



utikad

**LOJİSTİK
SEKTÖRÜ
RAPORU
2020**



Hazırlayan: Alperen Güler

Bu çalışma, yaşadığımız zor günlerde tüm riskleri göze alarak hayatın olağan akışını aksatmamak için gece gündüz emek veren lojistik sektörünün sahadaki çalışanlarına saygıyla ithaf edilmiştir.

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020

İçindekiler

Başkanın Önsözü	1
Yönetici Özeti	4
Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü	8
Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış	30
Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı	57
Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı	80
Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı	97
Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı	117
UTİKAD'ın Penceresinden 2020	137
Kaynakça ve Notlar	143

Şekil Listesi

Grafikler:

- Grafik 1 - Küresel Mal ve Hizmet Ticareti Hacmi
Grafik 2 - Dünya GDP Gelişimi
Grafik 3 - Drewry Dünya Konteyner Endeksi (40'lık Konteyner için Fiyatlama)
Grafik 4 - EUROCONTROL – 5 Yıllık Tahmin Tablosu
Grafik 5 - Yolcu/Kilometre Geliri ve Kargo/Posta Ton/Kilometre
Grafik 6 - Mevcut Uluslararası Kargo/Ton Kilometre
Grafik 7 - 2020 Ocak ve 2020 Kasım Ayları Site Trafik Karşılaştırması
Grafik 8 - ABD ve Birleşik Krallık'ta Perakende Satış İçerisinde E-Ticaret Payının Gelişimi
Grafik 9 - Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörü ve GSYH Büyüme Karşılaştırması
Grafik 10 - Ulaştırma ve Depolama'nın GSYH İçerisindeki Payı
Grafik 11 - 2019 Yılı Hizmet İhracatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı
Grafik 12 - 2019 Yılı Hizmet İthalatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı
Grafik 13 - Lojistik Faaliyet Gösteren Firmaların Kredi Riski
Grafik 14 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2019 Yıl Sonu
Grafik 15 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2020 Üçüncü Çeyrek
Grafik 16 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2019 Yıl Sonu
Grafik 17 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2020 Üçüncü Çeyrek
Grafik 18 - Türkiye'nin 2020 Üçüncü Çeyrek İhracatında İlk 5 Fasil
Grafik 19 - Türkiye'nin 2020 Üçüncü Çeyrek İthalatında İlk 5 Fasil
Grafik 20 - Ülke Gruplarına Göre 2019 Yıl Sonu İhracatı
Grafik 21 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek Sonu İhracatı
Grafik 22 - Ülke Gruplarına Göre 2019 Yıl Sonu İthalatı
Grafik 23 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek Sonu İthalatı
Grafik 24 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 25 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
Grafik 26 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 27 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
Grafik 28 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
Grafik 29 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
Grafik 30 - Türkiye'de Karayolu Uzunluğu
Grafik 31 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 32 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Grafik 33 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 34 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Grafik 35 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 36 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 37 - Türkiye Genel Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafik
Grafik 38 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
Grafik 39 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
Grafik 40 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)
Grafik 41 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu
Grafik 42 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu
Grafik 43 - Türkiye'de Uçak Trafik
Grafik 44 - 2020 Yılında Türkiye'de Uçak Trafik
Grafik 45 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 46 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
Grafik 47 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 48 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
Grafik 49 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 50 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
Grafik 51 - Türk Deniz Ticaret Filosu
Grafik 52 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
Grafik 53 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
Grafik 54 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı
Grafik 55 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı
Grafik 56 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
Grafik 57 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
Grafik 58 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
Grafik 59 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
Grafik 60 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı
Grafik 61 - 2020 Yılı İlk Üç Çeyreğinde Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Tablolar:

- Tablo 1 - Dünyanın İlk 10 Limanı
Tablo 2 - Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı
Tablo 3 - Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne Yurtdışı Yerleşiklerin Yatırımları
Tablo 4 - Ödemeler Dengesi'nde Taşımacılık Faaliyetleri
Tablo 5 - Hizmet Türlerine Göre İhracat ve İthalat
Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesele Payları (Değer Bazında)
Tablo 7 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesele Payları (Ağırlık Bazında)
Tablo 8 - 1 Kilogram Yüklü Ortalama Değeri (\$)

- Tablo 9 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı
Tablo 10 - Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 20 Ülke
Tablo 11 - Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Puanları
Tablo 12 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu Gelişimi
Tablo 13 - Türkiye Demiryollarında Çeken Araç Durumu
Tablo 14 - Türkiye Demiryollarında Yük Vagonları
Tablo 15 - Uluslararası Demiryolu Koridorları
Tablo 16 - İhracatta İlk 5 Ülke (Demiryolu)
Tablo 17 - İthalatta İlk 5 Ülke (Demiryolu)
Tablo 18 - Uluslararası Karayolu Koridorları
Tablo 19 - İhracatta İlk 5 Ülke (Karayolu)
Tablo 20 - İthalatta İlk 5 Ülke (Karayolu)
Tablo 21 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları
Tablo 22 - İhracatta İlk 5 Ülke (Havayolu)
Tablo 23 - İthalatta İlk 5 Ülke (Havayolu)
Tablo 24 - Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)
Tablo 25 - İhracatta İlk 5 Ülke (Denizyolu)
Tablo 26 - İthalatta İlk 5 Ülke (Denizyolu)

Haritalar:

- Harita 1 - Bölgeler Arası Trafik Oranı Değişimi (18.12.2019 ve 16.12.2020 Karşılaştırması)
Harita 2 - Türkiye Ulusal Demiryolu Altyapı Ağ Haritası
Harita 3 - Türkiye Lojistik Merkezler Haritası
Harita 4 - Türkiye Karayolları Haritası
Harita 5 - Türkiye'nin Kara Hudut Kapıları
Harita 6 - Türkiye: Ulaşımında Kavşak Noktası
Harita 7 - Türkiye'nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası
Harita 8 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları
Harita 9 - Kanal İstanbul Projesinin Lokasyonu

Şemalar:

- Şema 1 - U-ETDS Entegrasyon Şeması

Başkanın Önsözü

Değerli Dostlar,

Uzun bir süreden sonra 2019 yılında tekrar hazırladığımız UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu üyelerimizden ve paydaşlarımızdan büyük beğeni aldı ve ilgi gördü. Türkiye'deki uluslararası lojistik sektörünün faaliyetlerini, taşımaları, kapasiteyi, önemli gelişmeleri ve ilgili mevzuatı bir araya getiren raporumuzun sektördeki önemli bir ihtiyacın giderilmesindeki rolü memnuniyet vericidir. Üniversite kitaplarımız, diğer sektörel raporlarımız ve eğitim faaliyetlerimiz gibi bu rapor da derneğimizin sektörünün bugünü ve geleceği için ortaya koyduğu sayısız çabalarından bir tanesidir.

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu - 2020 ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ekonomisinde önemli rolü olan lojistik sektörü hakkında temel bilgileri içermektedir. Bu bilgilerden sektördeki mevcut meslektaşlarımız yararlanabileceği gibi sektörü tanımak isteyen girişimciler, basın-yayın mensupları ve akademisyenler de faydalanabilecektir. 2019 yılında hazırladığımız raporda olduğu gibi bu raporda da amacımız sektörün ölçülebilir büyüklüklerini değerlendirmek, karşılaştırmak ve Türkiye'nin uluslararası lojistik faaliyetleri hakkında özet bilgileri içeren bir kaynağı sektörümüzün kullanımına sunmaktır.

Koronavirüs pandemisi uluslararası lojistik akışlar üzerinde de etkili oldu. Özellikle bahar aylarında gerileyen taşıma hacimleri devam eden aylarda toparlanma sinyalleri gösterse de önceki yıllara kıyasla daralan küresel ticaret hacminden yük taşımacılığı doğrudan doğruya etkilendi. Raporumuz kapsamında Türkiye özelinde incelenen veriler koronavirüs pandemisinin lojistik faaliyetlere olan etkisini gözler önüne sermektedir.

Raporumuz küresel lojistik sektöründe öne çıkan gelişmelerin, Türkiye dış ticaretinin ve lojistik sektörünün değerlendirildiği bölümlerden sonra dört taşıma türünde özet bilgiler sunmaktadır.



Emre Eldener

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı

Raporumuzda taşıma türlerinin mevzuat altyapısı, 2020 yılında taşıma türlerinde öne çıkan gelişmeler ve taşıma modları bazında son on yıl ve 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan döneme ait gelişmelere istatistiki verilerden yararlanılarak yer verilmektedir. 2020 yılında UTİKAD'ın lojistik sektörüne yönelik girişim ve faaliyetleri de özet olarak raporumuzda sunulmaktadır.

Türkiye Lojistik Sektörü Raporu - 2020'nin hazırlanmasında emeği geçen tüm UTİKAD İcra Kurulu üyelerine teşekkür ederim.



Yönetici Özeti

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

Virüsün kişisel ve toplumsal sağlığa etkilerinin azaltılması ve nihai olarak yok edilebilmesi amacıyla virüse karşı etkin bir aşının dünyadaki tüm ülkelerin vatandaşlarına ulaştırılabilmesi önem taşımaktadır. Bu süreçte aşının üretim merkezlerinden uygun koşullar altında depolama ve dağıtım merkezlerine getirilerek sağlık merkezlerine ulaştırılmasında lojistik hizmet sağlayıcılarına önemli bir görev ve sorumluluk düşmektedir.

Hazır giyim, elektronik eşya, kişisel bakım, kozmetik vb. sektörlerin yanı sıra koronavirüs pandemisi ile birlikte gıda sektörü de e-ticaret pazarında kendine yer edinmeye başladı.

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

Avrupa Yeşil Mutabakatı Avrupa kıtası ile sınırlı kalmamakta olup doğası gereği küresel bir sorun olan iklim değişikliğine yönelik atılacak adımlarda AB'nin ticari ortakları ve komşuları da bu planda öngörülen tedbirlerden doğrudan doğruya etkilenecektir. Etkilenecek sektörlerden birisi de sera gazı emisyonunda önemli paya sahip taşımacılık ve lojistik sektörleridir.

Türkiye'de son 5 yılda yapılan kamu yatırımları incelendiğinde 2020 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörü toplam yatırım planında en büyük payı almaktadır.

Küresel kriz sonrası 2010 yılı itibarı ile hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının sürekli büyüme göstermektedir.

Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının yaklaşık %12 oranında olduğu kabul edilmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği değerlendirilmektedir.

Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri'nde taşımacılık faaliyetleri hem ithalatta hem de ihracatta en büyük payı almaktadır. 2019 yılında hizmet ihracatı yaklaşık 33,8 milyar ABD Doları iken hizmet ithalatı ise 24 milyar ABD Doları oldu.

Lojistik sektöründe (Taşımacılık ile Diğer Taşımacılık ve Depolama Sektörleri) kullanılan krediler 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda toplam kredilerin %5,4'ünü teşkil etti ve üçüncü çeyrek sonunda sektörün 193,173,779,000 TL kredi borcu bulunmaktaydı. Aynı dönemde tasfiye edilen kredi tutarı 5,182,187,000 TL oldu ve bu miktar tasfiyelik tüm krediler içerisinde %3,2'lik oranı teşkil etti.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığında değer bazında ikinci sırayı almaktadır. Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında havayolu taşımacılığı üçüncü sırada gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. Değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde gelmektedir. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2016 sonrası yaklaşık %4 seviyelerindedir. Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin hem ithalatında hem de ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde ağırlık bazında %1'den az paya sahiptir. Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür.

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

Türkiye'nin dış ticaretinde son 10 yıllık dönem içerisinde 2013 yılında en büyük dış ticaret hacmine ulaşıldı. 2017 yılı hariç olmak üzere ihracat-ithalat farkı azalma eğilimindedir. 2011 yılında ihracatın ithalatı karşılama oranı sadece %56 iken bu oranın 2019 yılı sonunda %84,6'ya yükseldi.

AB harici ülkeler ile birlikte 2019 yılı sonu Avrupa'ya ihracat tüm ihracatın %56'sını oluşturmakta iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Avrupa'ya yapılan ihracat tüm ihracatın %55'ini oluşturdu. Avrupa ülkelerini 2019 yılında %19 ve 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %18 ile Yakın ve Orta Doğu ülkeleri takip etmektedir.

AB harici Avrupa ülkelerinden 2019 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %18'ini teşkil ederken bu oran 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %16'ya geriledi. Yakın ve Orta Doğu ülkelerinden yapılan ithalat 2019 yılında tüm ithalatın %8'ini oluştururken bu oran 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %10'a yükseldi.

2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı yaklaşık %66, ithalat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ithalattaki payı ise yaklaşık %78'dir.

Demiryolu yük taşımacılığı, koronavirüs pandemisi sebebiyle deniz limanları, karayolu sınır kapıları ve uçakların hareketlerine yönelik alınan kısıtlayıcı önlem ve tedbirlerden görece muaf oldu. 2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı diğer tüm taşıma türlerinin payından düşüktür. Koronavirüs pandemisi sebebiyle 2020 yılında tercih edilen ve "temassız ticaret" faaliyetlerine olanak sağlayan demiryolu yük taşımacılığının payının marjinal seviyede arttığı görülmektedir. 2012 yılı sonrası ithalat taşımacılığında demiryolu taşımacılığının oranı 2020 yılının ilk üç çeyreğine kadar %1'in altında kaldı; 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise tekrar %1'in üzerine çıkabildi. Son 10 yılda ihracat taşımacılığında demiryolu taşımacılığının payı sürekli olarak %1'in altında kaldı; 2019 yılında %0,54 olan demiryolu yük taşımacılığının payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %0,80'e yükseldi. 2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında da en düşük paya sahip oldu. 2020 yılında hem yurtiçi hem de uluslararası yük trenleri Marmaray Tüp Geçidi'ni kullandı.

2009 ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığının değer bazındaki payında 2018 yılına kadar azalma eğilimi gözlemlenmektedir. 2018 yılına kıyasla takip eden süre zarfında hem ihracatta hem de ithalatta uluslararası karayolu yük taşımacılığı payını artırdı. İncelenen on yıllık dönem içerisinde 2017

yılına kadar karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlık bazında payı %22-24 arasında seyrederken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonu dahil olmak üzere daha sonraki yıllarda payı azalmakta olup 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ağırlık bazında karayolunun ihracat taşımalarındaki payı %16,19'a geriledi. Ağırlık bazında ithalat taşımalarında karayolu taşımacılığının payında son 10 yıllık dönemde önemli değişimler görülmedi.

Havayolunda 2010 yılından 2020 yılına kadar olan dönem içerisinde dış hat kargo trafiği iç hat kargo trafiğine kıyasla daha büyük ve doğrusal bir gelişme gösterdi. 2020 yılında koronavirüs pandemisinin etkilerinin kontrol altına alınmasına yönelik olarak iç ve dış hat uçuşlarına getirilen kısıtlamalar uçuş sayılarına doğrudan etki etti. 2020 yılında iç hat uçuş trafiği 2011 yılı seviyelerine geriledi ve 575.262 oldu. 2020 yılında dış hat uçak trafiği ise son 10 yılda benzeri görülmeyen bir seviyeye geriledi ve 855.833 oldu. Türkiye'nin dış ticaretinde 2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki zaman zarfında özellikle ithalat taşımalarında havayolu taşımacılığı payını artırdı. Havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı 2010 yılındaki payı %6,84'tü. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı değer bazında en yüksek paya 2012 yılında %14,40 ile sahip oldu. 2019 yılında havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı %8,28 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise %7,55 oldu. 2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde oldukça düşük bir orana sahiptir. İhracat taşımalarında havayolunun ihracatta ağırlık bazındaki payı 2013, 2014 ve 2015 yıllarında %1 oranının üzerine çıktı. 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının payı incelenen 10 yıllık dönem içerisinde en düşük orana sahip oldu ve payı %0,35'e geriledi.

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filosunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü mevcuttur. 2010 yılında toplam sayısı 899 olan kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin sayısı 2019'da yaklaşık %34 azaldı ve 589 oldu. DWT bazında ise azalış yaklaşık %25 oldu ve 2010 yılında 8.645.351 DWT olan kapasite 2019 yılında 6.506.656 DWT oldu. 2010 yılında Türkiye limanlarında elleçlenen TEU 5.743.455 iken 2019 yılında yaklaşık %102 artış gösterdi ve 11.591.838 oldu. Aynı dönem içerisinde ton bazında aynı oranda büyüme gerçekleşmedi; 2010 yılında Türkiye limanlarında 348.635.867 ton yük elleçlenirken 2019 yılında 2010 yılına kıyasla yaklaşık %39 artış oldu ve 484.168.412 ton yük elleçlendi. Yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonu sayıları 2012 ve 2019 yılları hariç olmak üzere Avrupa yönünde doğrusal olarak artmaktadır. Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonlarının toplam sayısı 2010 ve 2019 yılları arasında sadece %40 arttı. Türkiye'nin 2010 ve 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri 2019 yılına kadar %60'larda seyretti; 2014 ve 2015 yıllarında payı %69'a kadar yükseldi. Ancak 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda on yıllık dönem içerisinde ilk kez payı %60'ın altına indi ve %58,10 oldu.

Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu taşımacılığı incelenen dönemde payını 2015-2018 yılları arasında sürekli artırdı ve 2018 yılında ihracat taşımalarında değer bazında payı incelenen dönemin en yüksek oranı olan %63,31'e kadar yükseldi. İthalatta olduğu gibi ihracatta da denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %60'ın altında kaldı ve %59,86 olarak gerçekleşti.

2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık %95'tir. Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2010 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki

payı oranı %74,01 iken 2019 yılı sonunda payı %81,09 oldu. 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaştı ve %82,84 oldu. Koronavirüs pandemisi sürecinde denizyolu taşımacılığı 2019 yılı sonuna kıyasla hem ithalatta hem de ihracatta ağırlık bazında payını artırdı.

Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü

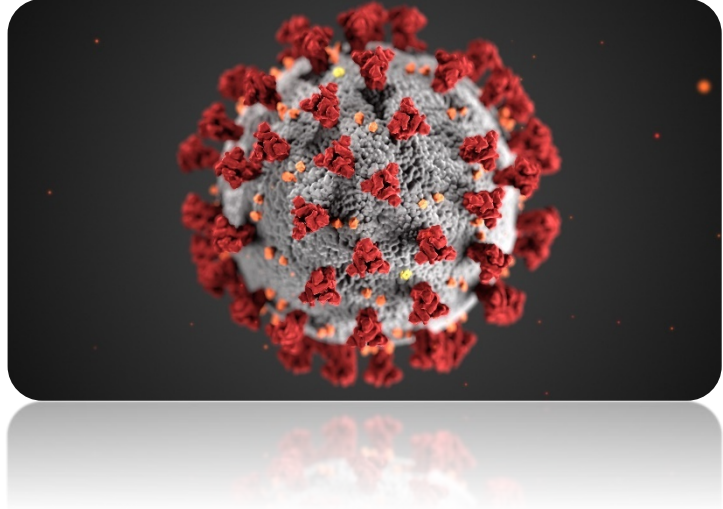


Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü

Koronavirüs Pandemisi:

2020 yılına damgasını vuran koronavirüs pandemisinin olumsuz etkilerinin hissedildiği sektörlerin başında küresel lojistik sektörü geliyor. COVID-19 virüsünün fiziksel temas ile yayılması sebebiyle ülkelerin kendi vatandaşlarını korumak amacıyla aldıkları tedbirlerden ilki sınırlarını araç ve insan geçişlerine kapatmak veya bu geçişler için sınırlandırmak oldu. 2020 yılının Mart ayı sonrası virüsün etkilerinin Avrupa’da da hissedilmeye başlaması, yılbaşı sonrası Çin’de alınan önlemler ile birlikte uluslararası ticaretin büyük ölçüde yavaşlaması ile sonuçlandı. Fortune Global 500 şirketinin 200 tanesinin pandeminin kaynağı olan Wuhan’da bulunması, burada alınan önlemlerin 2020 yılının başında küresel ticaret üzerindeki etkilerinin anlaşılmasına yönelik ipucu verebilecektir¹.

Pandeminin Çin’i etkisi altına aldığı dönemde Çin’de üretimin neredeyse durduğu bilinmektedir. Çin’in sanayi üretimi için gerekli hammaddelerin önemli bir alıcısı ve küresel tedarik zincirinde üretici olarak önemli rolü sebebiyle Çin’deki üretim faaliyetlerinin durdurulması ve yavaşlatılması Çin odaklı küresel arz-talep dengesi



üzerinde daha önce benzeri görülmemiş bir baskı yarattı. Çin’in sadece bir üretim merkezi olarak ele alınması pandeminin uluslararası ticarete olan etkilerini anlamakta eksik kalacaktır; Çin’in dünyanın en kalabalık ülkesi olması sebebiyle önemli bir pazar olduğu gerçeği de göz önüne alınmalıdır. Önce Çin ve daha sonra tüm dünyada alınan önlemler, kısıtlamalar ve karantina uygulamaları küresel sağlık krizinin bir ekonomik krize dönüşmesine sebebiyet verirken analizler koronavirüs pandemisinin ekonomik etkilerinin 1929 yılında ABD kaynaklı olarak başlayan Büyük Buhran’dan daha ileri seviyede olacağını ileriye sürdü².

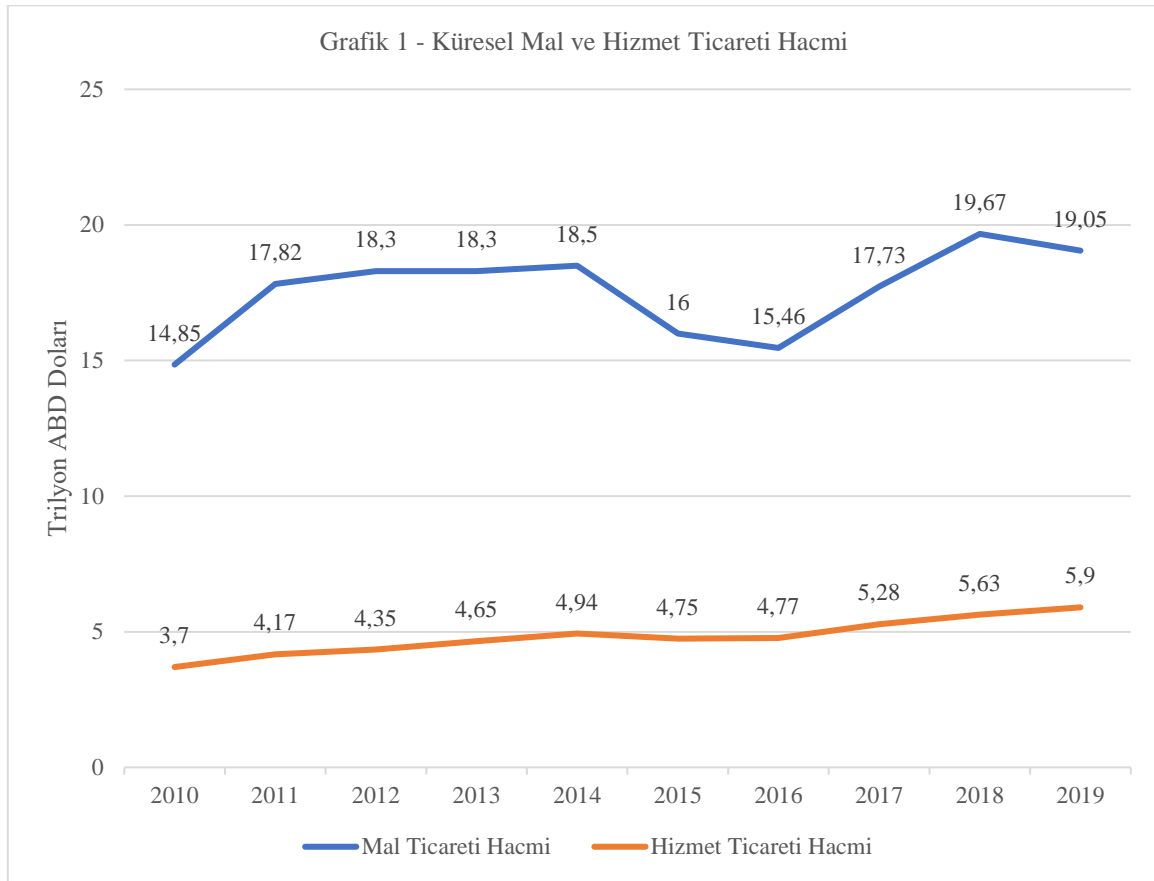
Hammadde tedariki konusunda dünya ekonomilerinin daha önce nispeten sorunsuz işleyen küresel tedarik zinciri sayesinde ithal girdi ihtiyaçları ile hedef pazarlarının talepleri

¹ Deloitte, *COVID-19 Managing supply chain risk and disruption*. S. 2.

² Gita Gopinath, *The Great Lockdown: Worst Economic Downturn Since the Great Depression*.

öngörülebilir ve planlanabilir iken, koronavirüs pandemisinin getirmiş olduğu belirsizlik tedarik zincirinin üreticiler, dağıtıcılar, alıcılar, lojistik hizmet sağlayıcılar, depocular vb. gibi unsurlarını geciken sevkiyatlar, artış gösteren lojistik maliyetler ve finansal mutabakatlardaki gecikmeler sebebiyle öngörülmesi ve planlanması zor bir süreç ile karşı karşıya bıraktı. Bu bakımdan gerek sanayileşmiş ve gelişmiş ülkeler gerekse gelişmekte olan ve ekonomileri hizmet sektörü gelirlerine bağlı ülkeler koronavirüs pandemisinin getirdiği olumsuzluklardan muaf kalmadı; gelişmiş ülkeler sanayileri için gerekli hammadde tedarikinde sorunlar yaşarken turizm ve benzeri hizmet sektörlerine bağlı gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri de bu gelirlerden mahrum kaldı.

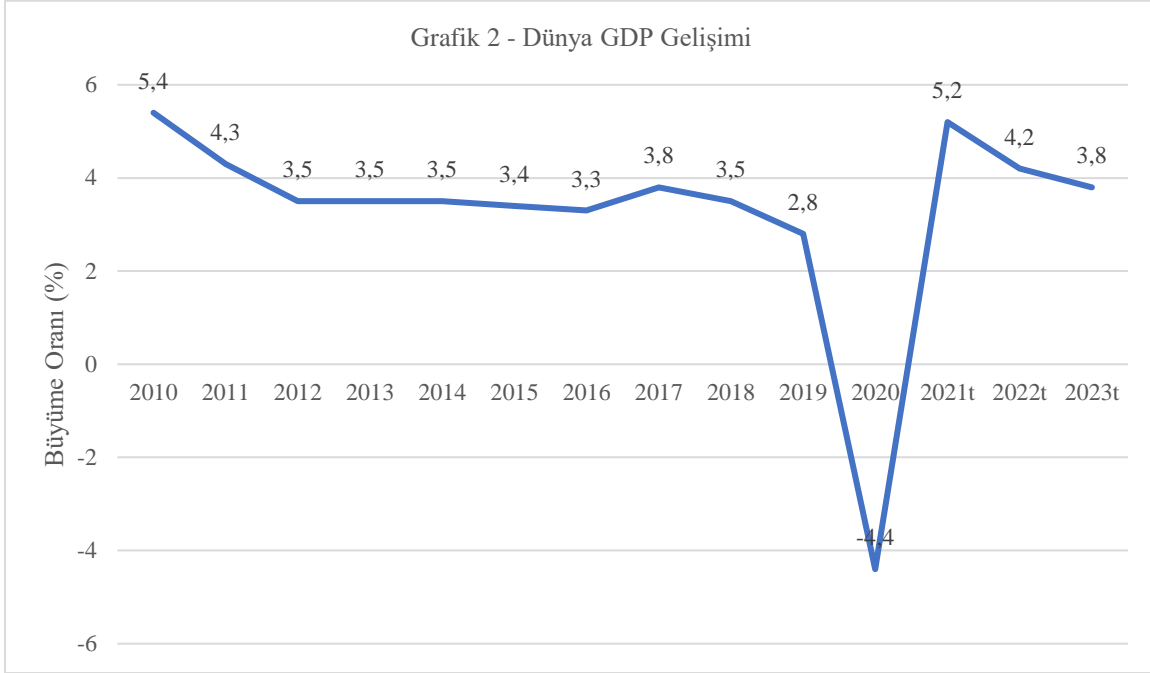
Küresel mal ticareti 2016 yılından itibaren artarda iki yıl büyüdü ancak 2019 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %3 küçüldü. Koronavirüs pandemisinin etkisi ile 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda bir önceki yıla kıyasla %11,9 oranında küçülme olduğu tahmin edilmektedir³.



Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü. World Trade Statistical Review (2011-2020).

³ UNCTAD, *Handbook of Statistics 2020*. S. 16.

Koronavirüs pandemisinin dünyanın ekonomik büyüme oranı üzerinde oldukça büyük etkisi oldu. 2020 yılında küresel GDP büyüme oranı %4,4 oranında negatif olarak gerçekleşti.



Kaynak: IMF. Real GDP Growth.

Koronavirüs pandemisinin Çin dışına yayılması ve giderek küresel bir sağlık krizine dönüşmesi ile ülkelerin aldıkları tedbirlerin başında ülkelere giriş ve ülkelerinden çıkış hareketlerini sınırlandırmak ve çoğu zaman tamamen durdurmak oldu. Ancak tedarik zincirinin aksaması ile sanayi hammaddeleri, sağlık/hijyen malzemeleri, gıda ve temel ihtiyaç maddelerinin tedarikinde ortaya çıkan veya ortaya çıkması muhtemel sorunların giderilmesi ve önlenmesi amacıyla ülkeler gerekli olmadıkça insan hareketliliğine izin vermezken tedarik zinciri faaliyetlerine kontrollü olarak izin verdiler ve hatta Avrupa Birliği'nde olduğu gibi sınır geçişlerinde önceliklendirdiler. Bu süreçte lojistik faaliyetlerin doğrudan insan hayatını tehdit eden küresel bir olgu ile mücadeledeki stratejik önemi ve rolü ortaya kondu.

Koronavirüs Pandemisi ve Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı: Tüm dünyadaki gelişmiş karayolu ağı, altyapısı ve taşımacılık sektörü koronavirüs pandemisinden etkilendi.

Koronavirüsün fiziksel temas yoluyla bulaşması sebebiyle ülkelerce alınan tedbirlerin başında sınır geçişlerini kapatmak ve sınırlandırmak oldu. Sürücülere getirilen karantina ve sağlık taramaları uygulamaları gibi kısıtlamalar sebebiyle



uluslararası yük taşımacılığında gecikmeler yaşandı, sınır kapılarında uzun kuyruklar oluştu. Ülkelerden transit geçecek araçlar için zorunlu konvoy uygulamaları da bu gecikmelere sebebiyet veren bir diğer unsur olarak öne çıktı.

Koronavirüs pandemisine yönelik alınan tedbirlerin uluslararası karayolu yük taşımacılığına etkilerini azaltmak için Avrupa Birliği “Yeşil Hat” (Green Lanes) uygulamasını yürürlüğe aldı.

Yeşil Hat uygulamasına göre;

- AB’nin tüm iç sınırları yük geçişleri için açık tutulacak,
- Yeşil Hatlarda taşımacılık ile görevli personelin kontrolleri ve sağlık taramaları 15 dakikayı geçmeyecek,
- Karayolunda hafta sonları, tatiller ve geceleri uygulanan sürüş yasakları sona erdirilecek,
- Yeşil Hat geçişlerinde prosedürler minimize edilecektir⁴.

Koronavirüs pandemisinin olumsuz etkilerinin en aza indirilmesini sağlamak amacıyla karayolunda seyreden araçların ağırlık limitlerine istisnalar getirildi. Karayolu yük taşımacılığında kullanılan birtakım lisanslar, sertifikalar, izinler ve araç muayeneleri için de süre uzatımı yapıldı. Sürüş ve dinlenme sürelerine getirilen istisnalar ile karayolu yük taşımacılığının devamlılığının sağlanması amaçlandı.

⁴ Avrupa Birliği Resmi Gazetesi, L143/2.

Kuzey Amerika’da karayolu taşımacılığı faaliyetlerinin günlük ihtiyaçların karşılanmasındaki önemi göz önüne alınarak Kanada, ABD ve Meksika hükümetleri ticari araçlar ile temel ihtiyaçların karşılanmasında kullanılan diğer araçların sınır geçişlerine yönelik sınır prosedürlerinde iş birliğine gittiler. Çin’de yol ücretleri kaldırıldı, araç muayeneleri ertelendi. Belarus AB benzeri bir yeşil hat uygulaması ile yüklerin gümrük işlemlerini ve transit işlemlerini hızlandırdı. Azerbaycan İran ile uyguladığı “transit yeşil hat” ile İran’ın Rusya ve tüm dünya ile olan bağlantısını devam ettirmesini sağladı⁵.



Tedarik zincirinin devamlılığının sağlanması için hükümetler tarafından alınan önlemler özellikle temel ihtiyaçların karşılanması konusunda karayolu yük taşımacılığının gerekliliğini ortaya koyarken sektörün içerisinde geçtiği darboğazın ekonomik yansımalarına yönelik yapılan değerlendirmeler oldukça çarpıcıdır. International Road Union (IRU) tarafından açıklanan tahminlere göre karayolu yük taşımacılığı firmalarının gelirleri 2020 yılında 679 milyar ABD Doları azalacak; bu tutar 2019 yılına kıyasla gelirlerde %18 oranında azalmaya denk geliyor⁶. Avrupa’da gelir kaybının 125 milyar ABD Doları olacağı tahmin edilirken Suudi Arabistan’da 1 milyar ABD Doları, ABD’de 63 milyar ABD Doları, Çin’de ise 131 milyar ABD Doları gelir kaybı öngörülmektedir⁷.

⁵ IRU, *COVID-19: how some countries around the world are supporting road transport*.

⁶ IRU, *COVID-19 Impact on the Road Transport Industry Update: November 2020*, s. 4.

⁷ *Ibid.*, 5.

Koronavirüs Pandemisi ve Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı: Küresel ticaretin hacmen %80'den ve değer bazında %70'den fazlasının denizyolu ile taşındığı göz önüne alındığında denizyolu taşımacılığında koronavirüs pandemisi sebebiyle deneyimlenen olumsuzlukların etkisi daha iyi anlaşılabilir. Uluslararası denizyolu taşımacılığında meydana gelen aksamlar ve sorunlar denizyolu bağlantılı diğer taşımacılık operasyonları ve dolayısıyla tüm dünyadaki ticari faaliyetleri etkileyebilmektedir. Hammadde taşımalarının büyük oranda denizyolu ile gerçekleştirilmesi, küresel ticaret ve üretim faaliyetleri açısından denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır.



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

ayında International Transport Workers' Association tarafından 300.000 denizcinin gemilerinde mahsur kaldığının açıklanması ise koronavirüs pandemisinin lojistik sektörü üzerindeki etkilerinin insani boyutunu gözler önüne serer nitelikteydi⁸. Alınan sağlık tedbirleri ve uçuş yasakları dolayısıyla Mart ve Ağustos ayları arasında gemilerdeki mürettebat değişiminin sadece %25'inin gerçekleştirilebildiği tahmin edilmektedir⁹.

Dünyanın en büyük ihracatçısı konumundaki Çin'in üretim kapasitesindeki düşüş sebebiyle ihracat hacmindeki azalmanın küresel yankıları oldu. Dünyadaki en yoğun 10 limandan 7'sinin Çin'de bulunması Çin'in gerek küresel ticaretteki ve gerekse küresel tedarik zincirindeki önemli konumunun işaretçisidir.

⁸ International Transport Workers' Association, *300,000 Seafarers Trapped at Sea: Mounting crew change crisis demands faster action from governments*.

⁹ International Chamber of Shipping, *Annual Review 2020*. s. 9.

Tablo 1 - Dünyanın İlk 10 Limanı

Sıralama	Liman	2018 Yılı Hacmi (Milyon TEU)
1	Shanghai, Çin	42.01
2	Singapur	36.60
3	Shenzhen, Çin	27.74
4	Ningbo-Zhoushan, Çin	26.35
5	Guangzhou, Çin	21.87
6	Busan, Güney Kore	21.66
7	Hong Kong, SAR, Çin	19.60
8	Qingdao, Çin	18.26
9	Tianjin, Çin	16.00
10	Jebel Ali, BAE	14.95

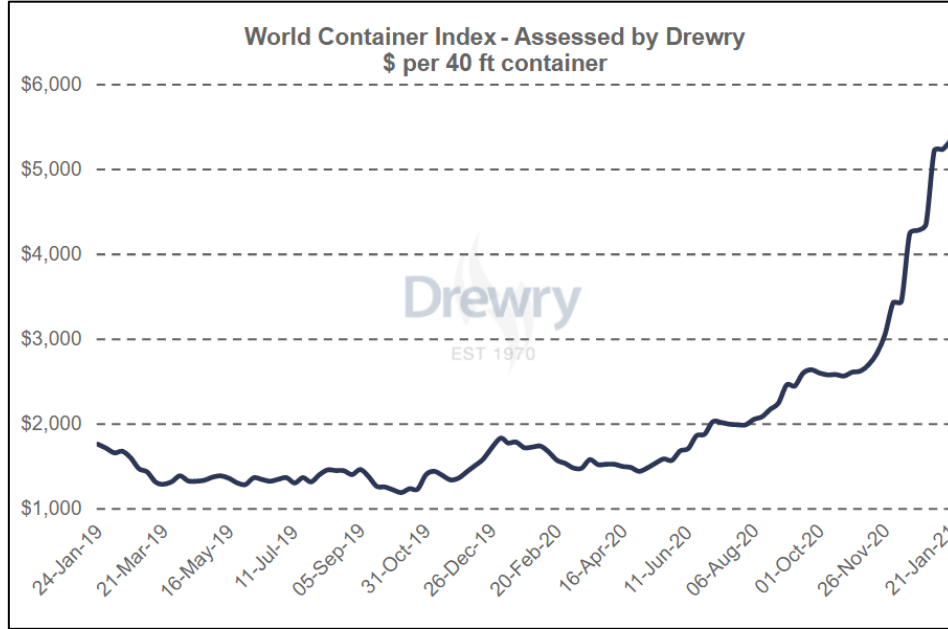
Kaynak: World Shipping Council. *Top 50 World Container Ports*.

Çin'in ihracatındaki daralma sebebiyle armatörler tarafından azaltılan sefer sayıları ise dünyanın diğer bölgelerindeki ihracatçıların konteyner taleplerinin karşılanamamasına sebebiyet veren önemli bir unsur oldu. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 2020 yılı itibarı ile yürürlüğe aldığı düşük sülfürlü yakıt uygulaması denizyolu navlunlarını artırırken boş konteyner sorunu da navlun artışındaki bir diğer faktör olarak ortaya çıktı. Yük gemilerinin uğrak iptalleri sebebiyle limanlarda biriken yükler hem kapasite hem de demuraj ücretleri sorunlarını gündeme getirdi. Limanlara indirilemeyen yüklerin hinterlandlara taşımalarının gerçekleştirilememesi sebebiyle yüklerde gecikmeler meydana geldi. 2008 küresel krizindekine benzer bir şekilde denizyolunda %10 oranında hacim kaybının gerçekleşmesi halinde 2020 yılı için toplam hacim kaybının 17 milyon TEU olacağı tahmin edildi¹⁰.

¹⁰ Kim Link-Willis, *Coronavirus could deliver 17 million-TEU blow to container shipping*.

Drewry tarafından hazırlanan Küresel Konteyner Endeksi (Global Container Index) verilerine göre 40'lık konteynerin spot navlun fiyatlaması 21 Ocak'ta ortalama 5,340.30 ABD Doları'na kadar yükseldi. Bu fiyatlamaya bir yıl öncesine kıyasla % 198 oranında artışa denk gelmektedir¹¹.

Grafik 3 - Drewry Dünya Konteyner Endeksi (40'lık Konteyner için Fiyatlamaya)



Kaynak: Drewry

Yeni kısıtlamaların uygulamaya alınmaya başlaması ile denizyolu navlunlarında düşüş gerçekleşmesi öngörülememekle beraber armatörlerin 2021 yılı Ocak ayı için Çin'den Kuzey Avrupa'ya 40'lık HC konteyner için 10.000 ABD Doları spot fiyat teklifi verdikleri bilinmektedir¹².

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

¹¹ Drewry, *World Container Index: detailed assessment*.

¹² Mike Wackett, *Asia-North Europe rates pass \$10,000 – wait till it's our turn, say forwarders*.

personeli ise seferlerini konaklama yapmadan veya karantina otellerinde konaklayarak gerçekleştirebildi.

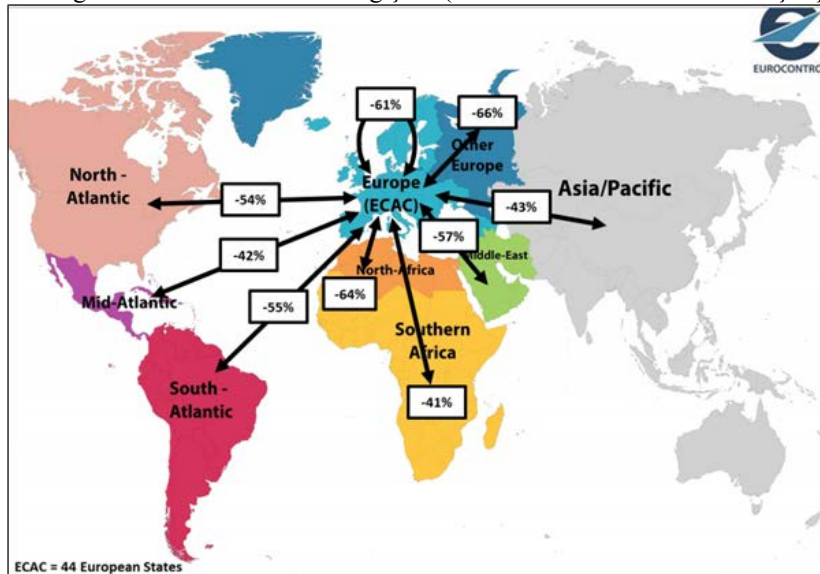
Bu dönemde havacılık literatürüne “passenger” ve “freighter” kelimelerinden türetilen “preighter” terimi kazandırıldı¹³. Yolcu uçuşlarına getirilen kısıtlama ve yasaklar sebebiyle uçakların yolcu bölümleri de kargo için kullanılır hale getirildi ve böylelikle daralan kapasiteye olan talep yolcu uçaklarının kargo taşımacılığı için kullanımı ile karşılanmaya çalışıldı. Yolcu uçaklarının koltukları sökülerek kargo taşımaya uygun hale dönüştürülürken kargoların yolcu koltuklarına yerleştirilerek taşındığı da görüldü.



Eurocontrol verilerine göre Avrupa

Sivil Havacılık Konferansı üyesi ülkelerin kendi aralarında ve dünyanın diğer bölgeleri ile Aralık ayının başında gerçekleştirdikleri uçuşlar bir önceki yılın aynı dönemi ile kıyaslandığında Asya-Pasifik ve Güney Afrika Bölgeleri harici yarıdan fazla trafik kaybı yaşandı.

Harita 1 - Bölgeler Arası Trafik Oranı Değişimi (18.12.2019 ve 16.12.2020 Karşılaştırması)

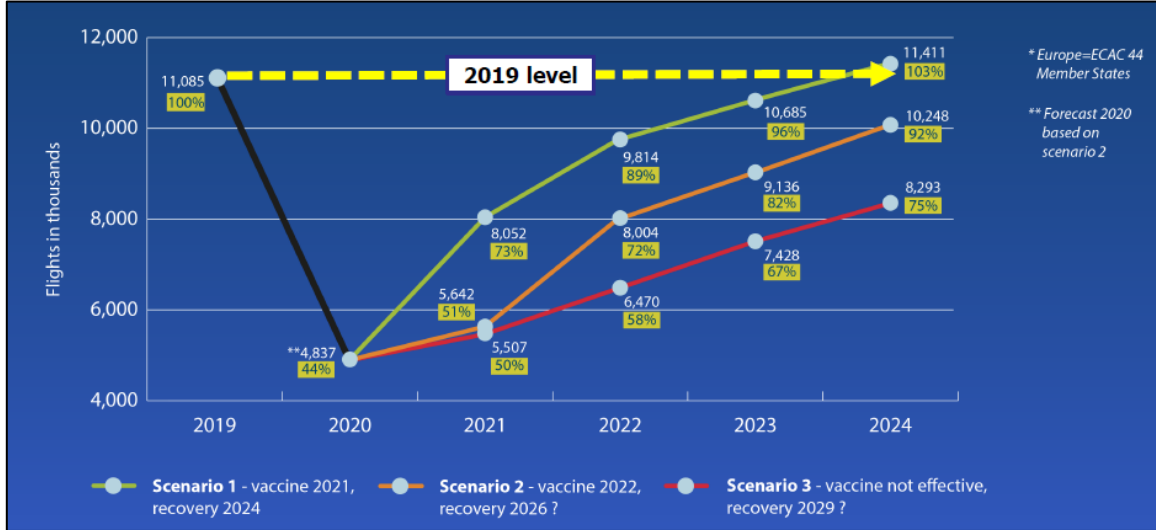


Kaynak: EUROCONTROL: COVID19 Impact on European Air Traffic: EUROCONTROL Comprehensive Assessment.

¹³ Alex McWhirter, Lufthansa coins "preighter" term for passenger-cargo flights.

Avrupa çapında uçuş frekansının 5 yıllık gelişimi üç farklı senaryo kapsamında incelendiğinde en iyimser senaryo ile 2019 yılı seviyelerine dönüşün 2024 yılında gerçekleşmesi beklenmektedir. Koronavirüs aşısının etkili olmaması, yani salgının etkinliğini sürdürmesi halinde uçuş frekansının 2029 yılında tekrar 2019 yılı seviyelerine geleceği öngörülmektedir¹⁴.

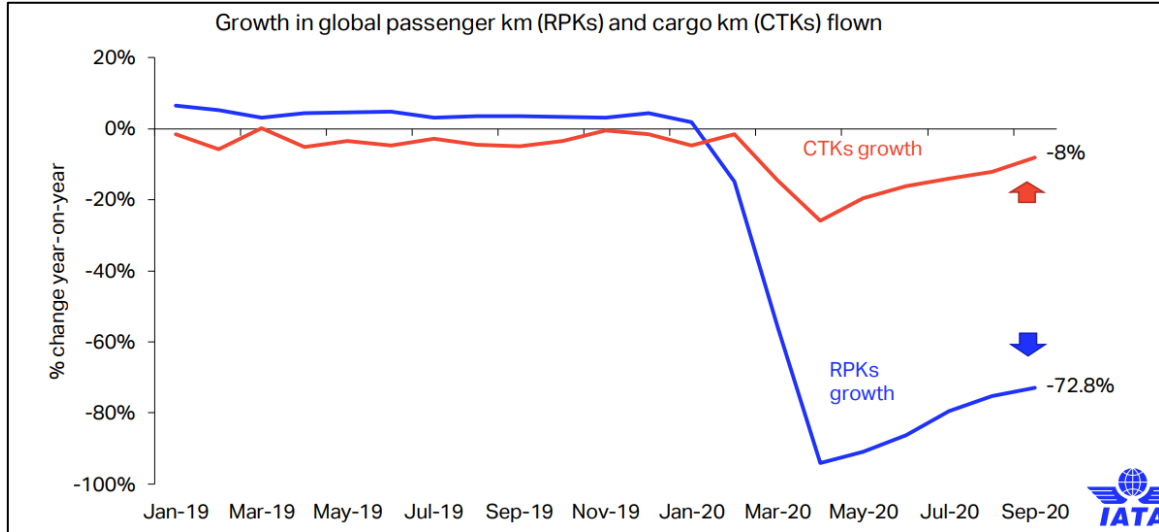
Grafik 4 - EUROCONTROL – 5 Yıllık Tahmin Tablosu



Kaynak: Eurocontrol

Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) verilerine göre havayolu şirketlerinin giderlerini yaklaşık %46 oranında azaltmış olmalarına karşın 2020 yılındaki kayıpları 118 milyar ABD Doları, 2019 yılına kıyasla talepteki düşüş oranı ise %61'dir. 2021 yılındaki kaybın 38.7 milyar ABD Dolar olması tahmin edilmektedir¹⁵.

Grafik 5 - Yolcu/Kilometre Geliri ve Kargo/Posta Ton/Kilometre

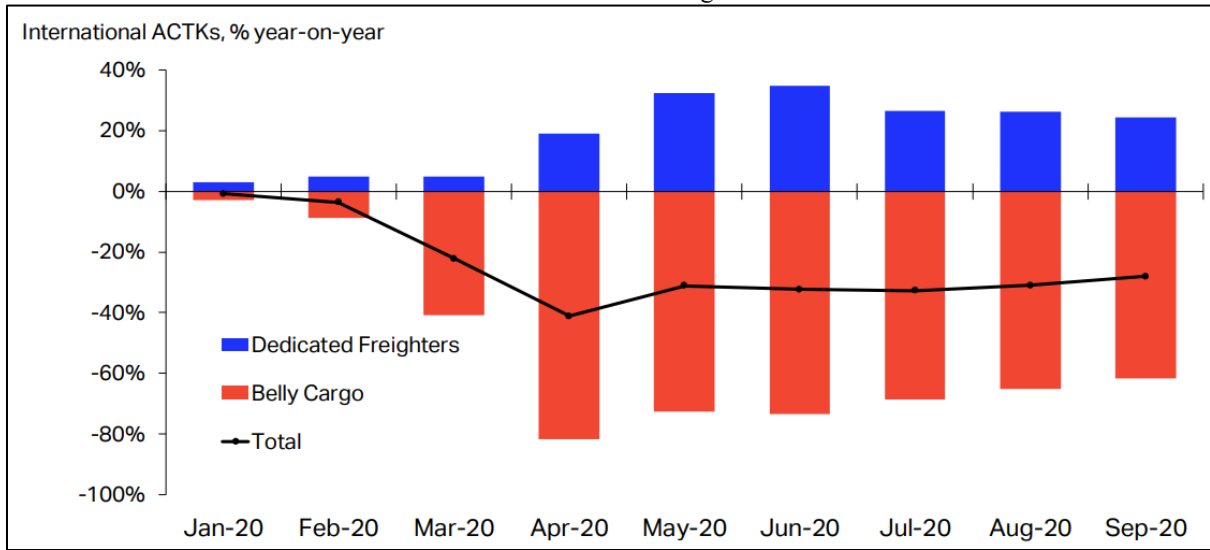


¹⁴ EUROCONTROL, Five-Year Forecast 2020-2024. European Flight Movements and Service Units Three Scenarios for Recovery from COVID-19.

¹⁵ IATA, Deep Losses Continue Into 2021.

Yolcu taşımacılığında Ocak ayında yaşanan düşüğe kıyasla yük taşımacılığında yaşanan düşüşün daha az olduğu ve havayolu yük taşımacılığındaki toparlanmanın daha hızlı olduğu görülmektedir¹⁶. Yolcu taşımacılığının bir önceki yıla kıyasla düşüşünde ve toparlanma hızının yavaş oluşunda koronavirus pandemisinin devam etmesinin etkili olduğu söylenebilir. Kargo taşımacılığı özellikle 2020 yılının ilkbahar aylarında önemli ölçüde düşüş göstermiş olsa da pandemi süresince kargo uçaklarının faaliyetlerini sürdürmelerini yolcu taşımacılığına kıyasla yük taşımacılığının salgından daha az etkilendiği yönünde yorumlamak mümkündür.

Grafik 6 - Mevcut Uluslararası Kargo/Ton Kilometre



Kaynak: IATA. *Air Cargo Market Analysis, October 2020*.

Yolcu uçağı filosunun kargo kapasitesinin kullanılmaması ise toplam havayolu kargo kapasitesi üzerinde baskı oluşturmaktadır. Özellikle Nisan ayında kargo uçağı kapasitesinde artış olduğu gözlemlenirken aynı dönemde yolcu uçağı kargo kapasitesi de tedbirler kapsamında yürürlüğe alınan uçuş yasakları sebebiyle düşüş gösterdi. Kargo uçağı kapasitesindeki artış ise yolcu uçaklarının kargo kapasitesi kaybını telafi etmeye yetmedi¹⁷.

¹⁶ Brian Pearce, *Air travel slows in September, but cargo speeding up*.

¹⁷ IATA, *Air Cargo Market Analysis, October 2020*. s. 2.

Koronavirüs Pandemisi ve Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı: Karantina ve hareketliliğin kısıtlandığı dönemde demiryolu yük taşımacılığı hizmetlerinin büyük oranda devam ettirildiği görülmektedir. Karayolunda yük taşımacılığında sürücülere uygulanan kısıtlamalar ve sürücü arzının talebi karşılamakta eksik kalması gibi sebeplerle karayolu yüklerinin bir kısmı demiryoluna aktarıldı. 2020 yılının ilk çeyreğinde Çin ve Avrupa arasında hizmet veren yük treni sayısı %15 artarak 1,941'e, taşınması yapılan konteyner sayısı ise %18 artarak 174,000'e yükseldi¹⁸. Azalan yolcu treni frekansları mevcut demiryolu altyapısının yük taşımacılığı için daha verimli kullanılması ile sonuçlandı. Hava ve denizyolunda artış gösteren navlun fiyatları ve transit süre sebebiyle demiryolu yük taşımacılığı koronavirüs pandemisi sebebiyle rekabetçi gücünü artırdı. Hatta demiryolu yük taşımacılığı tüm diğer taşıma türlerine getirilen kısıtlamalardan görece muaf kaldığı için uluslararası yük taşımacılığının kesintiye uğramadan devam ettirilebildiği bir taşıma türü olarak öne çıktı¹⁹. Bulgaristan, Ukrayna, Kazakistan, Romanya, Hindistan ve Slovenya gibi ülkelerde demiryolu yolcu taşımacılığı tamamen durdurulurken demiryolu yük taşımacılığına herhangi bir kısıtlama getirilmedi²⁰.



Uluslararası yolcu taşımacılığı kısıtlamalar sebebiyle %100 oranına kadar hacim kaybı yaşarken yük taşımacılığındaki hacim kaybı %10-15 ile sınırlı kaldı²¹. Uluslararası Demiryolu Birliği tarafından yapılan tahminlere göre kötümser senaryoda demiryolu yük taşımacılığının 2020 yılındaki gelir kaybı yaklaşık 26 milyar ABD Doları, 2021 yılı gelir kaybı ise 19 milyar ABD Doları olacak²². İyimser senaryoda ise 2020 yılı gelir kaybı 19 milyar ABD Doları, 2021 yılı gelir kaybı ise yaklaşık 6 milyar ABD Doları olarak gerçekleşecek²³.

¹⁸ Sandeep Ran Jain, *COVID-19 Pandemic: International Freight Trains Lead The Way Into Future*.

¹⁹ UIC, *RAILsilence: How the rail sector fought Covid-19 during lockdowns*. S. 30.

²⁰ *Ibid.*, S. 8.

²¹ UIC, *Management of COVID-19: First estimation of the global economic impact of Covid-19 on Rail Transport*. S. 6.

²² *Ibid.*, 19.

²³ *Ibid.*, 23.

COVID-19 Aşısı Lojistiği

2020 yılının son çeyreğinde dünyanın çeşitli ülkelerinin COVID-19 aşısına yönelik çalışmalarının olumlu sonuçlanması ile birlikte gündeme gelen konulardan bir tanesi aşının lojistiği konusu oldu. Virüsün kişisel ve toplumsal sağlığa etkilerinin azaltılması ve nihai olarak yok edilebilmesi ile siyasi, sosyal ve ekonomik hayatın virüs öncesi düzenine dönebilmesi amacıyla virüse karşı etkin bir aşının dünyadaki tüm ülkelerin vatandaşlarına ulaştırılabilmesi önem taşıyor. Bu süreçte aşının üretim merkezlerinden uygun koşullar altında depolama ve dağıtım merkezlerine getirilerek sağlık merkezlerine ulaştırılmasında lojistik hizmet sağlayıcılarına önemli bir görev ve sorumluluk düşüyor. Tüm dünya çapındaki 10 milyar doz aşının lojistik hareketi İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra en büyük lojistik projesi olarak tanımlanıyor²⁴.



Aşığı kendi üretebilecek ülkeler için dağıtım ve aşığı erişim sorunu, aşığı erişimi kısıtlı olacak ülkelerin aşığı dağıtım ve aşığı erişim sorunu ile farklılık gösteriyor. Dünya çapındaki 92 alt ve orta gelir grubu ülkeye aşı taşımalarının maliyeti 70 milyon ABD Doları olarak tahmin edilmekte olup hava kargo kapasitesinin söz konusu 92 ülkenin nüfusunun yüzde 20'sini kapsadığı belirtilmektedir²⁵.

Havayolu taşımacılığı aşıların kısa süre içerisinde uzun mesafeler arası taşınmasında kilit rol oynayacak. IATA da havayolu taşımacılığı sektörüne yönelik yaptığı bilgilendirmede bu önemli role dikkat çekerek sektörün hazır olması gereken hususları bildirdi²⁶;

- COVID-19 aşısının güvenli taşınması önceden yapılmış planlarla mümkün olacaktır.
- Devletlerin lojistik zincirinde kolaylaştırıcı iş birlikleri oluşturulmasında öncü olması gerekmektedir.

²⁴ Dan Reed, *Now Comes The Other Big Challenge With Coronavirus Vaccines: Delivering 10 Billion Doses Quickly*.

²⁵ UNICEF, *UNICEF outlining plans to transport up to 850 tonnes of COVID-19 vaccines per month on behalf of COVAX, in 'mammoth and historic' logistics*.

²⁶ IATA, *The Time to Prepare for COVID-19 Vaccine Transport is Now*.

- Aşı taşımalarının başarısı ısı kontrollü tesislerin ve ekipmanların en üst düzeyde kullanımına bağlıdır.
- Zaman ve ısı duyarlı aşılardan taşınmasında eğitimli personel gerekmektedir.
- Taşıma sırasında aşının bozulmaması için güçlü takip ve izleme sistemleri gerekmektedir.
- Aşıların hırsızlık ve tahrifat sebebiyle güvenliğinin sağlanması şarttır.
- Sınır geçişi süreçleri kolaylaştırılarak aşı taşımalarına öncelik verilmeli, aşı taşıması yapan uçuş ekibi karantina uygulamalarından muaf tutulmalıdır.

Havacılık sektörünün hızlı, ısı kontrollü ve güvenli olarak gerçekleştirilmesinde havacılık sektörünün oynayacağı önemli rolün yanı sıra üretim merkezlerinden havalimanı depolarına, varış noktasından dağıtım depolarına ve aşının uygulanacağı merkeze kadar tüm tedarik zincirinin doğru işletilmesi ve tedarik zincirinde görev alan personelin eğitimi, doğru ekipmanın mevcudiyeti ve yasal prosedürlerin aşının taşımacılık ve depolama süreçlerini destekleyici nitelikte işletilmesi gerekmektedir. FIATA bu bağlamda küresel koordinasyonun önemini vurgulamaktadır²⁷.

E-Ticaret ve Koronavirüs Pandemisi

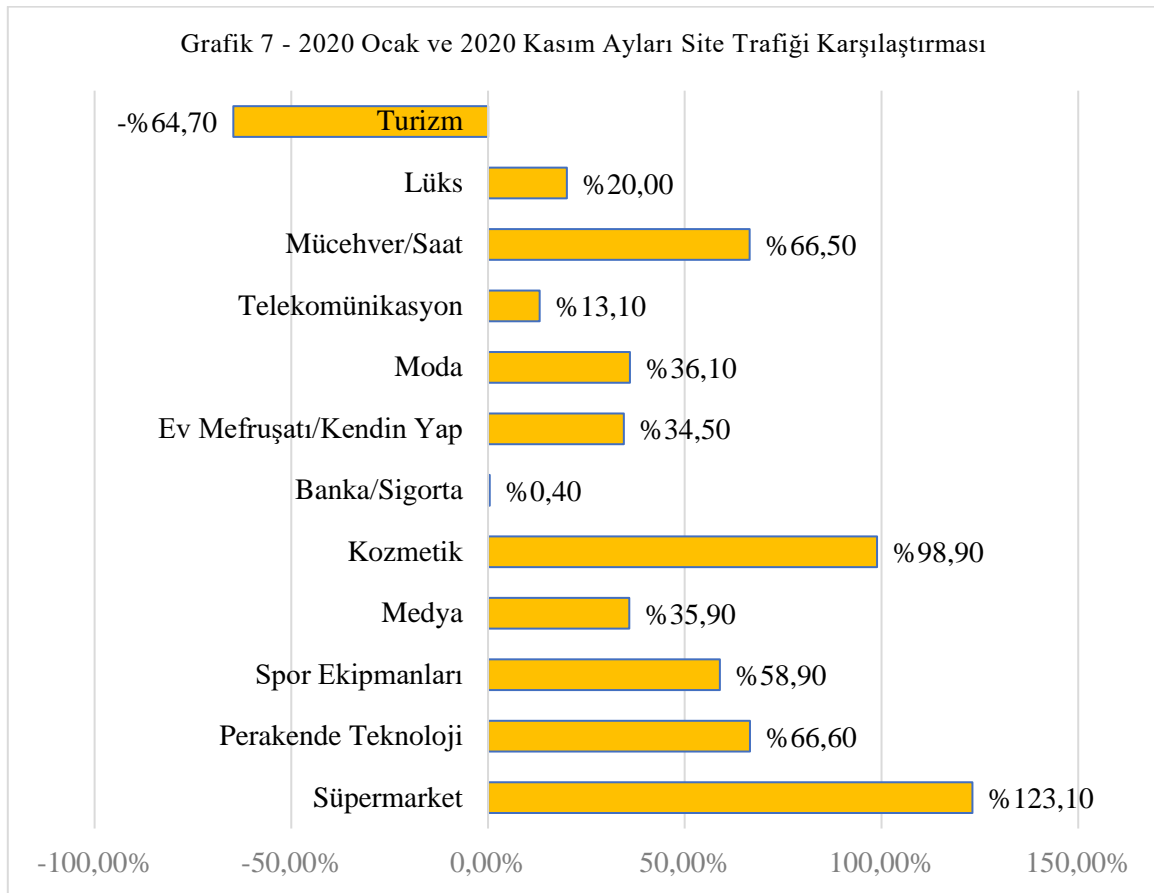
Koronavirüs pandemisine yönelik alınan karantina ve sokağa çıkma yasakları gibi önlemler ile birlikte virüsten korunma amacıyla kalabalık ve kapalı alanlardan kaçınan tüketiciler pandemi öncesi alışveriş merkezleri, marketler ve perakende mağazalarına fiziki olarak giderek karşıladıkları ihtiyaçlarını e-ticaret altyapısı kullanarak gidermeyi tercih ettiler. İnsanların evlerine kapanması ve evden çalışma düzenine geçiş de bu süreci tetikleyen diğer unsurlar arasında yer alıyor. Bu durum da tüm dünyada e-ticaretin hacminde



²⁷ FIATA, *FIATA considerations on the effective delivery of the COVID-19 vaccines*.

büyümeye sebep oldu. Hazır giyim, elektronik eşya, kişisel bakım, kozmetik vb. sektörlerin yanı sıra koronavirüs pandemisi ile birlikte gıda sektörü de e-ticaret pazarında kendine yer edinmeye başladı. Bu dönemde e-ticaret pazarındaki diğer bir önemli değişim de lüks ürünlerin yerini günlük ihtiyaçlara bırakması oldu²⁸. Mayıs ayının sonunda Kuzey Amerika’da çevrimiçi sipariş sayısı bir önceki yıla kıyasla iki katından fazla artarken Avrupa’da ise %50 oranında artış gösterdi²⁹.

2020 yılının Ocak ayı ile Kasım ayı karşılaştırıldığında sektörel bazda site trafiğinin süpermarket, perakende teknoloji ürünleri, kozmetik, spor malzemeleri gibi alanlarda artış gösterdiği görüldü³⁰.



Kaynak: Contentsquare.

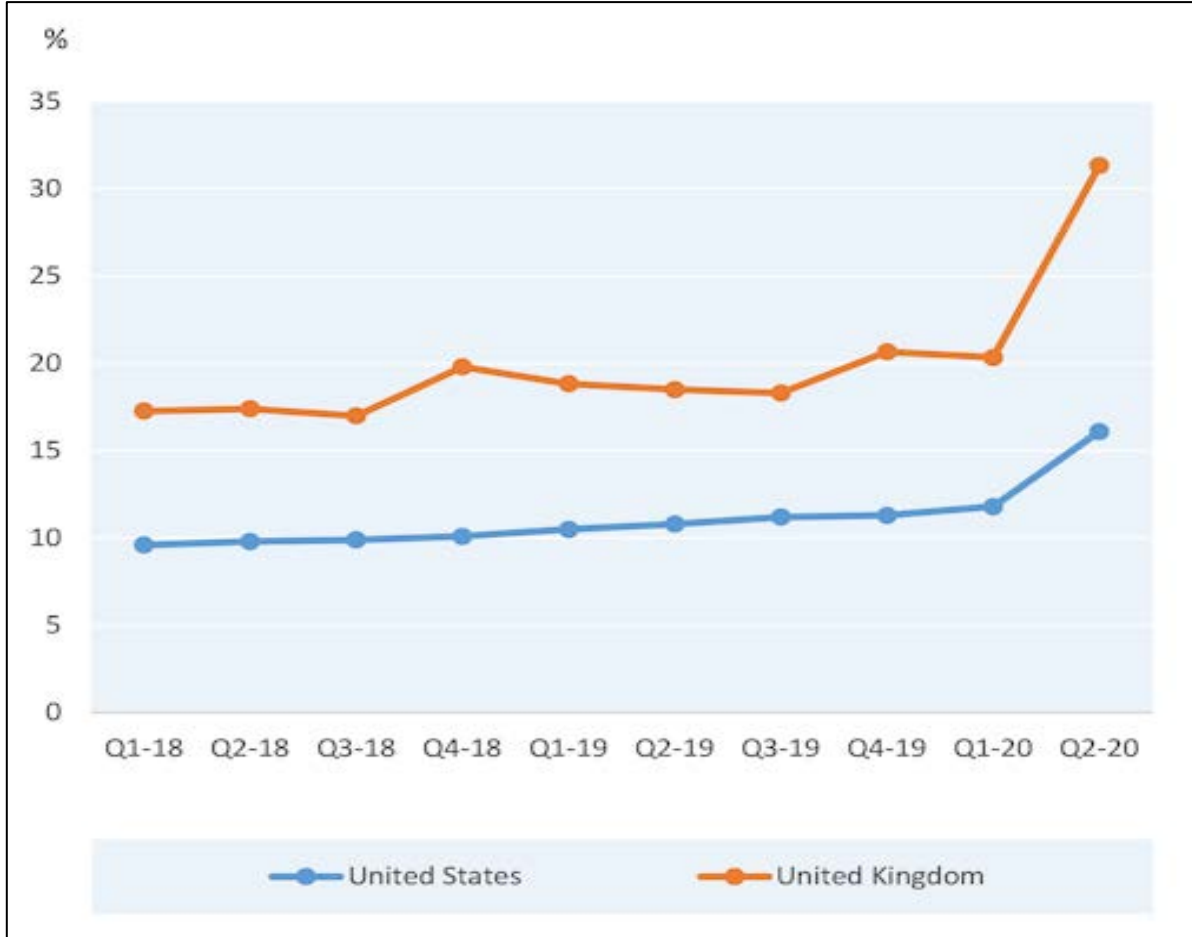
²⁸ OECD, *E-commerce in the time of COVID-19*.

²⁹ OECD, *Connecting Businesses and Consumers During COVID-19: Trade in Parcels*.

³⁰ Contentsquare, *The Digital Experience Benchmark Hub*.

OECD verileri Birleşik Krallık ve ABD’de perakende satışlarda e-ticaret payının özellikle koronavirüs pandemisinin etkilerinin küreselleştiği 2020 yılı başında yükselişe geçtiğini göstermektedir. 2019 yılının son çeyreğinde perakende satış içerisinde e-ticaretin payı ABD için yaklaşık %12, Birleşik Krallık için ise yaklaşık %21 iken 2020 yılının ikinci çeyreğinde bu oran ABD için yaklaşık %16, Birleşik Krallık için ise yaklaşık %32’ye yükseldi³¹.

Grafik 8 - ABD ve Birleşik Krallık’ta Perakende Satış İçerisinde E-Ticaret Payının Gelişimi



Kaynak: OECD.

³¹ OECD, *E-commerce in the time of COVID-19*.

Brexit ve Lojistik

47 yıllık üyeliğinden sonra 2016'da yapılan referandum ile Birleşik Krallık Avrupa Birliği'nden 31 Ocak 2020'de ayrıldı, 31 Aralık 2020 tarihinde ise geçiş süreci sona erdi. 2016'da yapılan referandum sonrası ayrılma süreci 1 Ocak 2021'de nihayete erdi. Lojistik hizmet sağlayıcılar için Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılması yeni gümrük süreçleri, ithalat ve ihracatta yeni ve farklı uygulamalar ve dokümantasyon anlamına gelmektedir. Brexit ile ortaya çıkan belirsizlik süreci lojistik sektöründe de yansımalarını buldu ve bu belirsizliklerin giderilmesi amacıyla dış ticaret ve lojistik firmaları ile gümrük idarelerine bilgilendirmeler yapılmaya başlandı.



Birleşik Krallık tarafından yayınlanan 1 Ocak 2021 Tarihinden İtibaren Büyük Britanya ve Avrupa Birliği Arasında Mal Nakliyesi:

Nakliyeciler Ve Ticari Sürücüler İçin Rehber'de sürücüler ve taşıyıcılar için belgeler, limanlardaki yeni kurallar, yeni sınır kontrol süreçleri ve gümrük belgelerine yer verildi³². İngiltere'nin Gümrük Birliği'ni terk edişi ile birlikte dış ticaret firmalarının, gümrük müşavirlerinin ve lojistik hizmet sağlayıcıların İngiltere ile ticaretin yeni kurallarını öğrenmesi gerekecek. Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü'nün 23 Aralık'ta yayınladığı rehber ile gümrük işlemleri, bağlayıcı tarife ve menşe bilgisi, özet beyan, transit vd. konulara yer verildi³³.

24 Aralık'ta AB ve Birleşik Krallık arasında Ticaret ve İş Birliği Anlaşması imzalanması konusunda mutabakata varıldığı açıklandı. Yapılan açıklamada 1 Ocak 2021 sonrası;

³² Gov.uk, 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren Büyük Britanya ve Avrupa Birliği arasında mal nakliyesi: nakliyeciler ve ticari sürücüler için rehber.

³³ Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü, Guidance Note: Withdrawal of the United Kingdom and EU Rules in the Field of Customs, Including Preferential Origin.

- AB ve Birleşik Krallık arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının sona ereceği,
- Anlaşmanın tüm ürünleri kapsayacak şekilde vergi ve kotaları kaldıracağı,
- Gümrük süreçlerinin basitleştirileceği,
- Taşımacılık alanında mevcut hacmin korunmasının sağlanacağı

belirtilmektedir³⁴.

Brexit sonrası AB ve Birleşik Krallık arasındaki ticaretin devamlılığı için 50.000 gümrük memuruna ihtiyaç olacağı, sunulacak yıllık beyanname sayısının 400 milyon ve bunun da maliyetinin 13 milyar Sterlin olacağı tahminler arasındaydı³⁵.

Avrupa Yeşil Mutabakatı

İklim değişikliğinin dünyadaki canlı hayatı ve ekolojik denge üzerindeki etkilerinin azaltılmasında ülkeler üstü politikalar geliştirilmektedir. Etkinlikleri ve amaçlanan sonuçları elde etmeye yönelik katkıları tartışılmakla beraber BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi, Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması gibi düzenlemeler ile iklim krizi küresel arenada ele alınmaktadır. Küresel iklim krizi bölgesel ekonomik ve siyasi örgütlenmelerin de gündemlerinde kendisine yer bulmakta ve bu örgütlenmelerin başında ise Avrupa Birliği gelmektedir.



Avrupa Komisyonu 2019 yılının sonunda açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile çevreye yönelik yeni planlarını dünya kamuoyu ile paylaştı. Mutabakat Avrupa Birliği'ndeki sanayi faaliyetleri başta olmak üzere kökten ve çevreci bir dönüşüm gerektirmekte olup bu kapsamda

³⁴ Avrupa Komisyonu, *EU-UK Trade and Cooperation Agreement: A new relationship, with big changes*.

³⁵ Joe Mayes, *U.K. Fund for Brexit Customs Agents Runs Dry Amid Border Chaos*.

2030'a kadar karbon emisyonununun 1990 seviyelerinin %55 oranında altına çekilmesi, 2050 yılında ise sıfır karbon emisyonu hedefi ile kıtanın karbon-nötr bir alan olması amaçlanmaktadır. Avrupa Birliği'nin planı yalnızca Avrupa kıtası ile sınırlı kalmamakta olup doğası gereği küresel bir sorun olan iklim değişikliğine yönelik atılacak adımlarda AB'nin ticari ortakları ve komşuları da bu planda öngörülen tedbirlerden doğrudan doğruya etkilenecektir.

2020 Eylül ayının ortasında Avrupa Komisyonu 2030 yılı hedeflerinin çeşitli sektörlerde olan yansımalarını ele alan raporunu paylaştı. Komisyon tarafından yayınlanan raporda ekonomik faaliyette bulunan tüm sektörlerde yönelik değerlendirmeler yapılmaktadır. Bu sektörlerden birisi de sera gazı emisyonunda önemli paya sahip taşımacılık ve lojistik sektörleridir. Farklı

taşıma türlerinin kombinasyonu, yakıt karışımındaki değişiklikler, sürdürülebilir taşımacılık türlerinin daha yaygın kullanımı, dijitalleşme ve teşvik mekanizmaları gibi araçlar ile karbon emisyonunda hedeflenen azaltıma ulaşılması sağlanacaktır³⁶.

Avrupa Komisyonu tarafından sunulan rapor taşımacılık ve lojistik sektörüne dair öne çıkan aşağıdaki önerileri içermektedir.

- Yenilenebilir enerji: Ulaştırma sektörünün 2030 yılına kadar elektrifikasyon, gelişmiş biyo-yakıtlar veya diğer sürdürülebilir alternatifler gibi yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımını yoluyla yenilenebilir enerji payını yaklaşık %24'e çıkarması gerekecektir.



³⁶ Avrupa Komisyonu, *Staff Working Document. Stepping up Europe's 2030 climate ambition: Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people.*

Yenilenebilir enerjilerin büyük ölçekli dağıtımını sağlamak için de altyapı ihtiyacı ortaya çıkacaktır.

- Havacılık ve denizcilik için sürdürülebilir alternatif yakıtlar: Uçakların, gemilerin ve bunların operasyonlarının verimliliğini iyileştirmek ve sürdürülebilir bir şekilde üretilen yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımını artırmak için her iki sektörün de bu konudaki çalışmalarının ölçeklerini büyütmesi gerekecektir.

- Karayolu için AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS): Şu anda Komisyon tarafından gündeme alınan ETS'nin genişletilmesi, muhtemelen karayolu taşımacılığı emisyonlarını kapsayacaktır. Komisyon, ETS'nin genişletilmesine ilişkin yasal teklifine karayolunu da dahil etmeye çalışacaktır. Ancak, Komisyon başkanlığının karayolu taşımacılığı sektörü için böyle bir önlemin uygun olup olmadığına dair şüphelerine yönelik göstergeler vardır.

- Havacılık ve denizcilik için AB ETS: Komisyon, AB'nin en azından ETS'de AB içi havacılık emisyonlarını düzenlemeye devam etmesi ve AB içi deniz taşımacılığını ETS'ye dahil etmesi gerektiğini belirtmektedir.

- Araçlar için CO2 emisyonu performans standartları: Komisyon, otomobiller ve kamyonetler için 2030 CO2 emisyonu performans standartlarını yeniden gözden geçirmeyi ve bu standartları güçlendirmeyi planlarken, 2022'de kamyonlar için 2030 standartlarının gözden geçirilmesi planlandığından kamyonlar şimdilik bu kapsam dahilinde değildir.

- Araçlarda içten yanmalı motorların aşamalı olarak kaldırılması: Komisyon, otomobillerdeki içten yanmalı motorların AB iç pazarına arzının durdurulmasının gerekeceği zamanı değerlendirecektir. Şimdilik bu plan sadece konvansiyonel arabalarla ilgili olsa da Komisyon kamyonların da bu açıdan değerlendirilmesi gerekeceğinden bahsetmektedir.

Komisyon tarafından mevzuat önerileri geliştirilerek AB emisyonların azaltılmasına yönelik hedefe hangi yollarla ulaşılabileceği tespit edilecektir. 2021 Haziran ayına kadar mevcut mevzuat gözden geçirilerek gereken değişiklikler yapılacaktır.

FMC Demuraj ve Detention Yorumlayıcı Kuralı



Armatörler ve liman işletmelerinin adaletli ve makul olmayan demuraj ve detention uygulamaları dolayısıyla ABD Federal Denizcilik Komisyonu (FMC) konuyu ilk olarak 2014 yılında gündemine aldı. Kuralın mevcut durumda sadece ABD için geçerli olmasına karşın tüm dünyada da işlerlik kazanmasına yönelik çalışmalar bulunmaktadır³⁷.

Demuraj ve detention her ne kadar bir teşvik sistemi olarak gerekli olsa da teşvik sisteminin amacına ulaşamayacağı koşullar altında bu uygulamalara başvurmak FMC tarafından makul bulunmamaktadır. Yükün çeşitli sebeplerle çekilemeyecek olması, boş konteynerin iadesinin mümkün olmaması, yükün çekilmesinin mümkün olduğuna dair ihbardaki olumsuzluklar ve konteynerdeki yükün muayenesi gibi koşullar altında yapılacak demuraj ve detention uygulaması ne konteynerin armatöre dönüşünü hızlandırabilecek ne de liman alanının verimli kullanımına yönelik teşvik unsuru olabilecektir. “Teşvik” amacının uygulanabilirliğinin ortadan kalkması ile birlikte demuraj ve detention ücretlerinin uygulanması makul olmaktan çıkmaktadır³⁸.

³⁷ FIATA tarafından hazırlanan *FMC Final Rule On Demurrage And Detention Toolkit* ve CLECAT tarafından hazırlanan *Briefing & Industry Recommendations Paper: Demurrage & Detention Practices in Shipping* dokümanlarında uygulamanın tüm dünyada işlerlik kazanmasının gerekliliği ele alınmıştır.

³⁸ Federal Register, *Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act*.

Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış



Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda Yapısal Değişim



2020 yılının başında T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın idari yapısı içerisinde önemli değişiklikler yapıldı. 17 Ocak 2020 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile getirilen değişikliklerin başında karayolu, demiryolu ve kombine taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen genel müdürlüklerin birleştirilmesi ve denizyolu taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen iki genel müdürlüğün birleştirilmesi geldi. Karayolu Düzenleme, Demiryolu Düzenleme ve Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlükleri Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü adı altında birleşirken, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ise Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak birleştirildi.

Kamu Yatırımlarının Odağında Lojistik Sektörü

Türkiye'ye coğrafi bakımdan yakın Avrupa, Ortadoğu ve Asya ülkeleri dahil olmak üzere dünyanın her yerine yapılan taşımacılık faaliyetlerinde denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu taşıma türlerinin tümünden ve kombine taşımacılıktan faydalanılabilmektedir. Üç kıtanın birbirine yaklaştığı, tarihi bakımdan önemli ticaret ve



ulaşım koridorları üzerinde bulunan Türkiye'nin taşımacılık faaliyetlerine elverişli konumu ülkenin ithalat ve ihracatında farklı taşıma modları ve çeşitlilik arz eden taşıma güzergahlarının kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Türkiye'nin dış ticaret hedeflerinin gerçekleştirilmesinde coğrafi avantajın yanı sıra söz konusu coğrafi avantajın en üst seviyede kullanılmasını olanaklı kılan fiziki lojistik ve ulaştırma altyapısı ile birlikte hukuki lojistik ve ulaştırma altyapısının da gerekli koşullar olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Küresel anlamda rekabetin geçerli olduğu uluslararası lojistik sektöründe iyi hizmetin rekabetçi maliyetlerle sunulması önemlidir. Düşük maliyetlerle sunulan kaliteli yük

taşımacılığının ülkelerin ekonomik rekabet gücünün temel belirleyicilerinden birisi olması hususuna Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) çerçevesinde hazırlanan Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi: Özel İhtisas Komisyon Raporu'nda da yer verilmektedir³⁹. Lojistik faaliyetlerin ülke ekonomisi üzerindeki etkisi 2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı⁴⁰'nda anılarak "Lojistik altyapısı ve hizmet sunumu gelişmiş ülkelerin ticaret faaliyetlerinin daha etkili ve verimli olduğu görülmektedir. Kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli ve ülkemizin birçok ekonomik hedefine ulaşmasında oynayacağı temel rol itibarıyla lojistik faaliyetler, verimliliğin ve esnekliğin artırılması, girdi ve üretim maliyetlerinin azaltılması ve böylece küresel ölçekte daha etkin rekabet gücü elde edilmesine imkân sağlaması açısından tedarik zinciri içerisinde oldukça önemli bir konumdadır." denmektedir.



Lojistik altyapısının iyileştirilmesine yönelik yapılan yatırımlarda son dönemde İstanbul Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, limanlar, lojistik merkezler, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı vb. öne çıkmaktadır. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu tarafından yapılan açıklamaya göre son 18 yıl içerisinde Türkiye'nin ulaştırma ve haberleşme altyapısına 910 milyar TL yatırım yapıldı; bu yatırımların amaçları arasında



³⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023). Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi: Özel İhtisas Komisyon Raporu*. S. 1.

⁴⁰ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı*. S. 122.

uluslararası ve bölgelerarası entegre bir ulaşım ağının kurulması ile karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu altyapılarının iyileştirilmesi ve birbirine entegrasyonu yer almaktadır⁴¹.

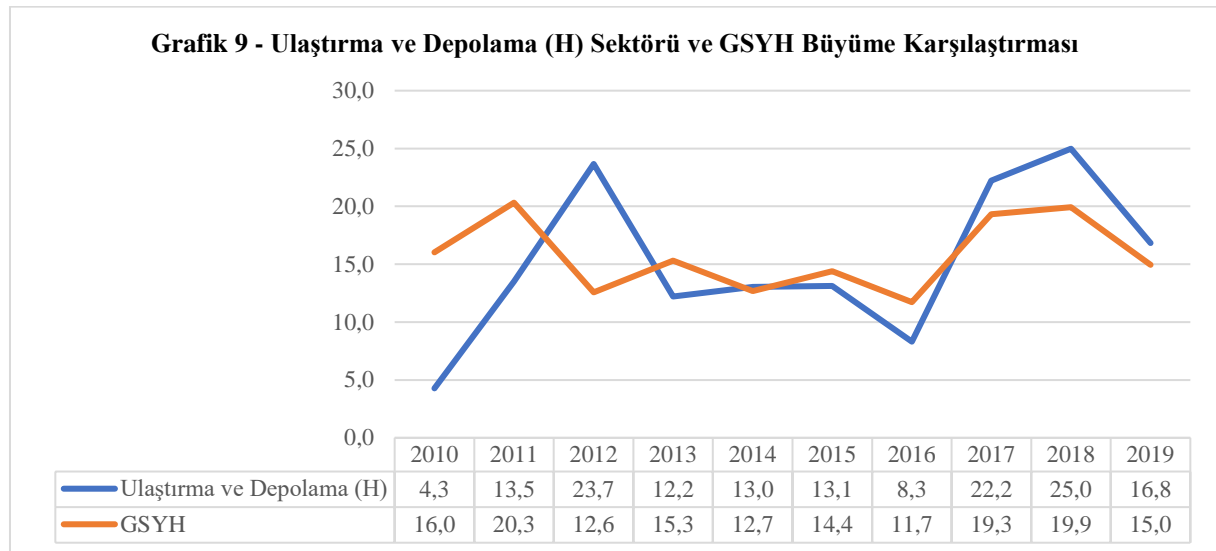
Son 5 yılda yapılan kamu yatırımları incelendiğinde 2020 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörünün toplam yatırım planında en büyük payı aldığı görülmektedir. 2020 Yılı Yatırım Programı'na göre toplam yatırımların yaklaşık üçte biri Ulaştırma ve Haberleşme sektöründeki projeler için kullanılmak üzere tahsis edildi.

Tablo 2 - Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı

Yıllar	Ulaştırma- Haberleşme	Tarım	Madencilik	İmalat	Enerji	Turizm	Konut	Eğitim	Sağlık	Diğer Kamu Hizmetleri	Toplam
2020	25.214.688	5.177.882	3.535.921	1.022.664	11.864.480	350.277	454.944	11.089.400	6.105.178	12.319.519	77.134.953
2019	20.320.646	4.931.893	2.104.322	841.059	7.713.110	343.492	406.194	10.815.002	4.975.517	12.937.488	65.388.723
2018	28.921.703	10.109.912	2.805.790	1.021.320	5.706.217	504.896	590.003	14.026.303	7.248.652	17.118.703	88.053.499
2017	23.924.694	10.180.467	1.836.706	1.137.176	4.962.361	493.557	604.777	13.477.040	7.430.716	16.345.595	80.393.089
2016	19.872.982	7.900.076	1.480.668	963.349	4.871.028	490.329	426.680	11.696.514	5.328.458	11.897.727	64.927.811

Kaynak: TCMB, SBB. (Bin TL)

Türkiye'de lojistik sektörünün büyüklüğü ve Türkiye ekonomisindeki yerine ilişkin yapılan değerlendirmelerde büyük oranda varsayımlardan yola çıkılmaktadır. Ancak iktisadi faaliyet kollarının (Avrupa Birliği Ekonomik Faaliyetlerin İstatistik Sınıflaması: NACE Rev. 2) GSYH içerisindeki payları yol gösterici olabilmektedir. Bu değerlendirmelerde Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanı altında yalnızca yüke ilişkin faaliyetlerin yer almadığı, yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin de yer aldığı göz önüne alınmalıdır.

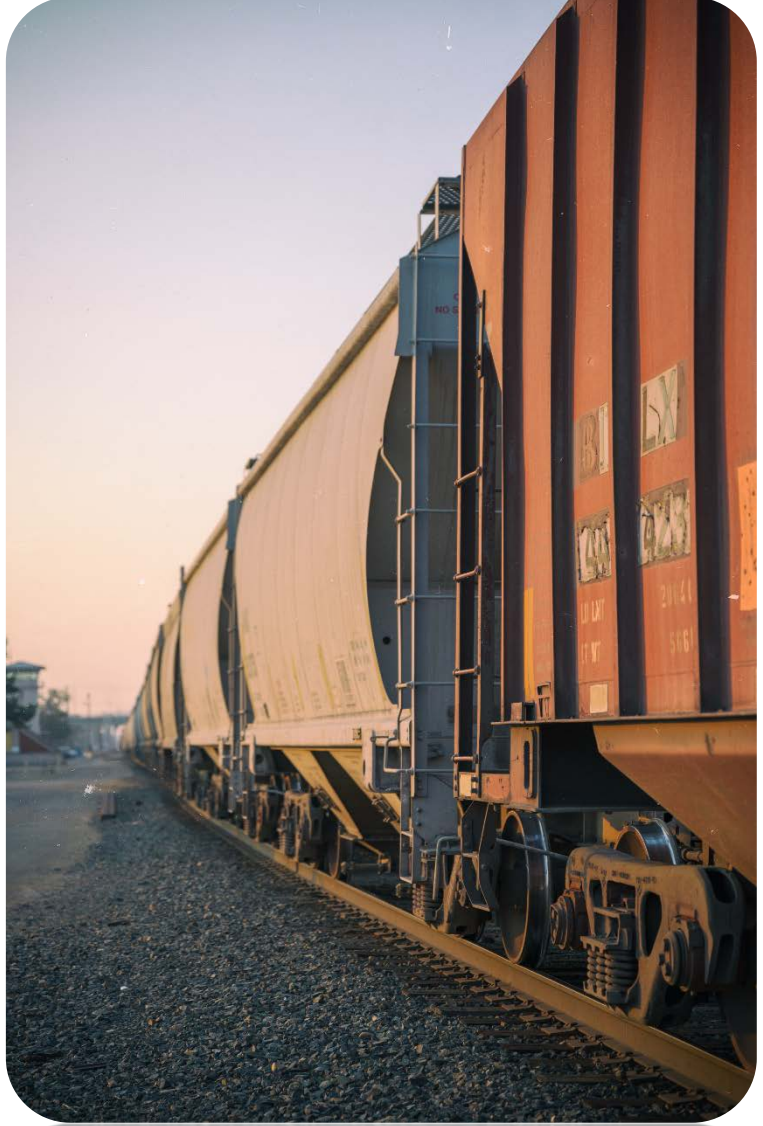


Kaynak: TÜİK (Cari Fiyatlarla GSYH)

Küresel kriz sonrası 2010 yılı itibarı ile hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının sürekli büyüme gösterdiği gözlemlenmektedir. Ulaştırma ve Depolama iktisadi

⁴¹ Muhammet Mutaf & Mesut Karaduman, *Bakan Karaismailoğlu: Son 18 yılda ulaşım ve iletişim altyapısına 910 milyar lira yatırım yaptık.*

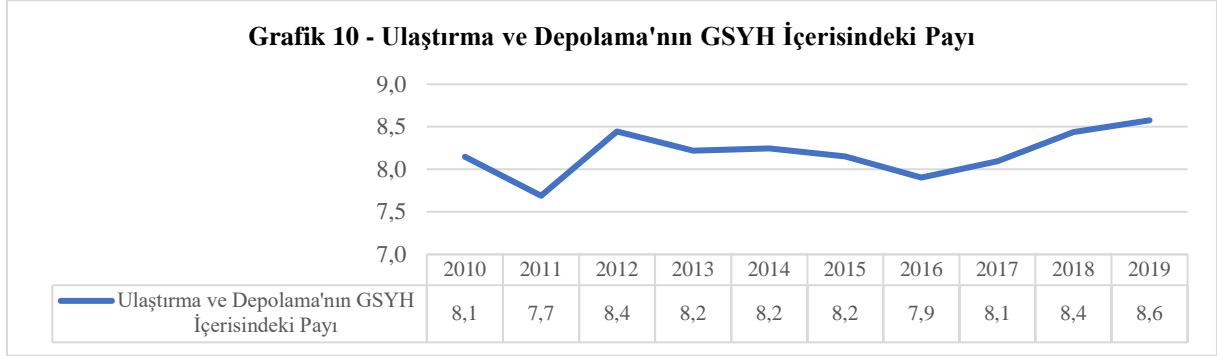
faaliyet alanı ile GSYH büyüme oranlarının karşılaştırıldığı tabloda yıllık bazda büyüme oranlarının benzer bir seyir izlediği görülmektedir. Söz konusu paralellik özellikle 2015 yılından itibaren izlenebilmekte olup 2017, 2018 ve 2019 yıllarında Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanı GSYH'den daha büyük oranda büyüme göstermektedir. 2012 yılında ise Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının bir önceki yıla kıyasla daha düşük bir oranda büyüme gösteren GSYH'den daha büyük bir oranda büyüme gösterdiği görülmekte olup bu durum Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının GSYH'den bağımsız olarak büyüme seyrini koruyabildiği yönünde yorumlanabilir.



Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda GSYH içerisindeki payının yaklaşık %12 oranında olduğu kabul edilmektedir. Bu oran içerisindeki %50'lik payın doğrudan lojistik hizmet sağlayıcı firmaların faaliyetlerinden kaynaklanmakta olduğu, geri kalan %50'lik payın ise mal ticareti yapan firmaların kendi bünyelerinde gerçekleştirdiği lojistik faaliyetlerden ileri geldiği değerlendirilmektedir⁴².

⁴² Dünya, ÖTV indirimi demiryolu taşımacılığına da sağlanmalı.

Son 10 yıllık dönem içerisinde Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanının GSYH'ye katkısı yaklaşık %8'dir. 2017 yılından itibaren Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanının GSYH içerisindeki payının artış gösterdiği ve 2019 yılında son on yıllık dönem içerisinde en yüksek oran olan %8,6'ya ulaştığı görülmektedir.



Kaynak: TÜİK (Cari Fiyatlarla GSYH)

Ulaştırma ve Haberleşme Sektörü yurtdışı kaynaklı yatırımlar için cazibe arz eden bir sektör olup 2011 yılından 2020 yılının Ekim ayına kadar dönemde yurtdışında yerleşik kişilerin sektöre doğrudan yatırımlarını gösterir tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 3 - Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne Yurtdışı Yerleşiklerin Yatırımları

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (Ekim)
Ulaştırma ve Haberleşme	221	130	364	594	1,524	635	1,333	629	274	332

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları, Akım)

Taşımacılık faaliyetlerinin ülke ekonomisine katkısı, sektörün büyüklüğü ve ekonomideki önemine dair fikir vermektedir. Ödemeler dengesi bir ekonomide yerleşik kişilerin diğer ekonomilerde yerleşik kişiler (yurt dışında yerleşikler) ile belli bir dönem içinde yapmış oldukları ekonomik işlemlerin sistematik kayıtlarını elde etmek üzere hazırlanan istatistikî bir rapordur. Ekonomik işlemler mal, hizmet ve gelirle ilgili işlemleri, finansal varlık ve yükümlülüklerle ilgili işlemleri ve bir ekonomide yerleşik kişilerden diğer bir ekonomide yerleşik kişilere karşılıksız olarak reel ya da finansal kaynakların sağlandığı transferleri kapsamaktadır⁴³.

⁴³ TCMB, *Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi*.

Tablo 4 - Ödemeler Dengesi'nde Taşımacılık Faaliyetleri

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taşımacılık	1.339	2.401	3.705	15.415	16.567	14.415	12.681	14.272	14.890	14.587
Gelir	9.417	11.029	12.643	21.769	22.835	19.689	19.734	22.123	24.342	24.195
Gider	8.078	8.628	8.938	6.354	6.268	5.274	7.053	7.851	9.452	9.608
Yolcu	3.110	4.759	5.730	9.787	10.217	8.765	6.847	8.473	10.098	10.342
Gelir	3.733	5.248	6.221	9.987	10.476	9.032	7.762	9.515	11.571	11.586
Gider	623	489	491	200	259	267	915	1.042	1.473	1.244
Navlun	-2.450	-2.709	-2.413	2.389	2.982	2.789	3.511	4.016	3.514	2.974
Gelir	3.400	3.414	3.894	8.314	8.721	7.520	8.207	8.954	9.103	9.036
Gider	5.850	6.123	6.307	5.925	5.739	4.731	4.696	4.938	5.589	6.062
Diğer Taşımacılık	679	351	388	3.239	3.368	2.861	2.323	1.783	1.278	1.271
Gelir	2.284	2.367	2.528	3.468	3.638	3.137	3.765	3.654	3.668	3.573
Gider	1.605	2.016	2.140	229	270	276	1.442	1.871	2.390	2.302

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları)

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” kaleminden oluşmaktadır. Navlun hizmeti bir ekonomide yerleşik kişiler tarafından verildiği gibi yurt dışında yerleşik kişiler tarafından da sağlanabilmektedir. Ancak, Ödemeler Dengesi İstatistikleri'nde yer alan navlun hizmetlerinde, ihracat malları için yurt içinde yerleşik kişilerce gerçekleştirilen taşıma bedelleri gelir olarak; ithalat mallarında ise yurt dışında yerleşik kişilerce gerçekleştirilen taşıma bedelleri gider olarak kaydedilir. TÜİK tarafından gümrük beyannamelerinde yer alan çıkış ülkesi, taşınan malın değeri, taşınan malın cinsi ve taşıyan aracın ülkesine (bayrağı) göre beyan edilen navlun ve sigorta bedellerinden yola çıkarak oluşturulan tahmin modeline göre navlun ve sigorta ithalat değerleri tahmin edilmektedir. Tahmin ve beyan edilen navlun ve sigorta değerleri birleştirilerek toplam navlun ve sigorta ithalatı değeri elde edilmektedir⁴⁴. 2010 yılından itibaren 10 yıllık dönem içerisinde 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.

⁴⁴ *Ibid.*, 23.

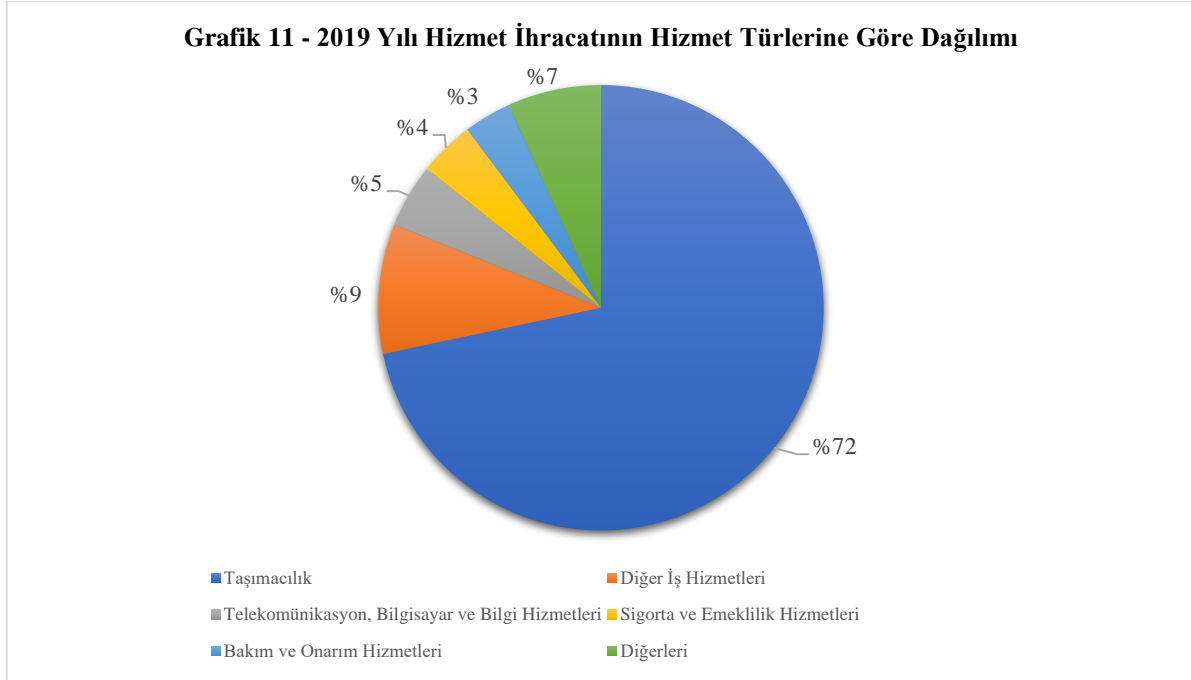
TÜİK tarafından yayınlanmaya başlayan Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri'nde taşımacılık faaliyetleri hem ithalatta hem de ihracatta en büyük payı almaktadır. 2019 yılında hizmet ihracatı yaklaşık 33,8 milyar ABD Doları iken hizmet ithalatı ise 24 milyar ABD Doları oldu.

Tablo 5 - Hizmet Türlerine Göre İhracat ve İthalat

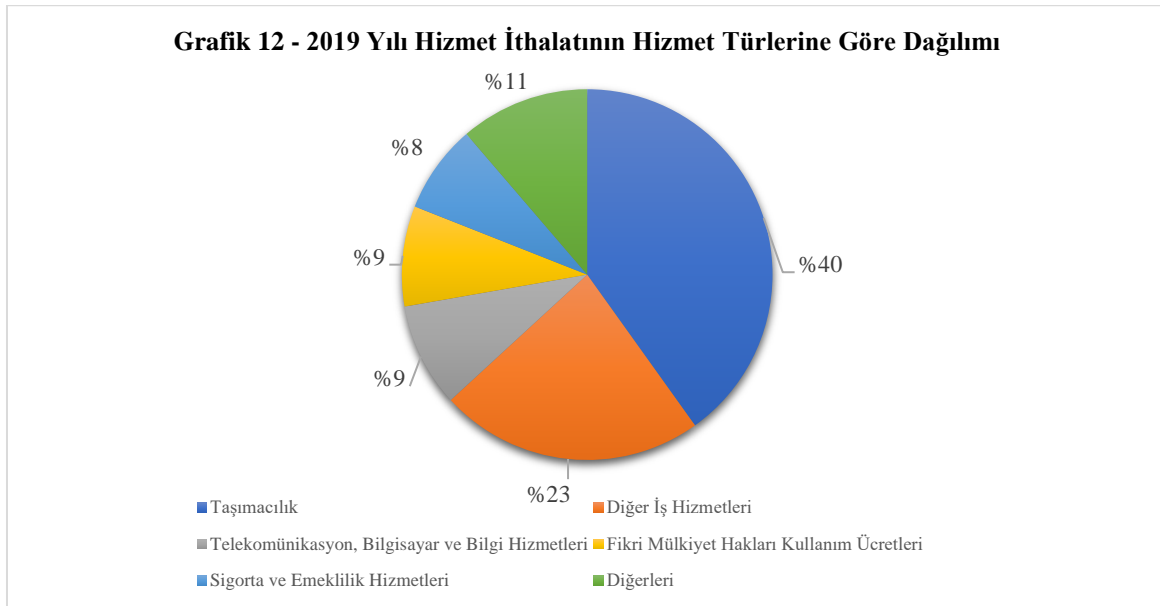
Hizmet Türleri	İhracat				İthalat				İhracat-İthalat Dengesi			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
Toplam	27,587	31,001	33,403	33,759	21,020	22,326	23,859	23,953	6,567	8,674	9,544	9,807
Başkasına ait fiziksel girdiler için imalat hizmetleri	365	329	299	354	149	135	139	98	216	194	160	256
Bakım ve onarım hizmetleri	784	1,012	1,134	1,163	841	637	746	748	-57	374	388	415
Taşımacılık	19,734	22,123	24,340	24,197	7,053	7,851	9,453	9,611	12,682	14,272	14,887	14,587
İnşaat	447	564	559	366	205	137	186	60	242	427	373	306
Sigorta ve emeklilik hizmetleri	956	1,326	1,277	1,366	2,011	2,495	1,967	1,850	-1,056	-1,169	-690	-484
Finansal hizmetler	380	511	555	470	978	684	688	507	-598	-173	-133	-38
Fikri mülkiyet hakları kullanım ücretleri	88	113	167	174	1,883	1,778	2,114	2,096	-1,794	-1,665	-1,947	-1,922
Telekomünikasyon, bilgisayar ve bilgi hizmetleri	1,054	1,176	1,430	1,564	2,046	2,387	2,132	2,174	-992	-1,211	-703	-609
Diğer iş hizmetleri	2,732	2,970	2,739	3,183	4,403	4,980	5,243	5,523	-1,671	-2,009	-2,504	-2,340
Kişisel, kültürel ve eğlence hizmetleri	139	146	126	144	143	131	108	84	-4	15	19	61
Resmi Hizmetler	907	731	777	778	1,308	1,112	1,082	1,203	-400	-380	-305	-424

Kaynak: TÜİK (Milyon ABD Doları)

2019 yılına ait Uluslararası Hizmet Ticareti verilerine göre taşımacılık en büyük payı olarak ihracatta %72 oranında paya sahip oldu. Taşımacılığı %9 ile “Diğer İş Hizmetleri”, %5 ile “Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri” takip etti.



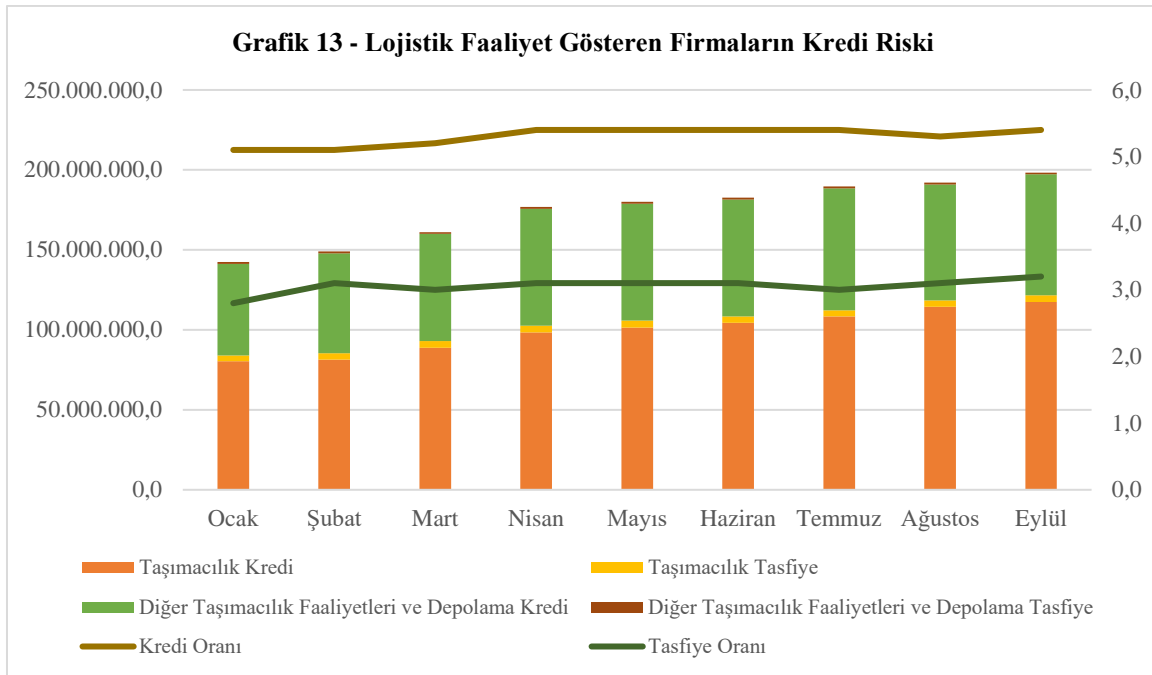
2019 yılına ait Uluslararası Hizmet Ticareti verilerine göre taşımacılık ithalatta da en büyük paya sahip olup hizmet ticareti ithalatında %40 paya sahiptir. Taşımacılığı %23 ile “Diğer İş Hizmetleri”, %9 ile “Fikri Mülkiyet Hakları Kullanım Ücretleri” ve “Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri” takip etmektedir.



2019 yılı Uluslararası Hizmet Ticareti istatistiklerine göre taşımacılık hizmeti ihracatında (11.688.801.942 ABD Doları) ve ithalatında (1.770.658.327 ABD Doları) birinci sırada Almanya gelmektedir.

Türkiye Bankalar Birliği Risk Merkezi verilerine göre lojistik sektöründe (Taşımacılık ile Diğer Taşımacılık ve Depolama Sektörleri) kullanılan krediler 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda toplam kredilerin %5,4'ünü teşkil etti ve üçüncü çeyrek sonunda sektörün 193,173,779,000 TL kredi borcu bulunmaktaydı. Aynı dönemde tasfiye edilen kredi tutarı 5,182,187,000 TL oldu ve bu miktar tasfiyelik tüm krediler içerisinde %3,2'lik oranı teşkil etti.

Sektörün kullandığı kredi Ocak ayında 137,724,873,000 TL'ydi; üçüncü çeyrek sonunda kredi miktarı %40 oranında artış gösterdi. Kullanılan kredi miktarı artış gösterse de tasfiyelik kredi miktarı önemli değişiklikler göstermedi. Bu durumu kullanılan kredilerin sektör tarafından ödeme kabiliyetinin bulunduğu yönünde yorumlamak mümkündür.



Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği Risk Merkezi (Bin TL)

Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri

Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde tüm taşıma türlerinden faydalanılabilmekte olup değer bazında son 10 yıla ait verilerin incelenmesi taşıma türleri arasında yıllar içerisinde izlenebilecek değişim eğilimlerini gözler önüne sermekte ve koronavirüs pandemisinin 2020 yılının ilk üç çeyreğinde önemli bir etkisinin olduğu görülebilmektedir.

Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdese Payları (Değer Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2010	26,75	40,88	9,54	6,84	62,16	51,41	1,55	0,88
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,54
2020 (3. Çeyrek)	19,60	31,79	21,22	7,55	58,10	59,86	1,07	0,80

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. 2010-2019 yılları arasında ithalatta denizyolu taşımacılığı yaklaşık %62-70 arasında pay sahibiyken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde payı %60 seviyesinin altına düşerek %58,10 olarak gerçekleşti. İhracat taşımalarında 2010 yılından 2018 yılına kadar denizyolu payını artırdı; 2010 yılında %51,41 olan denizyolu taşımacılığının payı 10 yıllık dönem içerisinde en yüksek paya 2018 yılında ulaştı ve söz konusu yılda denizyolu taşımacılığının payı %63,31'e kadar yükseldi. Bu oran 2019 yılında %60,82'ye gerilerken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde ise %59,86 oldu.

Karayolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sırayı almaktadır. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı son 10 yıllık dönem içerisinde 2018 yılına kadar azalma eğilimi gösterirken 2019 yılında ve 2020 yılının ilk üç çeyreğinde yaklaşık %20 oranında pay sahibidir. İncelenen dönem içerisinde en yüksek paya sahip olduğu yıl %26,75 ile 2010 yılıdır. Karayolu taşımacılığının incelenen dönem içerisinde ihracattaki payının en yüksek

olduğu yıl da %40,88 ile 2010 yılıdır; 2010 yılından 2018 yılına kadar olan dönemde karayolunun ihracattaki payı azalmakta olup 2018 yılında %28'e kadar geriledi. 2019 yılında %30,36'ya yükselirken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde ise karayolunun ihracattaki payı %31,79 oldu.

Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında havayolu taşımacılığı üçüncü sırada gelmektedir. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığında denizyolu ve karayolu taşıma türlerinde olduğu gibi bir eğilim tespiti yapmak mümkün değildir. İthalatta havayolu taşımacılığı 2010 ve 2019 yılları arasında yaklaşık %10-16 arasında pay alırken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde rekor seviyeye ulaşarak %21,22 oranında pay aldı. İhracatta son 10 yıllık süre içerisinde havayolu taşımacılığının payı yaklaşık %6-14 arasında seyretmektedir. 2016 yılında havayolu taşımacılığının ihracatta değer bazındaki oranı %12,54'tü ve bu yıldan itibaren sürekli payı azalma eğilimi göstererek 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda %7,55 oldu.

Demiryolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. İncelenen son 10 yıllık dönem içerisinde demiryolu taşımacılığı ithalatta ve ihracatta en yüksek payı 2011 yılında aldı; 2011 yılında ithalattaki payı %1,51 iken ihracattaki payı ise %0,93 oldu. 2013-2019 yılları arasında demiryolu taşımacılığının ithalat ve ihracattaki payı %1'in üzerine çıkmadı; hatta 2017 yılında en düşük performansı göstererek ihracattaki payı %0,56, ithalattaki payı ise sadece %0,44 oldu. Koronavirüs pandemisi sebebiyle önemi anlaşılan ve dış ticarete tercih edilmesi ile gündeme gelen demiryolu taşımacılığının 2020 yılının ilk üç çeyreğinde ihracattaki payı %1,07 ile sınırlı kaldı, ihracattaki payı ise %0,80 olarak gerçekleşti.

Son 10 yıla ait dış ticaret faaliyetlerinin taşıma türlerine göre ağırlık bazında incelenmesi de birtakım eğilimleri ortaya koymakta ve koronavirüs pandemisinin 2020 yılının ilk üç çeyreğindeki verileri üzerindeki etkisini göstermektedir.

Tablo 7 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdese Payları (Ağırlık Bazında)

Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2010	5,10	24,32	0,09	0,74	94,07	74,01	0,74	0,93
2011	4,47	24,22	0,08	0,97	94,75	73,84	0,70	0,97
2012	3,98	22,54	0,06	0,99	95,38	75,83	0,59	0,63
2013	4,11	24,25	0,07	1,03	95,27	74,38	0,55	0,35
2014	3,89	24,04	0,07	1,12	95,60	74,41	0,45	0,42
2015	3,73	24,68	0,07	1,15	95,76	73,69	0,45	0,49
2016	3,72	24,49	0,06	0,81	95,78	74,19	0,43	0,52
2017	4,00	22,12	0,06	0,81	95,56	76,49	0,37	0,58
2018	4,05	20,44	0,05	0,83	95,48	78,25	0,42	0,48
2019	4,34	17,59	0,06	0,87	95,12	81,09	0,49	0,45
2020 (3. Çeyrek)	4,04	16,19	0,04	0,35	95,35	82,84	0,56	0,62

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinde tıpkı değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde gelmektedir. İthalatta denizyolu taşımacılığı %95 oranında pay sahibi olmaya devam ederken ihracatta da özellikle 2015 sonrası denizyolu taşımacılığı ağırlık bazında payını istikrarlı bir şekilde artırmaya devam etmektedir. 2015 yılında ihracatta ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının payı %73,69 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda bu oran %82,84'e kadar yükseldi.

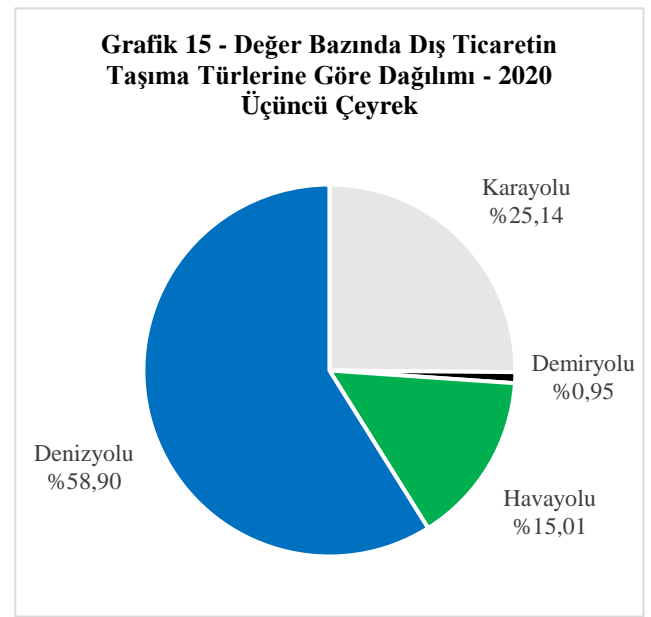
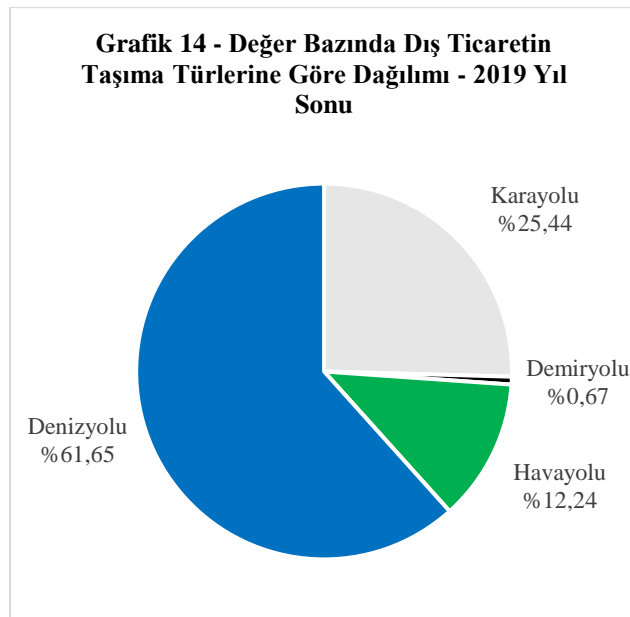
Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2016 sonrası yaklaşık %4 seviyelerindedir. Yine aynı yıl sonrası karayolu taşımacılığının Türkiye'nin ihracatındaki payı azalma eğilimindedir; 2016 yılında ihracatta karayolunun payı %24,49 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda karayolunun ihracattaki payı, denizyolundaki artışın paralelinde, %16,19'a kadar geriledi.

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; 2010 yılında ithalatta ağırlık bazında demiryolunun payı %0,74 iken 2017 yılında bu oran %0,37 oldu. 2018 yılından itibaren ithalatta demiryolunun payı artmakta olup 2020 yılının ilk üç çeyreği

sonundaki payı %0,56'dır. Demiryolunun ihracat taşımalarında ağırlık bazındaki payı 2010 ve 2011 yıllarında yaklaşık %0,90 seviyelerinde iken sonraki yıllarda bu oran yakalanamadı. Koronavirüs pandemisi kapsamında demiryolu taşımalarının yoğunlukla kullanılması ise bir önceki yıla kıyasla 2020 yılının ilk üç çeyreğinde hem ithalatta hem de ihracatta demiryolu taşımalarının payını artırması ile sonuçlandı.

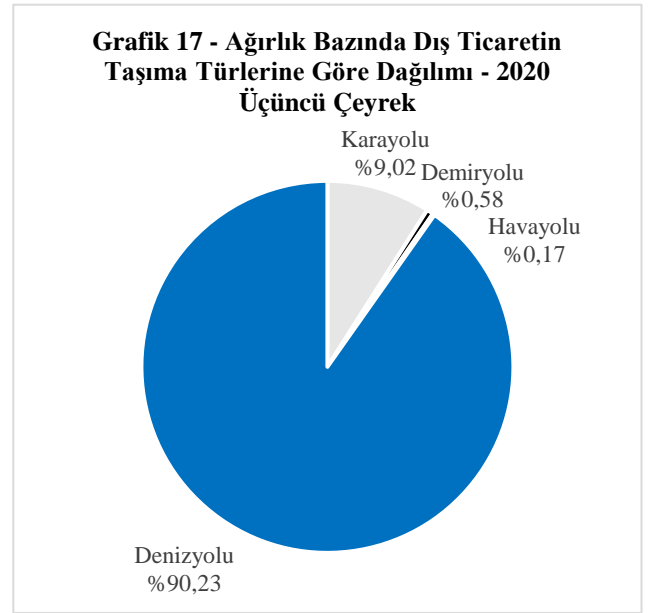
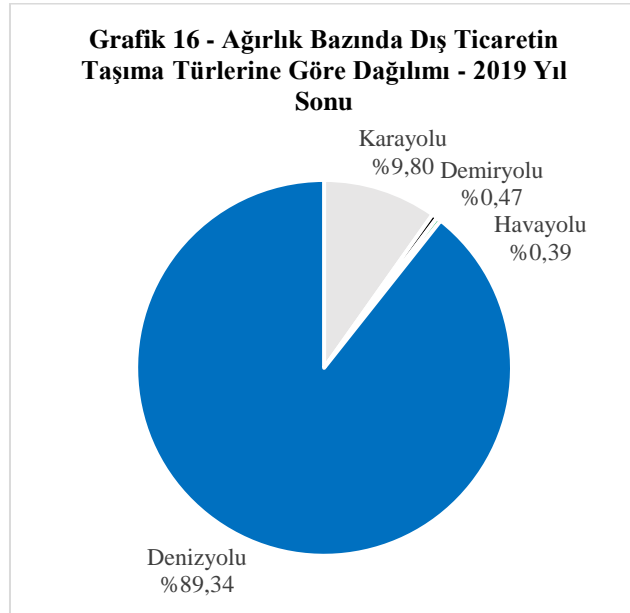
Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığının ithalat taşımalarındaki payında doğrusal olmasa da azalma eğilimi mevcuttur; 2010 yılında ağırlık bazında havayolu taşımacılığının payı %0,09 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonundaki payı %0,04'tür. İhracatta ise son 10 yıllık dönemde yaklaşık %1 oranında pay sahibi iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda payı %0,35'e geriledi.

Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarının 2019 yıl sonu ve 2020 yılı üçüncü çeyrek sonu oranları karşılaştırıldığında büyük değişimlerin olmadığı gözlemlenmektedir. 2019 yıl sonunda denizyolu taşımacılığı %61,65 oranında kullanılırken 2020 yılının ilk üç çeyreğinde bu oran %58,90'a geriledi. Buna karşın havayolu taşımacılığının payı 2019 yıl sonunda %12,24 iken 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda bu oran %15,01'e yükseldi. Karşılaştırılan dönemlerde karayolu yaklaşık %25 pay almaya devam ederken demiryolunun payı 2019 yıl sonunda %0,67 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda payı sadece %0,95 oldu.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Değer bazında karşılaştırmada olduğu gibi ağırlık bazında 2019 yıl sonu ve 2020 yılı üçüncü çeyrek sonu dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarında büyük oranda değişiklik gözlemlenmemektedir. Denizyolu taşımacılığı 2019 yılı sonunda %89,34 oranında pay sahibiyken 2020 yılı üçüncü çeyrek sonunda %90,23 oranında pay sahibidir. Demiryolu taşımacılığı değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında her iki dönemde de %1'in altındadır; 2019 yılı sonunda %0,47 olan payı 2020 yılı üçüncü çeyreği sonunda %0,58'e yükseldi. 2019 yılı sonunda karayolu taşımacılığının payı %9,80 iken 2020 yılı üçüncü çeyreği sonunda bir miktar gerileme gerçekleşti ve payı %9,02 oldu. Ağırlık bazında 2019 yılı sonunda %0,39 olan havayolu taşımacılığının payında da azalma oldu ve 2020 yılı üçüncü çeyreği sonunda payı %0,17 olarak gerçekleşti.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Son 5 yıllık dönemde Türkiye’den ihracatı ve Türkiye’ye ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değerini gösteren aşağıdaki tabloda en değerli yükün havayolu ile taşındığı görülmektedir.

Tablo 8 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)								
Yıllar	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2016	4,59	1,76	184,65	21,10	0,63	1,02	1,66	1,20
2017	4,36	1,79	259,32	18,15	0,66	1,03	1,45	1,02
2018	4,27	1,80	253,14	13,10	0,68	1,07	1,45	1,20
2019	4,00	2,06	245,54	11,35	0,55	0,89	1,38	1,42
2020 (Üçüncü Çeyrek)	4,18	2,04	423,35	22,36	0,53	0,75	1,65	1,35

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2016 yılında havayolu ile ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün değeri 184,65 ABD Doları iken 2019 yılı sonunda 245,54 ABD Doları, 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise 2019 yıl sonuna kıyasla yaklaşık %72 artış göstererek 423,35 ABD Doları oldu. Havayolu ihracat taşımalarında ise 2016 yılında bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 21,10 ABD Dolarıydı; 2019 yılına kadar azalma değeri gösteren bir kilogram ağırlığındaki havayolu ihracat yükü 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda 2019 yılına kıyasla yaklaşık %97 artış gösterdi ve 22,36 ABD Doları oldu.

Karayolu ile ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 2016-2019 yılları içerisinde azalma eğiliminde olsa da 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda bir önceki yılın sonuna kıyasla artış gösterdi ve 4,18 ABD Doları oldu. Karayolu ile ihracatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri de 2016-2019 yılları arasında artış eğilimindedir; 2019 yılı sonunda karayolu ile ihracatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 2,06 ABD Doları iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda 2,04 ABD Doları’dır.

Demiryolu ile ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri de karayolunda olduğu gibi 2016-2019 yılları içerisinde azalma eğilimi sergilemektedir. 2016 yılında demiryolu ile ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,66 ABD Doları iken 2019 yılı sonunda 1,38 ABD Doları oldu. 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda aynı değer 1,65 ABD Doları’dır.

Denizyolu ile ithalatı ve ihracatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri diğer üç taşıma türüne kıyasla en düşüktür. Denizyolu ile ithalatı yapılan bir kilogramlık yükün

ortalama değeri son 5 yıllık süre içerisinde 1 ABD Doları'ndan düşüktür. İhracatta ise bir kilogramlık yükün 2016, 2017 ve 2018 yıllarında değeri yaklaşık 1 ABD Doları iken 2019 yılında 0,89 ABD Doları'na, 2020 yılının ilk  çeyreği sonunda ise 0,75 ABD Doları'na geriledi.



Türkiye'nin yıllara göre dış ticareti incelendiğinde son 10 yıllık dönem içerisinde 2013 yılında en büyük dış ticaret hacmine ulaşıldığı, 2017 yılı hariç olmak üzere ihracat-ithalat farkının azalma eğiliminde olduğu, 2011 yılında ihracatın ithalatı karşılama oranı sadece %56 iken bu oranın 2019 yılı sonunda %84,6'ya yükseldiği görülmektedir.

Tablo 9 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı

Yıllar	İhracat (\$)	Değişim (%)	İthalat (\$)	Değişim (%)	İhracat-İthalat Farkı (\$)	Dış Ticaret Hacmi	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
2011	134.906.868	18,5	240.841.676	29,8	-105.93.807	375.748.545	56,0
2012	152.461.736	13,0	236.545.141	-1,8	-84.083.404	389.006.877	64,5
2013	151.802.637	-0,4	251.661.250	6,4	-99.858.613	403.463.887	60,3
2014	157.610.158	3,8	242.177.117	-3,8	-84.566.959	399.787.275	65,1
2015	143.838.871	-8,7	207.234.359	-14,4	-63.395.487	351.073.230	69,4
2016	142.529.584	-0,9	198.618.235	-4,2	-56.088.651	341.147.819	71,8
2017	156.992.940	10,1	233.799.651	17,7	-76.806.711	390.792.592	67,1
2018	167.920.613	7,0	223.047.094	-4,6	-55.126.481	390.967.708	75,3
2019	171.464.945	2,1	202.704.320	-9,1	-31.239.375	374.169.264	84,6
2020 (Üçüncü Çeyrek)	118.267.714	-	156.184.197	-	-37.916.483	274.451.912	76

Kaynak: TÜİK. 2011-2019 yılları verileri Özel Ticaret Sistemi, 2020 yılı verileri Genel Ticaret Sistemi verileridir⁴⁵. (Bin ABD Doları)

Eylül ayında açıklanan Orta Vadeli Program (2021-2023)'a göre ihracata ve ithal ürünlerin yerli üretimine dayalı ekonomik dönüşüm ve değişim adımları Program dönemi sonunda cari işlemlerde kalıcı denge tesis edilmesinde etkili olacaktır. Program dönemi boyunca üretimde ithalata bağımlılığı azaltıcı, yerli üreticileri kamu alımlarında önleyici tedbirler ve yatırımlar ile ihracat odaklı üretimin artırılması ile güçlü ve istikrarlı büyüme hedeflenmektedir. Ayrıca Orta Vadeli Program'da e-ticaretin perakende ticaret içindeki payında ilk on ülke arasına girmek için tüketici ve üretici tarafında e-ticaret kullanımının yaygınlaştırılacağı belirtilmektedir. Taşımacılık faaliyetleri açısından lojistik sektörü kamu yatırımlarında öncelik verilecek alanlar arasında sayılmaktadır. Lojistik Master Plan'ın dikkate alınarak daha fazla liman, endüstriyel tesis ve lojistik merkezin yerel ağa ve uluslararası demiryolu koridorlarına bağlantısı yapılacağı belirtilmektedir. Eylem ve Projeler şu şekilde sıralanmaktadır;

⁴⁵ Genel Ticaret Sistemi'nde (GTS), Gümrük alanlarına ve serbest bölgelere giren ve çıkan mallar da dış ticaret verisinde yer almaktadır. Özel Ticaret Sistemi'nde (ÖTS) ise gümrük sınırı esas alınmaktadır. Bu tanıma göre serbest bölgeler ve gümrük antrepoları gümrük sınırı dışında yer almaktadır. 2020 yılı için ÖTS mevcut olmadığından GTS kullanılmıştır.

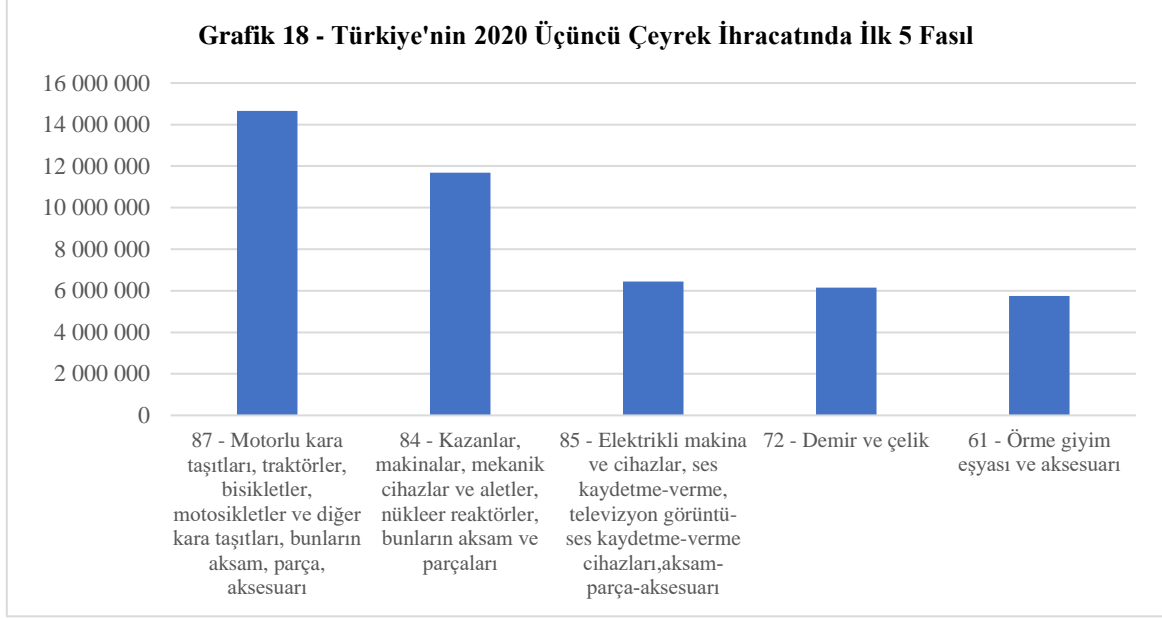
- İhracatçılarımızın yeni pazarlara güvenle girmelerini sağlamak ve mevcut pazarlarındaki iş hacimlerini genişletmek amacıyla Türk Eximbank'ın alacak sigortası ve garanti destekleri kademeli olarak artırılabacaktır.
- Afrika'ya olan ihracatımız, ülkemizin rekabet gücünün yüksek olduğu belirlenen ürün ve ürün grupları dikkate alınarak hedef ülke ve sektörlere yönelik iş dünyası, diplomasi ve finansman ayaklarını temel alan bütüncül bir yaklaşımla ele alınacaktır.
- İhracatımızın sürdürülebilirliğinin sağlanması, dış ticarete maliyetlerin azaltılması ve ihraç ürünlerimizin yeni pazarlara etkin ve verimli yoldan ulaştırılması amaçları ile yurtdışında Türk ihraç ürünlerinin depolanabildiği, elleçlenebildiği ve ilgili ülkenin iç kesimlerine dağıtımının yapılabileceği Yurtdışı Lojistik Merkezlerin kurulması desteklenecektir.
- Ekonomik ilişkilerin bir üst seviyeye çıkarılması ve mevcut ilişkilerin derinleştirilmesi için ilgili ülkelerle müzakeresi sürdürülen Tercihli Ticaret Anlaşmaları ve Serbest Ticaret Anlaşmaları cari dengenin sürdürülebilirliği gözetilerek tamamlanacaktır.
- Afrika Ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri ile ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesini teminen iş ve ticaret forumları düzenlenecektir.



- İhracatçı firmaların ihtiyaç duydukları tüm bilgilere tek elden erişimlerini sağlamak, firmalara özel, kişiselleştirilmiş pazar ve ürün önerileri sunmak amacıyla hizmete açılan Kolay İhracat Platformu güçlendirilecek, kullanımı yaygınlaştırılarak mevcut ve potansiyel ihracatçılara etkin bir pazara giriş rehberliği kaynağı oluşturulacaktır.
- Lisanslı depolarda depolanan tarım ürünleri için güvenilir tarım ürünleri piyasası oluşturulacak, söz konusu ürünlerin anlık stok bilgisine erişilerek lisanslı depoculuğa konu tarımsal ürün piyasalarının takibi elektronik ortamda yapılabilecektir. Tarım ürünleri ticaretini geliştirmek için lisanslı depoculuk yaygınlaştırılarak lisanslı depo kapasitesi 10 milyon tonun üzerine çıkarılacaktır.
- Potansiyel üretici-ihracatçı firmalar, tüm illeri kapsayacak şekilde, il bazlı olarak tespit edilecek ve bu firmaların ihracatçıya dönüşümü için gerekli yönlendirme, mentorluk ve destekler sağlanacaktır.
- Ülkemizin demiryolu yolcu ve yük taşımacılığının gelişimiyle uyumlu olarak elektrikli ana hat lokomotifleri, demiryolu araçları ve dizel motor yerli ve milli olarak tasarımı yapılarak üretilecektir⁴⁶.

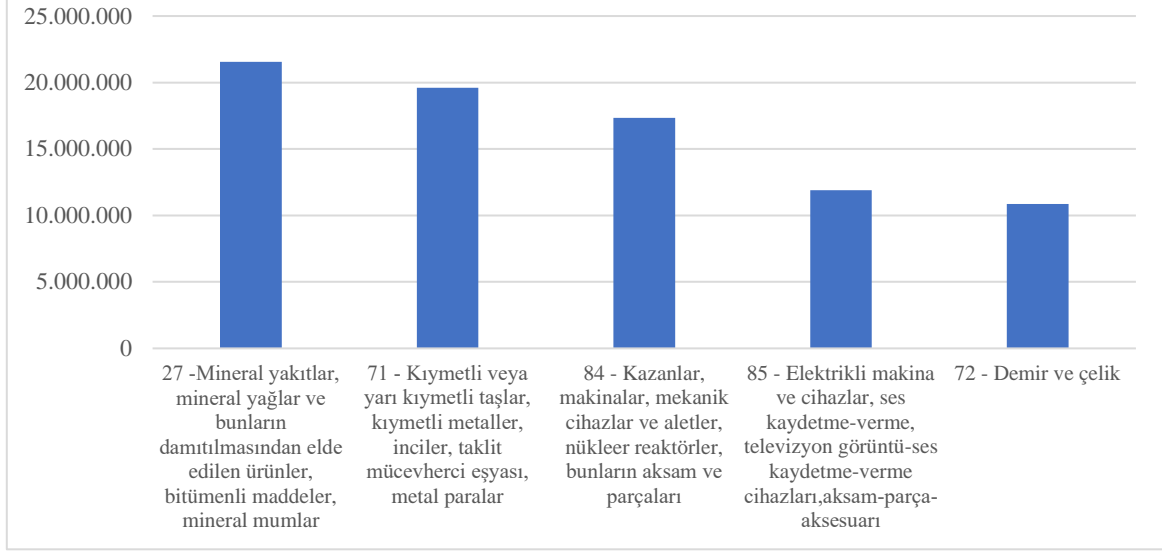
Türkiye'nin 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda 118.267.714.000 ABD Doları olarak gerçekleşen ihracatında ilk 5 sırayı "87 - Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı" (14.656.308.000 ABD Doları), "84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları" (11.687.330.000 ABD Doları), "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" (6.439.433.000 ABD Doları), "72 - Demir ve çelik" (6.148.193.000 ABD Doları) ve "61 - Örme giyim eşyası ve aksesuarı" (5.749.798.000 ABD Doları) fasılları kapsamında ihracatı yapılan ürünler oluşturmaktadır. Söz konusu 5 fasıl kapsamında ihracatı yapılan ürünlerin toplamı 44.681.063.000 ABD Doları olup 2020 yılının üçüncü çeyreği sonundaki ihracatın yaklaşık %38'ine denk gelmektedir.

⁴⁶ T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, *Yeni Ekonomi Programı 2021-2022-2023 Orta Vadeli Program*.



Türkiye'nin 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda 156.184.197.000 ABD Doları olarak gerçekleşen ithalatında ilk 5 sırayı "27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar" (21.543.535.000 ABD Doları), "71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar" (19.600.754.000 ABD Doları), "84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları" (17.346.168.000 ABD Doları), "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" (11.891.390.000 ABD Doları) ve "72 - Demir ve çelik" (10.863.487.000 ABD Doları) fasılları kapsamında ihracatı yapılan ürünler oluşturmaktadır. Söz konusu 5 fasıl kapsamında ithalatı yapılan ürünlerin toplamı 81.245.333.000 ABD Doları olup 2020 yılının üçüncü çeyreği sonundaki ithalatın yaklaşık %52'sine denk gelmektedir.

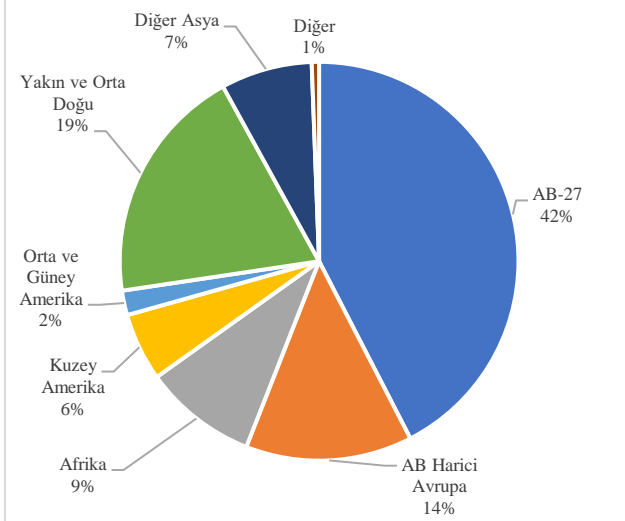
Grafik 19 - Türkiye'nin 2020 Üçüncü Çeyrek İthalatında İlk 5 Fasil



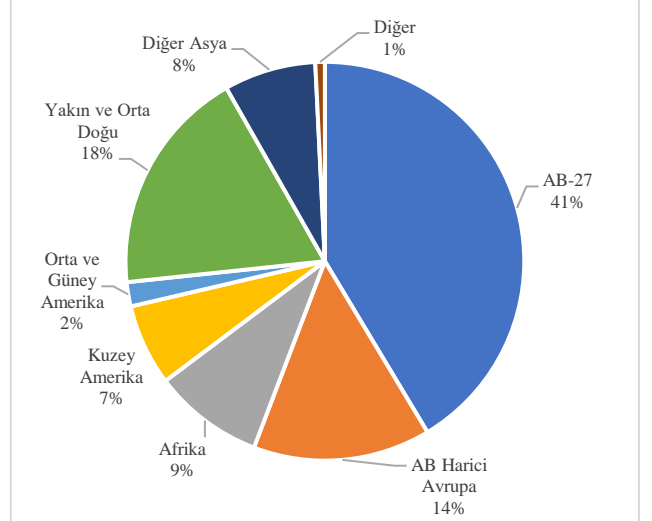
Kaynak: TÜİK. 2020 yılı verileri Genel Ticaret Sistemi kapsamındaki verilerdir. (Bin ABD Doları)

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde hem 2019 yılı sonunda hem de 2020 yılı üçüncü çeyreği sonunda AB-27 ülkelerinin ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılmadan önce, örneğin 2018 verilerine göre, AB ülkelerinin Türkiye'nin ihracatındaki payı %50 civarındaydı. AB harici ülkeler ile birlikte 2019 yılı sonu Avrupa'ya ihracat tüm ihracatın %56'sını oluşturmakta iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Avrupa'ya yapılan ihracat tüm ihracatın %55'ini oluşturdu. Avrupa ülkelerini 2019 yılında %19 ve 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %18 ile Yakın ve Orta Doğu ülkeleri takip etmektedir.

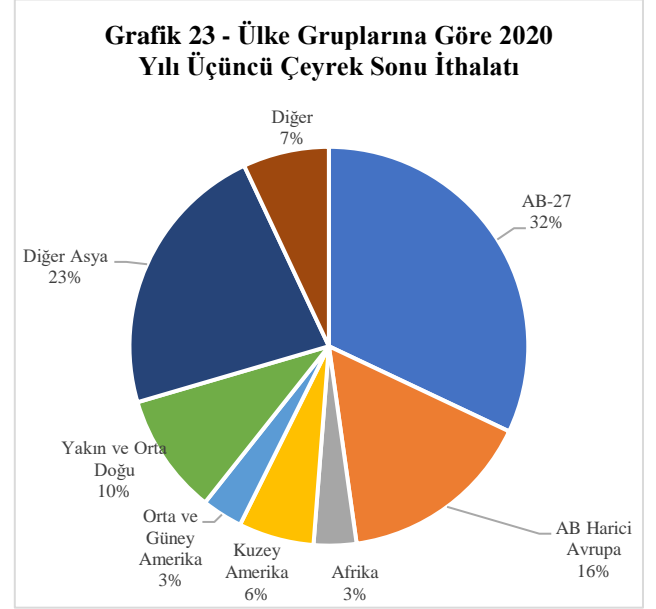
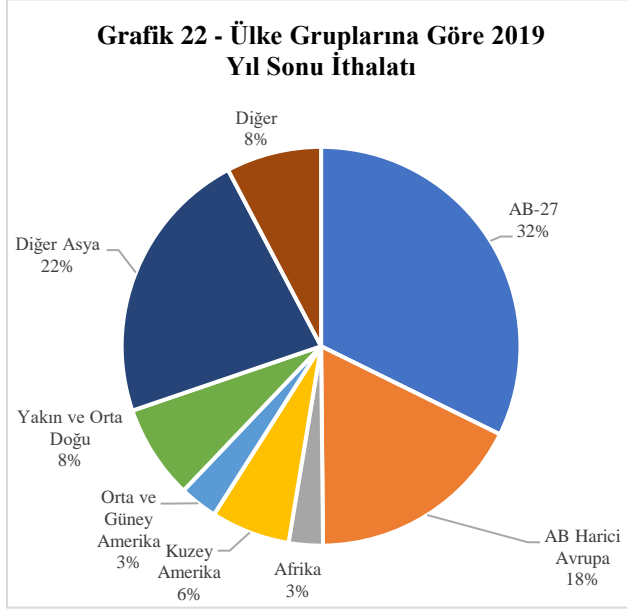
Grafik 20 - Ülke Gruplarına Göre 2019 Yıl Sonu İhracatı



Grafik 21 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yılı Üçüncü Çeyrek Sonu İhracatı



İthalatta ise AB-27 ülkelerinin 2019 yılı ve 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %32 oranındaki payı değişmedi. AB harici Avrupa ülkelerinden 2019 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %18'ini teşkil ederken bu oran 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %16'ya geriledi. Yakın ve Orta Doğu ülkelerinden yapılan ithalat 2019 yılında tüm ithalatın %8'ini oluştururken bu oran 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %10'a yükseldi.



2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı yaklaşık %66, ithalat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ithalattaki payı ise yaklaşık %78'dir. Almanya ve ABD hem ihracatta hem de ithalatta ilk 5 ülke arasında yer almaktadır. İthalatta birinci ülke konumundaki Çin'in payı %10,49 iken ihracattaki payı ise %1,66'dır.

Tablo 10 - Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 20 Ülke

Sıralama	İhracat		İthalat	
	Ülke	Yüzdesel Payı	Ülke	Yüzdesel Payı
1	Almanya	9,53	Çin	10,49
2	Birleşik Krallık	6,38	Almanya	9,42
3	ABD	6,11	Rusya Federasyonu	8,22
4	Irak	5,28	<i>Gizli Ülke</i>	6,72
5	İtalya	4,67	ABD	5,61
6	Fransa	4,16	Irak	4,15
7	İspanya	3,97	İtalya	4,04
8	Hollanda	3,17	İsviçre	2,93
9	İsrail	2,77	Fransa	2,83
10	Rusya Federasyonu	2,56	Güney Kore	2,72
11	Romanya	2,34	BAE	2,66
12	Belçika	2,13	Birleşik Krallık	2,58
13	Polonya	2,00	Hindistan	2,27
14	Mısır	1,88	İspanya	2,12
15	Suudi Arabistan	1,80	Belçika	1,74
16	Çin	1,66	Japonya	1,64
17	Bulgaristan	1,56	Hollanda	1,64
18	BAE	1,54	Brezilya	1,56
19	İran	1,27	Polonya	1,33
20	Azerbaycan	1,26	Çekya	1,20
Diğer ülkelerin ihracattaki payı		33,95	Diğer ülkelerin ithalattaki payı	21,83

Lojistik Performans Endeksi 2018 ve Türkiye

2007 yılından beri Dünya Bankası ülkelerin lojistik performanslarını 6 farklı kriter çerçevesinde ölçerek ülkeleri Uluslararası Lojistik Performans Endeksi adı altında puanlamaktadır. Bu kriterler gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve son olarak gönderilerin zamanında teslimidir.

2018 yılında yayınlanan son verilere göre Türkiye 160 ülke arasında 47. sırada yer alıyor⁴⁷. Önceki yıllarla karşılaştırıldığında Türkiye 2018 yılında şimdiye kadarki en kötü performansını sergilemiş görünmektedir. Hem sıralamada hem de LPI puanında gerileme görülen Türkiye'nin 2016 yılına kıyasla 6 kriterin hiçbirinde ilerleme kaydedemediği, hatta önemli ölçülerde gerileme yaşandığı gözlemlenmektedir.

Tablo 11 - Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi Puanları

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

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

Türkiye:

- **Gümrük** kriterinde 2016 yılında 3,18 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 2,71 puanla 58. sıraya gerilemiştir,
- **Altyapı** kriterinde 2016 yılında 3,49 puanla 31. sırada iken 2018 yılında 3,21 puanla 33. sıraya gerilemiştir,
- **Uluslararası Sevkiyat** kriterinde 2016 yılında 3,41 puanla 35. sırada iken 2018 yılında 3,06 puanla 53. sıraya gerilemiştir,

⁴⁷ 2010 yılından itibaren 2 yılda bir yayınlanan Lojistik Performans Endeksi raporu 2020 yılı için yayınlanmamıştır.

- **Lojistik Hizmetlerin Kalitesi** kriterinde 2016 yılında 3,31 puanla 36. sırada iken 2018 yılında 3,05 puanla 51. sıraya gerilemiştir,
- **Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği** kriterinde 2016 yılında 3,39 puanla 43. sırada iken 2018 yılında 3,23 puanla 42. sıraya yükselmiştir,
- **Gönderilerin Zamanında Teslimi** kriterinde 2016 yılında 3,75 puanla 40. sırada iken 2018 yılında 3,63 puanla 44. sıraya gerilemiştir.

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

Önemli ölçüde gerilemenin bulunduğu bir diğer kriter olan Uluslararası Sevkiyat kriteri ile rekabetçi fiyatlarla uluslararası gönderilerin oluşturulabilmesi kastedilmektedir. Bu kriterde Türkiye yine önemli ölçüde puan kaybetmiş ve 18 sıra gerilemiştir. LPI metodolojisi ışığında yorumlayacak olduğumuzda Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin lojistik profesyonellerinin Türkiye'de rekabetçi fiyatlarla gönderim yapılmadığına yönelik değerlendirmelerinin var olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle Kuşak ve Yol Girişimi gibi ticaret yollarının işlerlik kazanmasına yönelik çalışmaların var olduğu göz önüne alınır, sevkiyatların rekabetçi koşullarda gerçekleştirilememesinin söz konusu olması, Türkiye'nin söz konusu ticaret yollarından hedeflediği payı alamamasına ve yükün alternatif rotalara kaymasına sebebiyet verebilecektir.



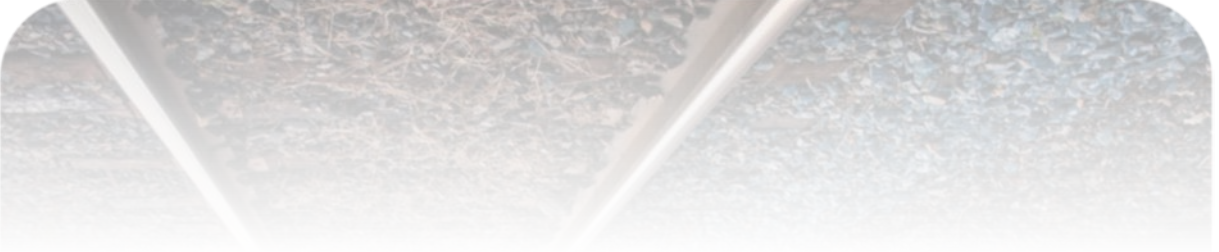
İncelenmesi gereken bir diğer kriter ise Lojistik Hizmetlerin Kalitesi'dir. Bu kriter ile ülkede sunulan lojistik hizmetlerin yetkinliği ve kalitesi kastedilmektedir. Söz konusu kriterde 2016 yılında 36. sırada iken Türkiye 2018 yılında 15 sıra gerileyerek 51. olmuştur. Ticaret koridorlarının alternatif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

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

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



Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Kara üzerinden gerçekleştirilen iki taşıma türünden biri olan demiryolu taşımacılığı karayoluna kıyasla daha çevreci, güvenli ve ekonomik bir taşıma türüdür. Ancak mevcut durumda Türkiye'nin karayolu ağı ile demiryolu ağının gerek coğrafi erişim ve gerekse taşınan yük miktarı açısından birbirleri ile kıyaslanması mümkün değildir. Yurt içi taşımacılık için geçerli bu durum uluslararası yük taşımacılığı için de geçerliliğini korumaktadır. Kapıdan kapıya hizmette karayolunun sunduğu esneklik ve hız unsurlarının bu durumda etkili olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Sanayi Devrimi'nin getirdiği ekonomik canlılık ve gerektirdiği ticari faaliyetlerin desteklenmesi amacıyla ticari demiryolu taşımacılığının tarihinde bir dönüm noktası kabul edilen Liverpool-Manchester arası demiryolu hattı tarifeli seferlerine 1830 yılında başladı. Demiryolunun Osmanlı Devleti topraklarına gelişi ise bu tarihten 26 yıl sonrasına tekabül etmektedir; 211 kilometre uzunluğundaki İskenderiye-Kahire hattı 1856 yılında açıldı. Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde bulunan ve yine aynı yıl içerisinde açılan İzmir-Aydın arası 130 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı Türkiye'nin ilk demiryolu hattı olma özelliğini taşımaktadır. ABD'de toplam demiryolu ağı 250.000 kilometre uzunluğunda olup bu hattın %80'i yük taşımacılığı için kullanılmaktadır; ABD'yi 100.000 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı ile Çin takip etmektedir ve 2050 yılında Çin'in demiryolu ağının 270.000 kilometreyi aşması planlanmaktadır; üçüncü sırada Rusya'nın 85.000 kilometre uzunluğundaki demiryolu ağı gelmektedir⁴⁸. Türkiye'de mevcut demiryolu ağı 12.803 kilometredir.



⁴⁸ Railway Technology, *The world's 10 longest railway networks*.

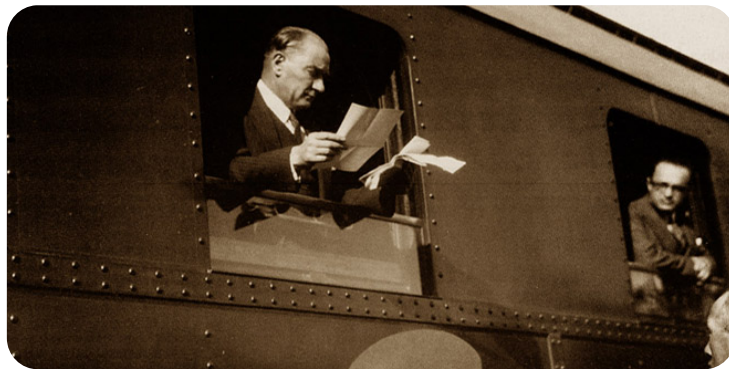
Harita 2 - Türkiye Ulusal Demiryolu Altyapı Ağ Haritası



Cumhuriyet Öncesi Demiryolu Ağı: 4.136 kilometre
Cumhuriyetin İlk Yılları (1923-1950): 3.764 kilometre
1951'den 2003 Sonuna Kadar: 945 kilometre
2003-2020: 2.761 kilometre
İnşaatı Devam Eden: 3.872 kilometre

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 226.

2003 yılında 10.959 kilometre olan toplam hat uzunluğu yaklaşık %17 artarak 2020 yılının Ağustos ayında 12.803 kilometre oldu. Konvansiyonel hat toplamı aynı dönem içerisinde yaklaşık %6 oranında artış gösterdi; toplam hat uzunluğundaki artış büyük oranda Yüksek Hızlı Tren hatlarından kaynaklandı.



Tablo 12 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu Gelişimi

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak+İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.679	2.262	10.959	-	10.959
2004	8.679	2.271	10.968	-	10.968
2005	8.679	2.276	10.973	-	10.973
2006	8.679	2.287	10.984	-	10.984
2007	8.679	2.294	10.991	-	10.991
2008	8.699	2.306	11.005	-	11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020 (Ağustos)	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803

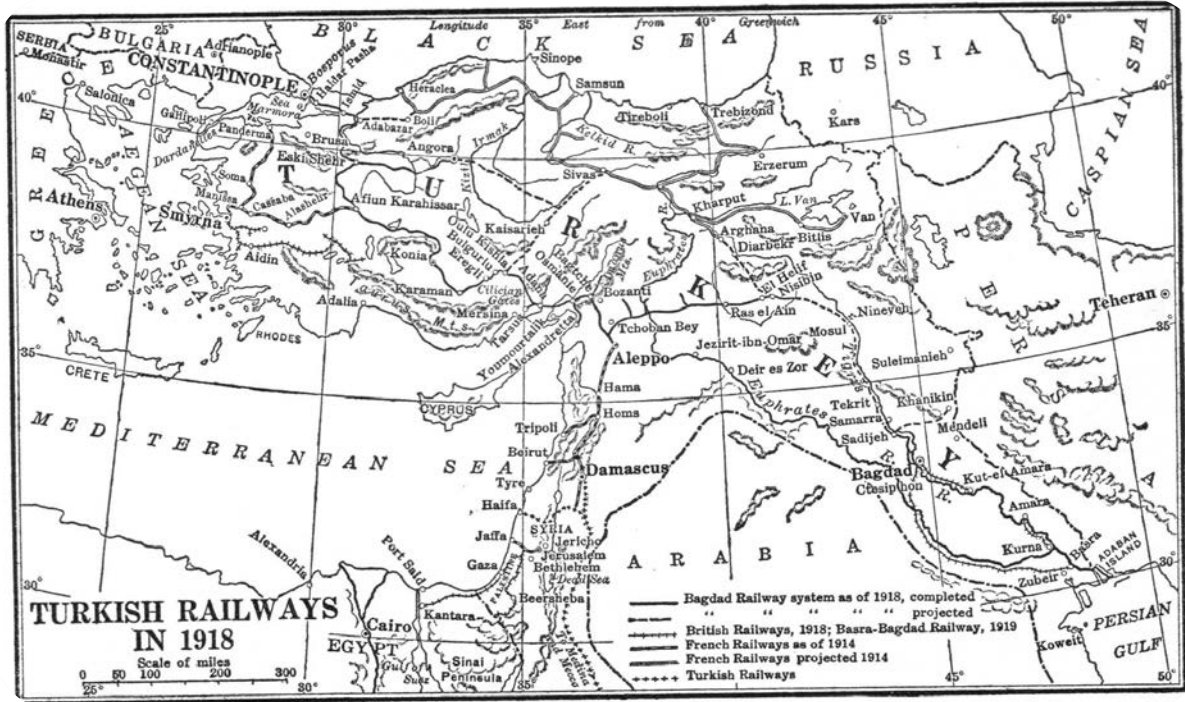
Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 229.

2023 yılında toplam demiryolu hat uzunluğunun 17.527 kilometreye, 2023-2035 yılları arasında ise 23.627 kilometreye çıkarılması hedeflenmektedir⁴⁹.

Osmanlı Devleti döneminde yapılan 8.619 kilometrelik demiryolu hattının 4.136 kilometrelik kısmı ulusal sınırlar içerisinde kalmakta olup bu hattın 2.404 kilometresi yabancı şirketler tarafından işletilmekteydi; söz konusu hatlar 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirildi. 31 Mayıs 1927 tarihinde kurulan Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi, 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmış olup 1953 yılında çıkarılan 6168 sayılı kanunla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında devlet

⁴⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 224.

iktisadi teşekkülüne, 1984 yılında çıkarılan 233 sayılı KHK ile kamu iktisadi teşekkülüne dönüştürüldü. Türkiye’de demiryolu tarihine yönelik incelemelerde demiryollarının gelişimine ilişkin dönemsel incelemeler “1923 Öncesi Dönem”, “Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)”, “Karayolu Ağırlıklı Dönem (1950-2000)” ve “2000 Yılı Sonrası Dönem” adı altında yapılmakta olup “demiryolu” tarihçesinde bir dönemin “karayolu” adı altında anılması, söz konusu 50 yılda demiryollarına verilen önemi ortaya koymaktadır.⁵⁰ TCDD’nin yeniden yapılandırılması amacıyla, 1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun ile TCDD İktisadi Devlet Teşekkülüne dönüşmüş olup demiryolu altyapı işletmecisi olarak faaliyet göstermektedir.



⁵⁰ Bahsedilen dönemsel inceleme başlıkları için bkz. Murat Erdal, Aydın Güvenler, Kosta Sandalci. *Uluslararası Demiryolu Eşya Taşımacılığı*, UTİKAD Yayınları, 2009.

Tablo 13 - Türkiye Demiryollarında Çeken Araç Durumu

Yıllar	YHT		Anahat Dizelli Lokomotif		Manevra Dizelli Lokomotif		Elektrikli Lokomotif		Elektrikli Dizi		Dizelli Dizi	
	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal	Mevcut	Faal
2003	-	-	470	371	74	56	74	56	88	74	49	31
2004	-	-	457	380	68	50	73	53	87	73	49	32
2005	-	-	461	379	68	49	71	53	86	72	49	33
2006	-	-	477	397	58	49	67	54	84	76	46	36
2007	-	-	472	406	58	48	67	58	83	78	44	35
2008	-	-	494	419	55	44	64	52	83	73	44	32
2009	7	6	502	409	48	38	64	56	83	70	52	41
2010	12	11	435	387	109	83	64	52	99	91	55	46
2011	12	11	433	381	109	81	45	40	101	91	56	44
2012	12	10	433	367	109	76	56	46	108	103	67	49
2013	12	10	428	341	109	75	53	45	113	106	77	47
2014	12	10	434	339	106	75	80	72	117	109	80	60
2015	13	13	439	340	108	77	94	58	117	100	80	60
2016	19	17	436	351	107	77	125	100	118	102	80	49
2017	19	19	436	353	107	71	125	118	115	104	87	62
2018	19	17	435	365	104	71	125	116	97	89	87	55
2019	19	17	435	362	104	74	125	110	103	77	104	65
2020 (Ağustos)	23	21	431	351	103	69	125	104	87	79	106	102

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 233.

Türkiye'nin uluslararası demiryolu bağlantıları Kapıkule (Bulgaristan), Uzunköprü (Yunanistan), Canbaz (Gürcistan), Doğukapı (Ermenistan), Kapıköy (İran), Islahiye, Nusaybin ve Çobanbey (Suriye) ile yapılmakta olup Doğukapı, Islahiye, Nusaybin ve Çobanbey kapıları mevcut durumda hizmet vermemektedir⁵¹.

Türkiye'nin toplamda 13 limanının demiryolu bağlantısı bulunmakta olup bu limanlar Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport, Evyap, DP World ve Nempont Limanları'dır⁵².

Türkiye demiryollarında hizmet veren yük vagonlarının sayısı 2003 yılında 16.070 iken 2016 yılında en yüksek sayıya ulaşarak 19.750'ye yükseldi; 2020 yılının Ağustos ayında yük vagonu sayısı 16.956 oldu. 2003 yılında 624.405 ton olan kapasite, vagon sayısının en fazla olduğu 2016 yılında 882.928 ton oldu. 2003 yılından 2020 yılına kadar olan süreçte vagon sayısındaki artış oranı yaklaşık %5,5 iken aynı süre zarfında ton bazında kapasite artışı yaklaşık %41 oldu.

⁵¹ TCDD Taşımacılık Web Sitesi, *Yurtdışı Yük Taşımacılığı*.

⁵² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 330.

Tablo 14 - Türkiye Demiryollarında Yük Vagonları		
Yıllar	Mevcut-Adet	Kapasite-Ton
2003	16.070	624.405
2004	16.004	625.697
2005	16.102	642.349
2006	16.320	664.328
2007	17.041	691.634
2008	17.079	682.800
2009	17.607	696.990
2010	17.773	698.836
2011	18.200	761.832
2012	18.167	752.181
2013	18.607	808.215
2014	18.967	837.016
2015	18.841	832.499
2016	19.570	882.928
2017	15.979	810.400
2018	16.902	872.014
2019	17.025	879.798
2020 (Ağustos)	16.956	877.605

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 232.



Mevzuat

17 Ocak 2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde yapılan değişiklikler neticesinde demiryolu ile yapılacak taşımacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerden Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü sorumludur. 2013 yılında yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun çerçevesinde

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

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

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

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

Koronavirüs Pandemisinde Türkiye Demiryolu Yük Taşımacılığı ve Türkiye'nin Demiryolu Bağlantıları

Demiryolu yük taşımacılığı, koronavirüs pandemisi sebebiyle deniz limanları, karayolu sınır kapıları ve uçakların hareketlerine yönelik alınan kısıtlayıcı önlem ve tedbirlerden görece muaf oldu. Özellikle karayolunda sınır kapılarının tamamen kapatılması veya kontrollü geçişler sebebiyle kilometrelere varan araç kuyrukları dış ticaret faaliyetlerini alternatif arayışlara itti. Vagonların Türkiye sınırından komşu ülke sınırından içeri itilmesi ve komşu ülke tarafından vagonların çekilmesi sayesinde “temassız ticaret”i mümkün kılması ile Türkiye'nin özellikle doğu ülkelerine yaptığı ihracatta demiryolunun tercih edildiği gibi Bakanlıklar tarafından da bu tercihin desteklendiği görüldü.

İran'a yapılan taşımalar 5, BTK hattındaki taşımalar ise 3 kat artış gösterdi⁵³. Demiryolu vagonları arzının talebi karşılamakta yetersiz kaldığı da gündeme gelirken yolcu taşımacılığına yönelik getirilen kısıtlamalar mevcut ray ağının yük taşımaları için kullanılabilmesine olanak sağladı.



Demiryolu taşımacılığına yapılan yatırımlarda ve iyileştirme projelerinin odağında yolcu taşımacılığının olduğu görülmektedir. Hızlı tren hatlarına verilen önem ve hızlı tren yatırımları yatırımların odağında yolcu taşımacılığının olduğunu destekler niteliktedir. Yıllar içerisinde karayolu ile taşınması yapılan yükler demiryoluna kaydırılmazken hem ithalat hem de ihracatta demiryolu yük taşımacılığı en az payı almayı sürdürmekte ve demiryolunun yük taşımacılığından hem ağırlık hem de değer bazında aldığı payda önemli artış sağlanamamaktadır. Bu sebeplerin başında demiryolu ağının gelişmişlik düzeyinin karayolu ağının gelişmişlik düzeyi ile kıyaslanamayacak oranda yetersiz kalması ve demiryolu navlunlarının karayoluna alternatif olmaktan uzak olması ile birlikte liman ve lojistik merkez yapılandırılmalarında demiryolu yük taşımacılığında kombine taşımacılığı destekler fiziki altyapı eksikliklerinin bulunması yer almaktadır.

⁵³ Dünya, *Temassız ticaret'in gözdesi demiryolu taşımacılığı oldu.*

450 milyon ABD Doları tutarında bir proje olan ve Azerbaycan, Gürcistan ile Türkiye'yi bağlayan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattının temeli 2007 yılında atıldı ve hat 30 Ekim 2017 yılında açıldı. 838 kilometre uzunluğundaki hattın 503 kilometresi Azerbaycan'dan, 259 kilometresi

Gürcistan'dan ve 76 kilometresi Türkiye'den geçmekte olup söz konusu hat, siyasi sebeplerden dolayı Türkiye ve Ermenistan arasındaki kapalı sınır kapılarına alternatif olmasının yanı sıra Avrupa ve Çin arası demiryolu ile



kesintisiz taşımacılığı ile Kuşak ve Yol Girişimi'nin Orta Koridoru için önemli adımlarından birisidir. BTK Hattı'nın çift hatlı, elektrifikasyonlu, sinyalizasyonlu ve telekomünikasyonlu olarak tam kapasite ile işletmeye alındığında 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük, 2034 yılı sonunda ise 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olması beklenmektedir⁵⁴. BTK Hattı ile kuzey hat olarak bilinen Çin-Rusya (Sibiry'a'dan Avrupa'ya) güzergâhında gerçekleşen yıllık 5.000 blok tren kapasitesinin %30'unun Türkiye üzerinden gerçekleştirilerek, Orta Koridor ve BTK güzergâhından yılda 1.500 blok tren işletilmesi ile Çin-Türkiye arasındaki toplam 12 günlük seyir süresinin 10 güne düşürülmesi hedeflenmektedir⁵⁵.

İki kıtanın birleştiği yerde demiryolu yük taşımacılığının yapılabilmesi için tren ferileri, Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü yatırımları mevcuttur. İstanbul Boğazı'nın tren ferileri ile geçilmesi maliyeti artıran ve zaman kaybına sebebiyet veren bir unsurdur. Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerindeki demiryolu altyapısının Yüksek Hızlı Tren ile yolcu taşıması amacıyla kullanılmasına yönelik projeler mevcut olup söz konusu bağlantının yük taşımacılığı

⁵⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 240.

⁵⁵ *Ibid.*, 324.

için kullanımına dair herhangi bir projenin mevcudiyetine dair bilgi bulunmamaktadır. Bu durumda iki kıta arasındaki demiryolu geçişinde Marmaray Tüp Geçidi'nin kullanılması gerekecek olup 2019 ve 2020 yıllarında Marmaray'dan yük treni geçişleri yapıldı. 7 Kasım 2019 tarihinde Çin'in Xian kentinden çıkan ve Prag'a giden Chang'an Treni Marmaray Tüp Geçidi'ni kullanarak Avrupa kıtasına geçen ilk yük treni oldu.

2020 yılı Marmaray Tüp Geçidi'nin yük trenleri için daha yoğun kullanıldığı bir yıl oldu; hem yurt içi hem de uluslararası yük trenleri Marmaray'ı kullandı. 8 Mayıs'ta Gaziantep'ten Çorlu'ya plastik hammadde taşınması yapan 400 metre uzunluğunda ve 1200 ton ağırlığındaki yük treni Marmaray'dan geçerek 9 Mayıs'ta Çorlu'ya ulaştı. 2020 yılının onuncu ayı sonuna kadar olan süre zarfında yurt içi ve uluslararası olmak üzere giden ve gelen toplam yük treni sayısı 328, bu trenlerle taşınan yük miktarı ise 142 bin tonu buldu⁵⁶.

4 Aralık'ta Türkiye'den Çin'in Xian kentine giden ilk ihracat treni olma özelliğini taşıyan ilk uluslararası yük treni seferi yapıldı ve 42 konteyner beyaz eşya taşıyan tren 19 Aralık'ta Xian'a ulaştı. 20 Aralık'ta ise ikinci ihracat treni Çerkezköy'den 42 vagon içerisinde 1400 buzdolabı yüküyle seferine başladı. 2021 yılında Türkiye ve Çin arasında haftada iki kez karşılıklı tren seferleri yapılması planlanmaktadır⁵⁷.

Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde doğu-batı yönünde taşınacak yükler için Türkiye'nin orta koridorda bir alternatif olabilmesi her şeyden önce yük hareketlerinin en az kesinti ile yapılmasına bağlıdır. Türkiye'de Marmara Bölgesi, İzmir ve Aliğa Bölgesi ile Mersin ve İskenderun Limanları BTK Hattı ile taşınacak yüklerin Türkiye üzerinden denizyoluna aktarılmasında önemli roller üstlenebilirler.



⁵⁶ TCDD Taşımacılık Web Sitesi, "Asrın Projesi" MARMARAY 7 Yaşında.

⁵⁷ TCDD Taşımacılık Web Sitesi, Çin'e Ulaşan İlk İhracat Treni İçin Karşılama Töreni Yapıldı.

Demiryolu Ulaştırma Koridorları ve Türkiye

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

Tablo 15 - Uluslararası Demiryolu Koridorları

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

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Demiryolu Sektör Raporu 2019*. S. 11.



Lojistik Merkezler

Özel sektör tarafından işletilen Ankara Lojistik Üssü, Samsun Lojistik Merkezi, Mersin Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi gibi lojistik merkezler harici TCDD tarafından toplamda 25 lojistik merkez kurulması planlanmaktadır. Toplam 25 lojistik merkezin hizmete girmesi ile 72,6 milyon ton ilave taşıma kapasitesi ve 16,2 milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası kazandırılacağı belirtilmektedir⁵⁸.



TCDD 2019 Faaliyet Raporu'nda belirtildiği üzere lojistik merkez kurulmasının temel amaçları aşağıdakilerdir⁵⁹:

- Yük taşıma faaliyetlerinin şehir dışına kaydırılması, şehir içi trafiğinin rahatlatılması,
- Çevre ve trafik kirliliğinin önlenmesi,
- Daha verimli lojistik sistemler kullanarak nakliye ve lojistik şirketlerinin rekabet gücünün artırılması, lojistik maliyetlerinin azaltılması,
- İntermodal alt yapının kurularak taşımaların karayolundan demiryoluna ve denizyoluna aktarılması.

⁵⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 323.

⁵⁹ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Faaliyet Raporu 2019*. S. 87.

Lojistik merkezlerin sağladığı temel faydalar ise aşağıdaki gibi belirtilmektedir:

- Yük taşımalarıyla ilgili ticari faaliyetlerin bir araya toplanması sonucunda lojistik zincirinde optimum fayda sağlayacak hizmetin sunulması,
- Taşıma ve aktarma sürelerinin ve maliyetlerinin düşürülmesi,
- Araç (özellikle kamyon ve tır), depolama alanı ve insan gücü kullanımının en uygun hale getirilmesi,
- Tüm faaliyetler için güvenli bir ortam ve çevrenin oluşturulması,
- Toplam nakliye ve personel maliyetlerinde düşüş sağlanması,
- Tek elden ve merkezden yönetim oluşturulması,
- Tek elden planlama yapılması,
- Taşıma cirolarının artırılması,
- Kaliteli çalışma ortamı sağlanması,
- Destekleyici hizmetler sunulması.

25 lojistik merkezden tamamlananlar Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), İstanbul (Halkalı), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık) ve Mersin (Yenice) Lojistik Merkezleri'dir.

Harita 3 - Türkiye Lojistik Merkezler Haritası



Kaynak: TCDD

TCDD tarafından açıklanan en son verilere göre faaliyetteki lojistik merkezlerden 2019 yılında toplam 1.280.151 ton demiryolu yük taşınması gerçekleştirildi.⁶⁰ Faaliyetteki lojistik merkezlerin toplam kapasitesi 10.639.000 tondur.

Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP) yönetici özetinde lojistik merkezlerin TLMP kapsamında oldukça önemsenmekte olduğu görülmektedir. Lojistik merkezlere ilişkin TLMP projesinin amaç ve hedefleri arasında,

- Lojistik merkezlerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerinin belirlenmesi,
- Lojistik merkezlerin kurulmalarına ilişkin yapım usul ve esaslarının belirlenmesi,
- Lojistik merkezler için altyapıların kurulması hususunda gerekli teknik ve emniyet standartlarının oluşturulması,
- Lojistik merkezler için ihtiyaç duyulacak arazi tahsisi ve elde edilme şekilleri ile ilgili usullerin belirlenmesi,
- Lojistik merkezlerin yer seçimi, sınıflandırılması, kurulumu, yönetim modellerinin ve teşvik şekillerinin belirlenmesi,
- Türkiye’de kurulacak lojistik merkez planlama çalışmalarına mevzuat niteliğinde temel oluşturulması⁶¹

yer almaktadır.

⁶⁰ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Faaliyet Raporu 2019*. S. 90.

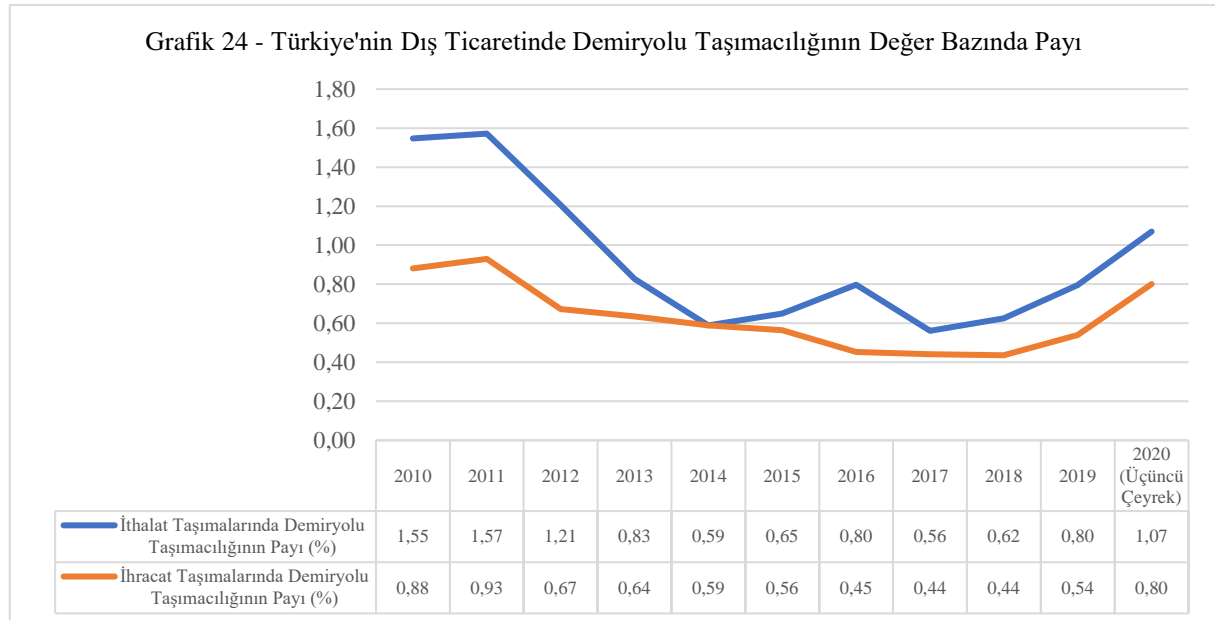
⁶¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2019, *Türkiye Lojistik Master Planı Danışmanlık Hizmetleri – TLMP Yönetici Özeti*. S. 11.

Türkiye'nin Dış Ticareti ve Demiryolu Taşımacılığı

2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı diğer tüm taşıma türlerinin payından düşüktür. Koronavirüs pandemisi sebebiyle 2020 yılında tercih edilen ve “temassız ticaret” faaliyetlerine olanak sağlayan demiryolu yük taşımacılığının payının marjinal seviyede arttığı görülmektedir.

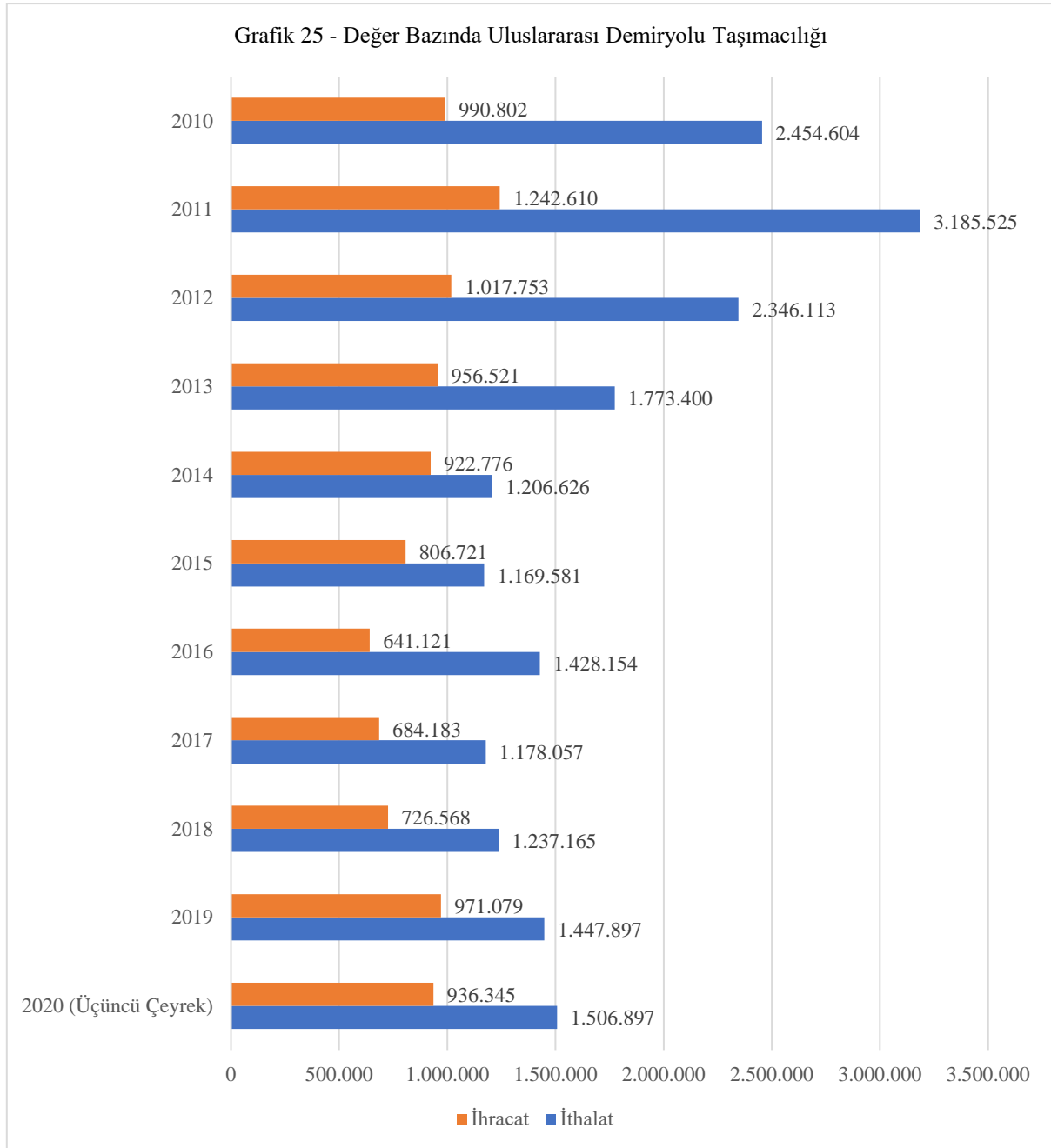
İncelenen on yıllık dönem içerisinde 2011 yılı gerek ithalat gerekse ihracatta demiryolu yük taşımacılığının değer bazında diğer yıllara kıyasla en yüksek paya sahip olduğu yıldır. 2011 yılında değer bazında demiryolu ithalat taşımalarının payı %1,57 ve ihracat taşımalarının payı ise %0,93'tür. 2012 yılı sonrası ithalat taşımalarında demiryolu taşımacılığının oranı 2020 yılının ilk üç çeyreğine kadar %1'in altında kaldı; 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise tekrar %1'in üzerine çıkabildi. İncelenen dönemde ihracat taşımalarında ise demiryolu taşımacılığının payı sürekli olarak %1'in altında kaldı; 2019 yılında %0,54 olan demiryolu yük taşımacılığının payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %0,80'e yükseldi.

İthalat taşımalarında değer bazında demiryolunun payı ihracat taşımalarının payından sürekli daha yüksektir. 2017 yılı sonrası demiryolu yük taşımacılığının değer bazında hem ithalatta hem de ihracatta payını artırma eğiliminde olduğu gözlemlenmektedir.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2010 ve 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu ile taşınan ihracat yükünün değeri sürekli olarak ithalat yükünün değerinden düşüktür; 2010 ve 2012 yılları arasında demiryolu ihracat yükünün değeri ithalat yükünün değerinin yarısından bile daha azdır. Diğer taşıma türlerine kıyasla 10 yıllık dönem içerisinde ithalat ve ihracatta demiryolu yük taşımacılığının en yüksek paya sahip olduğu 2011 yılı toplamda değer bazında en fazla yükün taşındığı yıldır. 2020 yılının ilk üç çeyreğinde demiryolu ile taşınması yapılan ithalat ve ihracat yükünün toplam değeri 2014-2019 yılları arasındaki dönemdeki yılların yılsonu toplamından fazladır.

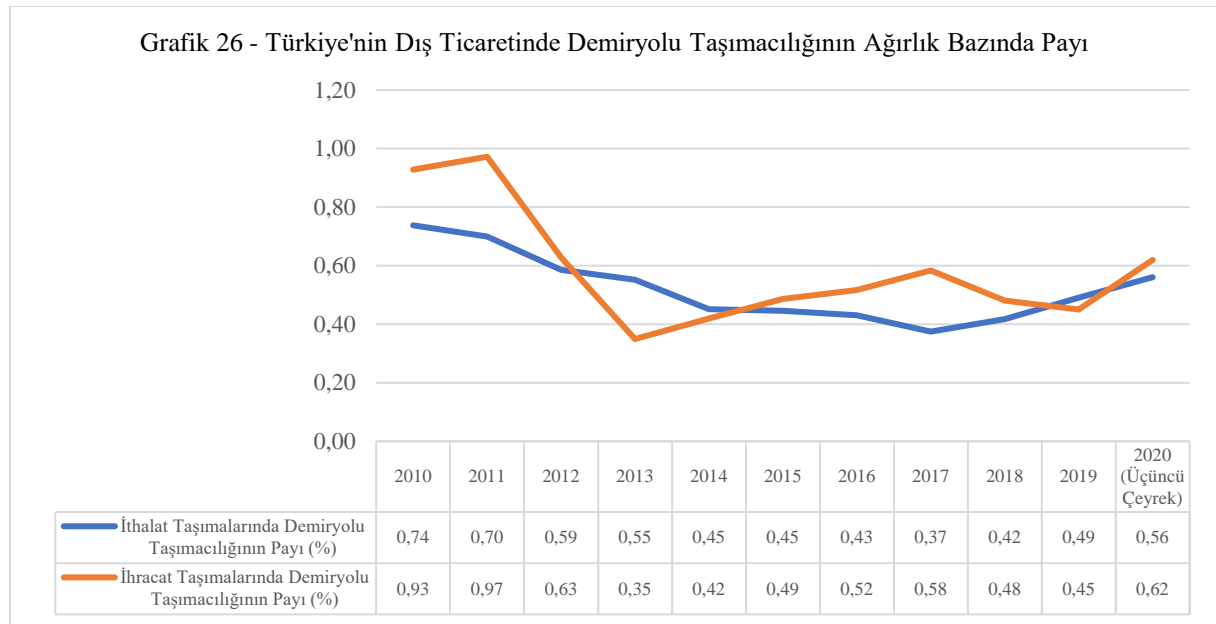


Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu taşımacılığı değer bazında en düşük paya sahipken, kapasite sebebiyle uluslararası havayolu taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı göz ardı edilirse, aynı dönem içerisinde ağırlık bazında da en düşük paya sahip oldu.

İncelenen on yıllık dönem içerisinde demiryolu yük taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı %1'in üzerine hiçbir yıl çıkmadı. Ağırlık bazında ihracat taşımalarındaki payı 2013 yılından 2017 yılına kadar sürekli artış gösterdi.

2020 yılının ilk üç çeyreğinde demiryolu ile taşınması yapılan ithalat ve ihracat yükünün ağırlık bazındaki payı 2013 yılından itibaren olan süre zarfında en yüksek orana ulaştı.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2010 ve 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde demiryolu ile taşınan ithalat yükünün ağırlığı ihracat yükünün ağırlığından sürekli olarak düşüktür.

2013 ve 2014 yıllarında demiryolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı aynı yıllarda taşınan ithalat yükünün ağırlığının yaklaşık yarısı kadardır.

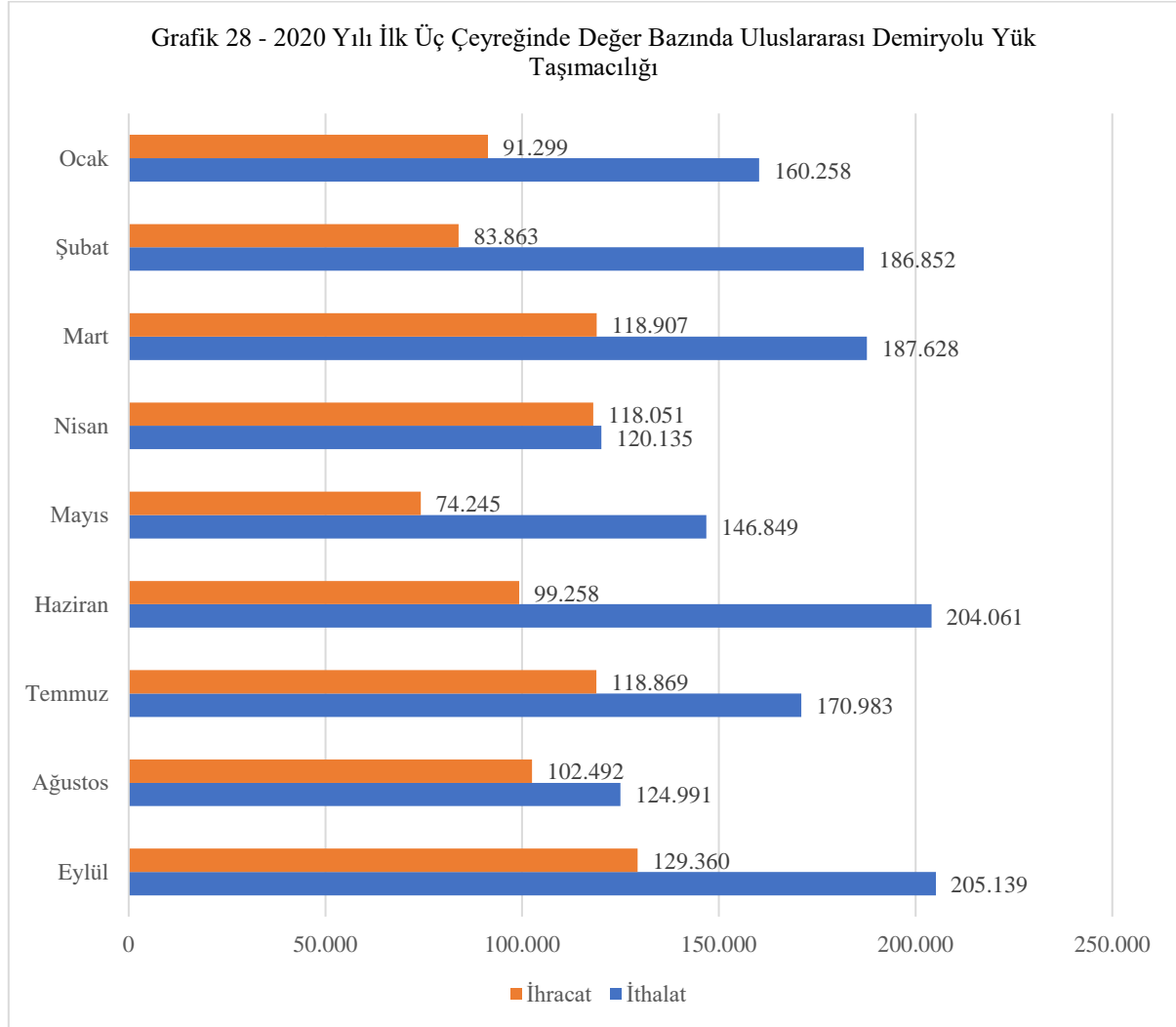
2010 ve 2011 yıllarında demiryolu ile ithalat yükü taşımaları 1 milyon tondan fazla iken 2019 yılına kadar ithalatta 1 milyon tona ulaşamadı. 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda demiryolu ile yapılan ihracat bir önceki yılın tamamında yapılan ihracatı geçerken ithalatta ise bir önceki yılın tamamında yapılan ihracat %90'dan fazla oranda gerçekleştirildi.



Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Ton).

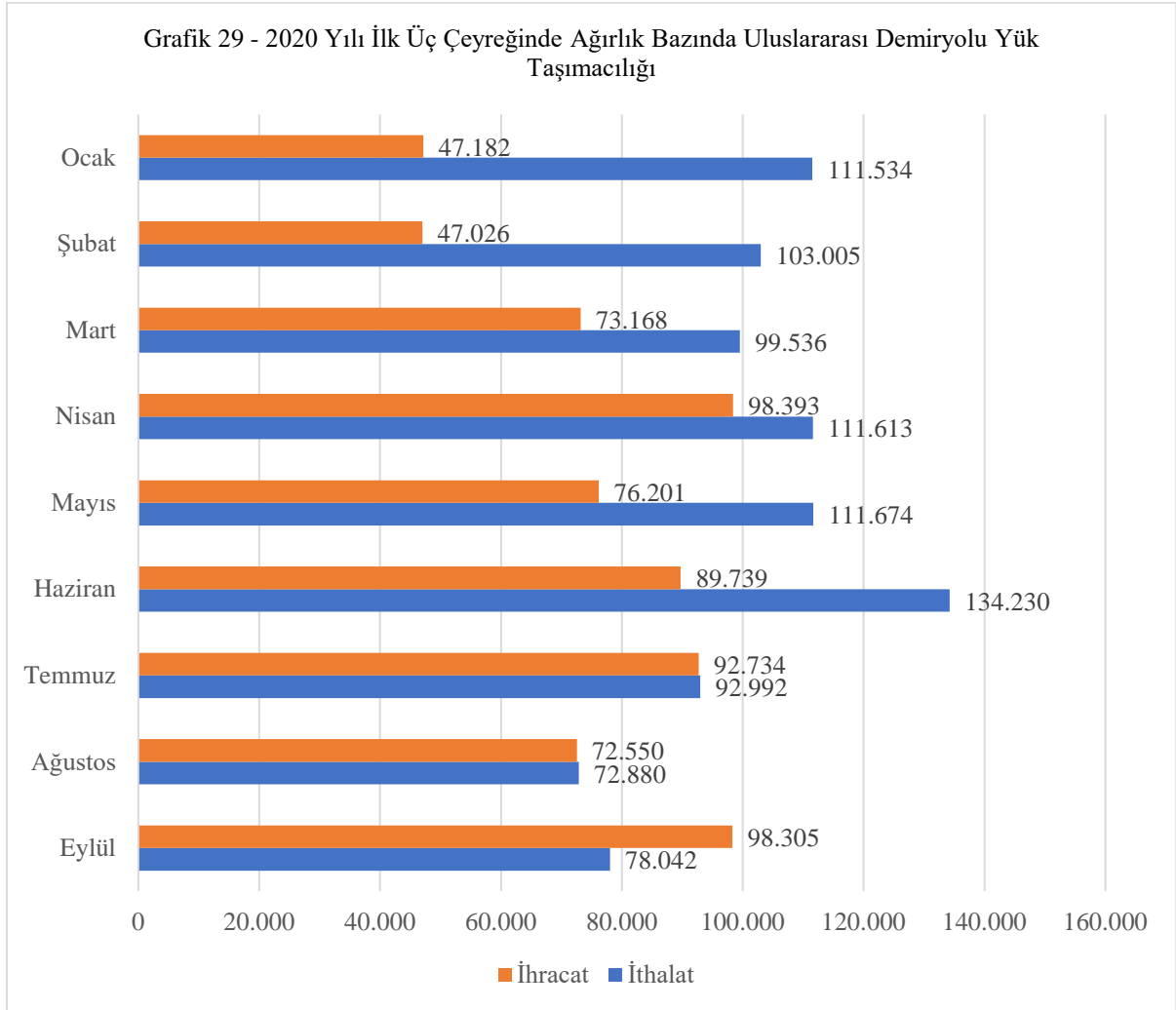
2020 Yılı Demiryolu Taşımacılığı Verileri

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası demiryolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında Nisan ve Mayıs aylarında önemli düşüşler gözlemlenirken özellikle Haziran ayı sonrası değer bazında artış gerçekleşti ve Eylül ayında en yüksek değerlere ulaşıldı.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası demiryolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında ihracatın Şubat ayı sonrası artışa geçtiği görülmektedir. İthalat taşımalarında yıl içerisinde büyük değişimler görülmezken Temmuz ayı itibarı ile taşınan yük miktarında düşüş yaşanmaktadır.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

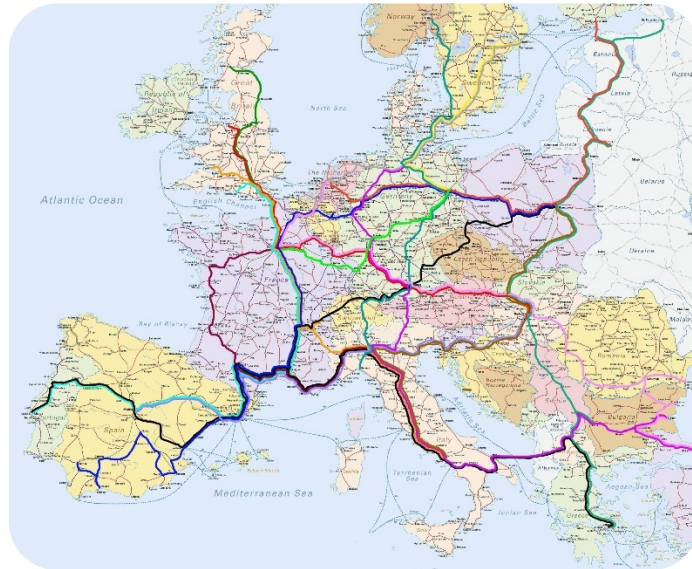
Demiryolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

TÜİK verilerine göre 2020 yılının üçüncü çeyreği sonuna kadar olan dönemde Türkiye'den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında Almanya değer bazında birinci ülke konumunda olup ağırlık bazında üçüncü ülke konumundadır. Ağırlık bazında ihracatta Bulgaristan'a yapılan taşımalar ilk sırada yer almakta iken Bulgaristan değer bazında ikinci sıradadır.

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

TABLO 16 - İHRACATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Almanya	Bulgaristan
2	İspanya	İran
3	İran	Almanya
4	Hollanda	Avusturya
5	Avusturya	Sırbistan



Demiryolu ile Türkiye'ye yapılan ithalat taşımalarında değer bazında ihracatta birinci ülke konumundaki Almanya birinci sırada gelmektedir. Ağırlık bazında Türkiye'nin sınır komşusu Bulgaristan birinci sıradadır. İran ihracatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında iken ithalatta ağırlık bazında üçüncü ülke konumunda olup değer bazında ilk 5 ülke arasında yer almamaktadır.

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

TABLO 17 - İTHALATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Almanya	Bulgaristan
2	Bulgaristan	İran
3	Çekya	Almanya
4	Polonya	Avusturya
5	Avusturya	Rusya Federasyonu

Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı



Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı değer ve ağırlık bazında uluslararası denizyolu yük taşımacılığından sonra ikinci sırayı almakta olup ilk ve son taşıma ayakları haricinde, çıkış ve varış noktaları arasında kesintisiz taşımacılığını olanaklı kılması sebebiyle, taşıma operasyonunun tamamında yüksek oranda karayolu araçları kullanılmaktadır. Bu tercihin ortaya çıkışında Türkiye’de arz-talep dengesinin filo kapasitesi fazlalığı sebebiyle bozulmuş olması yatmakta olup bu sebeple karayolu navlun fiyatlarının da diğer taşıma türlerine göre rekabetçiliğinin fazla olduğu görülmektedir. Yurt içi yük taşıma faaliyetlerinde karayolu %89,22 oranında tercih edilmektedir⁶². TÜİK verilerine göre 1990 yılında 257 bin olan kamyon sayısı 2020 yılının Kasım ayı sonunda yaklaşık %333 oranında artış göstererek 859 bine yükseldi. Yurt içinde diğer taşıma türlerine kıyasla daha gelişmiş bir altyapı ağının bulunması sebebiyle aktarma yapılmadan tüm taşımının karayolu ile yapılabilmesi mümkün olmaktadır.

Harita 4 - Türkiye Karayolları Haritası



Görsel: KGM

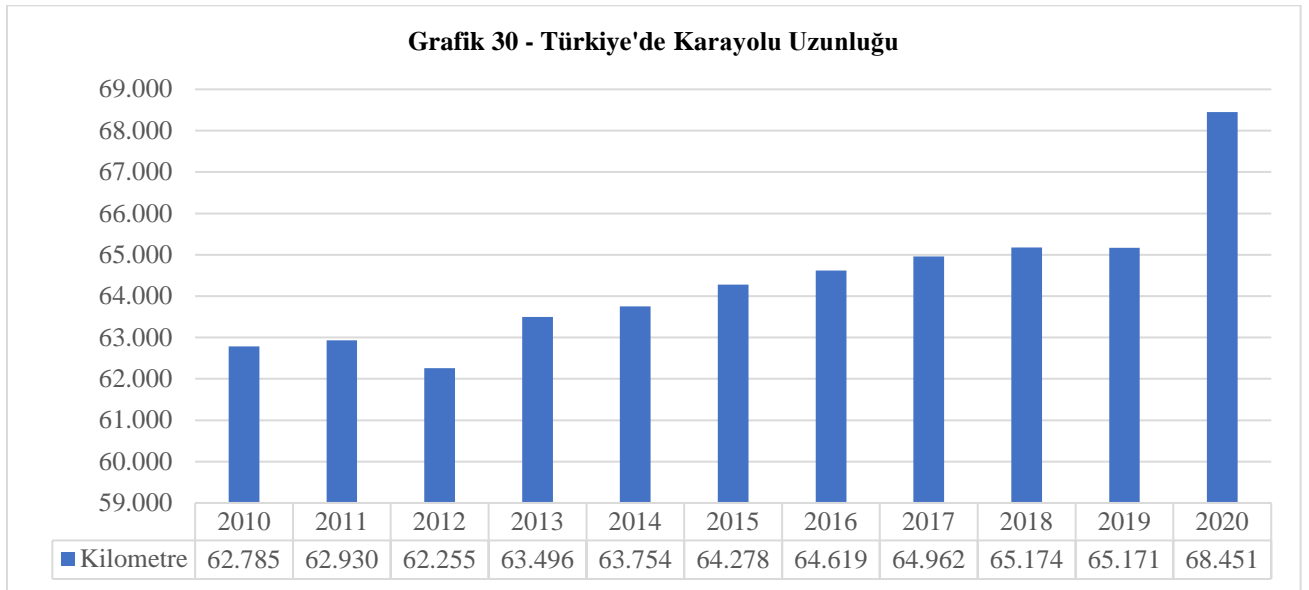
Osmanlı Devleti’nden devralınan karayolu ağı toplam 18.000 kilometreydi ve altyapı kalitesi günümüzdeki standartlardan oldukça uzaktı. 1950’lere kadar Türkiye’de demiryolu taşımacılığına bir devlet politikası olarak önem verildi. 1950’lerin başı ve özellikle 1960’lardan itibaren karayoluna yapılan yatırımlar öne çıktı. Bu politika değişiminin başında Marshall Planı kapsamında dayatılan karayolu merkezli ulaşım yatırımları yatmaktadır⁶³. Karayolu ödenekleri 1950’de toplam harcamaların %4,1’ini teşkil etmekte iken bu oran 1960’ta %13,3’e yükseldi⁶⁴.

⁶² T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 27.

⁶³ Birol Çetin, Serap Barış ve Serap Saroğlu, *Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış*. S. 133.

⁶⁴ Erol Kapluhan, *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı*. S. 432.

1950 yılında karayolu ağının ve altyapısının geliştirilmesi amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü kurulduğunda Türkiye’de yaklaşık 44.000 kilometrelik karayolu ağı mevcuttu. 1950 ve 1960’lı yıllarda temel toplumsal hizmetlerin tüm ülkeye sunulması için yolların iyileştirilmesine önem verildi ve 1960’larda Türkiye 60.000 kilometrelik bir karayolu ağına sahip oldu⁶⁵. 1970’li yıllarda trafik yoğunluğundaki artışa paralel olarak yüksek standartlı otoyolların yapımına, 1980’lerde ise erişilebilirlik amacının üzerine çıkılarak otoyol yapımına önem verilmeye başlandı⁶⁶. 1967 yılında 59.257 kilometrelik karayolu ağı 2020 yılında 68.231 kilometreye ulaştı⁶⁷. 2003 yılı itibarı ile bölünmüş yol çalışmalarına önem verildi ve Türkiye’de bölünmüş yol uzunluğu 2020 yılı Eylül ayında 27.641 kilometreyi buldu⁶⁸.



Kaynak: 2010-2019 verileri KGM, 2020 verisi Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020.

⁶⁵ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

⁶⁶ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, *Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017-2021*. S. 17.

⁶⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

⁶⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 63.

Mevzuat

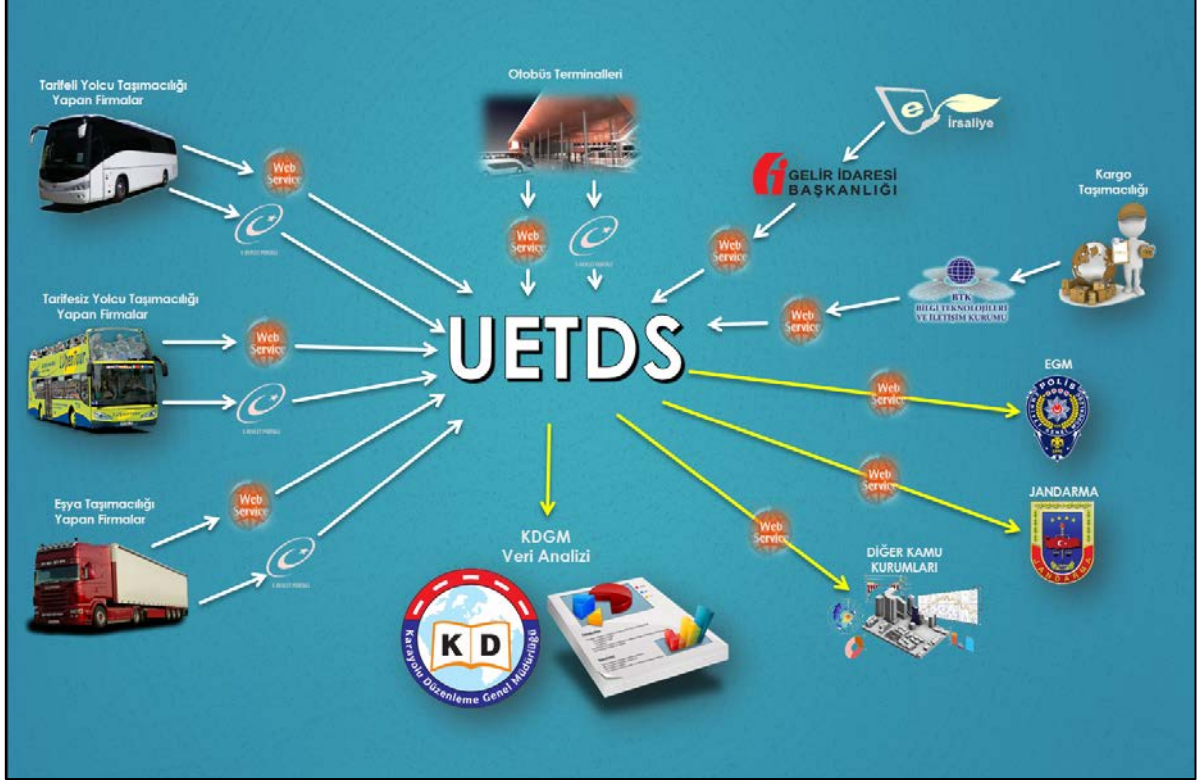
Türkiye’de kamu idaresinin karayoluna ilişkin sürdürdüğü faaliyetlerin yasal dayanağı 2003 yılına kadar 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun’dur. Uluslararası karayolu yük taşımacılığına ilişkin mevzuat 2003 yılında yayınlanan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile bu kanunun 34. maddesinin dayanak teşkil ettiği Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve bu mevzuata bağlı diğer alt yasal düzenlemeler çerçevesinde düzenlenmektedir.

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

Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile uluslararası eşya taşımacılığı yapacak firmalar yetki belgesi almakla yükümlüdür ve C2 Yetki Belgesi ticari amaçla yurt içi ve/veya uluslararası eşya taşımacılığı yapan araç sahibi firmalar tarafından temin edilmektedir. R2 Yetki Belgesi ise ticari amaçla eşya taşımacılığı alanında yurtiçi ve/veya uluslararası taşıma işleri organizatörlüğü yapan firmalar tarafından temin edilmekteydi. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ile karayolunda daha önce R2 Yetki Belgesi ile faaliyetlerini sürdüren taşıma işleri organizatörü firmalar için yeni bir dönem başlamış oldu. 1 Temmuz 2019 tarihi itibarı ile yürürlüğe giren yönetmelik ile getirilen Taşıma İşleri Organizatörü Yetki Belgesi firmaların kombine taşımacılık dahil olmak üzere tüm taşıma türlerinde faaliyetlerini sürdürmeleri için gereklidir. Mevcut R2 Yetki Belgesi sahibi firmalar yetki belgelerini geçerlilik süreleri dolana kadar kullanabilecek olup geçerlilik süresi dolan firmalar Taşıma İşleri Organizatörü Yetki Belgesi’ni alacaklardır. 2021 yılının başı itibarı ile TİO Yetki Belgesi sahibi firma sayısı 1992’dir.

Türkiye’de Karayolu Taşımacılık Kanunu çerçevesinde gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerine yönelik bir sistem olan Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi’nin (U-ETDS) 1 Ocak 2020 tarihi itibarı ile yürürlüğe girmesi planlanmaktayken ticari eşya taşımaları için uygulamanın yürürlüğe giriş tarihi sırasıyla önce 30 Haziran 2020, sonra 31 Aralık 2020 tarihine ertelendi; 2020 yılının Aralık ayında yapılan duyuru ile U-ETDS’ye veri gönderilip gönderilmemesine ilişkin denetimlerin 1 Temmuz 2021 tarihi itibarı ile başlayacağı belirtildi.

Şema 1 - U-ETDS Entegrasyon Şeması



Kaynak: UAB

U-ETDS Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği çerçevesinde ticari olarak faaliyet gösteren

- Tarifeli/tarifersiz yolcu taşımacılarını (A1, A2, B1, B2, D1 ve D2),
- Eşya taşımacılarını (K1, K3, C2 ve C3),
- Lojistik işletmecilerini (L1 ve L2),
- Kargo işletmecilerini (M1 ve M2),
- Nakliyat ambarlarını (N1 ve N2),
- Dağıtım işletmecilerini (P1 ve P2),
- Terminal işletmecilerini (T1 ve T2),
- Tehlikeli madde taşımacılığı yapan K2 ve C1 yetki belgesi sahibi firmaları

kapsamaktadır.

R1, R2 ve Taşıma İşleri Organizatörü Yetki Belgelerine sahip firmaların U-ETDS'ye giriş yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır.

C2, C3, K1, K3, L1, L2, N1 ve N2 Yetki Belgesi sahibi firmaların aşağıda yer alan bilgileri hareket saatinden en geç 6 saat sonrasına kadar U-ETDS'ye işlemleri/iletmeleri gerekmektedir.

1. Yükün gönderici bilgilerini;

a) Vergi kimlik numarasının (gerçek kişilerde T.C. kimlik numarası)

b) Ad, Soyad / Unvan

2. Yükün alıcı bilgilerini;

a) Vergi kimlik numarasının (gerçek kişilerde T.C. kimlik numarası)

b) Ad, Soyad / Unvan

3. Sefer bilgilerini;

a) Taşıma Tarihi

b) Plaka

4. Diğer yük bilgileri;

a) Taşınan eşyanın cinsi ve ağırlığı

b) Yükleme-Boşaltma Yeri, Tarihi ve Saati

5. Sürücü bilgilerini;

a) T.C. kimlik numarası

C2, C3, K1, K3, L1, L2, N1 ve N2 Yetki Belgesi sahibi firmaların tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinde yukarıdaki bilgilere ek olarak aşağıdaki ilave bilgileri de hareket başlayıncaya kadar U-ETDS'ye işlemleri/iletmeleri gerekmektedir⁶⁹.

6. Taşınan tehlikeli maddeye ilişkin bilgiler;

a) UN kodu,

b) Taşınan ürünün teknik adı

c) Muafiyet türü

⁶⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *U-ETDS Nedir?*

d) Taşıma şekli

1 Ocak 2020 itibarı ile yürürlüğe alınması planlanan bir diğer uygulama sayısal takograf ünitelerindeki verilerin, taşıtların trafiğe çıktığı tarihten itibaren üçer aylık dönemler halinde elektronik ortamda arşivlenmesi ve bu veriyi ayda bir UAB tarafından belirlenen kart verme otoritesine gönderilmesi uygulamasıydı. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) sayısal takograf kartlarına ilişkin başvuruların alınması, değerlendirilmesi, sayısal takograf kartlarının sertifikalandırılması, kişiselleştirilmesi, sahiplerine dağıtılması, ülkemizde üretilecek sayısal takograf cihazları için sertifikasyon hizmeti verilmesi, sayısal takograf kartlarından ve sayısal takograf cihazlarından veri toplanması ve UAB tarafından uygun görülen kurum ve kuruluşlardan gelecek talepler doğrultusunda bu verilerin analizi için sorumlu olarak belirlenen kurumdur ve Sayısal Takograf Araştırma ve Uygulama Merkezi (STAUM) TOBB bünyesinde kurulan sorumlu kuruluştur.



2020 yılının Kasım ayında yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile sayısal takograf verilerinin kart verme otoritesine (STAUM) iletilmemesi halinde uygulanacak ceza 1 Ocak 2024 yılına kadar uygulanmayacaktır.

2020 yılında yürürlüğe alınan uygulamalardan bir tanesi Randevulu Sanal Sıra Sistemi (RSSS) oldu. 2020 yılı 180 Günlük İcraat Programları çerçevesinde Ticaret Bakanlığı'nın 17 eyleminden biri olan Randevulu Sanal Sıra (RSS) Sistemi ile kara gümrük kapılarında yol kenarlarında oluşan TIR sıralarının sanal hale getirilerek Ticaret Bakanlığı tarafından yönetilen, insansız işleyebilen, şeffaf, güvenilir ve objektif bir sıra yönetim sistemi kurulması

amaçlanmaktadır. RSSS 15 Temmuz 2020 tarihinde başlayan pilot uygulama sonrası 15 Eylül 2020 tarihinde Kapıkule Sınır Kapısı'nda devreye alındı.

Ticaret Bakanlığı RSSS'nin faydalarını aşağıdaki şekilde sıralamaktadır⁷⁰:

- Araçların terminal girişinde ve içerisinde geçirdiği zaman ve bekleme süresini kısaltır.
- Sürücülerin Gümrük Kapısından ne zaman geçebileceklerini yaklaşık olarak öngörmesini sağlar.
- TIR kuyruklarını minimize etmeyi amaçlar.
- Tamamen dijital ortamda hızlı sıra yönetimini temin eder.
- Etkin Gümrük Kapısı Yönetimini benimser.
- 8 dilde hizmet verecek şekilde tasarlanmıştır.
- Kullanıcı dostudur.
- Çoklu uygulamalardan (web, mobil, kiosk) erişilebilir.



RSSS yük taşıyan araçların sınır kapılarından daha hızlı geçmesini hedefleyen bir girişim olsa da hedeflenen amacın yerine getirilmesinde yaşanan sorunlar sebebiyle uygulama askıya alındı. Araç kuyrukları ve bekleme süreleri kısılmadığı gibi kuyruklar uzadı ve bekleme süreleri arttı. Randevulu araçların bekletilirken randevusuz araçların sınır kapısından daha kısa sürede geçtiği görüldü. İhracatçıların da sorun yaşamasına sebep olan uygulamanın altyapı çalışmalarının tamamlanması beklenmektedir.

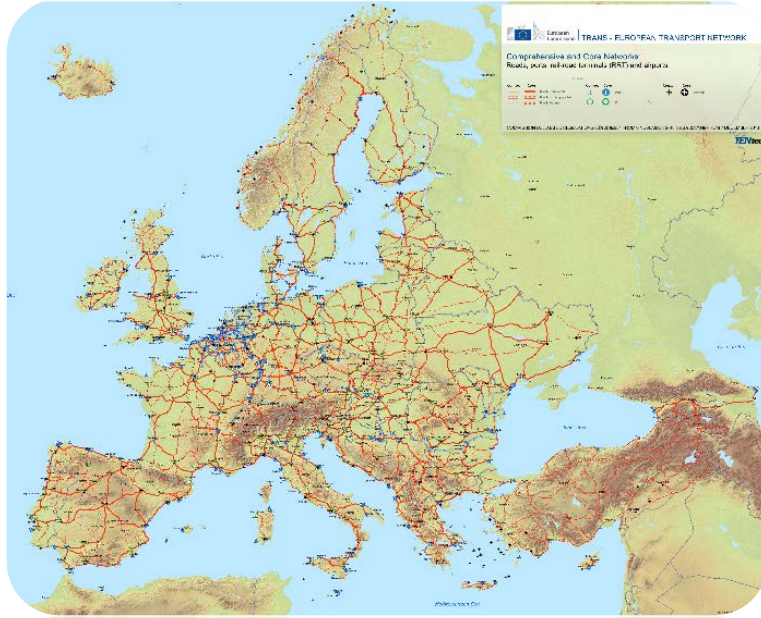
⁷⁰ T.C. Ticaret Bakanlığı, *Randevulu Sanal Sıra Sistemi (RSSS) Projesi*.

Uluslararası Karayolu Koridorları ve Türkiye

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

Tablo 18 - Uluslararası Karayolu Koridorları	Uzunluk (Km)
Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM)	6.940
E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (UN / ECE / AGR)	9.353
Karadeniz Ekonomik İşbirliği – KEİ (BSEC)	4.472
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı – EİT (ECO)	9.914
Asya Ve Pasifik Ekonomik Ve Sosyal Komisyonu (UN / ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya Ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	5.663
Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı	16.779
Trans Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı	9.212

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 197.



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

Harita 5 - Türkiye'nin Kara Hudut Kapıları



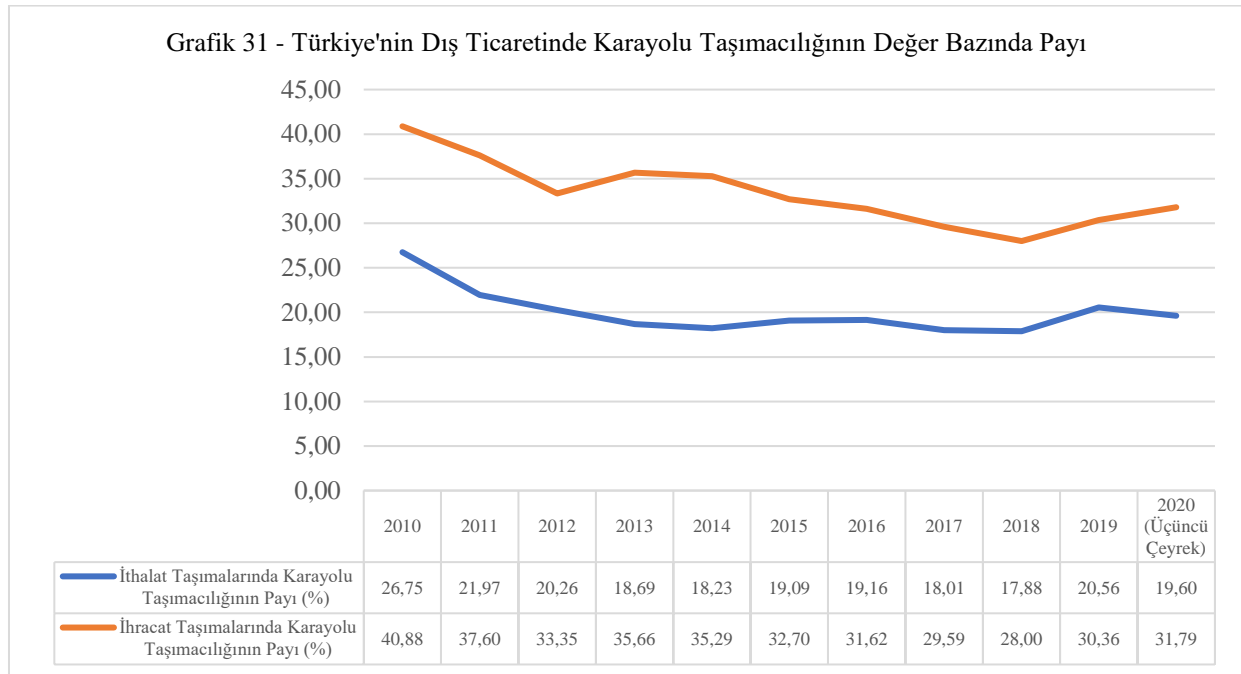
Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Türkiye'nin Dış Ticareti ve Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığı değer bazında denizyolundan sonra ikinci sırayı almaktadır. 2009 ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu taşımacılığının değer bazındaki payında 2018 yılına kadar azalma eğilimi gözlemlenmektedir. 2018 yılına kıyasla takip eden süre zarfında hem ihracatta hem de ithalatta uluslararası karayolu yük taşımacılığı payını artırdı.

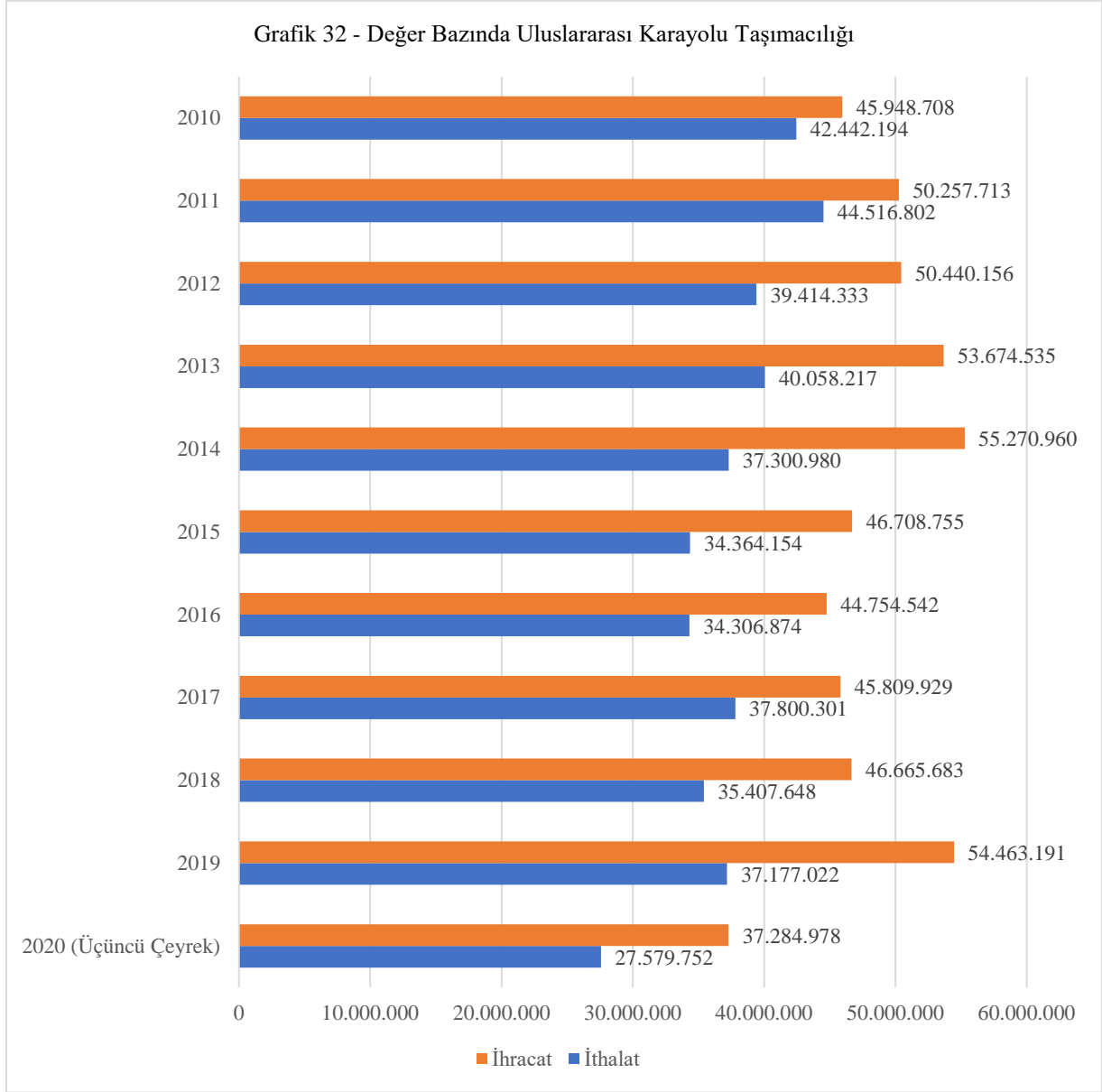
2010 yılında ithalatta karayolu taşımacılığının payı %26,75 iken 2019 yılı sonunda bu pay %20,56'ya geriledi. 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise söz konusu oran %19,60'tır.

2010 yılında ihracatta karayolu taşımacılığının payının %40,88 olarak gerçekleştiği görülmekte iken bu pay 2019 yılında %30,36, 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %31,79 oldu.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

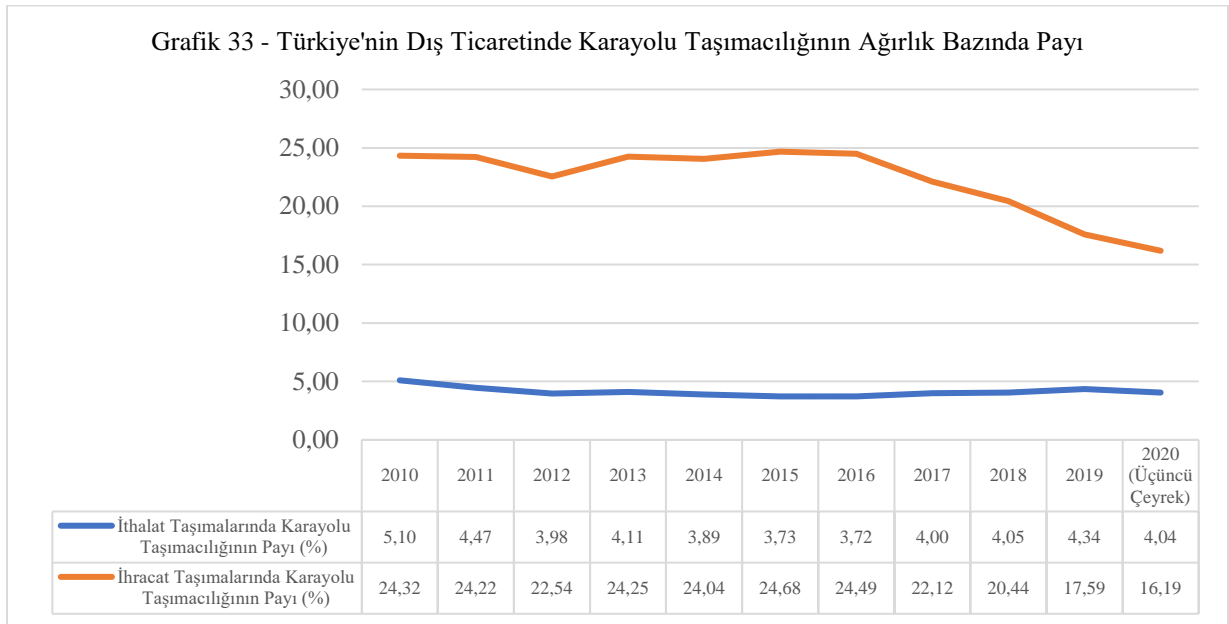
2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreği zarfında Türkiye’den karayolu ile ihracı yapılan yükün toplam değeri Türkiye’ye karayolu ile yapılan ithalat taşımalarından daha yüksektir.



Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

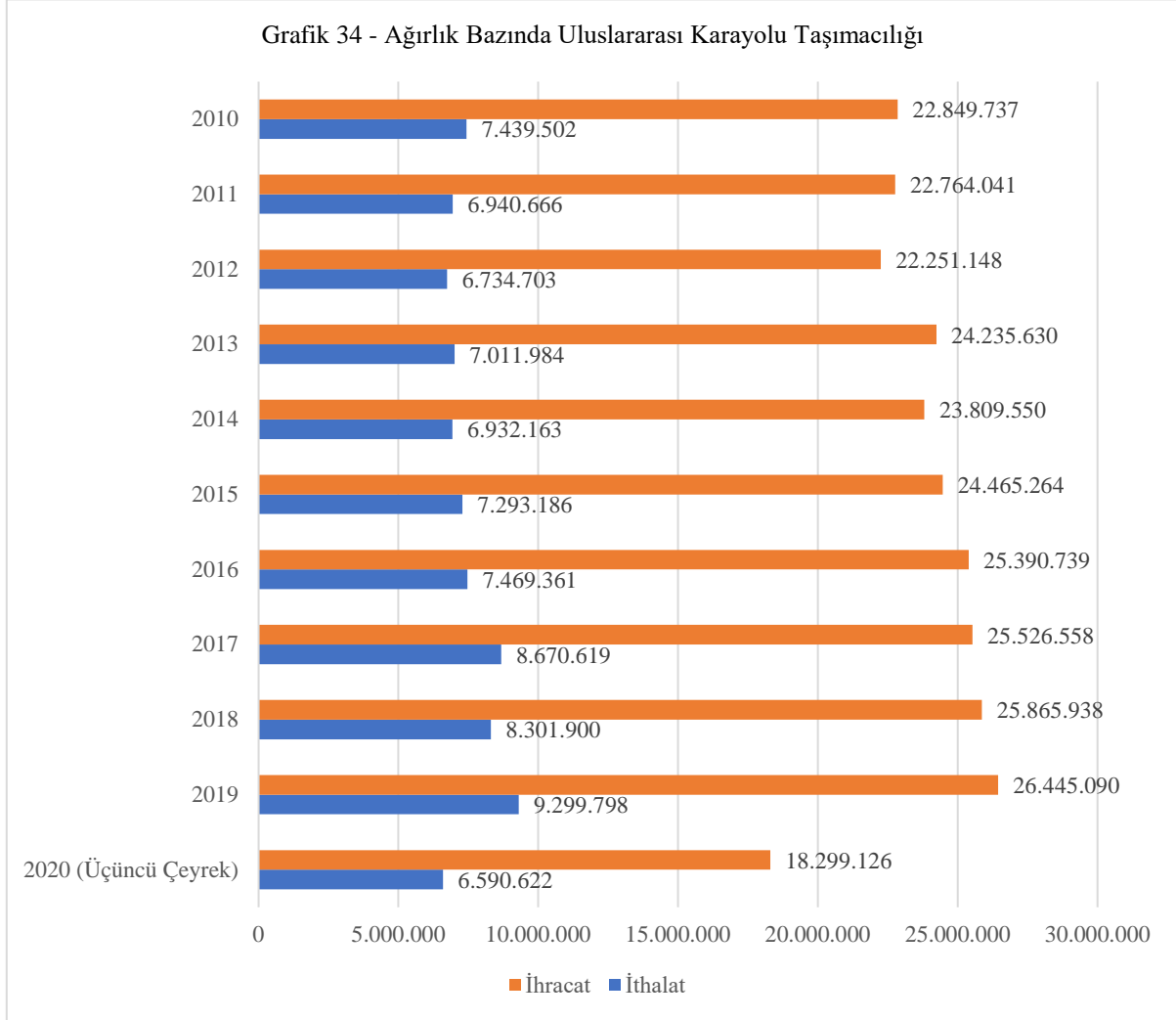
Türkiye'nin uluslararası yük taşımacılığında ağırlık bazında karayolu ile ithal edilen yüklere kıyasla ihraç edilen yükler daha fazla pay sahibidir. İncelenen on yıllık dönem içerisinde 2017 yılına kadar karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlık bazında payı %22-24 arasında seyrederken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonu dahil olmak üzere daha sonraki yıllarda payı azalmakta olup 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ağırlık bazında karayolunun ihracat taşımalarındaki payı %16,19'a geriledi.

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



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

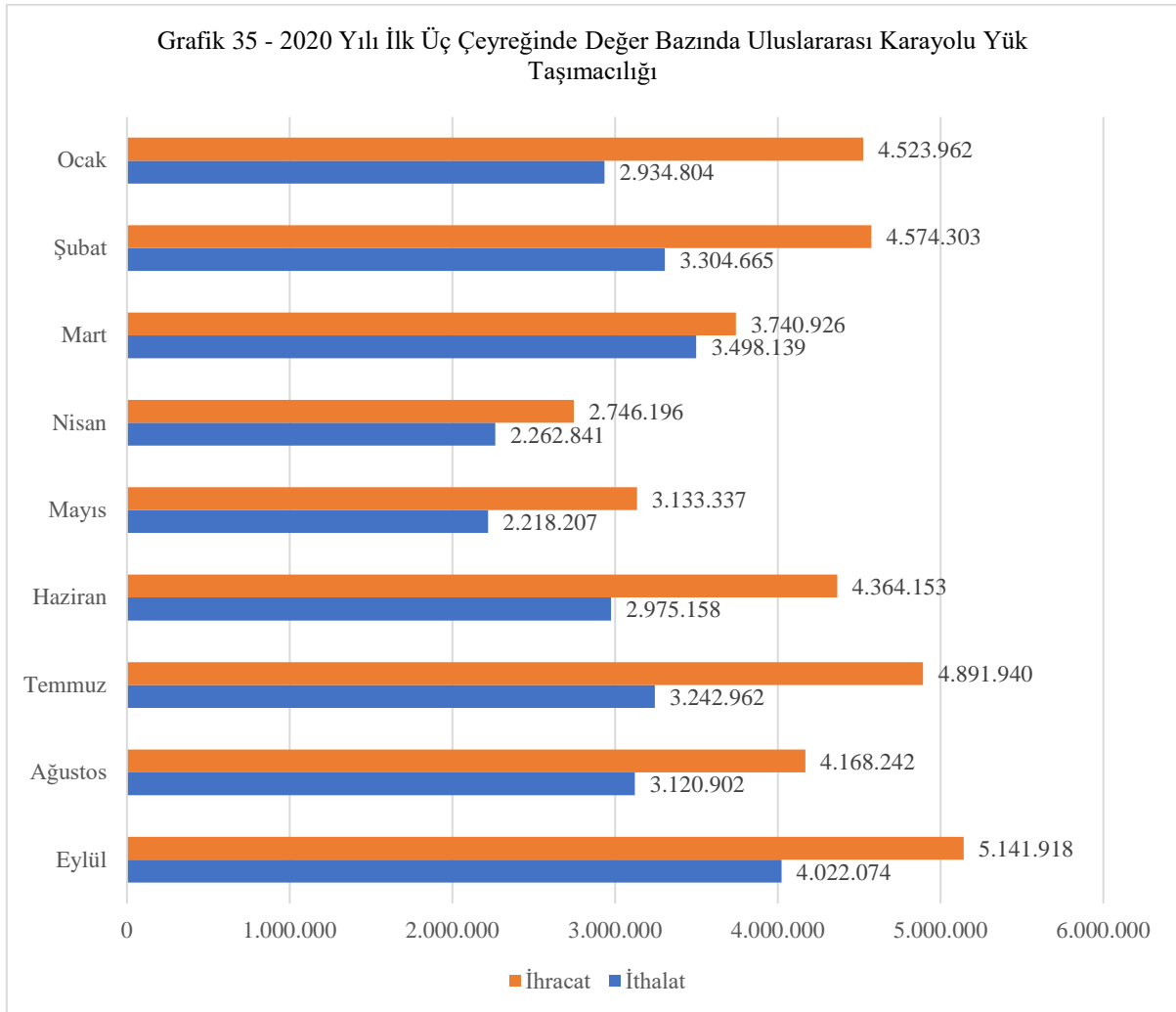
2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreğine dek olan dönemde ağırlık bazında, karayolu ile ihracatı gerçekleştirilen yüklerin ağırlığı karayolu ile ithalatı yapılan yüklerin ağırlığından yaklaşık 2 ilâ 3 kat daha fazladır. Değer bazında ihracat ile ithalat yükleri arasındaki fark bu kadar yüksek olmamasına karşın ağırlık bazındaki mevcut farklılığın karayolu ile taşınan ithalat yüklerinin değerinin ihracat yüklerinden daha fazla oluşu ile açıklanabilmektedir.



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

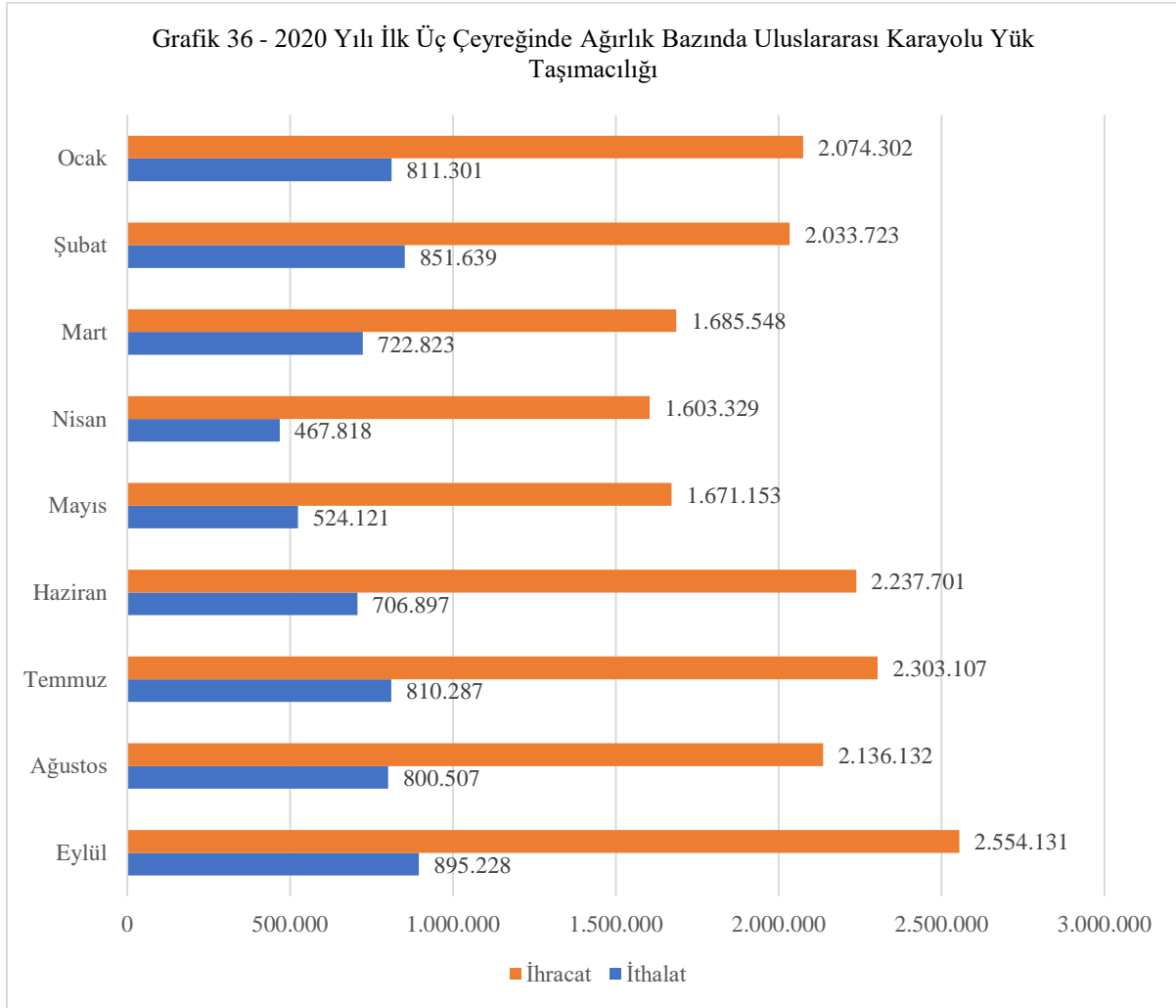
2020 Yılı Karayolu Taşımacılığı Verileri

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası karayolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında Mart ayında Ocak ve Şubat aylarına kıyasla hem ihracat hem de ithalat taşımalarında düşüş başladı; Nisan ayı dokuz aylık dönem içerisinde en fazla düşüşün gözlemlendiği ay oldu. Koronavirüs pandemisi sebebiyle üretim kapasitesindeki düşüş paralelinde arz miktarındaki azalma ve pandeminin önlenmesi amacıyla ülkelerin sınır kapılarında yürürlüğe aldıkları sınırlayıcı uygulamalar sebebiyle Mayıs ayında ihracatta kısmi toparlanma gözlemlense de ithalatta düşüş devam etti. Haziran ayı itibarı ile ihracatta Ocak-Şubat ayları seviyelerine dönüş başladı, Eylül ayında ise 2020 yılının hem ihracatta hem de ithalatta karayolunda değer bazındaki en yüksek taşıma hacmi gerçekleştirildi.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası karayolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında değer bazında incelenen veriler paralelinde miktardaki azalma eğiliminin Mart ayında hissedilmeye başladığı, Nisan ayında en düşük hacme ulaşılırken koronavirüs pandemisi sebebiyle daralan hacmin etkilerinin Mayıs ayında da devam ettiği ve Haziran ayı itibarıyla yük hacminin normaleştiği görülmektedir. Değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da Eylül ayında 2020 yılının hem ihracatta hem de ithalatta karayolunda en yüksek taşıma hacmine ulaşıldı.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Karayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda Türkiye’den karayolu ile yapılan ihracat taşımalarında Irak, Romanya ve Bulgaristan hem taşınan yükün değeri hem de ağırlığı bakımından ilk 5’te yer alan ülkelerdir. İhracatta taşınan yükün değeri bakımından Irak ve Bulgaristan Türkiye’nin sınır komşusu iken ağırlık bakımından sıralamada ilk 5 ülke arasında yer alan 4 ülke ile Türkiye’nin kara sınırı mevcuttur. Ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer almayan Almanya, Türkiye’den bu ülkeye ihraç edilen yüklerin değeri sebebiyle değer bazında birinci ülke konumundadır.

TABLO 19 - İHRACATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Almanya	Irak
2	Irak	Suriye
3	Romanya	Gürcistan
4	Bulgaristan	Romanya
5	Polonya	Bulgaristan

Karayolu ithalat taşımalarında değer bazında ilk 5 ülkenin hiçbirisi Türkiye’nin sınır komşusu olan ülkeler değildir; ihracatta değer bazında birinci ülke olan Almanya ithalatta değer bazında da birinci ülkedir. İthalatta ağırlık bazında Almanya hariç olmak üzere diğer dört ülke Türkiye’nin sınır komşusudur. Karayolu ile ihracat ve ithalatta Türkiye’nin sınır komşuları ile hacimli ancak değeri düşük ürünlerde karayolu ile taşıma yaptığı görülmektedir.

TABLO 20 - İTHALATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Almanya	İran
2	İtalya	Almanya
3	Çin	Bulgaristan
4	İsviçre	Irak
5	Fransa	Suriye

Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

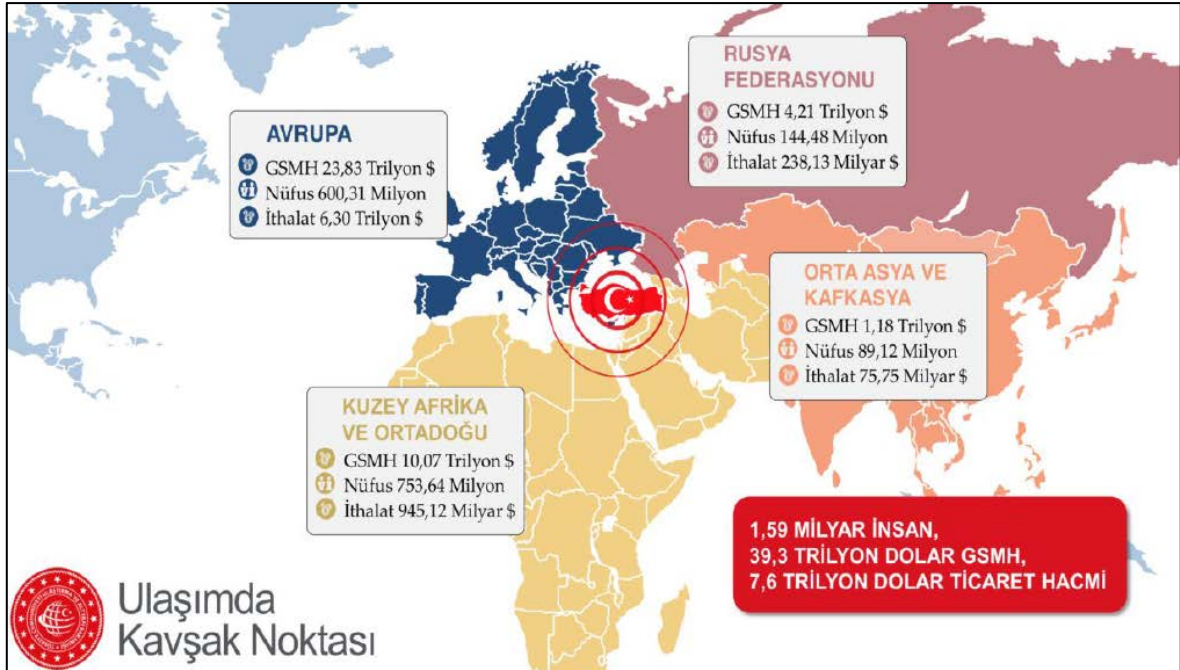


Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Havayolu yük taşımacılığı genel olarak birim fiyatı en yüksek ürünlerin taşınmasında kullanılır. Teknolojik ürünler başta olmak üzere zaman duyarlılığı yüksek olan yüklerde de havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Uzak mesafelerin kısa sürede kat edilmesini sağlaması sayesinde havayolu taşımacılığının küresel ticaretin hızının artması üzerinde önemli bir etkisi vardır. Türkiye coğrafi konumu gereği 1,59 milyar insanın yaşadığı, 39,3 trilyon ABD doları GSMH ve 7,6 trilyon ABD doları ticaret hacmine sahip ülkelere sadece 4 saat uçuş mesafesi uzaklığındadır⁷¹. Havayolu taşımacılığı ağırlık bazında Türkiye'nin dış ticaretinde diğer üç taşıma türüne kıyasla oldukça az pay sahibi olsa da taşınan yüklerin değeri sebebiyle denizyolu ve karayolundan sonra üçüncü sırayı almaktadır.

Harita 6 - Türkiye: Ulaşımında Kavşak Noktası



Görsel: DHMİ

Dünyada en fazla ülkeye ve en fazla noktaya uçan havayolu şirketi unvanını taşıyan milli bayrak taşıyıcısı THY Avrupa'da 43 ülkede 116 şehre; Afrika'da 39 ülkede 60 şehre; Ortadoğu'da 13 ülkede 35 şehre; Amerika'da 9 ülkede 19 şehre ve Uzakdoğu'da 22 ülkede 39 şehre, yurt içinde ise 50 şehre uçuş gerçekleştirmektedir⁷².

⁷¹ DHMİ, 2019 Havayolu Sektör Raporu. S. 4.

⁷² THY, 3ç'20 Sonuç Özeti. S. 18.

Tablo 21 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları	2018	2019
THY A.O.	309	324
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	81	84
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	46	53
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	27	27
Atlasjet Havacılık A.Ş.	16	16
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	10	14
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	7	9
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	5
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	6	6
ACT Hava Yolları A.Ş.	5	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
Toplam	515	546

Kaynak: SHGM Web Sitesi, *İstatistikler*.

SHGM tarafından yayınlanan verilere göre Türkiye 2018 yılında 515 uçaklık bir filoya sahipken 2019 yılında yaklaşık %6 oranında artış sonucu 546 uçaklık bir filoya sahiptir⁷³. 2009 yılında kargo kapasitesi 1,121,108 kilogramdı; 2019 yılında ise bu kapasite bir kat daha büyüdü ve 2,296,450 kilograma ulaştı⁷⁴. Türkiye’de ithalat ve ihracat havayolu kargo hacminin yaklaşık %95’i UTİKAD üyeleri tarafından elleçlenmektedir.

Türkiye’de sivil havacılığın 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (1935 yılında adı Türk Hava Kurumu’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 görevlendirildi⁷⁵. Türkiye’de sivil havacılığın gelişimi 2. Dünya Savaşı’ndan sonra daha belirgin izlenmektedir. 1945 yılında imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması gereği Yeşilköy’de uluslararası bir havalimanı kurulmasına karar verildi. 1949’da hava meydanı ve ilgili tesislerinin uluslararası standartlara göre genişletilmesi ve iyileştirmeleri ile yenilerinin yapılması görevi Bayındırlık Bakanlığı’na verildi ve Şose ve Köprüler Reisliği’ne bağlı Hava Meydanları Bürosu kuruldu. 1954 yılında Türkiye’nin sivil havacılık alanında ulusal çıkarlarının korunması, uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kuruldu ve 1987 yılında adı Sivil Havacılık

⁷³ SHGM, *Faaliyet Raporu 2019*. S. 44.

⁷⁴ *Ibid.*, S. 51.

⁷⁵ SHGM Web Sitesi, *Tarihçe*.

Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi⁷⁶. 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile Türkiye'deki havayolu ulaştırmasının yeni bir yapıya sahip olmasını sağlayan mevzuat altyapısı oluşturuldu. Özel sektörün havayolu şirketleri kurmasının önü bu kanun ile açıldı. Bu dönem itibarı ile THY bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladı ve aynı dönemde özel sektöre ait havayolu işletmelerinin sayısında, kapasitelerinde ve pazar paylarında artışlar gözlemlendi⁷⁷. Havacılık sektörünün tam anlamıyla serbestleşmesi ancak özel sektörün pazara girişi önünde birtakım kısıtlamaların 2003 yılında kaldırılmasıyla mümkün olabildi.

Harita 7 - Türkiye'nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası



⁷⁶ SHGM, 2010 Faaliyet Raporu. S. 84.

⁷⁷ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı. S. 6.

Mevzuat

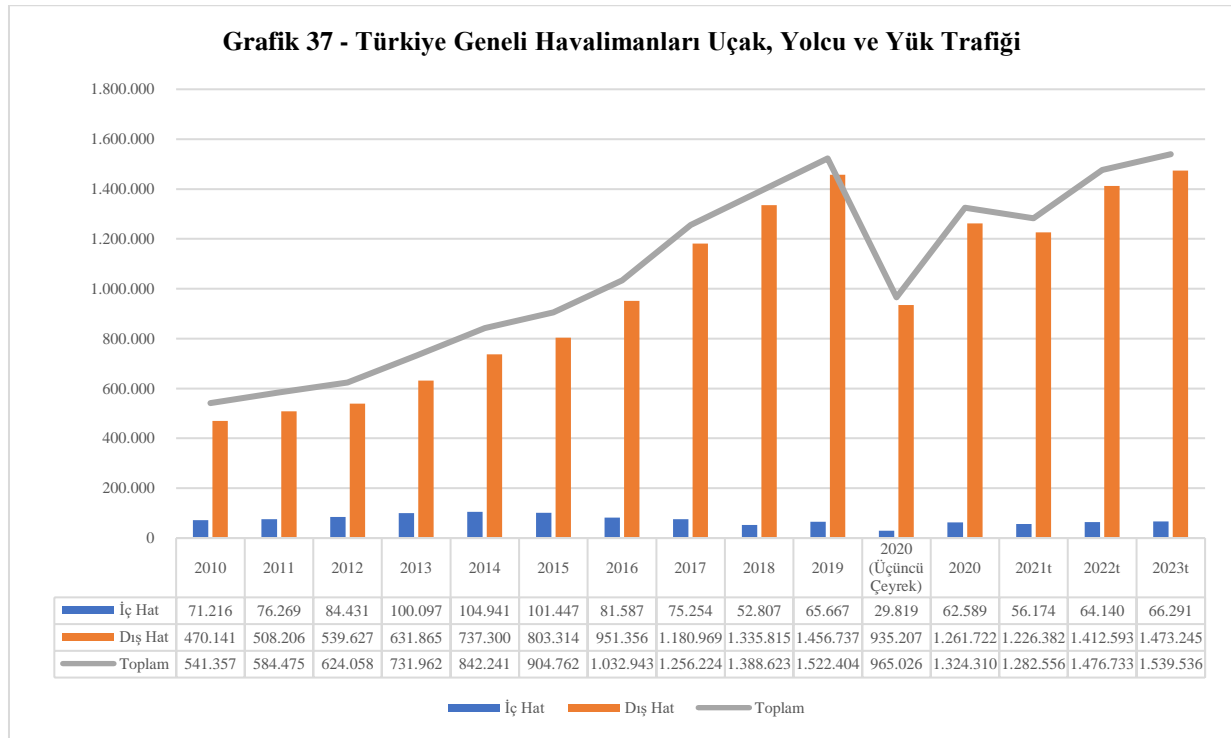
2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye'nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlama amacı taşımakta olup havayolu ile uluslararası yük taşımacılığına ilişkin ulusal mevzuat Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (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 buldukları 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 Taşımacılığına 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 Trafığı

DHMİ tarafından yayınlanan “Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafığı İstatistikleri (2002-2020)” verilerine göre 2002 yılında Türkiye havalimanları 251.987 tonluk kargo trafiğine sahipti; bu hacmin 53.640 tonu iç hat, 198.347 tonu ise dış hat taşımalarından oluşmaktaydı.



Kaynak: DHMİ (Ton. 2020 Üçüncü Çeyrek ve 2020 yıl sonu verileri kesinleşmeyen verilerdir.)

2010 yılından 2020 yılına kadar olan dönem içerisinde dış hat kargo trafiği iç hat kargo trafiğine kıyasla daha büyük ve doğrusal bir gelişme gösterdi. İç hat kargo trafiği 2010 yılında 71.216 tondu; 2013, 2014 ve 2015 yıllarında 100.000 tonu aşan iç hat kargo trafiği son 10 yıl içerisinde en düşük hacme 52.807 ton ile 2018 yılında sahip oldu. 2020 yılı üçüncü çeyreği sonunda 29.819 ton olan iç hat kargo trafiği yıl sonunda ise 9 aylık sürede taşınan kargo hacminden daha fazla kargonun yılın son üç ayı içerisinde taşınması sonucu 62.589 ton oldu. Tahminlere göre koronavirüs pandemisi öncesi seviye olan 2019 yılındaki 65.667 tonluk iç hat kargo trafiğine 2023 yılından önce ulaşılması mümkün değildir.

Dış hat kargo trafiği 2010 yılında 470.141 ton olarak gerçekleşti, yıllar içerisinde sürekli büyüme kaydederek 2019 yılında 2010 yılına kıyasla yaklaşık %210 büyüme gösterdi ve 1.456.737 ton oldu. 2020 yılı sonunda dış hat kargo trafiği hacmi yaklaşık olarak 2016 yılı seviyesine geriledi ve 1.261.722 ton olarak gerçekleşti. İç hat kargo trafiğinde olduğu gibi,

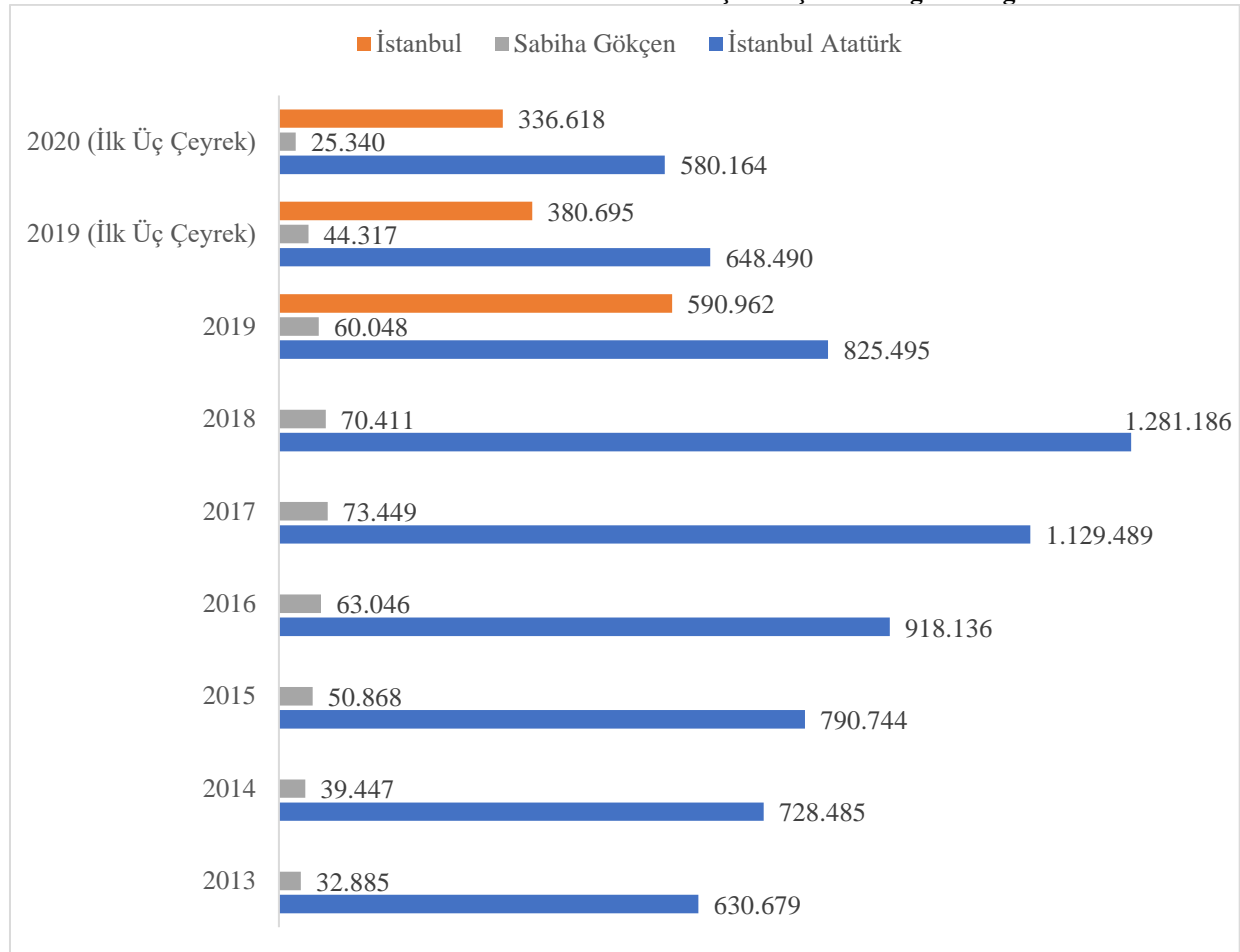
koronavirüs pandemisi öncesi seviye olan 2019 yılındaki 1.456.737 tonluk dış hat kargo trafiğine 2023 yılından önce ulaşılması tahmin edilmemektedir.

Atatürk Havalimanı'nda iç ve dış hat toplam kargo trafiği 2018 yılı sonuna kadar büyüme göstermektedir. 2019 yılında İstanbul Havalimanı'nın faaliyete girmesi ile birlikte Atatürk Havalimanı'nın iç ve dış hat toplam kargo trafiği yaklaşık %35 oranında azalma gösterdi ve 825.495 ton oldu. Aynı yıl Atatürk ve İstanbul Havalimanları'nın toplam iç ve dış hat kargo trafiği 1.416.457 ton oldu. İstanbul Havalimanı'nın açılması Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki iç ve dış hat toplam kargo trafiğini de etkiledi; 2018 yılı sonunda Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki toplam kargo trafiği 70.411 ton iken 2019 yılı sonunda yaklaşık %15 oranında azalma ile 60.048 ton oldu.

İstanbul'daki Havalimanlarında İç ve Dış Hat Kargo Trafiki

2019 ve 2020 yıllarının ilk üç çeyreğine ait veriler karşılaştırıldığında koronavirüs pandemisi sebebiyle havayolu taşımacılığına getirilen kısıtlamaların etkileri açıkça görülmektedir.

Grafik 38 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiki



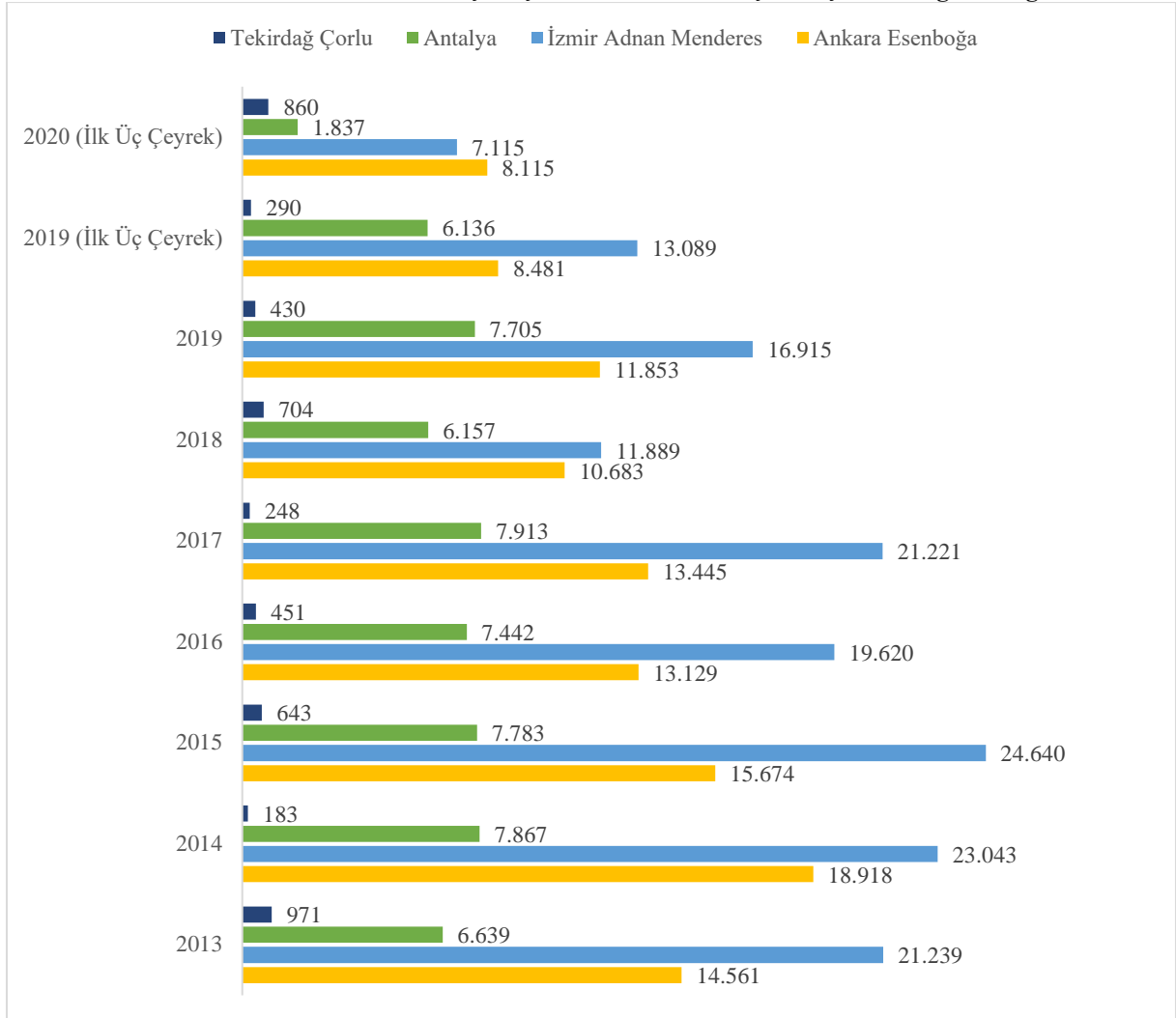
Kaynak: DHMİ (Ton bazında)

Sabiha Gökçen Havalimanı'nda bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla 2020 yılının ilk üç çeyreğinde iç ve dış hat toplam kargo trafiğinde yaklaşık %43 oranında daralma oldu ve 2020 yılının ilk üç çeyreğinde kargo trafiği 25.340 ton olarak gerçekleşti. Aynı dönemde İstanbul Havalimanı'ndaki hacim daralması yaklaşık %12 oldu ve kargo trafiği 336.618 ton oldu. Atatürk Havalimanı'nda ise hacim daralması oranı yaklaşık %11 oldu ve kargo trafiği 580.164 ton oldu. İstanbul'da yer alan üç havalimanında bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla 2020 yılının ilk üç çeyreğindeki iç ve dış hat kargo trafiğinde yaşanan azalma oranı ise yaklaşık %12 oldu.

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 39 – İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafiki



Kaynak: DHMİ (Ton bazında)

Ankara Esenboğa Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2014 yılında 18.918 ton iken bu yıldan sonra doğrusal olmasa da azalma eğilimi gösterdi. 2019 yılı sonunda 2014 yılına kıyasla %37 hacim kaybı sonucu 11.853 ton iç ve dış hat kargo trafiğine ev sahipliği yaptı.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda da doğrusal olmayan bir hacim kaybı söz konusudur. 2013 yılından itibaren 2014 ve 2015 yıllarında iç ve dış hat kargo trafiği artış gösteren İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda kargo trafiği 16.915 ton oldu. 2019 ve 2020 yıllarının ilk üç çeyrek verileri karşılaştırıldığında yaklaşık %46 hacim kaybı söz konusudur; 2019 yılı ilk üç çeyreği sonunda İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda 13.089 ton iç ve dış hat kargo trafiği mevcut iken bir yıl sonra aynı dönemde 7.115 ton iç ve dış hat kargo trafiği mevcuttu.

İncelenen dönem içerisinde Antalya Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiğinde önemli değişimler meydana gelmedi. Ancak 2020 yılının ilk üç çeyreğinde Antalya Havalimanı bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iç ve dış hat kargo trafiğinin artış gösterdiği bir havalimanı oldu; 2019 yılının ilk üç çeyreği sonunda Antalya Havalimanı'nda kargo trafiği 6.136 ton iken koronavirüs pandemisinin olumsuz etkilerine rağmen bir yıl sonra kargo trafiği yaklaşık %16 oranında arttı ve 7.115 ton oldu.

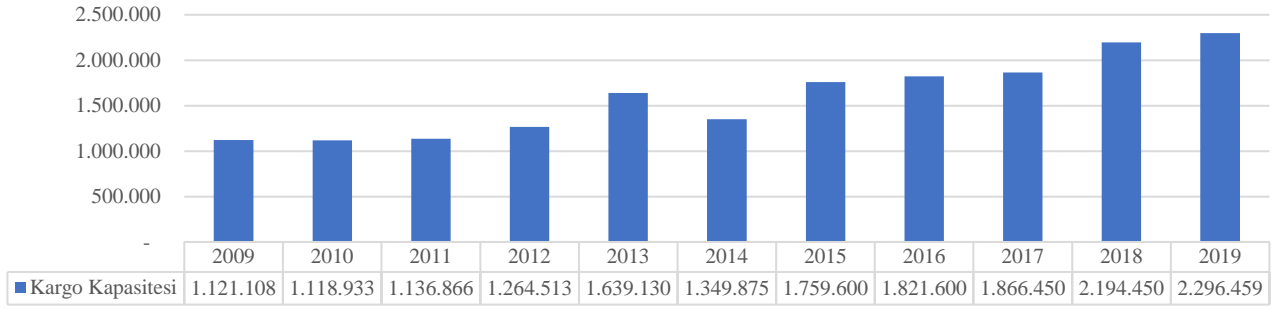
Tekirdağ Çorlu Havalimanı, incelenen havalimanları içerisinde en küçük hacme sahiptir. İç ve dış hat kargo trafiğinde 971 tona ulaşılan 2013 yılı, incelenen dönem içerisinde en yüksek hacme ulaşılan yıldır. Tekirdağ Çorlu Havalimanı 2020 yılının ilk üç çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iç ve dış hat kargo trafiğinin artış gösterdiği bir diğer havalimanı oldu; 2019 yılının ilk üç çeyreği sonunda iç ve dış hat kargo trafiği 290 ton hacim, bir yıl sonra yaklaşık %197 oranında büyüme ile 860 ton oldu.



Türkiye'nin Havacılık Filosu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre 2019 yıl sonu itibarı ile Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 11 havayolu şirketinin toplam 546 olan uçaklarının 516'sı yolcu, 30'u ise kargo uçağıdır. 30 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.296.450 kilogramdır.

Grafik 40 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)



Kaynak: SHGM, Faaliyet Raporu 2019, S. 51.

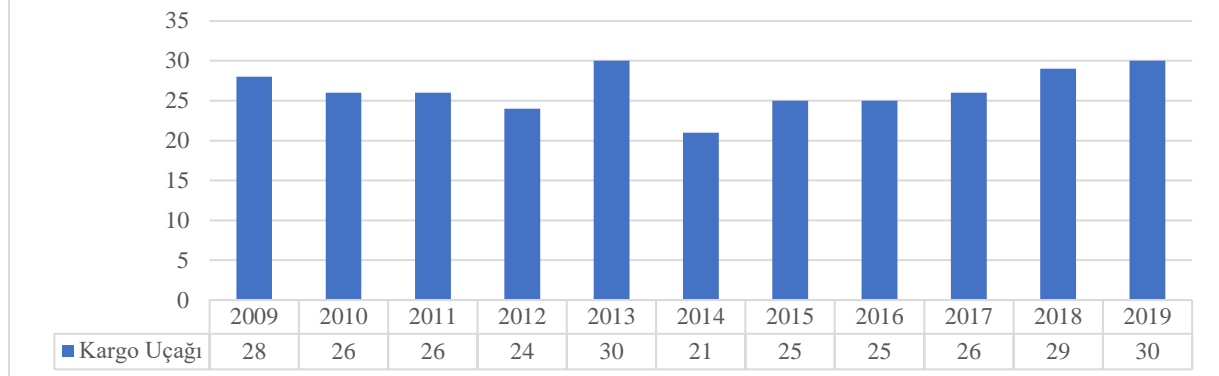
THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 308, kargo uçağı sayısı ise 16'dır. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.302.000 kilogramdır.

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

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

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

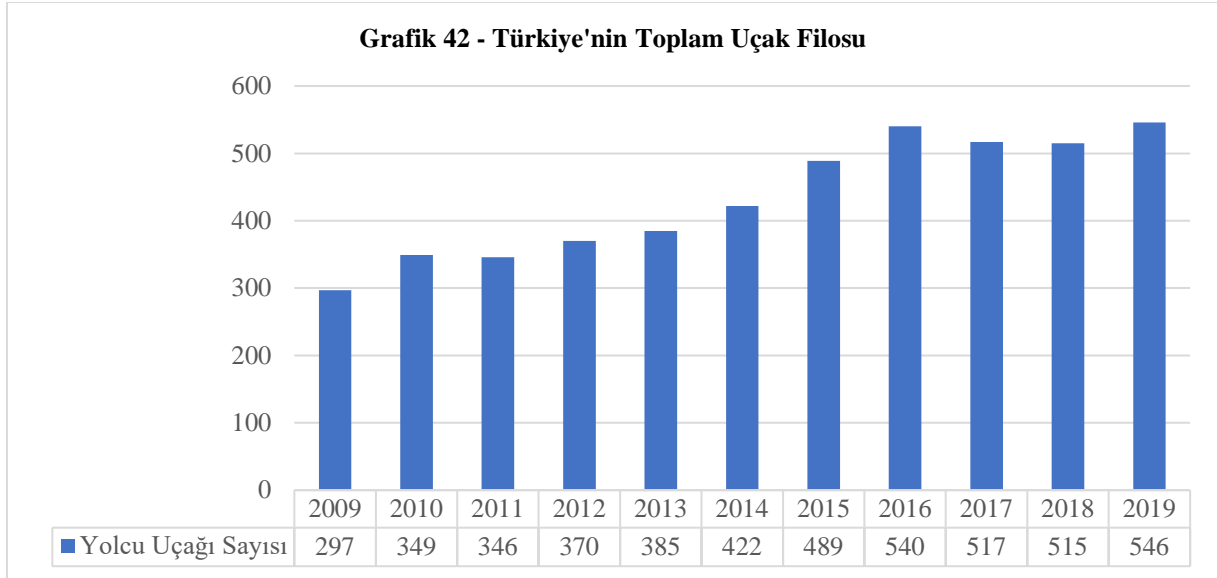
Grafik 41 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu



Kaynak: TÜİK

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

Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş. 84, Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. 53, Onur Air Taşımacılık A.Ş. 27, Atlasjet Havacılık A.Ş. 16, Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. 14, Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. 9, Tailwind Havayolları A.Ş. 5 yolcu uçağına sahiptir.

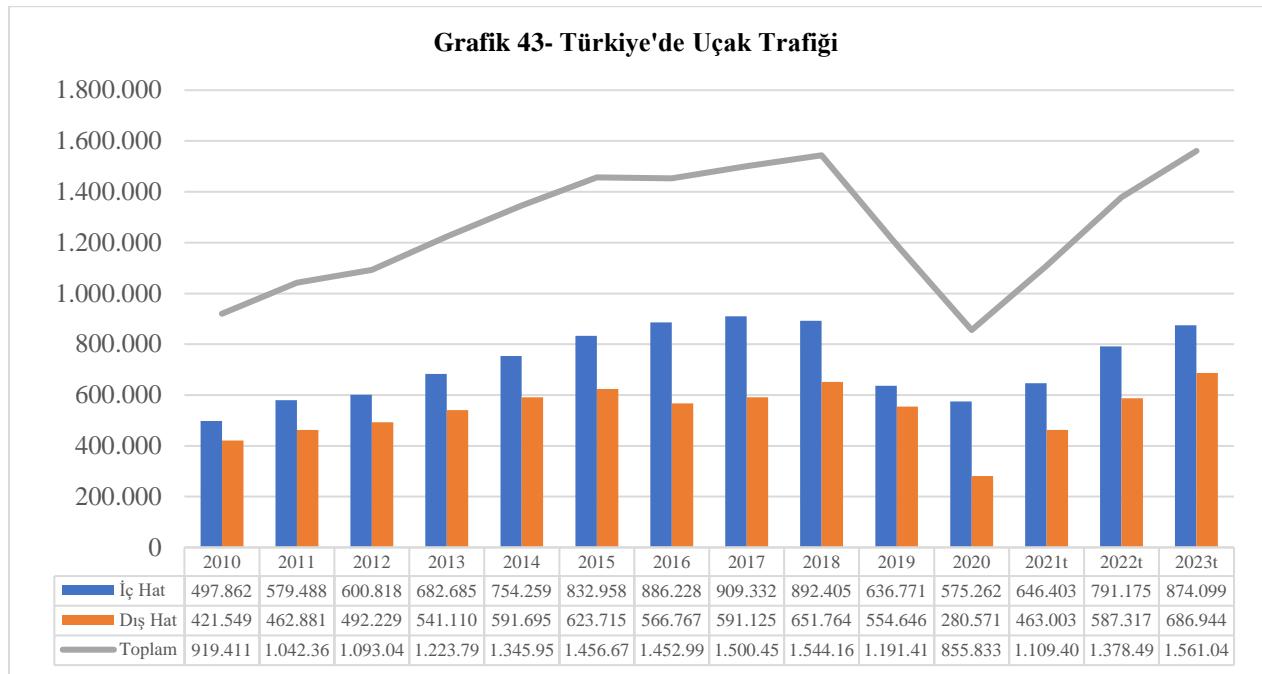


Kaynak: SHGM, *Faaliyet Raporu 2019*, S. 49.

Türkiye’de Uçak Trafığı

2010-2019 yılları arasında Türkiye havalimanlarındaki uçak trafiği dış hat için 2016 ve 2019 yılları ve iç hat için 2018 ve 2019 yılları hariç tutulduğunda sürekli olarak artış göstermektedir. 2010 yılı sonunda 919.411 olan toplam uçak trafiği son 10 yıl içerisindeki en yüksek hacme sahip 2018 yılında yaklaşık %68 artarak 1.544.169 oldu. 2019 yılı sonunda ise toplam iç ve dış hat uçak trafiği 1.191.417 oldu.

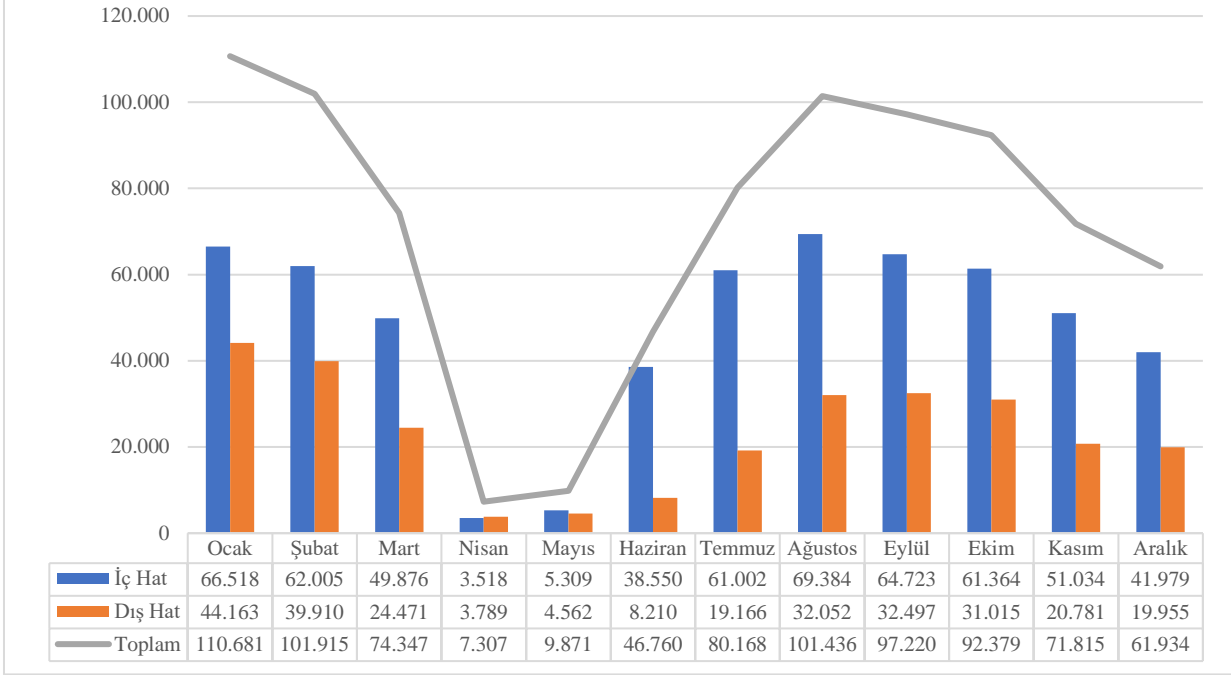
2020 yılında koronavirüs pandemisinin etkilerinin kontrol altına alınmasına yönelik olarak iç ve dış hat uçuşlarına getirilen kısıtlamalar uçuş sayılarına doğrudan etki etti. 2020 yılında iç hat uçuş trafiği 2011 yılı seviyelerine geriledi ve 575.262 oldu. 2020 yılında dış hat uçak trafiği ise son 10 yılda benzeri görülmeyen bir seviyeye geriledi ve 280.571 oldu.



Kaynak: DHMİ (2020 verileri kesin değildir.)

2020 yılında Türkiye havalimanlarındaki aylık iç ve dış hat uçak trafiği koronavirüs pandemisi sebebiyle alınan önlemlerden büyük ölçüde etkilendi. Uçuş yasağı uygulamalarının hemen hemen tüm dünyada geçerli olduğu Nisan ayında dış hat uçuş trafiği sadece 3.789 ile sınırlı kaldı; toplam uçuş trafiği ise 7.307 oldu.

Grafik 44 - 2020 Yılında Türkiye'de Uçak Trafikği



Kaynak: DHMİ (2020 verileri kesin değildir.)

Yaz dönemi sonunda koronavirüs pandemisine yönelik alınan tedbirler Nisan ve Mayıs aylarında alınan önlemler kadar sınırlandırıcı olmasa da uçuş trafiği üzerinde etkili oldu. Ocak ve Şubat aylarında iç ve dış hat toplam uçuş trafiği 100 bini geçerken bu seviye tekrar Ağustos ayında yakalanabildi ve bu aydan sonra toplam uçuş trafiği düşmeye devam etti, Aralık ayı ise Mart ayının da aşağısında bir seviyede tamamlandı.



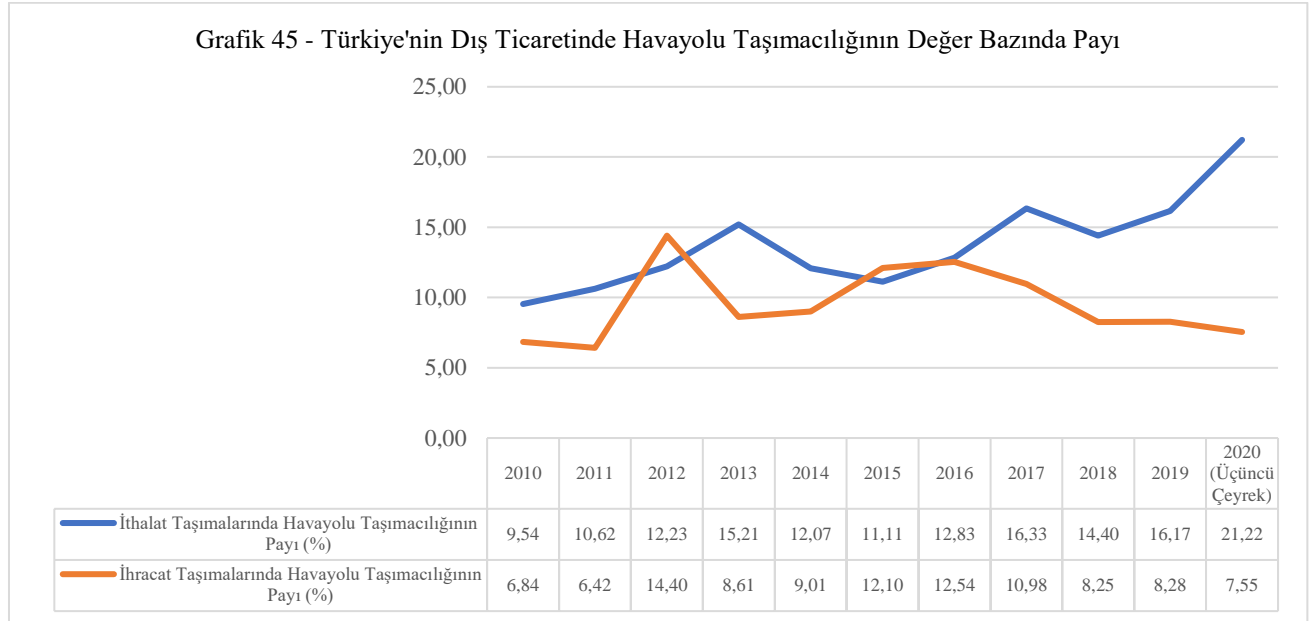
Türkiye'nin Dış Ticareti ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde 2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki zaman zarfında özellikle ithalat taşımalarında havayolu taşımacılığı payını artırdı. İhracat taşımalarında 2012, 2015, 2016 ve 2017 yıllarında havayolu taşımacılığının değer bazındaki payı %10'un üzerine çıktı.

2010 yılında havayolu taşımacılığının ithalatta değer bazındaki payı %9,54'tü. 2019 yılı sonunda bu oran %16,17'ye yükselirken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %21,22 oldu.

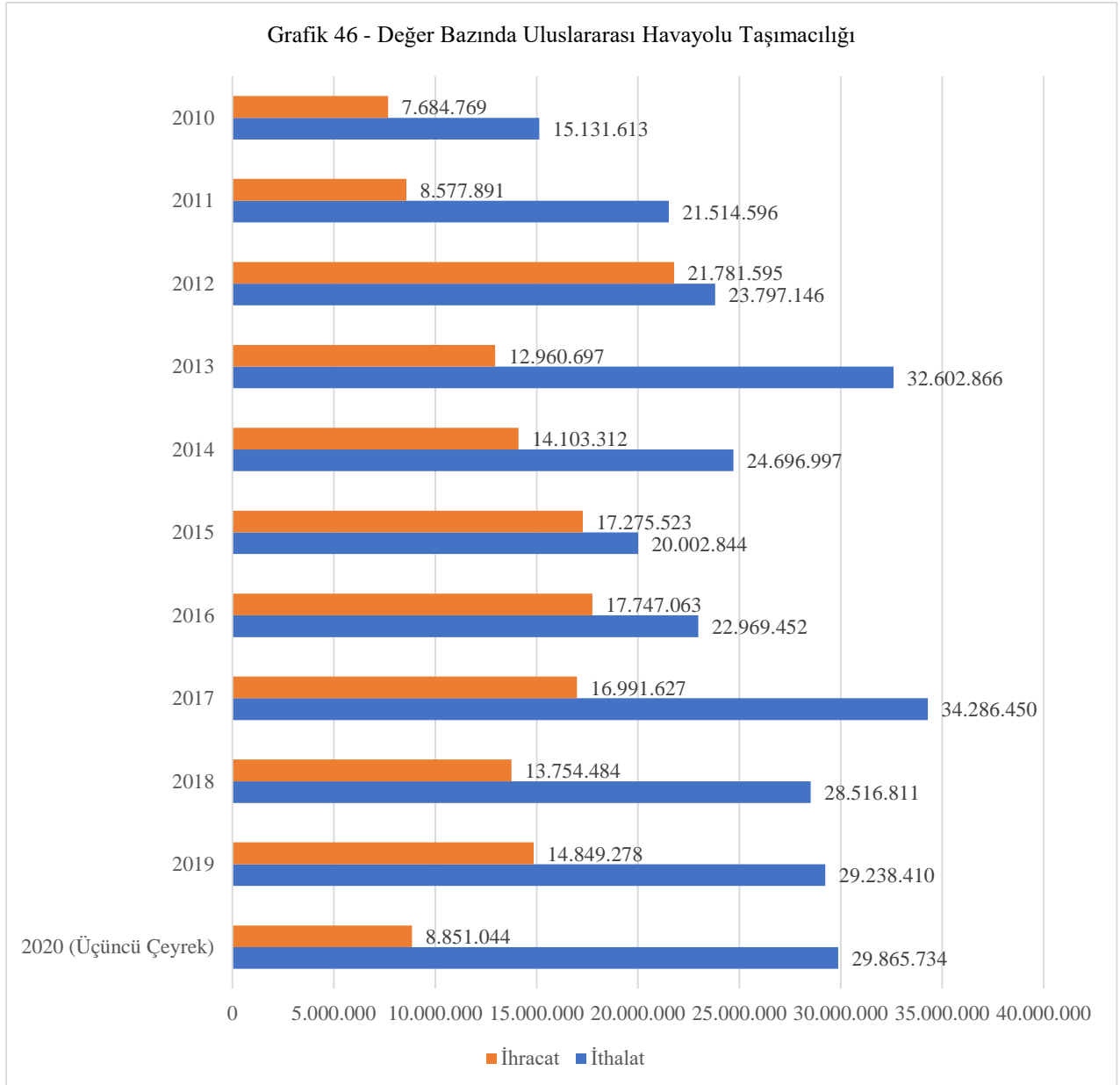
Havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı 2010 yılındaki payı %6,84'tü. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı değer bazında en yüksek paya 2012 yılında %14,40 ile sahip oldu. 2019 yılında havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı %8,28 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise %7,55 oldu.

2010 yılından 2020 yılının ilk üç çeyreği sonuna kadar olan dönemde havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı 2012 ve 2015 yılları istisna olmak üzere ithalattaki payından sürekli daha düşük oldu.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

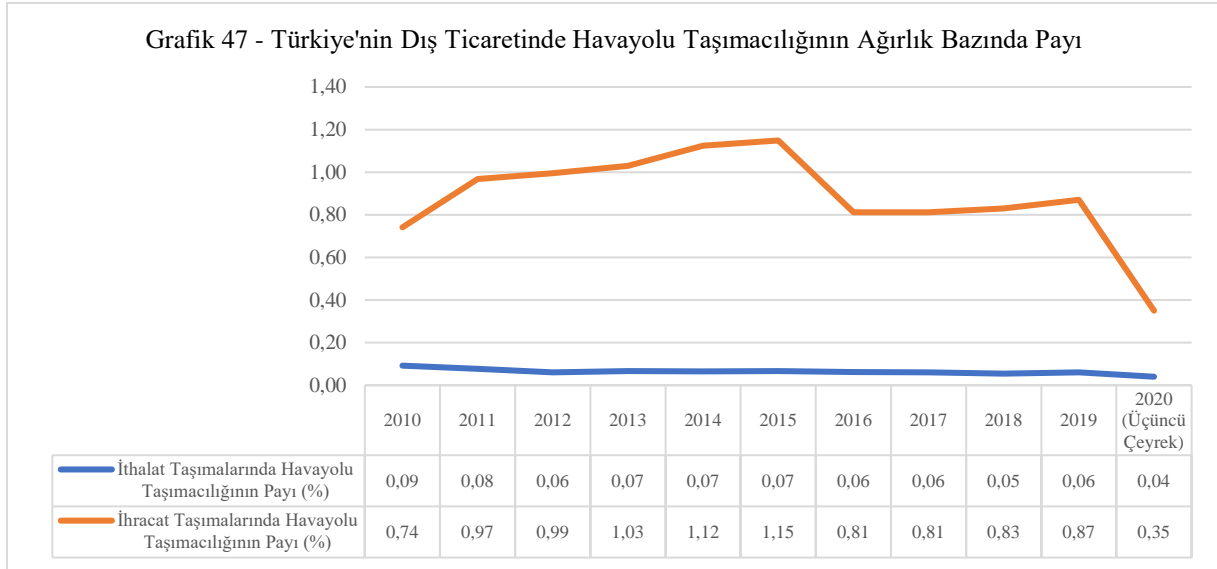
Havayolu taşımacılığında 2012 ve 2015 yıllarında ihracat taşımalarının payı ithalat taşımalarının payından yüksek olsa da 2010 ve 2020 yılı ilk üç çeyreği sonunu kapsayan dönem boyunca havayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin değeri, havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değerinden daha yüksektir. 2012 ve 2015 yılları havayolu ile taşınması yapılan ihracat ve ithalat yükleri arasındaki değer bazındaki farkın dönem içerisindeki diğer yıllara kıyasla en düşük olduğu yıllar oldu. 2013 yılında havayolu ithalat yüklerinin toplam değeri havayolu ihracat yüklerinin yaklaşık %151, 2020 yılının ilk çeyreği sonunda ise yaklaşık %237 katıdır.



Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar).

2010 yılından 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde oldukça düşük bir orana sahiptir. Ancak yine incelenen dönem içerisinde söz konusu oran azalma eğilimindedir. 2010 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,09 olan havayolu taşımalarının 2019 yılındaki payı %0,06 ve 2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda ise %0,04'tür. Toplam hacim içerisindeki payı ve 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda en az paya sahip olan havayolu ithalat yükünün kilo başına değeri artış göstermektedir. Türkiye Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış bölümünde incelendiği gibi havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün 2016'da ortalama değeri 184,65 ABD Doları iken 2020 üçüncü çeyreği sonunda havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün değeri ortalama 423,35 ABD Doları oldu.

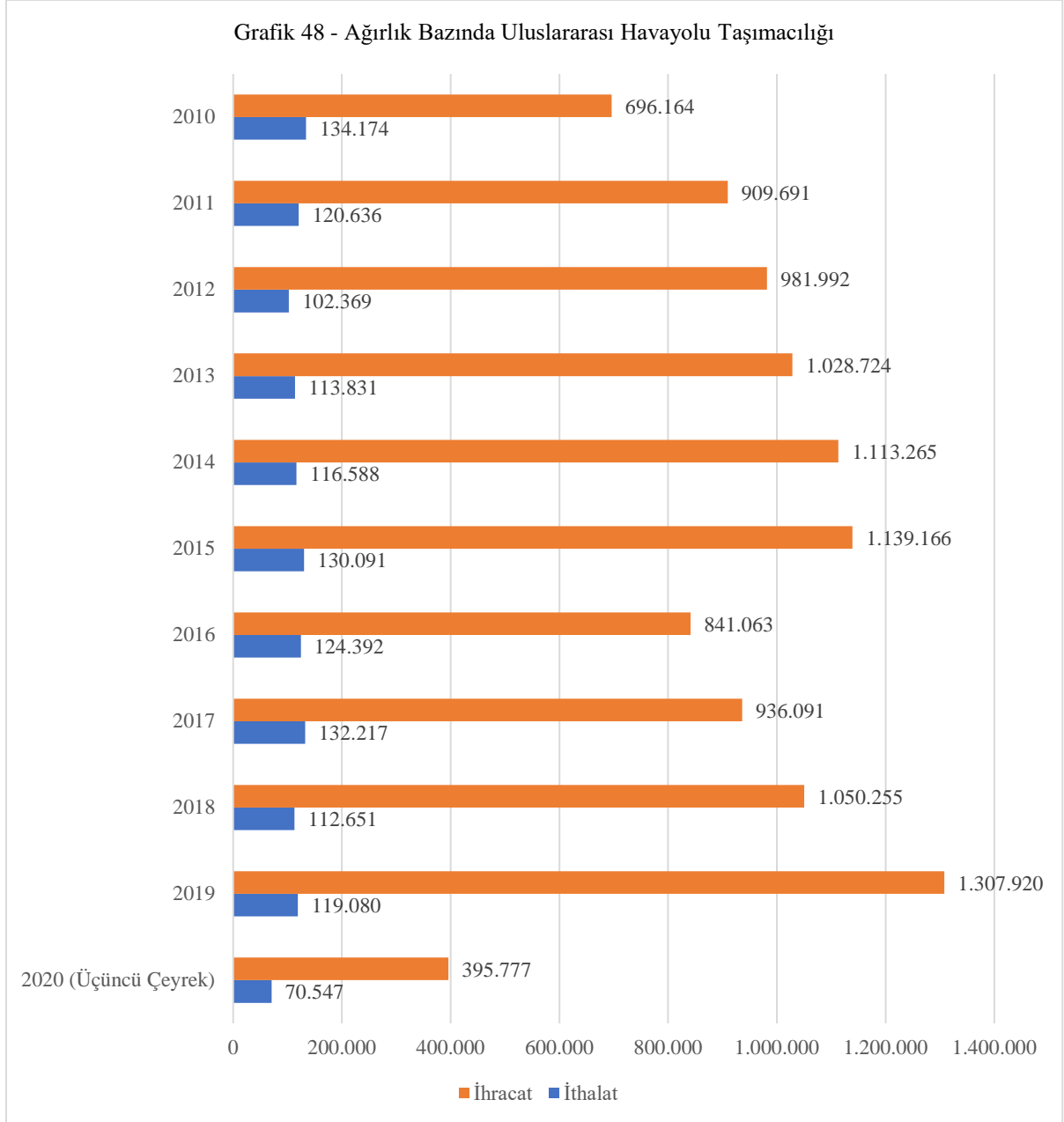
İhracat taşımalarında havayolunun ihracatta ağırlık bazındaki payı 2013, 2014 ve 2015 yıllarında %1 oranının üzerine çıktı. Havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin tüm ihracattaki oranı, havayolu ile ithalatı yapılan yüklerde havayolunun payından oransal olarak her yıl daha fazladır. 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının payı incelenen 10 yıllık dönem içerisinde en düşük orana sahip oldu ve payı %0,35'e geriledi.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İncelenen 10 yıllık dönem içerisinde sürekli olarak havayolu ile taşınan toplam ihracat yükünün ağırlığı ithalat yükünden fazladır. 2015 yılına kadar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı artış göstermekte iken düşüş yaşanan 2016 itibarı ile tekrar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığında artış bulunduğu ve 2019 yılında on yıllık dönem içerisindeki en fazla havayolu ihracat yükünün taşındığı görülmektedir.

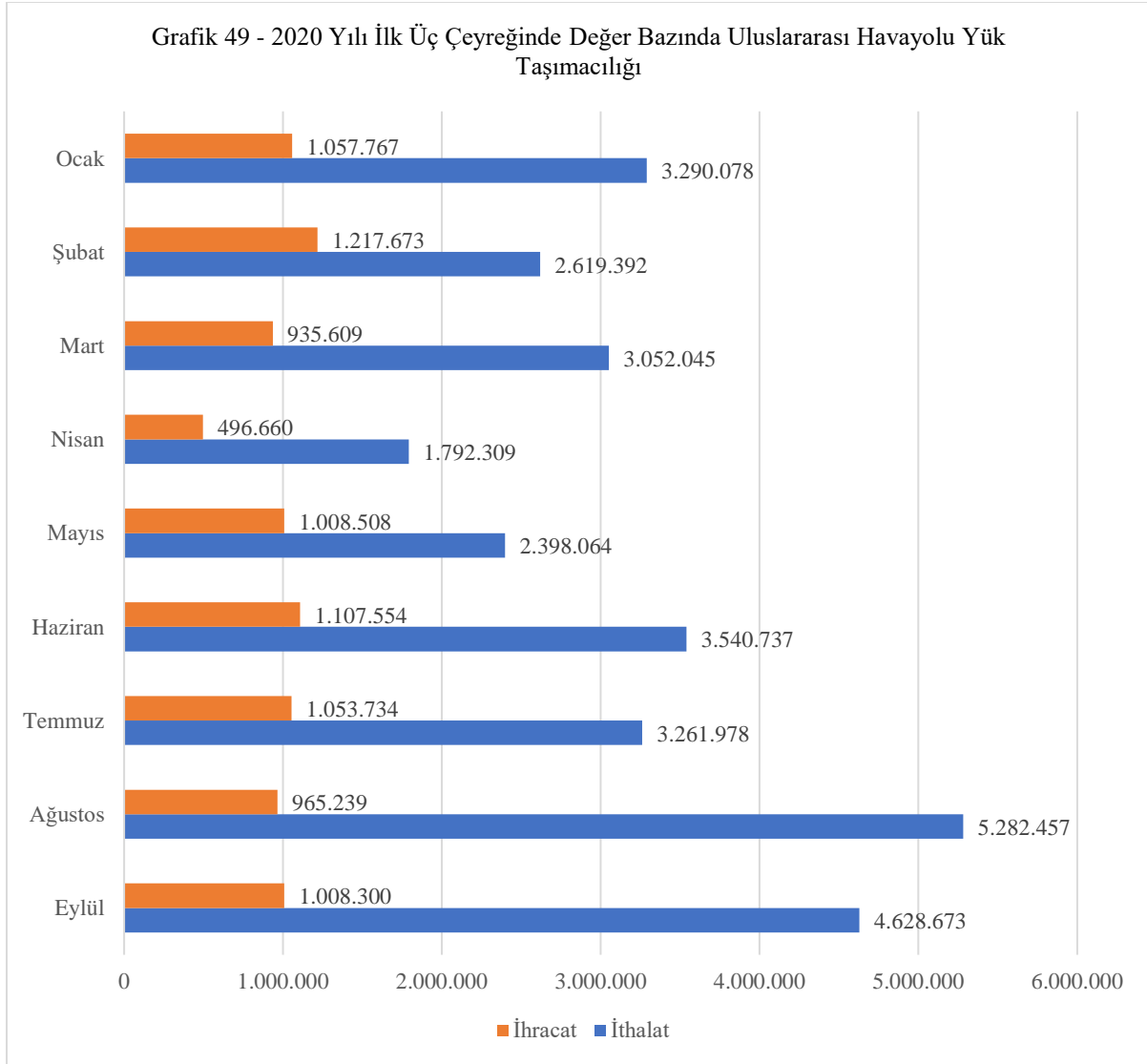
İncelenen dönemde havayolu ithalat yüklerinin ağırlığında fazla bir değişim olmadı.



Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Ton).

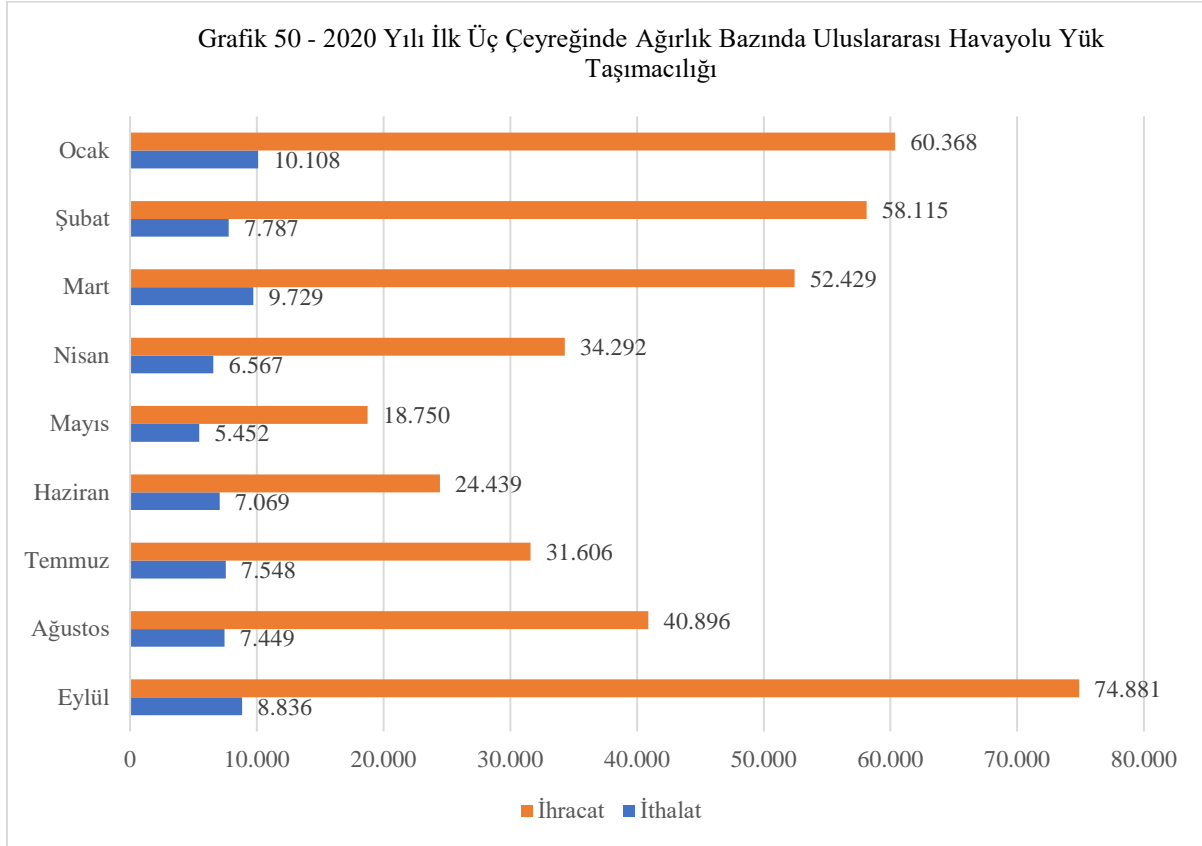
2020 Yılı Havayolu Taşımacılığı Verileri

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası havayolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında Mart ve Nisan aylarında yolcu uçaklarının seferlerine getirilen kısıtlamalar sebebiyle önemli düşüşler yaşandığı ve bu aylardaki düşüş etkisinin Mayıs ayında da devam ettiği görülmektedir. Ağustos ayında ithalatta en yüksek değerde havayolu taşıması yapılırken ihracat taşımaları Mayıs ayı itibarı ile 1 milyar ABD Doları seviyesinde seyretti.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası havayolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında özellikle ihracat taşımalarının havayolu uçak seferlerine getirilen kısıtlamalardan etkilendiği görülmektedir. Ocak ayından Mayıs ayına kadar ihracat taşımaları miktar bazında azalma eğilimi gösterdi ve Mayıs ayı sonrası tekrar yükselişe geçti. İthalat taşımaları Ocak ayında 10.108 ton ile en fazla hacme sahipti. Nisan ve Mayıs ayları ithalat taşımalarında miktar bazında en fazla daralmanın olduğu aylar oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Havayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2020 yılının üçüncü çeyreği sonunda ABD, Birleşik Krallık ve BAE havayoluyla yapılan ihracat ve ithalatta değer ve ağırlık bazında ilk 5'te yer almaktadır. İhracatta değer bazında beşinci ülke konumunda bulunan Irak harici değer ve ağırlık bazında ilk 5 sırada yer alan ülkelerin hiçbirisi Türkiye'nin sınır komşusu değildir.

TABLO 22 - İHRACATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	ABD	KKTC
2	Birleşik Krallık	Hollanda
3	BAE	Birleşik Krallık
4	Almanya	BAE
5	Irak	ABD

Havayolu ithalat taşımalarında değer ve ağırlık bazında ilk 5'te yer alan ülkeler ihracat taşımalarına kıyasla daha fazla farklılık sergilemektedir. İhracatta değer bazında ilk 5 ülke arasında yer alan Irak, BAE ve ABD ithalatta da değer bazında ilk 5 ülke arasındadır. İhracatta olduğu gibi ithalatta değer ve ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında Irak harici diğer hiçbir ülke ile Türkiye'nin kara sınırı bulunmamaktadır. İhracat taşımalarında ilk 5'te yer almayan Çin havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasındadır; ağırlık bazında ise birinci ülke konumundadır. Ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında sadece Almanya Avrupa kıtasında yer almaktadır. ABD ve Çin havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer alan ülkelerdir.

TABLO 23 - İTHALATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Irak	Çin
2	BAE	ABD
3	Çin	Hindistan
4	İsviçre	Almanya
5	ABD	Kanada

Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

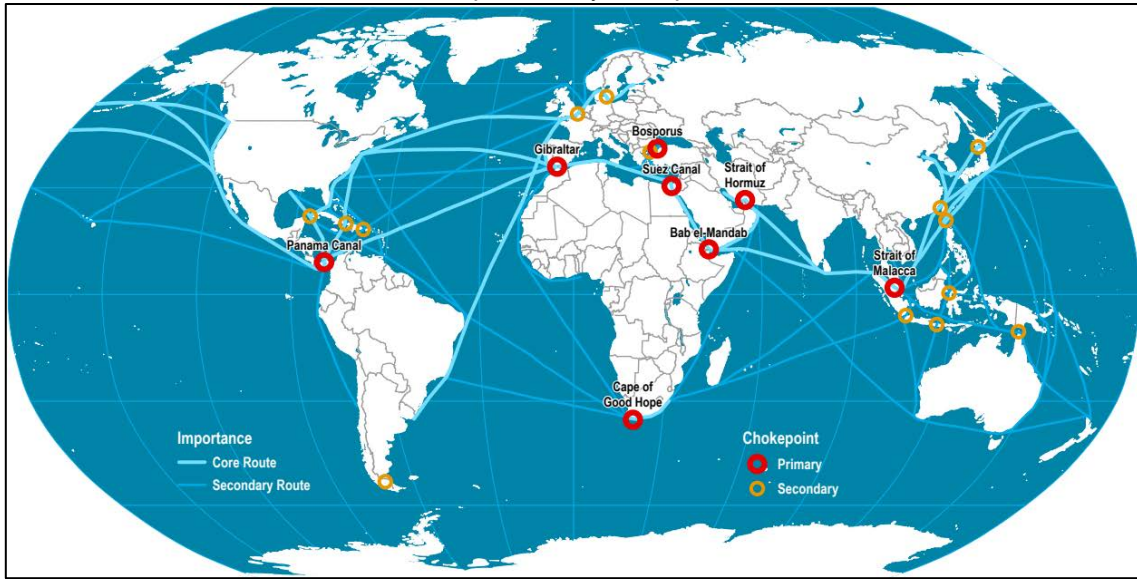


Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Giriş

Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli rol oynayan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacme sahip, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. Konteynerleşme ile birlikte denizyolu taşımacılığı kombine taşımacılığın gelişimine de katkı sağlamaktadır.

Harita 8 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları



Görsel: The Geography of Transport Systems, *Main Maritime Shipping Routes*.

Coğrafi bakımdan bir yarımada olan Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika'nın kavşak noktasında konumlanmakla beraber Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları bulunmaktadır⁷⁸. 2019 yılında tüm dünyada taşınan yüklerin hacmen %84 oranında denizyolu ile taşınıyor oluşu ve son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermiş oluşu, küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır⁷⁹. Ancak denizyolu yük taşımacılığında koronavirüs pandemisinden önce de durgunluk vardı; 2019 yılında küresel denizyolu ticareti sadece %0,5 oranında büyüdü ve 2018 yılındaki %2,8 oranındaki büyümenin altında kaldı. 2019 yılı büyüme oranı 2008-2009 küresel finans krizinin denizyolu ticaretine etkilerinden bu yana en düşük oran oldu⁸⁰.

⁷⁸ Daha fazla bilgi için UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu tarafından hazırlanan "Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları" raporunu inceleyiniz.

⁷⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020*. S. 456.

⁸⁰ UNCTAD, *Review of Maritime Transport*. S. 2.

Tablo 24 - Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)				
Yıl	Tanker	Dökme	Diğer Kuru Yük	Toplam
2005	2.422	1.579	3.108	7.109
2006	2.698	1.676	3.328	7.702
2007	2.747	1.811	3.478	7.702
2008	2.742	1.911	3.578	8.231
2009	2.641	1.998	3.218	7.857
2010	2.752	2.232	3.423	8.408
2011	2.785	2.364	3.626	8.775
2012	2.850	2.564	3.791	9.195
2013	2.828	2.734	3.951	9.513
2014	2.825	2.964	4.054	9.842
2015	2.932	2.930	4.161	10.023
2016	3.058	3.009	4.228	10.295
2017	3.146	3.151	4.419	10.716
2018	3.201	3.215	4.603	11.019
2019	3.169	3.225	4.682	11.076

Kaynak: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*. S. 12.

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 sayılı 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 T.C. 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.

Mevzuat

Ulusal mevzuatta denizyolu taşımacılığına ilişkin çerçeve 14 Şubat 2011’de Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmektedir. Türk Ticaret Kanunu’nun içeriği 6 kitaptan oluşmakta olup 5. kitap ile “Deniz Ticareti”ne ilişkin hususlar düzenlenmektedir. 2 Mart 2012 tarihinde yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile acentelerin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak faaliyetlerini sürdürmelerine ve yetki belgelerine ilişkin düzenlemeler yapılmaktadır.

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



Kanal İstanbul

Karadeniz ile Marmara Denizi'ni İstanbul Boğazı geçişine alternatif bir kanal ile bağlaması planlanan Kanal İstanbul, şehrin Avrupa yakasında hayata geçirilecek olup kanalın İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini rahatlatması ve tanker trafiğinin tamamen Kanal İstanbul'a yönlendirilmesi amaçlanmaktadır. Projenin güzergahı Terkos ve Sazlısu Barajları ile Küçükçekmece Gölü'dür.



Kanal İstanbul Projesi'nin amacı;

- İstanbul Boğazı'nın tarihsel ve kültürel dokusunun korunması ve güvenliğinin artırılması,
- İstanbul Boğazı'nda öncelikle deniz trafiğinden kaynaklanan yükün azaltılması ve Boğaz güvenliğinin artırılması,
- İstanbul Boğazı'nın trafik güvenliğinin sağlanması,
- Seyir emniyetinin sağlanması,
- Yeni bir uluslararası deniz trafiğine açık bir su yolunun oluşturulması,
- Olası bir İstanbul depremi dikkate alınarak, yatay mimariye dayalı depreme dayanıklı modern bir yerleşim alanı oluşturulması

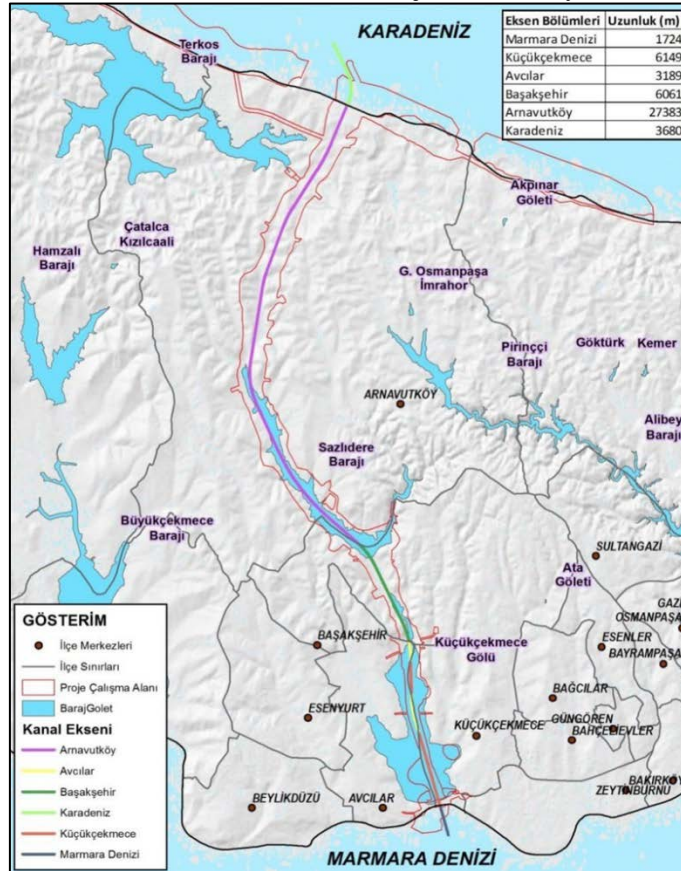
olarak belirtilmektedir⁸¹.

⁸¹ Kanal İstanbul, *Projenin Amacı*.

Kanal İstanbul Projesi'nin gerekliliğine dair destekleyici ve karşıt görüşler bulunmakla birlikte ticari ve hukuki perspektiften hariç olarak söz konusu projenin doğaya zarar vereceği ve ekolojik tahribata sebep olacağı ileri sürülmektedir. Bu görüşlere göre⁸²;

- Plan, doğayı adres gösteren, kentin su hakkını, yaşam hakkını ve kamusal haklarını gas eden bir plandır.
- Proje eliyle doğal ve yapay riskler oluşturulmaktadır. Üç canlı fay hattı üzerinde nüfus ve yapılaşma baskısı oluşturmaktadır.
- Hafriyat atıkları ile Karadeniz sahillerinde 38 kilometrelik bir dolgu alanı yapılması planlanmaktadır. Bu dolgunun yapılması halinde Karadeniz sahilinin tüm doğal güzelliği ve ekolojik değerleri geri dönülmesi mümkün olmayan bir şekilde yok edilecektir.
- Biyoçeşitlilik olumsuz etkilenecektir.
- Kanal İstanbul Projesi iklim krizine karşı dirençli ve esnek değil, tam tersine zayıf, kırılğan, uyum sağlayamayan, doğası yıkıma uğramış bir İstanbul yaratacaktır.

Harita 9 - Kanal İstanbul Projesinin Lokasyonu



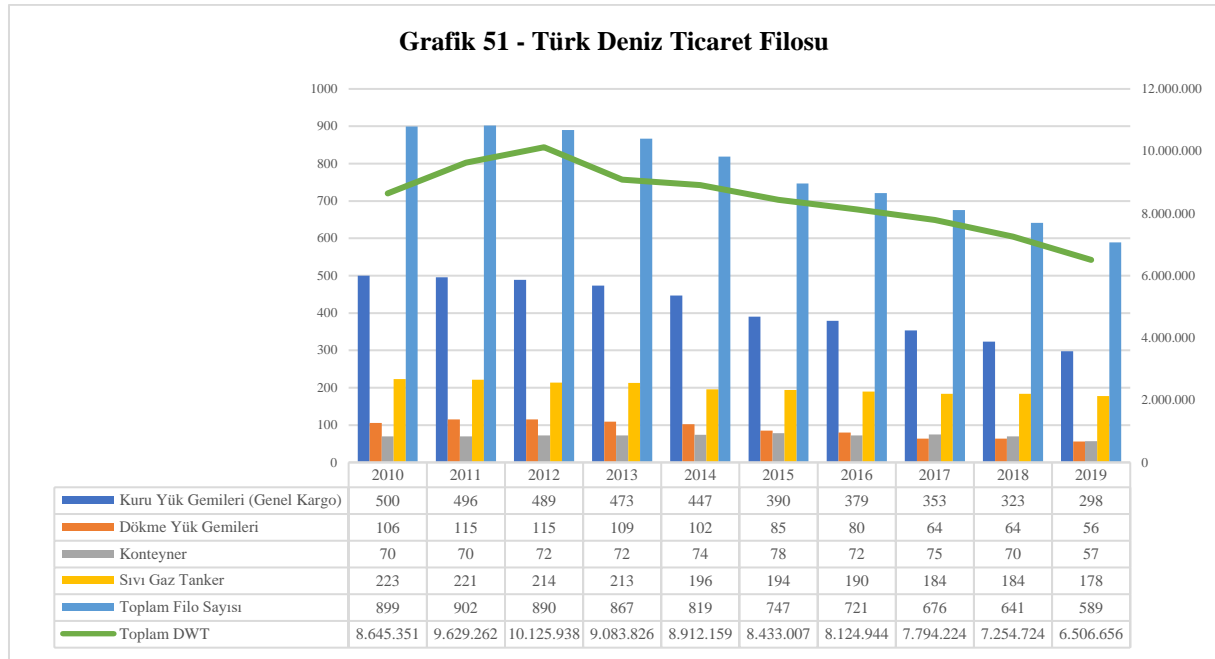
Kaynak: kanalistanbul.gov.tr

⁸² İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *Kanal İstanbul Çalıştay 10 Ocak 2020*. Çalıştay Raporu'ndan derlenmiştir.

Türk Deniz Ticaret Filosu: DWT ve Adet Gelişimi

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filusunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü mevcuttur. Konteyner gemileri hariç sıvı gaz tanker, dökme yük ve kuru yük gemilerinin tümünün sayısı azalma eğilimindedir. Konteyner gemilerinin sayısı incelenen dönem içerisinde 2015 yılında en yüksek seviyeye ulaştı ve sayıları 78 oldu. 2018 yılında 70 olan konteyner gemisi sayısı 2019 yılında yaklaşık %19 azaldı ve 57'ye düştü.

2010 yılında toplam sayısı 899 olan kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin sayısı 2019'da yaklaşık %34 azaldı ve 589 oldu. DWT bazında ise azalış yaklaşık %25 oldu ve 2010 yılında 8.645.351 DWT olan kapasite 2019 yılında 6.506.656 DWT oldu.

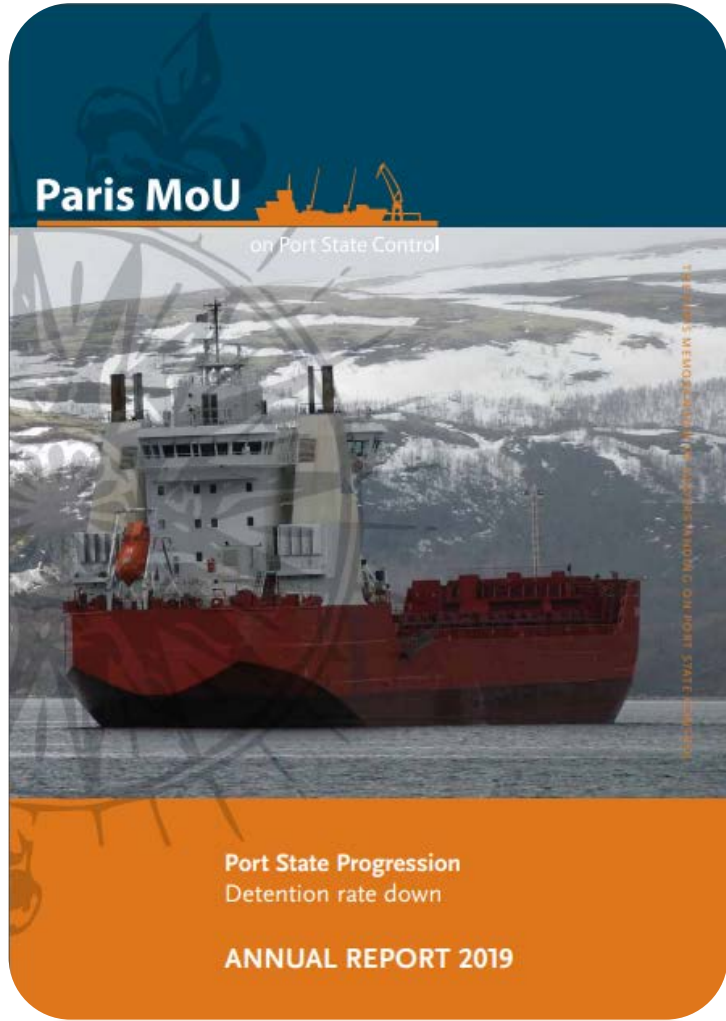


Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

UNCTAD verilerine göre 2020 yılında Türkiye'de yabancı bayraklı 1.079 geminin toplam kapasitesi 21.433.413 DWT'dir; milli bayraklı gemiler ile birlikte toplam DWT bazında Türkiye dünyada 16. sırada olup Türk ve yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin %1,37'sini teşkil etmektedir. İlk sırada dünyadaki toplam DWT kapasitesinin %17,77'sine sahip Yunanistan, ikinci sırada %11,38'ine sahip Japonya ve üçüncü sırada %11,15'ine sahip konumda olan Çin bulunmaktadır⁸³.

⁸³ UNCTAD, *Review of Maritime Transport*. S. 41.

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 yılının Ocak ayı itibarı ile tutulan Türk bayraklı gemi sayısı 1 iken⁸⁴ yasaklı gemi sayısı da 1'dir⁸⁵. 2017-2019 yılları arasında Türk bayraklı gemilere yapılan toplam 883 denetim sonrasında tutulan gemi sayısı 25'tir⁸⁶. Türk bayraklı gemilerin uluslararası limanlarda tutulma sayısının 2020 yılı sonbaharında artışa geçmesi ile beraber Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından Kasım ayında Uluslararası Sefer Yapan Türk Bayraklı Gemilere Ön Sörvey Uygulaması'nı devreye aldı⁸⁷.



⁸⁴ Paris MoU Web Sitesi, *Current Detentions*.

⁸⁵ Paris MoU Web Sitesi, *Current Bannings*.

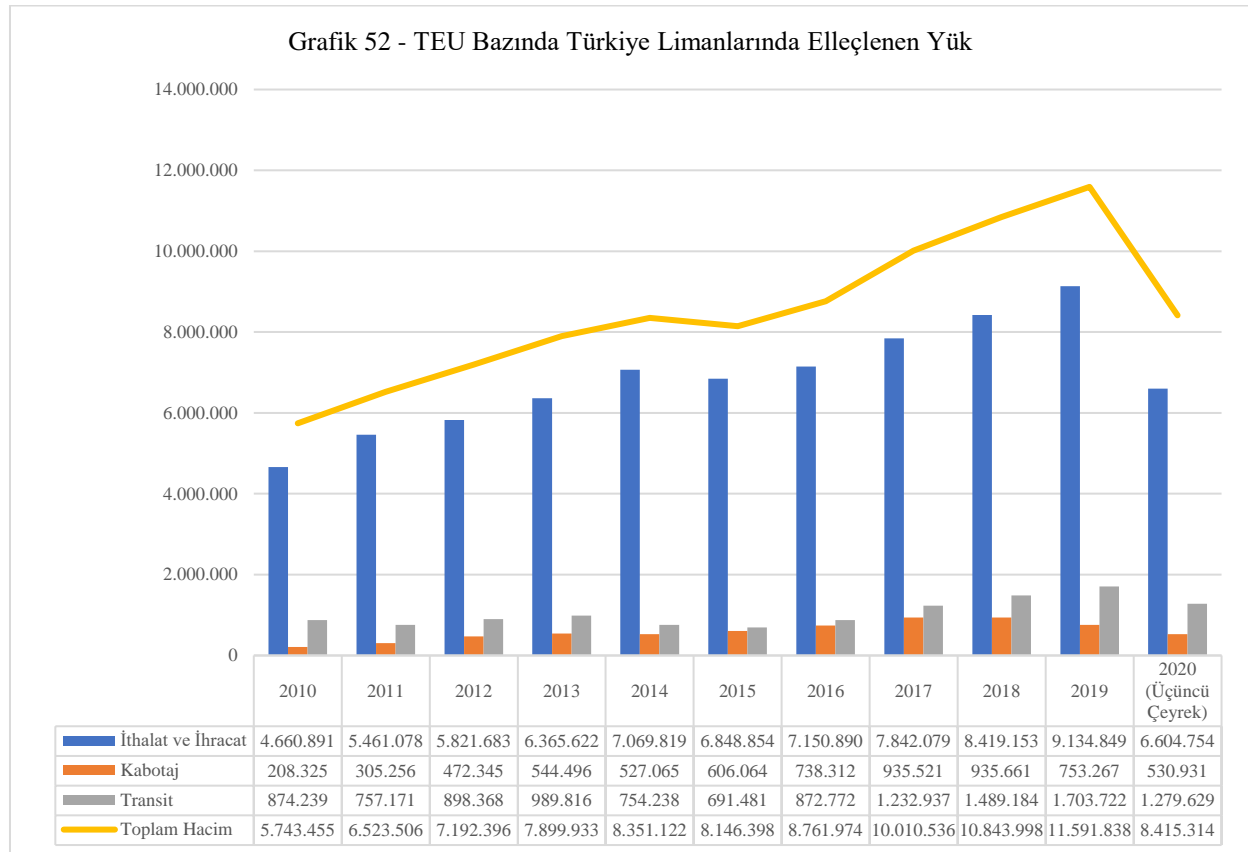
⁸⁶ Paris MoU Web Sitesi, *Current Flag Performance List*.

⁸⁷ Dünya, *Türk bayraklı gemi tutulmaları hızlandı*.

Limanalarda Elleçlenen Yük

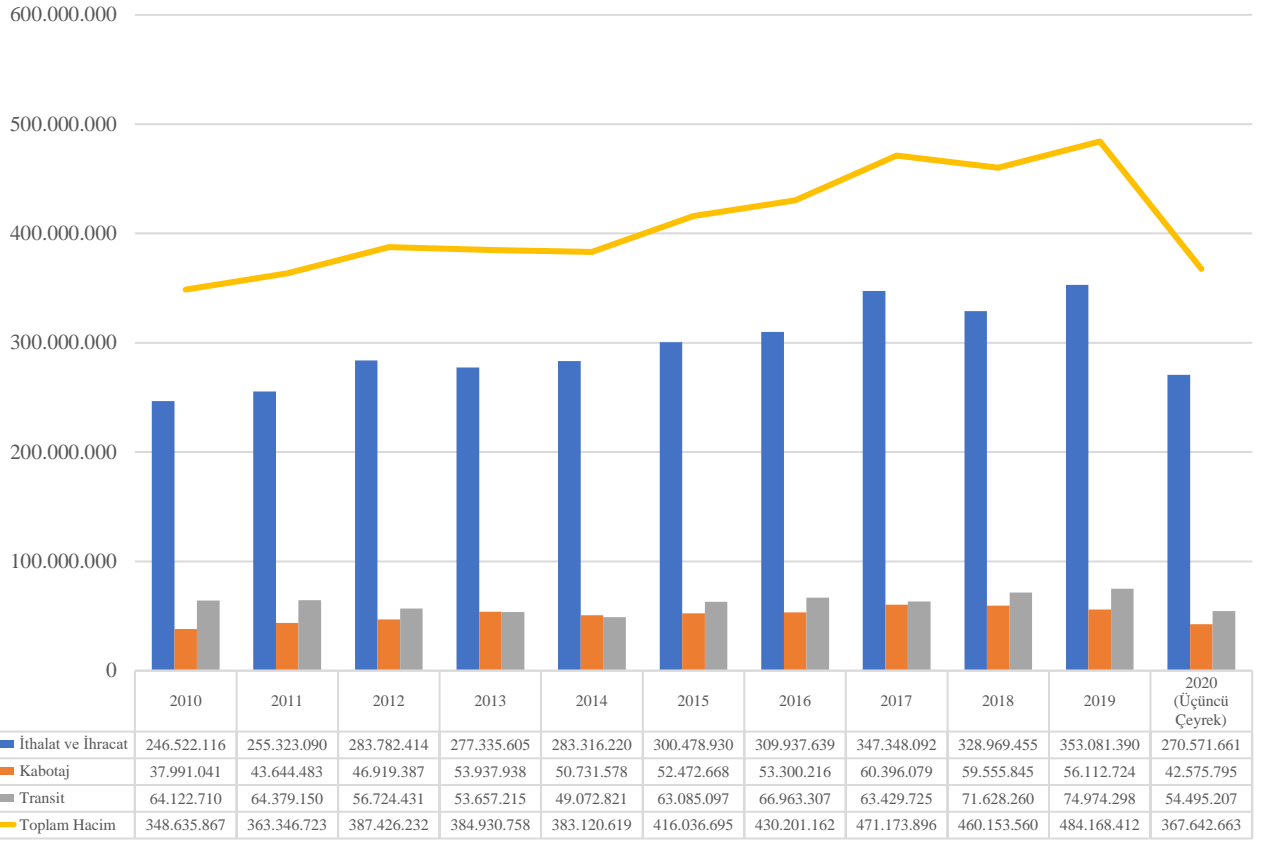
2010 yılından 2020 yılının ilk üç çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen yükler yıllar içerisinde TEU bazında hacmen artış gösterdi. 2010 yılında elleçlenen TEU 5.743.455 iken 2019 yılında yaklaşık %102 artış gösterdi ve 11.591.838 oldu. Aynı dönem içerisinde ton bazında aynı oranda büyüme gerçekleşmedi; 2010 yılında Türkiye limanlarında 348.635.867 ton yük elleçlenirken 2019 yılında 2010 yılına kıyasla yaklaşık %39 artış oldu ve 484.168.412 ton yük elleçlendi. TEU ve ton bazında aynı süre içerisinde farklı büyüme oranlarını konteynerleşmenin bir sonucu olarak değerlendirmek mümkündür.

Transit taşımalarda TEU bazında yıllar içerisinde önemli gelişmeler olmadı ve ton bazında transit yük miktarı çok büyük gelişme kaydetmedi. TEU bazında 2010 yılında elleçlenen yüklerin yaklaşık %15'i transit yükü; 2019 yılı sonunda ve 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda bu oran yaklaşık olarak aynı kaldı. TEU bazında transit yüklerin oranı 2010 yılından 2019 yılına kadar olan süreçte transit yük TEU bazında %95 arttı. Ton bazında transit yük doğrusal bir gelişme göstermedi; 2010 yılında ağırlık bazında transit yük miktarı 64.122.710 tondu, 2019 yılında ise sadece 74.294.298 ton oldu. Ton bazında payı 2010 yılında yaklaşık %18 olan transit yükün payı 2019 yılında %15,4'e 2020 yılının ilk üç çeyreğinde ise %14,8'e geriledi.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Grafik 53 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük*

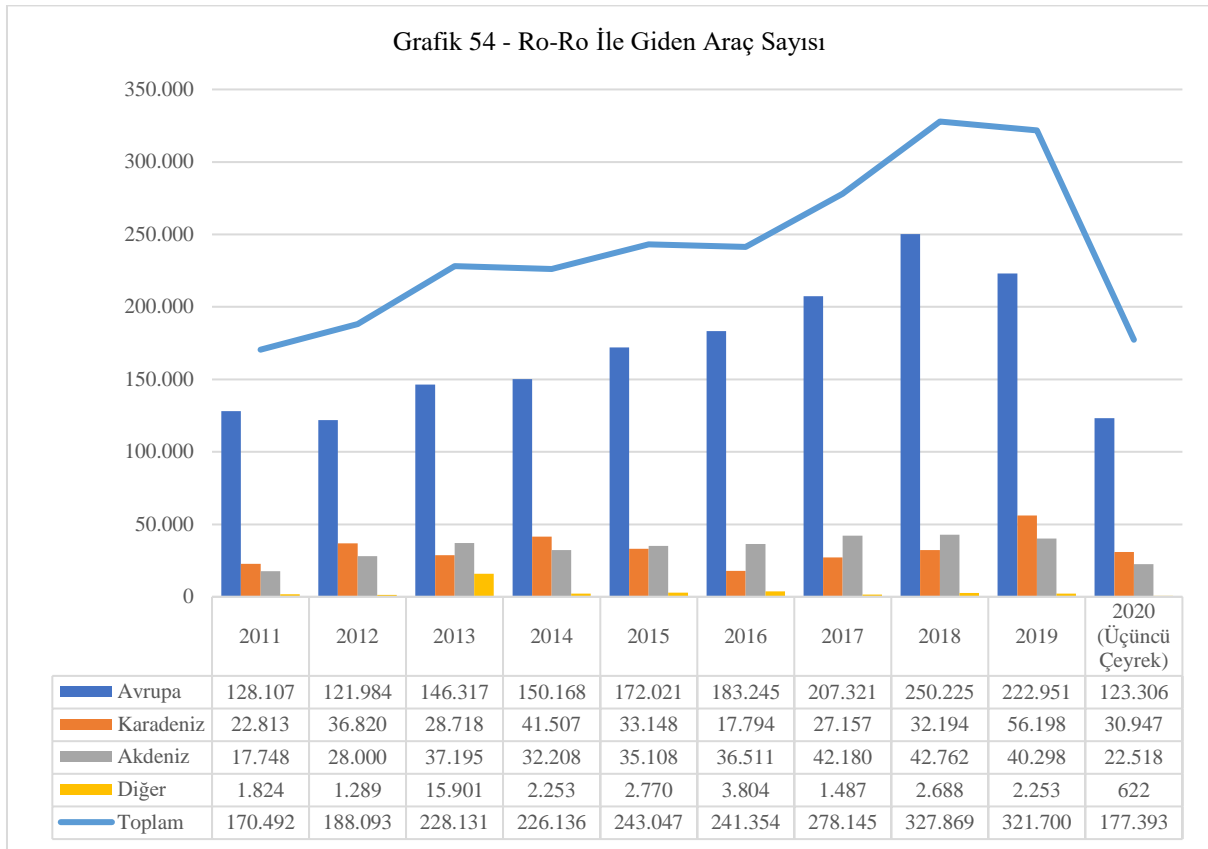


Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü. *Ton bazında elleçlenen yüke ait veriler TEU bazında elleçlenen yüklerin ve konteyner ile taşınmayan yüklerin toplam ağırlığından oluşmaktadır.



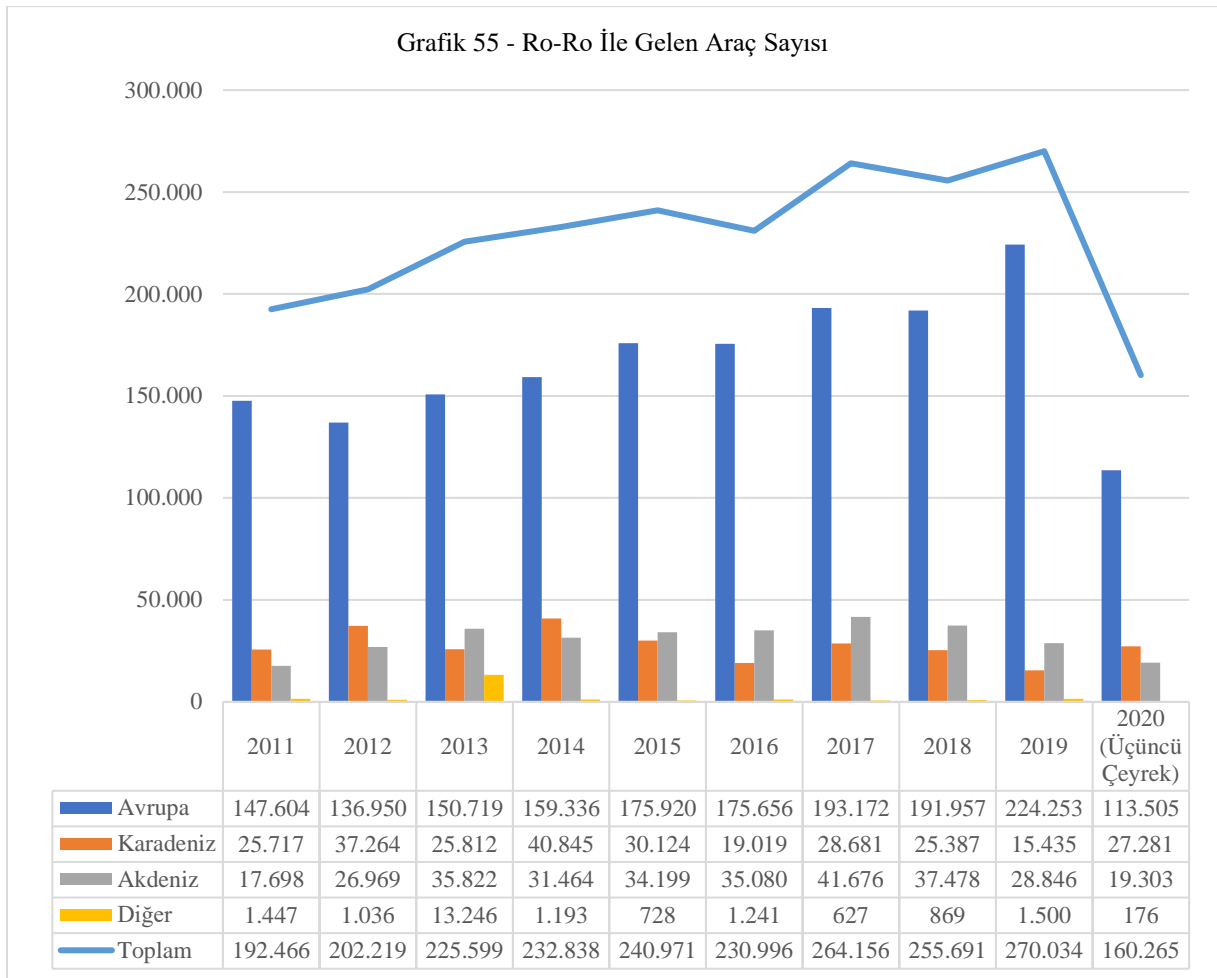
Ro-Ro ile Taşınan Çekici, TIR, TIR Tankeri, Treyler ve Yük Vagonları

Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonu sayıları 2012 ve 2019 yılları hariç olmak üzere Avrupa yönünde doğrusal olarak artmaktadır. 2011 yılında Ro-Ro ile giden toplam araç sayısı 170.492 iken 2019 yılında bu sayı yaklaşık %89 arttı ve 321.700 oldu. Aynı dönemde Avrupa yönünde giden araç sayısındaki artış yaklaşık %74, Karadeniz'de %146 ve Akdeniz'de %127 oldu. 2019 yılı sonunda toplam giden araç sayısı 321.700 iken 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda toplam giden araç sayısı 177.393 oldu.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonlarının toplam sayısı 2010 ve 2019 yılları arasında sadece %40 arttı. 2011 ve 2019 yılları arasındaki gelişim incelendiğinde Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı yaklaşık %52 oranında artış gösterdi ve Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı 224.253 oldu. Karadeniz ve Akdeniz limanlarından Türkiye'ye gelen araç sayısı doğrusal bir gelişme göstermedi ve Türkiye'ye gelen araç sayısında Avrupa limanları 2011'de gelen tüm araçlar içerisinde %77 oranında pay sahibiydi; 2019 yılında bu oran %83, 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise %70 oldu.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

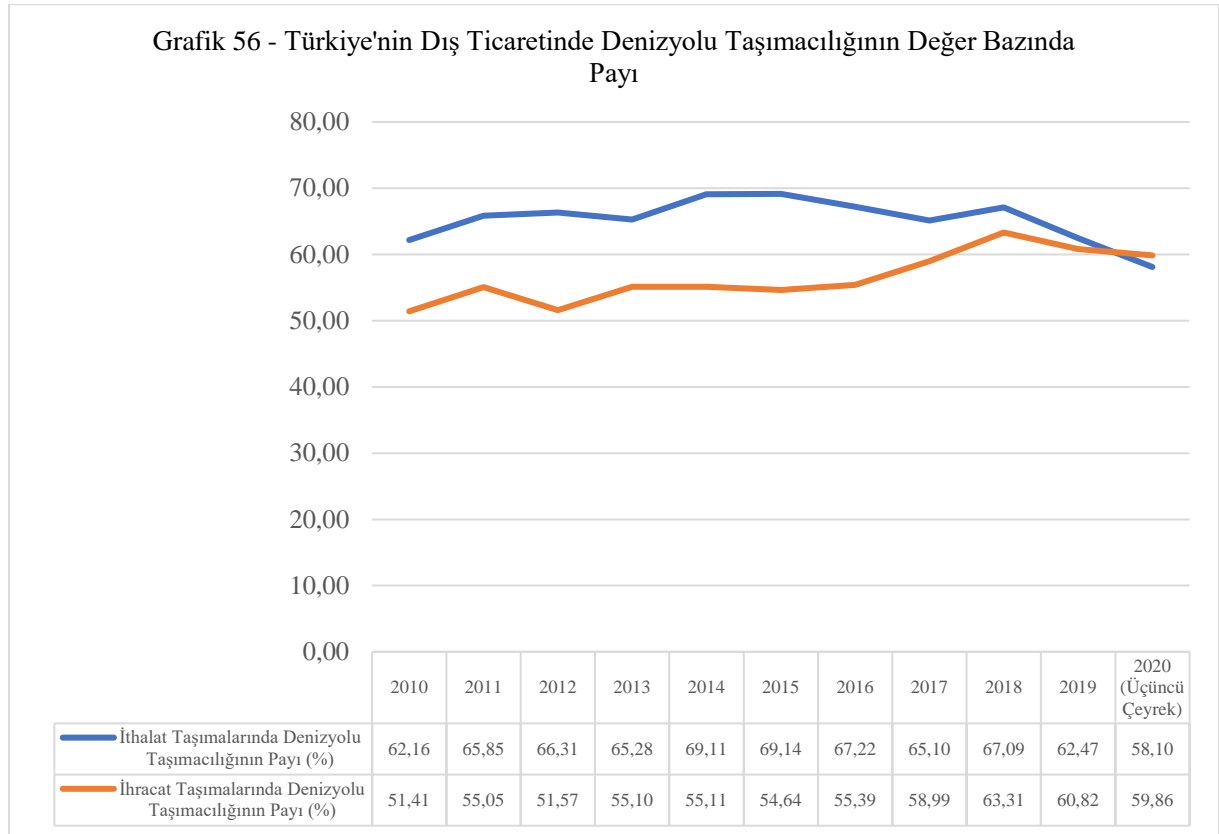
2020 yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den yapılan Ro-Ro seferleri: Akdeniz; Mersin-Gazimağusa, Taşucu-Girne, Taşucu-Trablus, İskenderun-Duba, Mersin-Hayfa, Taşucu-Gazimağusa, Mersin-Dar Es Salaam, İskenderun-Port Sudan ve Mersin-Girne. Karadeniz; Samsun-Tuapse, Karasu-Chornomosk, Zonguldak-Chornomorsk, Samsun-Novorrossiysk, Haydarpaşa-Chornomorsk ve Samsun-Temryuk. Avrupa; Pendik-Trieste, Yalova-Sete, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Pendik-Patras, Pendik-Bari, Ambarlı-Trieste, Yalova-Bari, Çeşme-Sete, Kocaeli-Zeebrugge, Çeşme-Sakız Adası ve Kocaeli-Bremerhaven.



Türkiye'nin Dış Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin 2010 ve 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri 2019 yılına kadar %60'larda seyretti; 2014 ve 2015 yıllarında payı %69'a kadar yükseldi. Ancak 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda on yıllık dönem içerisinde ilk kez payı %60'ın altına indi ve %58,10 oldu.

Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu taşımacılığı incelenen dönemde payını 2015-2018 yılları arasında sürekli artırdı ve 2018 yılında ihracat taşımalarında değer bazında payı incelenen dönemin en yüksek oranı olan %63,31'e kadar yükseldi. İthalatta olduğu gibi ihracatta da denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda %60'ın altında kaldı ve %59,86 olarak gerçekleşti.

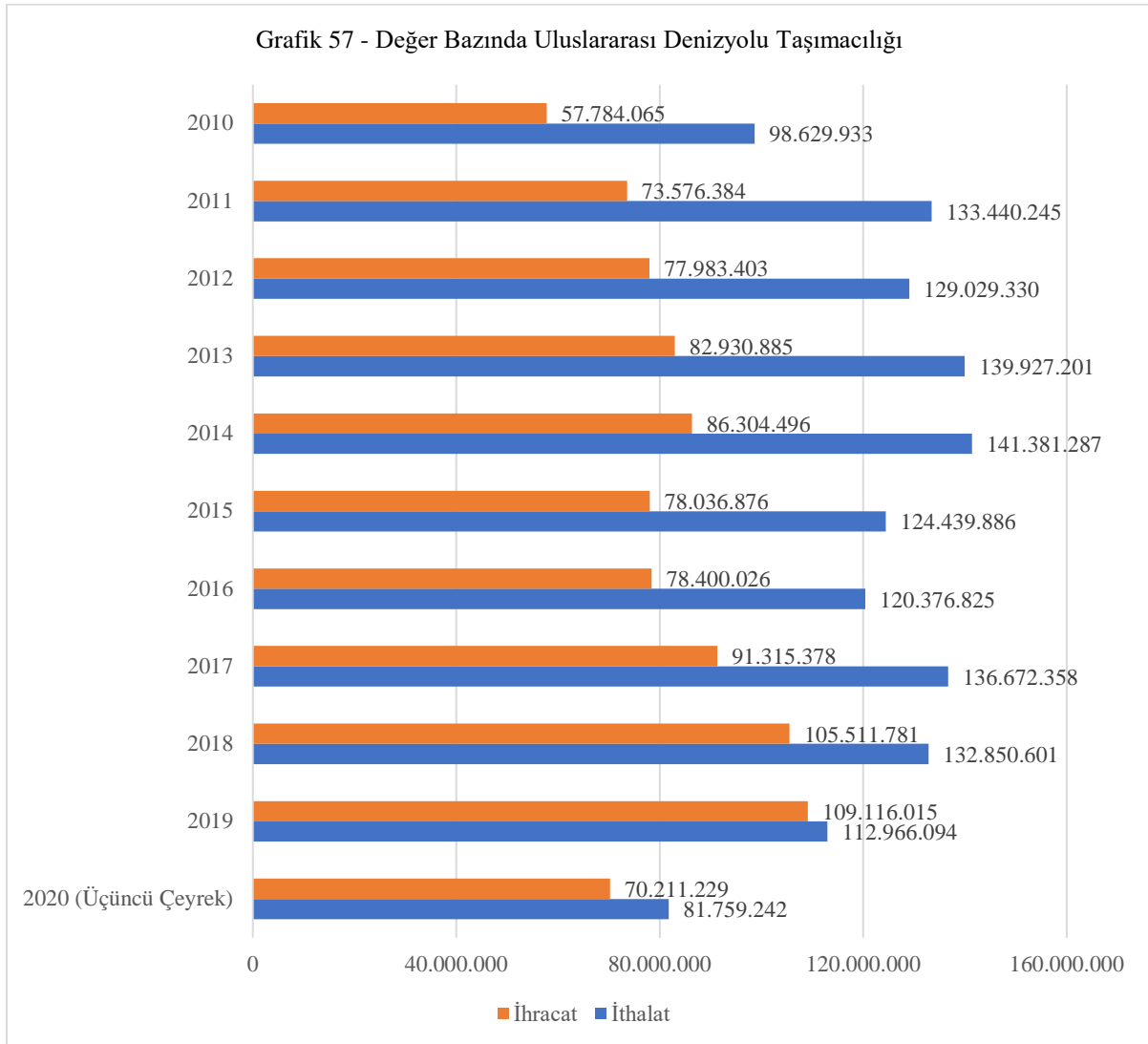


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin toplam değeri 2015 yılı harici sürekli artış göstermektedir. 2010 yılında 57,784,065,000 ABD Doları tutarındaki denizyolu ihracat yükünün değeri 2019 yılında 2010 yılına kıyasla %89 artış gösterdi ve 109,116,015,000 ABD Doları oldu.

Denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri ihracat yüklerinin toplam değerinden incelenen tüm yıllarda fazladır; ancak söz konusu farkın 2019 yılında oldukça kapandığı görülmektedir.

Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri 2010 yılında 98,629,933,000 ABD Doları iken 2019 yılının sonunda 2009 yılına kıyasla yaklaşık %15 oranında artış gösterdi ve 112,966,094,000 ABD Doları oldu. 2018 yılında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değeri toplam 132,850,601,000 ABD Doları iken 2019 yılında bir önceki yıla kıyasla %15 oranında azalma yaşandı.

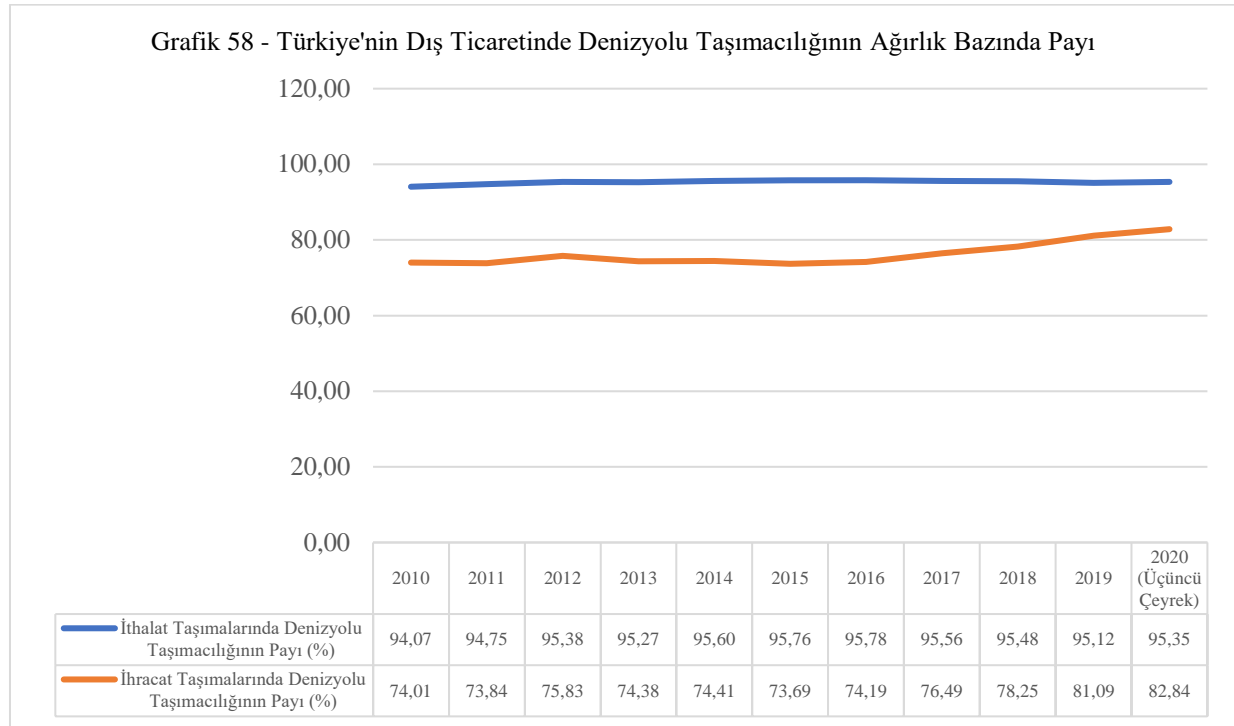


Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Bin Dolar)

Denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki önemli rolü, dış ticarete ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı incelendiğinde daha net anlaşılabilir. 2010 yılı ve 2020 yılının üçüncü çeyreği arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık %95'tir.

Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2010 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı %74,01 iken 2019 yılı sonunda payı %81,09 oldu. 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ise denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı incelenen dönemin en yüksek seviyesine ulaştı ve %82,84 oldu.

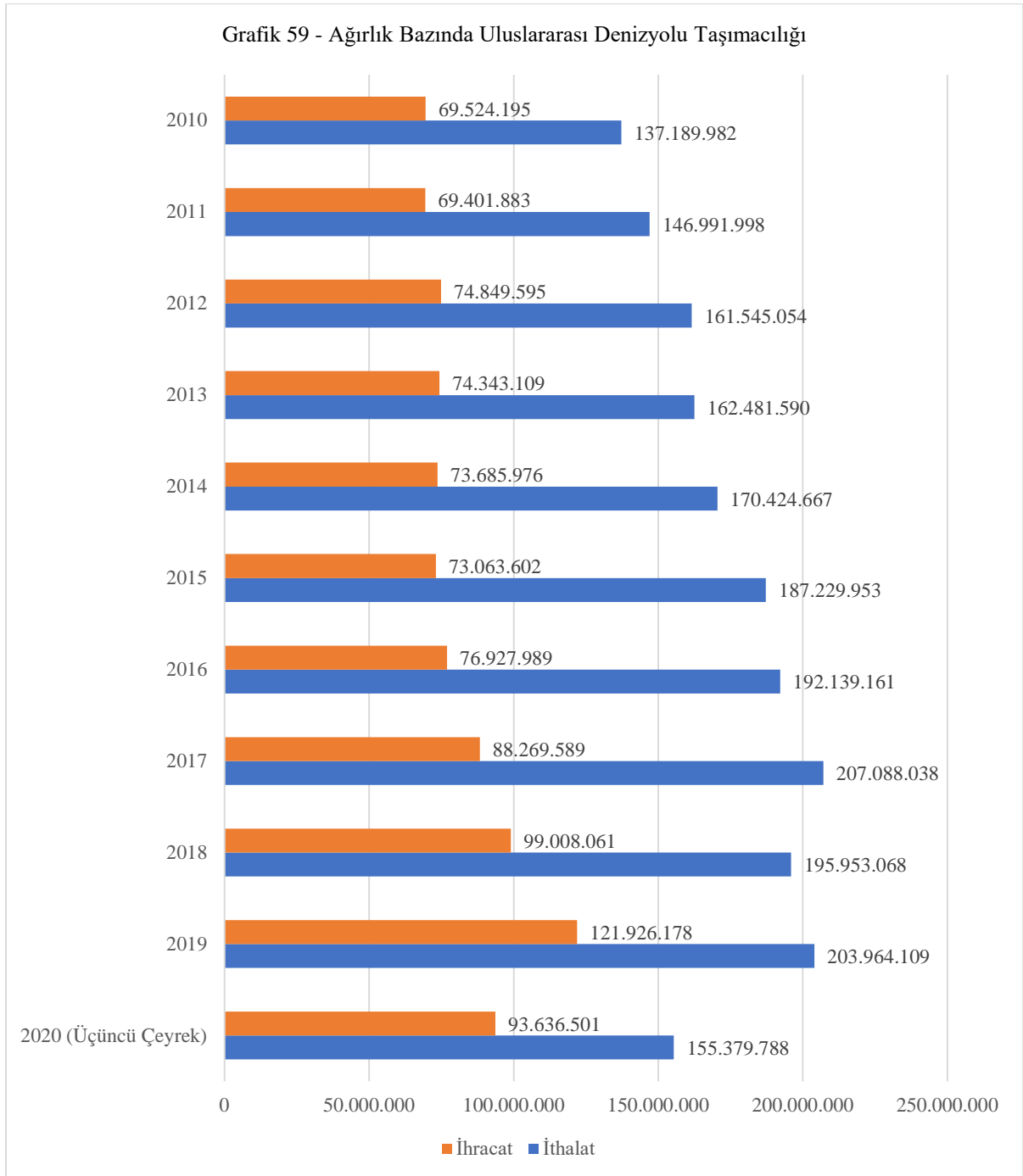
Koronavirüs pandemisi sürecinde denizyolu taşımacılığı 2019 yılı sonuna kıyasla hem ithalatta hem de ihracatta ağırlık bazında payını artırdı.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2010 ve 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde ithalat taşımalarında denizyolu ile taşınan yüklerin ağırlığı 2018 yılı hariç olmak üzere artış göstermektedir. 2010 yılında 137.189.982 ton yük denizyolu ile ithal edildi ve 2019 yılı sonunda bu hacim yaklaşık %49 artış göstererek 203.964.109 ton oldu.

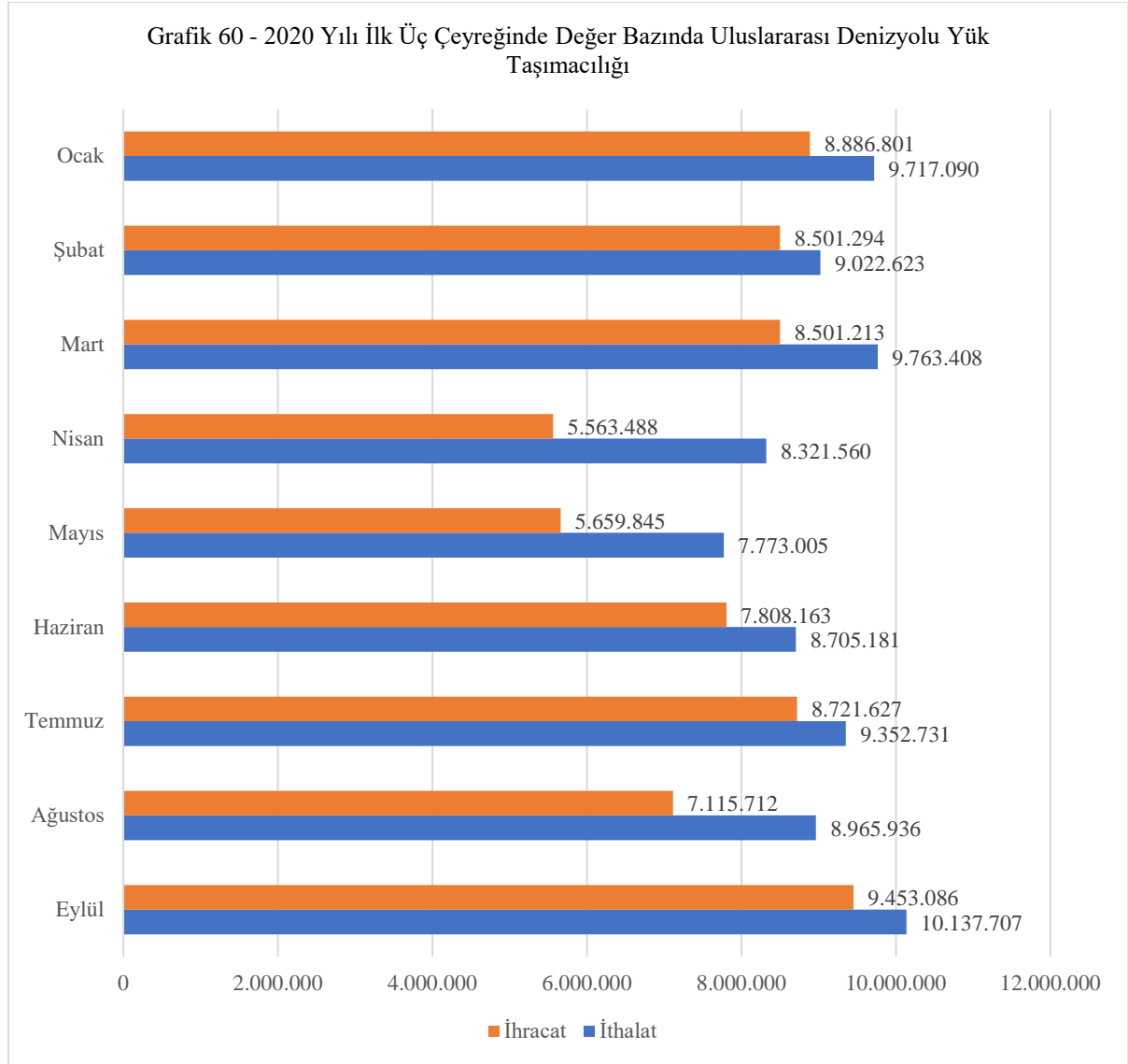
Denizyolu ile Türkiye'den ihracatı yapılan yüklerin ağırlığı 2015 yılından itibaren artmaktadır. 2010 yılında 69.524.195 ton yük denizyolu ile Türkiye'den ihraç edilirken 2019 yılı sonunda ihracat yüklerinin ağırlığı yaklaşık %75 artış göstererek 121.926.178 ton oldu.



Kaynak: TÜİK. 2020 verileri üçüncü çeyrek sonuna kadardır (Ton).

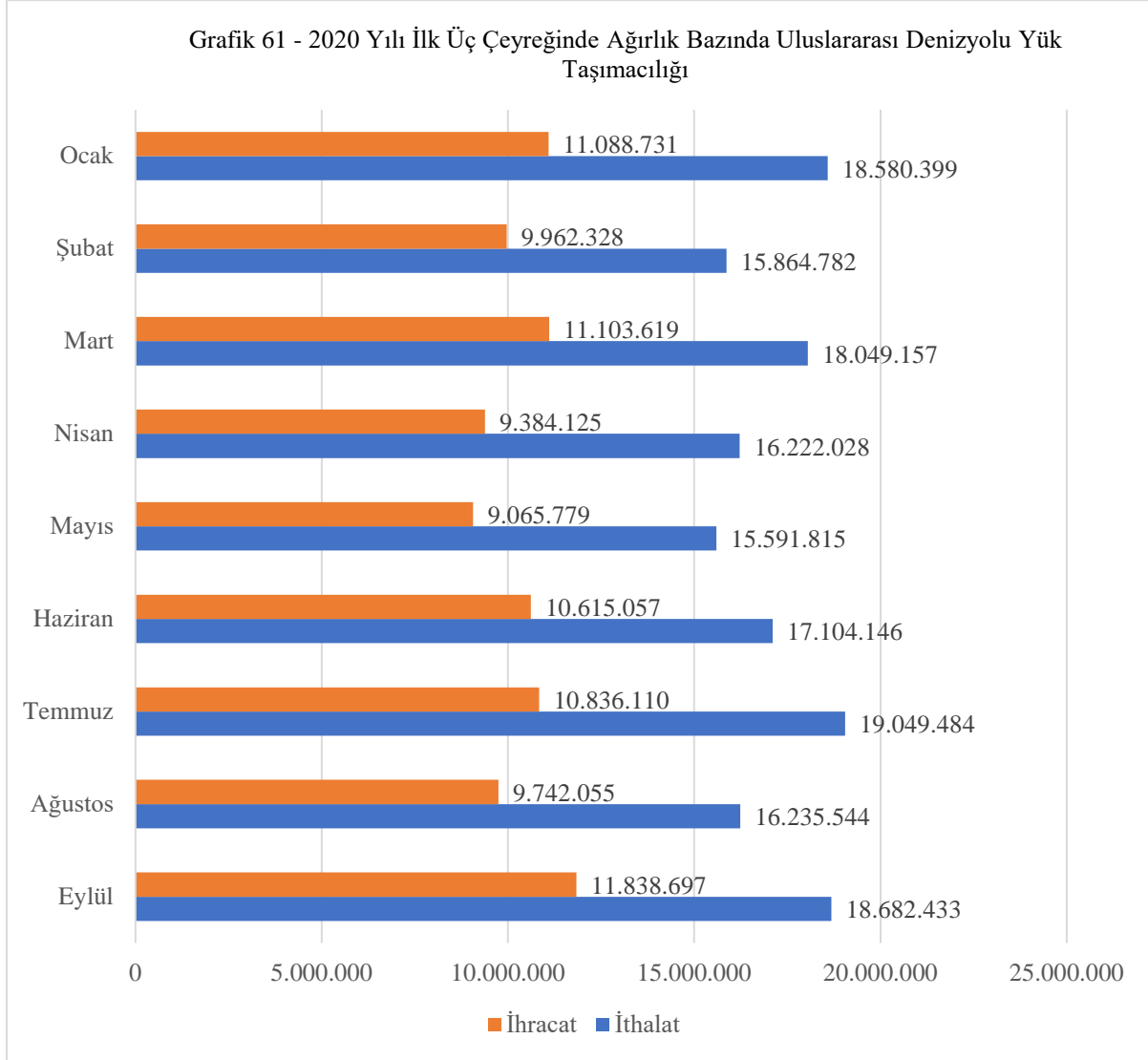
2020 Yılı Denizyolu Taşımacılığı Verileri

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası denizyolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında Nisan ve Mayıs aylarında hem ihracat hem de ithalatta azalma söz konusudur. Bu dönemde ihracatta ithalata oranla daha büyük bir düşüş yaşandı. Haziran ayı itibarı ile toparlanma söz konusu olsa da Ağustos ayında hem ihracatta hem de ithalatta daralma söz konusu oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2020 yılının ilk üç çeyreğinde uluslararası denizyolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında değer bazında gözlemlenen daralma paralelinde Nisan ve Mayıs aylarında yük hacminde azalma olduğu, Haziran ayı itibarı ile toparlanma yaşandığı ve Ağustos ayında hem ihracatta hem de ithalatta hacimsel daralma yaşandığı görülmektedir.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Denizyolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde Türkiye'nin denizyolu ile ihracatını yaptığı yüklerin değer bazında sıralamasında yer alan ilk 5 ülkeden ABD hariç tümü Avrupa'dadır. İhracat yüklerinin ağırlık bazında sıralamasında ise değer bazında ikinci ülke olan ABD ilk sıradadır. ABD harici İtalya ve İspanya ihracatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer almakta olup İspanya hem ağırlık hem de değer bazında beşinci ülke konumundadır. Ağırlık bazında Çin ihracatta dördüncü ülkedir.

TABLO 25 - İHRACATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Birleşik Krallık	ABD
2	ABD	İsrail
3	Almanya	İtalya
4	İtalya	Çin
5	İspanya	İspanya

Denizyolu ithalat taşımalarında ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer almayan Çin, değer bazında ithalat taşımalarında birinci ülkedir. Rusya ve ABD ithalatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5'te yer alan ülkelerdir. TÜİK verilerine göre ithalatta ağırlık bazında ikinci ülke konumundaki "Gizli Ülke" için değer miktarının belirtilmemiş olması sebebiyle bu ülkeye sıralamada yer verilmedi.

TABLO 26 - İTHALATTA İLK 5 ÜLKE

SIRALAMA	Değer	Ağırlık
1	Çin	Rusya
2	Rusya	Kolombiya
3	Almanya	ABD
4	ABD	Brezilya
5	İtalya	Ukrayna

UTİKAD'ın Penceresinden 2020

- Koronavirüs pandemisi vakalarının Türkiye'de görülmeye başlaması ile birlikte UTİKAD'ın toplantı, etkinlik ve eğitim faaliyetleri geçici bir süre için durduruldu. UTİKAD ofisindeki çalışma düzeni değiştirilerek uzaktan çalışma sistemine geçiş yapıldı. Toplantılar ve eğitimler çevrimiçi ortama taşınarak devam ettirildi.
- UTİKAD internet sitesinde COVID-19 bölümü açılarak yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan COVID-19 salgını kapsamında ülkelerin aldıkları önlemlerin lojistik faaliyetlere olan etkileri paylaşıldı.
- Koronavirüs salgınına yönelik alınan önlemler sebebiyle Avrupa ve komşu ülkeler ile ülkemiz arasındaki temel ticari faaliyetlerin ve lojistik akışların tamamen kopmadan sürdürülmesini sağlayabilmek için aşağıda yer alan 5 maddelik öneri listesi Mart ayında T.C. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay'a iletildi.
 - 1- Araçlarıyla Türkiye sınırına gelen Türk ve yabancı uyruklu şoförlere 14 gün karantina uygulaması yerine COVID-19 salgını ile mücadelede çalışmalarını aralıksız sürdüren Bilim Kurulu'nun da onayladığı hızlı tanı testlerinden Kapıkule'de kurulacak test merkezine yeterli miktarda temin edilerek, her şoföre testin yapılması ve sonucu negatif çıkan şoförlerin seferlerine devam ettirilmesi;
 - 2- Türkiye'den ihracat taşımaları için Avrupa'ya doğru gidecek araçlar için de Bulgar makamlarıyla anlaşma sağlanarak, Kapıkule Sınır Kapısı'nda yeniden yapılacak hızlı test sonucu negatif çıkan yabancı ve Türk şoförlerin Bulgar makamlarına bildirilmesi ve koordineli bilgi akışı sonrasında araç çıkışlarının yapılarak Avrupa Birliği ülkelerine geçişlerine izin verilmesi;
 - 3- Kapıkule Sınır Kapısı'nda uygulanacak yöntemin, kurulacak test merkezleri aracılığıyla diğer karayolu sınır kapılarında da uygulanması;
 - 4- Türk şoförlerin Schengen vizelerinin belirli bir tarihe kadar otomatik olarak uzatılması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması;
 - 5- AB ülkelerinin Türk taşıma araçlarına uyguladığı kota ve transit geçiş belgesi sisteminin askıya alınması için AB nezdinde acil girişimde bulunulması.

- Koronavirüs salgınına yönelik alınan önlemler sebebiyle Avrupa ve komşu ülkeler ile ülkemiz arasındaki temel ticari faaliyetlerin ve lojistik akışların tamamen kopmadan sürdürülmesini sağlayabilmek için şoförlerimizin mevcut vize sürelerine ek olarak 3 ay süre eklenmesine yönelik ülkemizin ilgili makamları tarafından girişimlerin başlatılması talebi Nisan ayında T.C. Ticaret Bakanlığı Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü'ne iletildi.
- COVID-19 salgını tedbirleri kapsamında bulaş riskini azaltmak amacıyla mümkün olan tüm işlemlerin temassız ve kağıtsız yapılması büyük önem arz ettiğinden yola çıkılarak denizyolu ve havayolu taşımacılığında yük tesliminde kullanılan yük teslim talimat formuna ilişkin süreçlerin temassız ve kağıtsız olarak yürütülmesine yönelik üyelere aşağıdaki tavsiyelerde bulunuldu.
 - 1- Yük teslim talimat formu gönderimlerinin firmaların Kayıtlı Elektronik Posta (KEP) adresleri üzerinden gerçekleştirilmesi.
 - 2- KEP adresi kullanamayacak kurumlar arasında yük teslim formunun iletilmesi için taraflar arasında oluşturulacak ikili e-posta teyit sistemi ile yük teslim talimat formlarının iletilmesinin ve kontrolünün sağlanması. Bu yöntemde taşıyıcı hat ve taşıma işleri organizatörü ile yükü teslim edecek terminal arasında daha önceden belirlenmiş iki e-posta adresi arasında formun iletilmesi, ikinci adım olarak ilgili kurumlar arasında belirlenmiş olan diğer iki e-posta adresi üzerinden de gönderilen yük teslim talimat formunun doğruluğunun teyit edilmesi öngörülmektedir.
 - 3- Yük teslim talimat formunun taranmış kopyalarının e-posta ile liman terminal veya geçici depolama yeri yetkilisine iletilmesi, ardından kopya olarak iletilen yük teslim talimat formlarının toplanarak gün içerisinde belirli zamanlarda toplu olarak bu terminallere teslim edilmesi.
 - 4- Tavsiye edilen yöntemlerin uygulanmasında, yük teslim talimat formu verilmeden önce eğer varsa orijinal konşimentonun gerekli cirolara havi olarak taşıyıcılara önceden iletilmiş olması, ayrıca taşıma sözleşmesinin sonlanmasıyla ilgili diğer gerekliliklerin ve ödeme işlemlerinin tamamlanmış olmasından sonra yük teslim talimat formlarının iletilmesi önerilmektedir.

- 2019 yılında olduğu gibi 2020 yılında da uluslararası taşımacılık işinin ayrılmaz bir parçası olan yük teslim süreci ve yük teslim belgesine yönelik eksik bilgi ve yanlış yorumlamadan kaynaklanan bilgi kirliliğinin giderilmesi ve yanlış uygulamaların düzeltilmesi UTİKAD'ın üstlendiği önemli görevler oldu.

İthal edilerek ülkemize getirilen ve taşıma araçlarından tahliye edilerek, taşıyan veya onun adına acentesi ya da temsilcisi tarafından ilgili varış yeri liman terminallerine, geçici depolama yerlerine veya antrepolara geçici olarak teslim edilmiş olan uluslararası ticarete konu yükün alıcıya teslimi için mutlaka iki koşulun yerine getirilmiş olması gerekmektedir.

Bu koşullardan birincisi yüke ilişkin gümrük vergi, resim ve harçlarının ödenmiş olmasıdır. İkincisi ise uluslararası ticarete konu malın doğru alıcıya tesliminin sağlanması ve taşımadan doğan navlun ve ilgilisi diğer masrafların taşıyana veya temsilcisine ödenmiş olmasıyla alacak verecek ilişkisinin tamamlanmış olmasıdır. Birinci koşulun gerçekleştirildiği gümrük ithalat beyannamesinin verilmesi sonucu ilgili gümrük vergilerinin ödendiğini gösteren gümrük belgesi ile ispatlanmış olur.

İkinci koşul ise malın vardığı yerdeki yükü teslim alacak hak sahibinin kim olduğunu gösteren, malın doğru hak sahibine devrinin gerçekleştirilmesini sağlayacak ve malı satanla alanın ticari ilişkisinin sonlanmış olması nedeniyle halihazırda alıcıya teslim edilmiş olan konşimentonun veya taşıma senedinin alıcı tarafından taşıyana (gümrük idaresine veya liman işletmesine değil) ibraz edilmesiyle yerine getirilir. Taşıyan malı teslim alma hakkına sahip olup olmadığını ve satıcıyla alıcı arasındaki ticari ilişkinin sonlanıp sonlanmadığını konşimento veya taşıma senedi üzerinden veya yükü gönderen yurt dışı acentesi üzerinden tespit eder. Taşıyan bu tespiti takiben, yükü teslim alma hakkına sahip olan kişi adına, yükün bu alıcıya teslim edilebileceğini belirten bir belge düzenler ve ancak bundan sonra bu belge alıcı tarafından ilgili liman işletmesi veya antrepoya ibraz edilerek yük fiziki olarak teslim alınabilir.

Uluslararası ticarete konu olan mal hareketi ve taşımalarda bu koşullar yerine getirilmediği takdirde, tarafların (hem yurt dışındaki mal satıcısının/göndericisinin hem de uluslararası taşımayı gerçekleştiren taşıyanın) uluslararası anlaşmalarla belirlenmiş hukuki haklarının ve alacaklarının kaybına neden olunur ki, bu tür bir uygulamanın hukuki sonuçları ülkemizi uluslararası alanda zor durumda bırakacaktır. Nitekim uluslararası anlaşmalar ve konvansiyonlarca belirlenmiş bu ilkeler ulusal mevzuatımıza

da aktarılmıştır: a. Türk Ticaret Kanununun Madde 1228: Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. b. Türk Ticaret Kanunu Madde 1236: Konşimentonun geri verilmesi karşılığında eşyanın teslimi: Eşya, ancak konşimento nüshasının, eşyanın teslim alındığına ilişkin şerh düşülerek geri verilmesi karşılığında teslim edilir. Taşıma hukukunda, varış yerine ulaşan malın taşıyan tarafından gönderilene teslimi iki taraflı bir hukuki işlemdir. Bunun için taşıyanın kendi rızasıyla mal üzerindeki zilyetliğini (fiili hakimiyetini) sonlandırarak, alıcıyı zilyet kılması gerekmektedir. Bu teslim işlemine taşıyanın katılmaması, en azından teslimin onun onayı veya talimatıyla gerçekleşmemesi malın taşıyanın zilyetliğinden onun rızası dışında alınmış olması, yani zilyetliğinin gasp edilmesi demektir. Bu ise ulusal ve uluslararası hukuka tamamen aykırıdır. Bu nedenle taşıyanın imzalayarak yükün teslimine rıza gösterdiğini ifade ettiği ve “yük teslim talimat formu” veya “yük teslim belgesi” veya “etiketli konşimento” veya “ordino” gibi farklı isimler verilen bu belge hukuk dışı bir belge olmayıp, ulusal ve uluslararası ticaret ve taşımacılıkta yükün teslimi için geçerli ve gerekli bir belgedir. Yük teslim sürecinin denizyoluyla yapılan kısmıyla ilgili olarak, taşıyanın onayı olmaksızın yani yük teslim formu olmaksızın alıcıya teslim edilmemesi gerektiğiyle ilgili T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nce yayınlanan 17 Mayıs 2011 tarih ve 14765 sayılı, “Denizyolu ile İthal Edilen Malların Teslimi” konulu EK-A idari işlem yazısı, Danıştay 10. Dairesinin 27.10.2015 tarih ve 2011/9380 E. ve 2015/4632 K. sayılı kararı ile hukuka uygun bulunmuş ve tescil edilmiştir. Bu kararda özetle liman idarelerinin denizyolu ile ithal edilen yükleri ancak taşıyanların bu husustaki talimatı ile yani yük teslim talimat formu belgesinin ibrazı ile alıcılarına teslim edebileceği düzenlenmiştir. Ayrıca yine denizyolu taşımacılığına örnek olarak Yargıtay denetiminden geçen, Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatı ile İzmir (kapatılan) 6. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin 30.05.2013 tarih, 2012/165 E. ve 2013/195 K. ve 22.04.2013 tarih, 2012/168 E. ve 2013/145 K. sayılı kararlarında, Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatı ile İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi’nin 16.04.2015 tarih, 2015/228 E. ve 2015/302 K. ve 15.10.2015 tarih, 2015/878 E. ve 2015/807 K. sayılı kararlarında ve bunların dışında Yargıtay denetiminden geçerek onanmış pek çok emsal kararda özetle “liman idarelerinin taşıyanların talimatı olmadan (yük teslim talimat formu ibraz edilmeksizin) yük alıcılarına yük teslim edemeyecekleri, bu keyfiyete aykırı davranan liman idarelerinin

taşıyanların uğramış oldukları tüm zararları gidermekle yükümlü oldukları, ayrıca taşıyanların yüklerin teslimi hususunda talimatları olmadan yük teslim eden liman idarelerinin hukuki sorumluluklarının yanı sıra cezai sorumlulukları da olacağı” hüküm altına alınmıştır.

Ayrıca yük teslim sürecini hukuki yönden inceleyen, ordinonun yük tesliminde aranması gereken hukuki bir belge olduğunu tespit eden İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu görüşü ile Yük Teslim Talimat Formu (Ordino) Olmadan Teslim Edilmeyen Emtiaya İlişkin Anayasa Mahkemesine Yapılan Mülkiyet Hakkı İhlali Başvurusuna İlişkin Karar hakkında İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı tarafından yapılan değerlendirme T.C. Ticaret Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sayın Rıza Tuna Turagay’a, T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü’ne, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü’ne, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü’ne ve diğer ilgili kurum ve kuruluşlara iletildi.

- Avrupa Yeşil Mutabakatı’nın lojistik sektörüne yönelik etkilerinin değerlendirildiği “2030 İklim Hedefleri Kapsamında Lojistik Sektörü” yazısı hazırlanarak üyeler ve ilgili kamu idaresi birimleri ile paylaşıldı.
- Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması kapsamında önceki dönem çalışmalarda da yer alan UTİKAD, Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi’nin Altyapı ve Lojistik Çalışma Grubu’nda Eş Başkanlık seviyesinde ve Şeffaflık Çalışma Grubu ile Gümrük ve Dış Ticaret Çalışma Grubu’nda katkı ve çalışmalarını sürdürmektedir.
- Denizyolu Çalışma Grubu tarafından FIATA’nın yayınladığı iyi uygulama rehberleri incelendi ve bu rehberlerden yola çıkılarak “UTİKAD Konteyner Kalite Kontrol Rehberi” yayımlandı. Rehber içerisinde boş konteyner alımı ve teslimi süreçlerinde sonradan yaşanabilecek olumsuz durumlardan kaçınmak, ek masraf ve zaman kayıplarını önlemek için operasyon sürecinde izlenmesi tavsiye edilen aşamalara yer verildi.
- UTİKAD İnovasyon Odak Grubu 2020 yılında çalışmalarını dijital iş akış şemalarının oluşturulması üzerine yoğunlaştırdı ve tüm çalışma grupları ile birlikte hareket ederek iş akış şemalarının güncellenmesini sağladı. İnovasyon Odak Grubu, Türkiye’de lojistik alanında faaliyet gösteren tüm dijital yapıları entegre edecek bir üst platform aracılığıyla taşımacılıkta kullanılan dokümanlar, veriler ve bilgiler ile onay süreçlerinin

dijitalleşmesinin getireceği maliyet, hız ve güvenlik kazanımlarını ortaya koyacak bir sektör raporu oluşturacaktır.

- UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu çalışmaları, incelemeler, ziyaretler ve değerlendirmeler doğrultusunda "Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları" raporu yayınlandı. Raporda transit taşımacılığın tanımı yapılarak, Türkiye'de transit taşımacılığı düzenleyen mevzuata ve uygulamalara yer verildi. Raporda ayrıca Türkiye'nin entegre olduğu taşımacılık koridorları ile Türkiye'yi transit taşımacılık alanında avantajlı kılacak altyapı yatırımları ve projelerine değinildi. Türkiye'nin uluslararası transit taşımacılıkta daha rekabetçi koşullara sahip olmasını sağlayacak gelişim alanları tespit edilerek bu alanlara yönelik önerilere yer verilen raporda yapılan saha ziyaretlerinde elde edilen veriler incelenmiştir. Rapor ile transit taşımacılığın Türkiye'deki mevcut durumu incelenerek ve transit taşımacılıkta darboğaz yaratan noktalar tespit edilerek bunların giderilmesine yönelik çözüm önerileri sunulmaktadır.
- 2020 yılında "COVID-19 ve Lojistik", "COVID-19 Öncesi ve Sonrasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Sorunlar ve Gelecek Öngörüler", "Pandemi Sürecinde Konteyner Taşımacılığı, Limanlar ve Demuraj Uygulamaları", "Lojistikte Dijitalleşme ve Somut Girişimler", "Koronavirüs Sürecinde Havayolu Taşımacılığı ve Geleceği" ve "Lojistikte Eğitim ve Kariyer Planlaması" webinarları düzenlendi. Ayrıca düzenlenen "Yeni Bakış" serileri ile gelecekteki lojistikçilerin sektör ile bağlarını güçlendirmek, kariyer yolculuklarına ortak olmak ve lojistik sektörüne yeni bir bakış kazandırmak amaçlandı.



**Uluslararası Taşımacılık ve
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği**

Kaynakça ve Notlar

Avrupa Birliği Resmi Gazetesi. (2020). C 96 I/1. Communication from the commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324(01)&from=EN)

Avrupa Komisyonu. (2020). EU-UK Trade and Cooperation Agreement: A new relationship, with big changes. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/eu-uk_trade_and_cooperation_agreement-a_new_relationship_with_big_changes-brochure.pdf

Avrupa Komisyonu. (2020). Staff Working Document. Stepping up Europe's 2030 climate ambition: Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:749e04bb-f8c5-11ea-991b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:749e04bb-f8c5-11ea-991b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Mdrlğ. (2020). Guidance Note: Withdrawal of the United Kingdom and EU Rules in the Field of Customs, Including Preferential Origin. https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/brexit_files/info_site/guidance-customs-procedures_en_0_0.pdf

CLECAT. (2020). Briefing & Industry Recommendations Paper: Demurrage & Detention Practices in Shipping. https://www.clecat.org/media/CLECAT%20Briefing%20&%20Industry%20Recommendations%20Paper%20on%20D&D%20Practices%20in%20Shipping_1.pdf

Contentsquare. The Digital Experience Benchmark Hub. <https://contentsquare.com/digital-experience-benchmark-hub/>

etin, B., Barış S., ve Saroğlu S. (2011). Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. ankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. Cilt 1, Sayı: 1. s. 123-150. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ckuiibfd/issue/32888/365355>

Deloitte. (2020). COVID-19 Managing supply chain risk and disruption. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/About-Deloitte/gx-COVID-19-managing-supply-chain-risk-and-disruption.pdf>

DHMİ. (2020). 2019 Havayolu Sektör Raporu. <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/13/2019%20Havayolu%20Sekt%C3%B6r%20Raporu.pdf>

Drewry. World Container Index: detailed assessment, 21 January 2021. <https://www.drewry.co.uk/logistics-executive-briefing/logistics-executive-briefing-articles/world-container-index-detailed-assessment>

Dünya. (2019). TV indirimini demiryolu taşımacılığına da sağlanmalı. <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/otv-indirimi-demiryolu-tasimaciligina-da-saglanmali-haberi-444584>

Dünya. (2020). Temassız ticaret'in gzdesi demiryolu taşımacılığı oldu. <https://www.dunya.com/ekonomi/temassiz-ticaretin-gozdesi-demiryolu-tasimaciligi-oldu-haberi-467884>

Dünya. (2020). Türk bayraklı gemi tutulmaları hızlandı. <https://www.dunya.com/sectorler/denizcilik/turk-bayrakli-gemi-tutulmalari-hizlandi-haberi-600755>

Dünya Ticaret rgt. World Trade Statistical Review (2011-2020). https://www.wto-ilibrary.org/trade-monitoring/world-trade-statistical-review_489e720b-en

Erdal, M., Gvenler A., Sandalcı K. (2009). Uluslararası Demiryolu Eşya Taşımacılığı, İstanbul, UTİKAD Yayınları.

EUROCONTROL. (2020). COVID19 Impact on European Air Traffic: EUROCONTROL Comprehensive Assessment, 17 December. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-12/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-17122020.pdf>

EUROCONTROL. (2020). Five-Year Forecast 2020-2024. European Flight Movements and Service Units Three Scenarios for Recovery from COVID-19. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf>

Federal Register. (2020). Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act. Vol. 85, No. 96. Pp. 29638-29666. https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/19-05/19-05_fnl_rul_fr.pdf/

FIATA. FMC Final Rule On Demurrage And Detention Toolkit. https://fiata.com/fileadmin/user_upload/2020_documents/FMC_Toolkit_final.pdf

FIATA. (2020). FIATA considerations on the effective delivery of the COVID-19 vaccines. https://fiata.com/fileadmin/user_upload/2021_documents/Publications/FIATA_considerations_on_the_effective_delivery_of_the_COVID-19_vaccines.pdf

Gopinath, Gita. (2020). The Great Lockdown: Worst Economic Downturn Since the Great Depression, IMFBlog. <https://blogs.imf.org/2020/04/14/the-great-lockdown-worst-economic-downturn-since-the-great-depression/>

Gov.uk. (2021). Büyük Britanya ve Avrupa Birliği arasında mal nakliyesi: nakliyeciler ve ticari sürücüler için rehber. <https://www.gov.uk/guidance/transporting-goods-between-great-britain-and-the-eu-guidance-for-hauliers-and-commercial-drivers.tr>

IATA. (2020). Air Cargo Market Analysis, October 2020. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---october-2020/>

IATA. (2020). Deep Losses Continue Into 2021. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-11-24-01/>

IATA. (2020). The Time to Prepare for COVID-19 Vaccine Transport is Now. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-09-09-01/>

IMF. Real GDP growth. https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD

International Chamber of Shipping. (2020) Annual Review 2020. <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/11/annual-review-2020-final-compressed.pdf>

International Transport Workers' Association. (2020). 300,000 Seafarers Trapped at Sea: Mounting crew change crisis demands faster action from governments. <https://www.itfglobal.org/en/news/300000-seafarers-trapped-sea-mounting-crew-change-crisis-demands-faster-action-governments>

IRU. (2020). COVID-19: how some countries around the world are supporting road transport. <https://www.iru.org/resources/newsroom/covid-19-how-some-countries-around-world-are-supporting-road-transport>

IRU. (2020). COVID-19 Impact on the Road Transport Industry Update: November 2020. <https://www.iru.org/system/files/COVID-19%20Impact%20on%20the%20Road%20Transport%20Industry%20Update%20November%202020%20%28Executive%20summary%29.pdf>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2020). İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kanal İstanbul Çalıştay 10 Ocak 2020 Raporu. https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2020/06/KanalIstanbulCalistayi_Dijital.pdf

Kanal İstanbul. Projenin Amacı. <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-amaci>

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

Link-Willis, Kim. (2020). Coronavirus could deliver 17 million-TEU blow to container shipping, American Shipper. <https://www.freightwaves.com/news/coronavirus-could-deliver-17-million-teu-blow-to-container-shipping>

Mayes, Joe. (2020). U.K. Fund for Brexit Customs Agents Runs Dry Amid Border Chaos, Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-12-22/u-k-fund-for-brexit-customs-agents-runs-dry-amid-border-chaos>

McWirther, Alex. (2020). Lufthansa coins "preighter" term for passenger-cargo flights, Business Traveller. <https://www.businesstraveller.com/business-travel/2020/05/05/lufthansa-coins-preighter-term-for-passenger-cargo-flights/>

Mutaf, Muhammet; Karaduman, Mesut. (2020). Bakan Karaismailoğlu: Son 18 yılda ulaşım ve iletişim altyapısına 910 milyar lira yatırım yaptık, Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-karaismailoglu-son-18-yilda-ulasim-ve-iletisim-altyapisina-910-milyar-lira-yatirim-yaptik/2058813>

OECD. (2020). Connecting Businesses and Consumers During COVID-19: Trade in Parcels. <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/connecting-businesses-and-consumers-during-covid-19-trade-in-parcels-d18de131/>

OECD. (2020). E-commerce in the time of COVID-19. <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/e-commerce-in-the-time-of-covid-19-3a2b78e8/>

Paris MoU Web Sitesi. Current Bannings. <https://www.parismou.org/detentions-banning/current-bannings>

Paris MoU Web Sitesi. Current Detentions. <https://www.parismou.org/detentions-banning/current-detentions>

Paris MoU Web Sitesi, Current Flag Performance List. https://www.parismou.org/sites/default/files/2019%20WGB%20lists%20%20%282020-7%202021-6%29v2_0.pdf

Pearce, Brian. (2020). Air travel slows in September, but cargo speeding up, IATA. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-travel-slows-in-september-but-cargo-speeding-up/>

Railway Technology. (2020). The world's 10 longest railway networks. <https://www.railway-technology.com/features/featurethe-worlds-longest-railway-networks-4180878/>

Raj Jain, Sandeep. (2020). COVID-19 Pandemic: International Freight Trains Lead The Way Into Future, UNESCAP. <https://www.unescap.org/blog/covid-19-pandemic-international-freight-trains-lead-way-future#>

Reed, Dan. (2020). Now Comes The Other Big Challenge With Coronavirus Vaccines: Delivering 10 Billion Doses Quickly, Forbes. <https://www.forbes.com/sites/danielreed/2020/12/09/operation-warp-speed-now-comes-the-really-hard-part-delivering-10-billion-doses-of-liquid-gold-quickly/?sh=756c6457e586>

SHGM. Faaliyet Raporu 2010. <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf>

SHGM. Faaliyet Raporu 2019. web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2019.pdf

SHGM Web Sitesi. İstatistikler. <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>

SHGM Web Sitesi. Tarihçe. <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. Demiryolu Sektör Raporu 2019. <https://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2019sektorrapor.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. Faaliyet Raporu 2019. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/Strateji/TCDD-Tasimacilik-2019-Faaliyet-Raporu.pdf>

TCDD Taşımacılık Web Sitesi. "Asrın Projesi" MARMARAY 7 Yaşında. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/511/>

TCDD Taşımacılık Web Sitesi. Çin'e Ulaşan İlk İhracat Treni İçin Karşılama Töreni Yapıldı. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/546/>

TCDD Taşımacılık Web Sitesi. Yurtdışı Yük Taşımacılığı. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/sayfa/yurtdisi-yuk-tasimaciligi/>

TCMB. Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi.
<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/0ab87526-c290-4bdd-94d4-b8e99e70eba9/BOPMetaveri.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-0ab87526-c290-4bdd-94d4-b8e99e70eba9-nmS6GvQ>

The Geography of Transport Systems. Main Maritime Shipping Routes.
https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Map_Main-Maritime-Routes.pdf

THY. 3ç'20 Sonuç Özeti. [https://investor.turkishairlines.com/documents/sunumlar/ir-presentation-3q20tr-son\(1\).pdf](https://investor.turkishairlines.com/documents/sunumlar/ir-presentation-3q20tr-son(1).pdf)

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2020). 2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/11/2021_Yili_Cumhurbaskanligi_Yillik_Programi.pdf

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı. (2020). Yeni Ekonomi Programı 2021-2022-2023 Orta Vadeli Program. <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2020/09/YEN%C4%B0-EKONOM%C4%B0-PROGRAMI-K%C4%B0TAP%C3%87IK.pdf>

T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2018). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023). Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi: Özel İhtisas Komisyon Raporu. <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/LojistikHizmetlerininGelistirilmesiOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>

T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı. Ankara. http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Hava%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf

T.C. Ticaret Bakanlığı. Randevulu Sanal Sıra Sistemi (RSS) Projesi.
<https://ticaret.gov.tr/duyurular/randevulu-sanal-sira-sistemi-rss-projesi>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. U-ETDS Nedir? <https://uetds.uab.gov.tr/esitya>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020.
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2020.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2019, Türkiye Lojistik Master Planı Danışmanlık Hizmetleri – TLMP Yönetici Özeti.
https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/19082019turkiye_lojistik_master_plani_yonetici_ozeti489684.pdf

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. Yol Ağı Bilgileri.
<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017-2021. http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/AePTs+KGM_2017-2021_Planı.pdf

Türkiye Bankalar Birliği Risk Merkezi. Bankalarca Kullanılan Kredilerin Sektörel Dağılımı.
<https://www.riskmerkezi.org/tr/istatistikler/23>

Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları. (2020). UTİKAD.
<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadturkiyedetransittasimacilik-gelisimalanlariraporu-86082.pdf>

UIC. (2020). Management of COVID-19: First estimation of the global economic impact of Covid-19 on Rail Transport. https://uic.org/IMG/pdf/economic_impact_v2.pdf

UIC. (2020). RAILSilience: How the rail sector fought Covid-19 during lockdowns.
https://uic.org/IMG/pdf/railsilience__how_the_rail_sector_fought_covid-19_during_lockdowns.pdf

UNCTAD. (2020). Handbook Of Statistics. https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat45_en.pdf

UNCTAD. (2020). Review of Maritime Transport 2020. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

UNICEF. (2020). UNICEF outlining plans to transport up to 850 tonnes of COVID-19 vaccines per month on behalf of COVAX, in 'mammoth and historic' logistics. <https://www.unicef.org/press-releases/unicef-outlining-plans-transport-850-tonnes-covid-19-vaccines-month-behalf-covax>

Wackett, Mike. (2020). Asia-North Europe rates pass \$10,000 – wait till it's our turn, say forwarders, The Loadstar. <https://theloadstar.com/asia-north-europe-rates-pass-10000-wait-till-its-our-turn-say-forwarders/>

World Shipping Council. Top 50 World Container Ports. <https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

NOTLAR:

- Bu raporun temel odak noktası Türkiye'nin uluslararası taşımacılık ve lojistik faaliyetleridir.
- Bu çalışma istatistiki verilerin incelenmesi temelinde hazırlanmış, istatistiki veriler çerçevesinde taşıma modlarının durumunun incelenmesi amaçlanmıştır. Bu sebeple taşıma modlarının gelişiminin incelenmesi için 2010 yılından itibaren 10 tam yıl ve 2020 yılına ait üçüncü çeyrek verileri sunularak incelenmiştir. Mevcut olması halinde 2020 yılsonu verileri de kullanılmıştır.
- İstatistiki verilerin kaynağı TÜİK'tir.
- TÜİK'ten elde edilen mal bedellerinde ithalatta CIF, ihracatta FOB bedeli esas alınmaktadır.
- TÜİK, ithalat ve ihracat taşıması yapılan ülkeleri, gümrük beyannamesinde yer alan ülke bilgisini esas alarak belirlemektedir.
- Bu çalışma 4 taşıma modu temelinde hazırlanmıştır. Denizyolu ile taşıması yapılan treyler veya demiryolu vagonlarına ilişkin taşıma verileri denizyolu başlığı altında 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 özen gösterilmiş olsa da içerikteki bilgilerin eksiksizliği, güncelliği, doğruluğu ve bu içeriğe güvenilerek alınmış kararlar hakkında herhangi bir mesuliyet kabul edilmemektedir.

