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, Romanya ve İsveç'e 30 Haziran 2023'e kadar ICS2 Sürüm 2'ye bağlanmalarına izin veren bir muafiyet verdi.⁵²



⁵⁰ European Commission, *Import Control System 2 (ICS2) Release 2: Go-live*

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid.

Sıfır Emisyon Hedefinin Küresel Yansımaları:

Ocak 2023'te düzenlenen Dünya Ekonomik Forumu Yıllık Toplantısı'nda, lojistik sektörünün net sıfır emisyonla yolculuğunda destek olmak için yeni bir rehber yayınlandı. Davos katılımcıları, şirketlerin lojistik emisyonlarını nasıl daha iyi anlayıp takip edebileceklerine dair ilk bakışı yakaladı. Smart Freight Centre ve Sürdürülebilir Kalkınma Dünya İş Konseyi tarafından yayınlanan rehber, işletmelerin karbonsuzlaştırma stratejilerini uygulamalarına yardımcı olmayı amaçlamaktadır.⁵³

Net-Sıfır Endüstri Takipçisi raporunun ikinci baskısı, ağır sanayi ve ulaştırma sektörlerinin 2050 yılına kadar net sıfır emisyonla ulaşma çabalarında dünya çapında kaydettiği ilerlemenin ayrıntılı bir analizini sunmaktadır. Küresel sera gazı emisyonlarının %40'ından fazlasını oluşturan bu sektörlerin, teknoloji geliştirme hızını artıran, destekleyici altyapı inşa eden ve dönüşümü finanse etmek için gerekli sermayeyi toplayan çok yönlü çözümlere ihtiyacı vardır. Sektörler arası ve ülkeler arası iş birliğiyle desteklenen sağlam ve iddialı bir politika gündemi, ağır sanayi ve ulaştırma sektörlerinin karbondan arındırılmasını 2050 yılına kadar net sıfır emisyonla uyumlu yollarla uyumlu hale getirmek için kritik öneme sahiptir.⁵⁴

Lojistik ve ulaştırma sektörü, küresel karbondioksit (CO₂) emisyonlarının üçte birinden biraz fazlasına katkıda bulunmaktadır ve bu da lojistik sektörünü birçok gelişmiş ülkede en fazla emisyon üreten sektör yapmaktadır. Bu pay büyümeye devam etmektedir. 2021'de ulaştırma sektörü 7,7 gigaton (Gt) CO₂'ye neden oldu; bu, pandemi önlemlerinin kaldırılmasından bu yana %8'lik bir artış demektir. Bugün, dünyanın toplam yıllık CO₂ emisyonları yaklaşık 35 Gt'dir.⁵⁵



Küresel emisyonlara bu kadar önemli bir katkıda bulunan bir sektör, karbondan arındırılmış bir geleceğe geçişte ve iklim değişikliğinin etkilerine uyum sağlamada kritik bir rol oynayabilir. Dünyanın net sıfır hedeflerine ulaşmak için, küresel ticarete olan talebin öngörülen büyümesini

⁵³ ISO, *Towards a net-zero logistics sector*

⁵⁴ World Economic Forum, *Net-Zero Industry Tracker 2023*

⁵⁵ ISO, *Towards a net-zero logistics sector*

öngörerek, ulaşımın emisyonlarını 2030 yılına kadar yaklaşık %20 oranında, 6 Gt'nin altına düşürmesi gerekmektedir.⁵⁶

Özellikle yük taşımacılığı küresel ekonomide önemli bir rol oynar. Her yıl dünyanın dört bir yanına milyarlarca ton kargo, kamyonlar, uçaklar, gemiler ve trenlerle taşınır. Massachusetts Teknoloji Enstitüsü Tedarik Zincirleri Girişimi'nden araştırmacılara göre yük taşımacılığı küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık %8'ine katkıda bulunur. Depolama operasyonlarını da eklediğinizde bu rakam %11'e çıkar.⁵⁷

Mal ve hizmetlerin üretimi ve ticareti sırasında yayılan karbonu takip etmek ve bu emisyonları azaltmada kaydedilen ilerlemeyi değerlendirmek kilit öneme sahip olacaktır. Bunu akılda tutarak, ürünlerdeki ve ekonomik faaliyetlerdeki CO2 emisyonlarının miktarını ölçmek için farklı yaklaşımlar geliştirildi.⁵⁸



Üretim, enerji ve ulaştırma sektörlerinde emisyon yoğun endüstrilerin karbondan arındırılması çok yönlü bir yaklaşım gerektirir. Sürdürülebilir ürünlere olan talebin, politika teşviklerinin, teknoloji yatırımları için sermayenin ve altyapı genişlemesinin temel bileşenlerini hizalamak, ilerlemeyi hızlandırmanın anahtarıdır. Şu anda olumlu sinyaller ortaya çıkmaktadır, ancak çok daha fazlasının yapılması gerekmektedir. Yeni ve gelişen bir jeopolitik bağlamı kabul ederek, ülkeler arasında bu geçişi desteklemek için iş birliğinin nasıl gerçekleşmesi gerektiği konusunda yeni bir denge bulunması gerekmektedir; bu, her canlı için koşulları korumalı ve ayrıca zenginlik yaratmalıdır. 2023 izleme raporu, zorluklara rağmen küresel endüstriyel topluluğun net sıfır emisyonu ulaşma yolunda ilerleme kaydettiğini kabul etmektedir.⁵⁹

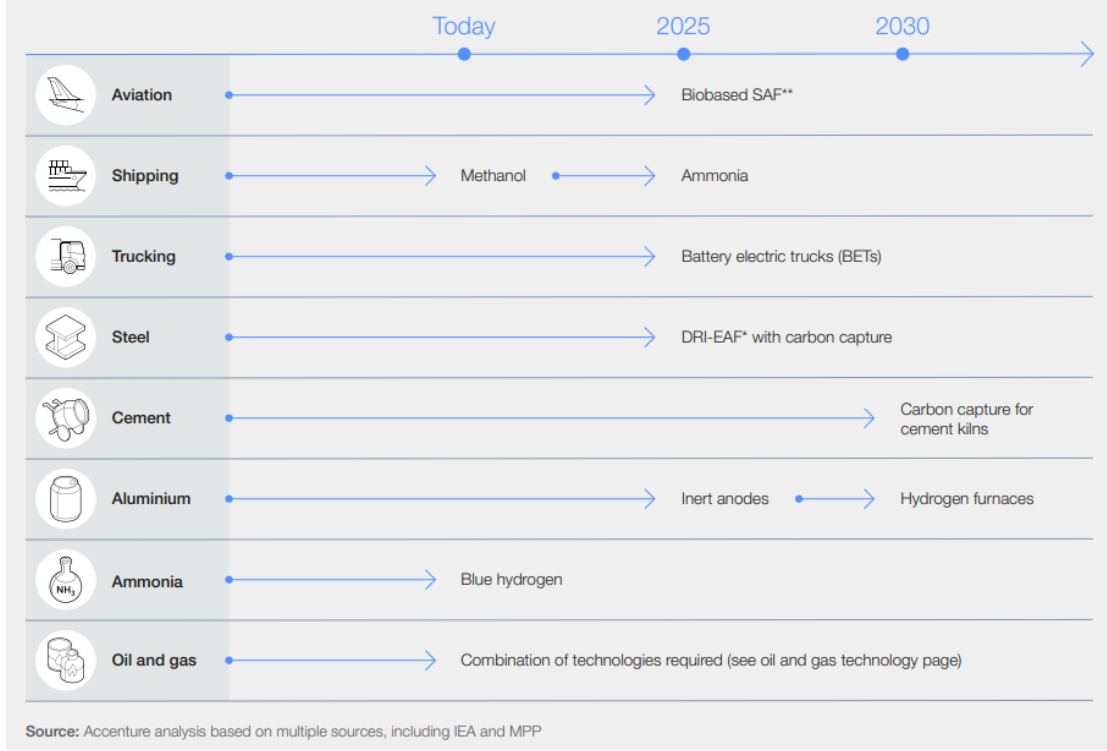
⁵⁶ ISO, *Towards a net-zero logistics sector*.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ World Economic Forum, *Net-Zero Industry Tracker 2023*

Tablo 3 - Endüstrilerin, 2050 Düşük Emisyon Yoğunluğu Eşiğine Ulaşmalarını Sağlayan Teknolojileri Ticari Olarak Uygulayabilecekleri Yıl



Kaynak: WEF, Net Zero Industry Tracker 2023

Uluslararası Denizyolu Organizasyonu (IMO), iklim değişikliği ve etkileriyle mücadele için acil eylemde bulunmayı amaçlayan BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 13'ü desteklemek amacıyla iklim değişikliğine karşı küresel mücadeleye katkıda bulunmaya devam etti. IMO, 2018 yılında gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin bir İlk Strateji benimsedi ve bu strateji, IMO'nun uluslararası nakliyeden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma ve bunları mümkün olan en kısa sürede aşamalı olarak ortadan kaldırma taahhüdünü teyit eden bir vizyon ortaya koydu.⁶⁰

2023 IMO GHG Stratejisi, Üye Devletler için uluslararası nakliye için gelecek vizyonunu, GHG emisyonlarını azaltma hırs seviyelerini ve rehber ilkeleri ortaya koyan bir çerçeveyi temsil eder ve olası zaman çizelgeleri ve devletler üzerindeki etkileriyle aday orta ve uzun vadeli ek önlemleri içerir. Strateji ayrıca kapasite oluşturma, teknik iş birliği ve araştırma ve geliştirme (AR-GE) dahil olmak üzere engelleri ve destekleyici önlemleri belirler.⁶¹

2023 IMO GHG Stratejisi, özellikle uluslararası nakliyenin karbon yoğunluğunun (taşıma işi başına CO2 emisyonlarını azaltmak için) uluslararası nakliye genelinde ortalama olarak 2030 yılına kadar en az %40 oranında azaltılmasını öngörmektedir. 2023 IMO GHG Stratejisi ayrıca,

⁶⁰ IMO, 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships

⁶¹ Ibid.

2030 yılına kadar uluslararası nakliye tarafından kullanılan enerjinin en az %5'ini temsil edecek sıfır veya sıfıra yakın GHG emisyonlu teknolojilerin, yakıtların ve/veya enerji kaynaklarının kullanımıyla ilgili yeni bir hırs düzeyi içermektedir.⁶²

Stratejide, Paris Anlaşması'nın 2. maddesinde belirtilen uzun vadeli sıcaklık hedefiyle uyumlu olarak Vizyon'da çağrıldığı şekilde bunların aşamalı olarak kaldırılması yönünde çabaların sürdürülmesine özel bir atıf yer almaktadır.⁶³



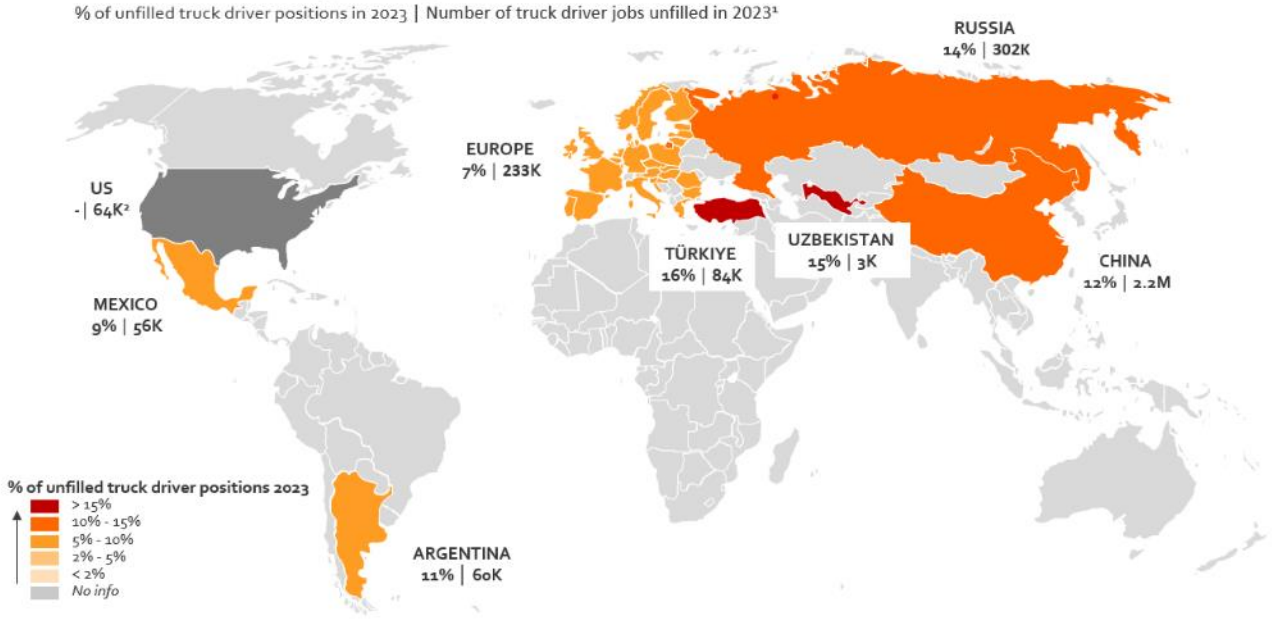
⁶² IMO, 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships

⁶³ Ibid.

Şoför İstihdam Sorununun Küresel Boyutu:

IRU tarafından 2023 yılında Global Truck Driver Shortage Report yayınlandı. Rapora göre küresel kamyon şoförü açığı 2028'e kadar iki katına çıkacak. 36 ülkede incelenen 3 milyondan fazla kamyon şoförü pozisyonu şu anda boş görünmektedir. Sürücülerin sadece %12'si 25 yaşın altındayken, sadece %6'sını kadınlar oluşturmaktadır.⁶⁴

Harita 3 - 2023 Yılında Dünyada Şoför Açığı



Kaynak: IRU

Sürücülerini çekmek ve elde tutmak için önlem alınmadığı takdirde, ankete katılan ülkelerde 2028 yılına kadar 7 milyondan fazla kamyon şoförü pozisyonu doldurulamayabileceği; bunların arasında Çin'de 4,9 milyon (toplam pozisyonların %20'si), Avrupa'da 745.000 (toplam pozisyonların %17'si) ve Türkiye'de 200.000 (toplam pozisyonların %28'i) yer aldığı belirtildi.⁶⁵

Kamyon şoförlüğü mesleği yaşlanan bir nüfusa sahiptir: Kamyon şoförlerinin %12'sinden azı 25 yaşın altındadır ve bu oran Çin (%17) ve Özbekistan (%25) hariç Avrupa'da %5'e düşmektedir. Kadın kamyon şoförlerinin payı da incelenen ülkelerde sadece %6 veya daha az olarak düşük kalmaya devam etmektedir ve bu oran genel ulaşım sektörünün altında kalmaktadır. Kadın kamyon şoförlerinin en yüksek payının Çin (%6) ve Amerika Birleşik Devletleri (%8) olduğu raporda belirtilmektedir.⁶⁶

⁶⁴ IRU, *Global Truck Driver Shortage Report 2023*

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Ibid.

Nitelikli üçüncü ülke sürücülerinin mesleğe erişimi kolaylaştırılmalı ve profesyonel sürücü fazlası olan ülkelerin gerektiğinde açığı kapatmasına olanak sağlanmalıdır.⁶⁷ Yüksek eğitim, lisanslama ve yeterlilik maliyetleri, genç sürücülerin düşük oranından sorumlu önemli bir faktördür. Nakliyeciler, beklenenden önemli ölçüde daha fazla maliyete neden olan ücretler, yakıt, araç giderleri ve çevresel hedeflere ulaşmak için yapılan yatırımlar gibi giderek artan maliyetlerle karşı karşıyadır.⁶⁸



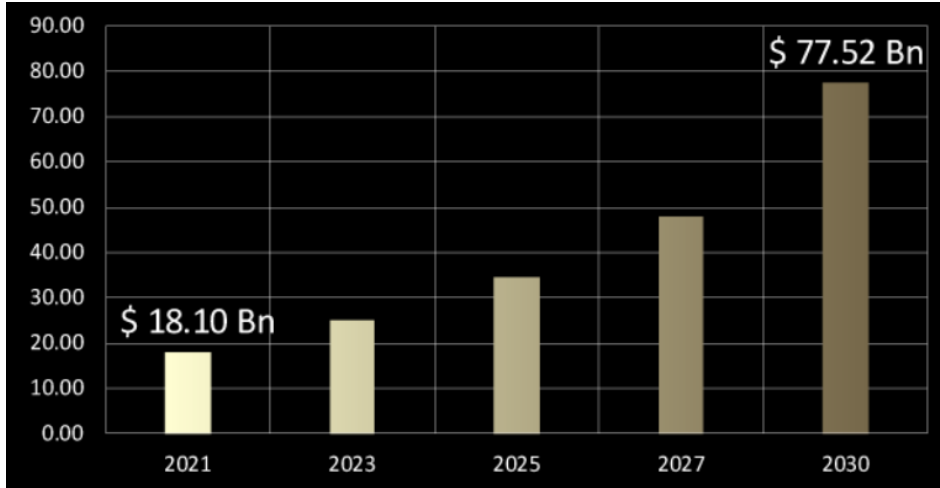
⁶⁷ IRU, *Global Truck Driver Shortage Report 2023*

⁶⁸ European Parliament, *Parliamentary Question, Shortage of professional drivers*

Dijital Lojistikteki Gelişmeler:

Küresel dijital lojistik pazarı büyüklüğünün 2023 yılında 28,13 milyar ABD doları olarak değerlendirildiği tahmin edilmektedir. Pazarın, 2024 yılında 32,44 milyar ABD dolarından 2032 yılına kadar 120,33 milyar ABD dolarına çıkması ve tahmin döneminde %17,8'lik bir bileşik yıllık büyüme oranına sahip olması öngörülmektedir.⁶⁹

Grafik 10 - Küresel Dijital Lojistik Pazarı (2021-2030) ABD Doları



Kaynak: Strategic Market Research

Dijital lojistik, çeşitli dijital teknolojilerin yardımıyla lojistiği daha verimli hale getirme sürecidir. Başka bir deyişle, operasyonel maliyetleri azaltmaya, genel verimliliği artırmaya, tedarik zincirlerini iyileştirmeye ve müşterilere müşteri odaklı çözümler sunmaya yardımcı olan gelişmiş teknoloji ve iletişimlerin kullanımını ifade eder. Dijital lojistik çözümleri, veri odaklı lojistik planlarının benimsenmesi, farklı tedarik zinciri ortaklarıyla geliştirilmiş iş birliği ve sevkiyat teslimatının artırılmış performansı gibi çeşitli özellikler sunar.⁷⁰



Yapay zeka (AI), lojistik şirketleri için operasyonlarını iyileştirdiği ve müşteri memnuniyetini artırdığı için yararlı bir araçtır. Geleneksel işleri otomatikleştirebilirken işletmelerin öngörücü ve ilerici bir modelde çalışmasını sağlayabilir. AI, depo yönetimi, işgücü yönetimi, nakliye

⁶⁹ Fortune Business Insight, *Digital Logistics Market*

⁷⁰ Ibid.

yönetimi ve diğerleri gibi çeşitli uygulamalarda lojistiğin dönüşümüne katkıda bulunabilir.⁷¹

AI, lojistik ekiplerinin AI destekli sohbet robotları ve sanal asistanlar tarafından desteklenen gerçek zamanlı iletişimlerini geliştirmesine olanak tanır. Gelişmiş teknoloji, rapor ve tahmin üretimi gibi emek yoğun görevleri ele alır ve profesyonel üretkenlik için yüksek standartlar oluşturur. Şirketlerin tedarik zinciri zorlukları ve kesintileri giderek daha sık hale geldikçe daha hızlı ve daha doğru kararlar alması gerekir. Aralık 2023'te tedarik zinciri çözümleri sağlayıcısı olan firmalar AI içerikli ürünlerini piyasaya sürdü.⁷²



Nesnelerin İnterneti (IoT), lojistik şirketlerinin çalışma biçimini dönüştürmektedir. IoT cihazları ve sensörleri, araç konum koşullarından sıcaklığa kadar her açıdan hassas bilgi sağlamak için araçlara, kargo bölmelerine veya altyapıya dahil edilmektedir. Bu gerçek zamanlı izleme yeteneği görünürlüğü artırmakta, operasyonel riskleri azaltmakta ve karar vermeyi iyileştirmektedir.⁷³

Ek olarak, lojistikte IoT'nin kullanımı, farklı varlık türlerinin bir tedarik zincirine entegre edilmesini ve ardından bu bağlantılar aracılığıyla üretilen verilerin analizini sağlar. Bu, kuruluşlar arasında depo lojistiğinin, teslimat yönetiminin ve filo yönetiminin verimliliğini artırır. Sektör analistlerine göre, 2024 yılına kadar tüm BT harcamalarının %50'sinden fazlası dijital dönüşüme yatırılacak.



E-ticaret sektörünün son on yıldaki üstel büyümesi, çevrimiçi alışverişin artması ve internet kullanıcılarının yaygınlaşmasıyla yönlendirilmiştir. Tedarik zinciri operasyonlarını optimize etmek, görünürlüğü artırmak ve e-ticaret sektöründe artan tüketici ihtiyaçlarına yanıt vermek, şirketlerin dijitalleşme çözümlerinden faydalanmasını sağlar. Bu

⁷¹ Fortune Business Insight, *Digital Logistics Market*

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid.

nedenle, bu pazar teslimat sistemlerini optimize etmek ve şirket kar marjlarını artırmak için hızla büyümektedir.⁷⁴

Ayrıca, e-ticaret sektörü şeffaflık, maliyet, kolaylık ve hız tarafından yönlendirilir. Bu ihtiyacı karşılamak için lojistik operasyonlarının dijitalleştirilmesi, malzeme taşıma sistemlerinin otomasyonu, depo yönetim sistemleri ve diğerleri gibi yeni iş modelleri ve çözümler geliştirilmiştir. Bu, özellikle son mil teslimat alternatifleri ve sorunsuz iade süreçleri olmak üzere daha hızlı ve daha çeşitli yerine getirme hizmetlerine yol açmıştır. Bir sektör analistine göre, 2025 yılına kadar tüm küresel satışların dörtte biri çevrimiçi olarak yapılacaktır.⁷⁵

Gartner, Inc.'e göre, kuruluşlar tedarik zinciri yönetimine daha fazla önem verdikçe, Tedarik Zinciri Yöneticileri (CSCO'lar) yeni teknoloji yatırımları yoluyla büyümeye yatırım yapma konusunda ortak fırsatlarını değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Lojistik sektöründe dijital dönüşüm için aşağıdaki gereklilikler ön plana çıkmaktadır.⁷⁶

- Nesnelerin İnterneti (IoT)
- Büyük Veri Analizleri
- Yapay Zeka (AI)
- Bulut Bilgisayar
- Robotik ve Otomasyon

McKinsey tarafından dünya çapında 250'den fazla nakliyecisi ve lojistik sağlayıcısı arasında yapılan bir anket, teknoloji yatırımlarının artacağını ve çok sayıda şirketin halihazırda gelişmiş kullanım örneklerini denediğini ortaya koymaktadır.⁷⁷

Anket hem nakliyecilerin hem de sağlayıcıların temel teknolojinin ötesine geçip rekabet avantajı elde etmek veya sürdürmek için öncü çözümlere yöneldiğini göstermektedir. Dahası, sonuçlar nakliyeciler ve sağlayıcılar arasında önemli bir ortak zemin olduğunu vurgulayarak, daha yakın iş birliğinin paylaşılan zorluklara yeni çözümler sunabileceğini ima etmektedir.⁷⁸

Lojistik şirketleri maliyetleri düşürmek ve taşımacılık ve depolamada üretkenliği artırmak için teknolojiye yönelmektedir. Filo yönetimi için gerçek zamanlı taşımacılık, görünürlük planlaması ve telematiği destekleyen araçlar ortalamanın üzerinde benimsenme ve yatırım oranları görmektedir.⁷⁹

⁷⁴ Fortune Business Insight, *Digital Logistics Market*

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Research Gate, *The Impact Of Increasing Digitalization On The Logistics Sector And Logistics Services Providers*

⁷⁷ McKinsey & Company, *Digital Logistics: Technology Race Gathers Momentum*

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Ibid.

Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış



Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

Türkiye, küresel ticaret için önemli bir kesişme noktasında yer almanın yanı sıra stratejik konumu bakımından da geniş çapta dış ticaret hacmine sahip birçok pazara erişim sunmaktadır. Türkiye'nin avantajlı coğrafi konumu, bölgedeki lojistik ve taşımacılık faaliyetleri için bir üs işlevi görmesini sağlamakta ve böylece hem mal ihracatımıza hem de hizmet ihracatımıza önemli katkılarda bulunmaktadır. Ülkemizden 4 saatlik uçuş süresiyle yaklaşık 1,4 milyar insanın yaşadığı ve 8 trilyon 600 milyar dolarlık ticaret hacmi bulunan 67 ülkeye ulaşılabilir. ⁸⁰

On Birinci Kalkınma Planı, 2023-2025 Orta Vadeli Program ve 2023 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programında öngörülen hedefler doğrultusunda hazırlanan 2023 Yılı Yatırım Programında 2023 yılında kamu yatırımlarının sektörlere göre dağılımına bakıldığında en fazla yatırımın Ulaştırma-Haberleşme sektörüne ayrıldığı görülmektedir.

Tablo 4 - 2023 Yılı Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (TL)

Sektörler	2023 Yatırımı
Ulaştırma-Haberleşme	121.664.619.000
Tarım	43.567.262.000
Madencilik	78.883.700.000
İmalat	4.227.692.000
Enerji	44.581.814.000
Turizm	1.172.606.000
Konut	1.292.584.000
Eğitim	61.118.843.000
Sağlık	39.103.776.000
Diğer Kamu Hizmetleri	58.549.346.000
Toplam	454.162.242.000

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023 Yılı Yatırım Programı, S. 22

Taşımacılık sektörünün hizmet ticaretinde de ülkemize katkısı oldukça büyüktür. 2023 yılı sonunda Türkiye, 100 milyar dolar hizmet ihracatına ve 35 milyar dolar seviyesinde lojistik ve taşımacılık gelirine ulaştı. Ülkemiz 35 milyar dolarlık ihracat ile lojistik hizmet ihracatında dünyada %2,5 paya sahip olup 11. sırada yer almaktadır. ⁸¹

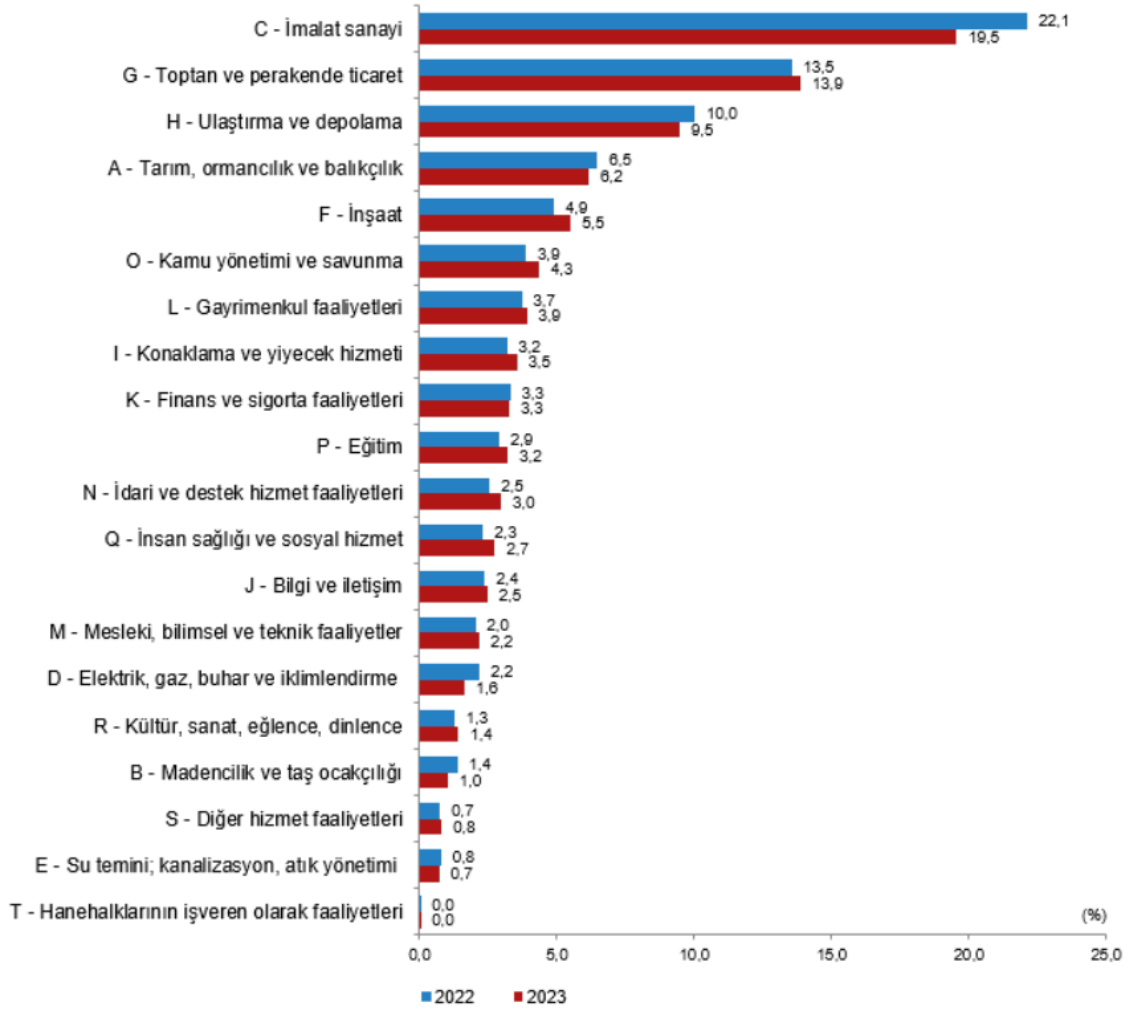
⁸⁰ T.C. Ticaret Bakanlığı, Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, Dış Ticaret Lojistiği 2024, S.1

⁸¹ Ibid., S. 1

Yıllık verilere dayalı olarak hesaplanan bağımsız yıllık gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH), zincirlenmiş hacim endeksiyle 2023 yılında bir önceki yıla göre %5,1 arttı.

Üretim yöntemine göre cari fiyatlarla GSYH, 2023 yılında bir önceki yıla göre %76,8 artarak 26 trilyon 545 milyar 722 milyon TL oldu. Gayrisafi yurt içi hasılda en yüksek payı 2023 yılında %19,5 ile imalat sanayi aldı. İmalatı, %13,9 ile toptan ve perakende ticaret; motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin onarımı ve %9,5 ile ulaştırma ve depolama sektörü izledi. Yıllık gayrisafi yurt içi hasılda en düşük pay hane halklarının işverenler olarak faaliyetleri için gerçekleşti.⁸²

Grafik 11 - Üretim Yöntemine Göre GSYH Hesabında Sektörlerin Payları, Cari Fiyatlarla, 2022 - 2023

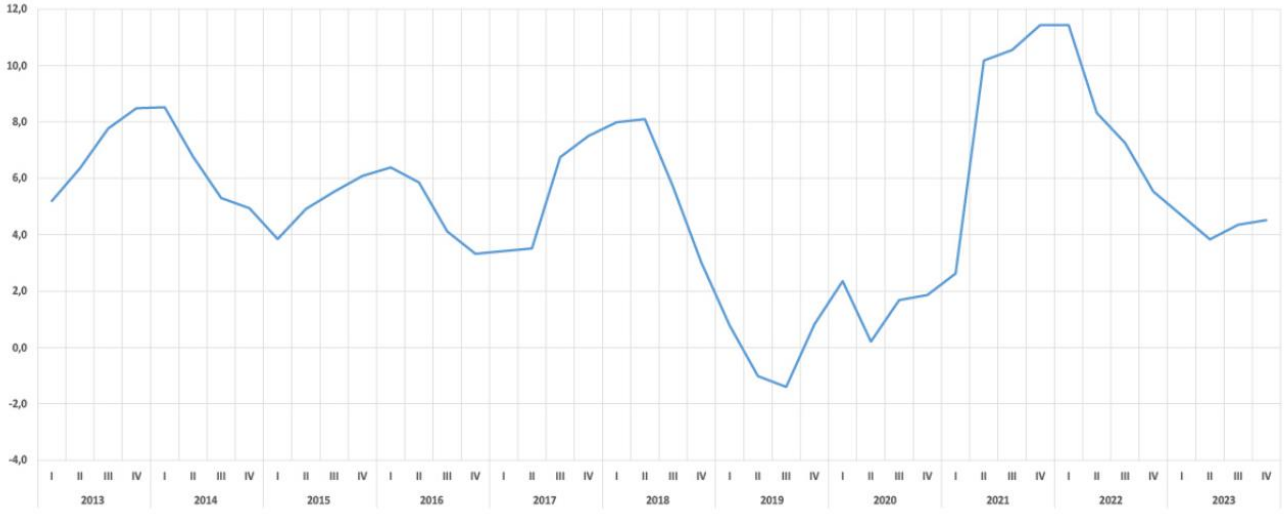


Kaynak: TÜİK

⁸² TÜİK, Yıllık Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, 2023

Türkiye ekonomisi 2023 yılının tamamında %4,5 oranında büyüme kaydetti.

Grafik 12 - Yıl Bazında GSYH Büyüme Oranları



Kaynak: TÜİK / T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı

GSYH 2023 yılının dördüncü çeyreğinde %4,0 oranında büyüme kaydetti. Dördüncü çeyrekte hizmetler sektörü (inşaat dahil) %3,6 oranında, sanayi sektörü %1,9 oranında ve tarım sektörü %0,5 oranında büyüme kaydetti. Mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış GSYH ise yılın dördüncü çeyreğinde %1 oranında büyüdü.⁸³

Ticaret Bakanlığının açıkladığı geçici verilere göre 2023 yılının Aralık ayında ihracat bir önceki yılın aynı ayına göre %0,44 oranında artarak 23 milyar dolar, ithalat ise %10,7 oranında azalarak 29,1 milyar dolar seviyesinde kaydedildi.⁸⁴

2023 yılı Ocak-Aralık dönemi ihracat değeri ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %0,6 artarak 255,8 milyar dolar, ithalat değeri ise %0,5 azalarak 361,8 milyar dolar seviyesinde gözlemlendi.⁸⁵

2023 yılının Aralık ayında dış ticaret açığı bir önceki yılın aynı ayına göre %37 oranında azalarak 6,1 milyar dolar seviyesinde kaydedildi. Ocak-Aralık dönemi dış ticaret açığı ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %3,2 oranında azalarak 106 milyar dolar seviyesinde gözlemlendi.⁸⁶

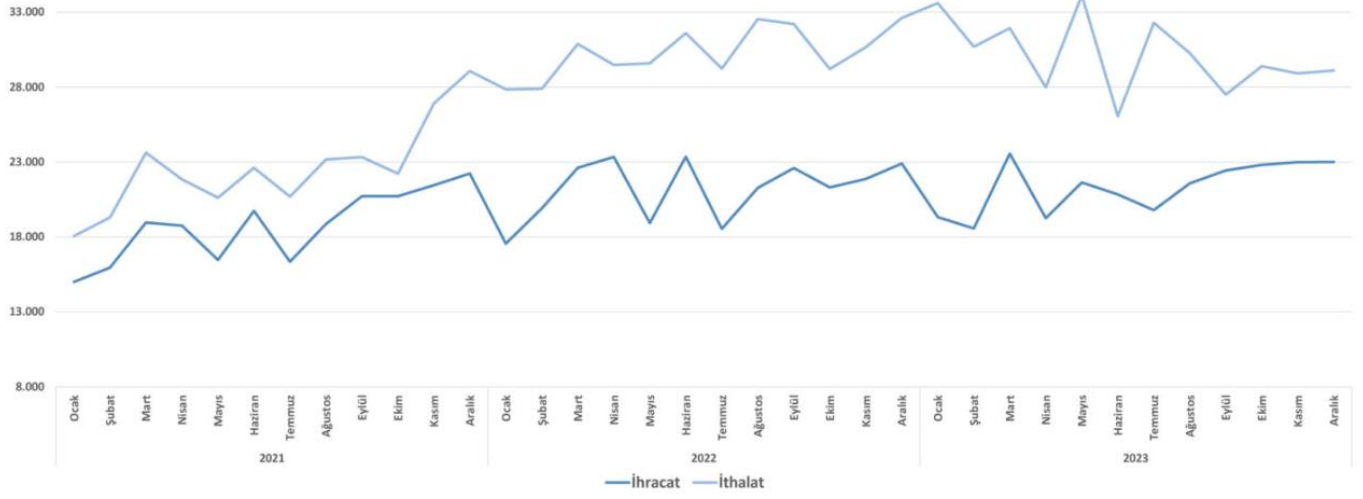
⁸³ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023 Yılı 4. Çeyrek Büyüme Verileri

⁸⁴ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023 yılı Aralık ayı geçici Dış Ticaret Verileri

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Ibid.

Grafik 13 - Dış Ticaret Dengesi (Milyon Dolar)



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Tablo 5 - Temel Dış Ticaret Göstergeleri (Milyon Dolar) – 2023

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
İhracat	19.324	18.570	23.562	19.257	21.634	20.837	19.796	21.579	22.442	22.812	22.999	22.999
İthalat	33.601	30.689	31.927	27.985	34.115	26.062	32.294	30.257	27.499	29.391	28.916	29.111

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023 yılı Aralık ayı geçici Dış Ticaret Verileri

2023 yılı Aralık ayında geçen yılın aynı ayına göre; ihracat, %0,44 oranında artarak 22 milyar 999 milyon dolar, ithalat, %10,73 oranında azalarak 29 milyar 111 milyon dolar, dış ticaret hacmi, %6,13 oranında azalarak 52 milyar 110 milyon dolar olarak gerçekleşti.⁸⁷

2023 yılı Ocak-Aralık döneminde geçen yılın aynı dönemine göre; ihracat, %0,64 oranında artarak 255 milyar 809 milyon dolar, ithalat, %0,51 oranında azalarak 361 milyar 847 milyon dolar, dış ticaret hacmi, %0,04 oranında azalarak 617 milyar 656 milyon dolar olarak gerçekleşti.⁸⁸

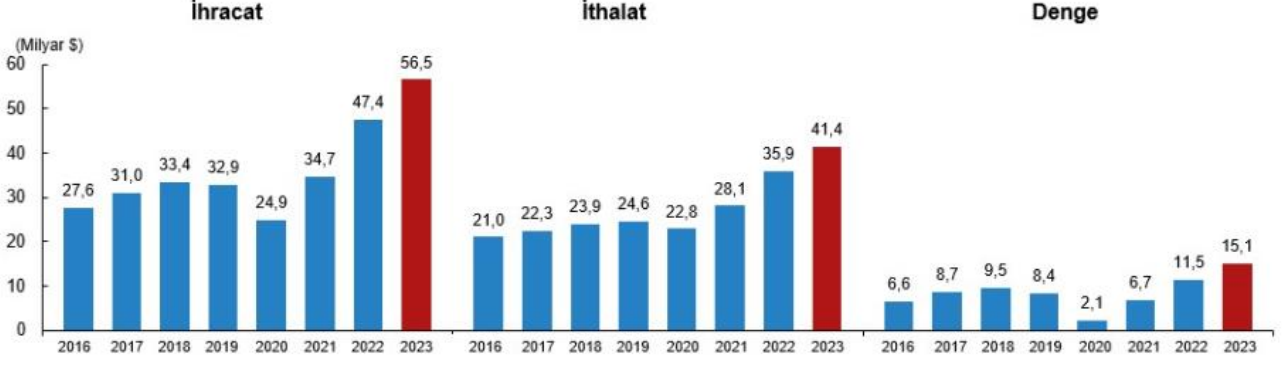
TÜİK tarafından yayınlanan Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistiklerine göre uluslararası hizmet ticareti istatistiklerine (seyahat hariç) göre, hizmet ihracatı 2022 yılında 47,4 milyar dolar iken

⁸⁷ T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Aralık Ayı Dış Ticaret Verileri

⁸⁸ Ibid.

2023 yılında %19,2 artarak 56,5 milyar dolar oldu. Hizmet ithalatı ise 2022 yılında 35,9 milyar dolar iken 2023 yılında %15,3 artarak 41,4 milyar dolar oldu.⁸⁹

Grafik 14 - Hizmet İhracatı, İthalatı ve Denge (2023)



Kaynak: TÜİK



⁸⁹ TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2023

Genişletilmiş demeler dengesi hizmetler sınıflamasına göre taşımacılığın toplam ihracat içindeki payı 2022 yılında %74,2 iken 2023 yılında %68,9 oldu. İkinci sırada yer alan "diğeri iş hizmetleri"nin 2022 yılında %8,4 olan payı 2023'te %9,8 oldu. Hizmet ihracatında 2023 yılında üçüncü sırada %7,5 pay ile "telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri" sektörü yer aldı.⁹⁰

Tablo 6 - Hizmet Türlerine Göre Uluslararası Hizmet Ticareti (Seyahat Hariç) - 2023

	İhracat		İthalat	
	Değeri (Milyon \$)	Pay (%)	Değeri (Milyon \$)	Pay (%)
Toplam	55.526	100	41.415	100
Başkasına ait fiziksel girdiler için imalat hizmetleri	381	0,7	39	0,1
Bakım ve onarım hizmetleri	2.175	3,8	1.000	2,4
Taşımacılık	35.172	74,2	18.522	44,7
İnşaat	400	0,7	46	0,1
Sigorta ve emeklilik hizmetleri	2.751	4,9	3.571	8,6
Finansal hizmetler	620	1,1	766	1,8
Fikri mülkiyet hakları kullanım ücretleri	569	1,0	3.652	8,8
Telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri	4.252	7,5	4.272	10,3
Diğeri iş hizmetleri	5.535	9,8	7.856	19,0
Kişisel, kültürel ve eğlence hizmetleri	372	0,7	493	1,2
Resmi hizmetler (Devlet hizmetleri)	540	1,0	1.197	2,9

Kaynak: TÜİK

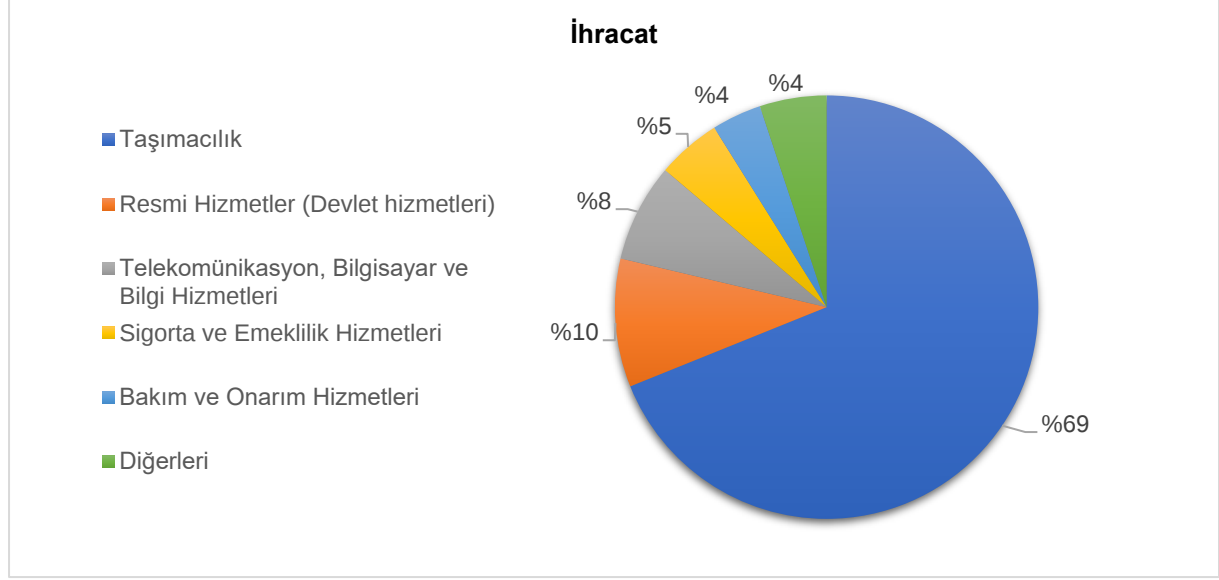
Hizmet ihracatının önemli bir bölümünü oluşturan taşımacılık hizmetlerinde 2022 yılında yapılan ihracat 35 milyar 172 milyon dolar iken 2023'te %10,7 artışla 38 milyar 930 milyon dolar oldu. Telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri ihracatı 2023 yılında bir önceki yıla göre %43,0 artarak 4 milyar 252 milyon dolar oldu.⁹¹

⁹⁰ TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2023

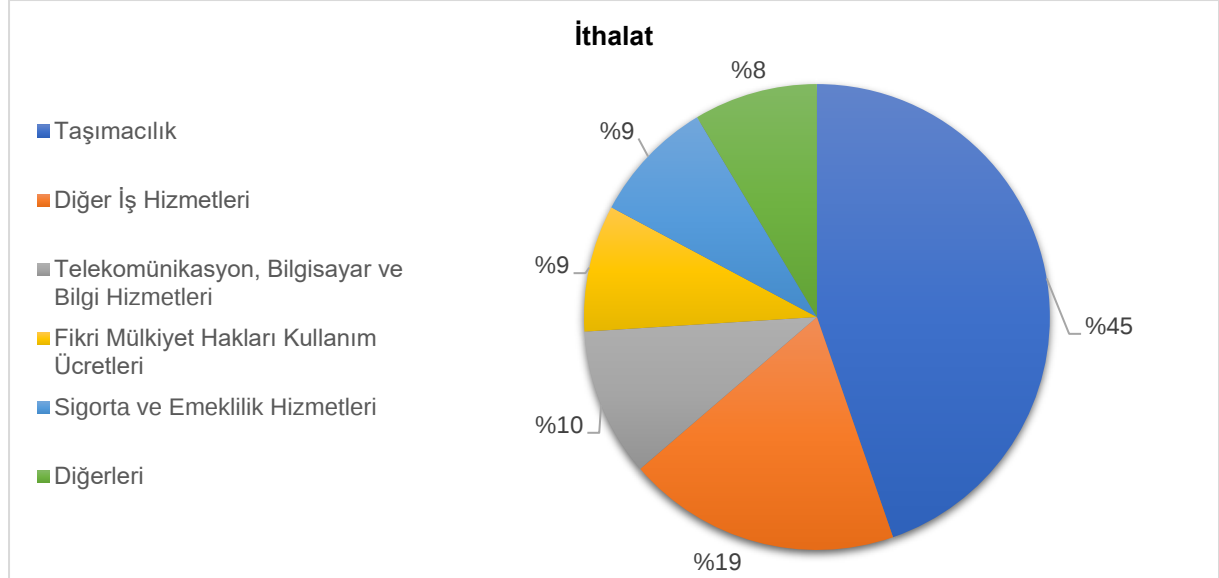
⁹¹ Ibid.

Taşımacılığın toplam ithalat içindeki payı 2022 yılında %47,3 iken 2023 yılında %44,7 oldu. İkinci sırada yer alan "diğer iş hizmetleri"nin payı ise 2022 yılında %18,9 iken 2023'te %19,0 oldu. Hizmet ithalatındaki payı %10,3 olan "telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri" sektörü, 2023 yılında da üçüncü sırada yer aldı.⁹²

Grafik 15 - Hizmet Ticaretinin Hizmet Türlerine Göre Dağılımı, 2023



Kaynak: TÜİK



Kaynak: TÜİK

Avrupa Birliği ülkelerine 2023 yılında yapılan hizmet ihracatı 21 milyar 860 milyon dolar, diğer Avrupa ülkelerine yapılan ihracat ise 8 milyar 607 milyon dolar oldu. İthalatta 2023 yılında

⁹² TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2023

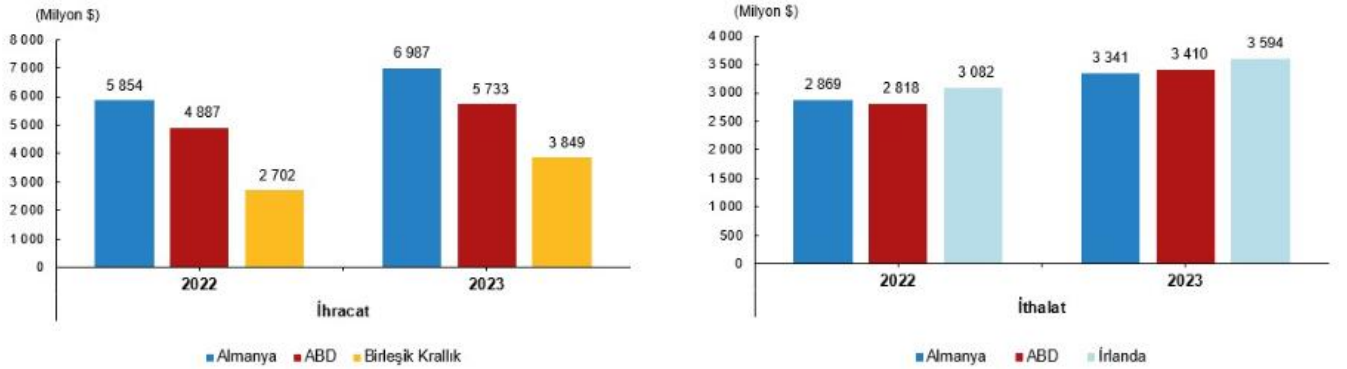
Avrupa Birliği ÷lkelerinden yapılan ithalatın 18 milyar 648 milyon dolar, diğer Avrupa ÷lkelerinden yapılan ithalatın da 4 milyar 903 milyon dolar olduğu gör÷ld÷. ⁹³

Avrupa Birliği ÷lkeleri 2023 yılında, Türkiye'nin hizmet ihracat ve ithalatında başı çeken ÷lke grubu oldu. Avrupa Birliği ÷lkeleri, %38,7 ile toplam hizmet ihracatı içinde en büyük paya sahip ÷lke grubu oldu. Toplam hizmet ithalatının ise %45,0'ı Avrupa Birliği ÷lkeleri ile yapıldı. ⁹⁴

Hizmet ihracatında 2023 yılında toplam ihracatın %29,3'÷ Almanya, Amerika Birleşik Devletleri ve Birleşik Krallık ile gerçekleşti. Hizmet ihracatında %12,4'lük payla ve 6 milyar 987 milyon dolarlık ihracatla ilk sırayı Almanya alırken ikinci sırada %10,1'lik payla Amerika Birleşik Devletleri, üçüncü sırada ise %6,8'lik payla Birleşik Krallık yer aldı. ⁹⁵

İthalatta ise 2023 yılında %8,7'lik payla ve 3 milyar 594 milyon dolarla ilk sırayı İrlanda alırken ikinci sırada 3 milyar 410 milyon dolar ve %8,2'lik payla Amerika Birleşik Devletleri, üçüncü sırada ise %8,1'lik pay ve 3 milyar 341 milyon dolarla Almanya yer aldı. ⁹⁶

Grafik 16 - En Çok Hizmet Ticareti Yapılan Üç Ülke, 2022-2023



Kaynak: TÜİK

Taşımacılık faaliyetlerinin ÷lke ekonomisine katkısı, sektörün büyüklüğü ve ekonomideki önemi ile ilgili fikir vermektedir. Ödemeler dengesi bir ekonomide yerleşik kişilerin diğer ekonomilerde yerleşik kişiler (yurt dışında yerleşikler) ile belli bir dönemde yapmış oldukları ekonomik işlemlerin sistematik kayıtlarını elde etmek amacı ile hazırlanan istatistiki bir rapordur. Ekonomik işlemler mal, hizmet ve gelirle ilgili işlemleri, finansal varlık ve yükümlölükler ile ilgili işlemleri ve

⁹³ TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2023

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Ibid.

bir ekonomide yerleşik kişilerden diğer bir ekonomide yerleşik kişilere karşılıksız olarak reel ya da finansal kaynakların sağlandığı transferleri kapsamaktadır.⁹⁷

Tablo 7 - Ödemeler Dengesinde Taşımacılık Faaliyetleri

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Taşımacılık	15.415	16.567	14.415	12.681	14.272	14.890	14.587	8.224	12.775	18.735	12.873
Gelir	21.769	22.835	19.689	19.734	22.123	24.342	24.195	16.280	24.949	36.492	25.433
Gider	6.354	6.268	5.274	7.053	7.851	9.452	9.608	8.056	12.174	17.757	12.560
Yolcu	9.787	10.217	8.765	6.847	8.473	10.098	10.342	3.007	7.237	16.028	12.438
Gelir	9.987	10.476	9.032	7.762	9.515	11.571	11.586	3.377	7.672	16.681	13.382
Gider	200	259	267	915	1.042	1.473	1.244	370	435	653	944
Navlun	2.389	2.982	2.789	3.511	4.016	3.514	2.974	3.398	4.017	732	-378
Gelir	8.314	8.721	7.520	8.207	8.954	9.103	9.036	9.482	12.210	12.652	8.755
Gider	5.925	5.739	4.731	4.696	4.938	5.589	6.062	6,084	8.203	11.920	9.133
Diğer Taşımacılık	3.239	3.368	2.861	2.323	1.783	1.278	1.271	1.819	1.531	1.975	813
Gelir	3.468	3.638	3.137	3.765	3.654	3.668	3.573	3.421	5.067	7.159	3.296
Gider	229	270	276	1.442	1.871	2.390	2.302	1.602	3.536	5.184	2.483

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları) (2023 Ocak-Ağustos)

Hizmetler Dengesi altında yer alan “Taşımacılık”, uluslararası yolcu taşımacılığını içeren “Yolcu” kalemi, mal ticaretine ilişkin taşımacılık verilerini içeren “Navlun” kalemi, taşımacılığı destekleyici hizmetler ile posta ve kurye hizmetlerini içeren “Diğer Taşımacılık” kaleminden oluşmaktadır. 2013 yılı sonrası navlun gelirlerinin navlun giderlerinden fazla olduğu; yolcu, navlun ve diğer taşımacılık başlıklarının Ödemeler Dengesi içerisindeki Taşımacılık başlığı altında ülke ekonomisine olumlu katkı sağladığı görülmektedir.



⁹⁷ TCMB, Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi.

Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri

Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşıma modlarından yararlanılmaktadır. Değer bazında son 10 yıla ait verilerin incelenmesi taşıma türleri arasında yıllar içerisinde izlenebilecek değişim eğilimlerini ortaya koymaktadır.

**Tablo 8 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları
(Değer Bazında)**

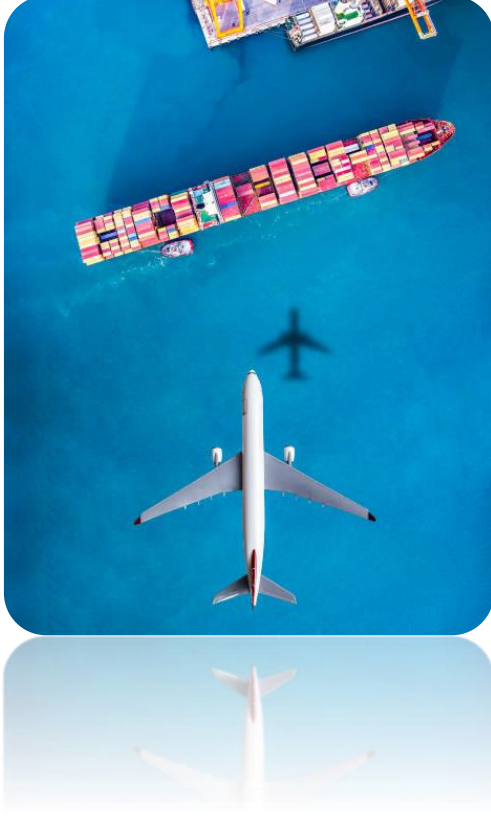
	Denizyolu		Karayolu		Havayolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2013	65,28	55,10	18,69	35,66	15,20	8,60	0,83	0,64
2014	69,11	55,11	18,23	35,29	12,07	9,01	0,59	0,59
2015	69,14	54,64	19,10	32,70	11,11	12,10	0,65	0,56
2016	67,22	55,39	19,15	31,62	12,83	12,54	0,80	0,45
2017	65,10	58,99	18,01	29,59	16,33	10,98	0,56	0,44
2018	67,10	63,31	17,88	28,00	14,40	8,25	0,62	0,44
2019	62,47	60,82	20,56	30,36	16,17	8,28	0,80	0,54
2020	57,96	60,04	21,14	31,61	19,82	7,58	1,08	0,77
2021	66,90	60,01	20,79	30,85	11,08	8,40	1,23	0,74
2022	65,74	59,55	20,17	31,27	13,09	8,20	1,00	0,98
2023	61,38	56,44	21,06	32,74	16,93	10,05	0,63	0,77

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. 2013-2023 yılları arasında ithalatta denizyolu taşımacılığı en yüksek paya 2015 yılında %69,14 ile ulaştı, bu pay 2023 yılında %61,38 olarak gerçekleşti. İhracat taşımalarında 2013 yılından 2023 yılına kadar denizyolu payı en yüksek 2018 yılında %63,31 ile gerçekleşti, bu pay 2023 yılında %56,44 oldu. Bu verilere göre denizyolu taşımacılığının payının geçen yıla göre azaldığı görülmektedir.

Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sıradadır. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2013-2018 yılları arasında %20'nin altındayken 2018 yılı sonrasında %20'nin üzerine çıktı. 2013 yılında %18,69 olan ithalattaki payı, 2023 yılında

%21,06 oldu. Geçen yıla göre karayolu ithalat taşımalarında artış olduğu söylenebilir. Karayolu taşımacılığının incelenen dönem içerisinde ihracattaki payının en yüksek olduğu yıl ise %35,66 ile 2013 yılıdır; 2013 yılından 2018 yılına kadar olan dönemde karayolunun ihracattaki payı azalmakta olup 2018 yılında %28'e kadar geriledi. 2019 yılında %30,36'ya, yükselirken 2023 yılında bu pay %32,74 oldu.



Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada havayolu taşımacılığı gelmektedir. İthalatta havayolu taşımacılığı 2013 ve 2019 yılları arasında yaklaşık %11-16 arasında pay alırken 2020 yılında %19,82 yükseldi, 2021 yılında %11,08'e düştü. 2022 yılında bu oran %13,09 oldu. 2023 yılında ise ithalat havayolu taşımalarının değer bazındaki payında bir artış oldu, %32,74'e yükseldi. İhracatta son 10 yıllık süre içerisinde havayolu taşımacılığının payı yaklaşık %8-12 arasında seyretmektedir. 2016 yılında havayolu taşımacılığının ihracatta değer bazındaki oranı %12,54'tü ve bu yıldan itibaren sürekli payı azalma eğilimi gösterse de 2021 yılında bir miktar artarak %8,40 oldu. 2023 yılında ise pay %10,05 oldu.

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. İncelenen son 10 yıllık dönem içerisinde demiryolu taşımacılığının 2013 yılında ithalattaki payı %0,83 iken ihracattaki payı ise %0,64 oldu. 2013-2019 yılları arasında demiryolu taşımacılığının ithalat ve ihracattaki payı %1'in üzerine çıkmadı; hatta 2017 yılında en düşük performans göstererek ithalattaki payı %0,56, ihracattaki payı ise sadece %0,44 oldu. Koronavirüs pandemisi ve Ukrayna'da devam eden savaş ve doğa dostu bir taşıma modu olması sebepleri ile önemi anlaşılan ve dış ticarete tercih edilmesi ile gündeme gelen demiryolu taşımacılığının 2021 yılında ithalattaki payı %1,23, ihracattaki payı ise %0,74 olarak gerçekleşti. Bu etkiyle demiryolu taşımacılığının ithalattaki değer payı 2020, 2021 ve 2022 yıllarında %1'in üzerinde seyretti. Demiryolu taşımacılığı ithalatta bu yükselişi sürdürmeye devam edemedi ve 2023 yılında ithalatta payı %0,63 oldu. 2023 yılında demiryolu taşımacılığının ihracattaki değer bazında payı ise %0,77 olarak gerçekleşti.

Son 10 yıla ait dış ticaret faaliyetlerinin taşıma türlerine göre ağırlık bazında incelenmesi de çeşitli eğilimleri ortaya koymaktadır.

**Tablo 9 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları
(Ağırlık Bazında)**

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2013	4,11	24,25	0,07	1,03	95,27	74,37	0,55	0,35
2014	3,88	24,04	0,07	1,12	95,60	74,41	0,45	0,43
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,75	73,68	0,45	0,49
2016	3,73	24,48	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4,00	22,12	0,07	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	4,34	17,59	0,06	0,87	95,11	81,09	0,49	0,45
2020	4,33	16,79	0,05	0,39	95,08	82,18	0,54	0,64
2021	5,36	17,78	0,05	0,49	93,94	80,96	0,65	0,77
2022	7,10	18,28	0,06	0,70	92,22	80,08	0,62	0,94
2023	6,21	19,33	0,05	0,94	93,42	78,88	0,32	0,85

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinde tıpkı değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde gelmektedir. İthalatta denizyolu taşımacılığının payı 2013 yılından 2021 yılına kadar %95'in altına düşmedi. 2021 yılında ithalatta ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının payı %93,94 olurken 2023 yılında %93,42 oldu. İhracatta da özellikle 2015 sonrası denizyolu taşımacılığı ağırlık bazında payını istikrarlı bir şekilde artırmaya devam ederken 2021 yılında ithalatta bir miktar düşüş göstererek %80,96 oldu, 2023'te ise oran %78,88 olarak gerçekleşti.

Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı ağırlık bazında son on yıllık döneme bakıldığında %4-7 arasındadır. 2013 yılında ithalattaki payı %4,11 iken, 2023 yılında %6,21 oldu. İhracat taşımalarında ise karayolu taşımacılığı pandemi etkisi dolayısıyla 2020 yılında son on yıllık dönemin en düşük payındaydı. 2020 yılında %16,79 oranına kadar gerileyen karayolu ihracat taşımaları ağırlık bazında en yüksek 2015 yılında %24,68 oranına erişti. 2023 yılına gelindiğinde ise bu oran %19,33'tür.

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde ağırlık bazında %1'den az paya sahiptir. İncelenen son 10 yıllık dönem içerisinde demiryolunun ithalattaki payı 2017 yılına kadar sürekli azalma eğilimindedir; 2013 yılında ithalatta ağırlık bazında demiryolunun payı %0,55 iken 2017 yılında bu oran %0,37 oldu.

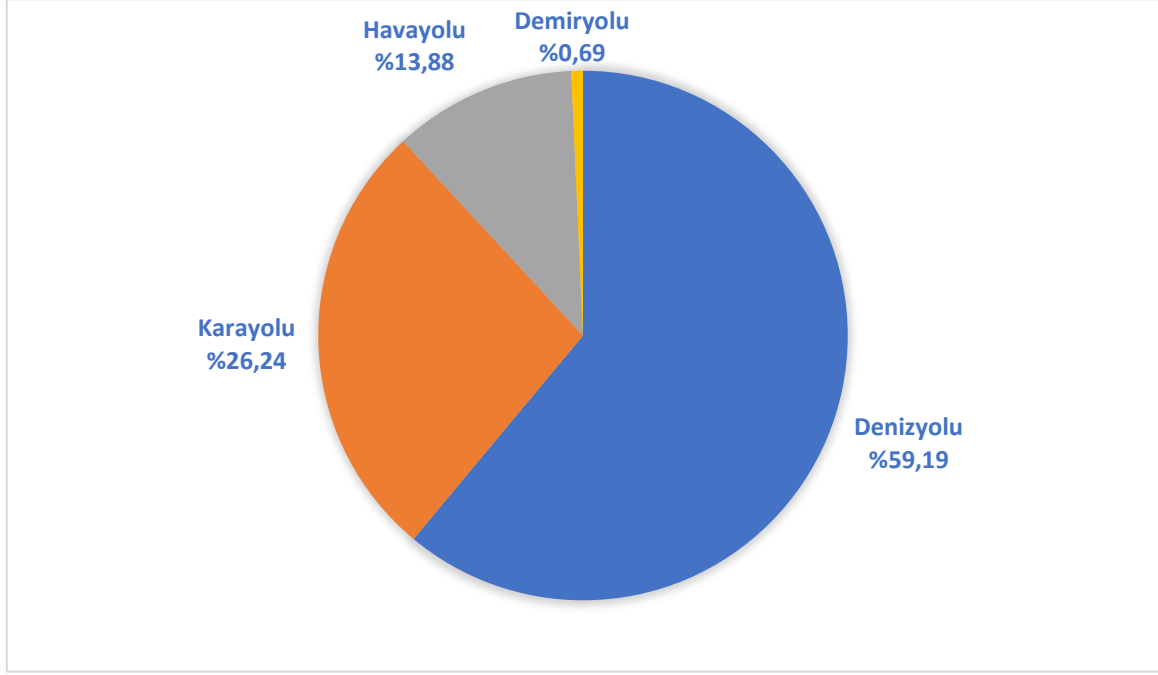
İthalatta demiryolunun payı son on yıllık dönemde en yüksek 2021 yılında payı %0,65'lik oran ile gerçekleşti. 2023 yılında ise bu oran son on yılın en düşük seviyesi ile %0,32 oranında gerçekleşti. 2023 yılında demiryolu ihracat taşımalarında ağırlık bazında %0,85'lik bir oran görülmektedir. Demiryolunun ihracat taşımalarında ağırlık bazındaki payı 2013 yılında %0,35 seviyelerinde iken 2021 yılında oranı %0,77, 2022'de ise bir miktar artış göstererek en yüksek seviyesi olan %0,94 oldu.

Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığının ithalat taşımalarındaki payında doğrusal olmasa da azalma eğilimi mevcuttur; 2013 yılında ağırlık bazında havayolu taşımacılığının payı %0,07 iken 2021 yılında payı %0,05 oldu. 2023 yılında da aynı oran ile %0,05 ile gerçekleşti. İhracatta son 10 yıllık dönemde yaklaşık %1 oranında pay sahibi iken 2020 yılında payı %0,39'a kadar geriledi. Bu oran 2023 yılında % 0,94'e yükseldi.

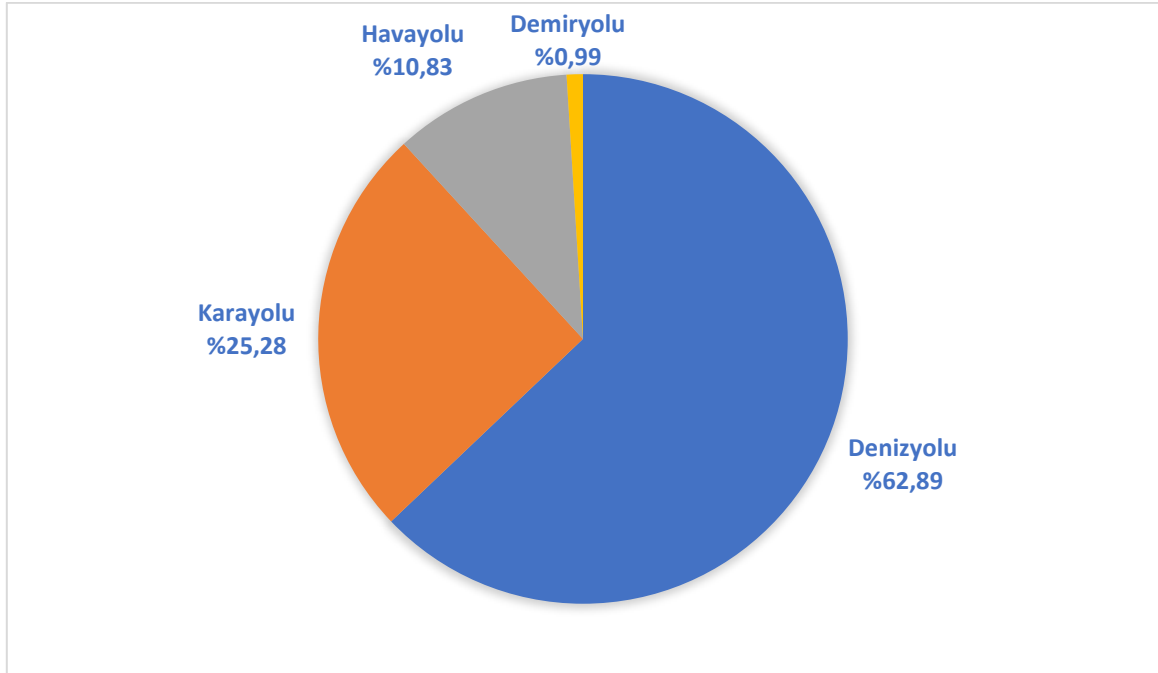


Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarına bakıldığında 2022 yılında denizyolu taşımacılığı %62,89 oranında kullanılırken 2023 yılında bu oran %59,19'a düştü. Buna karşın havayolu taşımacılığının payı 2022 yılında %10,83 iken 2023 yılında bu oran %13,88'e yükseldi. Karşılaştırılan dönemlerde karayolu yaklaşık %26 pay almaya devam ederken demiryolunun payı 2023 yılında %0,69 oldu.

Grafik 17 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2023



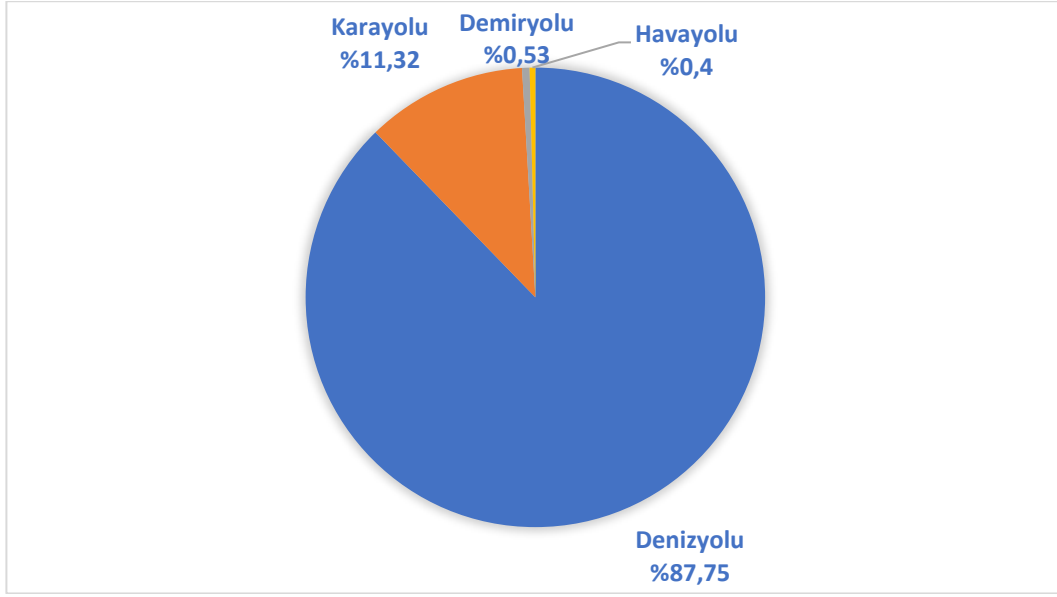
Grafik 18 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2022



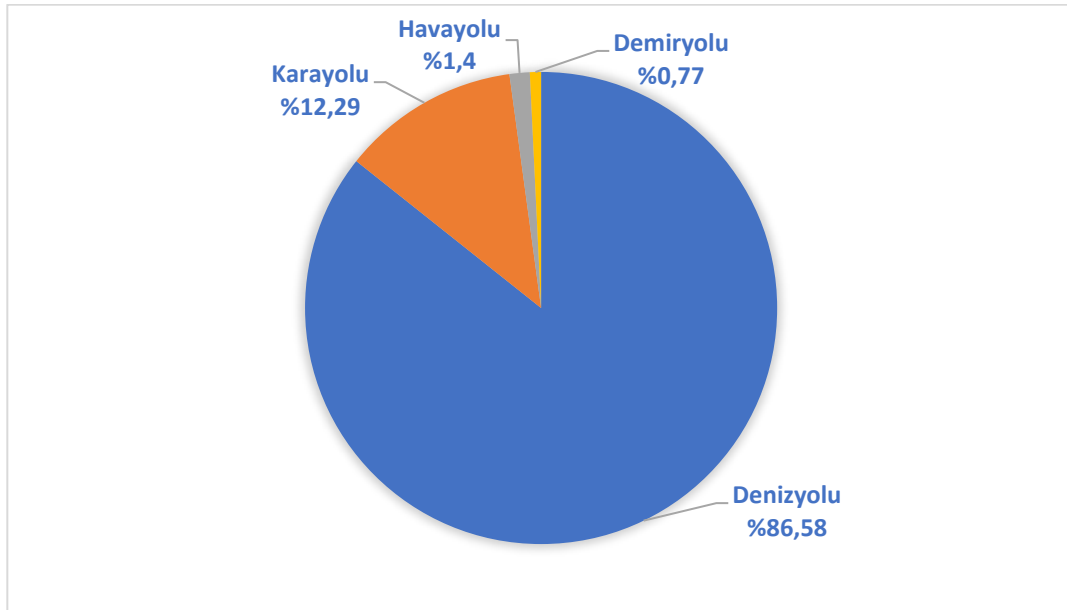
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Değer bazında karşılaştırmada olduğu gibi ağırlık bazında 2022 yılı ve 2023 yılı dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarında büyük oranda değişiklik gözlemlenmemektedir. Denizyolu taşımacılığı 2022 yılında %86,58 oranında pay sahibiyken 2023 yılında %87,75 oldu. Demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında her iki dönemde de %1'in altındadır; 2022 yılında %0,77 olan payı, 2023 yılında %0,53 oldu. 2022 yılında karayolu taşımacılığının payı %12,29 iken 2023 yılında bir miktar düşüş gerçekleşti ve payı %11,32 oldu. Ağırlık bazında 2022 yılında %0,36 olan havayolu taşımacılığının payında artış gerçekleşti ve 2023 yılında payı %0,4 oldu.

Grafik 19 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2023



Grafik 20 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2022



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'den ihracatı ve Türkiye'ye ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün son 6 yıldaki ortalama değerini aşağıdaki tablo göstermektedir.

Tablo 10 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)

Yıllar	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2018	4,27	1,80	253,14	13,10	0,68	1,07	1,45	1,20
2019	4,00	2,06	245,54	11,35	0,55	0,89	1,38	1,42
2020	4,41	2,02	389,18	20,96	0,55	0,78	1,82	1,29
2021	4,01	2,16	227,06	21,36	0,74	0,92	1,99	1,19
2022	4,12	2,45	317,81	16,74	1,03	1,06	2,35	1,48
2023	4,23	2,64	410,86	16,85	0,82	1,12	2,46	1,42

Kaynak: TÜİK

2018 yılında havayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 253,14 ABD Doları iken 2023 yılı sonunda bu rakam 410,86 ABD Doları olarak gerçekleşti. Havayolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 13,10 ABD Doları iken bu rakam 2023 yılında 16,85 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2018 yılında karayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 4,27 ABD Doları iken 2023 yılı sonunda bu rakam 4,23 ABD Doları olarak gerçekleşti. Karayolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,80 ABD Doları iken bu rakam 2023 yılında 2,64 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2018 yılında demiryolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 1,45 ABD Doları iken 2023 yılı sonunda bu rakam 2,46 ABD Doları olarak gerçekleşti. Demiryolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,20 ABD Doları iken bu rakam 2023 yılında 1,42 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2018 yılında denizyolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 0,68 ABD Doları iken 2023 yılı sonunda bu rakam 0,82 ABD Doları olarak gerçekleşti. Denizyolu ihracat taşımalarında ise 2018 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,07 ABD Doları iken bu rakam 2023 yılında 1,12 ABD Doları olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin yıllara göre dış ticareti incelendiğinde son 10 yıllık dönemde en yüksek dış ticaret hacmi 2022 yılında gerçekleşti.

Tablo 11 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı*

Yıllar	İhracat (\$)	Değişim (%)	İthalat (\$)	Değişim (%)	İhracat-İthalat Farkı (\$)	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
2013	161.480.915	5,5	260.822.803	6,4	-99.341.888	422.303.708	61,9
2014	166.504.862	3,1	251.142.429	-3,7	-84.637.567	317.647.291	66,3
2015	150.982.114	-9,3	216.619.211	-14,9	-62.637.098	364.601.325	70,7
2016	149.246.999	-1,1	202.189.242	-5,4	-52.942.243	351.436.241	73,8
2017	164.494.619	10,2	238.715.128	18,1	-74.220.509	403.209.747	68,9
2018	177.168.756	7,7	231.152.483	-3,2	-53.983.726	408.321.239	76,6
2019	180.832.722	2,1	210.345.203	-9,0	-29.512.481	391.177.924	86,0
2020	169.637.755	-6,2	219.516.807	-4,4	-49.879.052	289.154.562	77,3
2021	225.264.314	32,8	271.422.758	23,6	-46.158.443	496.687.072	83,0
2022	254.201.009	12,9	363.708.914	34,0	-109.507.905	617.909.923	69,9
2023	255.627.429	0,6	361.966.913	-0,5	-106.339.484	617.594.342	70,6

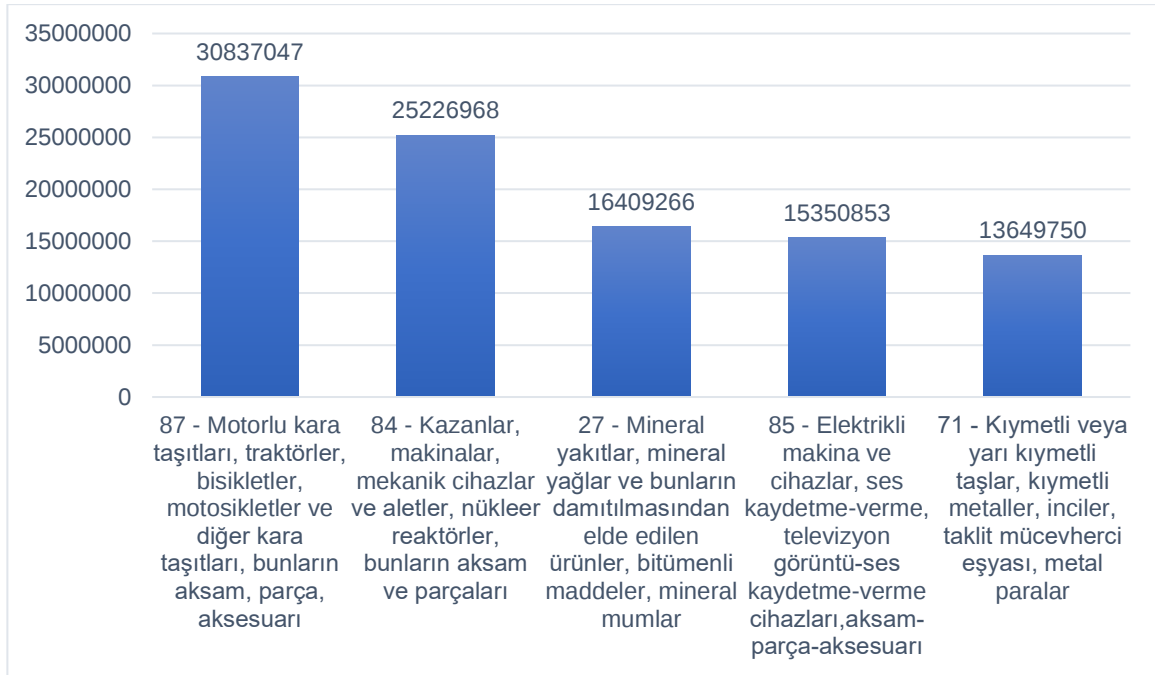
Kaynak: TÜİK. *(Bin ABD Doları)



Türkiye'nin 2023 yılı sonunda bir önceki yıla göre %0,56 artarak 255.627.429 bin ABD Doları olarak gerçekleşen ihracatında ilk 5 sırayı “87 - Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı”, “84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları”, “27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar”, “85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı” ve “71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar” fasılları kapsamında ihracatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.



Grafik 21 - Türkiye'nin 2023 Yılı İhracatında İlk 5 Fasıllar

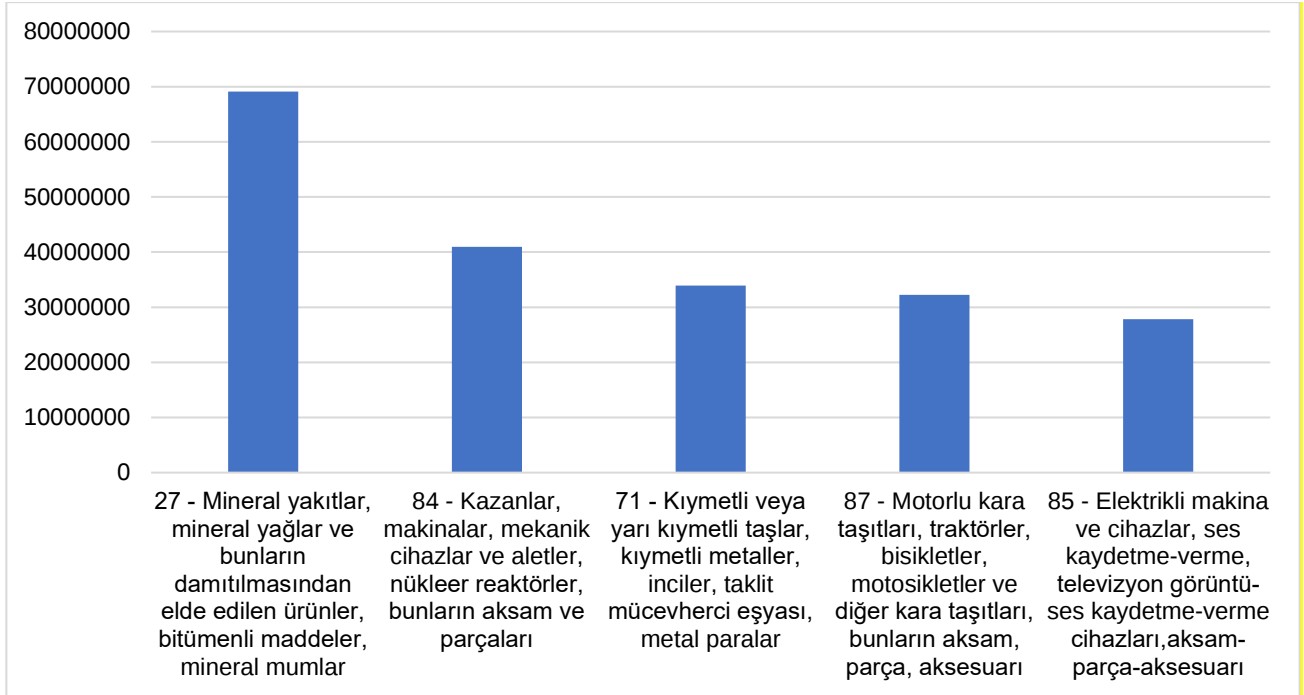


Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin 2023 yılında önceki yıla göre %0,48 azalarak 361.966.913 bin ABD Doları olarak gerçekleşen ithalatında ilk 5 sırayı “27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar”, “84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları”, “71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar”, “87 – Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı” ve “85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı” fasılları kapsamında ithalatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.



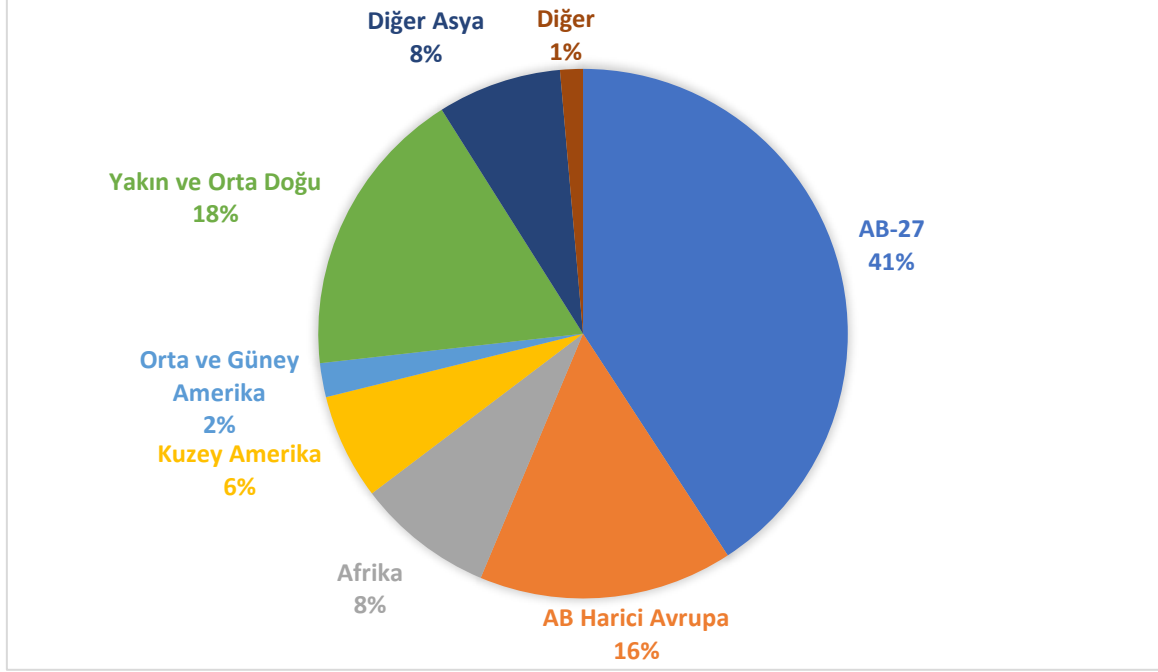
Grafik 22 - Türkiye'nin 2023 Yılı İthalatında İlk 5 Fasıll



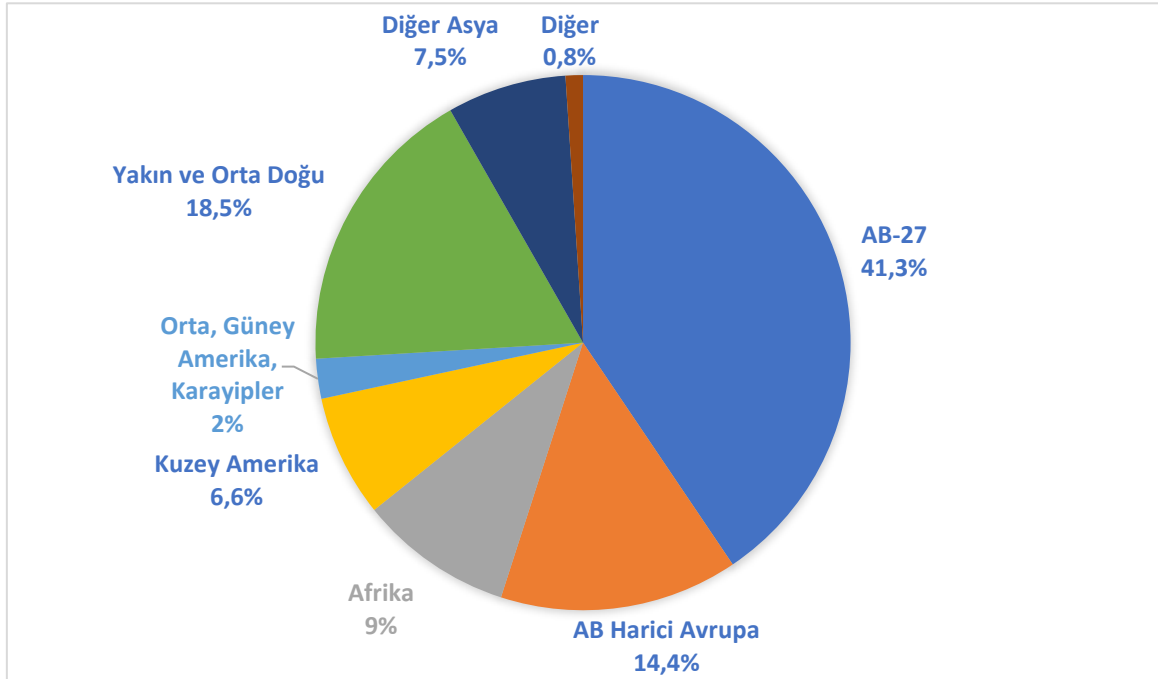
Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2022 hem de 2023 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

Grafik 23 - Ülke Gruplarına Göre 2023 Yıl Sonu İhracatı



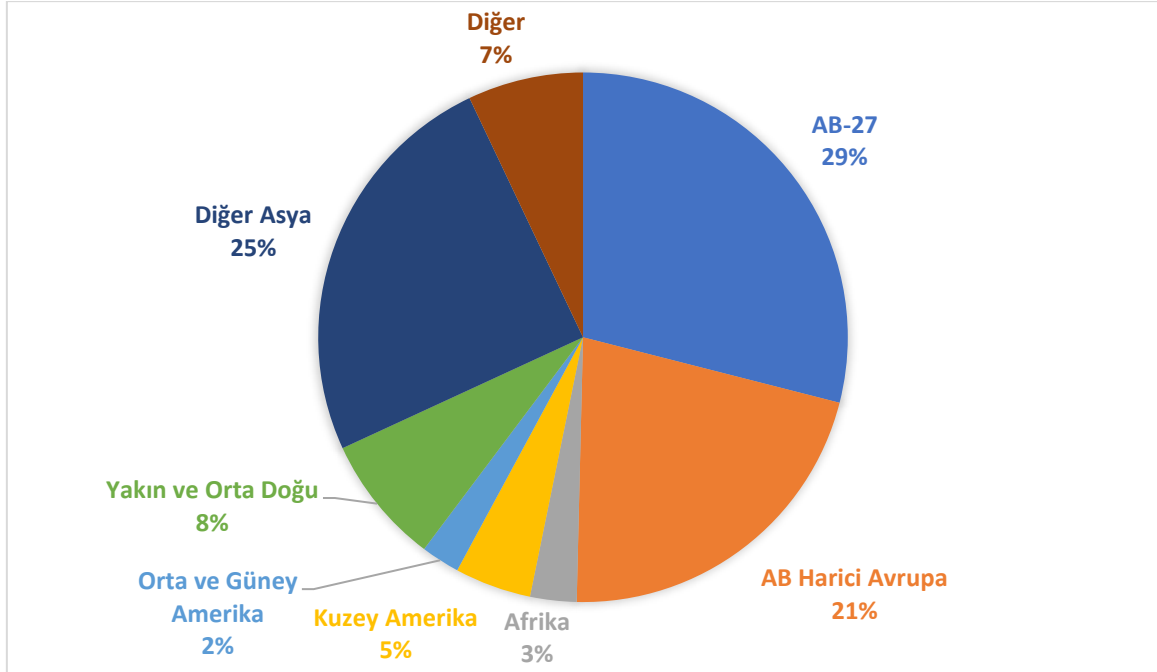
Grafik 24 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İhracatı



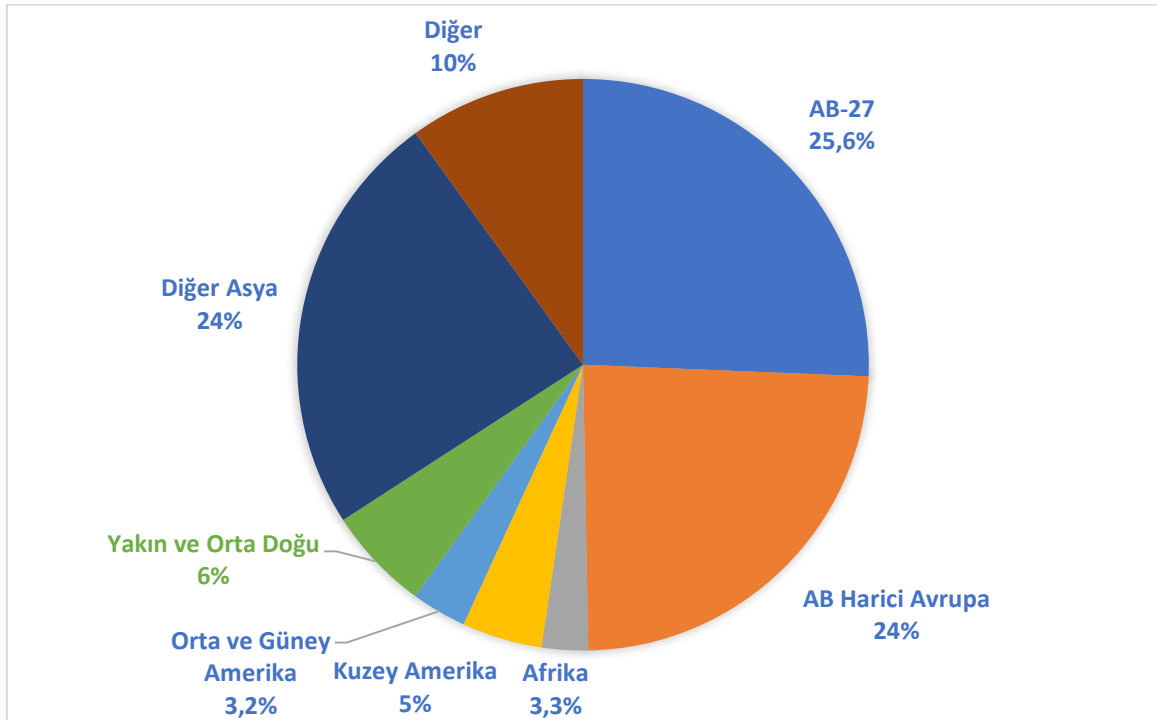
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2022 yılı sonunda %25,6, 2023 yılı sonunda ise %29 oranında gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2022 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %24'ünü teşkil ederken bu oran 2023 yılı sonunda %21 oldu.

Grafik 25 - Ülke Gruplarına Göre 2023 Yıl Sonu İthalatı



Grafik 26 - Ülke Gruplarına Göre 2022 Yıl Sonu İthalatı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 10 Ülke

Tablo 12 - 2023 Yılında Toplam İthalat Değer Bazında İlk 10 Ülke (bin ABD Dolar)

	Ülke	İthalat
1	Rusya Federasyonu	45599587
2	Çin	45047968
3	Almanya	28687775
4	İsviçre	19905177
5	ABD	15779725
6	İtalya	14994186
7	Fransa	11547686
8	BAE	11530205
9	İspanya	9507243
10	Güney Kore	9487978

Kaynak: TÜİK

Tablo 13 - 2023 Yılında Toplam İhracat Değer Bazında İlk 10 Ülke (bin ABD Dolar)

	Ülke	İhracat
1	Almanya	21083354
2	ABD	14879654
3	Irak	12759358
4	Birleşik Krallık	12463116
5	İtalya	12372779
6	Rusya Federasyonu	10906585
7	Fransa	10287542
8	İspanya	9783655
9	BAE	8572809
10	Hollanda	7857412

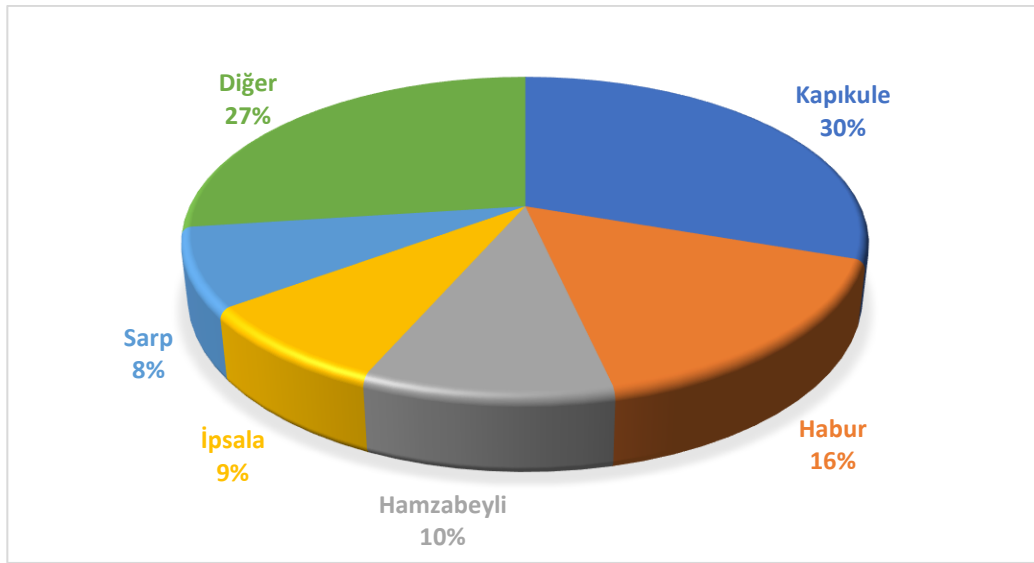
Kaynak: TÜİK

Türkiye'nin Sınır Kapılarındaki Durum:

2023 yılında Kapıkule Sınır Kapısından Tır-Çekici-Dorse, Tanker ve Kamyon olarak 1.074.677 araç giriş-çıkış yaptı. Hamzabeyli Sınır Kapısından bu türde giriş-çıkış yapan araç sayısı 492.830 olurken, Sarp Sınır Kapısından 404.149 araç giriş-çıkış yaptı. Aktaş Sınır Kapısından ise 170.628 araçlık giriş-çıkış gerçekleşti. Türkiye'nin 2023 yılında tüm sınır kapılarından giriş-çıkış yapan Tır-Çekici-Dorse, Tanker ve Kamyon sayısı 4.874.030 oldu.

Toplam araç giriş-çıkış sayısına göre 2023 yılında Türkiye'nin en yoğun sınır kapıları ise sırasıyla Kapıkule, Habur, Hamzabeyli, İpsala ve Sarp Sınır Kapıları oldu.

Grafik 27 - Gümrük İdarelerine Göre Toplam Giriş-Çıkış Yapan Araç Sayıları



Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü

2023 yılında Türkiye'nin sınır kapılarında yoğunluklar yaşanmaya devam etti, uzun kuyruklar oluştu. İhracat yüklerini taşıyan kamyonlar başta Kapıkule Sınır Kapısı olmak üzere Hamzabeyli Sınır Kapısı, Sarp Sınır Kapısı ve Aktaş Sınır Kapısında uzun süreler boyunca beklemek durumunda kaldı.

Kapıkule ve Hamzabeyli Sınır Kapılarında Bulgar tarafının yoğunluğu karşılayamaması sebebiyle araç kuyrukları oluştu. Kafkas ülkelerine geçiş için kullanılan Sarp Sınır Kapısında da 2023 yılında yoğunluk yaşandı. Rusya-Ukrayna Savaşı'nın etkisi ve Karadeniz'deki bazı limanların kullanılamaması dolayısıyla Aktaş Gümrük Kapısı da sorun yaşanan başka bir sınır kapısı oldu.

Türkiye'nin İhracatını Etkileyen Vize Sorunu:

2023 yılında birçok Schengen ülkesinin Türkiye'den vize başvurularını reddetme oranı 2019'a göre iki katına çıktı. Belgelerin tam olması, daha önce Schengen bölgesine seyahat edilmiş olması ve iş insanları da dahil olmak üzere Estonya, Finlandiya, Fransa ve İsviçre gibi ülkeler başvuruları reddetti.⁹⁸ TIR şoförleri de vize başvurusu sorunu yaşayan meslek grupları içinde yer aldı. Bu sebeple vize sorunu 2023 yılında Türk lojistik sektörünü olumsuz yönde etkileyen olayların başında gelmektedir.



TIR şoförleri vize alamadıkları için yurt dışına çıkmakta sorun yaşadı, ihracat yükleri beklemek zorunda kaldı. Ayrıca lojistik sektöründeki pek çok iş insanı ve firma çalışanı, Avrupa'daki müşterileriyle görüşme yapmak ya da fuarlara katılmak için vize başvuru yaptıklarında ret yanıtını aldı.

Tablo 14 - Ükelere Göre Türkiye'den Yapılan Schengen Başvurularının Reddedilme Oranı (2022)

Ülke	Vize Başvuru Sayısı	Reddedilen Vize Sayısı	Reddetme Oranı (%)
Avusturya	12.815	2.613	20,40
Belçika	7.212	2.566	35.57
Çekya	8.375	777	9.27
Danimarka	5.407	1.822	33.69
Estonya	1.517	786	52.10
Finlandiya	4.073	1.558	38.25
Fransa	115.114	15.435	13.4
Almanya	223.699	48.040	21

Kaynak: Euronews

Türkiye ve Avrupa ülkeleri birbirleri için önemli ticaret partnerleridir. Buna rağmen karayolu taşımacılığının asli unsuru şoförler için Avrupa yönündeki taşımacılık operasyonları kapsamında yapılan vize başvuruları olumsuz sonuçlanmaktadır. Özellikle Schengen vizesi başvurularında yaşanan zorluk oldukça çarpıcı bir seviyeye ulaştı. Türk şoförlerinin vize başvurularının işlem

⁹⁸ Euronews, Türkiye'den Schengen vizesi başvurularına ret oranı neden arttı? Schengen ülkeleri ne diyor?

süreleri uzamakta hatta randevu dahi alınamamaktadır. Karayolu taşımacılığının küresel boyutta en önemli sorunlarından biri olan şoför eksikliğinin yanına vize alımında yaşanan sorunların eklenmesi sektörümüzü olumsuz etkilemektedir. Bir yandan şoförlük mesleğinin cazip hale getirilmesine yönelik çalışmalar sürdürülürken diğer yandan vize süreçlerinde yaşanan sorunlar Türk taşımacılık şirketlerimizin uluslararası arenada rekabet gücünü düşürmekte ve pazar payını azaltmaktadır. Bu sorun yalnızca Türkiye'nin Avrupa'ya yapacağı taşımalar için engel teşkil etmemekte bunun yanı sıra ülkemizin karayolu ağıyla erişebildiği coğrafyalar ile yaptığı ticarete de zarar vermektedir.



Gümrük Hizmetlerinde Yaşanan Gelişmeler:

Ortak transit rejimi kapsamında, AB ve Ortak Transit Ülkelerinden (OTÜ) ülkemize yapılan taşımaların sayısı 2022 yılında 779.265 iken 2023 yılında 864.262, ülkemizden AB ve OTÜ'ye yapılan taşımaların sayısı ise 2022 yılında 1.119.968 iken 2023 yılında 1.133.869 olarak gerçekleşti.⁹⁹

Tablo 15 - Ortak Transit Sistemi Kapsamında Yapılan Taşımalar

Yıl	AB ve Ortak Transit Ülkeleri'nden (OTÜ) Ülkemize Gelen Taşıma Sayısı	Ülkemizden AB ve Ortak Transit Ülkeleri'ne (OTÜ) Yapılan Taşıma Sayısı
2019	495.809	687.378
2020	529.424	722.613
2021	623.423	927.836
2022	779.265	1.119.968
2023	864.262	1.133.869

Birden fazla transit işleminde kullanılabilen kapsamlı teminat basitleştirmesinden 2020 yılı sonu itibarıyla 291 adet firma, 2021 yılı sonu itibarıyla 330 firma, 2022 yılı sonu itibarıyla 373, 2023 yılı itibarıyla ise 402 firma yararlandı.¹⁰⁰



2023 yılında da transit rejiminde havayolu, demiryolu ve denizyolu basitleştirme uygulamalarının iyileştirilmesine yönelik çalışmalara devam edildi. Ayrıca, havayolu, demiryolu ve denizyolu basitleştirmelerine ilişkin uygulama kılavuzları Bakanlık web sitesinde yer aldı. Diğer taraftan, 2023 yılı sonu itibarıyla transit rejiminde havayolu basitleştirmesi uygulaması çerçevesinde 4 firmaya, demiryolu basitleştirmesi

uygulaması çerçevesinde 1 firmaya, denizyolu basitleştirmesi uygulaması çerçevesinde ise 10 firmaya basitleştirme izni verildi.¹⁰¹

⁹⁹ T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Faaliyet Raporu, S.82

¹⁰⁰ Ibid., S.82

¹⁰¹ Ibid., S.82

1 Ağustos 2017 tarihli ve 30141 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “4 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi)”nde belirlenen koşulları karşılayan kapsamlı teminat izni sahibi firmalardan kapsamlı teminatla indirim başvuruları alınmaktadır. 2023 yılı sonu itibarıyla 71 firmanın 114 kapsamlı teminatına 2. düzey, 61 firmanın 131 kapsamlı teminatına 3. düzey indirim izni verildi.¹⁰²

30 Eylül 2020 tarihli ve 31260 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Gümrük Yönetmeliği’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile antrepo rejimi kapsamında tüm işlemleri kapsayacak şekilde antrepo işleticileri tarafından götürü teminat verilebilmesine imkan sağlandı. Bu kapsamda hem gümrük idaresi hem de yükümlüler açısından teminat işlemlerinin uygulanması ve takibinin kolaylaştırılması, ayrıca küresel düzeyde yaşanan ekonomik dalgalanmalar nedeniyle teminat temininde yaşanan zorlukların giderilmesi amaçlandı. Bu kapsamda 31 Aralık 2023 tarihine kadar antrepo işleticileri tarafından 531 götürü teminat, 399 yaygın götürü teminat Bölge Müdürlüklerine verildi.¹⁰³

Yetkilendirilmiş yükümlü, gümrük yükümlülüklerini yerine getiren, düzenli kayıt tutan, mali yeterlilik, emniyet ve güvenlik standartlarına sahip bulunan, kendi oto kontrolünü yapabilen güvenilir firmalara gümrük işlemlerinde birtakım kolaylık ve imtiyazlar tanıyan uluslararası bir statüdür. 2023 yılı sonu itibarıyla 73’ü taşımacı, 32’si kamu kurumu olmak üzere toplam 709 firma yetkilendirilmiş yükümlü sertifikası sahibi oldu.¹⁰⁴



¹⁰² T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Faaliyet Raporu, S.82

¹⁰³ T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Faaliyet Raporu, S.83

¹⁰⁴ Ibid., S.83

İhracat eşyasının ihracat gümrük idaresine sunulmaksızın işlemlerin firma tesislerinden yapılmasına imkan tanıyan “İhracatta Yerinde Gümrükleme” uygulaması yetkilendirilmiş yükümlü statüüne bağlı olarak tanınan bir kolaylıktır. 2023 yılı sonu itibarıyla ihracatta yerinde gümrükleme iznine sahip 60 firma bulunmaktadır. Ayrıca, 15 Nisan 2020 tarihi itibarıyla yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne bağlı olarak uygulanmaya başlanan ve ithalat eşyasının ithalat gümrük idaresine getirilmeden işlemlerin firma tesislerinden yapılmasına imkan tanıyan “İthalatta Yerinde Gümrükleme” iznine sahip firma sayısı ise 2023 yılı sonu itibarıyla 17’dir.¹⁰⁵

2023 yılı sonu itibarıyla izinli gönderici yetkisine sahip 58 firma bulunmaktadır. 2023 yılında Erenköy ve Muratbey Gümrük Müdürlükleri’nden Avrupa Birliği’ne yapılan ihracat taşımaların %25’i izinli gönderici tesislerinden gerçekleştirildi. Ayrıca, 29 Haziran 2020 tarihi itibarıyla yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne bağlı olarak uygulanmaya başlanan ve ithal edilecek transit eşyasının varış gümrük idaresine sunulmaksızın gümrük işlemlerinin taşıyıcının tesislerinden yapılmasına imkan tanıyan “izinli alıcı” yetkisine sahip firma sayısı 2023 yılı sonu itibarıyla 17’dir.¹⁰⁶

“Havayolu İşlemlerinin Dijitalleştirilmesi Projesi” ile havayolu ile gerçekleştirilen dış ticaret süreçlerinde işlem süreçlerini yavaşlatan kağıt ortamında belge kullanımının, mükerrer işlem adımlarının ortadan kaldırılmasını, işlemlerin dijital ortama aktarılarak memur eliyle gerçekleştirilen işlemlerin elektronik olarak yapılmasını ve paydaşlar arasında bilgi alışverişinin elektronik olarak gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Süreçlerin dijitalleştirilerek mobil uygulamalar ile desteklenmesi yoluyla havayolu işlem süreçlerinin basitleştirilmesi, işlem sürelerinin kısaltılması, maliyetlerin azaltılması ve süreçlerin şeffaf bir şekilde takip edilebilmesini sağlayacak Projenin yazılım hizmet alımına yönelik ihale süreci ve yazılım çalışmaları tamamlanmış olup 2024 yılı içerisinde pilot uygulama yapılarak tüm havalimanlarında uygulamanın yaygınlaştırılması planlanmaktadır.¹⁰⁷



¹⁰⁵ T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Faaliyet Raporu, S.83

¹⁰⁶ Ibid., S.83

¹⁰⁷ Ibid., S.87

Ülkemize giriş ve ülkemizden çıkış yapan konteynerlere ilişkin bilgilerin elektronik ortamda kayıt altına alınmasının, gümrük idaresi, liman işletmesi ve acenteler arasında kurulan entegrasyon ile elektronik bilgi paylaşımı yapılmasının, limanlardaki konteyner ve eşya hareketlerinin elektronik ortamda takibinin sağlanması amacıyla kurulmuş olan Konteyner ve Liman Takip Sistemi halihazırda konteyner trafiğinin %93'üne tekabül eden toplam 24 limanda uygulanmaktadır.¹⁰⁸



¹⁰⁸ T.C. Ticaret Bakanlığı, *2023 Yılı Faaliyet Raporu*, S.88

Türkiye E-Ticaret Sektörünün Durumu:

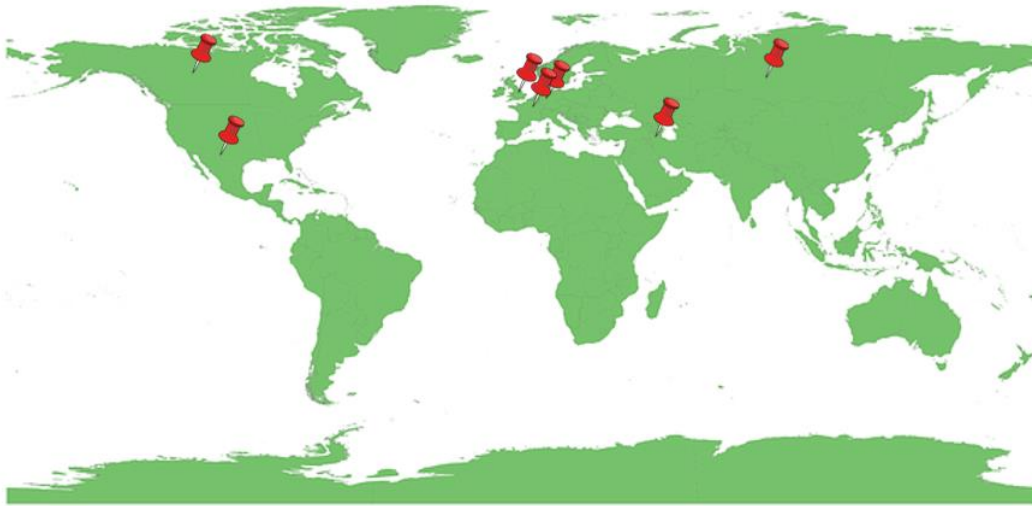
Ülkemizde e-ticaret hacmi 2023 yılında bir önceki yıla göre %115,15 artarak 1,85 trilyon TL'ye (77,89 milyar ABD doları) ve işlem sayısı ise %22,25 artarak 5,87 milyar adede ulaştı. Bununla beraber e-ticaret hacminin 2019-2023 yılları arasında bileşik büyüme oranı %92,17 olarak gerçekleşti.¹⁰⁹

Elektronik ticaret hacmi ABD doları bazında da istikrarlı şekilde artış gösterdi. Bu çerçevede dolar bazında e-ticaret hacminin 2019-2023 yılları arasında yıllık bileşik büyüme oranı %34,30 olarak gerçekleşti.¹¹⁰

Yurt içinde gerçekleşen e-ticaret hacminin 2023 yılı için Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından 26 trilyon 276 milyar 307 milyon TL olarak açıklanan gayrisafi yurtiçi hasıla (GSYH) içindeki payı (e-GSYH) bir önceki yıla göre %33,3 oranında artarak %6,8 olarak gerçekleşti. Bu orana ilişkin 2019 yılından günümüze kadar olan 2019-2023 yılları arasında yıllık bileşik büyüme oranı ise %25,97 oldu.¹¹¹

En çok sınır ötesi mal e-ticareti yapılan ülkeler sırasıyla Kanada, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya Federasyonu, Almanya, Azerbaycan ve Hollanda olarak gerçekleşti.¹¹²

Harita 4 - En Çok Sınır Ötesi Mal E-Ticareti Yapılan Ülkeler



¹⁰⁹ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye’de E-Ticaretin Görünümü Raporu*, S.18

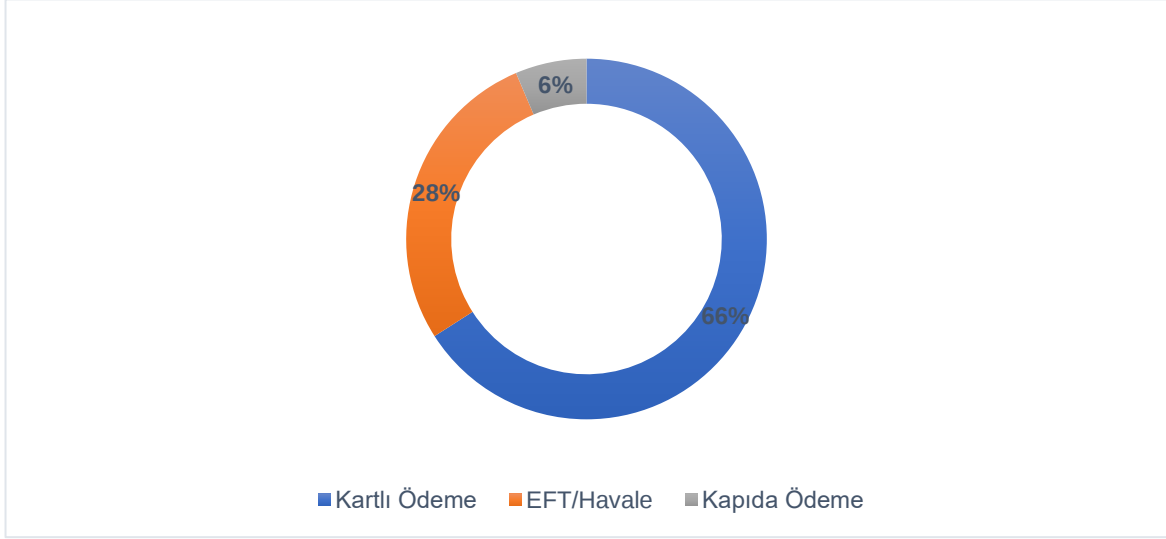
¹¹⁰ Ibid., S.20

¹¹¹ Ibid., S.20

¹¹² Ibid., S.22

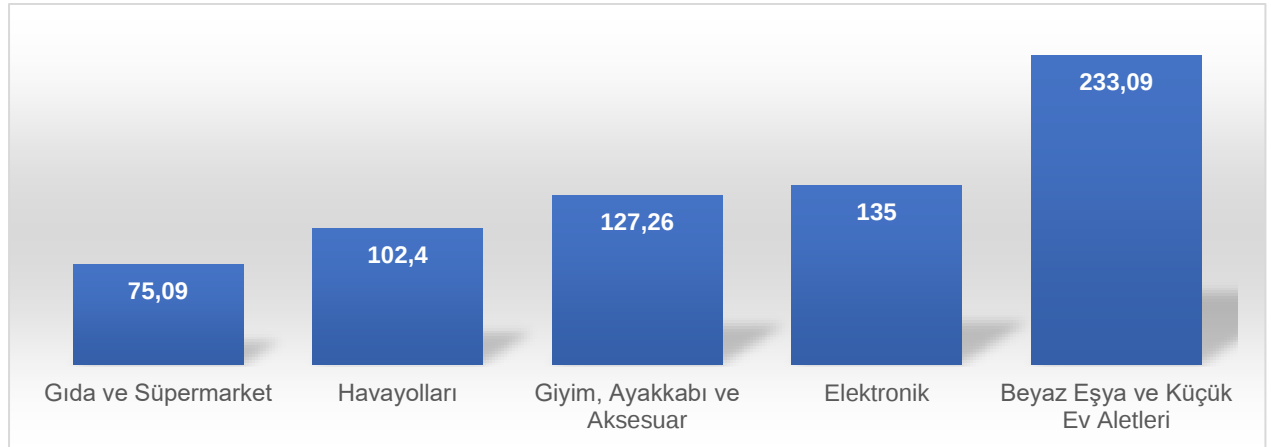
En sık kullanılan ödeme yöntemi %65,95 ile kartlı ödemeler olurken EFT/havale ve diğer ödemelerin oranı %27,66, kapıda ödemelerin oranı ise %6,39'dur.¹¹³ 2023 yılında; yurt içi harcamaların payı %93,37 olarak gerçekleşirken, diğer ülkelerin ülkemiz e-ticaret sitelerinden yaptığı harcamaların payı %2,88, vatandaşlarımızın yurt dışından yaptığı alımların payı ise %3,75 olarak gerçekleşti.¹¹⁴

Grafik 28 - Ödemeler Yöntemlerinin Payı



E-ticaret hacmindeki en yüksek paya sahip ilk üç sektörde ilk sırayı beyaz eşya ve küçük ev aletleri alırken bu sektörü sırasıyla elektronik ile giyim, ayakkabı ve aksesuar sektörleri izledi.¹¹⁵

Grafik 29 - E-Ticaret Hacmi İçinde Sektörlerin Payı (2023, milyar TL)



Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye'de E-Ticaretin Görünümü*

¹¹³ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Türkiye'de E-Ticaretin Görünümü Raporu*, S. 23

¹¹⁴ Ibid., S.24

¹¹⁵ Ibid., S.26

Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Uluslararası demiryolu yük taşımacılığı dünyada oldukça ilgi gören bir taşıma türü olmasına karşılık Türkiye’de diğer taşıma türlerine göre daha az kullanılmaktadır. Ülkemizde demiryolunun yk taşımacılığındaki payını artırmak adına birçok proje planlanmaktadır. Gelişen teknolojinin etkisi ve dünyada son dönemlerde yaşanan pandemi, krizler, savaşlar, ambargolar gibi olumsuz sebepler dolayısıyla yeni ve alternatif güzergahların gerekliliği demiryoluna olan ilgiyi artırmaktadır.

6 şubat 2023 tarihinde Türkiye’de meydana gelen deprem felaketi sebebiyle demiryolu yük taşımacılığının yoğun olarak yapıldığı Sivas, Malatya, Adıyaman, Kahramanmaraş ve Hatay illerinde bulunan demiryolu altyapısı deprem dolayısıyla büyük hasar gördü. Sivas iline gelen ulusal ve uluslararası yükler Malatya-Narlı hattı üzerinden limanlara ulaşamadığı için Kayseri gzergağı kullanılmaya başlandı. Deprem hasarlarının giderilmesi için yapılacak onarım çalışmalarının 2027 yılına kadar devam etmesi beklendiğinden demiryolunun toplam yük taşımacılığından aldığı pay olumsuz yönde etkilendi.¹¹⁶

Demiryolunun lkemizdeki tarihsel gelişimi 1851 yılında 211 km’lik Kahire-İskenderiye demiryolu yapımı ile başlamaktadır. 1856 yılında İzmir-Aydın hattının imtiyazı ve 1857 yılında Köstence-ernavoda hattının imtiyazları alındı. Sonraki yıllarda Rumeli Demiryolu Hattı, Anadolu Demiryolu Hattı, Anadolu Bağdat Demiryolu Hattı, Hicaz Demiryolu Hattı yapıldı. 1890 yılında Sirkeci Garı, 1892 yılında Bursa-Mudanya hattı ve 1908 yılında Haydarpaşa Garı açıldı. Osmanlı döneminde yapılan 8.619 km’lik demiryolunun 4.136 km’lik bölümü bugünkü milli sınırlarımız içinde kaldı.¹¹⁷

Cumhuriyetle birlikte tüm demiryolları millileştirildi. Demiryollarının yapım ve işletilmesi 24 Mayıs 1924’te çıkarılan bir kanunla kurulan Nafia Vekaleti’ne bağlı (Bayındırlık Bakanlığı) Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi’ne verildi. 1939 yılında demiryolları ve liman işletmesi bir çatı altında toplanmış olup 1953 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) olarak son şeklini aldı.¹¹⁸

1971 yılında Ankara-Kayaş arasında çift hat işletmeye açıldı. 1971 yılında Tatvan-Van arasında feribot ile taşımacılık yapılmaya başlandı. 1978 yılında Türkiye-Suriye-Irak demiryolu hattı açıldı. 1984 yılında Halkalı-erkezky elektrifikasyon tesisleri hizmete girdi. 1993 yılında Ankara-İstanbul gzergağındaki yk ve yolcu taşımacılığı elektrikli lokomotiflerle yapılmaya

¹¹⁶ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu*, S. 82

¹¹⁷ TCDD, *Demiryolu Medeniyeti*

¹¹⁸ Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 302.

başlandı. Asya ile Avrupa kıtasını İstanbul Boğazi'nin altından birleştiren Marmaray 2013 yılında hizmete girdi. Çin'in Xi'an şehrinden yola çıkan ve 42 konteyner yüklü vagonlardan oluşan 820 metre uzunluğundaki China Railway Express, 7 Kasım 2019 Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya geçen ilk yük treni oldu.¹¹⁹



Şebeke genelinde 8.402 km ana hat, 756 km ikinci, üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı ana hatlar olmak üzere toplam 9.235 km konvansiyonel ana hat vardır. Bu uzunluğa 1.994 km istasyon yolu ve 439 km iltisak hattı olmak üzere toplam 2.433 km tali hatların da eklenmesiyle toplam konvansiyonel hat uzunluğu 11.668 km'ye ulaşmaktadır.

Yüksek Hızlı Tren hattının uzunluğu 1.241 km'dir. Konvansiyonel, Hızlı Tren hattı ve Yüksek Hızlı Tren hatları ile birlikte toplam demiryolu uzunluğu 13.128 km'dir.¹²⁰

Harita 5 - Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Demiryolu Ağı



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 74.

¹¹⁹ TCDD, *Demiryolu Medeniyeti*

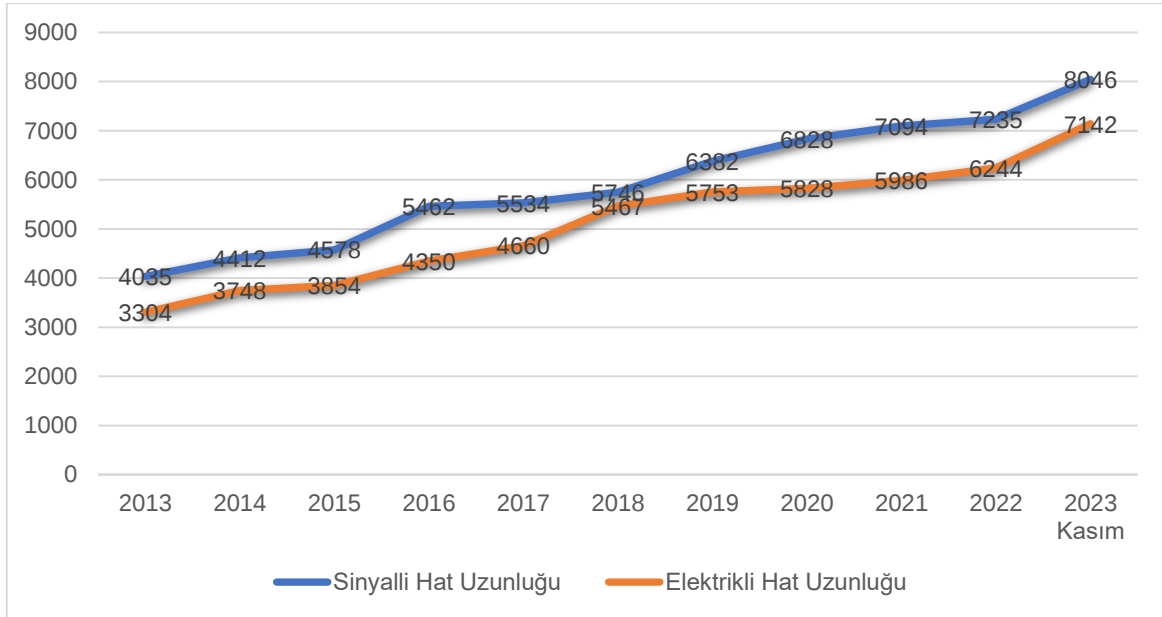
¹²⁰ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 74.

Tablo 16 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak Hatları+ İstasyon Yolları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
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	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021	9.158	2.432	11.590	1.432	13.022
2022	9.235	2.433	11.668	1.460	13.128
2023 (Kasım)	9.235	2.433	11.668	2.251	13.919

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2023*, S. 34.

Mevcut sistemin modernizasyonu kapsamında sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarına önem verildi ve tüm hatların elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi çalışmalarına hız verildi. 2013 yılında 4.412 olan sinyalli hat uzunluğu 2023 yılı Kasım ayı itibarıyla 8.046 km'ye; 3.748 km olan elektrikli hat uzunluğu 7.142 km'ye yükseltildi.¹²¹

Grafik 30 - Elektrikli-Sinyalli (HT+Konvansiyonel) Hat Uzunluğu (Km)

¹²¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2023*, S. 35.

Türkiye’de demiryolu ile uluslararası yük taşımacılığı aşağıdaki sınır geçiş bağlantıları ile yapılmaktadır:

- Kapıkule Sınır Kapısı bağlantısıyla Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine,
- Uzunköprü Sınır Kapısı bağlantısıyla Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere,
- Canbaz Sınır Kapısı ile Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Orta Asya Ülkeleri ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne,
- Kapıköy Sınır Kapısı ile İran'a ve İran ilerisindeki Orta Asya ülkelerine.

Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a bağlantılı olan İslahiye, Nusaybin ve Çobanbey sınır bağlantıları ikinci bir bildirime kadar kapalı durumdadır.¹²²

İran üzerinden Orta Asya ülkelerine yapılan taşımalarda Türkiye ile demiryolu hat açıklıklarının farklı olması sebebiyle İran ile Türkmenistan sınırında yüklerin vagondan vagona aktarılması gerekmektedir. Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleri'nden Türkiye'ye yapılan taşımalarda da tekerlek takımı değişebilen uygun tipteki vagonlar Van'a kadar gelebilmektedir.¹²³

Ülkemizde 13 adet limana demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu limanlar; Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport, Evyap, DP World ve Nemport Limanlarıdır.

Harita 6 - Demiryolu Bağlantılı Limanlar



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 255.

¹²² TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, *Yurtdışı Yük Taşımacılığı*.

¹²³ Ibid., <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/sayfa/yurtdisi-yuk-tasimaciligi>

Tablo 17 - Çeken Araç Sayısı (Adet)

Çeken Araç Grubu	2022 Mevcut
Dizel Anahat Lokomotifi	431
Elektrikli Anahat Lokomotifi	125
Manevra Lokomotifi	103
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	99
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	86
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	31

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S. 32.

2022 yılında çeken araç gruplarında dizel anahat lokomotifinin mevcut adedi 431, elektrikli anahat lokomotifinin 125, manevra lokomotifinin 103 olurken konvansiyonel dizel dizinin mevcut adedi 99, konvansiyonel elektrikli dizinin 86 ve yüksek hızlı trenin 31 oldu.

Tablo 18 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Çeken Araç Grubu	Toplam (Adet)	Yaş Grupları				
		0-9	10-19	20-29	30-39	40+
Dizel Anahat Lokomotifi	431	20	88	0	146	177
Elektrikli Anahat Lokomotifi	125	80	0	9	36	0
Manevra Lokomotifi	103	2	0	43	58	0
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	99	52	12	34	0	1
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	86	0	84	0	0	2
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	31	18	13	0	0	0

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S. 32.

Tablo 19 – Yük Vagonlarının Tonajlarına Göre Dağılımı

Vagon Kategorisi	Vagon Adedi	Toplamdaki %'si	Toplam Taşıma Tonajı (bin ton)	Toplamdaki %'si
16-30 Ton	4.620	28,0	127.204	15,0
31-50 Ton	10	0,0	470	0,0
50 Ton zeri	11.899	72,0	743.014	85,0
TOPLAM	16.529	100,0	870.688	100,0

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S. 33.

Yük vagonu mevcudunun %28'i 16-30 ton aralığında, %72'si ise 50 ton ve üzeri taşıma kapasitesine sahiptir.¹²⁴

2022 yıl sonu itibarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 16.529 adet mevcut ticari yük vagonu bulunmaktadır. Yük vagonlarının yaşılar dağılımına göre %10'u 40 yaşı'n üzerinde, %19'u 30-39 yaşı arasında, %12'si 20-29 yaşı arasında, %34' 10-19 yaşı arasında ve %25'i ise 10 yaşı'n altındadır.

Tablo 20 - ekilen Araçların Faal Durumu

Çekilen Araç Grubu	2022 Mevcut
Yük Vagonu (İdari)	236
Yük Vagonu (Ticari)	16.529
<i>Kapalı Vagon</i>	<i>2.713</i>
<i>Açık Vagon</i>	<i>5.939</i>
<i>Platform Vagonu</i>	<i>7.158</i>
<i>Sarnılı Vagon</i>	<i>719</i>

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S. 32.

¹²⁴ TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S. 33.

Mevzuat

17 Ocak 2020 tarihli ve 31011 sayılı Resmi Gazete’de “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” yayınlandı. Bu kararname ile demiryolu taşımacılık faaliyetlerine yönelik düzenlemelerden sorumlu olan kurum T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak belirlendi.



1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yayınlandı. Yayınlanan Kanun ile demiryoluyla yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulması, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılması, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulması, demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesi, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesi ve bu altyapının kullanılması, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesi amaçlandı.

19 Ağustos 2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği ile Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esaslar düzenlenerek demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren paydaşların hizmet esasları, mali yeterlilik, mesleki yeterlilik gibi şartlar ile hak, yetki, yükümlülük ve sorumluluklar belirlendi.



1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş. görevine başladı. TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yük taşımacılığı, lojistik hizmetler ve yük taşımacılığı hizmetleri yürütülmektedir.

27 Mart 1985 tarihli ve 18707 sayılı Resmi Gazete’de Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun’un yayınlanmasıyla Türkiye, 1980 yılında imzalanan Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme’ye (COTIF) taraf olan ülkeler arasında yer almaktadır.



16 Temmuz 2015 tarihli ve 29418 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik, COTIF C ana eki olan Tehlikeli Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmeliğe (RID) uygun hazırlandı. Yönetmelik, tehlikeli maddelerin, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve emniyetli bir şekilde demiryolu ile taşınmasını sağlamak ve bu faaliyetlerde yer alan tarafların hak, sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin usul ve esasları belirlemek amacını taşımaktadır.

27 Mayıs 2022 tarihli ve 31848 sayılı Resmi Gazete’de Kombine Taşımacılık Yönetmeliği yayınlandı. Yönetmelik ile kombine yük taşımacılığı ve yeşil lojistik faaliyetlere ilişkin ilke, esas ve koşulların belirlenerek bütünleşik, dengeli ve çevreyle dost bir taşımacılık düzeninin oluşturulması, yaygınlaştırılmasının desteklenmesi ve teşvik edilmesi amaçlandı. Kombine Taşımacılık Yönetmeliği’nde Yeşil Lojistik kavramı ilk kez mevzuatta yer aldı ve Yeşil Lojistik Belgesi alınmasına yönelik şartlar ve usuller yönetmelikle belirlendi.

27 Mayıs 2022 tarihinde yayınlanan Kombine Taşımacılık Yönetmeliği kapsamında 2023 yılında 17 adet lojistik firması Yeşil Lojistik Belgesi almaya hak kazandı.¹²⁵

2023 yılında Lojistik Merkezler Hakkında Yönetmelik taslağı ile ilgili çalışmalar ve toplantılar yapıldı.¹²⁶

Demiryolu Taşımalarında Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge çerçevesinde 2023 yılı sonu itibarıyla 87 adet işletme Demiryolu Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi (TMFB-Dmr) ile demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerini yürüttü.¹²⁷



¹²⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *2023 Yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Faaliyet Raporu*, S. 82

¹²⁶ Ibid., S. 84

¹²⁷ Ibid., S. 84

Türkiye'nin Demiryolu Bağlantıları

Türkiye'de doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde kesintisiz bir demiryolu ulaşımı sağlanması ve Avrupa-Asya-Ortadoğu arasında transit ulaşımın artırılması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla demiryolu yük taşımacılığı projelerine öncelik verildi.¹²⁸

Türkiye'den batıda; başta Bulgaristan, Macaristan, Almanya, Avusturya, Polonya, Romanya, Çekya, Bosna-Hersek, Slovakya ve Sırbistan olmak üzere Avrupa'da birçok noktaya, doğuda; İran, Afganistan ve Pakistan'a, kuzeyde; Rusya'ya, Orta Asya'da Gürcistan, Azerbaycan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Kazakistan ve Çin'e karşılıklı olarak blok yük trenleri işletilmektedir.¹²⁹

Harita 7 - Türkiye'nin Yük Taşıma Coğrafyası



Görsel: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu, S.49

¹²⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023 Yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Faaliyet Raporu, S. 48.

¹²⁹ Ibid., S. 49

Bir Kuşak Bir Yol Projesi – Türkiye'nin Durumu

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Orta Koridoru'nda yer alan Türkiye, proje için önemli bir noktadadır. Çin'den Avrupa'ya Kuzey Hattı'nı tamamlayan ve Çin ile Avrupa arasında yeni bir bağlantı koridoru açan Orta Koridor Projesi'nin hayata geçirilmesi amaçlanmaktadır.¹³⁰

Ülkemizin Orta Koridor'daki konumunu güçlendirecek Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Hattı 30 Ekim 2017 tarihinde açıldı. Bu hat Türkmenistan'ı Türkmenbaşı Limanı üzerinden Kazakistan'ı da Aktau Limanı üzerinden tren ferileri ile Bakü'ye bağlamaktadır. Orta Koridor'un gelişimine yönelik projelerin yapımı TCDD tarafından devam etmektedir.¹³¹

BTK hattı üzerinden 2021 yılında 735 trenle 480 bin ton yük taşınmasına ulaşıldı. Bu sayı 2022 yılında 642 trenle 427 bin ton gerçekleşti.¹³²

Rusya-Ukrayna Savaşı ile değişen rotalar dolayısıyla Rusya'dan geçen Kuzey Koridoru güvenlik gerekçeleriyle kapandı ve yükler Orta Koridor'a yöneldi. Orta Koridor'un jeopolitik önemi arttı. Ancak Türkiye'nin altyapı yetersizlikleri ve Orta Koridor'daki ülkelerle gümrük entegrasyonunun sağlanamaması gibi sebeplerle bu avantajı koruyamadı.

Orta Koridor rotası etkin kullanıldığı takdirde, halen yıllık 600 milyar ABD Doları tutarında olan Avrupa-Çin ticaret trafiğinden Orta Asya ülkeleri ekonomik fırsatlar elde edilebilecektir. Özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezler ve serbest ticaret sahaları kurulması, Trans Hazar iş birliğinin gelişmesine ve derinleşmesine katkı sağlayacaktır.¹³³

30 Ekim 2017 tarihinden itibaren 61.071 TEU, 1.383.915 net ton yük taşındı.¹³⁴

¹³⁰ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 15

¹³¹ Ibid., S. 16

¹³² TCDD Taşımacılık A.Ş., *2022 Yılı Faaliyet Raporu*, S. 50.

¹³³ T.C. Dışişleri Bakanlığı, *Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*

¹³⁴ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 18

Harita 8 – Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası



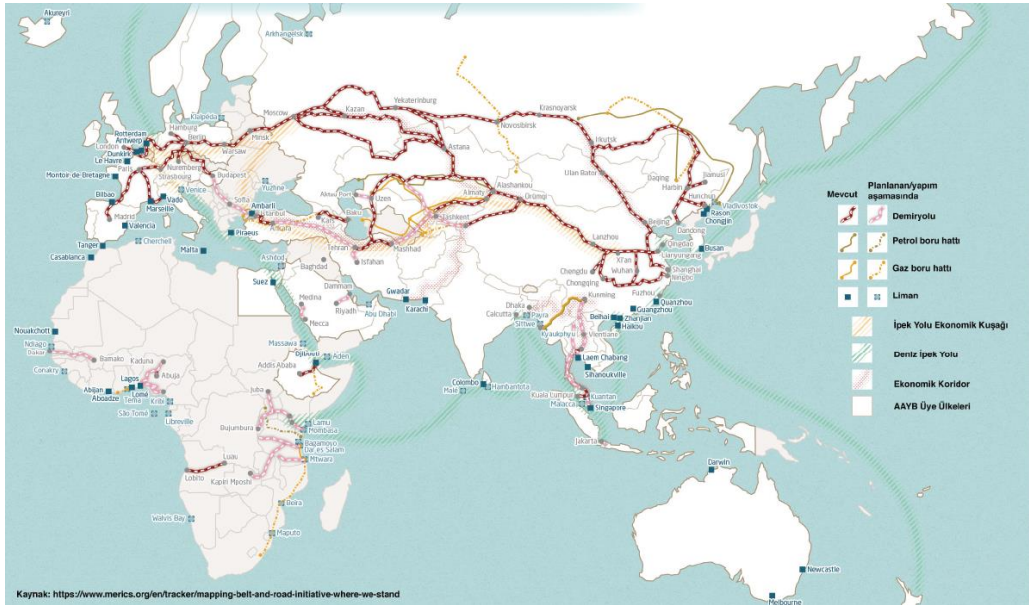
Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 15.

Demiryolu Ulaştırma Koridorları ve Türkiye

Türkiye, uluslararası demiryolu ulaştırma koridorları ile bağlantılı konumdadır. Avrupa, Orta Doğu ve Asya üzerinden Türkiye ile bağlantısı olan 7 adet uluslararası ulaştırma koridoru vardır.¹³⁵

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor
2. EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)
3. TER (Trans European Railway) Projesi
4. TAR (Trans Asian Railway-Unescap) Projesi
5. TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)
6. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
7. Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru

Harita 9 - Bir Kuşak Bir Yol Projesi Haritası



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 14.

Türkiye, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’ndan” oluşan Çin’in “Bir Kuşak ve Bir Yol” Projesi’ni hayata geçirme çabalarını desteklemektedir. Proje 3 aylık olarak düşünülmüş olup bunlar; Rusya’nın içinde yer aldığı Kuzey Koridoru, İran’ın içinde yer aldığı Güney Koridoru ve ülkemizin de içinde bulunduğu Orta Koridor’dur. Orta Koridor Türkiye ve Avrupa’yı Orta Asya ülkelerine: Afganistan, Pakistan ve Çin’e, bağlayacaktır.¹³⁶

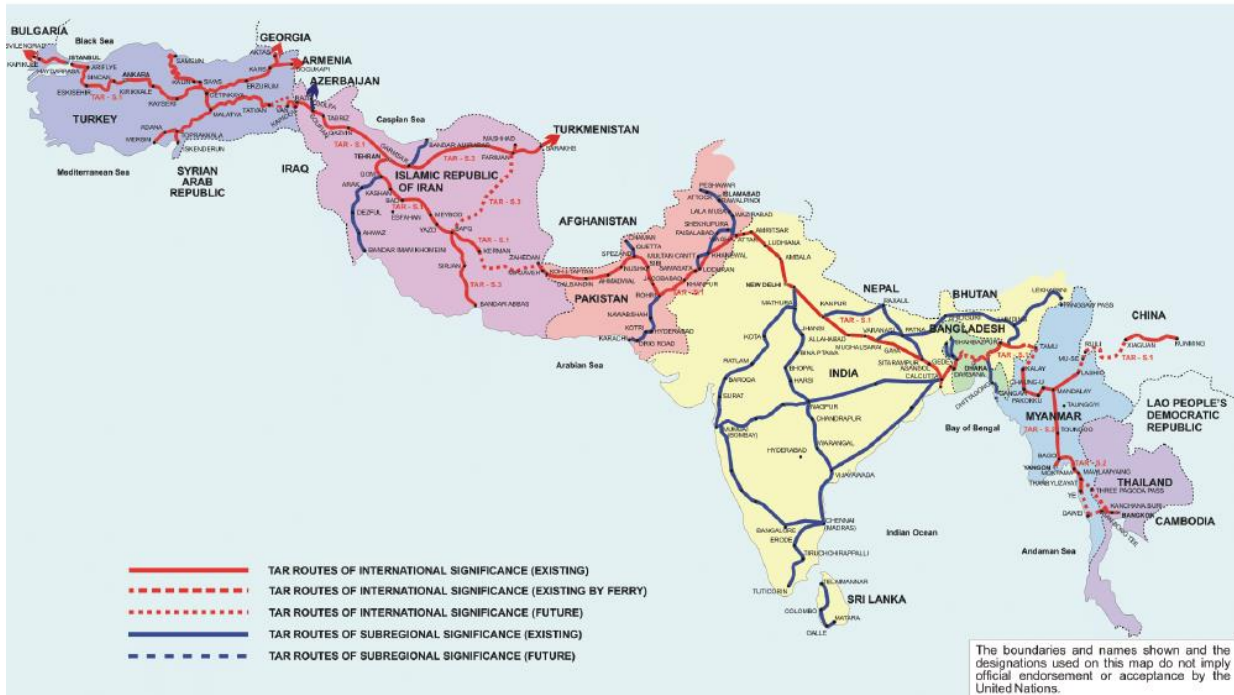
¹³⁵ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 14.

¹³⁶ Ibid., S.14, 15

2012 yılında hazırlanan “EİT Demiryolu Ağı Geliştirme Planı’na” göre, bölgede tespit edilen beş öncelikli demiryolu güzergâhı bulunmaktadır. Bu güzergâhlar arasında Öncelikli Güzergah 1, Öncelikli Güzergah 2A ve Öncelikli Güzergah 2B, Türkiye topraklarından geçmektedir. Üstelik Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi’nin tamamlanmasının ardından Türkiye, İran ve Azerbaycan üzerinden Orta Asya ülkeleri ile veya Trans-Hazar Bağlantısı ile bağlantı sağlayan Güzergâh 4 ile de bağlantılıdır.¹³⁷

Birleşmiş Milletler Koridorlarından olan TAR Projesi, Kuzey, Güney, Doğu Asya ve Güney Kuzey olmak üzere 4 ana koridordan oluşmaktadır. Türkiye, Güney koridoru üzerindedir. Bu koridor Avrupa’dan Güneydoğu Asya’ya uzanmaktadır. Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Myanmar ve Tayland’ı birbirine bağlamakta ve Çin’in Yunnan kentine ve Malezya üzerinden Singapur’a ulaşmaktadır.¹³⁸

Harita 10 - Trans-Asya Demiryolu Ağı Güney Koridoru (TAR Projesi) Haritası



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 26.

Bir başka Birleşmiş Milletler Koridoru olan ve Türkiye'nin de üyesi olduğu TER Projesi, Baltık, Adriyatik, Ege, Karadeniz ve Hazar Denizlerini birbirine bağlayan ve böylece Avrupa Birliği'nin TEN-T ağını Batı Asya ve Orta Doğu demiryolu sistemlerine doğrudan bağlayan modern bir demiryolları sisteminin inşasını ve yönetimini desteklemektedir.¹³⁹

¹³⁷ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 18

¹³⁸ Ibid., S. 22

¹³⁹ Ibid, S. 23

Lojistik Merkezler

Lojistik merkezlerin kurulma aşamasında, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vb.) şehirlere, demiryolu ve karayolu hatları ile mümkünse limanlara yakın bölgelerde yer almalarına, ayrıca şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmalarına dikkat edilmektedir. Ulaşım koridorlarının merkezinde olan ülkemizi, bölgesinin lojistik üssü haline getirmek ve sanayicilerimizin yükünü demiryolu ile taşıyarak rekabet gücünü artırmak amacıyla lojistik merkez yapımlarına ağırlık verildi.¹⁴³

2022 yılı itibarıyla Samsun, İzmit, İstanbul, Eskişehir, Balıkesir, Kahramanmaraş, Erzurum, Konya, Mersin, Kars, Uşak ve Denizli’de olmak üzere TCDD tarafından 12 adet lojistik merkez işletmeye açıldı. Sivas ve Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Merkezlerinin yapımı devam etmektedir.

Tablo 21 - Yapımı Tamamlanan Lojistik Merkezler

Samsun (Gelemen)
İzmit (Köseköy)
İstanbul (Halkalı)
Eskişehir (Hasanbey)
Balıkesir (Gökköy)
Kahramanmaraş (Türkoğlu)
Erzurum (Palandöken)
Konya (Kayacık)
Mersin (Yenice)
Kars
Uşak
Denizli (Kaklık)

Lojistik merkezler üst politika belgelerinde gerçekleştirilmesi gereken politika ve tedbirler başlıkları altında sıklıkla yer almaktadır. 11. Kalkınma Planı (2019-2023), TCDD Stratejik Planı (2019-2023) dokümanlarında lojistik merkezlerin tamamlanması, yapımı devam eden lojistik merkezlerin standartlarının yükseltilmesi, yeni yapılacak lojistik merkezlerin yük talebinin yüksek olduğu demiryolu koridorlarında planlanması, lojistik merkezlerin işletme ve yönetim modellerinin belirlenmesi gibi demiryolunun yük taşımacılığında payının artırılmasını sağlayacak politika ve tedbirler bulunmaktadır.¹⁴⁴

¹⁴³ TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2022*, S. 89.

¹⁴⁴ Ibid., S. 83, 84

İşletmeye açılan lojistik merkezlerde 2013-2022 yılları arasında toplam 24.836.989 net ton yük taşındı.¹⁴⁶

Tablo 22 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımlar (Net Ton)

Lojistik Merkez	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2013-2022 Toplam
Uşak	210.915	277.904	93.925	110.440	28.716	25.854	28.025	28.156	24.969	18.056	846.959
Denizli (Kaklık)	156.794	23.530	229.582	219.180	176.700	66.669	79.085	96.804	60.068	49.402	1.157.761
İzmit (Köseköy)	13.388	121.949	345.416	351.192	316.482	331.201	285.697	287.680	443.649	488.520	2.985.175
Eskişehir (Hasanbey)	110.528	184.648	159.061	184.629	69.040	45.341	65.788	83.257	125.488	169.650	1.197.429
İstanbul (Halkalı)	493.933	12.964	13.253	412.642	435.068	462.133	596.814	781.191	952.148	1.155.079	5.315.226
Balıkesir (Gökköy)	-	-	90.521	70.289	218.938	287.468	207.989	150.714	170.631	143.631	1.340.181
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	-	-	0	0	17.351	48.600	102.641	276.908	443.582	288.426	1.177.420
Erzurum (Palandöken)	-	-	-	0	0	34.918	51.844	131.325	169.597	191.201	578.883
Samsun (Gelemen) *	1.327.485	1.288.107	814.430	0	0	0	0	0	643.159	724.275	4.797.456
Mersin (Yenice)	-	-	-	-	-	-	1.207.945	1.258.443	1.250.816	1.092.569	4.809.772
Kars	-	-	-	-	-	-	-	-	25.000	46.125	71.124
Konya (Kayacık)	-	-	-	-	-	-	-	-	105.084	454.519	559.603
Toplam	2.313.043	1.909.102	1.746.188	1.348.372	1.262.295	1.302.184	2.625.828	3.094.478	4.414.191	4.821.453	24.836.989

* Samsun-Kalın hattı yapım çalışması sebebiyle kapalı olduğundan 2016-2020 yılları arasında taşıma yapılamamıştır.

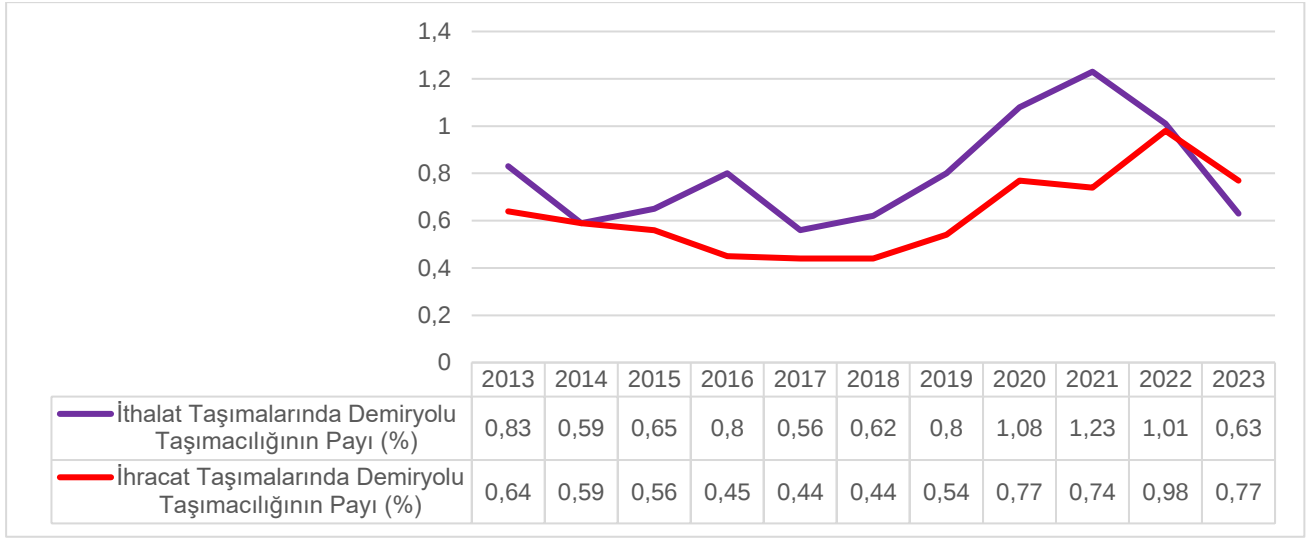
Kaynak: TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2022, S. 91.

¹⁴⁶ TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2022, S. 91.

Türkiye'nin Dış Ticareti ve Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımacılığı Türkiye'de gelişmekte olan bir taşıma modudur ancak halen diğer taşıma modlarının seviyesine ulaşması zor olarak görülmektedir. Demiryolu taşımacılığı yıllar içerisinde dış ticaret taşımalarındaki payında yükselişe geçmeye başladı. 2023 yılına bakıldığında ise demiryolu yük taşımacılığında hem ithalat hem de ihracat tarafında düşüş görülmektedir. Son on yıllık dönemde demiryolu taşımacılığının değer bazında en yüksek payı ithalat taşımalarında 2021 yılı, ihracat taşımalarında ise 2022 yılıdır.

Grafik 31 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

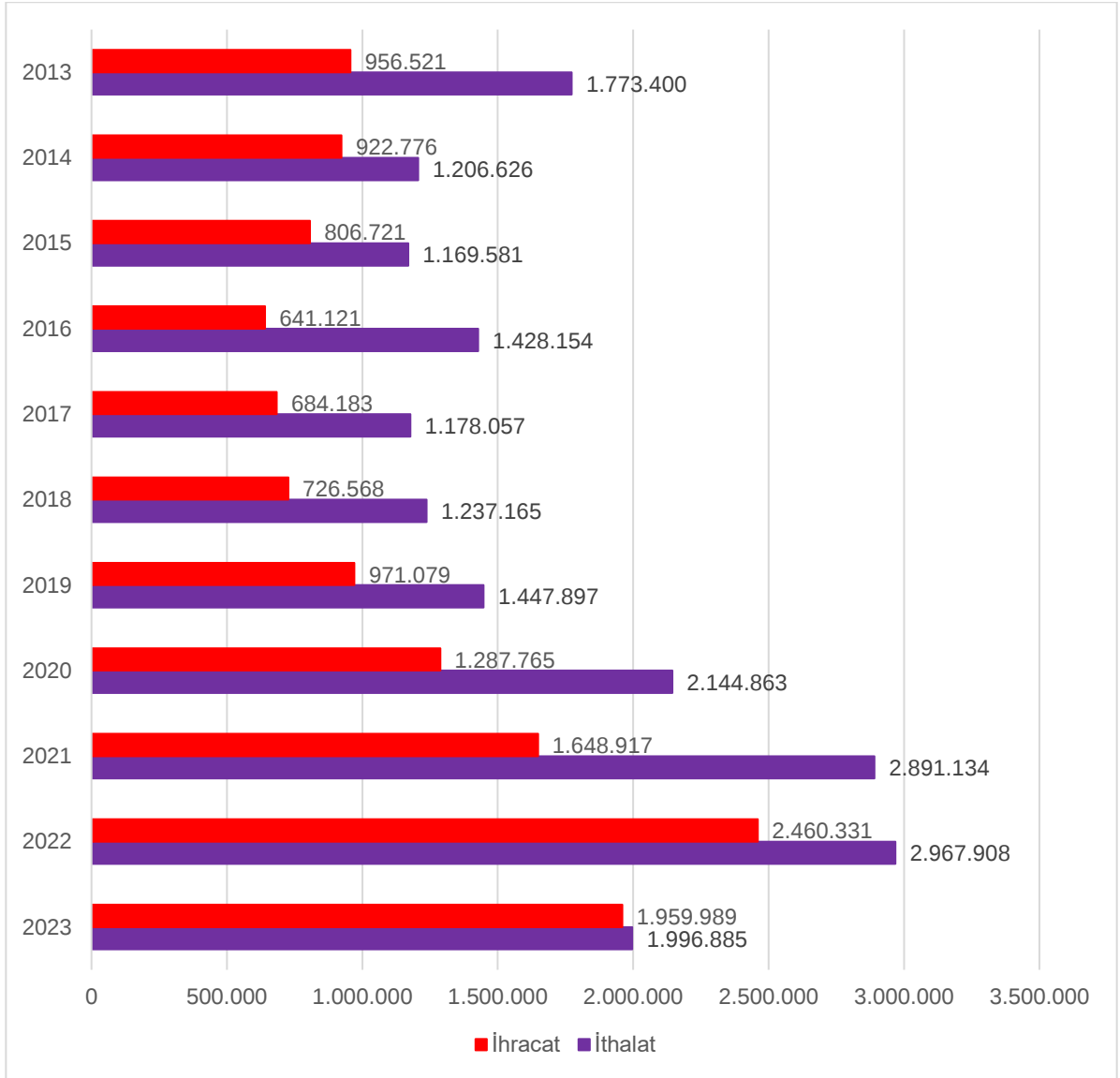


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin toplam ithalat taşımalarında demiryolu yük taşımacılığının değer bazındaki payı son on yıllık dönemde en yüksek %1,23 ile 2021 yılında oldu. En düşük payı ise %0,56'lık pay 2017 yılına aittir. 2020, 2021 ve 2022 yıllarında ithalat taşımalarında demiryolu yük taşımacılığının payı %1'in üzerine çıkabildi. Ancak 2023 yılı verilerine göre demiryolu yük taşımacılığının değer bazındaki payı yine %1 seviyelerinin altına inerek %0,63 oldu. On yıl öncesinde bu oran %0,83'tü.

Toplam ihracat taşımalarında demiryolu yük taşımacılığının son on yıllık dönemde değer bazındaki payı en yüksek %0,98 ile 2022 yılında gerçekleşti. En düşük payın ise 2017 ve 2018 yıllarında %0,44'lük orana ait olduğu görülmektedir. 2022 yılındaki yükseliş 2023 yılında devam edemedi ve 2023 yılında bu pay %0,77 oldu.

Grafik 32 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. Veriler Bin Dolar olarak belirtilmiştir.

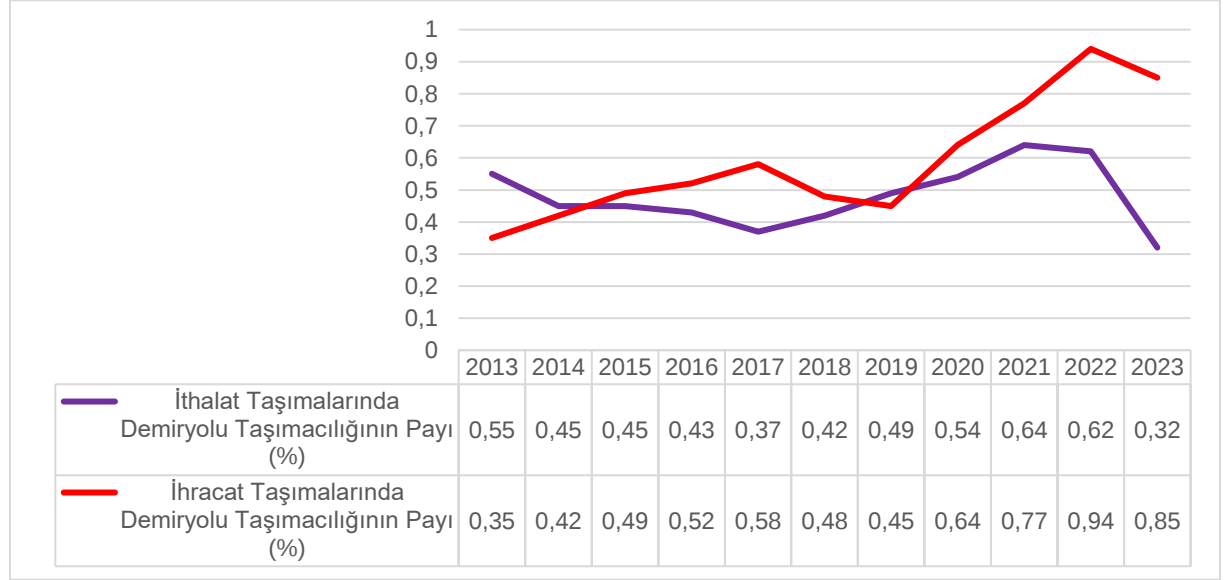
İthalatta taşınan yüklerin değeri olarak demiryolu yük taşımacılığında son on yıllık dönemde en yüksek 2.967.908 bin Dolar ile 2022 yılında gerçekleşti. En düşük değer ise 2015 yılında 1.169.581 bin Dolar oldu. 2017 yılından sonra yıllar içinde yükselişe geçen demiryolu ithalat taşımalarının değeri 2023 yılında yeniden düştü. 2023 yılında ithalat taşımalarının değeri 1.996.885 bin Dolar oldu.

Demiryolu yük taşımacılığında ihracatta taşınan yükleri değeri 2013 yılında 956.521 bin Dolar'dı. 2017 yılına kadar bu değer düşmeye devam etti. 2017 yılında 684.183 bin Dolar oldu. 2017 yılı itibarıyla yükselmeye devam eden taşınan yüklerin değeri 2022 yılında 2.460.331 bin Dolar ile en yüksek değerine ulaştı. 2016 yılında bu değer 641.121 bin Dolar ile son on yılın

en düşük seviyesindeydi. 2023 yılında ise 2022 yılında yakalanılan artışın düşüşe geçtiği ve taşınan yüklerin değerinin 1.959.989 bin Dolar olduğu görülmektedir.

Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu yük taşımacılığının ağırlık bazındaki payı ithalatta en yüksek 2021, ihracatta ise 2022 yılında oldu.

Grafik 33 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

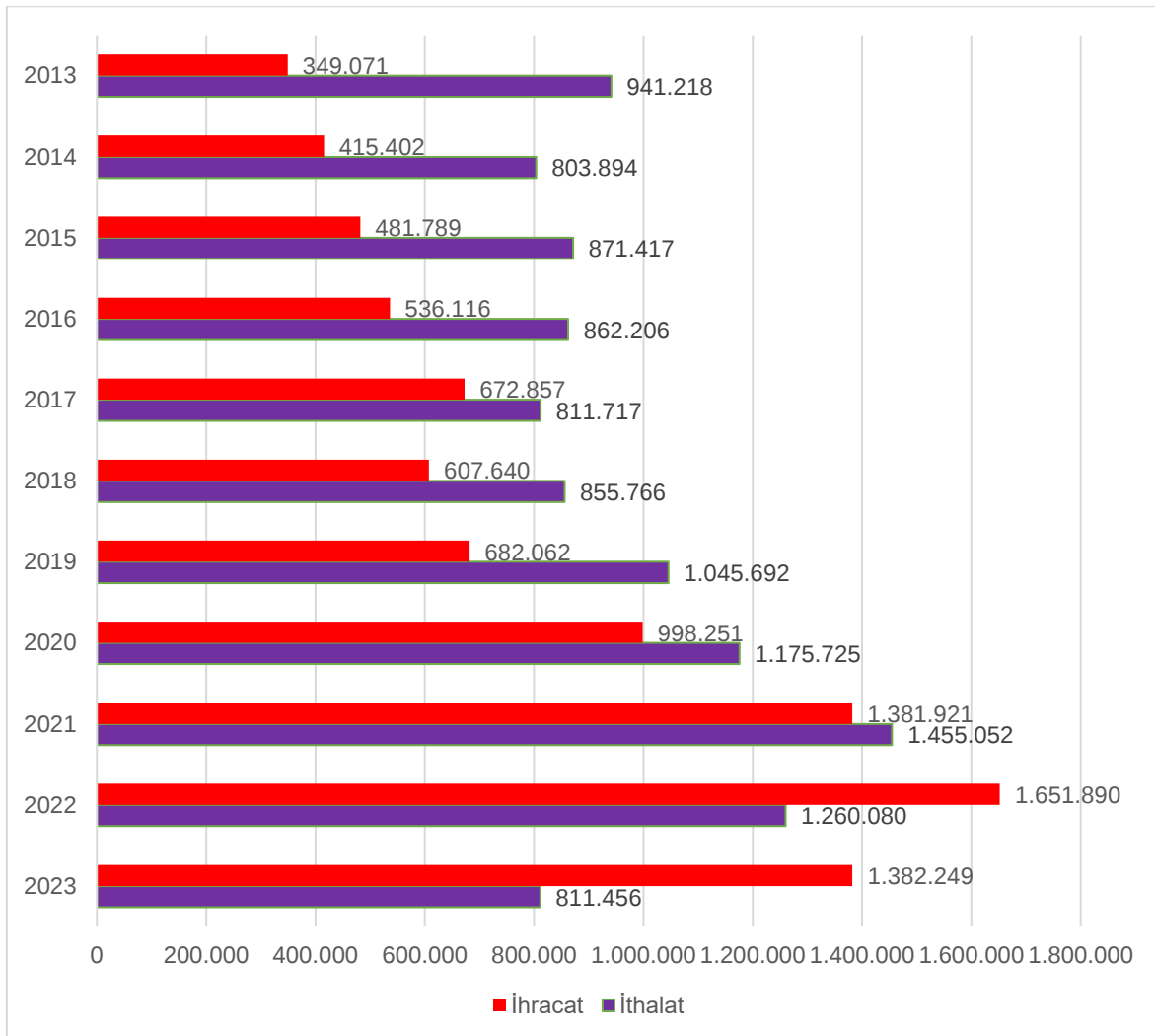
İhracat taşımalarında demiryolu yük taşımacılığında ağırlık bazında payı en düşük %0,35'lik oran ile 2013 yılında, en yüksek %0,94'lik oran ile 2022 yılında oldu. 2019 yılından itibaren ihracat taşımalarındaki düzenli artış 2023 yılında düşüş gösterdi. 2023 yılında demiryolu ile taşınan ihracat yüklerinin ağırlık bazında payı %0,85 olarak gerçekleşti.

İthalat taşımalarında demiryolu ile taşınan yüklerin değeri 2023 yılında %0,32 ile en düşük seviyesine geldi. Bu oran 2022 yılında %0,62, 2021 yılında ise son on yıllık dönemde en yüksek seviyesine ulaştığı %0,64 oranındaydı. 2023 yılı ile birlikte 2017 yılında %0,37 ile gerçekleşen ve düzenli bir yükselişe geçtiği görülen oranın son on yılın en düşük seviyesine geldiğini söylemek mümkündür.

İhracatta demiryolu taşımacılığında en yüksek ağırlıkta taşıma 2022 yılında 1.651.890 ton ile yapıldı. En düşük ağırlıkta taşıma ise son on yıllık dönem içinde 349.071 ton ile 2013 yılında gerçekleşti. Demiryolu yük taşımacılığında taşınan yüklerin ağırlığı 2013-2021 yılları arasındaki dönemde ihracatta hep ithalattan daha az iken 2022 yılında ve 2023 yılında ihracat taşımalarının değeri ithalat taşımalarının değerini geçti. 2023 yılında 1.382.249 ton ağırlığındaki ihracat yükü demiryolu ile taşındı.

Demiryolu yük taşımacılığında ithalatta en yüksek ağırlıklı taşıma son on yıllık dönemde 2021 yılında 1.455.052 ton ile gerçekleşti. En düşük taşıma ise 2014 yılında 803.894 ton ile yapıldı. İthalatta demiryolu ile taşınan yüklerin ağırlığı 2018 yılından 2022 yılına kadar artış gösterdi. 2022 yılında gerilemeye başladı ve 2023 yılında neredeyse 2017 yılındaki seviyesine yaklaştı ve 811.456 ton yük taşındı.

Grafik 34 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

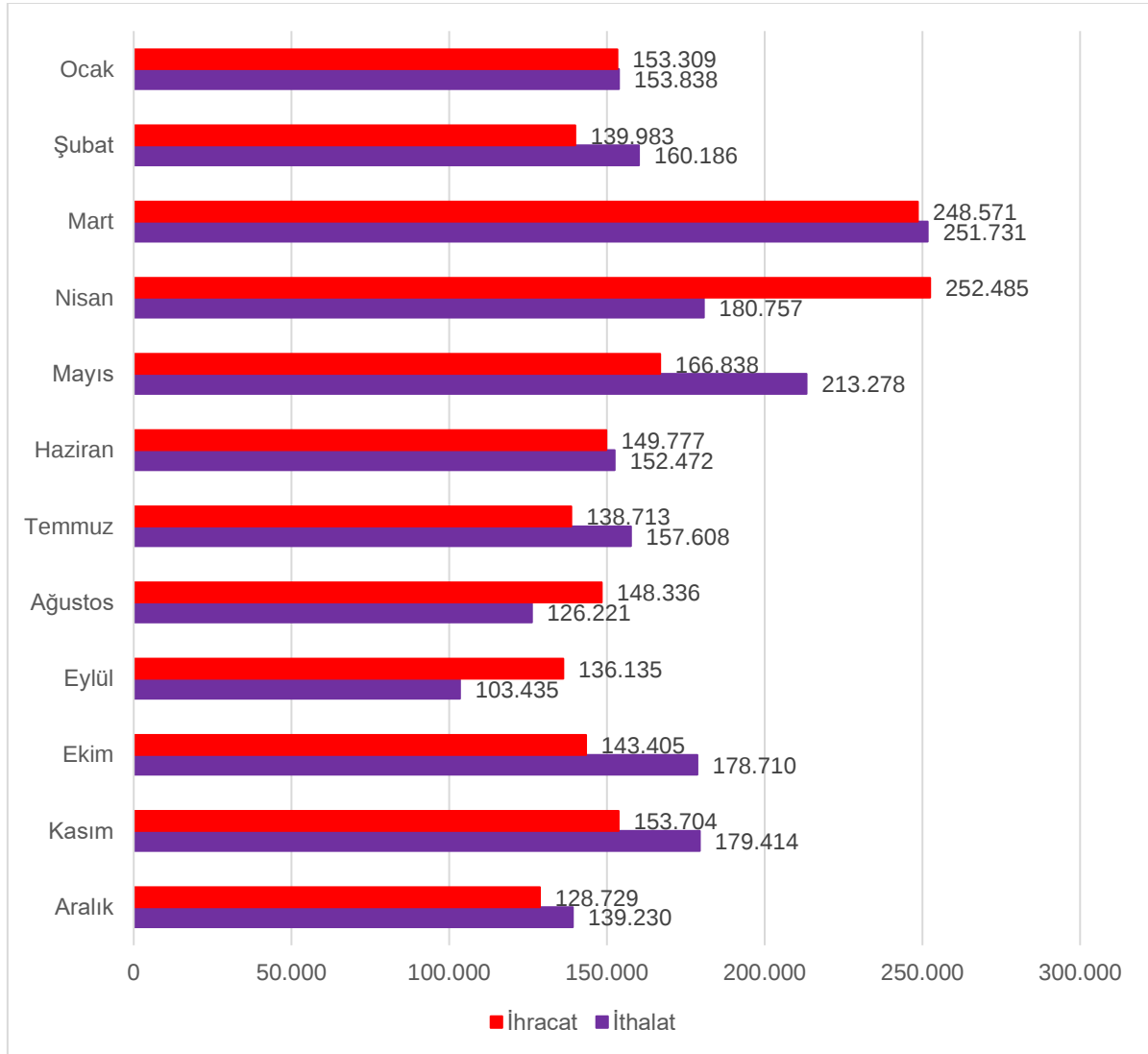


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

2023 Yılı Demiryolu Taşımacılığı Verileri

Demiryolu yük taşımacılığında 2023 yılında taşınan yüklerin değer bazında aylara göre dağılımında ithalatta Mart ayı ihracatta ise Nisan ayı en yüksek değerlere ulaştı. 2023 yılının Ocak ayında 153.309 bin Dolar ihracat taşıması yapıldı. Aralık ayındaki ihracat taşıması 128.729 bin Dolar'dı. İthalatta Ocak ayında 153.838 bin Dolar değerinde taşıma gerçekleşti. Aralık ayında ithalattaki yüklerin değeri 139.230 bin Dolar oldu. Yılın en düşük değerli taşımaları ithalatta 103.435 bin Dolar ile Eylül ayında, ihracatta 128.729 bin Dolarla Aralık ayında gerçekleşti. Nisan, Ağustos ve Eylül ayları haricinde tüm yıl boyunca ithalatta taşınan yüklerin değeri ihracatta taşınan yüklerin değerinden fazla oldu.

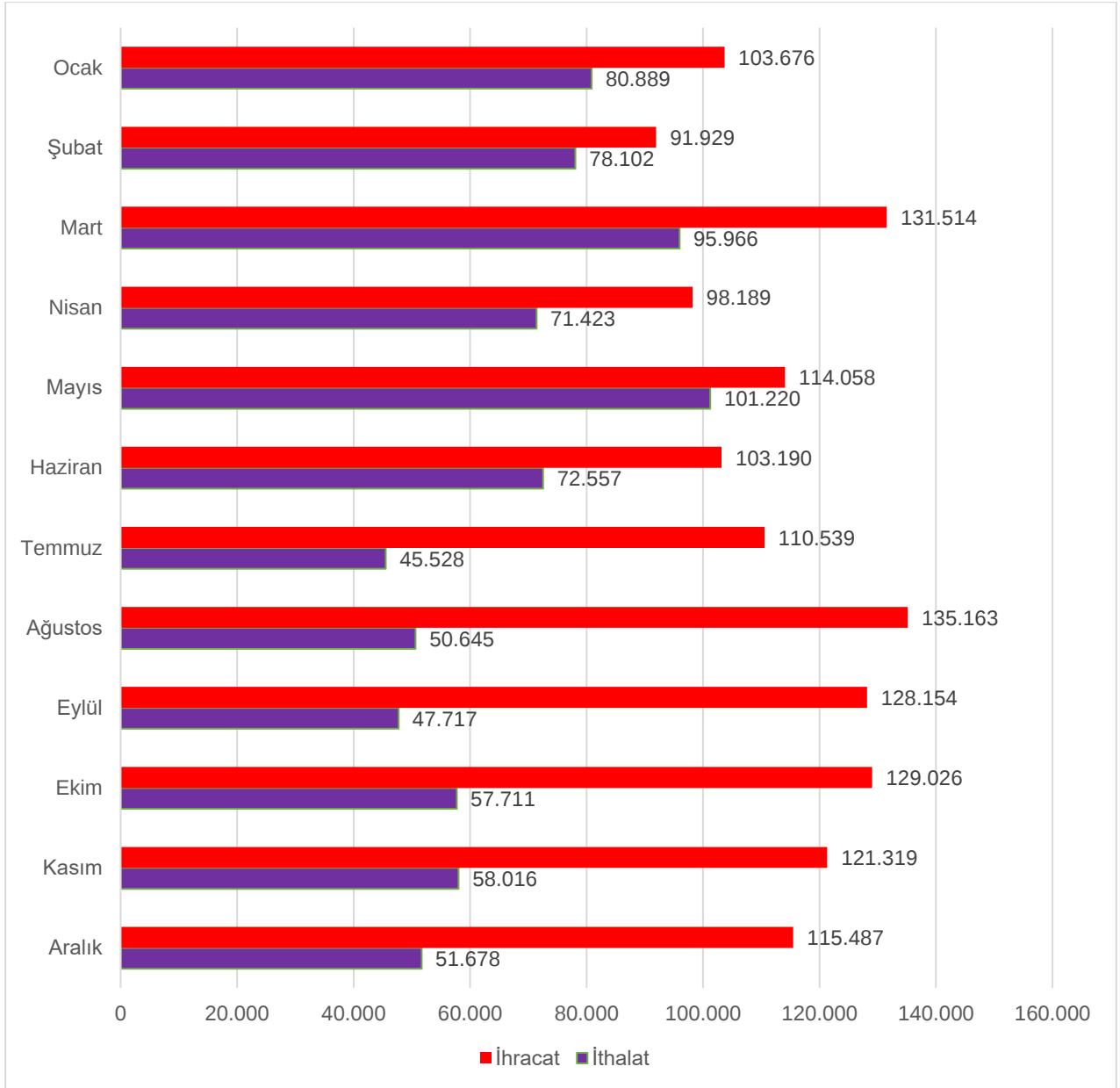
Grafik 35 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2023 yılında uluslararası demiryolu yük taşımacılığında ağırlık bazında en fazla yük ihracatta 135.163 ton ile Ağustos ayında taşındı. İthalatta en fazla yük ise 101.220 ton ile Mayıs ayında taşındı. 2023 yılının Ocak ayında 103.676 ton ihracat taşıması yapılırken yıl sonunda 115.487 ton taşıma yapıldı. İthalatta yıl başında 80.889 ton taşıma yapıldı. Aralık ayında ithalat taşıması 51.678 ton olarak gerçekleşti. İthalatta en düşük ağırlıkta taşıma 45.528 ton ile Temmuz ayında olurken ihracatta en düşük ağırlıkta taşıma 91.929 ton ile Şubat ayında yapıldı. 2023 yılında tüm aylarda ihracatta taşınan yüklerin ağırlığı ithalat yüklerinin ağırlığından fazla oldu.

Grafik 36 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Demiryolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2023 yılında TÜİK verilerine göre Türkiye’den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında Almanya değer bazında birinci ülke konumundadır. Almanya’nın ardından Hollanda, Çekya, Avusturya ve Bulgaristan gelmektedir.

Tablo 23 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer
1	Almanya
2	Hollanda
3	Çekya
4	Avusturya
5	Bulgaristan

Türkiye’ye demiryolu ile yapılan ithalat taşımalarında Çekya değer bazında birinci ülke konumundadır. Almanya ikinci sırada yer alırken, sıralamanın devamında Polonya, Bulgaristan ve Macaristan bulunmaktadır.

Tablo 24 - İthalatta İlk 5 Ülke

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

Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Türkiye’de en çok tercih edilen taşıma modu olarak uluslararası karayolu yük taşımacılığı değer ve ağırlık bazında uluslararası denizyolu yük taşımacılığının ardından ikinci sıradadır. Karayolu ulaşımı; noktalar arasında kesintisiz taşımaya imkan vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle giderek artan bir gelişme göstermektedir.¹⁴⁷

2023 yılı itibarıyla Türkiye’de yurt içi yük taşımacılığının %89,3’ü karayolu ile yapılmaktadır.¹⁴⁸

1950’lerde karayolu taşımacılığının taşımacılık içindeki payı %17 olup, her geçen yıl karayolu taşımacılığının payı artış gösterdi.¹⁴⁹

1923 yılında ulusal sınırlar içinde, 13.900 km’si stabilize şose ve 4.450 km’si toprak olmak üzere toplam 18.350 km yol ve 94 adet köprü vardı. Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım, dönemin en çağdaş teknolojisi olan demiryolu yapımı ağırlık kazandı; ancak bir süre sonra demiryolunun tek başına yeterli olmadığı, sistemin ucundaki ulaşım için karayoluna ihtiyaç olduğu görülerek, 1929 yılında Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde Şose ve Köprüler Reisliği kuruldu. Bu tarihten sonra çıkarılan yol kanunu ile karayolu yapım çalışmalarına hız verilerek, 1923-1947 yılları arasında karayolu uzunluğu 43.743 km’ye ulaştı.

1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü çalışmalarıyla 1960’lı yıllarda 60 bin kilometrelik bir karayolu ağı ortaya çıkarıldı, 1970’li yıllarda motorlu taşıt sanayiinin kuruluşu ile trafiği yoğun olan yollarda ve büyük kentlerin çevrelerinde yüksek standartlı, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme geldi. 90’lı yıllarda otoyol yapım çalışmalarına devam edilerek, 1990 yılında 241 km olan toplam otoyol uzunluğu, 2000’de 1.674 km’ye, 2002 yılında 1.714 km’ye ulaştırıldı.¹⁵⁰

6 Şubat 2023 tarihinde 11 ilimizde gerçekleşen deprem sonrasında karayollarında çatlaklar, çöküntüler, toprak kaymaları, otoyollarda tünel ve köprü hasarları gibi yapısal zararlar meydana geldi. Depremlerden etkilenen yolların onarımı ve bu yollardaki sinyalizasyon, oto korkuluk, yatay ve düşey işaretlemelerin yenilenerek trafik güvenliği tedbirlerinin artırılması, köprülerin bakım ve onarımı ile deprem sismik takviye izolatörlerinin değişimi, tünellerin yapısal olmayan hasarlarının giderilmesi, hasar gören tarihi köprülerin onarımı, hizmet tesisleri,

¹⁴⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2023*, S. 26.

¹⁴⁸ Ibid., S. 29.

¹⁴⁹ Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 235.

¹⁵⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Tarihçe*.

bakımevleri ve diğer hizmet binalarında oluşan hasarların onarımı için kalıcı onarım çalışmalarına devam edilmektedir.¹⁵¹

Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda olan yol ağı 31 Aralık 2023 tarihi itibarıyla 3.726 km (%5,43) otoyol, 30.850 km (%44,95) devlet yolu ve 34.064 km (%49,62) il yolu olmak üzere toplam 68.640 km'dir. Toplam yol ağının 29.373 km'si (%42,8) bölünmüş yoldur.¹⁵²

Harita 13 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası



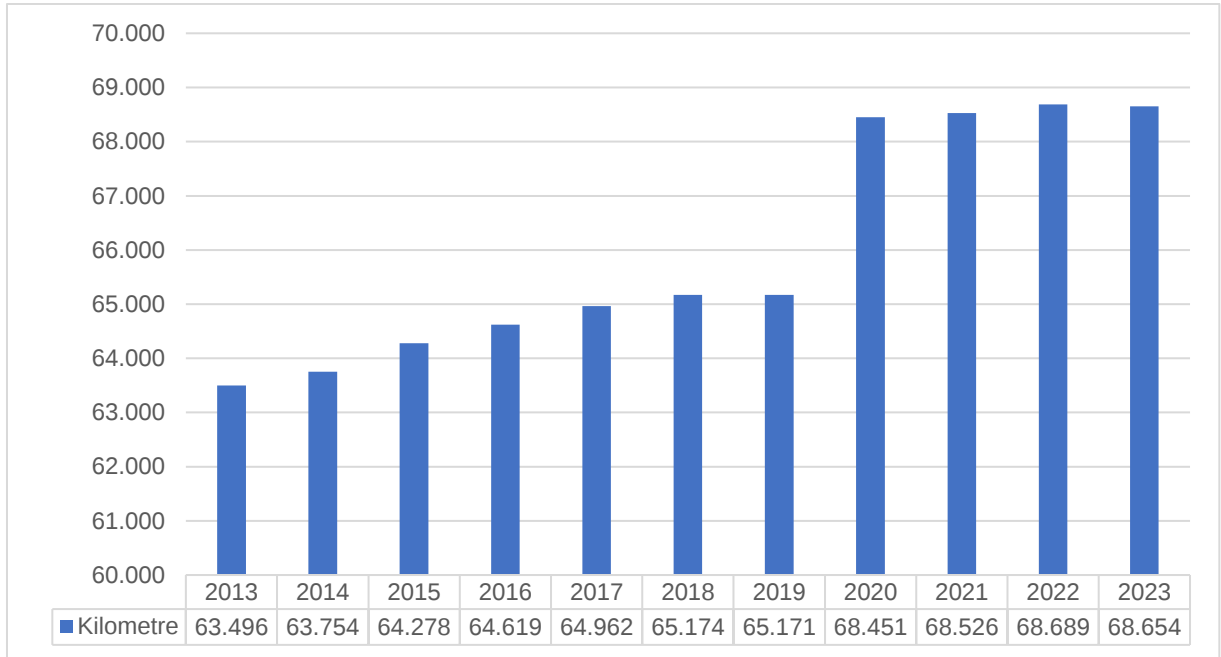
Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2023 Yılı Faaliyet Raporu, S. 62



¹⁵¹ T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu 2024*, S. 82

¹⁵² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2023 Yılı Faaliyet Raporu, S. 61

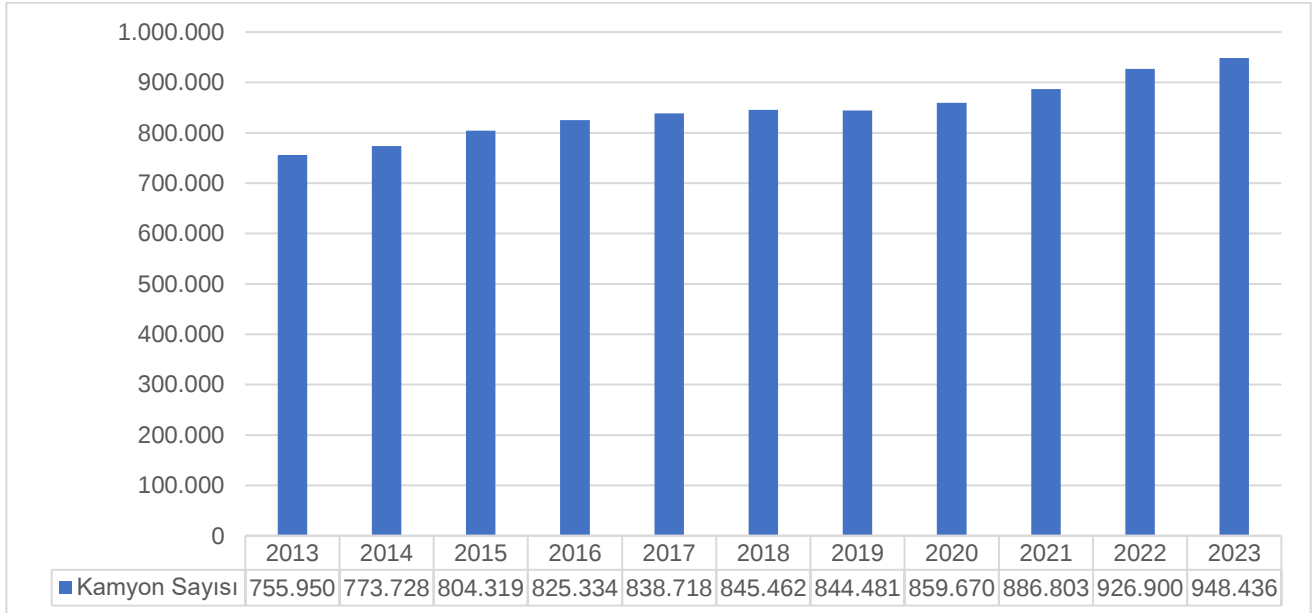
Grafik 37 - Türkiye’de Karayolu Uzunluğu



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

Türkiye’de karayolu uzunluğu 2013 yılında 63.496 km iken 2023 yılı itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğu altında bulunan toplam karayolu uzunluğu 68.654 km oldu.¹⁵³

Grafik 38 - Yıllar İtibarıyla Kamyon* Sayısı



*İş makineleri kapsamında yayınlanan taşıtlar ile özel amaçlı taşıtlar içinde yer alan ağır tonajlı taşıtları da kapsar.

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *2023 Yılı Faaliyet Raporu*, S. 59

¹⁵³ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

Mevzuat

2003 yılına kadar karayolu taşımacılığı hakkında usul ve esaslar 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile belirlendi. 2003 yılında 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu yayınlandı. Bu kanun ile uluslararası karayolu yük taşımacılığı faaliyetleri Karayolu Taşıma Yönetmeliği maddeleri kapsamında gerçekleştirildi.

Karayolu yük taşımacılığı ile ilgili mevzuat arasında 27 Ağustos 2022 tarihli Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği, 18 Haziran 2022 tarihinde yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 21 Nisan 2016 tarihli Tehlikeli Madde Taşıyan Araç ve Üst Yapıların Teknik Muayeneleri Hakkında Yönetmelik ve 3 Eylül 2004 tarihli Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği bulunmaktadır.



14 Ocak 2023 tarihli ve 32073 sayılı Resmi Gazete’de Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik yayınlandı. Yayınlanan yönetmeliğin 21. maddesine göre 1 Ocak 2020 - 14 Ocak 2023 tarihleri arasında

- C3, L1, M2, N2 veya P2 yetki belgesine sahip olan gerçek veya tüzel kişilerin L2,
- C2, L2 veya M2 yetki belgesi eki taşıt belgesinde sözleşmeli olarak çekici veya kamyon cinsi taşıtları kayıtlı olan gerçek veya tüzel kişilerin L2,
- C2, L1, L2, M1, M2, N1 veya N2 yetki belgesi eki taşıt belgesinde sözleşmeli olarak çekici, kamyon veya kamyonet cinsi taşıtları kayıtlı olan gerçek veya tüzel kişilerin K1,

yetki belgesi müracaatında bulunmaları halinde 1 Temmuz 2023 tarihine kadar uygulanmak üzere, yetki belgesi ücretinde %75 indirim uygulandı. Yönetmeliğin 23. maddesine göre 14 Ocak 2023 tarihi itibari ile,

- 14 Ocak 2023 tarihinden önce düzenlenen ve geçerli bulunan C2 yetki belgeleri başka bir işleme gerek kalmaksızın ve taşıt kartı ücreti ile yetki belgesi değişim ücreti alınmaksızın aynı geçerlilik tarihi esas alınarak L2 yetki belgesi ile değiştirildi,
- Değiştirilen C2 belgeleri için varsa daha önce verilmiş ve kaldırılmamış olan uyarmalar yeni düzenlenen L2 yetki belgeleri için verilmiş sayıldı,
- 14 Ocak 2023 tarihinden önce düzenlenmiş ve geçerli bulunan L2 yetki belgesi geçerlilik tarihlerine, başka bir işleme gerek kalmaksızın 10 yıl ilave edildi,
- 14 Ocak 2023 tarihinde geçerli C2 ve L2 yetki belgesi bulunan gerçek veya tüzel kişilerin, geçerli bulunan C2 yetki belgeleri başka bir işleme gerek kalmaksızın iptal edildi,
- C2 yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı bulunan taşıtlar, ücret alınmadan aynı firmanın L2 yetki belgesi eki taşıt belgesine ilave edildi,
- Bu fıkra kapsamında C2 yetki belgesi iptal edilenlerin, L2 yetki belgesi eki taşıt belgesine yeni ilave edecekleri ilk 150 adet taşıt için taşıt kartı ücretinde %90 indirim yapıldı.

Yapılan değişiklikler doğrultusunda C2 yetki belgesinin yerini L2 yetki belgesi almış oldu.

Ayrıca U-ETDS Veri Giriş Zorunluluğu 1 Ocak 2024 tarihine kadar ertelendi.

28 Aralık 2023 tarihli ve 32413 sayılı Resmi Gazete'de "Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" yayınlandı. Bu kanun kapsamında Karayolu Taşıma Kanunu'nun "İdari Para Cezaları" başlıklı maddesinde değişikliğe gidildi. Yapılan değişiklikle sürücüsünün tabiiyetine bakılmaksızın yabancı plakalı taşıt için birinci fıkra kapsamında uygulanacak olan idari para cezalarının, tebligat şartı aranmaksızın sürücüsü bilgilendirilmek suretiyle tahsil edilmesi ve cezaların tahsil edilmeden, cezaya muhatap yabancı plakalı taşıtın ülkeyi terk etmesine izin verilmeyeceği belirlendi.



27 Ağustos 2022 tarihinde Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği yayınlandı. Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre adlarına C2, C3, G1, G2, G3, G3*, H1, H2, K1, K1(Ö), K1*, K3, K3*, L1, L2, M1, M2, N1, N2, P1 veya P2 yetki belgesi düzenlenen ve söz konusu yetki belgesi geçerli bulunan gerçek veya tüzel kişilerin bu Yönetmelik kapsamında TİO yetki belgesi almak üzere müracaat etmesi halinde; yetki belgesinin ilk düzenlendiği tarih esas alınarak yönetmelikte yer alan tabloya göre TİO yetki belgesi ücreti belirleneceği ve bu ücretin tahsil edilerek adlarına TİO yetki belgesi düzenleneceği bildirildi. Bu kapsamda olmayan gerçek veya tüzel kişilerin, TİO yetki belgesi almak üzere müracaat etmesi halinde, müracaat sahiplerine yetki belgesi ücretinde %40 indirim uygulanacağı, Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce TİO yetki belgesi bulunan gerçek veya tüzel kişilerin, mevcut TİO yetki belgesi geçerlilik sürelerine 10 yıl ilave edileceği belirtildi. Belirtilen indirimler ile TİO yetki belgesi alınması için son tarih 14 Temmuz 2023 olarak açıklandı.



2023 yıl sonu itibarıyla Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi sahibi 9530 firma bulunmaktadır.

2023 yılında 6 Şubat'ta ülkemizin yaşadığı büyük deprem felaketi dolayısıyla mevzuatta yapılan geçici/sürelili değişiklikler ile bazı kolaylıklar getirildi.

Olağanüstü hal ilan edilen illerde, Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği çerçevesinde adlarına yetki belgesi düzenlenmiş firmalar ile taşıma hizmeti alan veya alacak olan vatandaşların herhangi bir mağduriyet yaşamamasını teminen düzenlemeler yapıldı. Bu düzenlemeler arasında geçerlilik süresi bitecek yetki belgelerinin sürelerinin uzatılması, yetki belgesi eki taşıt belgesinde kayıtlı bulunan taşıtların taşıt kartı sürelerinin uzatılması, asgari kapasite kaybı şartındaki sürenin durdurulması, araç muayene ve sigorta şartı sebebiyle taşıt belgesinden düşüm işleminin durdurulması, mesleki yeterlilik şartının aranmaması ve uyarma sayısından dolayı yetki belgesi faaliyetinin geçici olarak durdurulması hükmünün uygulanmaması yer almaktadır.

Bunun yanı sıra tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin de geçici düzenlemeler yapıldı. Olağanüstü hal ilan edilen illerde tehlikeli madde ile iştigal eden işletmelerin ve söz konusu illerde yetkilendirilen Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşlarının (TMGDK) herhangi bir mağduriyet yaşamaması amacı ile Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması

Hakkında Yönetmelik çerçevesinde düzenlenmiş Tehlikeli Madde Faaliyet Belgeleri (TMFB) ile ilgili olarak geçici düzenlemeler yapıldı.

Türkiye, ulusal mevzuatı haricinde aşağıdaki uluslararası anlaşmalara da taraftır:

- 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)
- Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)



Türkiye, coğrafi konumu sebebiyle Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktadadır. Doğal bir köprü olan ülkemiz Asya, Avrupa, Orta Asya ülkeleri, Kafkas Cumhuriyetleri ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır.¹⁵⁴

Tablo 25 - Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*

This map illustrates the international road network of Turkey, with distances to neighboring countries indicated in kilometers. The map includes major cities, roads, and geographical features like the Black Sea and the Mediterranean Sea.

TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI YOL GÜVENÇİLİKLERİ
INTERNATIONAL ROAD IN TURKEY

YOL	YOLUN Uzunluğu (km)	YOLUN GENİRLİĞİ (m)
1. YOL	1.000	6,000
2. YOL	1.000	6,000
3. YOL	1.000	6,000
4. YOL	1.000	6,000
5. YOL	1.000	6,000
6. YOL	1.000	6,000
7. YOL	1.000	6,000
8. YOL	1.000	6,000
9. YOL	1.000	6,000
10. YOL	1.000	6,000
11. YOL	1.000	6,000
12. YOL	1.000	6,000
13. YOL	1.000	6,000
14. YOL	1.000	6,000
15. YOL	1.000	6,000
16. YOL	1.000	6,000
17. YOL	1.000	6,000
18. YOL	1.000	6,000
19. YOL	1.000	6,000
20. YOL	1.000	6,000
21. YOL	1.000	6,000
22. YOL	1.000	6,000
23. YOL	1.000	6,000
24. YOL	1.000	6,000
25. YOL	1.000	6,000
26. YOL	1.000	6,000
27. YOL	1.000	6,000
28. YOL	1.000	6,000
29. YOL	1.000	6,000
30. YOL	1.000	6,000
31. YOL	1.000	6,000
32. YOL	1.000	6,000
33. YOL	1.000	6,000
34. YOL	1.000	6,000
35. YOL	1.000	6,000
36. YOL	1.000	6,000
37. YOL	1.000	6,000
38. YOL	1.000	6,000
39. YOL	1.000	6,000
40. YOL	1.000	6,000
41. YOL	1.000	6,000
42. YOL	1.000	6,000
43. YOL	1.000	6,000
44. YOL	1.000	6,000
45. YOL	1.000	6,000
46. YOL	1.000	6,000
47. YOL	1.000	6,000
48. YOL	1.000	6,000
49. YOL	1.000	6,000
50. YOL	1.000	6,000
51. YOL	1.000	6,000
52. YOL	1.000	6,000
53. YOL	1.000	6,000
54. YOL	1.000	6,000
55. YOL	1.000	6,000
56. YOL	1.000	6,000
57. YOL	1.000	6,000
58. YOL	1.000	6,000
59. YOL	1.000	6,000
60. YOL	1.000	6,000
61. YOL	1.000	6,000
62. YOL	1.000	6,000
63. YOL	1.000	6,000
64. YOL	1.000	6,000
65. YOL	1.000	6,000
66. YOL	1.000	6,000
67. YOL	1.000	6,000
68. YOL	1.000	6,000
69. YOL	1.000	6,000
70. YOL	1.000	6,000
71. YOL	1.000	6,000
72. YOL	1.000	6,000
73. YOL	1.000	6,000
74. YOL	1.000	6,000
75. YOL	1.000	6,000
76. YOL	1.000	6,000
77. YOL	1.000	6,000
78. YOL	1.000	6,000
79. YOL	1.000	6,000
80. YOL	1.000	6,000
81. YOL	1.000	6,000
82. YOL	1.000	6,000
83. YOL	1.000	6,000
84. YOL	1.000	6,000
85. YOL	1.000	6,000
86. YOL	1.000	6,000
87. YOL	1.000	6,000
88. YOL	1.000	6,000
89. YOL	1.000	6,000
90. YOL	1.000	6,000
91. YOL	1.000	6,000
92. YOL	1.000	6,000
93. YOL	1.000	6,000
94. YOL	1.000	6,000
95. YOL	1.000	6,000
96. YOL	1.000	6,000
97. YOL	1.000	6,000
98. YOL	1.000	6,000
99. YOL	1.	

¹⁵⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, 14 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşmaktadır. Batıda Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güney-doğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır. Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp, doğuda Sarp, Gürbulak sınır kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına ulaşmaktadır. TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası E-Yolları ağıının bir parçasıdır.¹⁵⁵

Harita 15 - Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

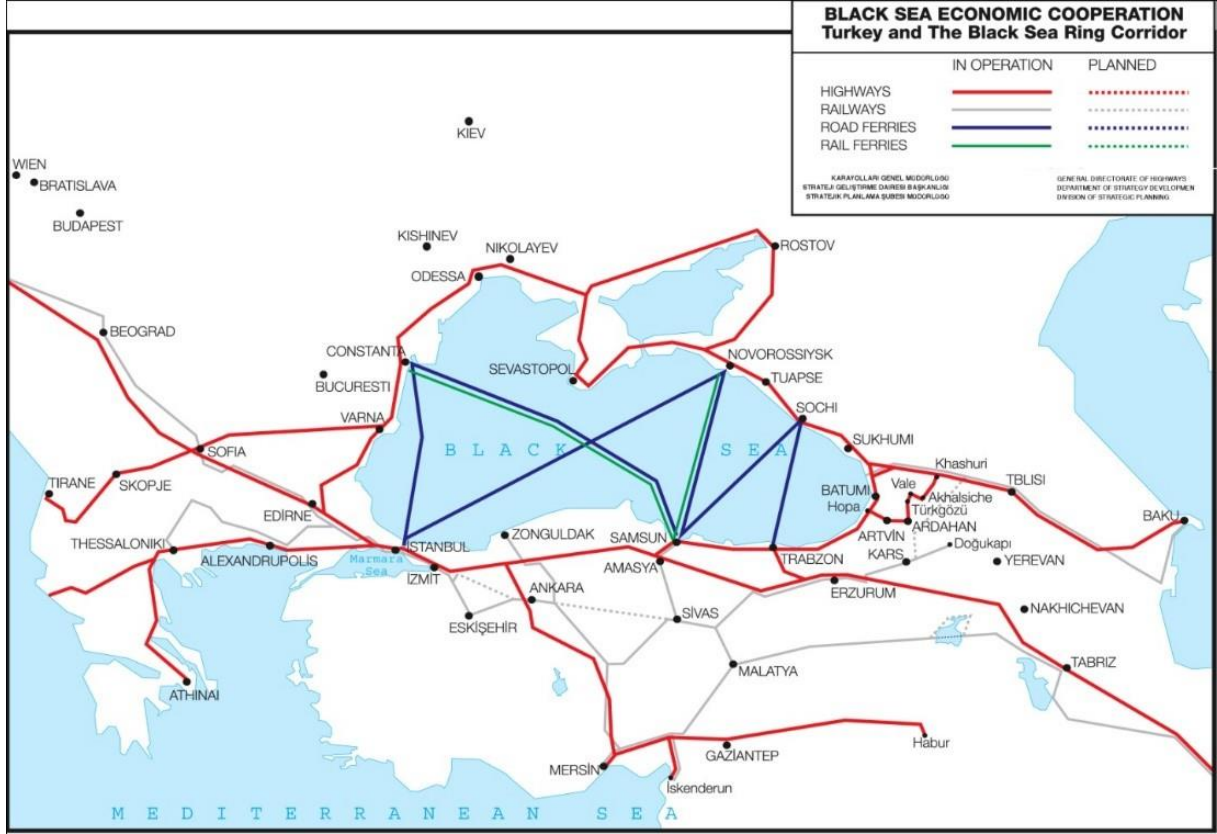
Türkiye, 1954 yılında imzalanan E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması'na (UN/ECE/AGR), katılım kararı aldı. Türkiye, AGR Uluslararası E - Yolları Ağıının Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır. AGR hükümlerine göre Avrupa'dan Türkiye'ye üç ana arter giriş yapmaktadır. Bunlar: Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giriş yapan E-80, Yunanistan sınırından (İpsala) giriş yapan E-90 ile Bulgaristan'ın Varna Limanından gelip Samsun Limanı üzerinden denizden geçiş sağlayan E-70 numaralı arterlerdir.

¹⁵⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

Bu güzergahlar, Anadolu üzerinden Türkiye'nin Güney ve Doğu sınırındaki Orta Doğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır.¹⁵⁶

Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC), Türkiye'deki Karadeniz Çevre Karayolu, doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle, iki şeritli karayolu kesimlerinin daha yüksek standartlı güzergâhlara dönüştürülmesi planlanmış ve tamamlanan kesimler trafiğe açılmıştır. Ayrıca bu koridor, ana yol ağıımızı Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, ferî yoluyla da Hazar Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlamaktadır. Türkiye'nin Dönem Başkanlığı sürecinde KEİ Eylem Planı hazırlanmıştır. Söz konusu plan KEİ ülkelerinde taşımacılığın kolaylaştırılması amacıyla tüm ulaşım türlerinde iyileştirmeler yapılmasını, çevreye duyarlı, ulaşımında harmonizasyon sağlanmasını hedeflemektedir.¹⁵⁷

Harita 16 - Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (BSEC)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

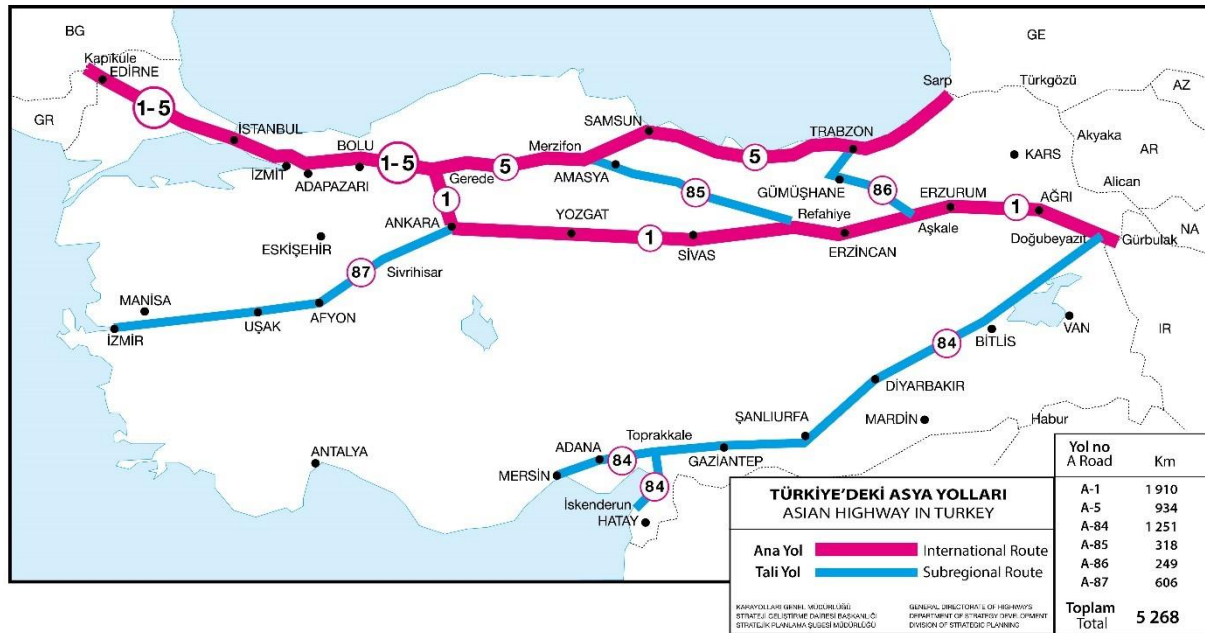
¹⁵⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

¹⁵⁷ Ibid.

Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)'nın ülkemizdeki güzergahları ECO ülkelerini Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkelerine bağlayan en kısa ve yüksek standartlı karayolu güzergahlarıdır. Afganistan, Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan ECO'ya üye ülkelerdir.¹⁵⁸

Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP), Birleşmiş Milletler (BM) Ekonomik ve Sosyal Konseyi tarafından, 1947 yılında Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu adı altında kuruldu. 1974 yılında da Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP) adını aldı. Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği 18 Temmuz 1996 tarihinde hukuken başladı. Asya Karayolu ağının geliştirilmesinin ana hedefi Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyeleri arasında ilişkilerin güçlendirilmesi, uluslararası ticaret ve turizmin geliştirilmesi amacıyla uluslararası ulaştırma ve çevre koşullarına uyumlu altyapının teşkil edilmesidir.¹⁵⁹

Harita 17 - Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

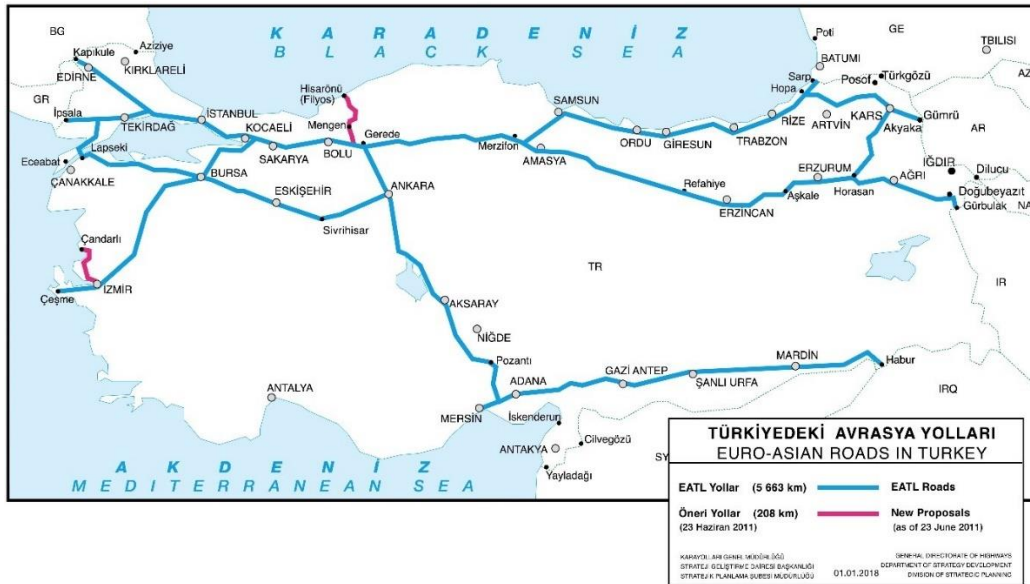
¹⁵⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

¹⁵⁹ Ibid.

Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Avrupa, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak uluslararası ulaştırmanın gelişmesini hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. TRACECA Teşkilatı üye grubu Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna'dan oluşmaktadır. Türkiye'deki TRACECA karayolu hatları Avrupa üzerinden Kapıkule'den giriş yaparak, yüksek standartlı Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp sınır kapısına erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir, Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürbulak, Türkgözü, Kapıköy, Esendere) ulaşan güzergâhlardır.¹⁶⁰

Avrasya Karayolu Bağlantıları Projesi (Euro-Asian Transport Links (EATL)) kapsamında Asya'daki ana bölgelerin Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları ile bağlantılarının sağlanması hedef olarak belirlendi ve bu hedef doğrultusunda büyük ölçekli altyapı yatırımlarından önce ulaşımı kolaylaştırıcı önlemlerin alınması benimsendi. EATL Projesinin I. ve II. Aşamalarında çalışmalar sonucunda Türkiye hem E- Yolları hem de Asya Karayollarından oluşan 5.663 km uzunluğundaki karayolu ağını "Türkiye Avrasya Karayolu Ağı" olarak tanımlandı. Ayrıca, yaklaşık 208 km uzunluğundaki Filyos ve Çandarlı liman bağlantı yollarının da Avrasya Karayolu Ağı kapsamına alınması önerildi.¹⁶¹

Harita 18 - Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

¹⁶⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

¹⁶¹ Ibid.

Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı ile Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması için iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturularak bunun trans-Avrupa ulaştırma ağlarına eklenmesini sağlamak amaçlanmaktadır. Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağı uzunluğu toplam 16.799 km'dir. Bunun 9.212 km'sini Çekirdek Karayolu Ağı oluşturmaktadır.¹⁶²

Harita 19 - Türkiye Trans-Avrupa Ulaştırması Karayolu Ağı (TEN-T)



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Önemli ve Global Projeler*.

Harita 20 - Kara Hudut Kapıları



Görsel: Emniyet Genel Müdürlüğü

¹⁶² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları*

	HUDUT KAPISININ ADI	DURUMU		KOMŞU ÜLKEDEKİ HUDUT KAPISI	SINIR ÜLKESİ
1	PAZARKULE (Edirne)	FAAL	DAİMİ	KASTANİON	YUNANİSTAN
2	İPSALA (Edirne)	FAAL	DAİMİ	KİPİ	YUNANİSTAN
3	KAPIKULE (Edirne)	FAAL	DAİMİ	KAPİTAN ANDREVO	BULGARİSTAN
4	HAMZABEYLİ (Edirne)	FAAL	DAİMİ	LESOVA	BULGARİSTAN
5	DEREKÖY (Kırklareli)	FAAL	DAİMİ	MALKO TIRNOVA	BULGARİSTAN
6	SARP (Artvin)	FAAL	DAİMİ	SARPI	GÜRCİSTAN
7	TÜRKGÖZÜ (Ardahan)	FAAL	DAİMİ	VALE	GÜRCİSTAN
8	AKTAŞ (Ardahan)	FAAL	DAİMİ	KARTSAKHİ	GÜRCİSTAN
9	MURATLI (Artvin)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	MARADİDİ	GÜRCİSTAN
10	DİLUCU (İğdir)	FAAL	DAİMİ	SEDEREK	NAHCİVAN
11	GÜRBULAK (Ağrı)	FAAL	DAİMİ	BAZERGAN	İRAN
12	KAPIKÖY (Van)	FAAL	DAİMİ	RAZİ	İRAN
13	ESENDERE (Hakkari)	FAAL	DAİMİ	SEROW	İRAN
14	HABUR (Şırnak)	FAAL	DAİMİ	EL-HALİL	IRAK
15	DERECİK (Hakkari)	FAAL	DAİMİ	MERSEGUR	IRAK
16	ÜZÜMLÜ (Hakkari)	FAAL	DAİMİ	SERZEARE	IRAK
17	GÜLYAZI (Şırnak)	FAAL DEĞİL	GEÇİCİ	ZAHO	IRAK
18	AKTEPE (Şırnak)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	BACUKA	IRAK
19	OVAKÖY (Şırnak)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	KARAVALA	IRAK
20	KARKAMIŞ (Gaziantep)	FAAL	DAİMİ	CARABLUS	SURİYE
21	CİLVEGÖZÜ (Hatay)	FAAL	DAİMİ	BABUL HAVVA	SURİYE
22	YAYLADAĞI (Hatay)	FAAL*	DAİMİ	KESEP	SURİYE

23	NUSAYBİN (Mardin)	FAAL*	DAİMİ	KAMIŞLI	SURİYE
24	AKÇAKALE (Şanlıurfa)	FAAL	DAİMİ	TELL ABYAT	SURİYE
25	ÖNCÜPINAR (Kilis)	FAAL	DAİMİ	BAB ES SELAME	SURİYE
26	ÇOBANBEY (Kilis)	FAAL	GEÇİCİ	AR RA'İ	SURİYE
27	CEYLANPINAR (Şanlıurfa)	FAAL	GEÇİCİ	RESULAYN	SURİYE
28	MÜRŞİTPINAR (Şanlıurfa)	FAAL DEĞİL	GEÇİCİ	AYN EL ARAB	SURİYE
29	KUMLU (Hatay)	FAAL	GEÇİCİ	AFRİN	SURİYE
30	ŞENYURT (Mardin)	FAAL DEĞİL	DAİMİ	DERBESİYE	SURİYE

* Suriye/güvenlik nedeniyle fiilen hizmet verilmemektedir.

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı Web Sitesi, *Kara Hudut Kapıları*.



Türkiye'nin Karayolu Projeleri

Türkiye ile Irak arasında, üzerinde uzun süredir çalışılmakta olan Kalkınma Yolu Projesine ilişkin Ankara Deklarasyonu, 2023 yılı Mart ayı içerisinde açıklandı. Proje aracılığı ile Hindistan-Pasifik bölgesinden Avrupa'ya ve Kafkaslar'a yönelik olmak üzere taşımacılık alanında karşılıklı güven ve iş birliği esasına dayalı olarak alternatif bir koridor oluşturulması hedeflenmektedir. Proje aracılığı ile Basra Körfezi ve El-Fav Limanı'ndan başlamak ve bütün Irak'ı kuzeyden güneye kat etmek suretiyle Kuzey Irak Bölgesel Yönetimini de içermek üzere planlanan bir karayolu ve demiryolu ağının kurularak işlerlik kazandırılması mümkün hale gelecektir. Bu çerçevede, söz konusu koridor boyunca, Körfez Bölgesi ile Avrupa arasındaki taşımacılık kapsamında ticaret, gümrük, vize ve transit geçiş işlemlerinin kolaylaştırılması amaçlanmaktadır.¹⁶³

Harita 21 - Kalkınma Yolu Projesi



Bu itibarla, projenin Türkiye'nin Hint Okyanusu'na ve Körfez Ülkeleri'ne yönelik taşımacılık faaliyetlerini çok önemli ve olumlu bir şekilde etkilemesi ve dünya lojistiği açısından da Süveyş Kanalı'nın bir alternatifi olması beklenmektedir. Bu açıdan, ticari ve ekonomik olarak önemli bir potansiyel vadetmektedir.¹⁶⁴

Zengezur Koridoru veya Nahçıvan Koridoru, Azerbaycan ve Ermenistan arasında 10 Kasım 2020 tarihinde imzalanan 2020 Dağlık Karabağ Ateşkes Antlaşması'nın 9. maddesi gereğince Azerbaycan ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında bağlantıyı kuracak olan koridordur. 43 kilometrelik kısmı Ermenistan topraklarından geçmekte olan bu koridor ile, anılan anlaşmalar kapsamında Azerbaycan-Nahçıvan bağlantısının sınır boyunca demiryolu ve karayolu hatlarıyla hayata geçirilmesi ve bu yollar üzerinden yapılan taşımacılıkta yaşanan yoğunluğu

¹⁶³ T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, *Dış Ticaret Lojistiği*, S. 16

¹⁶⁴ Ibid., S.16

büyük ölçüde azaltarak ticaretin daha rahat yapılabilmesine imkan vermesi hedeflenmektedir.¹⁶⁵

Harita 22 - Zengezur Koridoru



1 Mart 2023 tarihli haberlerde Zengilan'ı Nahçıvan ile karayolu birleştirecek Zengezur Koridoru'nun Azerbaycan kısmında çalışmalarda sona gelindiği, Zengezur Koridoru'nun %73'ünün tamamlandığı, Koridor'un bir sonraki aşamasının ise Ermenistan topraklarında yapılması gereken 30-40 km uzunluğundaki yol olduğu bilgisine yer verildi.¹⁶⁶

¹⁶⁵ T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, *Dış Ticaret Lojistiği*, S. 17

¹⁶⁶ Ibid. S.18

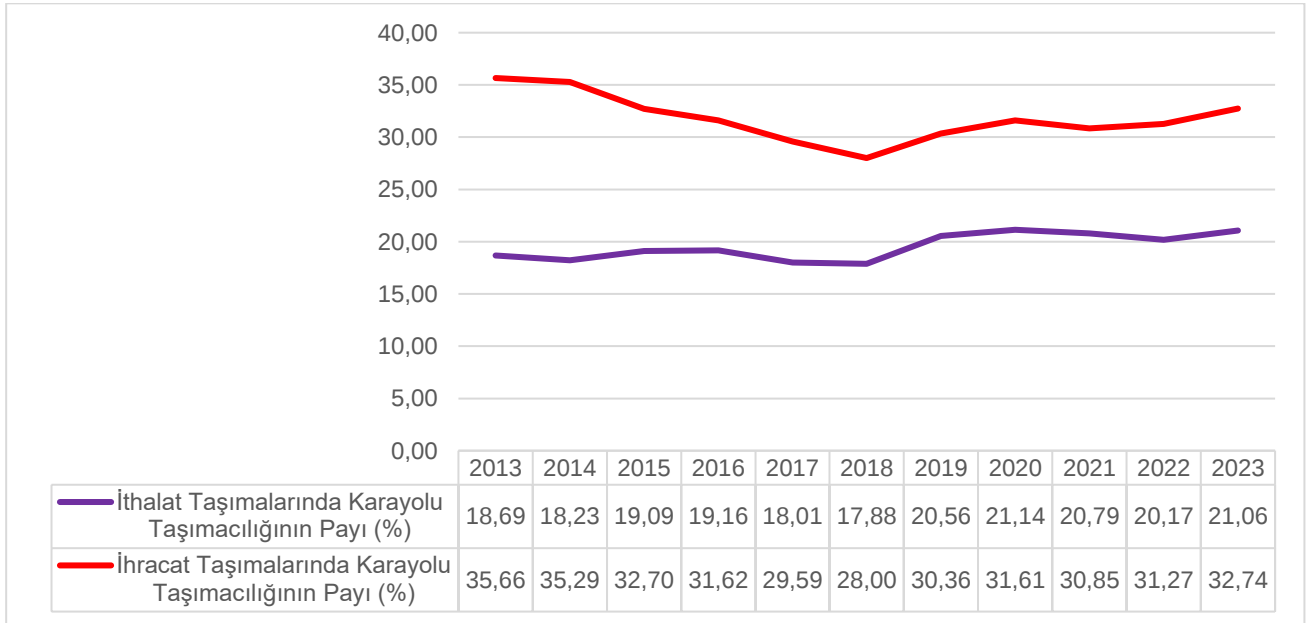
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığı önemli bir yere sahiptir. Denizyolu taşımacılığından sonra değer bazında ikinci sırada gelmektedir. Son on yıllık dönem içinde 2018 yılı karayolu taşımacılığının hem ithalatta hem ihracatta en düşük paya sahip olduğu yıldır.

Karayolu taşımacılığında ihracatta en yüksek pay 2013 yılında %35,66'lık oran ile gerçekleşti. Son on yıllık döneme bakıldığında karayolu taşımacılığının ihracattaki payının ortalama %35 olduğu söylenebilir. 2022 yılında %31,27 olan değer bazında payı, 2023 yılında %32,74'e yükseldi.

Karayolunda ithalat taşımalarında son on yıllık dönemde en yüksek değer %21,14'lük oran ile 2020 yılında gerçekleşti. Son 5 yıldır Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığının ithalatta değer bazında payı %20'nin üzerinde oldu. 2022 yılında %20,17 bir paya sahipken 2023 yılında artış gösterdi ve pay %21,06'ya yükseldi.

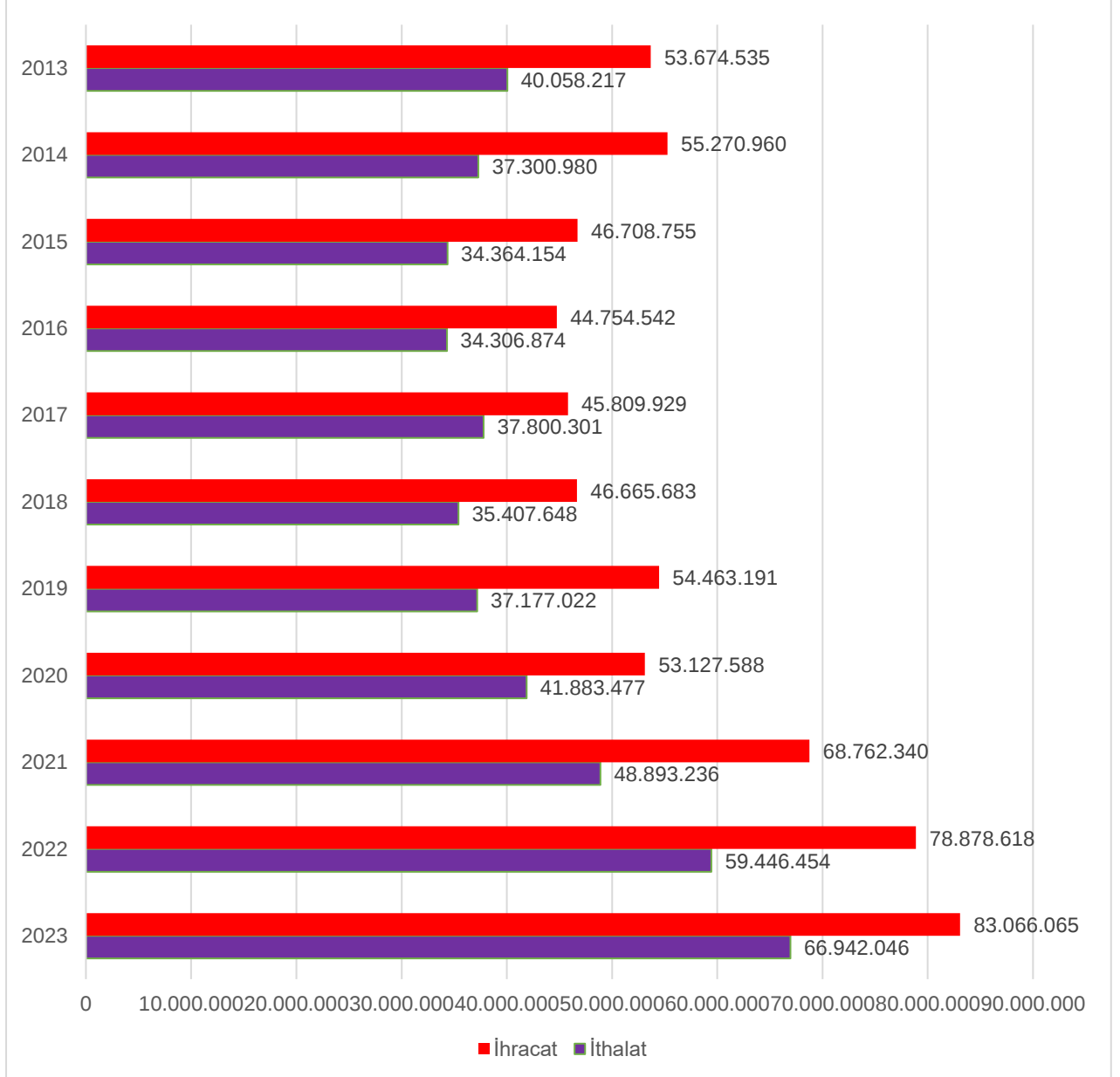
Grafik 39 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında taşınan yüklerin değer bazında en fazla olduğu yıl son on yıllık döneme bakıldığında hem ithalatta 66.942.046 ABD Doları ile hem ihracatta 83.066.065 ABD Doları ile 2023 yılındadır. 2016 yılı ise ithalatta 34.306.874 ABD Doları ile ihracatta ise 44.754.542 ABD Doları ile en düşük değerdedir. 2022 yılında 59.446.454 ABD doları olan ithalat taşımaları 2023 yılında %12,61 artış gösterdi. İhracatta 2022 ve 2023 yılları arasındaki artış ise %5,31 oldu.

Grafik 40 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

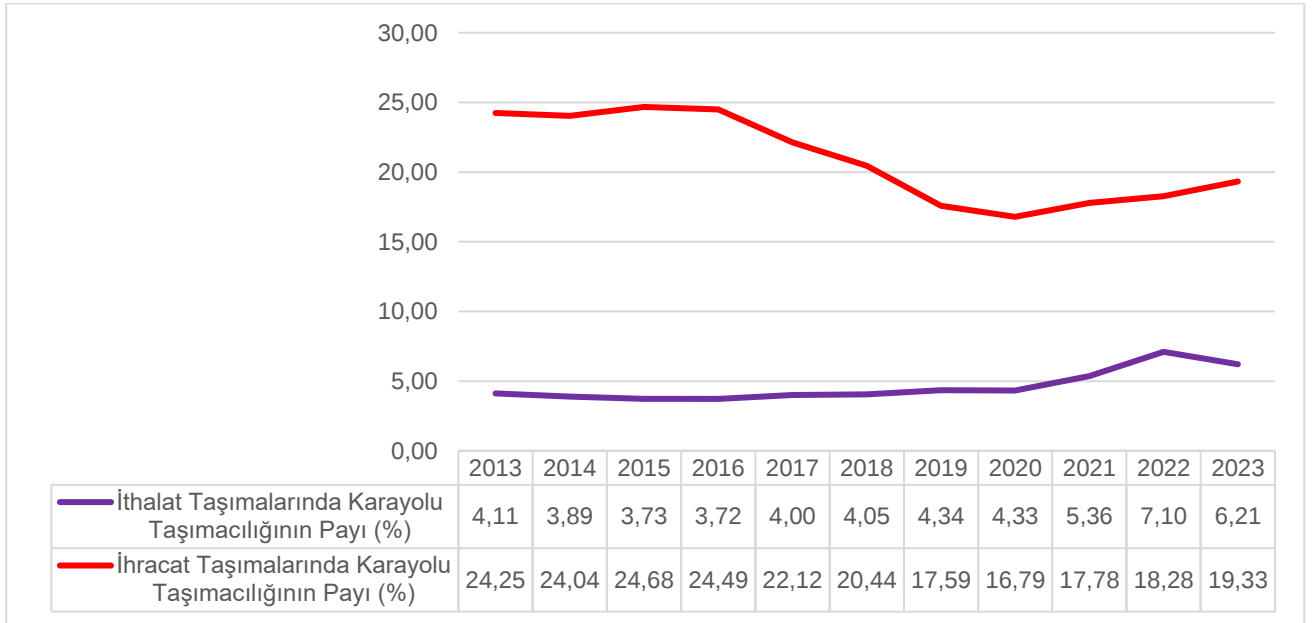


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Bin Dolar)

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu ile yük taşımacılığının ağırlık bazında ithalattaki payı 2023 yılında %6,21 oranında, ihracattaki payı ise %19,33 oranında gerçekleşti. Karayolu taşımacılığının ağırlık bazında ithalatta son on yıllık dönemde payı en fazla 2022 yılında, en az ise %3,72'lik oran ile 2016 yılındadır. 2023 yılında 2022 yılı ithalat payına göre düşüş görülmektedir.

Karayolu taşımacılığının ağırlık bazında ihracatta son on yıllık dönemde payı en fazla %24,68'lik oran ile 2015 yılında, en az %16,79 oranla 2020 yılında oldu. İhracat taşımalarında karayolu taşımacılığı 2013-2023 yılları arasında ortalama %23'lük bir paya sahiptir. 2020 yılındaki en düşük payı sonrasında yükselmeye başladı ve son üç yılda artış devam etti. 2023 yılına geldiğimizde karayolu taşımacılığında ihracat yüklerinin ağırlık bazında payı %19,33 oldu.

Grafik 41 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı

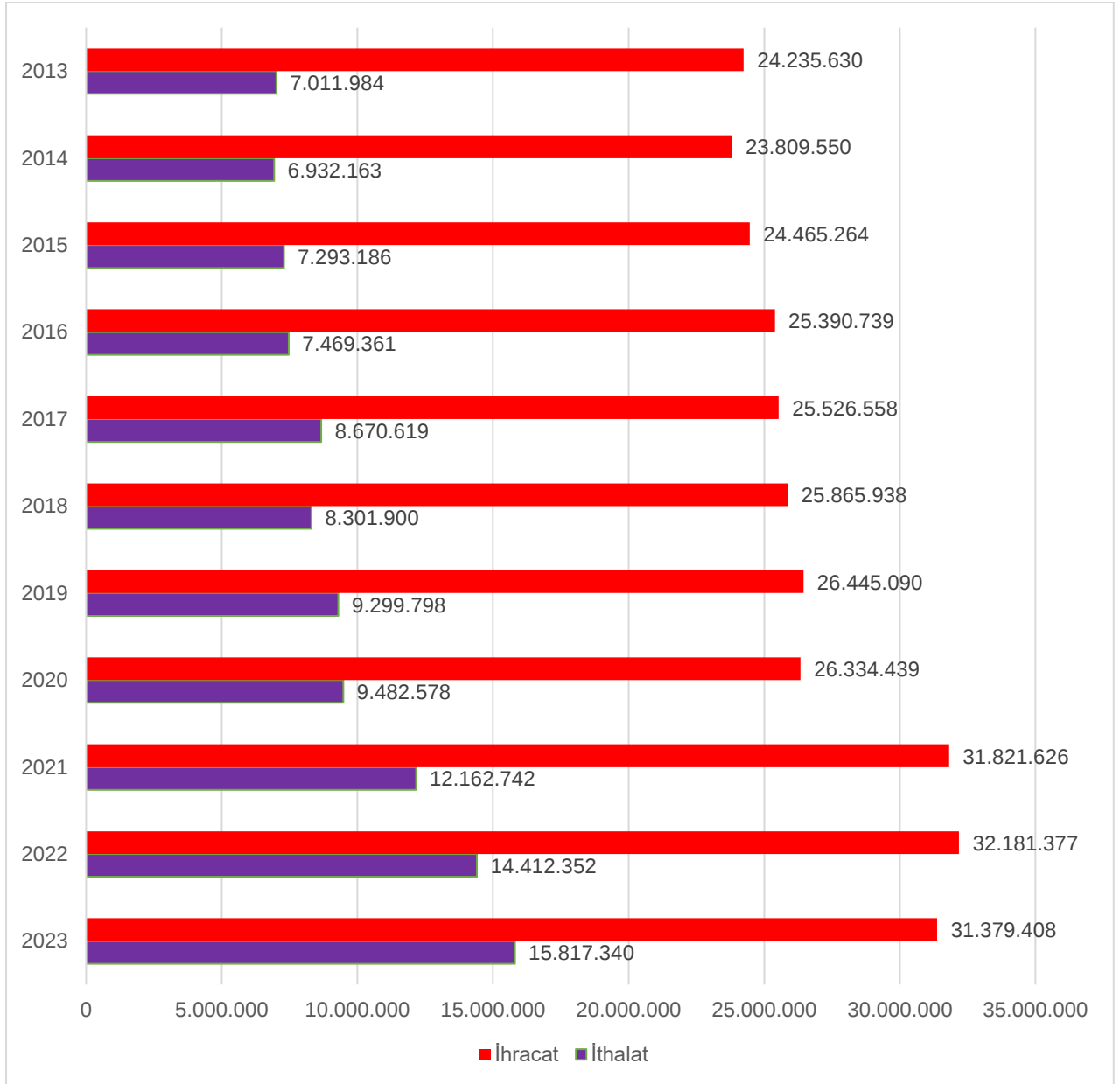


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Ağırlık bazında uluslararası karayolu taşımacılığında son on yıllık dönemde en yüksek ağırlıktaki ithalat taşıması 15.817.340 ton ile 2023 yılında, ihracat taşıması ise 32.181.377 ton ile 2022 yılında gerçekleşti. En düşük ihracat taşıması 23.809.550 ton ile 2014 yılında, ithalat taşıması ise 6.932.163 ton ile 2014 yılında yapıldı.

2023 yılında ihracatta karayolu ile 31.379.408 ton yük taşındı. Son üç yıllık dönemde karayolu ihracat taşımalarındaki ağırlığın 30 milyon tonun üzerinde gerçekleştiği görülmektedir.

Grafik 42 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

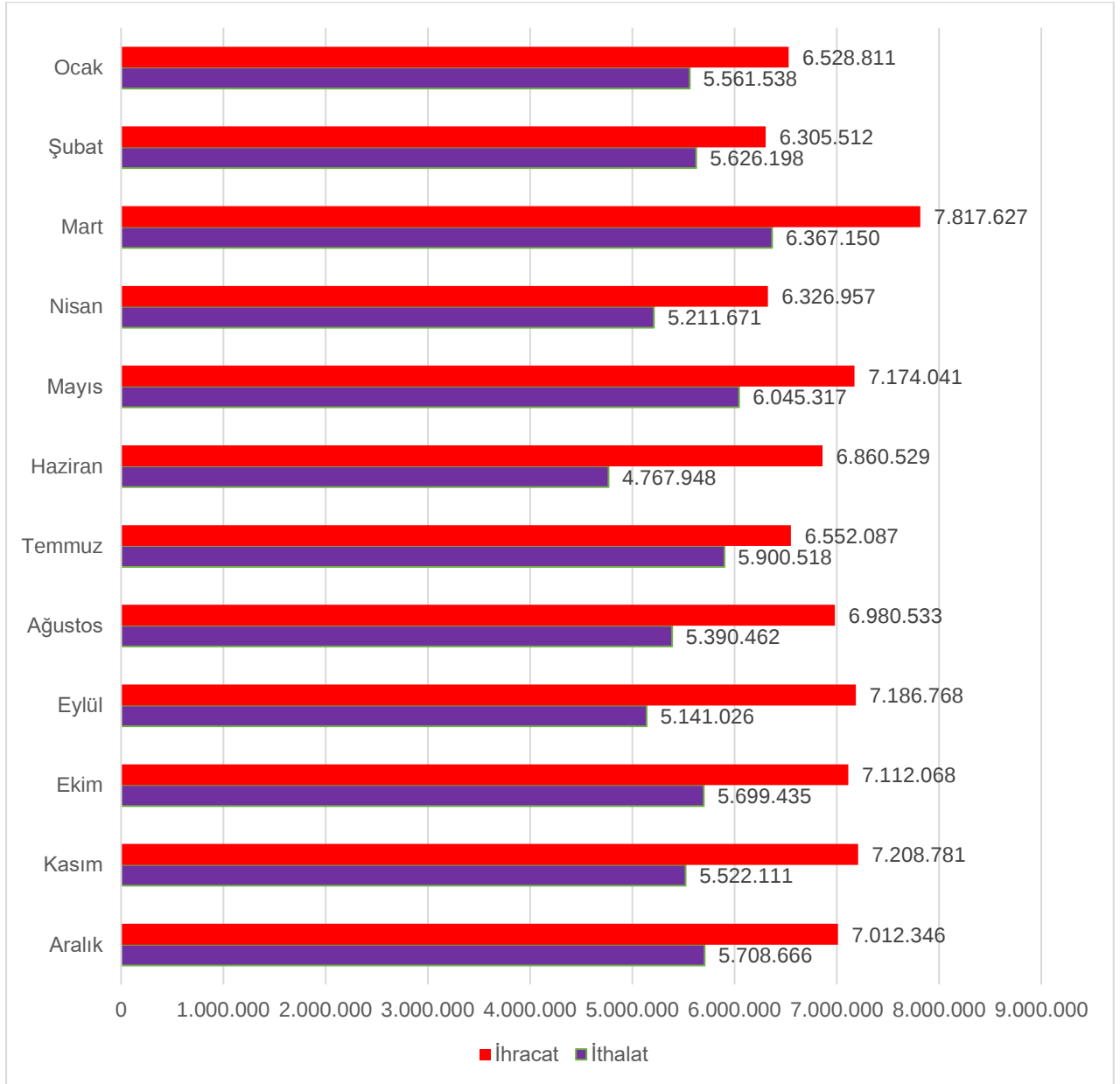


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

2023 Yılı Karayolu Taşımacılığı Verileri

2023 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracat taşımalarının değeri ithalat taşımalarının değerinden yüksek oldu. İhracat taşımalarının değerinin en fazla olduğu ay 7.817.627 ABD Doları ile Mart ayı, en düşük olduğu ay ise 6.305.512 ABD Doları ile Şubat ayıdır. İthalat taşımalarında ise karayolu ile taşınan yüklerin değeri en fazla 6.367.150 ABD Doları ile yine Mart ayında, en az 4.767.948 ABD Doları ile Haziran ayında oldu.

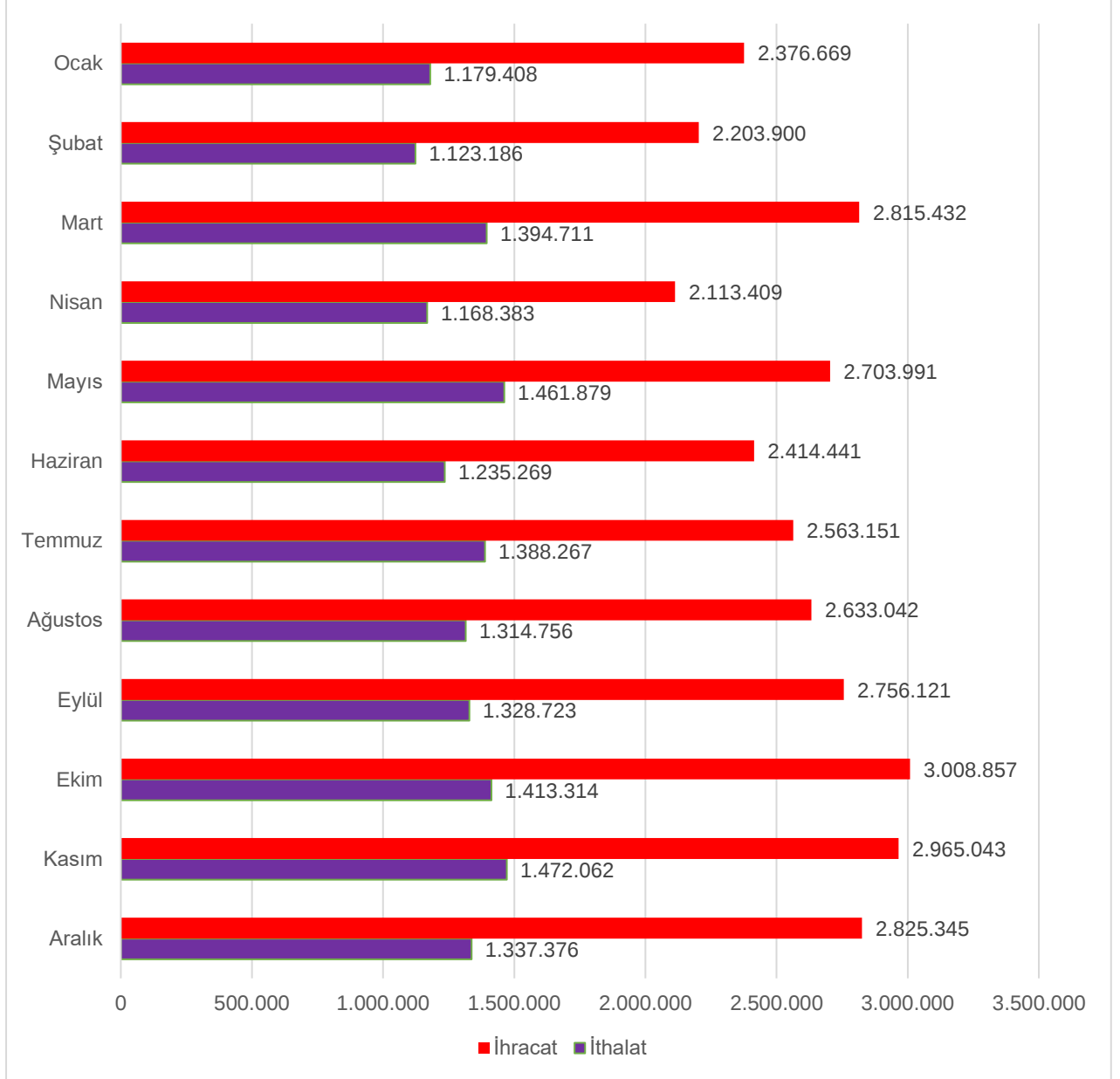
Grafik 43 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2023 yılında ağırlık bazında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracat taşımalarının en fazla olduğu ay 3.008.857 ton ile Ekim ayında, en düşük olduğu ay ise 2.113.409 ton ile Nisan ayında gerçekleşti. İthalat taşımalarında en yüksek ağırlıkta taşıma 1.472.062 ton ile Kasım ayında, en düşük taşıma ise 1.123.186 ton ile Şubat ayında oldu.

Grafik 44 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Karayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracat taşımalarında Almanya, Irak, Romanya, Rusya Federasyonu ve Polonya ilk 5 sırada yer alan ülkelerdir. İhracatta taşınan yükün değeri bakımından Irak Türkiye'nin sınır komşusudur. Almanya, Türkiye'den bu ülkeye ihraç edilen yüklerin değeri sebebiyle değer bazında birinci ülke konumundadır.

Tablo 26 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer
1	Almanya
2	Irak
3	Romanya
4	Rusya Federasyonu
5	Polonya

Karayolu ithalat taşımalarında değer bazında Almanya ihracatta da olduğu gibi ilk sırada yer almaktadır. Almanya'yı sırasıyla İtalya, Çin, Polonya ve Fransa takip etmektedir.

Tablo 27 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer
1	Almanya
2	İtalya
3	Çin
4	Polonya
5	Fransa

Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Havacılık, dünyada hızla gelişmeye devam etmekte ve gerek uluslararası gerekse kıtalararası entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamaktadır. Günümüz dünyasında, dış ticaret ve turizm gibi dünya ekonomisine yön veren ve hacim kazandıran en önemli sektörler havacılık sektörü sayesinde hayat bulmakta, geleceklerini havacılık sektörünün kanatları altında inşa etmektedir.¹⁶⁷

Havacılık sektörü, kargo ve yolcu taşımacılığı ayrımı yapılmaksızın, ülke ekonomilerinin bel kemiğini oluşturmaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) açıkladığı verilere göre, dünya havacılık sektörünün doğrudan ve dolaylı olarak 2,7 trilyon dolar ekonomik katkısı bulunmaktadır.¹⁶⁸

67 ülkeye, en fazla 4 saat uçuş mesafesinde olmak gibi coğrafi üstünlüğe sahip olan Türkiye, 2003 yılından itibaren yürütülen hava ulaşım politikaları ve faaliyetleriyle, dünyada en hızlı gelişim gösteren ülkelerden biri haline geldi.¹⁶⁹

Harita 23 – Türkiye: Ulaşım Kavşak Noktası



Görsel: UAB

Milli bayrak taşıyıcı THY Avrupa'da 122; Afrika'da 64; Ortadoğu'da 37; Amerika'da 25; Asya ve Uzakdoğu'da 48, yurt içinde ise 53 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Toplam uçulan ülke sayısı ise 130'dur.¹⁷⁰

¹⁶⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2023*. S. 38

¹⁶⁸ Ibid., S.38

¹⁶⁹ Ibid., S.39

¹⁷⁰ THY Web Sitesi, *Yatırımcı İlişkileri, Mali ve Operasyonel Veriler, Uçulan Hatlar*.

Tablo 28 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları

Havayolu Şirketleri	2022	2023
THY A.O.	381	420
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	96	109
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	62	62
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	20	19
Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	3	12
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	10	10
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	7	8
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	7
BBN Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	-	6
Mavi Gök Havacılık A.Ş.	4	5
ACT Hava Yolları A.Ş.	5	4
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
Air Anka Havayolları A.Ş.	2	3
Toplam	598	668

Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2023*. S. 35.

SHGM tarafından yayınlanan verilere göre Türkiye'nin, 2022 yılında 598 uçaklık bir filoya sahipken 2023 yılında yaklaşık %12 oranında artış sonucu 668 uçaklık bir filoya sahip olduğu görülmektedir. 2003 yılında kargo kapasitesi 302.737 kilogramken 2023 yılında ise bu kapasite son 21 yılda %730 artarak 2.513.875 kilografa ulaştı.¹⁷¹ Türkiye'de ithalat ve ihracat havayolu kargo hacminin yaklaşık %95'i UTİKAD üyeleri tarafından elleçlenirken ülkemiz, küresel havayolu sistemine de en fazla katkı yapan ülke oldu.

Türkiye'de sivil havacılığın 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (1935 yılında adı Türk Hava Kurumu'na 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.¹⁷² Türkiye'de sivil havacılığın gelişimi 2. Dünya Savaşı'ndan sonra daha net bir şekilde 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

¹⁷¹ SHGM, *Faaliyet Raporu 2023*, S. 36.

¹⁷² SHGM Web Sitesi, *Tarihçe*.

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 (SHT-17.6)'ndan 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.

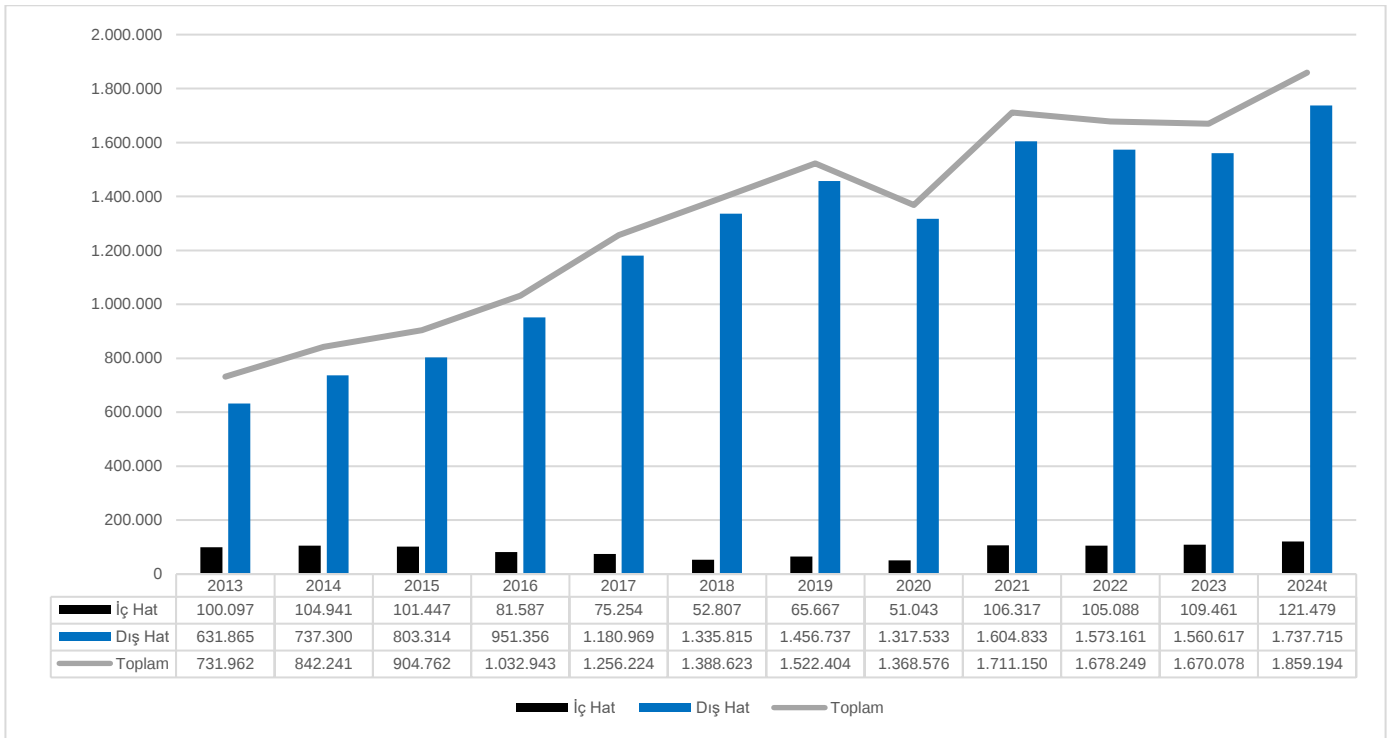
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur. Sektöre ilişkin mevzuat SHGM tarafından düzenlenmektedir ve lisanslandırma, yetkilendirme ve denetleme 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.

Havalimanlarında Kargo Trafiki

DHMI tarafından yayınlanan “Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafiki İstatistikleri (2002-2023)” verilerine göre 2013 yılından 2023 yılı sonuna kadar olan dönem içerisinde dış hat kargo trafiki iç hat kargo trafiğine kıyasla daha büyük ve doğrusal bir gelişme gösterdi. 2023 yılında Türkiye geneli havalimanları kargo trafiki toplamda 1.670.078 ton olarak gerçekleşti.

Grafik 45 - Türkiye Geneli Havalimanları Kargo Trafiki



Kaynak: DHMI (Ton)

İç hat kargo trafiki son on yıllık dönemde 2016, 2017, 2018, 2019 ve 2020 yıllarında 100.000 ton altında kaldı. Özellikle 2020 yılı pandeminin etkisiyle iç hat kargo trafiki 51.043 ton ile en düşük hacimde taşıma yapılan yıl oldu. 2020 yılı sonrasında ise iç hat kargo trafikte yeniden bir yükseliş yaşandı. 100.000 ton üzerinde taşımalar gerçekleşirken 2023 yılındaki 109.461 tonluk taşıma son on yıllık dönemin en yüksek hacimli taşıması oldu.

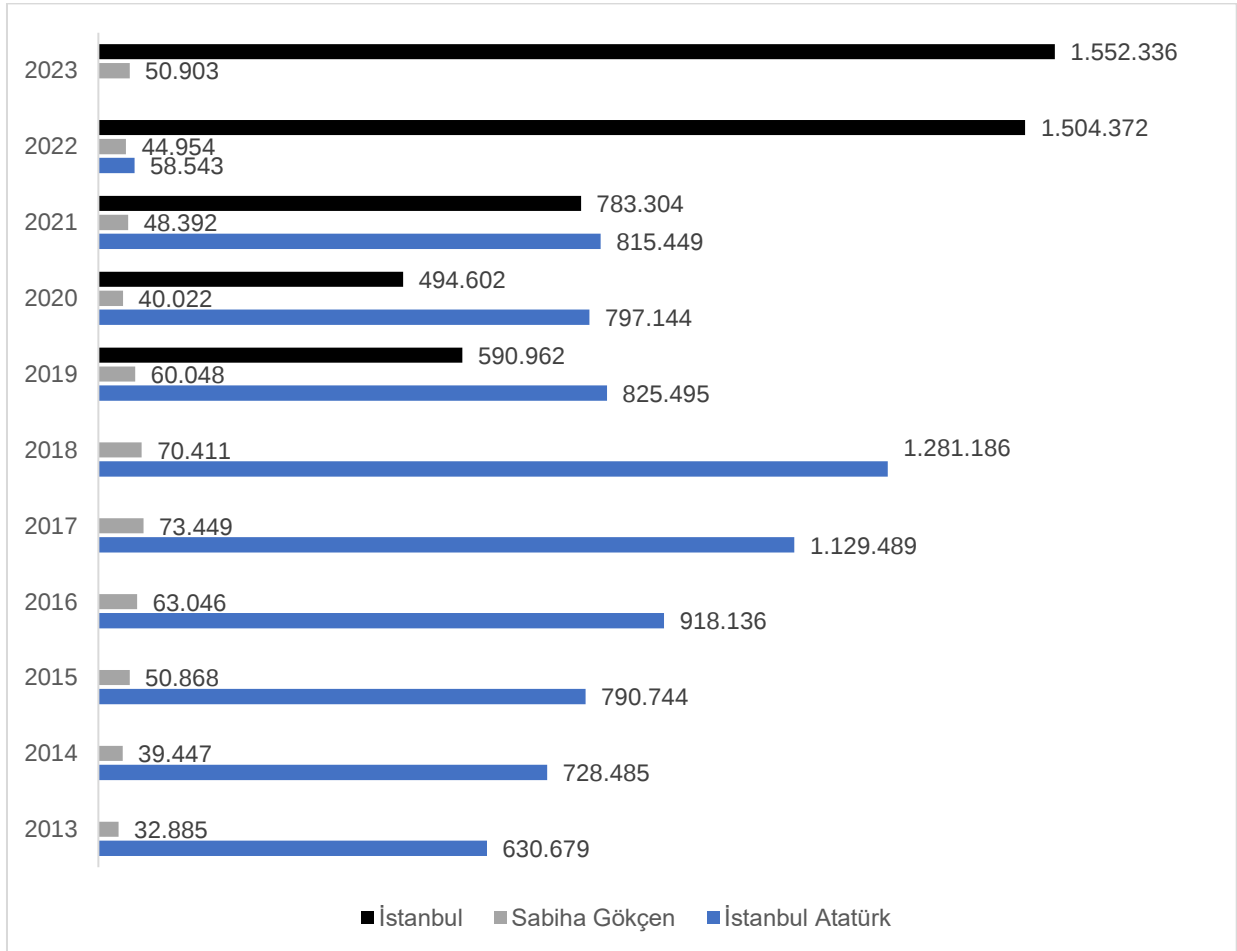
Dış hat kargo trafiki 2013 yılında 631.865 ton olarak gerçekleşti, yıllar içerisinde sürekli büyüme kaydederek en yüksek hacmine 1.604.833 ton ile 2021 yılında erişti. 2013, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında 1.000.000 ton altında kalan dış hat kargo trafiki, bundan sonraki yıllarda artış gösterdi. Pandemi dolayısıyla 2020 yılında düzenli yükselişte bir azalma görülse de sonraki yıllarda artış devam etti. 2023 yılı dış hat kargo trafiki 1.560.617 ton olarak gerçekleşti. Dış hat kargo trafikinin 2023 yılına kıyasla 2024 yılında %11.35 artış göstererek 1.737.715 ton olması beklenmektedir.

İstanbul Havalimanlarında İç ve Dış Hat Kargo Trafiği

İstanbul havalimanlarının 2023 yılında toplam kargo trafiği 1.603.239 ton oldu. 2019 yılında İstanbul Havalimanı'nın faaliyete girmesi ile birlikte Atatürk Havalimanı'nın iç ve dış hat toplam kargo trafiği zamanla azalma gösterdi; 2022 yılında Atatürk Havalimanı'nda kargo trafiği 58.543 tondur ve 2023 yılına gelindiğinde Atatürk Havalimanı'ndan kargo taşınması gerçekleştirilmedi. İstanbul Havalimanı kargo trafiği 2023 yılında 1.552.336 ton oldu. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda ise toplam kargo trafiği 50.903 ton olarak gerçekleşti.



Grafik 46 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiği

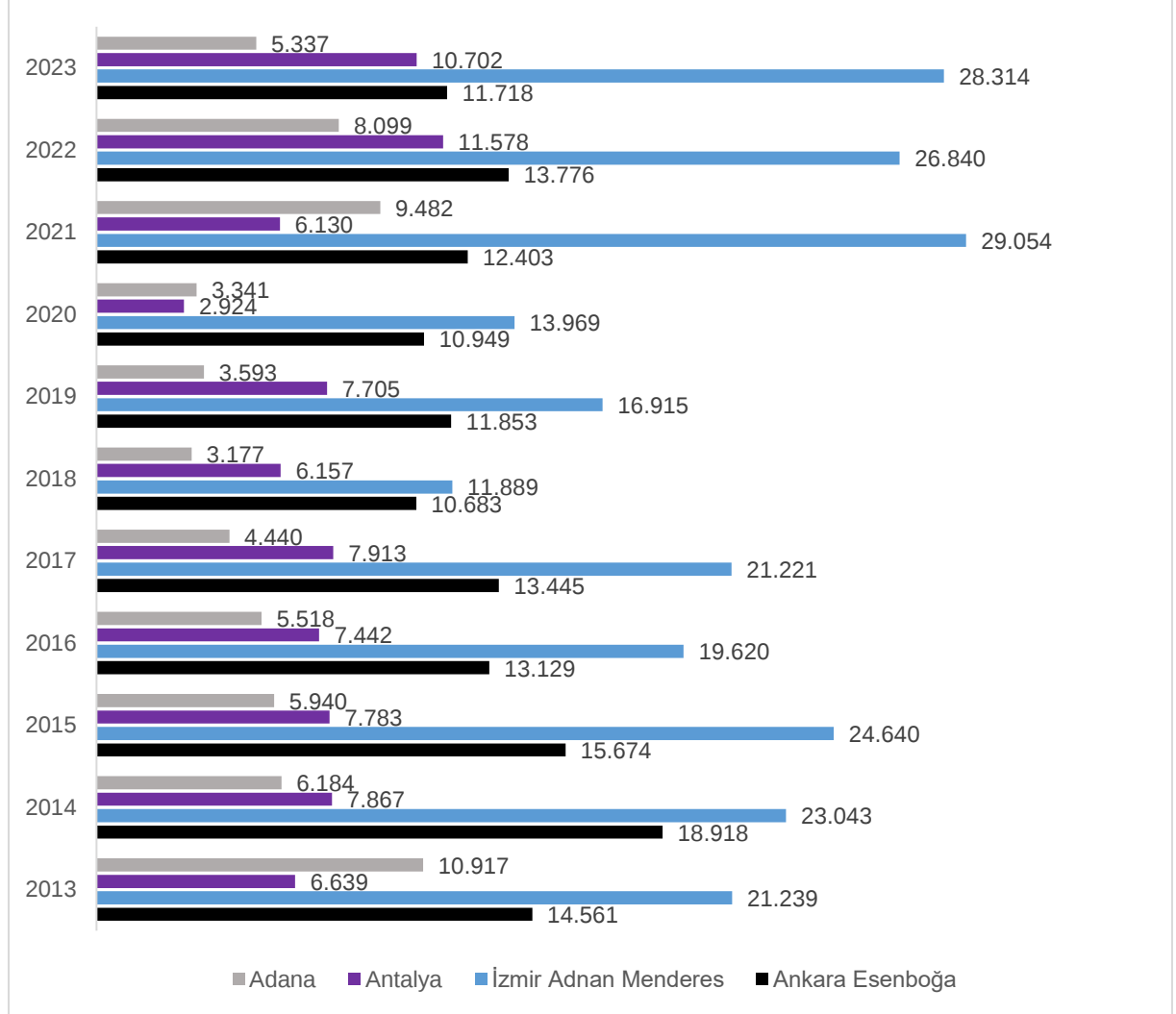


Kaynak: DHMİ (Ton)

Diğer Şehirlerdeki İç ve Dış Hat Kargo Trafiki

İstanbul'da yer alan havalimanları harici diğer havalimanlarında iç ve dış hat kargo trafiği İstanbul'daki havalimanlarına kıyasla oldukça düşüktür.

Grafik 47 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiki



Kaynak: DHMİ (Ton)

Adana Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2023 yılında 5.337 ton oldu. Son on yıllık dönemde kargo trafiği en yüksek 10.917 ton ile 2013 yılında, en düşük ise 2020 yılında 3.341 ton ile gerçekleşti. 2020 yılı sonrasında yükselmeye başlayan kargo trafiği 2023 yılında önceki iki seneye göre düşüş gösterdi. 2022 yılında 8.099 ton iken 2023 yılında %34'lük bir azalış söz konusudur.

Antalya Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2023 yılında 10.702 ton oldu. Son on yıllık dönemde kargo trafiği en yüksek 11.578 ton ile 2022 yılında, en düşük ise 2.924 ton ile 2020 yılında gerçekleşti. Yine son yıllık döneme bakıldığında Antalya Havalimanı'nın kargo trafiğinin

ortalama 8.000 ton olduğu gör÷lmektedir. 2022 yılında kargo trafiği en yüksek değeriinde olan Antalya Havalimanı'nda 2023 yılında %7,5'lik bir düşüş yaşandı.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2023 yılında 28.314 ton oldu. Son on yıllık dönemde kargo trafiği en yüksek 29.054 ton ile 2021 yılında, en düşük ise 11.889 ton ile 2018 yılında gerçekleşti. İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın toplam kargo trafiği 2016, 2018, 2019 ve 2020 yılları haricinde 20.000 ton üzerinde oldu. Adana ve Antalya Havalimanlarının aksine 2022 yılında 26.840 ton olan kargo trafiği 2023 yılında %5,5'lik artış gösterdi.

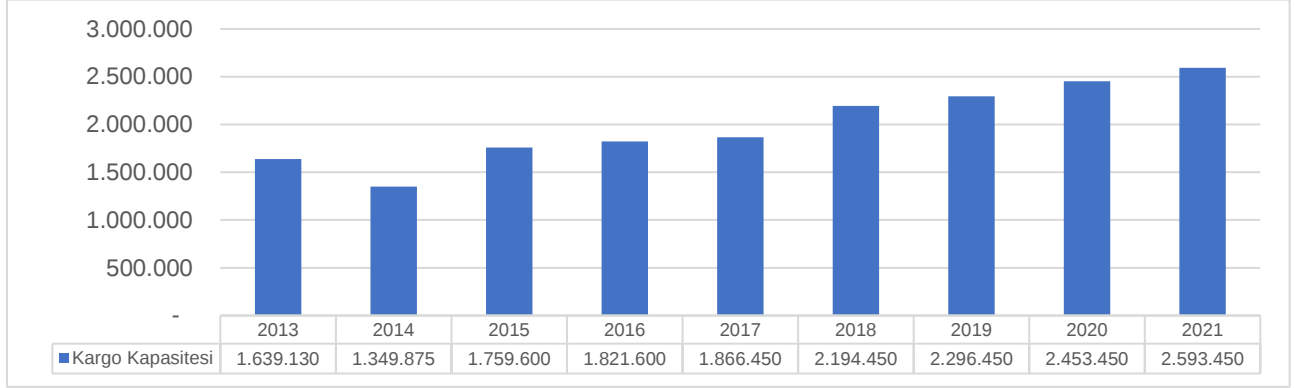
Ankara Esenboğa Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2023 yılında 11.718 ton oldu. Son on yıllık dönemde kargo trafiği en yüksek 2014 yılında 18.918 ton ile, en düşük ise 2018 yılında 10.683 ton ile gerçekleşti. Yine son on yıllık dönem incelendiğinde Ankara Esenboğa Havalimanı'nın kargo trafiğinin 10.000 ton altına düşmediği gör÷lmektedir. 2022 yılında 13.776 ton olan kargo trafiğinde 2023 yılında yaklaşık %15'lik düşüş yaşandı.



Türkiye'nin Havacılık Filosu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre Türkiye’de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 13 havayolu şirketinin toplam 668 olan uçaklarının 634’ü yolcu, 34’ü ise kargo uçağıdır. 34 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.513.875 kilogramdır.

Grafik 48 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)



Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2023*. S. 34.

THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 402, kargo uçağı sayısı ise 18'dir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.506.000 kilogramdır.

MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.'ye ait 8 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 405.000 kilogramdır.

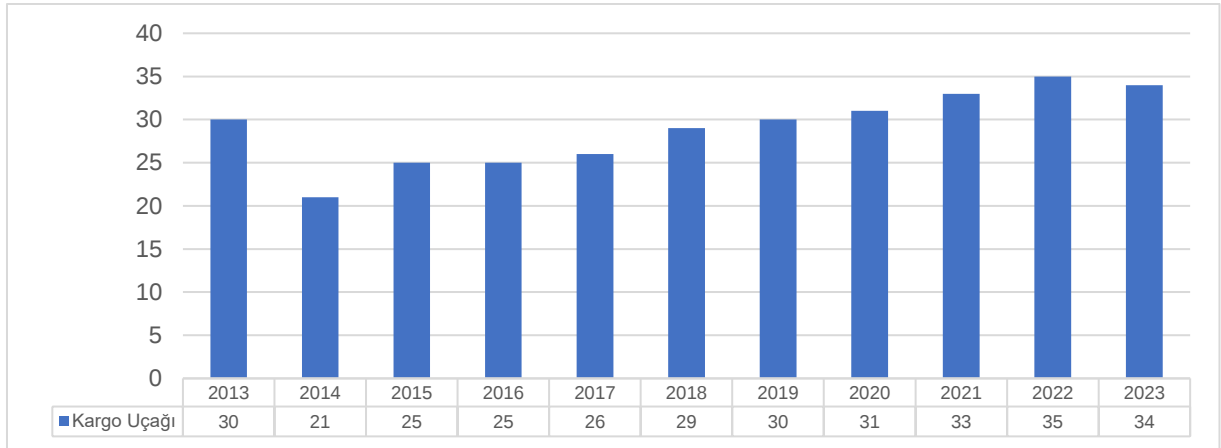
BBN Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.'ye ait 1 kargo uçağının kargo kapasitesi 27.000 kilogramdır.

ACT Havayolları A.Ş.'ye ait 4 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 454.300 kilogramdır.

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



Grafik 49 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu

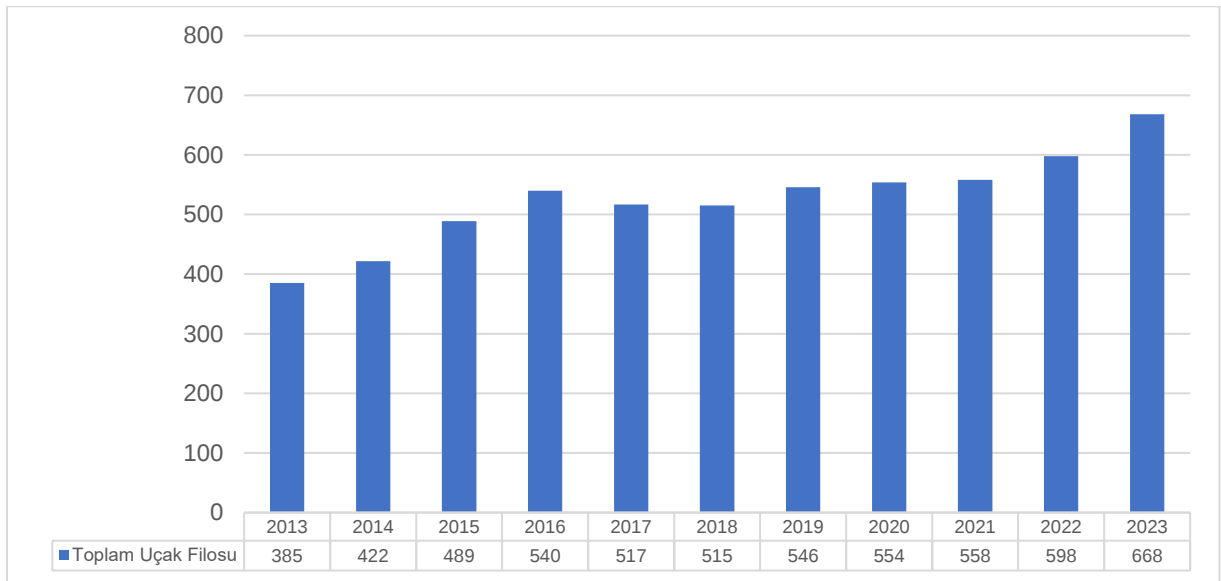


Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2023*. S. 34.

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 Taşımacılığı A.Ş. 109, Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. 62, Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. 19, Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş. 12, Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. 10, Tailwind Havayolları A.Ş. 7, Mavi Gök Havacılık A.Ş. 5, Air Anka Hava Yolları A.Ş. 3 yolcu uçağına sahiptir.

Grafik 50 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu



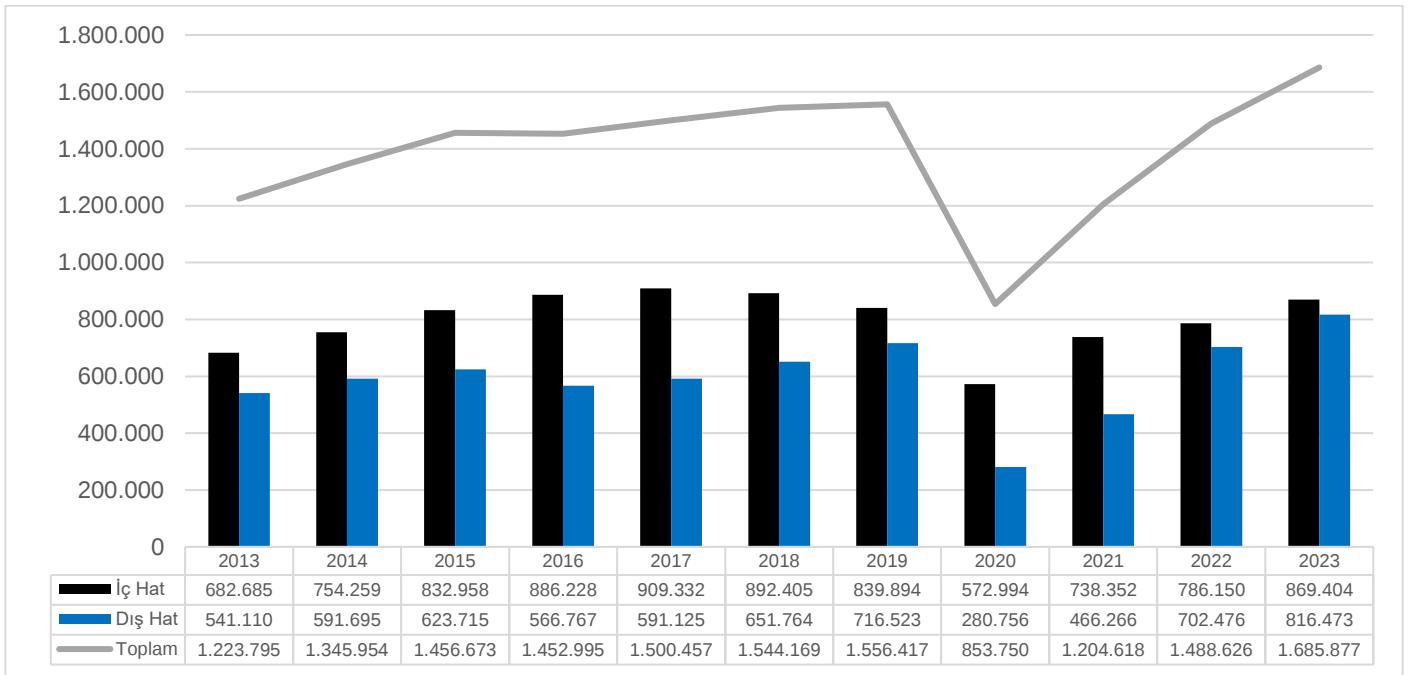
Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2023*. S. 35.

Türkiye’de Uçak Trafikği

2023 yılında Türkiye havalimanlarındaki uçak trafikği dış hat için 816.473, iç hat için 869.404 olmak üzere toplam 1.685.877 oldu. 2013-2023 yılları arasındaki dönemde toplam uçak trafikği en yüksek 2023 yılında gerçekleşirken en düşük uçak trafikği 853.750 ile 2020 yılında oldu.

İç hat uçak trafikği 2022 yılına göre 2023 yılında %11, dış hat uçak trafikği %16 oranında artış gösterdi. Söz konusu yükselişler toplam uçak trafikğine de %13'lük bir artış olarak yansıdı.

Grafik 51 - Türkiye'de Uçak Trafikği

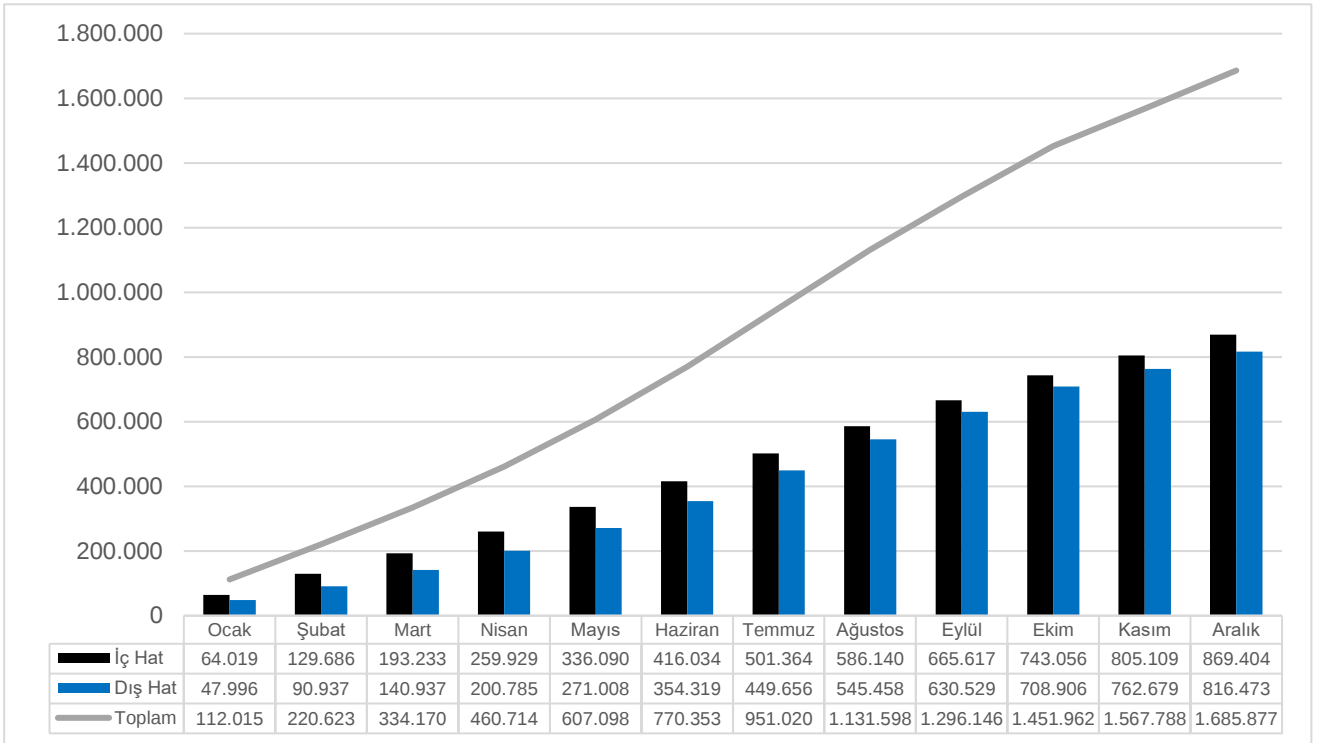


Kaynak: DHMİ



2023 yılında en yüksek uçak trafiği toplamda 1.685.877 ile Aralık ayında gerçekleşti. Yıl başından yıl sonuna kadar uçak trafiğinde artış gözlemlenmektedir. Ocak ayında iç hat uçak trafiği 64.019, dış hat uçak trafiği 47.996 ile yılın en düşük seviyesindedir. Aralık ayındaki iç hat uçak trafiği Ocak ayının yaklaşık 13 katı, dış hat uçak trafiği ise yaklaşık 17 katıdır. Yılın ilk 6 aylık döneminde toplam uçak trafiği ortalama 417.495 iken, son 6 aylık dönemde ortalama 1.347.398 seviyesindedir.

Grafik 52 - 2023 Yılında Türkiye'de Uçak Trafiği



Kaynak: DHMİ



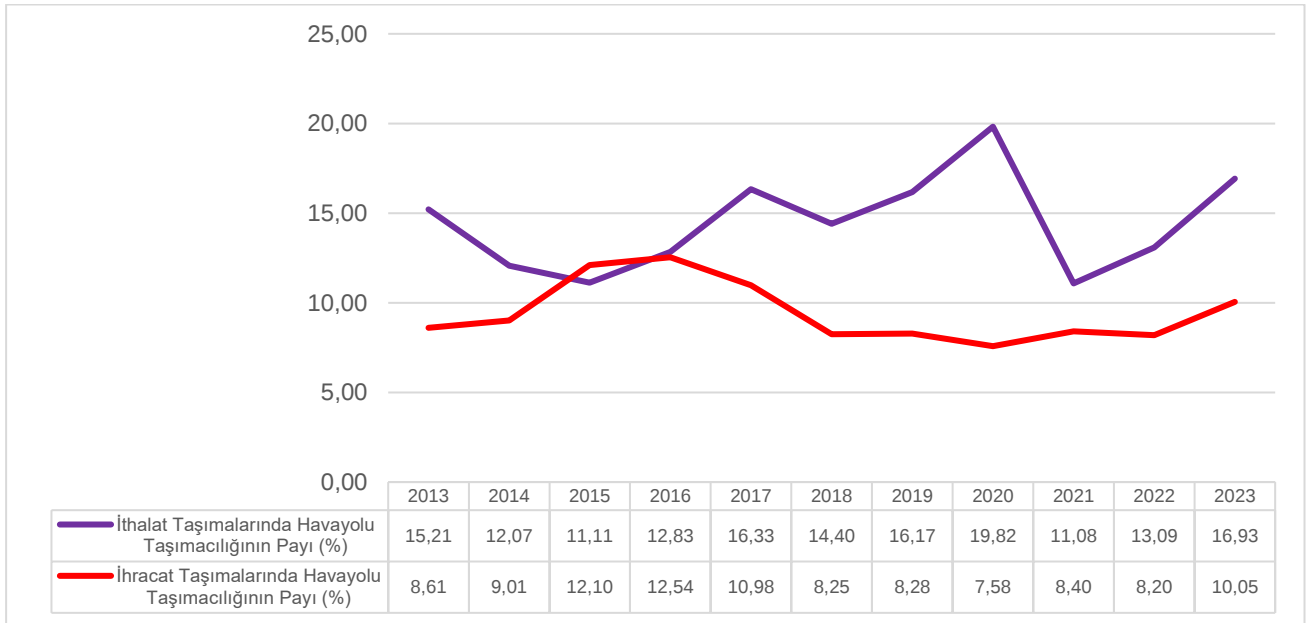
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde değer bazında payı 2023 yılında ithalatta %16,93, ihracatta %10,05 oldu.

İthalat taşımalarında son on yıllık dönemde havayolu taşımacılığının değer bazında en yüksek payı 2020 yılında %19,82 ile gerçekleşti, ihracat taşımalarında en yüksek pay %12,54 ile 2016 yılında oldu. En düşük pay ithalat taşımalarında %11,08'lik pay ile 2021 yılına aitken, ihracat taşımalarında %7,58'lik pay ile 2020 yılına aittir. Bu yıllardaki düşüşte pandeminin etkisiyle uçuşların durması sebepleri sayılabilir.

Son on yıllık dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde havayolu taşımacılığının değer bazında payı ithalatta ortalama %16, ihracatta ise %10,4 seviyesindedir.

Grafik 53 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



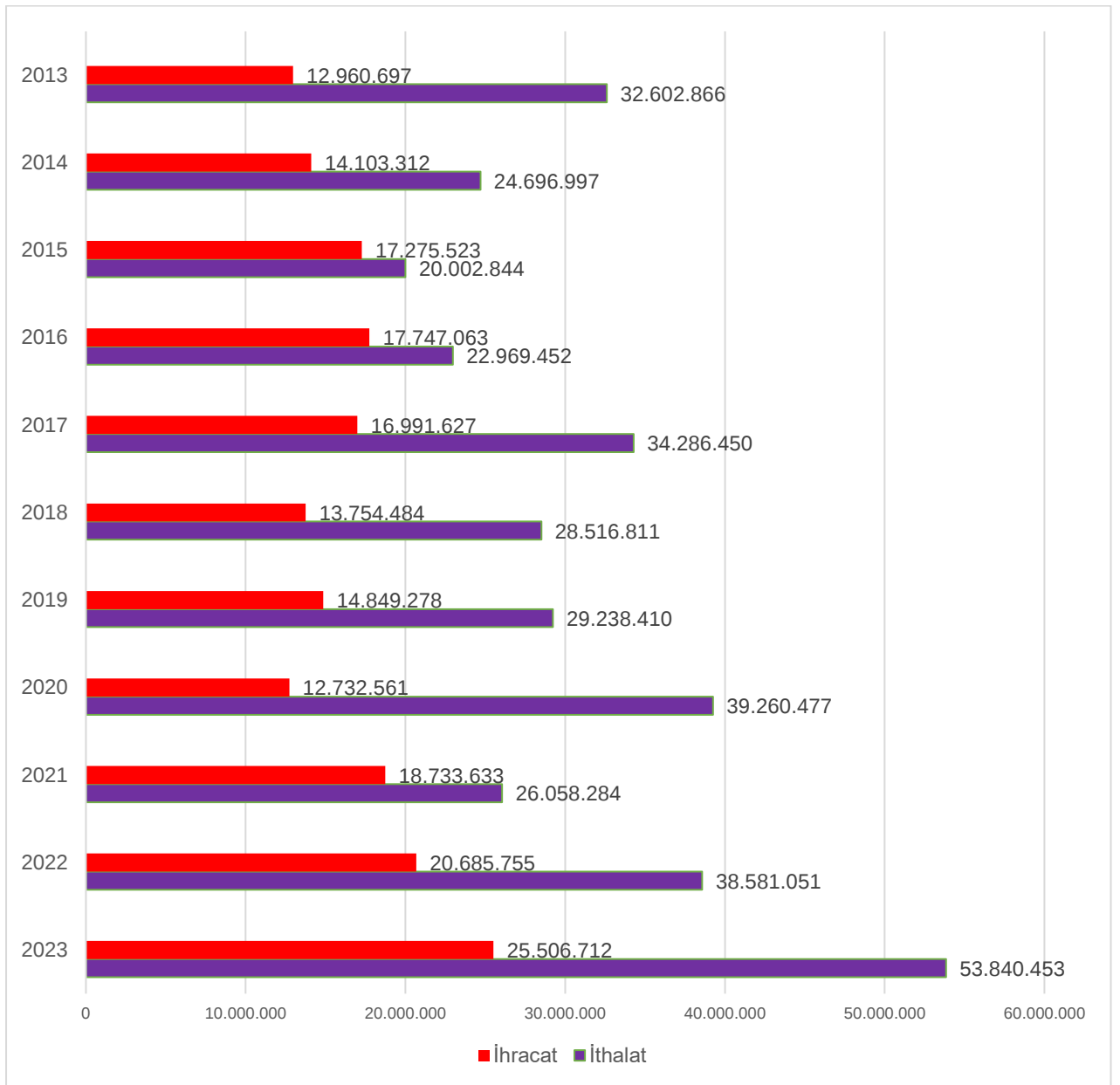
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.



Havayolu taşımacılığında 2013 ve 2023 yıllarını kapsayan dönem boyunca havayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin değerinin, havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değerinden daha yüksek olduğu görülmektedir. 2015 ve 2016 yılları, havayolu ile taşınması yapılan ihracat ve ithalat yükleri arasındaki değer bazındaki farkın dönem içerisindeki diğer yıllara kıyasla en düşük olduğu yıllar oldu.

2023 yılında havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değeri 25.506.712 ABD Doları, ithalatı yapılan yüklerin değeri 53.840.453 ABD Doları oldu. Özellikle ithalat yüklerinin değerinde 2023 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %40'lık artış yaşandı.

Grafik 54 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı



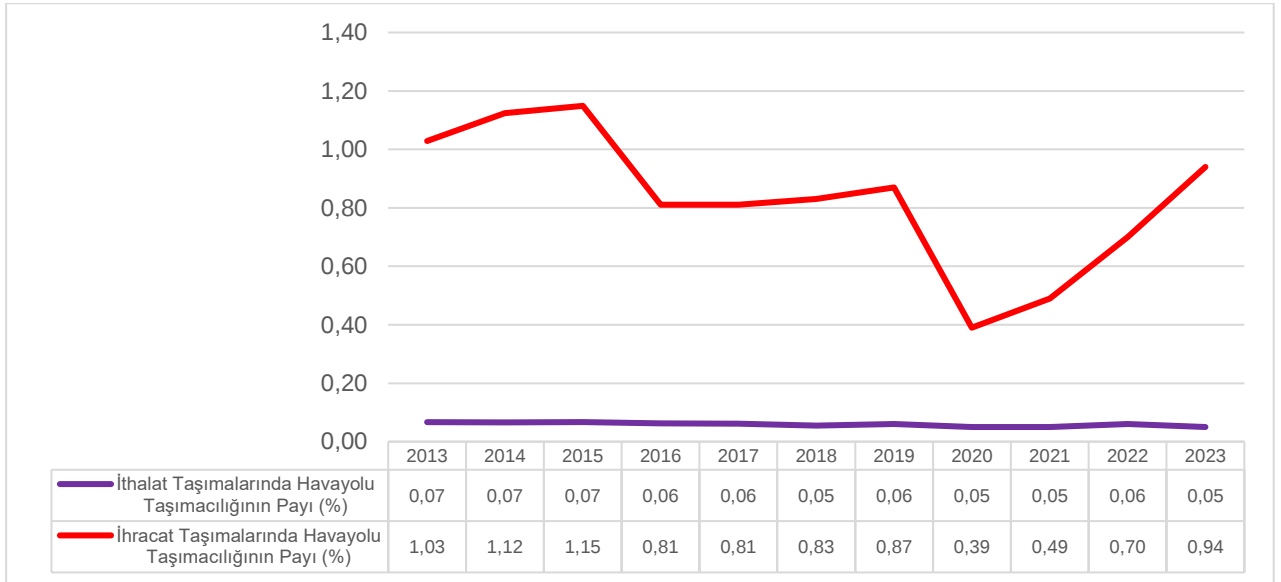
Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2013 yılından 2023 yılına kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde düşük bir orana sahiptir. 2013 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,07 olan havayolu taşımalarının payı 2023 yılında %0,05 oldu.

İhracat taşımalarında havayolunun ağırlık bazındaki payı 2013, 2014 ve 2015 yıllarında %1'den fazla oldu. Havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin en yüksek payı son on yıllık dönemde 2015 yılında %1,15'lik pay ile gerçekleşti. En düşük payın ise %0,39'luk oran ile 2020 yılında olduğu görülmektedir. 2023 yılında ihracat taşımalarının ağırlık bazında payı %0,94 oldu. Geçen yıl bu oran %0,70 idi.

Havayolu ile ithalatı yapılan yüklerin ithalatta en yüksek payı son on yıllık dönemde %0,07 olarak gerçekleşti. En düşük pay ise %0,05'tir.

Grafik 55 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.



İncelenen 10 yıllık dönem içerisinde sürekli olarak havayolu ile taşınan toplam ihracat yükünün ağırlığının ithalat yükünden fazla olduğu görülmektedir. İthalatta taşınan yüklerin ağırlığı en fazla 132.217 ton ile 2017 yılında, en az 100.880 ton ile 2020 yılında gerçekleşti. 2023 yılında ithalattaki yüklerin ağırlığı 131.044 ton oldu.

İhracat taşımalarına bakıldığında havayolu taşımacılığında ağırlık bazında en yüksek ağırlıktaki yükün 1.513.345 ton ile 2023 yılında taşındığı görülmektedir. Son on yıllık dönemde en düşük ağırlıktaki ihracat taşıması 607.342 ton ile 2020 yılında gerçekleşti.

Grafik 56 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

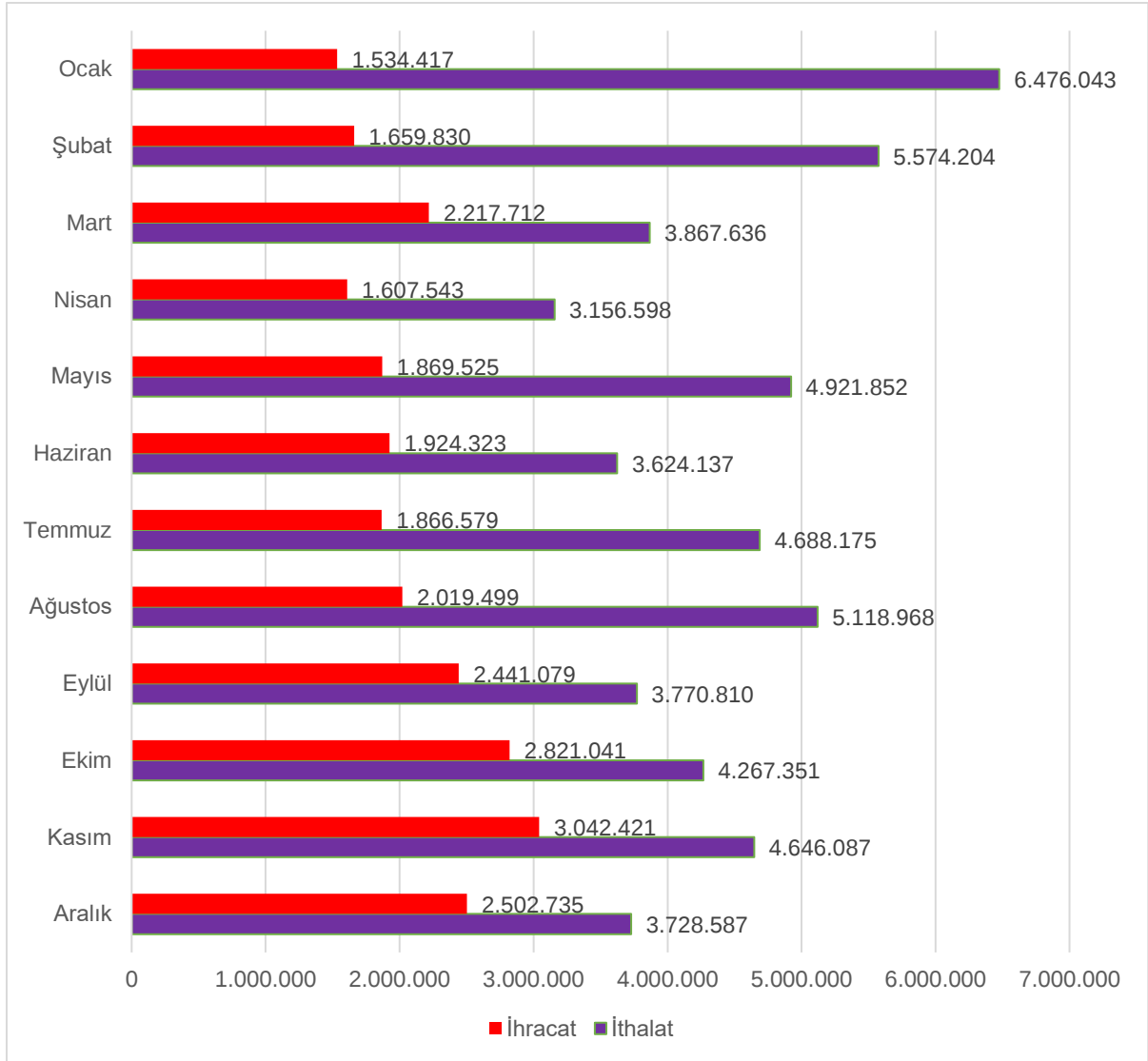


Kaynak: TÜİK. (Ton).

2023 Yılı Havayolu Taşımacılığı Verileri

2023 yılında havayolu taşımacılığında değer bazında ithalatta en yüksek taşıma 6.476.043 ABD Doları ile Ocak ayında yapıldı. İhracatta en yüksek taşıma ise 3.042.421 ABD Doları ile Kasım ayında yapıldı. En düşük ithalat taşıması 3.156.598 ABD Doları ile Nisan ayında, ihracat taşıması 1.534.417 ABD Doları ile Ocak ayında gerçekleşti. Yıllık tablo incelendiğinde en yüksek ihracat taşımasıyla, en düşük ithalat taşımasının Ocak ayında gerçekleştirildiği görülmektedir.

Grafik 57 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2023 yılında havayolu taşımacılığının ağırlık bazında en yüksek taşıması ithalatta 12.433 ton ile Mart ayında, ihracatta 204.290 ton ile Ağustos ayında taşındı. En düşük taşımalara bakıldığında ithalatta 9.414 ton ile Şubat ayında, ihracatta 73.763 ton ile Nisan ayında gerçekleşti. İthalat taşımalarının ağırlığı yıl bazında büyük farklılıklar içermezken ihracat taşımalarının özellikle yaz ve sonbahar aylarında kış ve ilkbahar aylarına göre artışta olduğu söylenebilir.

Grafik 58 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Havayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2023 yılının sonunda BAE havayoluyla yapılan ihracatta değer bazında ilk sırada yer alırken ABD ikinci, Türkiye'nin sınır komşusu Irak üçüncü, KKTC dördüncü ve Almanya beşinci sıradadır.

Tablo 29 - İhracatta İlk 5 Ülke

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

Havayolu ithalat taşımalarında değer bazında İsviçre ilk sıradadır. İsviçre'nin ardından BAE, Çin, ABD ve İtalya gelmektedir. ABD ve BAE Türkiye'nin havayolu taşımacılığında hem ithalat hem de ihracatta ilk 5 ülke arasında yer almaktadır.

Tablo 30 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer
1	İsviçre
2	BAE
3	Çin
4	ABD
5	İtalya

Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

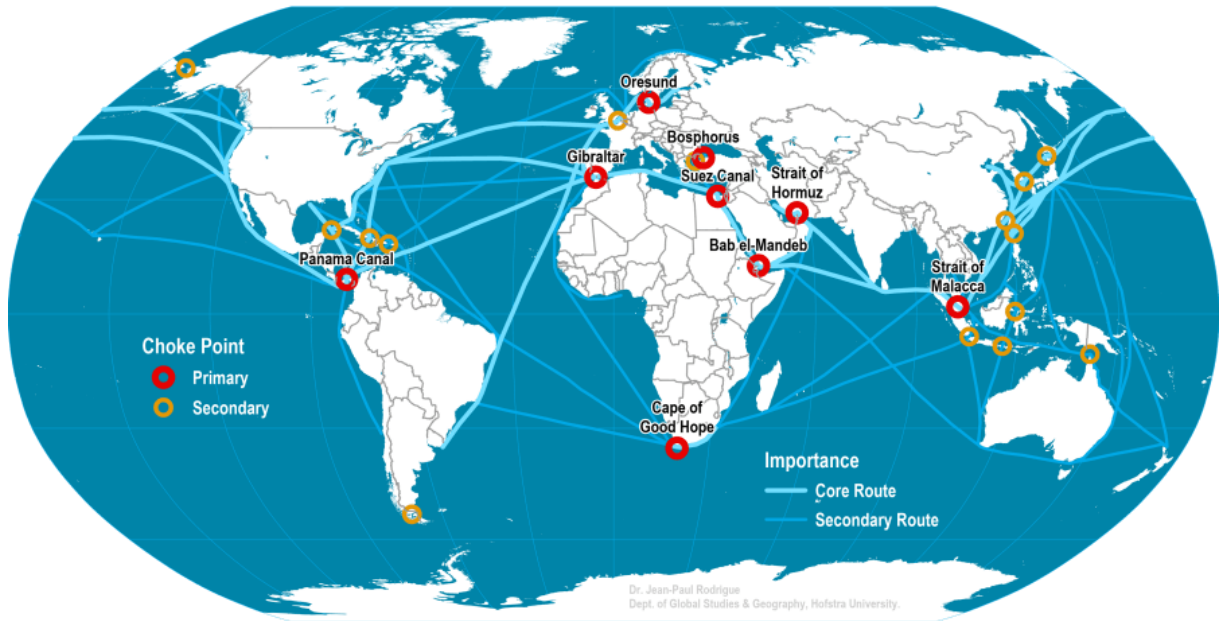


Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacmi son yarım yüzyılda 20 kat büyüdü. Lojistik sektöründe deniz taşımacılığı parasal olarak ağırlıklı paya sahiptir. Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektör konumuna getirdi. Yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere gemi inşa sanayi, liman ve gemilerde kullanılan yeni teknolojiler, sektörel enerji verimliliğinin artırılması, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık canlı ve cansız doğal kaynakların ve deniz çevresinin yönetimini kapsayan daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüştü.¹⁷⁷

Harita 25 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları



Görsel: Port Economics, Management and Policy, Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints.

Dünyanın en büyük konteyner limanı 2023 yılında Şanghay Limanı oldu. Şanghay Limanı'nda 49 milyon TEU'dan fazla kapasiteli konteyner elleçlendi. 2023 yılında dünyadaki en yoğun on limandan 8'i Asya kıtasında yer almaktadır. Şanghay Limanı'ndan sonra Asya'da Singapur ve Hong Kong Limanları; Avrupa'da ise Rotterdam, Hamburg ve Antwerp Limanları en yoğun limanlar olarak sıralanmaktadır.¹⁷⁸

¹⁷⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2023*, S.44

¹⁷⁸ Statista, *Largest Container Ports Worldwide Based on Throughput 2023*

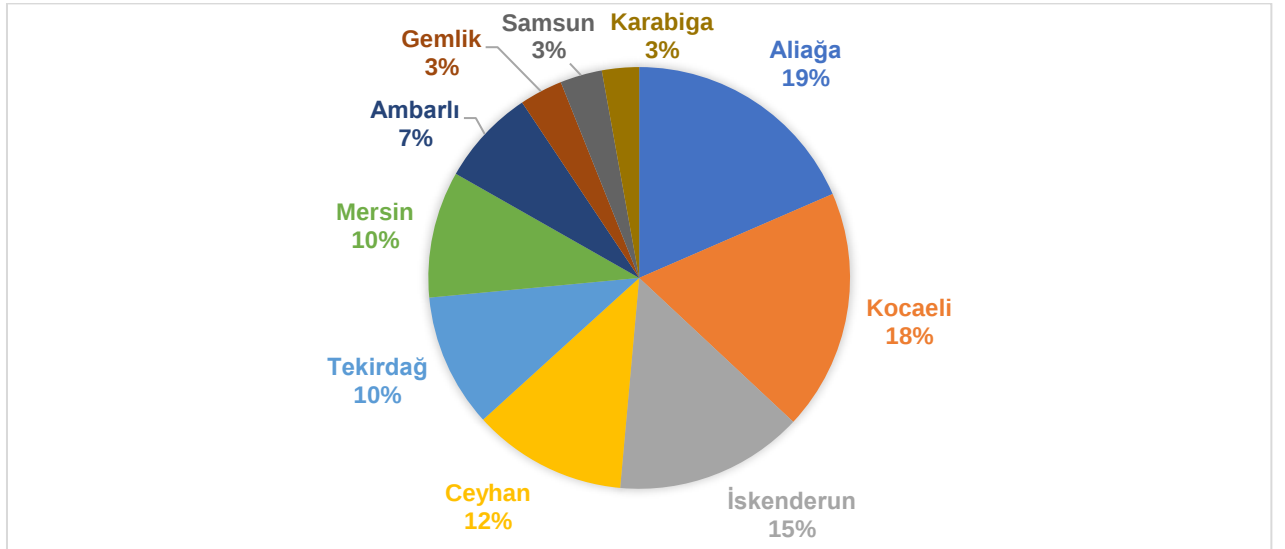
Türkiye’de Tekirdağ, Ambarlı, Kocaeli ve Mersin’de bulunan konteyner limanları dünyada ilk 100 liman arasına girdi.¹⁷⁹

2023 yılında Türkiye’de en fazla konteyner elleçlenen liman başkanlıklarında ilk sırada Aliğa Limanı gelmektedir. Aliğa Limanı’nın toplam elleçleme kapasitesi 81.355.615 TEU oldu. İkinci sırada Kocaeli, üçüncü sırada ise İskenderun Limanı yer almaktadır.¹⁸⁰

Tablo 31 - En Fazla Konteyner Elleçlenen 10 Liman Başkanlığı

Sıralama	Liman Başkanlığı	Toplam Elleçleme (TEU)
1	Aliğa	81.355.615
2	Kocaeli	81.291.544
3	İskenderun	63.746.070
4	Ceyhan	52.068.253
5	Tekirdağ	45.075.103
6	Mersin	42.715.257
7	Ambarlı	32.597.749
8	Gemlik	14.558.917
9	Samsun	14.176.568
10	Karabiga	12.514.917

Grafik 59 - Liman Başkanlıkları Bazında Yük Elleçleme Dağılımı (%)



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti 2023 İstatistikleri*, S.12

¹⁷⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti 2023 İstatistikleri*, Önsöz

¹⁸⁰ Ibid., S.12

6 Şubat 2023 tarihinde Türkiye’de yaşanan deprem sebebiyle İskenderun Limanı’nda ortaya çıkan yangın sonrası liman altyapısında önemli bir zarar olmamakla birlikte 1.500’e yakın konteyner hasar gördü.¹⁸¹



Görsel: Anadolu Ajansı (AA)

¹⁸¹ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu*, S. 82

Mevzuat

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. 2020 yılının Ocak ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın idari yapısına getirilen değişiklikler ile Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü “Denizcilik Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirildi. Mevcut durumda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, denizcilik sektörüne ilişkin düzenlemelerin yapıldığı kurumlardır.



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.

14 Haziran 1946 tarihli ve 6333 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’dur. 4922 sayılı Kanun ile tarifler ve ticaret gemilerinin teknik nitelikleri, denizde yolculuk güveni, denizde can kurtarma gibi hususlar belirlendi.

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.

31 Ekim 2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Limanlar Yönetmeliği ile liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarda uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususlar düzenlendi.

15 Ocak 2021 tarihli ve 2733 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile yayımlanan Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge ile denizyolu taşımacılığının daha emniyetli gerçekleştirilmesini teminen kıyı tesislerimizden gemilere yüklenecek olan dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının tespit edilerek doğrulanması, doğrulanmış brüt ağırlıklarının bildirimi ve tarafların sorumluluklarına ilişkin usul ve esaslar belirlendi.

14 Kasım 2021 tarihli ve 31659 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik ile denizyoluyla yapılacak tehlikeli yük taşımacılığı faaliyetinin güvenli, ekonomik, seri, kaliteli, çevreye olumsuz etkisi en az ve diğer taşımacılık faaliyetleri ile uyumlu şekilde yapılması ve denizyoluyla taşınan yüklerin yükleme emniyetinin sağlanması amaçlandı.



18 Kasım 2023 tarihli ve 32373 sayılı Resmi Gazete’de Kıyı Tesislerine Yeşil Liman Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik yayınlandı. Yayınlanan yönetmelik ile kıyı tesislerinin gemi ve yük operasyonlarından kaynaklanan çevresel zararları azaltılarak enerji verimliliğinin artırılması çalışmalarının yaygınlaştırılması ve desteklenmesine ilişkin usul ve esaslar belirlendi. Yeşil Liman Sertifikası almak isteyen işletmelerin enerji kimlik belgesi olması, Enerji Kaynak Garanti Belgesi veya Uluslararası Yeşil Enerji Sertifikası sahibi olması, elektrik enerjisini uygun kullanması, kıyı tesisi içinde kullanılan hareketli araçların egzoz emisyon

ölçümlerinin her yıl periyodik olarak yapılması, atıkların yönetiminin sağlanması, hatıra ormanı oluşturulması gibi şartları yerine getirmeleri gerekmektedir. Belgenin geçerlilik süresi 3 yıl olarak belirlendi.

Denizyolu ile ilgili diğer önemli mevzuat ise 1925 yılında yayınlanan 618 sayılı Limanlar Kanunu, 31 Aralık 2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik, 16 Nisan 2005 tarihli ve 25788 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi’nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi’nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik, 11 Ağustos 2006 tarihli ve 26256 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik, 18 Kasım 2022 tarihli ve 32017 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Kıyı Tesisi İşletme İzni ve Kıyı Tesisi İşletmecileri Hakkında Yönetmelik sayılabilir.

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.

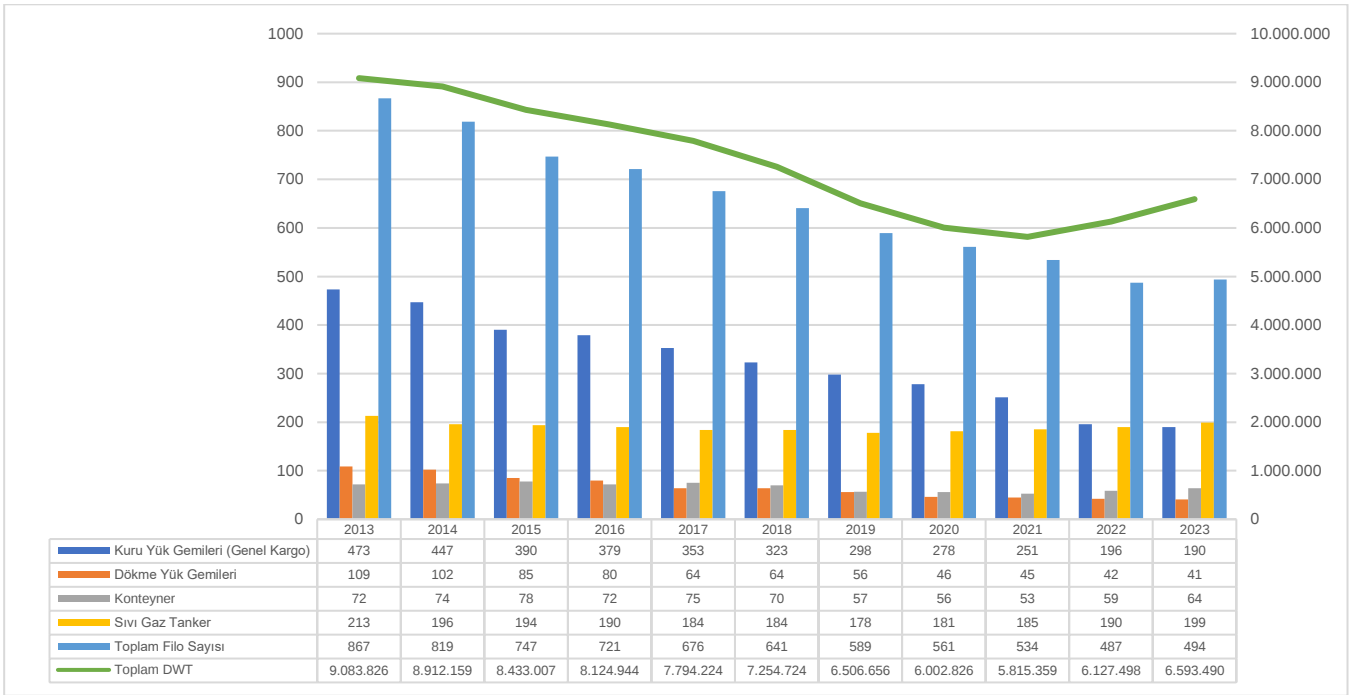


Türk Deniz Ticaret Filosu: DWT ve Adet Gelişimi

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filusunda 2013 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü yaşanmaktadır. 2021 yılındaki düşüş sonrasında az da olsa yükselme görülmektedir. 2013 – 2023 yılları arasında konteyner gemilerinin sayıları 2015 yılında en yüksek seviyeye ulaştı ve 78 adet oldu. 2021 yılında 53 konteyner gemisi ile en düşük sayıya gelindi, 2023 yılında yaklaşık %21 artışla konteyner gemisi sayısı 64 oldu.

Kuru yük, dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin 2013 yılında toplam sayısı 867 iken, bu sayı 2023'te %43 azaldı ve 494 oldu. Son on yıllık dönemde DWT bazında ise azalış yaklaşık %27 oldu ve 2013 yılında 9.083.826 DWT olan kapasite 2023 yılında 6.593.490 DWT oldu. Bir önceki yıla göre bakıldığında ise 2023 yılında filo sayısında yaklaşık %1,5, DWT bazında da yaklaşık %7,5 oranında artış olduğu söylenebilir.

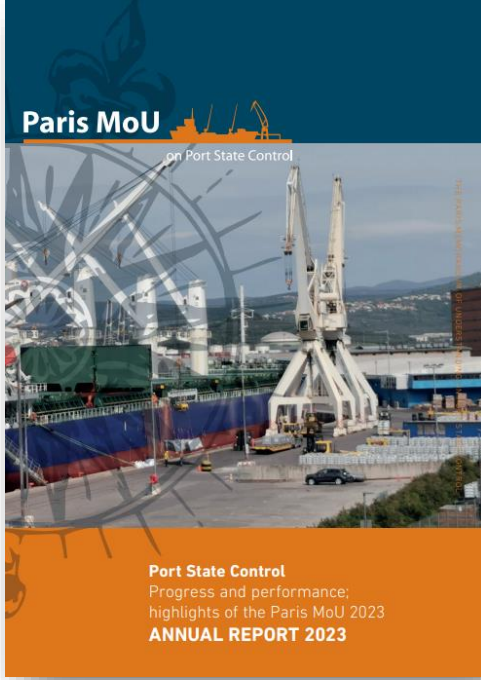
Grafik 60 - Türk Deniz Ticaret Filosu



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

UNCTAD verilerine göre 2023 yılında Türkiye'de yabancı bayraklı 1.361 geminin toplam kapasitesi 31.243.034 DWT'dir; milli bayraklı gemiler ile birlikte toplam DWT bazında Türkiye dünyada 16. sırada olup Türk ve yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin %1,7'sini oluşturmaktadır. İlk sırada dünyadaki toplam DWT kapasitesinin %17,4'üne sahip

Yunanistan, ikinci sırada %13,4'üne sahip Çin ve üçüncü sırada %10,5'e sahip konumda olan Japonya yer almaktadır¹⁸².



Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris Memorandum of Understanding) kapsamında limanlarda yapılan denetimler sonucunda Türk bayraklı gemiler 2008 yılından beri beyaz listede yer almaktadır. 2000 yılı itibarı ile 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. 2021 - 2023 yılında Türk bayraklı gemilere yapılan toplam 267 denetim sonrasında tutulan gemi sayısı 2'dir, yasaklı gemi ise bulunmamaktadır¹⁸³.



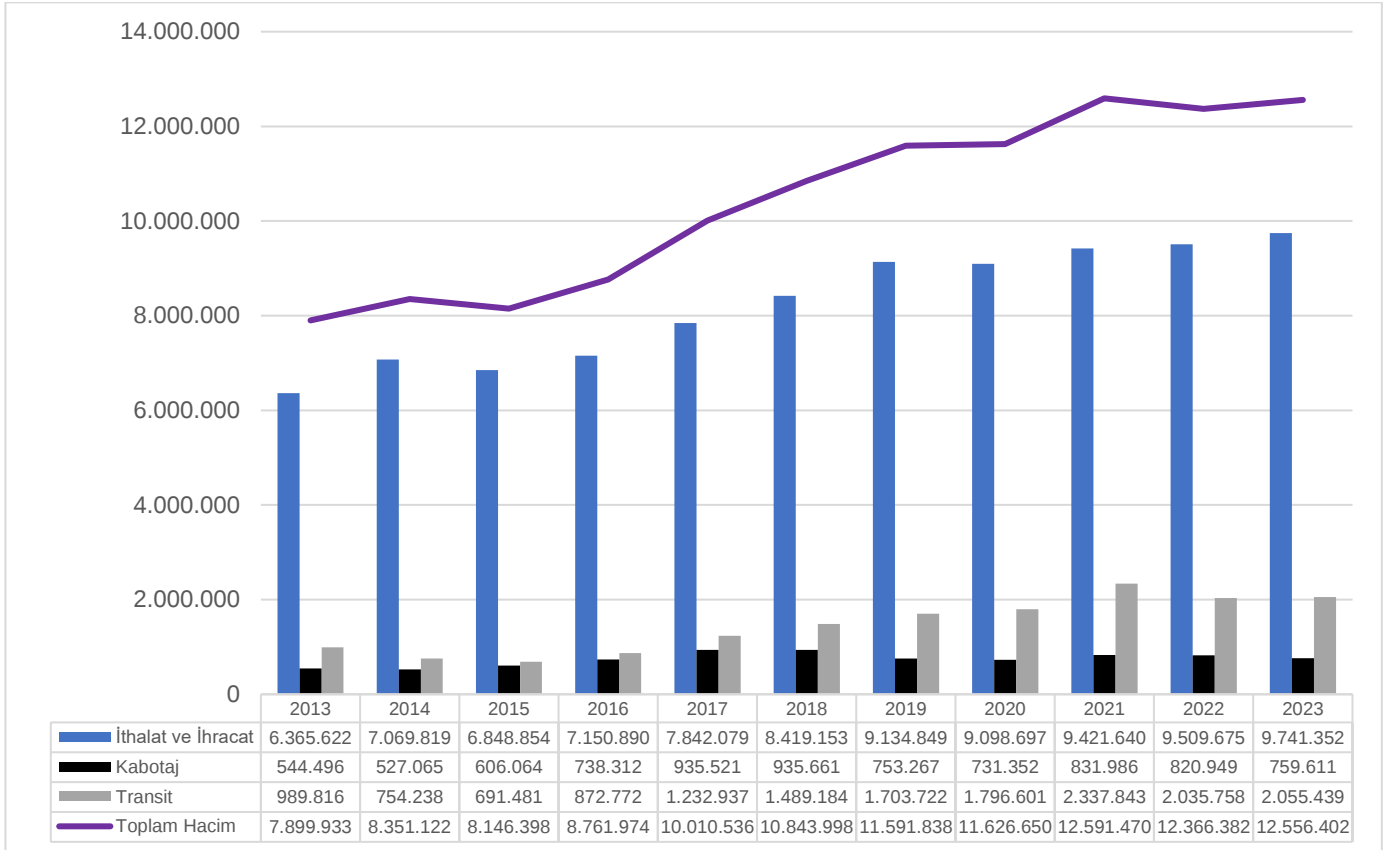
¹⁸² UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2023*. S. 34.

¹⁸³ Paris MoU, *2023 Annual Report*, S. 38.

Limanlarda Elleçlenen Yük

2013 yılından 2023 yılına kadar olan dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen yüklere bakıldığında TEU bazında 2013 yılında toplam 7.899.933 TEU yük elleçlenirken, 2023 yılında 12.556.402 TEU oldu. On yıllık dönemde yaklaşık %59'luk bir artış görülmektedir. 2013 - 2023 yılları arasında en yüksek TEU bazında yük elleçleme 12.591.470 TEU ile 2021 yılında, en düşük ise 7.899.933 TEU ile 2013 yılında gerçekleşti.

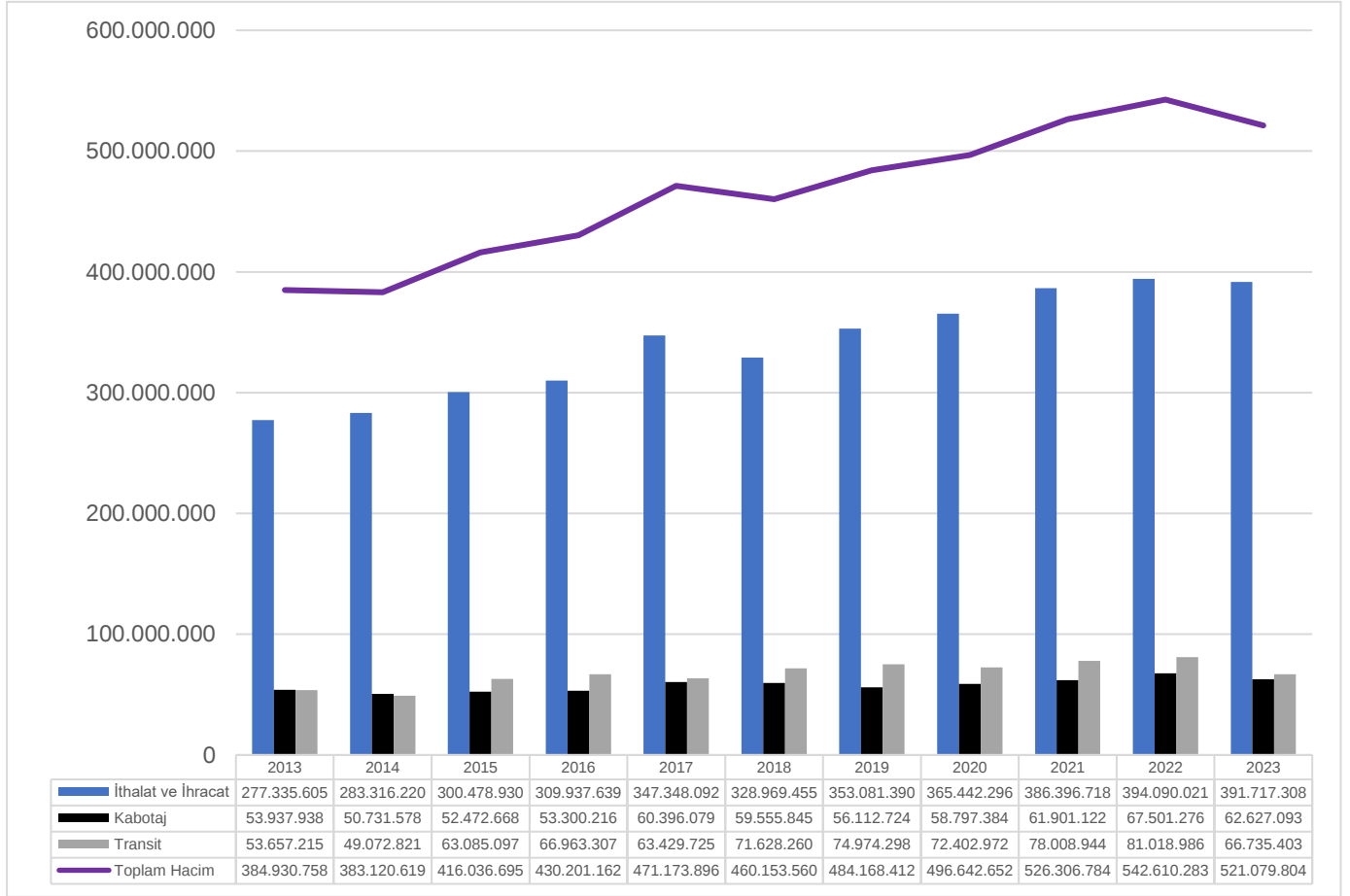
Grafik 61 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

TEU bazında 2013 yılında elleçlenen yüklerin yaklaşık %13'ü transit yükü; 2023 yılında bu oran yaklaşık %17'ye yükseldi. TEU bazında transit yüklerin oranı 2013 yılından 2023 yılına kadar olan süreçte %107,66 arttı. Ton bazında transit yük miktarı 2013 yılında 53.657.215 tondur, 2023 yılında 66.735.403 ton oldu. Ton bazında payı 2013 yılında yaklaşık %16 olan transit yükün payı 2023 yılında %14,5 oranında gerçekleşti.

Grafik 62 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük*



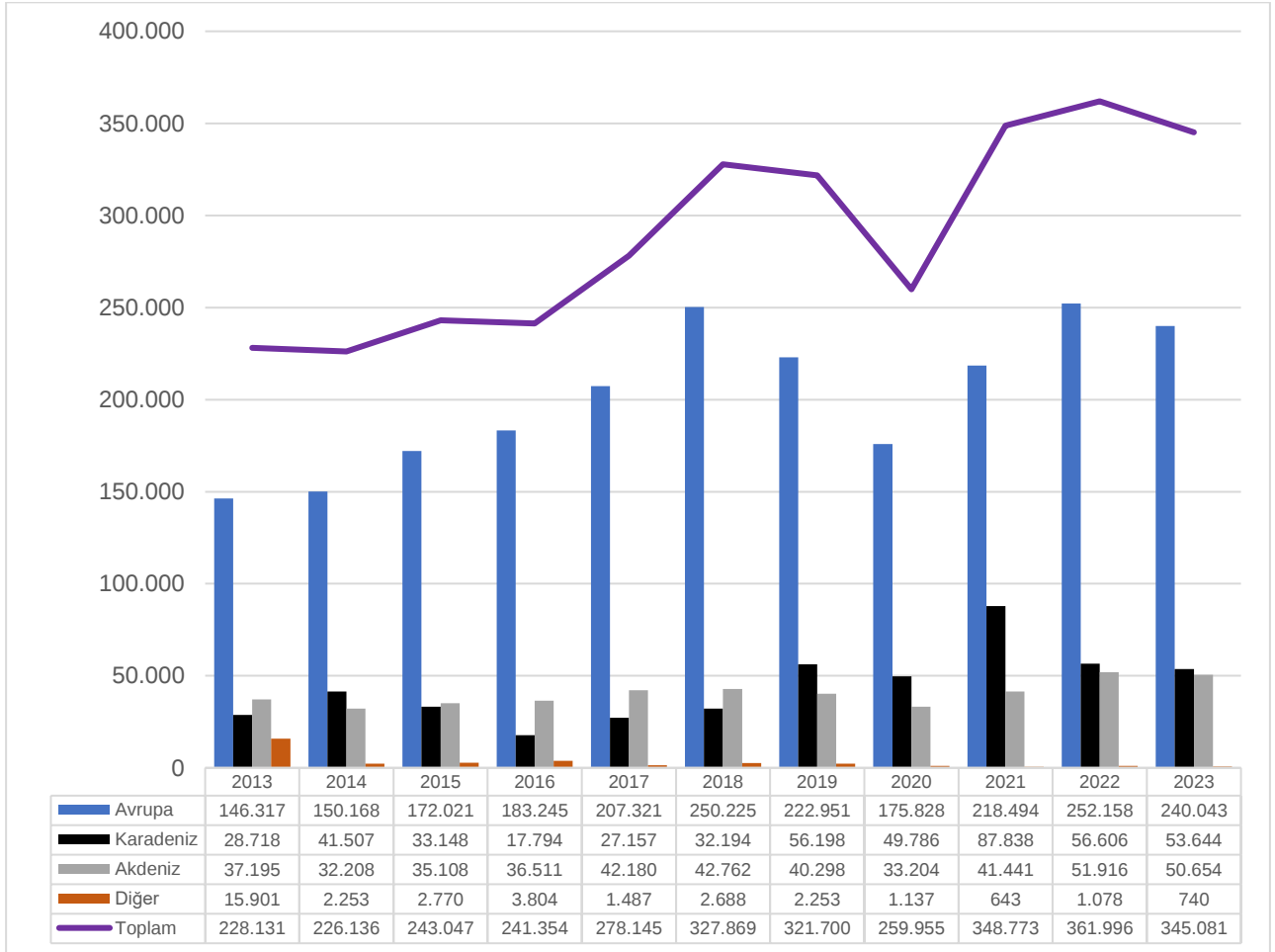
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü. *Ton bazında elleçlenen yüke ait veriler TEU bazında elleçlenen yüklerin ve konteyner ile taşınmayan yüklerin toplam ağırlığından oluşmaktadır.

2013 – 2023 yılları içerisinde ton bazında Türkiye limanlarında elleçlenen yüklerin en fazla olduğu yıl 542.610.283 ton ile 2022 yılıdır. En düşük yük elleçleme ise 383.120.619 ton ile 2014 yılındadır. 2023 yılında 521.079.804 ton yük elleçlendi. 2013 yılında elleçlenen yük 384.930.758 tondur. Bu durumda 2013 yılı ile 2023 yılına bakıldığında %26'lık bir artış görülmektedir.

Ro-Ro ile Taşınan Çekici, TIR, TIR Tankeri, Treyler ve Yük Vagonları

Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonu sayıları Avrupa yönünde 2023 yılında 240.043, Karadeniz yönünde 53.644, Akdeniz yönünde 50.654 oldu. Her yöne toplam giden araç sayısı 2013 yılında 228.131 iken, 2023 yılında 345.081 oldu. Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden araç sayısı son on yılda en yüksek 2022 yılında 361.996 ile, en düşük 226.136 ile 2014 yılında gerçekleşti.

Grafik 63 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı

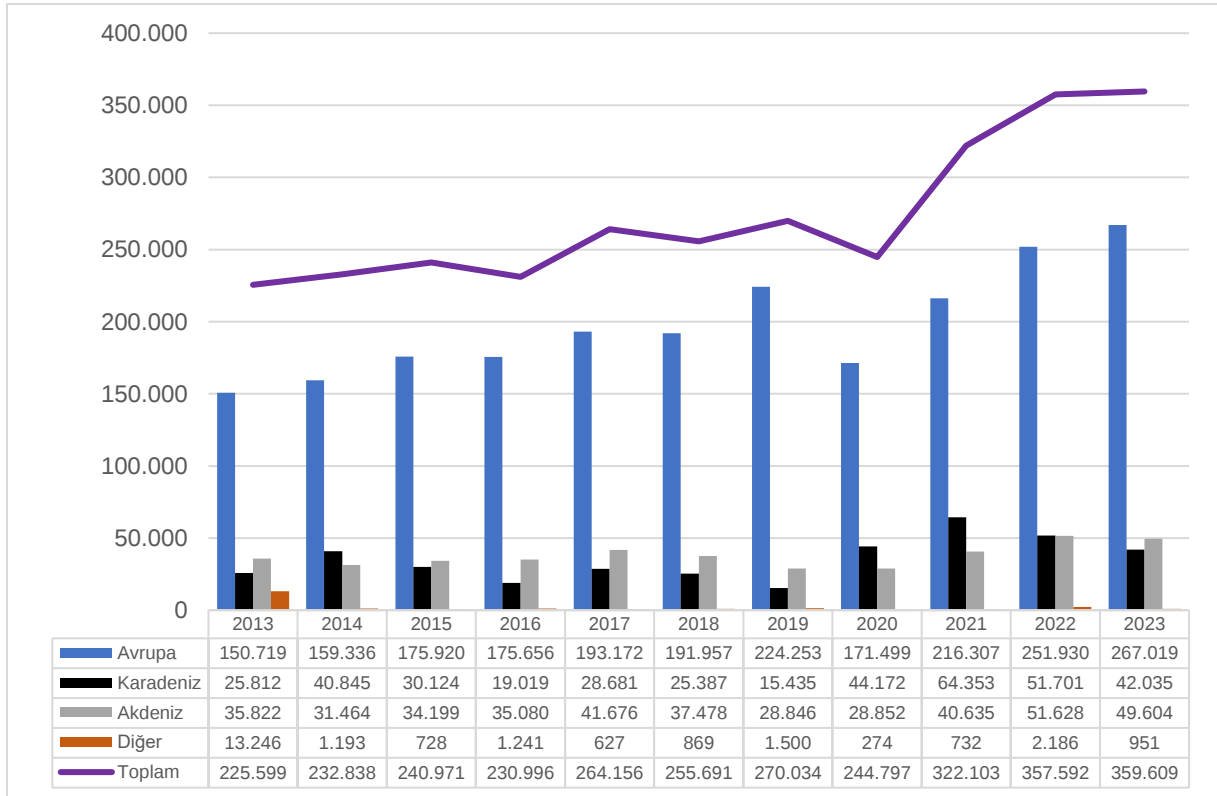


Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonlarının toplam sayısı 2013 ve 2023 yılları arasında yaklaşık %60 arttı. 2013 ve 2023 yılları arasındaki gelişim incelendiğinde Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı yaklaşık %77 oranında artış gösterdi ve Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı 267.019 oldu. Karadeniz yönünden gelen araç sayısı 2023 yılında 42.035, Akdeniz yönünden gelen araç sayısı 49.604 oldu. Son on yıllık dönemde Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araçlar en fazla 359.609 toplam ile 2023 yılında, en az 225.599 araç ile 2013 yılında oldu.



Grafik 64 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Tablo 32 - 2023 yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den Yapılan Ro-Ro Seferleri

Avrupa	Karadeniz	Akdeniz
Tuzla (Pendik) - Trieste	Samsun - Tuapse	Mersin - Gazimağusa
Yalova - Sete	Samsun - Novorossisk	Taşucu - Girne
Çeşme - Trieste	Karasu - Tuapse	Taşucu – Tripoli (Lübnan)
Mersin - Trieste	Karasu - Novorossisk	Mersin - Hayfa
Tuzla (Pendik) - Bari	İstanbul (Haydarpaşa) - Novorossisk	Mersin - Girne
Tuzla (Pendik) - Patras	İstanbul (Haydarpaşa) - Tuapse	İskenderun - Hayfa
İzmir - Sete	Gemlik - Novorossisk	Taşucu - Gazimağusa
Çeşme – Sakız Adası	İzmir - Köstence	Gemlik – Tunis
Gemlik - Vasto		
Kocaeli - Anvers		
Kocaeli - Valensiya		
Kocaeli - Zeebrugge		
Gemlik - Barselona		
İzmir - Anvers		
Kocaeli - Portbury		
Kocaeli - Koper		
Kocaeli - Bremerhaven		
Gemlik - Anvers		

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Ro-Ro Araç İstatistikleri 2023*

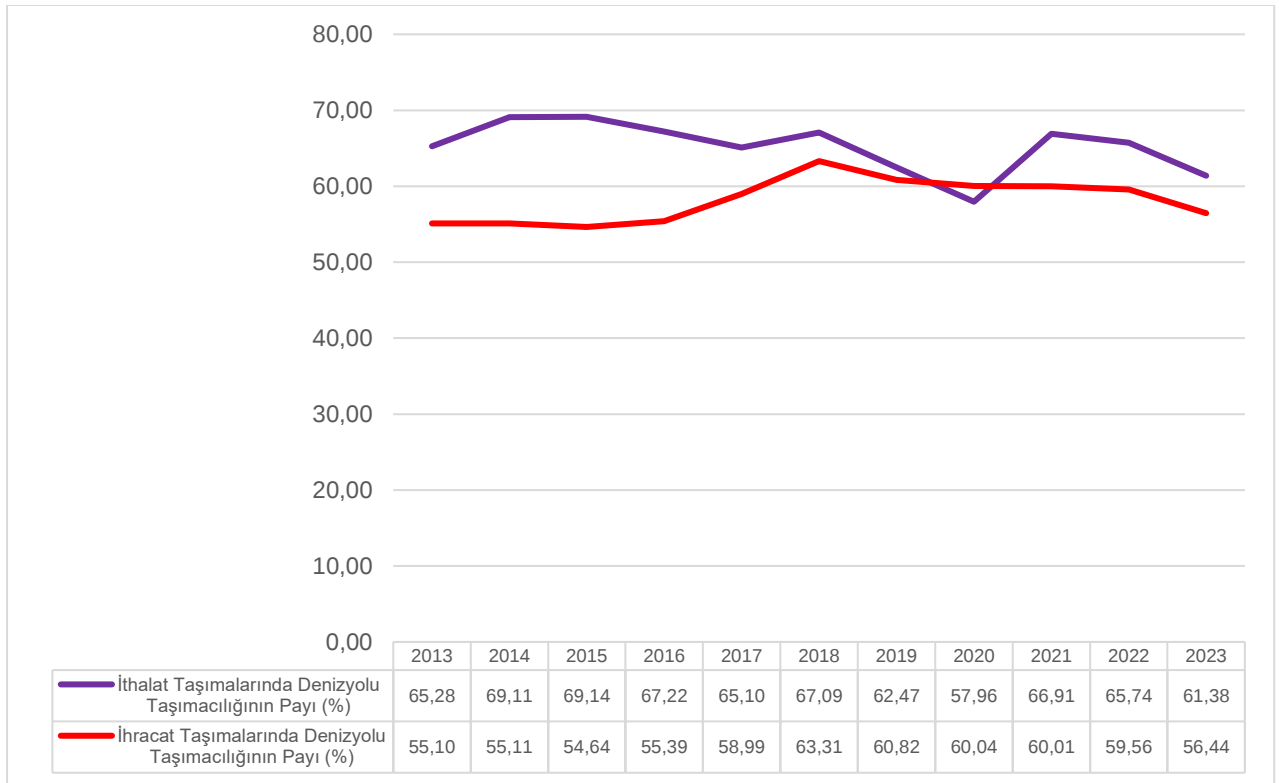


Türkiye'nin Dış Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin 2013 ve 2023 yılları arasında olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değer bazında payı en düşük %57,96'lık oran ile 2020 yılında, en yüksek payı ise %69,14'lük oran ile 2015 yılında gerçekleşti. 2020 yılındaki düşüş sonrasında yeniden %60'lara yükselen denizyolu taşımacılığının değer bazında ithalattaki payının 2020 öncesindeki oranlara henüz erişemediği görülmektedir. Hatta 2022 yılındaki %65,74'lük paya göre 2023 yılında %61,38'lik gerçekleşen pay ile bir önceki yıla göre de düşüş olduğu söylenebilir.

Değer bazında ihracat taşımalarında denizyolu taşımacılığı son on yıllık dönemde ortalama %64'lük orana sahiptir. İhracat taşımalarının denizyolunda değer bazında en düşük olduğu yıl %55,10'luk oran ile 2013 yılıdır. On yıl sonrasında 2023 yılında bakıldığında bu oran %56,44'e geldi. Ancak ihracat taşımalarının en yüksek olduğu yıl %63,31'lik oran ile 2018 yılı oldu. 2013 yılından 2018 yılına kadar yükselerek gelen oranların 2018 yılında en yüksek seviyesine ulaştıktan sonra düşüşe geçtiği görülmektedir.

Grafik 65 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

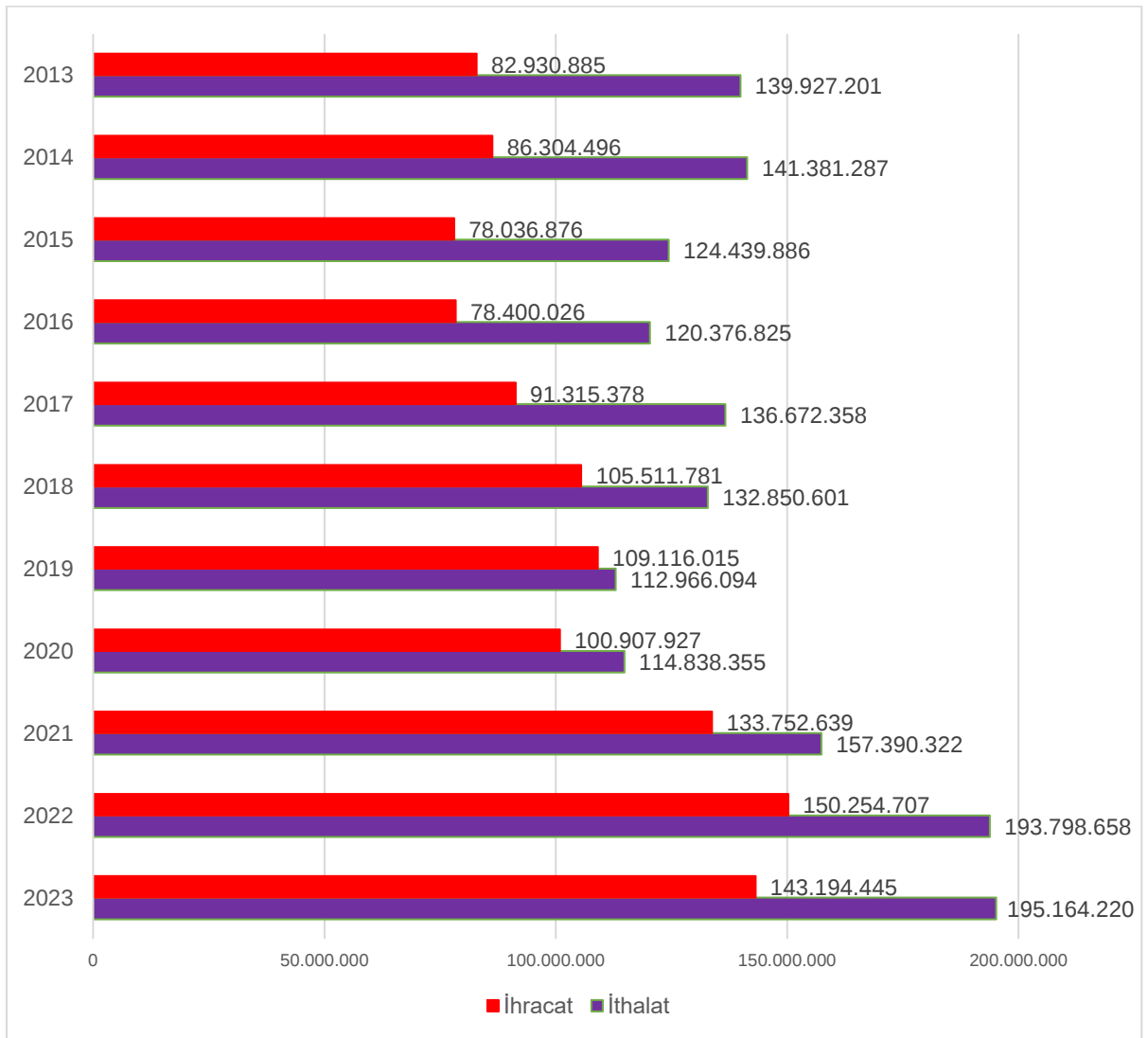


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin değeri 2023 yılında 143.194.445 ABD Doları oldu. Bir önceki yıla bakıldığında %4,70'lik oranda düşüş söz konusudur. 2013-2023 yılları incelendiğinde denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin değer bazında en yüksek olduğu yıl 150.254.707 ABD Doları ile 2022 yılı oldu. Bu değer en düşük olduğu yıl ise 78.036.876 ABD Doları ile 2015 yılıdır.

Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değeri 2023 yılında son on yılın en yüksek değerine ulaştı ve 195.164.220 ABD Doları oldu. En düşük değeri ise 112.966.094 ABD Doları ile 2019 yılında gerçekleşti.

Grafik 66 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

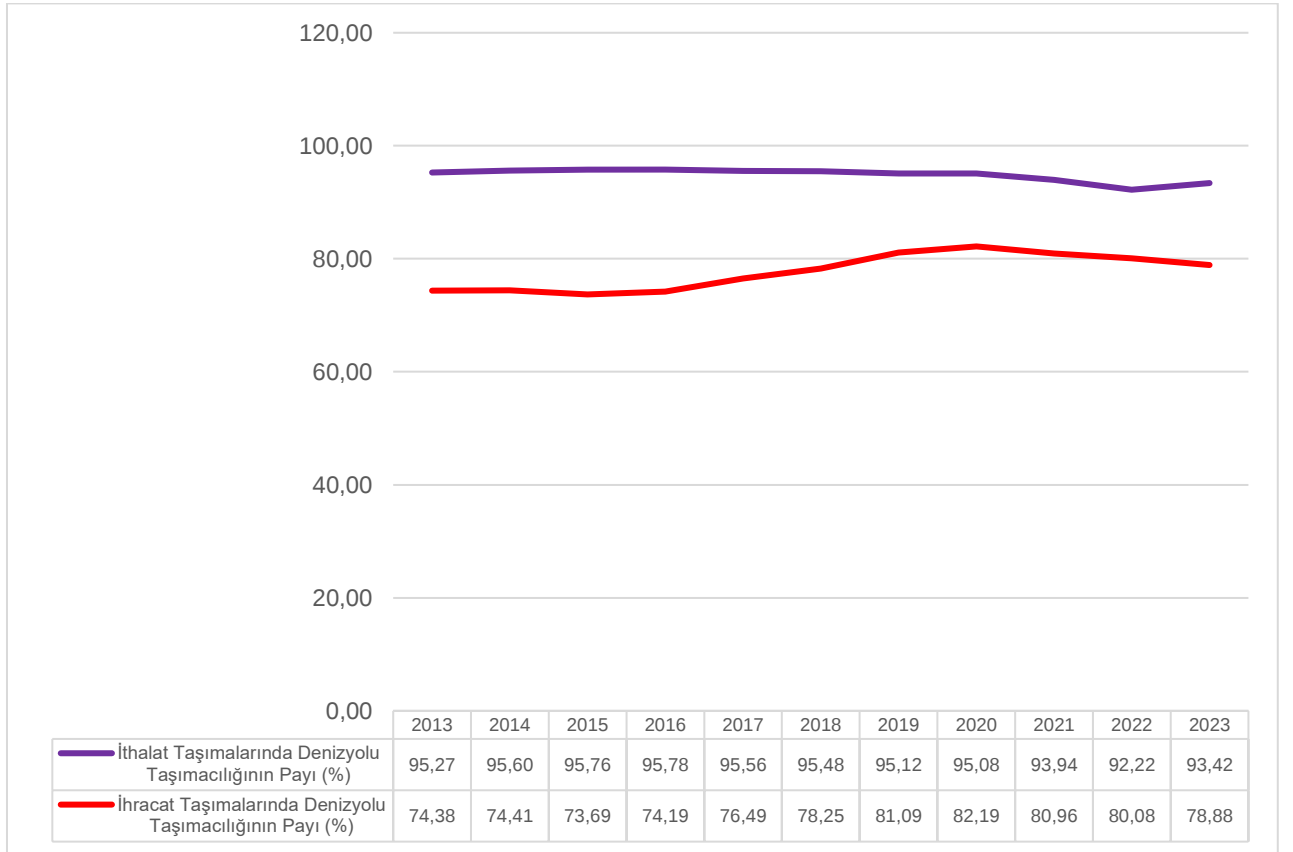


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar)

Denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki önemli rolü, dış ticarete ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı incelendiğinde ortaya çıkmaktadır. 2013 ve 2023 yılları arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının ithalat taşımalarında payı yaklaşık %95 oranındadır. İthalat taşımalarının ağırlık bazında payı en fazla %95,78'lik oran ile 2016 yılında oldu. En düşük pay ise %92,22'lik oran ile 2022 yılındadır. 2023 yılında denizyolu taşımacılığının ithalatta ağırlık bazındaki payı %93,42 olarak gerçekleşti.

Denizyolu taşımacılığının ihracatta ağırlık bazındaki payı, ithalat taşımalarındaki payına göre daha düşüktür. Buradaki ortalamanın yaklaşık %85,4 olduğu söylenebilir. En yüksek ağırlıkta son on yıllık dönemde ihracat taşıması %82,19'luk pay ile 2020 yılında, en düşük ağırlıkta ihracat taşıması ise %73,69'luk oran ile 2015 yılında oldu. 2023 yılında denizyolu taşımacılığında ihracat yüklerinin ağırlık bazındaki payı %78,88'dir.

Grafik 67 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



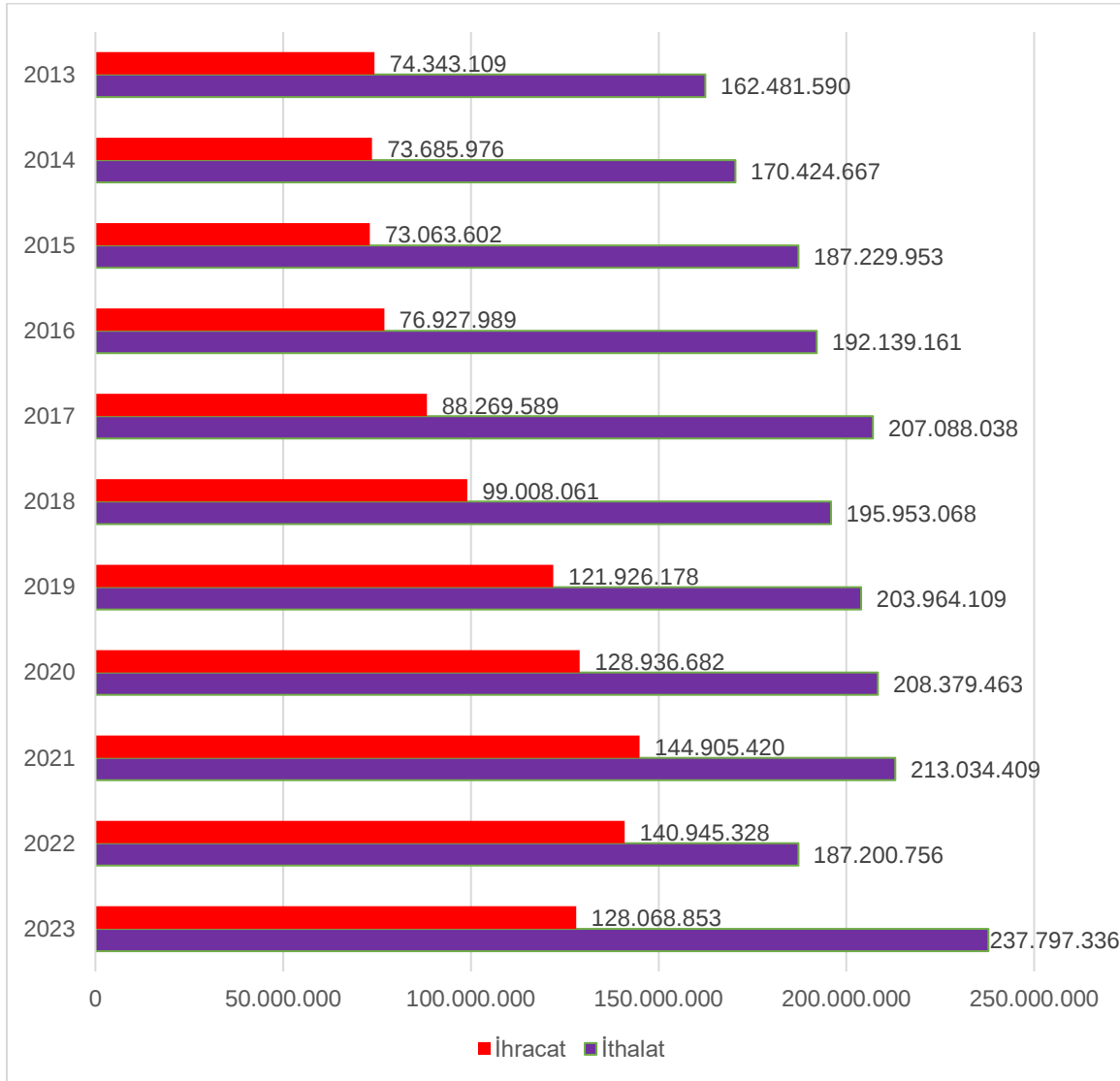
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2013 ve 2023 yılları arasındaki dönemde ithalat taşımalarında denizyolu ile taşınan yüklerin ağırlığı en yüksek 237.797.336 ton ile 2023 yılında gerçekleşti. En düşük ağırlıkta ithalat taşıması ise son on yıllık dönemde 162.481.590 ton ile 2013 yılında oldu.

Denizyolu ile Türkiye’den ihracatı yapılan yüklerin ağırlığı 2013-2023 yılları arasında en fazla 144.905.420 ton ile 2021 yılında, en az ithalatla olduğu gibi ihracatta da 2013 yılında 74.343.109 ton ile gerçekleşti. 2023 yılında denizyolunda ihracatta taşınan yükler 128.068.853 tondur.

Son on yıllık dönem incelendiğinde denizyolunda taşınan ithalat yüklerinin ağırlığının incelenen her yıl için ihracat yüklerinin ağırlığından fazla olduğu görülmektedir.

Grafik 68 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı



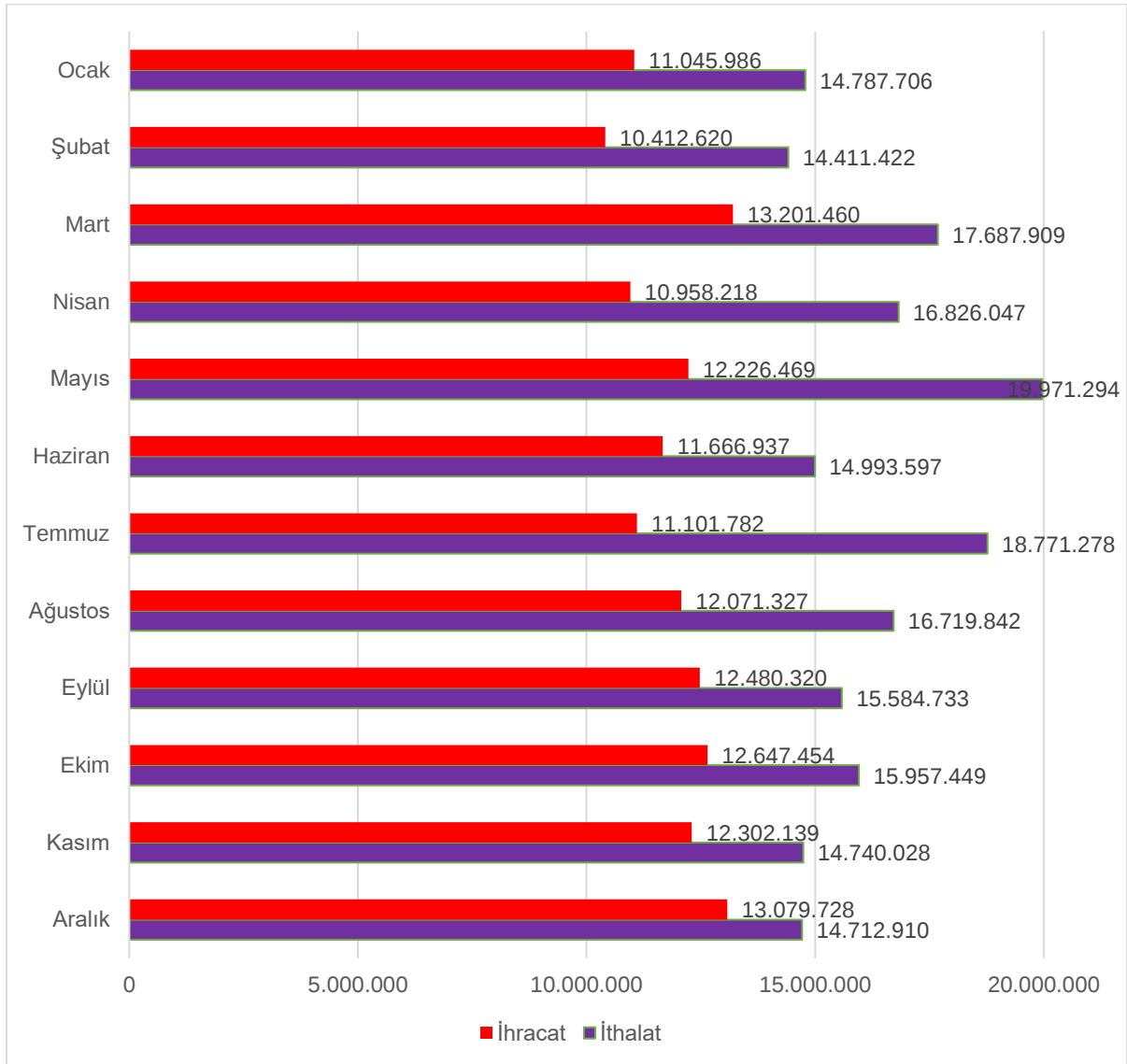
Kaynak: TÜİK. (Ton).

2023 Yılı Denizyolu Taşımacılığı Verileri

2023 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında en yüksek değerde ithalat taşıması 19.971.294 ABD Doları ile Mayıs ayında, en düşük ithalat taşıması 14.411.422 ABD Doları ile Şubat ayında yapıldı.

Denizyolu taşımacılığında 2023 yılında değer bazında en yüksek ihracat taşıması 13.201.460 ABD Doları ile Mart ayında, en düşük ihracat taşıması 10.412.620 ABD Doları ile Şubat ayında gerçekleşti.

Grafik 69 - 2023 Yılında Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

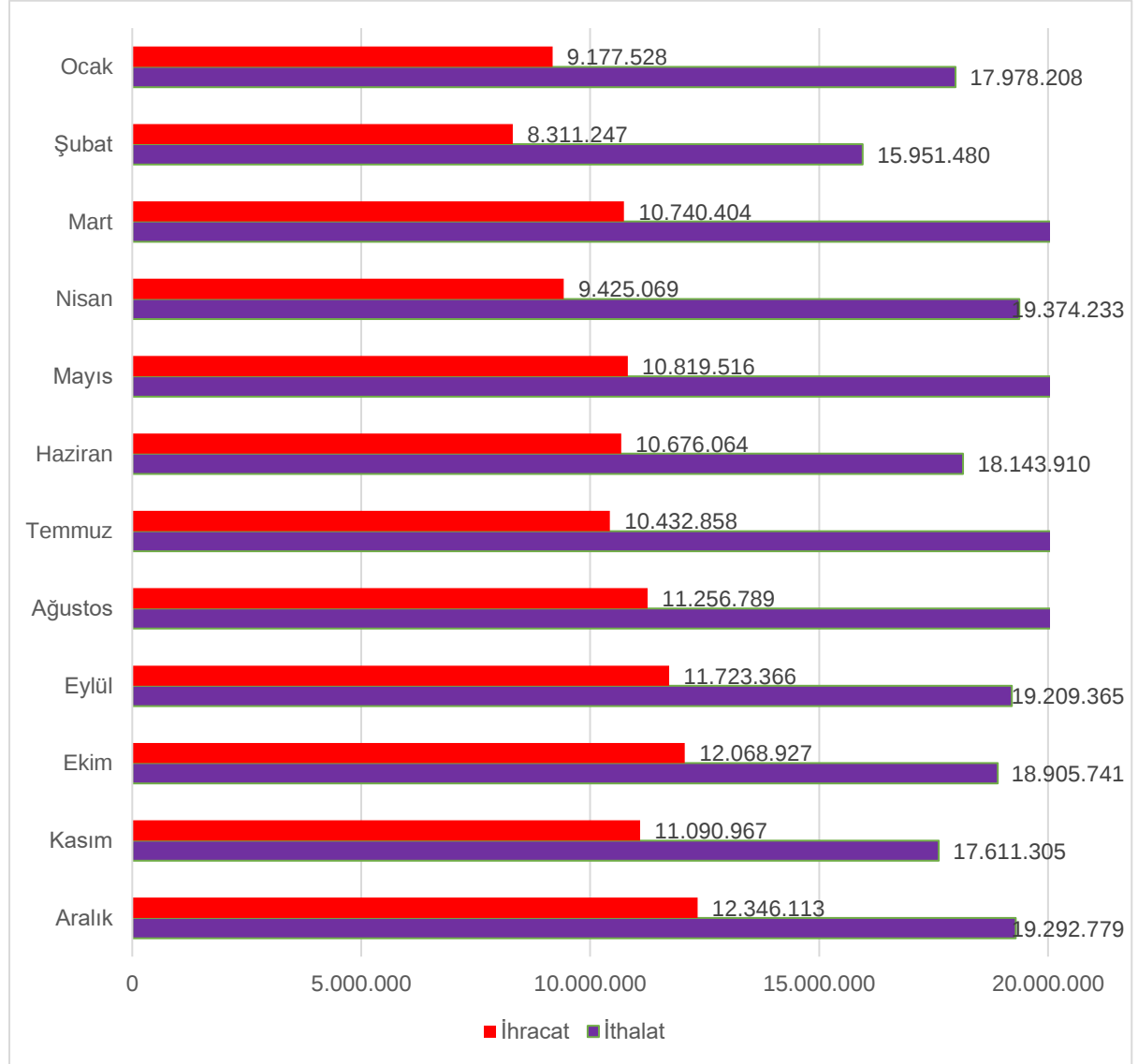


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2023 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında en yüksek ithalat taşıması 24.910.156 ton ile Ağustos ayında, en düşük ithalat taşıması ise 15.951.480 ton ile Şubat ayında oldu.

Denizyolu taşımacılığında ağırlık bazında taşınan ihracat yükleri 2023 yılında en fazla 12.346.113 ton ile Aralık ayında, en düşük 8.311.528 ton ile Şubat ayında taşındı.

Grafik 70 - 2023 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Denizyolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2023 yılının sonunda Türkiye'nin denizyolu ile ihracatını yaptığı yüklerin değer bazında sıralamasında yer alan ilk 5 ülkeden ABD hariç tümü Avrupa'dadır. İtalya, İngiltere, İspanya ve Almanya Türkiye'nin denizyolu ile ihracatında ilk 5'te yer alan ülkelerdir.

Tablo 33 - İhracatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer
1	ABD
2	İtalya
3	İngiltere
4	İspanya
5	Almanya

Denizyolu ithalat taşımacılığında Çin, değer bazında ithalat taşımacılığında birinci ülkedir. Çin'in ardından denizyolu ithalat taşımacılığında Rusya Federasyonu, Almanya, ABD ve İtalya gelmektedir.

Tablo 34 - İthalatta İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer
1	Çin
2	Rusya Federasyonu
3	Almanya
4	ABD
5	İtalya

Kaynakça:

Aircargo News, Airfreight rates slide as 2023 draws to a close

<https://www.aircargonews.net/data/airfreight-rates-slide-as-2023-draws-to-a-close/>

Allianz, Economic outlook on shipping industry

<https://commercial.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-safety-23-economic-outlook.html>

Clarksons, 2023 Shipping Market Review

[https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2024/2023-shipping-market-review/#:~:text=Although%20our%20average%20day%20rate,Sea%20disruption\)%20rallying%20late%20on.](https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2024/2023-shipping-market-review/#:~:text=Although%20our%20average%20day%20rate,Sea%20disruption)%20rallying%20late%20on.)

ElIAS, Briefing Paper The Middle Corridor Initiative - Where Europe and Asia Meet

<https://eias.org/wp-content/uploads/2024/03/Briefing-Paper-The-Middle-Corridor-Initiative-Where-Europe-and-Asia-Meet.docx.pdf>

Euronews, Tarihi kuraklık, Panama Kanalı'ndaki geçişlere nasıl darbe vurdu?

<https://tr.euronews.com/2023/08/21/tarihi-kuraklik-panama-kanalindaki-gecislere-nasil-darbe-vurdu>

Euronews, Türkiye'den Schengen vizesi başvurularına ret oranı neden arttı? Schengen ülkeleri ne diyor?

<https://tr.euronews.com/2023/07/04/turkiyeden-schengen-vizesi-basvurularina-ret-orani-neden-artti-schengen-ulkeleri-ne-diyor#:~:text=Schengen%20vize%20ba%C5%9Fvurular%C4%B1na%20ret%20oranlar%C4%B1nda%20art%C4%B1%C5%9F&text=Ba%C5%9Fvurular%C4%B1%20reddedilenlen%20aras%C4%B1nda%20belgeleri%20tam,bulunmas%C4%B1%20sorunun%20b%C3%BCy%C3%BCd%C3%BC%C4%9F%C3%BCne%20i%C5%9Faret%20ediyor.>

European Commission, Import Control System 2 (ICS2) Release 2: Go-live

https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/import-control-system-2-ics2-release-2-go-live-2023-03-01_en

European Council, Ukrainian grain exports explained

<https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>

European Parliament, Parliamentary Question, Shortage of professional drivers

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2024-000071_EN.html

European Parliamentary Research Service, Karin Jacobs, Members' Research Service PE 733.603 – July 2022, Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/733603/EPRS_ATA\(2022\)733603_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/733603/EPRS_ATA(2022)733603_EN.pdf)

Eurostat, EU trade with Russia - latest developments

<https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?oldid=558089>

Forbes, The Russia/Ukraine War and Its Implications for the Energy Markets

<https://www.forbes.com/sites/woodmackenzie/2022/04/28/the-russiaukraine-war-and-its-implications-for-the-energy-markets/>

Fortune Business Insight, Digital Logistics Market

<https://www.fortunebusinessinsights.com/digital-logistics-market-109139>

Forwarder Magazine, How the Israel–hamas conflict Affects the Logistics Industry

<https://forwardermagazine.com/how-the-israel-hamas-conflict-affects-the-logistics-industry/#:~:text=It%20has%20disrupted%20the%20transportation,for%20logistics%20providers%20and%20customers.>

IATA, Air Cargo Demand Surges 10.8% in December, Closing 2023 Near 2022 Levels

[https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-01-31-01/#:~:text=December%202023%20saw%20an%20exceptionally,14.1%25%20for%20international%20operations\).](https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-01-31-01/#:~:text=December%202023%20saw%20an%20exceptionally,14.1%25%20for%20international%20operations).)

IMO, 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships

<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx>

IRU, Global Truck Driver Shortage Report 2023

<https://www.iru.org/resources/iru-library/global-truck-driver-shortage-report-2023>

ISO, Towards a net-zero logistics sector

<https://www.iso.org/contents/news/2023/01/a-net-zero-logistics-sector.html>

Kaplan, Kemal. Anadolu Lojistik Tarihi, İstanbul, UTİKAD Yayınları

McKinsey & Company, Digital Logistics: Technology Race Gathers Momentum

<https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/digital-logistics-technology-race-gathers-momentum>

Paris MoU, 2023 Annual Report

<https://parismou.org/system/files/2024-07/Paris%20MOU%20Annual%20Report%202023.pdf>

Research Gate, The Impact Of Increasing Digitalization On The Logistics Sector And Logistics Services Providers

https://www.researchgate.net/publication/376681909_THE_IMPACT_OF_INCREASING_DIGITALIZATION_ON_THE_LOGISTICS_SECTOR_AND_LOGISTICS_SERVICES_PROVIDERS

SHGM, Faaliyet Raporu 2023

<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2023.pdf>

SHGM Web Sitesi, Tarihçe

<https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>

SHGM, 2010 Faaliyet Raporu

<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2010.pdf>

Statista, Largest Container Ports Worldwide Based on Throughput 2023

<https://www.statista.com/statistics/264171/turnover-volume-of-the-largest-container-ports-worldwide/#:~:text=Largest%20container%20ports%20worldwide%20based%20on%20throughput%202023&text=The%20port%20of%20Shanghai%20was,ports%20were%20located%20in%20Asia.>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023 yılı Aralık ayı geçici Dış Ticaret Verileri

<https://www.sbb.gov.tr/2023-yili-aralik-ayi-gecici-dis-ticaret-verileri/>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023 Yılı 4. Çeyrek Büyüme Verileri

<https://www.sbb.gov.tr/2023-yili-4-ceyrek-buyume-verileri/#:~:text=GSYH%20B%C3%BCy%C3%BCmesi,0%2C5%20oran%C4%B1nda%20b%C3%BCy%C3%BCme%20kaydetmi%C5%9Ftir.>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Kahramanmaraş ve Hatay Depremleri Yeniden İmar ve Gelişme Raporu

<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2024/02/Kahramanmaras-ve-Hatay-Depremleri-Yeniden-Imar-ve-Gelisme-Raporu-1.pdf>

TCDD, Demiryolu Medeniyeti

<https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/basin/medeniyet.pdf>

TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2022

<https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2022sektor.pdf>

TCDD Taşımacılık A.Ş., 2022 Yılı Faaliyet Raporu

[https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2022-Faaliyet-Raporu\[26218\].pdf](https://adminapi.tcddtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/TCDD-Tasimacilik-2022-Faaliyet-Raporu[26218].pdf)

TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, Yurtdışı Yük Taşımacılığı

<https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/sayfa/yurtdisi-yuk-tasimaciligi>

T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası

https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa

TCMB, Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi

<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/609ef884-3b3c-4bc3-84fe-9254244c3490/odemelerdengesi.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-609ef884-3b3c-4bc3-84fe-9254244c3490-p9Woan4>

T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı

https://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Hava%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023 Yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Faaliyet Raporu

<https://www.uab.gov.tr/uploads/announcements/2023-yili-uab-faaliyet-raporu-subat-2024.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2023 İstatistikleri

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticareti-2023-istatistikleri.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2023 Yılı Faaliyet Raporu

<https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/MerkezBirimler/Kurumsal/FaaliyetRaporu/2023Faaliyet.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Tarihçe

<https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/kurumsal/tarihce.aspx>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/GlobalProjeler.aspx>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, Yol Ağı Bilgileri

<https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/kurumsal/yolaqi.aspx>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2023

<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-erisen-turkiye-171122.pdf>

T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Faaliyet Raporu

<https://ticaret.gov.tr/data/65e1730213b8768d8422d054/Ticaret%20Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%202023%20Y%C4%B1%C4%B1%20Faaliyet%20Raporu.pdf>

T.C. Ticaret Bakanlığı, Türkiye'de E-Ticaretin Görünümü Raporu

<https://www.eticaret.gov.tr/dnnqthgzvawtdxraybsaacxtymawm/content/FileManager/Dosyalar/haberler/Tu%CC%88rkiye'de%20E-Ticaretin%20Go%CC%88ru%CC%88nu%CC%88mu%CC%88%20Raporu.pdf>

T.C. Ticaret Bakanlığı, Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, Dış Ticaret Lojistiği 2024

<https://ticaret.gov.tr/data/5b87bf9113b8761160fa1258/D%C4%B1%C5%9F%20Ticaret%20Lojisti%C4%9Fi%202024.pdf>

T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023 Yılı Aralık Ayı Dış Ticaret Verileri

<https://ticaret.gov.tr/haberler/2023-yili-aralik-ayi-dis-ticaret-verileri#:~:text=2023%20y%C4%B1%C4%B1%20Aral%C4%B1k%20ay%C4%B1nda%20ge%C3%A7en%20y%C4%B1%C4%B1n%20ayn%C4%B1%20ay%C4%B1na%20g%C3%B6re%3B&text=%C4%B0hracat%2C%20%250%2C44%20oran%C4%B1nda,22%20milyar%20999%20milyon%20dolar%2C&text=%C4%B0thalat%2C%20%10%2C73%20oran%C4%B1nda,29%20milyar%20111%20milyon%20dolar%2C&text=D%C4%B1%C5%9F%20ticaret%20hacmi%2C%20%256%2C,110%20milyon%20dolar%20olarak%20ger%C3%A7ekle%C5%9Fti.>

The Economist, Global shipping costs are returning to pre-pandemic levels

<https://www.economist.com/graphic-detail/2023/01/09/global-shipping-costs-are-returning-to-pre-pandemic-levels>

THY Web Sitesi, Yatırımcı İlişkileri, Mali ve Operasyonel Veriler, Uçulan Hatlar

<https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/uculan-hatlar>

TÜİK, Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri, 2023

[https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Uluslararası-Hizmet-Ticareti-İstatistikleri-2023-53656#:~:text=T%C3%9C%C4%B0K%20Kurumsal&text=Uluslararası%C4%B1%20hizmet%20ticareti%20istatistiklerine%20\(seyahat,41%2C4%20milyar%20dolar%20oldu.](https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Uluslararası-Hizmet-Ticareti-İstatistikleri-2023-53656#:~:text=T%C3%9C%C4%B0K%20Kurumsal&text=Uluslararası%C4%B1%20hizmet%20ticareti%20istatistiklerine%20(seyahat,41%2C4%20milyar%20dolar%20oldu.)

TÜİK Verileri

<https://www.tuik.gov.tr/>

TÜİK, Yıllık Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, 2023

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Yıllık-Gayrisafi-Yurt-İçi-Hasıla-2023-53450#:~:text=%C3%9Cretim%20y%C3%B6ntemine%20g%C3%B6re%20cari%20fiyatlarla,5%20ile%20imalat%20sanayi%20ald%C4%B1.>

UNCTAD, Red Sea Crisis and implications for trade facilitation in Africa

<https://unctad.org/news/red-sea-crisis-and-implications-trade-facilitation-africa>

UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

Upply, Air freight rates and cargo volumes continue to decline

<https://market-insights.upply.com/en/air-freight-rates-and-cargo-volumes-continue-to-decline>

Upply, Container shipping in 2023

<https://market-insights.upply.com/en/container-shipping-in-2023#:~:text=In%202023%2C%20the%20container%20shipping,more%20gradual%20but%20ongoing%20decline.>

Woodwell Climate Research Center, Drought in Panama is disrupting global shipping.

<https://www.woodwellclimate.org/drought-panama-canal-7-graphics/>

World Bank Group, Justin-Damien Guénette, Philip Kenworthy, Collette Wheeler, Implications of the War in Ukraine for the Global Economy

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/5d903e848db1d1b83e0ec8f744e55570-00350012021/related/Implications-of-the-War-in-Ukraine-for-the-Global-Economy.pdf>

World Bank, Middle Trade and Transport Corridor

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>

World Bank Blogs, Navigating troubled waters: The Red Sea shipping crisis and its global repercussions

<https://blogs.worldbank.org/en/developmenttalk/navigating-troubled-waters--the-red-sea-shipping-crisis-and-its->

World Economic Forum, Net-Zero Industry Tracker 2023

https://www3.weforum.org/docs/WEF_Net_Zero_Tracker_2023_REPORT.pdf

NOTLAR:

- Bu raporun temel odak noktası Türkiye'nin uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetleridir.
- Bu   alışma istatistiki verilerin incelenmesi temelinde hazırlanmış, istatistiki veriler çerçevesinde taşıma modlarının durumunun incelenmesi amaçlanmıştır. Bu sebeple taşıma modlarının gelişiminin incelenmesi için 2013 yılından itibaren 10 tam yıl verileri sunularak incelenmiştir.
- İstatistiki verilerin kaynağı T   K'tir.
- T   K'ten elde edilen mal bedellerinde ithalatta CIF, ihracatta FOB bedeli esas alınmaktadır.
- T   K, ithalat ve ihracat taşıması yapılan ülkeleri, gümrük beyannamesinde yer alan ülke bilgisini esas alarak belirlemektedir.
- Bu   alışma 4 taşıma modu temelinde hazırlanmıştır. Denizyolu ile taşıması yapılan treyler veya demiryolu vagonlarına ilişkin taşıma verileri denizyolu başı  ı altında incelenmektedir.
- **Sorumluluk Reddi:** Bu raporda yer alan içerik yalnızca bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Bu raporda yer alan bilgilerin doğru ve güncel olması için azami dikkat ve   zen gösterilmiş olsa da içerikteki bilgilerin eksiksizliği, güncelliği, doğruluğu ve bu içeriğe güvenilerek alınmış kararlar hakkında herhangi bir mesuliyet kabul edilmemektedir.

