



**utikad**

**LOJİSTİK  
SEKTÖRÜ  
RAPORU  
2021**



Hazırlayan: UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı

# UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2021

## İçindekiler

Başkanın Önsözü	1
Yönetici Özeti	3
Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü	7
Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış	26
Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı	53
Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı	75
Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı	92
Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı	113
UTİKAD'ın Penceresinden 2021	131
Kaynakça ve Notlar	134

## Şekil Listesi

### Grafikler:

- Grafik 1 - Denizyolu Ticareti, Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GDP) ve Deniz Ticaretinin GDP'ye Oranı, 2006 - 2021 (Yıllık Bazda Değişim Yüzdesi ve Oranları)
- Grafik 2 - Mevcut Uluslararası Kargo/Ton Kilometre 2019 Ocak - Temmuz / 2021 Ocak - Temmuz Kıyası
- Grafik 3 - Drewry Dünya Konteyner Endeksi (40'luk Konteyner İçin Dolar Bazında Fiyatlama)
- Grafik 4 - Küresel Mal ve Hizmet Ticareti Hacmi
- Grafik 5 - Dünya GDP Gelişimi
- Grafik 6 - Ülkelerin İhracat ve İthalat Toplam Rakamının 2019 ve 2021 Yılları Arasındaki Yüzdeler Değişimi
- Grafik 7 - Küresel Ticaret Trendleri
- Grafik 8/9 - G20 Ülkeleri 2021 2. Çeyrek Mal Ticareti (İthalat ve İhracat Seviyeleri ve Değişim Yüzdeleri)
- Grafik 10 - Küresel Lojistik Sektörünün Pazar Büyüklüğü 2018 - 2024 (Trilyon Euro)
- Grafik 11 - Küresel Konteyner Ticareti, 2021 (Milyon TEU) / 1 TEU = 20 feet konteyner
- Grafik 12 - Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörü ve GSYH Büyüme Karşılaştırması
- Grafik 13 - Ulaştırma ve Depolama'nın GSYH İçerisindeki Payı
- Grafik 14 - 2020 Yılı Hizmet İhracatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı
- Grafik 15 - 2020 Yılı Hizmet İthalatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı
- Grafik 16 - Lojistik Faaliyet Gösteren Firmaların Kredi Riski
- Grafik 17 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2020 Yıl Sonu
- Grafik 18 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021 Yıl Sonu
- Grafik 19 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2020 Yıl Sonu
- Grafik 20 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021 Yıl Sonu
- Grafik 21 - Türkiye'nin 2021 Yılı İhracatında İlk 5 Fası
- Grafik 22 - Türkiye'nin 2021 Yılı İthalatında İlk 5 Fası
- Grafik 23 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yıl Sonu İhracatı
- Grafik 24 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İhracatı
- Grafik 25 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yıl Sonu İthalatı
- Grafik 26 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İthalatı
- Grafik 27 - Dünyanın Seçilmiş Ülkelerinde Demiryolu Ağıнын Uzunluğu (km)
- Grafik 28 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılım Yüzdesi
- Grafik 29 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
- Grafik 30 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
- Grafik 31 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
- Grafik 32 - Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı
- Grafik 33 - 2021 Yılında Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 34 - 2021 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 35 - Türkiye'de Karayolu Uzunluğu
- Grafik 36 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
- Grafik 37 - Değer Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
- Grafik 38 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
- Grafik 39 - Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
- Grafik 40 - 2021 Yılında Değer Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 41 - 2021 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 42 - Türkiye Genel Havalimanları Yük Trafik
- Grafik 43 - İstanbul'daki Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
- Grafik 44 - İstanbul Harici Seçilmiş Havalimanlarının İç ve Dış Hat Kargo Trafik
- Grafik 45 - Havayolu Kargo Kapasitesi (Kilogram)
- Grafik 46 - Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu
- Grafik 47 - Türkiye'nin Toplam Uçak Filosu
- Grafik 48 - Türkiye'de Uçak Trafik
- Grafik 49 - 2021 Yılında Türkiye'de Uçak Trafik
- Grafik 50 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
- Grafik 51 - Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
- Grafik 52 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
- Grafik 53 - Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
- Grafik 54 - 2021 Yılında Değer Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 55 - 2021 Yılında Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 56 - Türk Deniz Ticaret Filosu
- Grafik 57 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
- Grafik 58 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük
- Grafik 59 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı
- Grafik 60 - Ro-Ro İle Gelen Araç Sayısı
- Grafik 61 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı
- Grafik 62 - Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
- Grafik 63 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı
- Grafik 64 - Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı
- Grafik 65 - 2021 Yılında Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı
- Grafik 66 - 2021 Yılında 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 Yurt Dışı 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 Yüzdeler Payları (Değer Bazında)
- Tablo 7 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdeler Payları (Ağırlık Bazında)
- Tablo 8 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)
- Tablo 9 - Türkiye'nin İthalatı ve İhracatı
- Tablo 10 - Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 20 Ülke
- Tablo 11 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi
- Tablo 12 - Çeken Araçların Faal Durumu
- Tablo 13 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

- Tablo 14 - Çekilen Araçların Faal Durumu  
Tablo 15 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımlar (Net Ton)  
Tablo 16 - İhracatta İlk 5 Ülke (Demiryolu)  
Tablo 17 - İthalatta İlk 5 Ülke (Demiryolu)  
Tablo 18 - Düzenlenen Yetki Belgesi Sayıları  
Tablo 19 - Yurt İçi ve Uluslararası Taşıma Yapan Firmalar  
Tablo 20 - Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları  
Tablo 21 - İhracatta İlk 5 Ülke (Karayolu)  
Tablo 22 - İthalatta İlk 5 Ülke (Karayolu)  
Tablo 23 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları  
Tablo 24 - İhracatta İlk 5 Ülke (Havayolu)  
Tablo 25 - İthalatta İlk 5 Ülke (Havayolu)  
Tablo 26 - Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)  
Tablo 27 - İhracatta İlk 5 Ülke (Denizyolu)  
Tablo 28 - İthalatta İlk 5 Ülke (Denizyolu)

**Haritalar:**

- Harita 1 - Avrupa Hava Sahasında COVID-19 Etkisi En Yoğun 10 Havaalanında Bölgeler Arası Trafik Oranı Değişimi (9 - 15 Aralık 2021 ile 2019 Karşılaştırması)  
Harita 2 - Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunlukları  
Harita 3 - Demiryolu Bağlantılı Limanlar  
Harita 4 - Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi  
Harita 5 - Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası  
Harita 6 - Lojistik Merkezler  
Harita 7 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası  
Harita 8 - Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları  
Harita 9 - Kara Hudut Kapıları  
Harita 10 - Türkiye: Ulaşımında Kavşak Noktası  
Harita 11 - Türkiye'nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası  
Harita 12 - Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları

## Başkanın Önsözü

Değerli Dostlar,

UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu ile bir kez daha sektörümüzün nabzını tutmak için sizlerle. 2019 yılından itibaren hayata geçirdiğimiz sektör raporları ile Türkiye'deki uluslararası lojistik sektörünün faaliyetlerini, taşımaları, kapasiteyi, önemli gelişmeleri ve ilgili mevzuatı bir araya getirerek sektörümüzün geleceğine ışık tutmaya çalışıyoruz.

Raporumuzun sektördeki önemli bir veri ve analiz eksikliğinin giderilmesindeki rolü UTİKAD ve üyelerimiz adına 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 – 2021 ülkemizin dış ticaretinde ve dolayısıyla ekonomisinde önemli rolü olan lojistik sektörü hakkında temel bilgileri içermektedir. Bu bilgilerden sektördeki meslektaşlarımız yararlanabileceği gibi sektörü tanımak isteyen girişimciler, basın-yayın mensupları ve akademisyenler de faydalanabilecektir. Bu raporda 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. UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020'de bu konu üzerinde detaylı bir şekilde durdu, pandeminin lojistik faaliyetlere olan etkilerini gösterdi. Daha kısa bir sürede geride bırakmayı umduğumuz pandeminin etkileri 2021 yılında da sürdü. Bunun yanı sıra konteyner krizi, artan navlunlar gibi birçok konu da gündemimizde yer almaya devam ediyor.

Raporumuzda taşıma türlerinin mevzuat altyapısı, 2021 yılında taşıma türlerinde öne çıkan gelişmeler ve taşıma modları bazında son on yıl ve 2021 yılına ait gelişmelere istatistikî verilerden yararlanılarak yer verilmektedir. 2021 yılında UTİKAD'ın lojistik sektörüne yönelik girişim ve faaliyetleri de özet olarak raporumuzda sunulmaktadır.

Türkiye Lojistik Sektörü Raporu - 2021'in hazırlanmasında emeği geçen tüm UTİKAD İcra Kurulu üyelerine teşekkür ederim.



*Ayşem Ulusoy*

*UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı*



## Yönetici Özeti

2020 yılına damgasını vuran koronavirüs pandemisinin olumsuz etkileri 2021 yılında da devam etti ve yıl içerisinde ortaya çıkan yeni varyantların etkileri küresel lojistik sektöründe de hissedildi.

Virüsün kişisel ve toplumsal sağlığa etkilerinin azaltılması ve nihai olarak yok edilebilmesi amacıyla virüse karşı aşı üretimi dünyadaki tüm ülkelerin vatandaşlarına ulaştırıldı, COVID-19 ile yaşanan kırımın ardından güçlü bir toparlanma süreci başladı. 2021 yılında dünyada yaşanan K Tipi Toparlanma ile sektörel bazlı yaşanan büyümeler takip edildi.

2021 yılında lojistik sektörü farklı krizler ile baş etmeye çalıştı. Konteyner ve küresel tedarik zinciri krizleri, yüksek maliyet artışlarına sebep oldu. Konteyner krizi, konteynerlerin hem daha pahalı hem de erişilemez hale gelmesine sebebiyet verdi, bu durum da doğrudan küresel tedarik zinciri sorununu ortaya çıkardı.

Pandemi kısıtlamalarının hafiflemesi ile beraber taşımacılık hizmetlerine olan talep arttı, pandemi sürecinde iptal edilen gemi seferleri sebebiyle limanlara yığılan siparişlerin yüklenmeye başlaması ile navlunlarda artış yaşandı.

Dünya çapında etki yaratan şoför krizi ise ülkemizi de yakından etkiledi. Şoför sayısında yaşanan eksiklik, istihdam edilecek personel bulunamaması sebebiyle lojistik maliyetleri yükseltti.

23 Mart 2021 tarihinde Japon "Ever Given" adlı konteyner gemisinin karaya oturması ile beraber Süveyş Kanalı'nın kapanması, küresel ticaretin aksamasına sebebiyet verdi.

Pandemi tedbirlerinin gevşetilmesi ile beraber enerji taleplerinde yaşanan artış ile doğal gaz ve kömür fiyatlarında rekor kırıldı.

Yaşanan krizlere rağmen küresel ticaret 2021 yılında toparlanma eğilimi gösterdi ve COVID-19 öncesi rakamlara yaklaştı.

2021 yılında başta lojistik sektörünü etkileyecek uluslararası regülasyonlar açıklandı. Bunlardan bir tanesi Avrupa Komisyonu tarafından Temmuz ayında açıklanan "Fit for 55" oldu. Bu paket ile sınırda karbon düzenlemesi, yenilenebilir enerji kullanımının artırılması, düşük emisyonlu ulaşım modlarının ve bunları destekleyecek altyapıların kullanıma sunulması ön plana çıktı. Paket kapsamında Avrupa Birliği'ne yapılacak ihracata ilave vergi yükümlülüğü getirilmesini öngören yasal düzenlemelerden bir başkası da Sınırda Karbon Düzenlemesi Mekanizması (SKDM) oldu.



Salgın ile beraber yeni iş yapış şekilleri de hayatımıza girdi ve sektörde dijital bir evrim yaşandı. Bu süreçte e-ticaret, otomasyonlar ve azalan fiziksel temas ön plana çıktı. Limanlar otonom hale geldi, gümrük süreçleri iyileştirildi, altyapı modernizasyonu sağlandı ve gümrük beyanları dijital ortamda yapılabilir hale geldi.

Türkiye’de son 5 yılda yapılan kamu yatırımları incelendiğinde 2021 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörü toplam yatırım planında en büyük payı aldı.

2020 yılı verilerine göre Türkiye’de Ulaştırma ve Depolama sektörünün GSYH’ye katkısı %8 civarında oldu.

Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri’nde taşımacılık faaliyetleri hem ithalatta hem de ihracatta en büyük payı aldı. 2020 yılında hizmet ihracatı yaklaşık 25,5 milyar ABD Doları iken hizmet ithalatı ise yaklaşık 23 milyar ABD Doları oldu.

2021 Mart ayı itibarıyla lojistik sektörünün toplam nakdi kredi borcu ise 218 milyar TL seviyesinde gerçekleşti, söz konusu borç bir önceki yılın aynı döneminde 156 milyar TL idi. 12 aylık dönemde kredi borç miktarı %40,1 oranında arttı. Sektörün kullandığı kredi Ocak ayında 196,793,813,000 TL’ydi; 2021 yılı sonunda kredi miktarı %35 oranında artış gösterdi.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. Karayolu taşımacılığı Türkiye’nin dış ticaret taşımalarında değer bazında ikinci sırayı almaktadır. Taşıma türleri arasında Türkiye’nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında havayolu taşımacılığı üçüncü sırada gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı Türkiye’nin dış ticaretinde en düşük paya sahip taşıma türüdür. Değer bazında olduğu gibi ağırlık bazında da denizyolu taşımacılığı önde gelmektedir. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2021 yılında yaklaşık %5,36 seviyelerindedir. Demiryolu taşımacılığı Türkiye’nin hem ithalatında hem de ihracatında son 10 yıllık dönem içerisinde ağırlık bazında %1’den az paya sahiptir. Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye’nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür.

Türkiye’nin dış ticaretinde son 10 yıllık dönem içerisinde 2013 yılında en büyük dış ticaret hacmine ulaşıldı. 2017 yılı hariç olmak üzere ihracat-ithalat farkı azalma eğiliminde oldu. 2011 yılında ihracatın ithalatı karşılama oranı sadece %56 iken bu oran 2021 yılı sonunda %83’e yükseldi.

Türkiye’nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2020 hem de 2021 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin %41,3 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir. İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2020 yılı sonunda %33,4 oranında ve 2021 yılı sonunda ise bu oran %31,5 oranında gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2020 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %16,3’ünü teşkil ederken bu oran 2021 yılı sonunda 16,5 oldu.

2021 yılında Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı yaklaşık %66, ithalat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ithalattaki payı ise yaklaşık %67'dir. Almanya ve ABD hem ihracatta hem de ithalatta ilk 5 ülke arasında yer almaktadır. İthalatta birinci ülke konumundaki Çin'in payı %11,88 iken ihracattaki payı ise %1,63'tür.

Demiryolu yük taşımacılığı, diğer taşıma modlarına göre daha çevreci, ekonomik ve güvenli bir taşıma türü olması ile öne çıkmaktadır. Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı diğer tüm taşıma türlerinin payından düşüktür. Pandeminin etkili olduğu 2020 yılında demiryolunun payının önceki yıllara göre arttığı görülmektedir. Temassız ticareti mümkün kılması sebebiyle demiryolu yük taşımacılığına yönelik artan rağbet bu artışta etkilidir. Demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat taşımalarındaki payı 2012-2018 yılları arasında düşüşe geçti. 2018 yılı ile birlikte başlayan yükselme 2019 yılında devam etti, ardından 2020 yılında %1'i yakaladı, 2021 yılında ise %1,23 oldu. Demiryolu yük taşımacılığının toplam ihracat taşımalarındaki payında da benzer bir durum söz konusudur. 2011 yılındaki %0,93'lük oranın ardından 2012-2018 yılları arasında düşüş yaşandı. %0,67 ile %0,44 arasında değişen oranlar 2019 yılında yeniden artışa geçti. 2019 yılında %0,54, 2020 yılında %0,77 ve 2021 yılında %0,74 oranına erişildi. 2011-2021 yılları arasındaki süreç içerisinde 2021 yılı toplamda değer bazında en fazla yükün taşındığı yıl oldu. Demiryolu yük taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı 11 yıllık süre içinde %1'in altında kaldı. İhracat taşımaları 2013 yılında büyük bir düşüşe geçti, %0,35'lik oran ile en düşük seviyesine indi. İhracat taşımaları bu yıldan sonra yeniden yükselmeye başladı ve 2021 yılı sonunda %0,77'lik orana ulaştı. İthalat taşımalarında ihracat kadar büyük kırılımlar olmasa da 2011 yılında başlayan düşüş 2018 yılına kadar devam etti ve 2018 sonrasında yükselmeye başlayan pay oranı 2021 yılı sonunda %0,64 oldu.

Karayolu taşımacılığı değer bazında Türkiye'nin dış ticaretinde ikinci sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının ithalatta 2011-2021 yılları arasındaki dönemde en düşük oranı %17,88 ile 2018 yılında gerçekleşti. İhracatta da %28'lik oran ile 2018 yılında karayolu taşımacılığı en düşük payını yaşadı. 2021 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında en yüksek değerlere ulaşıldı. Uluslararası yük taşımacılığında ağırlık bazında karayolu ile ihraç edilen yükler, ithal edilen yüklerden daha fazla paya sahip oldu. 2011-2021 yılları arasında 2016 yılında ithalat taşımaları %3,72'lik oran ile en düşük payındadır, ihracatta ise 2020 yılında %16,79'luk oranla en düşük payındadır. İthalat yüklerinin ağırlık bazında payı en fazla %5,36'lık oran ile 2021 yılında olurken ihracat yüklerinin ağırlık bazında payı en fazla %24,68'lik oran ile 2015 yılında oldu. Karayolu yük taşımacılığında ağırlık bazında taşınan yüklerde hem ithalatta hem de ihracatta 2021 yılında en yüksek ton değerine ulaşıldı.

Havayolunda 2011 yılından 2021 yılına kadar olan dönem içerisinde dış hat kargo trafiği iç hat kargo trafiğine kıyasla daha büyük ve doğrusal bir gelişme gösterdi. 2013, 2014, 2015 ve 2021 yıllarında 100.000 tonu aşan iç hat kargo trafiği son 10 yıl içerisinde en düşük hacme COVID-19 pandemisinin etkisiyle 51.043 ton ile 2020 yılında sahip oldu. 2021 yılı sonunda ise iç hat kargo trafiği 111.466 ton şeklinde istatistiklere yansıdı. 2020 yılında 1.368.576 toplam kargo trafiği 2021 yılında %21 artış ile 1.615.709 ton oldu. Pandemi etkisini daha hafif bir şekilde hissettiğimiz 2021 yılı sonunda ise dış hat kargo trafiği hacmi 1.504.243 ton olarak gerçekleşti ve artış oranı %14 oldu. 2011 yılında havayolu taşımacılığının ithalatta değer bazındaki payı %10,62'ydi. 2020 yılı sonunda bu oran %19,82'ye yükselirken 2021 yılının sonunda %11,08'e düştü. İhracattaki değer bazındaki payı ise 2021 yılının sonunda ise %8,40 oldu. 2015 yılında havayolu ithalat yüklerinin toplam değeri havayolu ihracat yüklerinin yaklaşık %16, 2021 yılının sonunda ise yaklaşık %39 katı oldu. İthalat taşımalarında ağırlık bazında havayolu taşımalarının payı 2021 yılının sonunda %0,05'tir. 2021 yılının sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının payı incelenen dönem içerisinde 2020 yılından sonra %0,49 pay ile en düşük orana sahip oldu.

Türkiye'nin 2011 ve 2021 yılları arasında olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değer bazında payı 2019 yılına kadar %60'larda seyretti; 2014 ve 2015 yıllarında değer bazındaki payı %69'a kadar yükseldi. Ancak 2020 yılının sonunda ilk defa %60'ın altına inen pay oranı 2021 yılının sonunda da %66,91 oldu. İhracatta denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2021 yılının sonunda %60,01 olarak gerçekleşti. 2011 yılında 73.576.384 ABD Doları tutarındaki denizyolu ihracat yükünün değeri 2021 yılının sonunda 2011 yılına kıyasla %82 artış gösterdi ve 133.752.639 ABD Doları oldu. Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri 2011 yılında 133.440.245 ABD Doları iken 2021 yılının sonunda 2011 yılına kıyasla yaklaşık %18 oranında artış gösterdi ve 157.390.322 ABD Doları oldu. 2011 ve 2021 yılları arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık %95'tir. 2021 yılı sonunda %93,94 olmuştur. Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2011 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı oranı %73,84 iken 2021 yılının sonunda payı %80,96 oldu. İthalat taşımalarında denizyolu ile taşınan yüklerin ağırlığı 2021 yılının sonunda 213.034.409 ton oldu. 2021 yılının sonunda ihracat yüklerinin ağırlığı ise 144.905.420 ton oldu.

# Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü



## Lojistik Sektörünün Küresel Görünümü

### Lojistik Sektöründe Devam Eden COVID-19 Etkisi:

2020 yılı dünya tarihine küresel bir sağlık krizi olarak damgasını vuran koronavirüs pandemisinin etkisi ile geçti. İnsanlık tarihinde yaşanan ilk pandemi olmasa da dünya COVID-19 pandemisine hazırlıksız yakalandı. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) çok geçmeden Çin'den başlayıp tüm dünyaya yayılan koronavirüs salgınına "bulaşıcılığı yüksek ve kontrol edilemeyen salgın" anlamına gelen pandemi olarak ilan etti. COVID-19 salgını dünyaya dalga dalga yayılarak sadece bir sağlık krizinden çok daha fazlası oldu, dokunduğu her ülkeyi sarsarak yıkıcı ve derin izler bırakacak sosyal, ekonomik ve siyasi krizlere yol açtı.

Pandemi döneminde yalnız ülkemizde değil, tüm dünyada lojistik sektörü önemli bir sınav verdi. Yine de tüm dünyanın durma noktasına geldiği bir süreçte teknolojik altyapıların da desteği ile lojistik süreçler sürdürüldü. Koronavirüs pandemisi ulusal ve uluslararası lojistik akışlar üzerinde taşıma faaliyetlerini durma noktasına getiren ve zorlu geçen 2020 yılının ardından 2021 yılında da etkisini sürdürmeye devam etti. 2020 yılında yaşanan şokun etkisi 2021 yılında devam etmese de pandeminin derin etkilerinin hissedildiği sektörlerin başında halen küresel lojistik sektörü gelmektedir.



2021 yılında ortaya çıkan yeni varyantlar ile etkisini sürdüren kısıtlamalar tüm dünyada olduğu gibi, 11 Mart 2020'de ilk COVID-19 vakasının ortaya çıktığı duyurulan Türkiye'de de üretimin yavaşlamasına, iş gücü arzının azalmasına, ara mal ve ham madde tedarikinde gecikmelerin yaşanmasına ve lojistik maliyetlerinin yükselmesine yol açtı. Kırılmanın ardından güçlü bir toparlanma süreci başlasa da sıkıntılar sürmektedir.

## K Tipi Toparlanma Süreci:

2021 yılında dünyada “K Tipi Toparlanma/İyileşme” yaşandığı söylenebilir. Söz konusu iyileşme modelinde bazı sektörler güçlü bir büyüme gösterirken diğerleri daha az seviyede toparlanma performansı ya da düşüş eğilimi sergiler. Perakende ve e-ticaret iyileşen; havayolu yolcu taşımacılığı, turizm ve yeme-içme sektörleri ise zayıf performans gösteren ve pandemi etkilerinin daha çok hissedildiği sektörler olarak gösterilebilir. Lojistik sektörü bazında değerlendirme yapıldığında bazı taşıma modları krizi yönetebilirken diğer modlar sınıfta kaldı.<sup>1</sup>

Her ne kadar çeşitli krizlerle karşı karşıya kalsa da pandemi sürecinden nispeten az etkilenen taşıma modu denizyolu taşımacılığı oldu. Çin'in üretim kapasitesindeki düşüş sebebiyle konteyner gemilerinin seferlerinde aksaklıklar yaşanırken dünyanın ilk 10 limanı listesinde başı çeken ülkelerin limanlarının düşük kapasiteler ile hizmet verebilmesi, gemi mürettebatının karantinaya alınması gibi sebeplerle denizyolu bağlantılı taşıma operasyonlarında olumsuzluklar gözlemlense de sürecin bu taşımacılık türünde daha iyi yönetildiği söylenebilir.

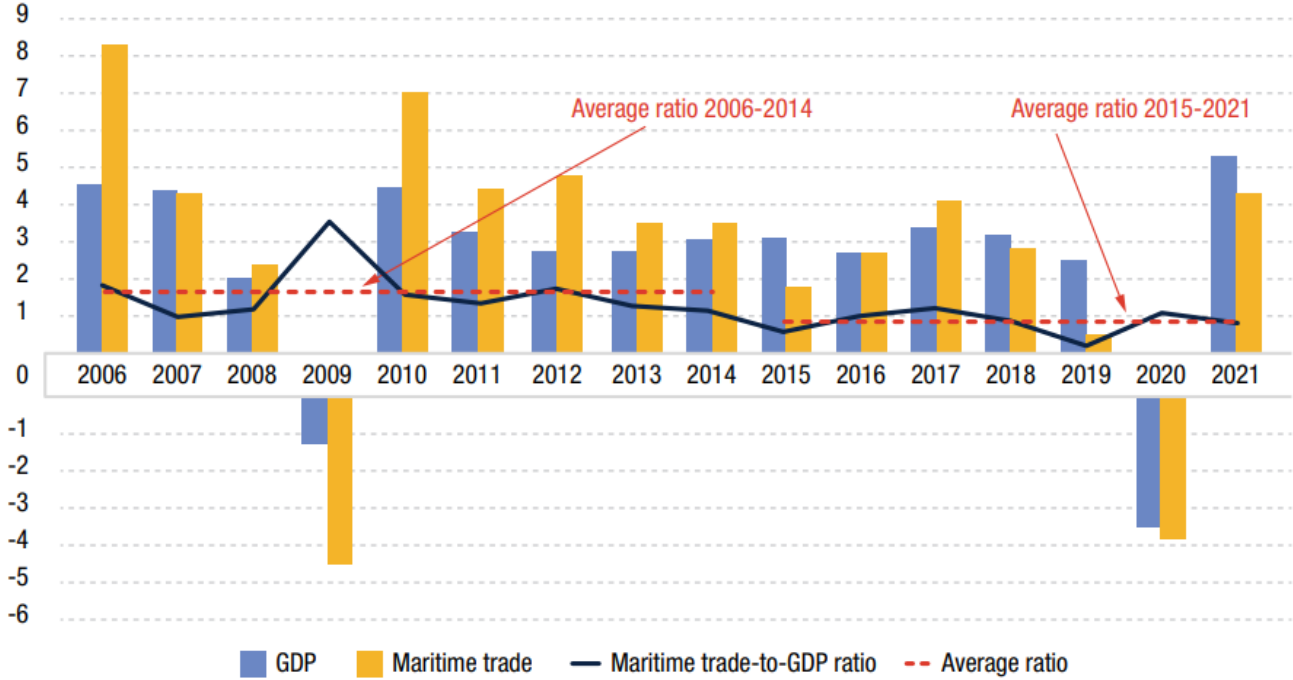
Tablo 1 - Dünyanın İlk 10 Limanı		
Sıralama	Liman	2020 Yılı Hacmi (Milyon TEU)
1	Shanghai, Çin	43,05
2	Singapur	36,60
3	Ningbo-Zhoushan, Çin	28,72
4	Shenzhen, Çin	26,55
5	Guangzhou, Çin	23,19
6	Busan, Güney Kore	21,59
7	Qingdao, Çin	22,00
8	Hong Kong, SAR. Çin	17,95
9	Tianjin, Çin	18,35
10	Rotterdam, Netherlands	14,35

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

<sup>1</sup> Supply Chain Management Review, *Change of Plans: The Year in Logistics 2021*.

UNCTAD tarafından hazırlanan “Review of Maritime Transport 2021” raporu, koronavirüs pandemisi denizyolu taşımacılığını sekteye uğratsa da bu düşüşün beklenen kadar dramatik gerçekleşmediğine işaret ediyor. 2020 yılı ilk yarısında sekteye uğrayan bu taşımacılık türü yılın ikinci yarısında toparlanmaya başlayınca, geride bıraktığımız 2021 yılında mal ticareti ve dünya üretimindeki toparlanmaya paralel olarak denizyolu ticareti %4,3 oranında artış gösterdi. Orta vadeli görünüm olumlu olmaya devam etse de artan riskler ve belirsizlikler bu taşımacılık türünde de mevcuttur.

**Grafik 1 - Denizyolu Ticareti, Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GDP) ve Deniz Ticaretinin GDP'ye Oranı, 2006 - 2021 (Yıllık Bazda Değişim Yüzdesi ve Oranları)**

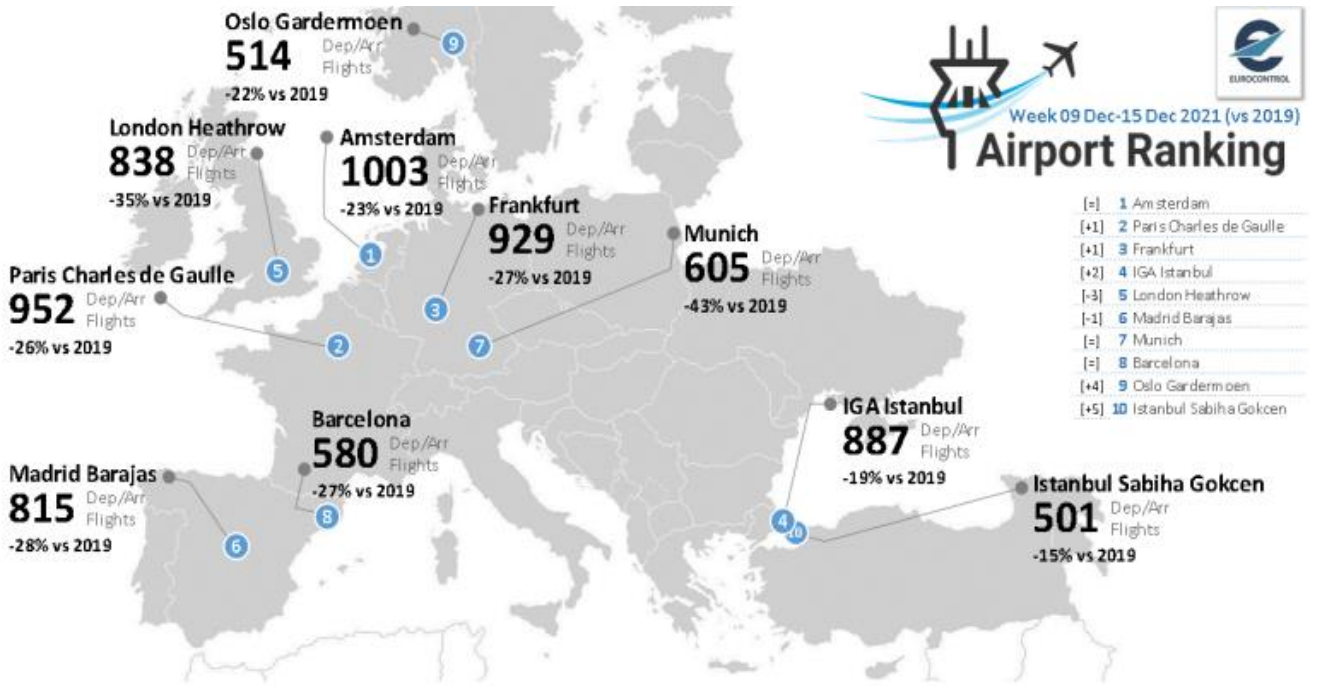


Kaynak: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2021*.

Kuşkusuz pandemi sürecinde havayolu taşımacılığının da değişen dünya düzeninden etkilenmesi kaçınılmazdı. Avrupa içi havayolu trafiği 2021 yılı Aralık ayında 2019 yılının aynı dönemine göre %25 azaldı. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü'ne (Eurocontrol) göre 2021 yılı Aralık ayında gerçekleştirilen uçuş sayıları analiz edildiğinde, 2019 yılının aynı dönemine göre İstanbul Sabiha Gökçen'e %15, İGA İstanbul'a ise %19 oranında daha az uçak inebildi.

Havayolu taşımacılığının büyük çoğunluğu çok daha fazla destinasyona uçabilen yolcu uçakları ile taşındığından yolcu seferlerinin durdurulması ve normalleşme döneminin başlaması ile kademeli olarak kullanıma açılması havayolu taşımacılığındaki mevcut arz-talep dengesini bozdu. Bu sorun yolcu uçaklarının kargo uçaklarına dönüştürülmesi ile aşılmaya çalışıldı.

### Harita 1 - Avrupa Hava Sahasında COVID-19 Etkisi En Yoğun 10 Havaalanında Bölgeler Arası Trafik Oranı Değişimi (9 - 15 Aralık 2021 ile 2019 Karşılaştırması)

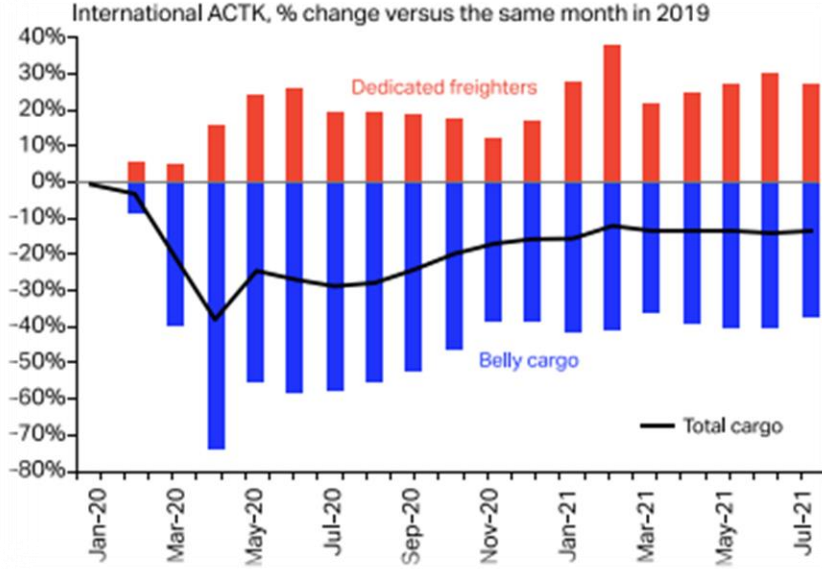


Görsel: Eurocontrol, COVID-19 Impact on European Aviation.



Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre, hava kargo kapasitesi yavaş da olsa tutarlı bir iyileşme eğilimi gösteriyor.<sup>2</sup>

**Grafik 2 - Mevcut Uluslararası Kargo/Ton Kilometre  
2019 Ocak - Temmuz / 2021 Ocak - Temmuz Kıyası**



Kaynak: IATA Monthly Statistics.

2020 yılı ile kıyaslandığında 2021'de hava kargo kapasitesi yavaş ama tutarlı bir şekilde artışa geçti. 2021 yılı Ocak-Temmuz ayları arasında dünyada mevcut olan toplam kargo ton-kilometreleri (ACTK) 2019 yılının aynı dönemine göre %12,4 düştü. Pandemiden sonra baş gösteren konteyner krizi ve limanlarda yaşanan aksaklıkların beraberinde normalde hava kargonun %60'ını taşıyan yolcu uçaklarında -uçanın gövdesinin altında istiflenen belly cargolarda- pandemi öncesi seviyelere hala dönülemediği sebebi ile hava kargo taşımacılığı süreçten önemli ölçüde etkilenmiş olsa da toparlanmaktadır.

Koronavirüs, bir diğer önemli taşıma modu olan karayolu taşımacılık operasyonları için de vurucu geçti. Karayolu taşımacılığı esneklik ve kapıdan kapıya taşıma gibi avantajlara sahip olsa da birim lojistik maliyeti ve karbon salınımından kaynaklı çevresel etkiler gibi faktörler göz önünde bulundurulduğunda diğer taşıma türlerine kıyasla bu taşıma modunun dezavantajlı yönleri olabilmektedir.

<sup>2</sup> IATA, Annual Review 2021.

Salgının dünya geneline yayılması sonucunda 2020 yılının birinci ve ikinci çeyreğinde karayolu sınırlarının kapanması nedeniyle Orta Doğu, Orta Asya ve Avrupa başta olmak üzere, ithalat ve ihracat yükü taşıyan araçlar kısıtlamalarla karşı karşıya kaldı, şoförlerin maruz kaldığı karantinalar karayolu taşımacılığı faaliyetlerini sekteye uğrattı. Lojistik sektöründe ülkelerin almış olduğu kısıtlamalar kapsamında yaşanan bu aksaklıklar daha uygun maliyetli ulaştırma türlerine yönelimi sağladı ve karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi ulaştırma türleri arasında entegrasyonun sağlanması daha çok önem kazandı.

Son olarak demiryolu pandemi sürecinde kurtarıcı taşıma modu olarak öne çıktı. Demiryolu taşımacılığı temassız ticareti olanaklı kılması sebebiyle salgından dolayı kapatılmak zorunda kalan sınır kapıları arasındaki ticaretin devam etmesini sağladı. Bu sayede pandeminin demiryolu taşımacılığına avantaj sağladığı düşünülmektedir. Bu sebeple Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2025 yılına ilişkin demiryolu taşımacılığının tüm taşımalarındaki hizmet oranını %20'lerde gerçekleştirmeye yönelik planları önem taşımaktadır.<sup>3</sup> Zira pandemi öncesi karayolu



ağırlıklı ulaştırma sistemleri ağırlıklı iken sektörün başta demiryolu taşımacılığı olmak üzere diğer ulaştırma türlerine ve taşıma modları arası entegrasyona daha çok ağırlık verecek şekilde yeniden yapılanması gerekliliği ortaya çıktı. Bu kapsamda, geçmiş dönemdeki kamu yatırımlarının ulaştırma türleri arasındaki dağılımına bakıldığında, karayolu yatırımlarının aldığı payın azaldığı ve demiryolu altyapı yatırımlarının aldığı payın arttığı görülmektedir.<sup>4</sup>

### **Konteyner ve Küresel Tedarik Zinciri Krizleri:**

Pandemi süreci ile başlayan yeni dünya düzeninde lojistik sektörü farklı krizlerle baş etmeye çalıştı. 2021 yılında sektörü bu krizlerden en çok yüksek maliyet artışlarına sebebiyet veren konteyner ve küresel tedarik zinciri krizleri zor durumda bıraktı.

<sup>3</sup> KPMG, *KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış*, 2021.

<sup>4</sup> Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, *Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu TR31 Bölgesi (İzmir)*

Deniz yolu tüm dünyada en çok kullanılan taşıma modu olduğu için dünya ticaretindeki sapsmalardan da pandemi sürecinde oldukça etkilendi. Kuru yük ve tanker taşımacılığından sonra üçüncü sırada gelen konteyner taşımacılığı küresel mal ticaretinin en çok ihtiyaç duyduğu ve en hızlı büyüyen alanlarının başında geliyor. Dünyada yaklaşık 200 milyon konteyner olduğu tahmin ediliyor. Konteyner bazında en büyük üretici ve kullanıcı ülke olarak ise Çin öne çıkıyor. Drewry verilerine göre, Çin 2021 yılında konteyner üretiminde rekor kırarak 7,18 milyon adet 20 feetlik konteyner üretti. Bu rakam 2020 yılı üretim adedine kıyasla %130, 2018 yılına göre ise %62 daha fazlaydı.<sup>5</sup> Çin ayrıca dünyanın en yüksek kapasiteli 3 konteyner limanının da sahibi.<sup>6</sup>

2021 yılında konteyner krizi, konteynerlerin hem pahalı hem de erişilemez hale gelmesine sebebiyet vererek global tedarik zinciri krizinin orta yerine oturdu. COVID-19 salgını beraberinde Çin'in ihracatındaki düşüş armatörlerin sefer sayılarını azaltmasına sebep oldu ve daha karlı olduğu düşünüldüğünden konteynerler belirli noktalarda pozisyonlandırıldı.

Asya'dan Batı'ya giden gemiler geri dönemeyince Çin'den çıkan gemiler, ABD başta olmak üzere gittikleri limanlarda COVID-19 kısıtlamaları ya da yükü boşaltacak işçi bulamamaları nedeniyle açıkta bekleyince bu süreler 30 güne kadar çıktı. Küresel pazarda konteynerlerin belirli bölgelerde yığılması ve ekipmanların kullanım döngüsüne dahil olamaması boş konteyner bulunmasını zorlaştırdı.



Çin, koronavirüs pandemisinin ortaya çıktığı ülke olmasına rağmen pandemi sürecini diğer ülkelere nazaran daha hızlı kontrol altına aldı, devlet teşvik ve destekleriyle üretimine devam etti ve hatta üretim kapasitesini artırdı. Böylelikle zorlu geçen pandemi geçiş döneminden sonra normalleşme sürecine hızlı bir şekilde giren Çin'in birikmiş siparişlere yetişmesi ve üretimin hız kazanması ile birlikte ekipman ihtiyacı arttı. Bu süreçte ortalama her yıl %4 oranında artış gösteren konteyner üretimi de pandemi sürecinde azaldı. Global konteyner gemilerinin

zamanında varış oranları ise en düşük seviyelerde gerçekleşti, ekipman akışı yavaşladı, konteynerler talebe yetişemedi. Gemiler daha geç varmaya başlayınca ve daha geç tahliye edilip teslimatlar gecikince kriz büyüdü.

<sup>5</sup> Greg Miller, *Supply Chain Signals: New-Container Prices and Production Finally Peak*.

<sup>6</sup> KPMG, *KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış*, 2021.

Hammadde tedariki konusunda dünya ekonomilerinin pandemi öncesi nispeten sorunsuz işleyen küresel tedarik zinciri sayesinde talepler öngörülebilir ve planlanabilirdi. Ancak pandeminin yarattığı belirsizlik ortamında lojistik hizmetleri geciken sevkiyatlar, artan akaryakıt fiyatları başta olmak üzere pek çok sebeple artan maliyetler sebebiyle zor bir süreç ile karşı karşıya kaldı. Küresel talepteki büyük artış, henüz toparlanmaya başlamış olan küresel tedarik zinciri üzerinde baskı yarattı, talebe yetişilemedi. Salgın öncesi yük gemisi fazlası varken salgın sonrası denizyoluna olan talep ve taşıma için kullanılan konteynerlerin dünyanın belli başlı limanlarında birikmiş olması ve bu konteynerlerin sisteme dahil edilmesi halen küresel tedarik zincirinin dengeye ulaşmasında engel teşkil etmektedir.

Denizaşırı nakliyede oluşan söz konusu tıkanıklığı gidermek için konteynerleri gemiden daha hızlı boşaltma, gözetim altında tutma sürelerini kısaltma gibi bazı önlemler alındı, global talebi göz önünde bulundurarak Çin Konteyner Endüstrisi Birliği (CCIA) deniz konteyner üreticilerinin üretimlerini artırmalarını talep etti, üreticiler günlük çalışma sürelerini 11 saate çıkardı.<sup>7</sup>

### **Yükselen Navlun Fiyatları:**

2021 yılında sektörü zor durumda bırakan bir diğer kriz, sert biçimde yükseliş eğilimi gösteren navlun fiyatları oldu. Emtia pazarlarındaki talebin normale dönmesi ile taşımacılık hizmetine olan talep arttı, pandemi etkisi aşı sayesinde azalmaya başlayınca mal ve hizmetlere olan talep salgın öncesi düzeye geldi.

Pandemide gemi seferlerinin özellikle doğu/batı rotasında iptal edilmesi sebebi ile yüksek miktarlı siparişler, fabrika ve limanlarda yığıldı. Çin'in pandemiye hızlı şekilde adapte olması ve bekleyen tüm siparişleri 2020 sonbaharı itibarıyla yoğun bir şekilde yüklenmeye başlamasıyla, Çin çıkışlı tüm navlunlarda tarihi artışlara sebep oldu. Dünya üzerindeki birçok ülkeden ekipmanların, hatlar tarafından Çin limanlarına pozisyonlandırılması nedeniyle, birçok ülkede ekipman sıkıntısı baş gösterdi.

Küresel tedarik zincirinde aksaklıklar yaşanmaya başlayınca mevcut olan kısıtlı hizmetlerin fiyatının doğru orantılı olarak artması kaçınılmazdı. Emtia pazarlarında görülen talep artışı paralelinde küresel lojistik hizmetlerin hacminde büyüme olmadı. Yeni konteyner gemisi teslim alma süreleri ortalama 3 yıla kadar uzadı.

---

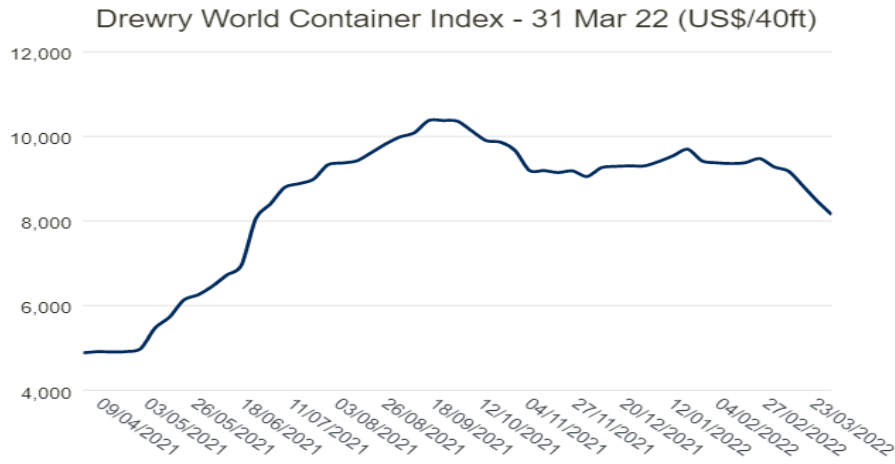
<sup>7</sup> Anadolu Ajansı, Dr. Hüseyin H. Nuroğlu: "Konteyner Krizi Küresel Ticareti Sekteye Uğratmaya Devam Ediyor".

Pandemi kaynaklı ithalat yüklerinin boşaltılmasındaki yavaşlama sonucu, boş ekipman temininde de sorunlar yaşandı. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2020 yılından itibaren düşük sülfürlü yakıt uygulamasını devreye alması da denizyolu navlunlarında artışa sebep olan bir diğer faktör oldu.



Boş konteynerler dünyanın çeşitli yerlerinde birikince konteynerleri tekrar sisteme dahil etmek, ihtiyaç olan yerlere taşımak büyük külfetler yarattı ki bu durum navlun fiyatları üzerinde başka bir krize sebep oldu. Aynı zamanda artan konteyner ihtiyacı sebebiyle bazı ülkelerde konteynerin tahliye edilmemesi sebebiyle hatlar tarafından uygulanan gecikme bedeli tarifelerinin artırıldığı ve serbest sürelerin kısaltıldığı tespit edildi.

**Grafik 3 - Drewry Dünya Konteyner Endeksi  
(40'lık Konteyner için Dolar Bazında Fiyatlama)**



Kaynak: Drewry

Drewry tarafından hazırlanan Küresel Konteyner Endeksi (Global Container Index) verilerine göre, 40'lık konteynerin spot navlun fiyatlaması 2021 yılı başlangıcında 4 bin ABD Doları civarında iken 2021 yılı sonunda 9 bin ABD Doları civarında seyretti. Konteyner fiyatları zirveyi 2021 yılının Ağustos ve Eylül aylarında gördü. Düşüşe geçen fiyatlar devam etmekte olan pandemi sebebi ile dalgalanarak devam etmektedir.

## Şoför Krizi:

Dünyanın dört bir yanında kriz haline gelen, marketlerdeki rafların boş kalmasına kadar uzanan şoför krizi Avrupa'dan sonra Türkiye'yi de etkiledi. İngiltere'de tedarik darboğazlarına yol açan kamyon şoförü eksikliğinin krize dönüşmesiyle uzun yol şoförü olarak istihdam edilecek personelin bulunamaz olması lojistik maliyetleri yükseltti. Karayolu araç filosu sahibi firmaların istihdam edecek şoför bulamamaları pandemi öncesine ait bir sorun olsa da COVID-19 salgını ile birlikte özellikle uzun yol şoförü olarak istihdam edilecek personelin bulunamaz olması lojistik



maliyetleri daha da artırdı. Bu artış tüketici fiyatlarındaki artışa da yansdı. Bilhassa İngiltere'nin AB'den ayrılmasının ardından AB vatandaşı şoförlerin de ülkeden ayrılması sebebi ile Türk şoförleri İngiltere'de çalışmaları için teşvik edilince ülkemiz şoförlerine olan bu talep son yıllarda Türkiye'yi zor durumda bıraktı.

Sınır kapılarında Türkiye için özellikle de Kapıkule'de yaşanan uzun beklemeler ve gecikmeler, çalışma koşullarının zor olması, pandeminin getirdiği zorluklar, vize almada yaşanan sıkıntılar, vize sürelerinin dolması ve yenilenmeyen vize problemi, kaçak göçmenlerin şoförlerin hayatlarını ve mesleki kariyerlerini riske atması, mola yerlerinin temiz olmayışı, yemek yemek için uygun yerlerin bulunmayışı, park yerlerinin yeterli olmayışı gibi sebepler de şoför krizindeki artışı tetikledi. Özellikle pandemiye yakalanmış ve karantinede olan şoförlerin yerine hızlı olarak profesyonel bir şoför bulmak firmalar için oldukça zorlaştı. Gençler tarafından da tercih edilmeyen bir meslek haline geldi. Sektör soruna dair çıkış yolları aradı ancak önümüzdeki yıllarda da sektörü en çok etkileyen sorunlardan biri olacağı değerlendiriliyor.

## Süveyş Kanalı'nın Kapanması:

23 Mart 2021 tarihinde dünyanın en yoğun ticaret yollarından biri olarak kabul edilen Mısır'daki Süveyş Kanalı'nın güney ucunda 400 metrelik Japon "Ever Given" adlı konteyner gemisinin



çapraz bir şekilde karaya oturmasıyla kanal 6 gün boyunca trafiğe kapandı. Yapılan araştırmalarda kum fırtınası ve kötü hava koşulları nedeniyle görüş mesafesinin düşmesi sonucu kazanın meydana geldiği ortaya çıktı. Yılda 19 bin geminin geçtiği Süveyş Kanalı, LPG, petrol gibi ürünler başta olmak üzere önemli ürünlerin stratejik geçiş güzergahı olarak sayılıyor ve deniz yoluyla taşınan tüm malların yaklaşık 8'de biri kanaldan geçiyor.<sup>8</sup>

Her gün küresel ticaretin yaklaşık %12'si, 1 milyon varil petrol ve sıvılaştırılmış doğal gazın yaklaşık %8'i bu kanaldan geçmektedir. Süveyş Kanal İdaresi Müdürü Osama Rabie, tıkanmanın her günü için kanalın gelirlerinin 14 milyon-15 milyon ABD Doları azaldığını açıkladı.<sup>9</sup>

## Global Enerji Krizi:

Pandemi tedbirlerinin gevşetilmesiyle tahmin edilenden daha fazla artan enerji talebine arz yetersiz kalınca Avrupa başta olmak üzere küresel piyasalarda doğal gaz ve kömür fiyatları rekor kırdı. Çin başta olmak üzere arz talep dengesizliğinden kaynaklanan bu kriz sebebiyle bazı hükümetler sert tasarruf tedbirlerine başvurdu, elektrik kesintileri başladı. Elektrik üretiminin yaklaşık %60,8'ini kömürden sağlayan ülkenin enerji sektöründeki sorunlarda, özellikle kömür arzındaki yetersizlik ve rekor seviyeye ulaşan fiyatlar önemli rol oynuyor.

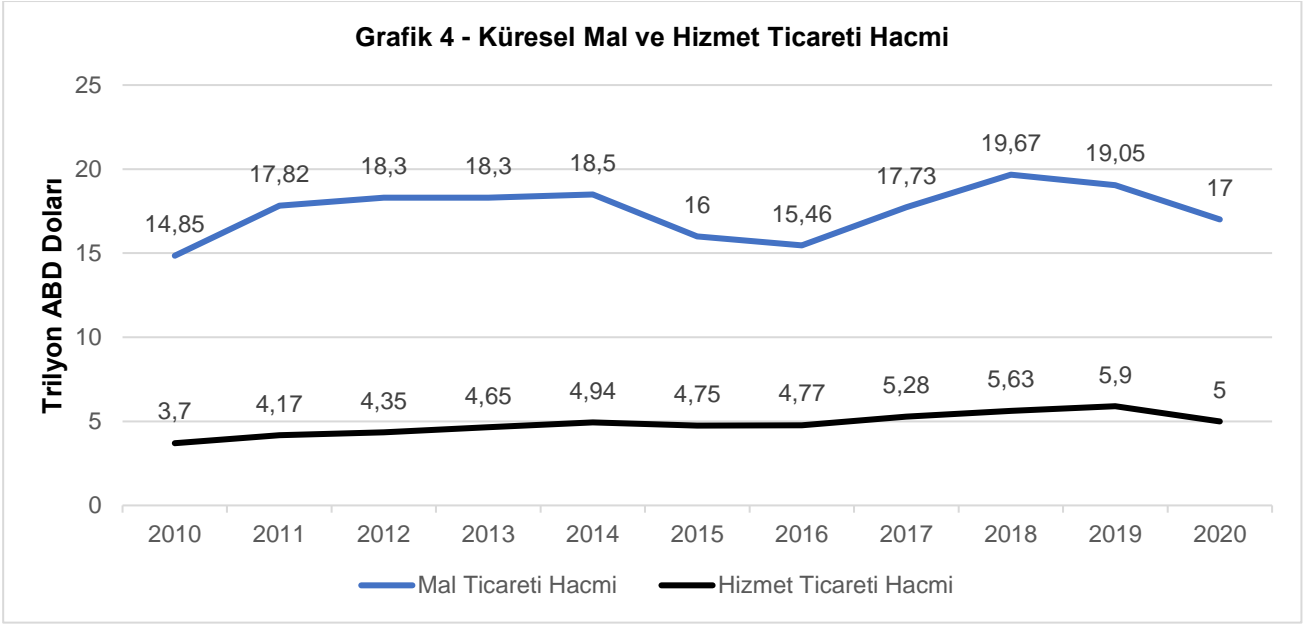
Enerji fiyat indeksi (IMF/FRED), Nisan 2020'de 52,7 iken, Ekim 2021'de 257 düzeyine fırladı. Çin'de elektrik enerjisi sorunu sebebiyle fabrikalar kısıtlı saatlerde üretim yapınca üretim kapasiteleri düştü ve küresel tedarik zincirini büyük ölçüde etkileyen bu durum emtia pazarında artış gösteren talep ile birleştiğinde fiyatları daha üst düzeylere çekmeye başladı.

<sup>8</sup> KPMG, *KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış*, 2021.

<sup>9</sup> BBC News, "The Cost of Suez Canal Blockage".

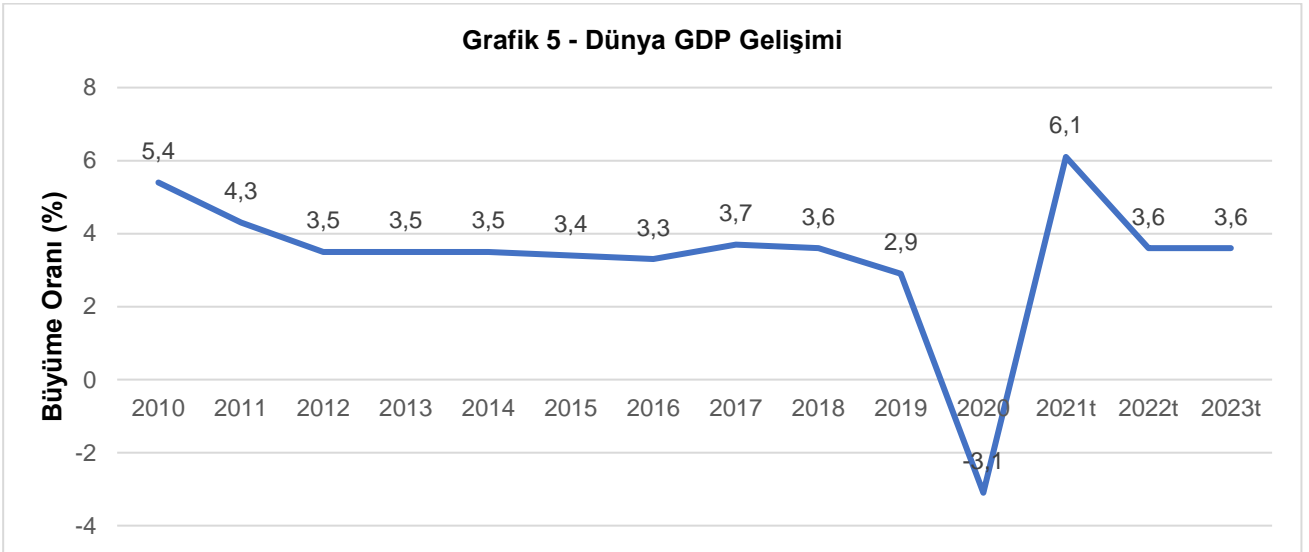
## Küresel Ticarete Toparlanma:

Küresel mal ticareti 2016 yılından itibaren art arda 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 edilmektedir.<sup>10</sup>



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

Koronavirüs pandemisinin dünyanın ekonomik büyüme oranı üzerinde oldukça büyük etkisi oldu. 2020 yılında küresel GDP büyüme oranı %3,1 oranında negatif olarak gerçekleşti.



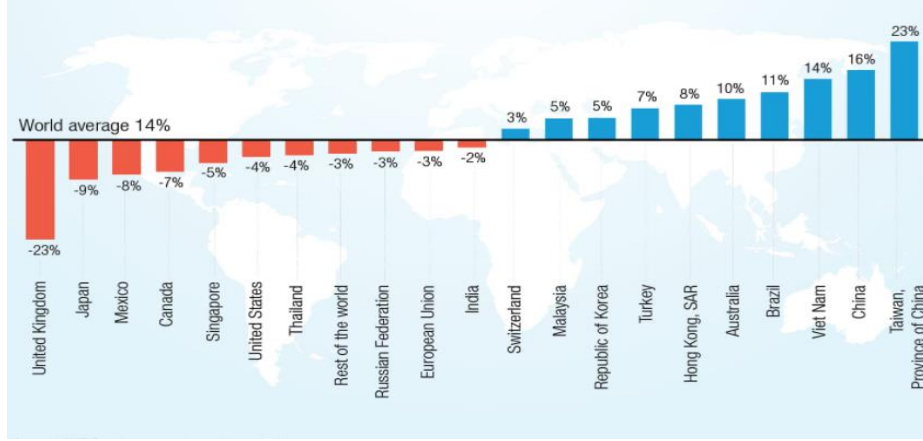
Kaynak: IMF, *Real GDP Growth*.

<sup>10</sup> UNCTAD, *Handbook of Statistics 2020*. S. 16.



2021 yılına gelindiğinde ise küresel ticaret üzerinde pandeminin etkilerinin hissedilmeye devam ettiği bir yıl oldu. Ancak küresel ticaret 2021 yılında toparlanma eğilimi gösterdi. 2021 yılının ilk yarısı daha hızlı başlayan bu toparlanma süreci 2021 yılının ikinci yarısı yavaşladı. Özellikle de Çin yılın 3. çeyreğinde beklentilerin çok altında kaldı.

**Grafik 6 - Ülkelerin İhracat ve İthalat Toplam Rakamının  
2019 ve 2021 Yılları Arasındaki Yüzdeler Değişimi**



Kaynak: UNCTAD, *Global Trade Update November 2021*.

Bu süreçte ülke ve bölgeler arası farklılıklar da öne çıkmaktadır. 2021'in ilk çeyreğinde ihracat ve ithalat hacimleri Asya'da yeni zirveleri gördü, Avrupa ve Kuzey Amerika'da pandemi öncesi seviyelere geri dönülse de Afrika ve Orta Doğu gibi daha az sanayileşmiş bölgeler gelişmiş ülkelerin gerisinde kaldı.<sup>11</sup>



<sup>11</sup> World Trade Statistical Review 2021, Chapter III - World Trade and Economic Growth 2020-21.

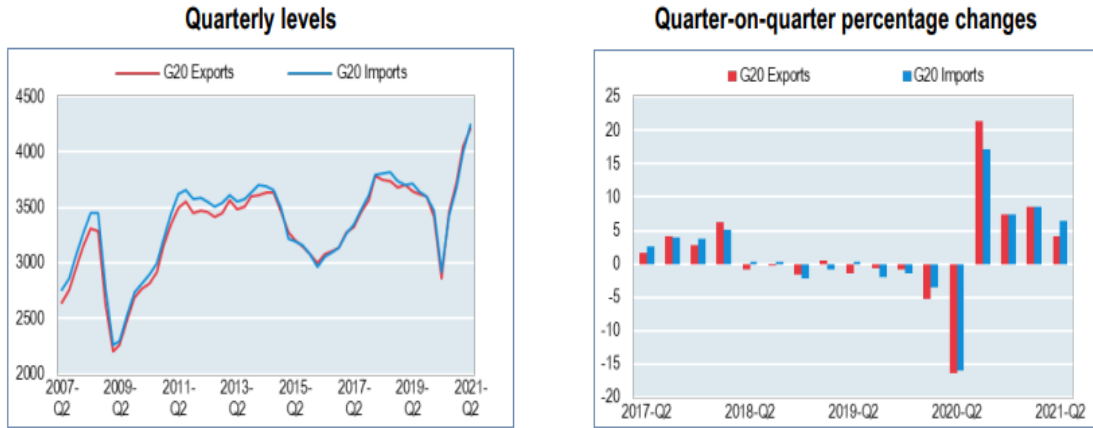
## Grafik 7 - Küresel Ticaret Trendleri



Kaynak: UNCTAD, *Global Trade Update*.

UNCTAD tarafından 17 Şubat 2022 tarihinde yayınlanan küresel ticaret verilerine göre, 2021 yılı küresel ticareti COVID-19 pandemisi öncesi rakamlara yaklaştı. 2021'de küresel ticaret 28,5 trilyon ABD Doları ile rekor seviyeye ulaştı. Küresel bazlı ticaret 2020 yılına göre %25, 2019 yılına göre ise %13 arttı.

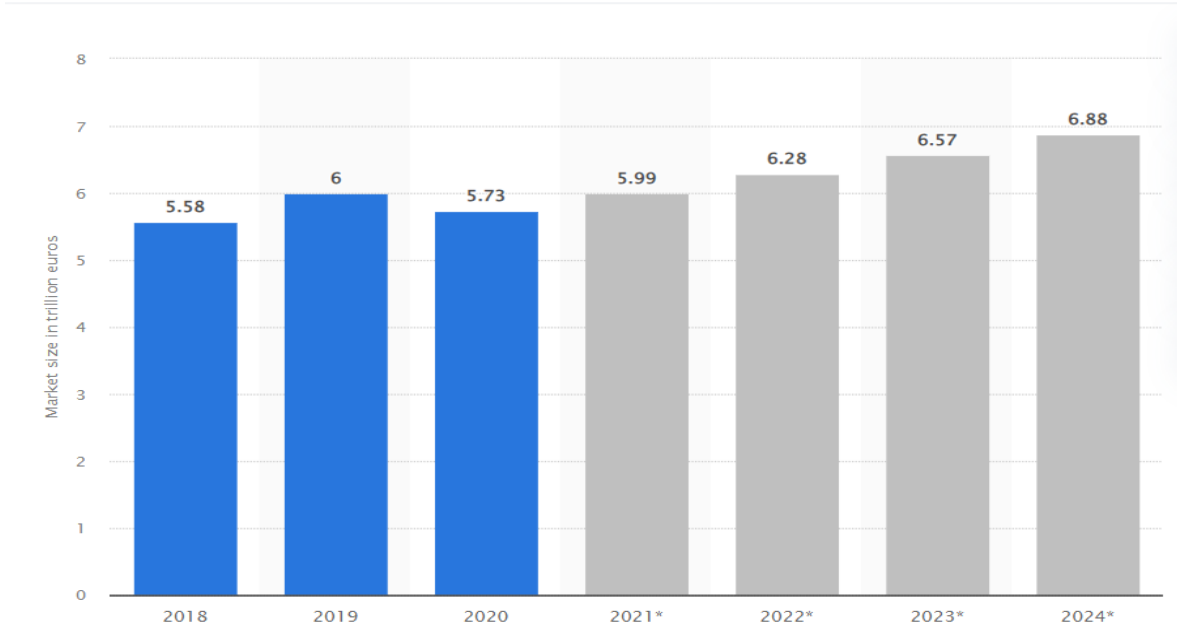
## Grafik 8 / Grafik 9 - G20 Ülkeleri 2021 2. Çeyrek Mal Ticareti (İthalat ve İhracat Seviyeleri ve Değişim Yüzdeleri)



Kaynak: OECD, *G20 International Trade Statistics*.

OECD verilerine göre G20 ülkeleri 2021 yılı ikinci çeyreğinde 1. çeyrek performansına göre daha az bir iyileşme gösterdi. G20 ülkeleri genelinde 2. çeyrekte ihracat ve ithalat mal ticaret rakamları önceki çeyreğe göre %4,1 ve %6,4 arttı. Bu rakam birinci çeyrekte ithalat için %8,6, ihracat için ise %8,5 olarak gerçekleşti.

## Grafik 10 - Küresel Lojistik Sektörünün Pazar Büyüklüğü 2018 - 2024 (Trilyon Euro)



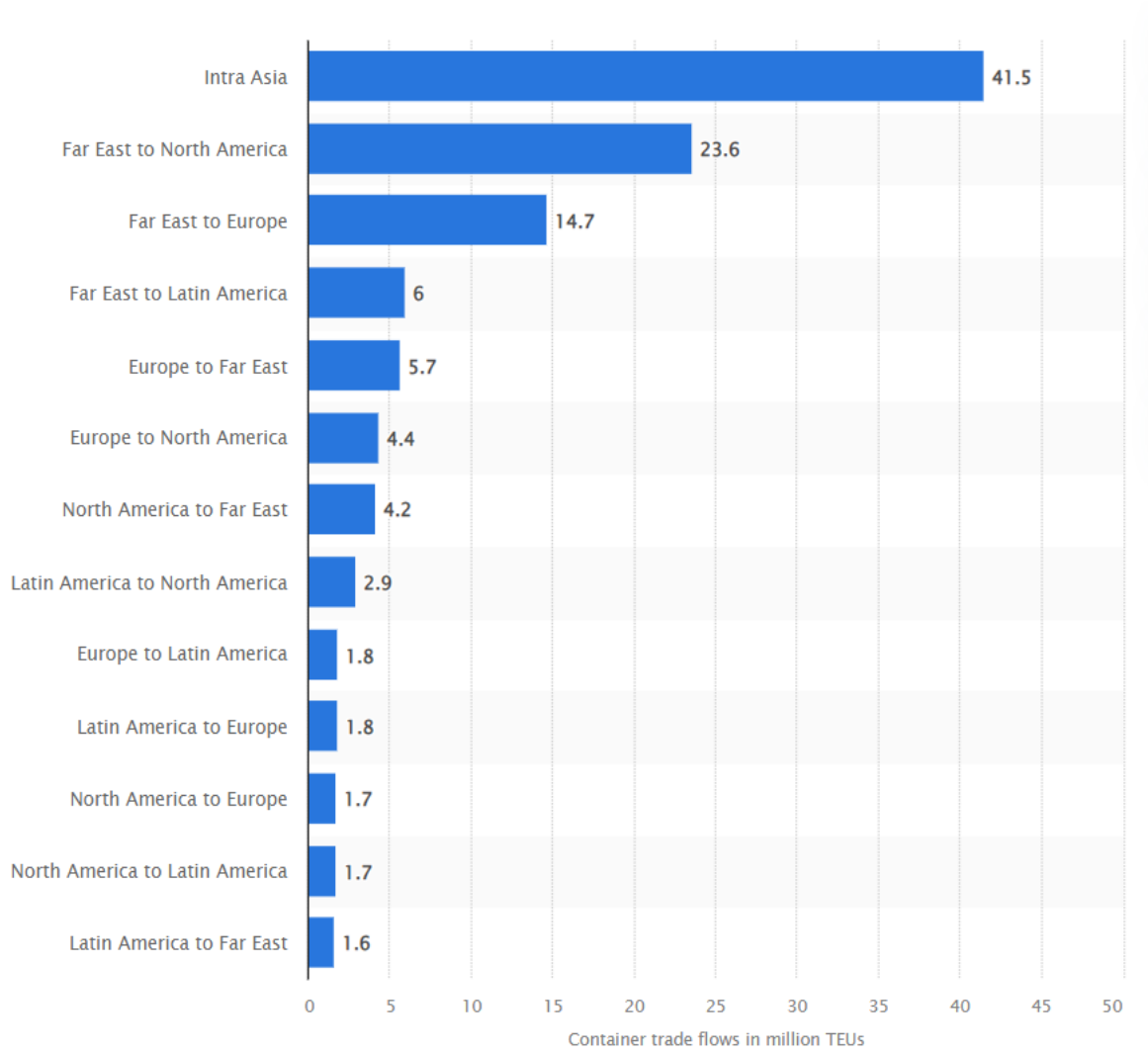
Kaynak: Statista.

2020 yılında koronavirüs pandemisi nedeniyle küresel lojistik sektörünün pazar payı küçülerek 5,73 trilyon Euro'ya yaklaştı. 2021 yılında bu rakam 5,99 trilyon Euro'ya yükseldi. 2024 yılına kadar ise sektör büyüklüğünün 6,88 trilyon Euro'yu geçmesi bekleniyor.



Asya'daki konteyner ticaret akışlarının 2021 yılında 41,5 milyon TEU hacmine ulaştığı tahmin ediliyor. Uzak Doğu'dan Kuzey Amerika ve Avrupa'ya ticaret akışları 2021'de sırasıyla 23,6 milyon TEU ve 14,7 milyon TEU olarak gerçekleşti. Küresel konteyner ticaretinin 2022 ile 2025 arasında yıllık %3,9'luk bileşik büyüme oranında büyümesi bekleniyor.

**Grafik 11 - Küresel Konteyner Ticareti, 2021 (Milyon TEU) / 1 TEU = 20 feet konteyner**



Kaynak: Statista.

### **Fit for 55:**

2021 yılında lojistik sektörü başta olmak üzere pek çok sektörü küresel anlamda etkileyecek regülasyonlar da açıklandı. Bunlardan biri de Avrupa Komisyonu tarafından Temmuz ayında açıklanan “Fit for 55”tir.

Söz konusu paket ile AB Emisyon Ticareti Sistemi'nin sıkılaştırılarak deniz ve kara ulaşımına yansıtılması, sınırda karbon düzenlemesi, yenilenebilir enerji kullanımının artırılması, daha fazla enerji verimliliği, düşük emisyonlu ulaşım modlarının ve bunları destekleyecek altyapı ve yakıtların daha hızlı kullanıma sunulması gibi konular ön plana çıktı, bu da beraberinde motorlu araçlarda fosil yakıt kullanımına 2035 itibarıyla son verilmesi, vergilendirme politikalarının Avrupa Yeşil Mutabakatı hedefleriyle uyumlu hâle getirilmesi gibi birçok önlemin uygulamaya alınmasını barındırdı.



### **Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM):**

Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın uygulanmasına yönelik 14 Temmuz 2021 tarihinde açıklanan “Fit for 55” mevzuat paket teklifi kapsamında Avrupa Birliği'ne yapılacak ihracata ilave vergi yükümlülüğü getirilmesini öngören lojistik sektörünü etkileyecek yasal düzenlemelerden biri de Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) oldu. Düzenlemenin 2023-2026 yılları arasında yalnız raporlamayı içeren hazırlık dönemi sonrasında kademeli olarak uygulamaya konulması planlanıyor. SKDM ilk aşamada AB'ye ithal edilen alüminyum, çimento, elektrik, gübre ve demir-çelik için uygulanacak.

### **Sektörün Dijital Evrimi:**

Salgın yeni iş yapış modellerini beraberinde getirdi, bilhassa lojistik sektöründe temassız ve dijital uygulamaların yaygınlaştırılması gerektiğini ortaya koydu. Bu süreçte e-ticaret ve dijitalleşme ön plana çıktı, fiziksel temaslar mümkün olduğunca en aza indirildi ve dijitalleşme ile otomasyonun önemi arttı.

Bu zorlu süreçte sektörün en büyük evrimi ise dijitalleşme alanında yaşanmaya başladı, limanların otonom hale getirilmesi, gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi ve altyapının modernizasyonu, hizmet sözleşmeleri ve gümrük beyanlarının dijital ortamlardan yapılması gibi hususlarda ilerleme kaydedilmesinin sektörün krizlere dayanıklılığının artırılması açısından oldukça önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Lojistik sektöründeki firmaların dijitalizasyon ve şirket yapılarını gözden geçirerek, rekabetin daha da artacağı yeni döneme hazırlık yapmaları önemlidir. Uzun süredir kullanılan geleneksel evrak ve usuller dijitalleşme ile değişme eğilimi gösterdi. Dijitalleşme, konşimento dahil olmak üzere evrak işlerinde, gemi ve yük takiplerinde küresel deniz ticareti paydaşlarının arasında bir köprü olacaktır. Bu nedenle lojistik ve taşımacılık süreçlerinde daha gelişmiş dijitalleşme ve otomasyon uygulamaları geliştiren kurumlar birkaç adım öne çıkacaktır.

Lojistik sektörünün üçüncü parti taşıyıcılar başta olmak üzere önümüzdeki dönemde hızla bu duruma uyum sağlaması ve dijitalleşmenin öneminin artması beklenmektedir.



# Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış



## Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

Lojistik sektörü pandemi sürecinde tüm dünyada en çok etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Pandemi sürecinde yaşanan ilk şokun ardından hızlı bir şekilde aksiyon alarak krizin etkilerini büyük ölçüde bertaraf etmeyi başaran ancak küresel lojistik sektörünün yapısal sorunlarından izole olması mümkün olmayan Türk lojistik sektörü büyük oranda artan gider kalemleri sebebi ile bir mücadele içerisine girdi.

Yaşanan salgın krizi lojistik maliyetleri en üst seviyeye çıkardı ve lojistik sektöründe söz konusu maliyeti arttıran birçok unsur ortaya çıktı. İthalatı kısıtlayıcı tedbirler çerçevesinde ülkemizden ihraç edilen yükleri taşıyan araçların boş dönüş yapmak zorunda kalmaları navlun fiyatları üzerinde etkili oldu. Ülkemizin hizmet ihracatında büyük paya sahip olan lojistik sektörünün öne çıkan gider kalemleri arasında navlun fiyatları dışında yakıt fiyatlarındaki artış, döviz kurlarındaki yükseliş, yol ve geçiş ücretleri, lastik/yedek parça fiyatlarındaki artış sayılabilir. Lojistik maliyetlerdeki bu artış, taşınan malların nihai tüketiciye ulaştığındaki fiyatları da doğrudan etkilemektedir.



Ancak her şeye rağmen transit ülke ve ticaret merkezi olma yolunda dünyadaki konjonktürü yakından takip edilen, Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında köprü olan Türkiye'nin pek çok ülke için kara, denizyolu, havayolu ve boru hattı için geçiş yolu olmasından dolayı lojistik önemi gittikçe artmaktadır.<sup>12</sup> Zira üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabilir.

Pandeminin özellikle ilk döneminde yaşanan kaos ortamında tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz lojistik sektöründe de büyük aksaklıklar yaşansa da 2020 yılı itibarıyla Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan kimi küresel şirketlerin, satın alma operasyonlarını Türkiye'ye çevirmesi sonrası Türkiye'ye yönelen bu satın alma eğilimleri ülkemizin avantajlı bir durum elde etmesini sağladı.

<sup>12</sup> OĞUZ, İbrahim Halil ve OĞUZ, Demet, *Türkiye Ekonomisinde Lojistik*, Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi, 2019, C.1, S.2, ss.65-74.



Türkiye sunduğu fiyatlara ve tedarik zincirinin sorunsuzca işletilebilmesine bağlı olarak söz konusu avantajını pandemi sonrası dönemde de elinde bulundurabilir. Tedarik zincirinin kırılabilirlik kapasitesini test ettiği salgın gibi krizlerle baş edebilmenin bir yolu da alternatifleri erişilebilir kılmaktan geçtiğinden Türkiye'nin lojistik altyapısına yatırım yapması oldukça önemlidir. Ülkemizin lojistik sektöründeki performansının en üst seviyeye çıkarılabilmesi için intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, demiryolunun karayoluna alternatif bir taşıma moduna dönüştürülerek hem iç pazarda hem de dış ticaretteki payının artırılması ve böylelikle karayolu üzerindeki baskının azaltılması, limanların demiryolu bağlantılarının yapılması, doğu-batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi, OSB'lerin demiryolu ile limanlara bağlanması, Kapıkule başta olmak üzere uluslararası sınır kapılarındaki bekleme sürelerinin azaltılması hayati önem taşımaktadır. Zira sınır kapılarında yaşanan aksaklıklar ticaretimizi zor durumda bırakmakta, sınır kapılarında 50 kilometreyi bulan kamyon kuyruklarından dolayı artan maliyetler ve git gide zorlaşan şartlar Türkiye'nin lojistik sektörü üzerinde büyük baskı oluşturmaktadır.



Özellikle Kapıkule Sınır Kapısı'nda yaşanan yoğunluk sadece maliyetleri artırmakla kalmayıp ticari faaliyetleri sekteye uğratmaktadır. Ayrıca günlerce süren bekleme süreleri Avrupa Yeşil Mutabakatı ile amaçlanan karbon emisyonunun azaltılması hedefinin yerine getirilmesine engel olmakta iken şoförler için de halihazırda zor olan çalışma koşullarını daha da zorlaştırmaktadır. Diğer yandan sınır

kapısını geçmek için günlerce beklemek zorunda kalınması, araç filosu kapasitelerinden en üst düzeyde yararlanılmasını engellerken bu sebeple artış gösteren navlun fiyatları da ihracatçımızın dış pazarlarda rekabet gücünü azaltmaktadır. Sınır kapılarında uzayan söz konusu kamyon kuyruklarının ardında çeşitli sebepler yatmaktadır. Bulgaristan'ın kaçak göçmen girişlerini önlemek amacıyla denetimleri artırması, pandemi kısıtlamalarının azalmasıyla birlikte ihracatın artması, Türkiye'nin çabalarına rağmen diğer ülkelerin çeşitli sebepler ile işi ağırdan alması bunlardan belli başlı olanlarıdır. Türkiye'nin daha çok geçiş yatırımı yapmasına karşılık Bulgaristan tarafı bu yatırımlara karşılık verecek iyileştirmeleri halen gerçekleştirmedi.

Sınır kapısının Türkiye tarafında yapılan iyileştirmelerin verimli olması için Kapıkule ve Kapitan Andreevo Sınır Kapıları'nın eşgüdümlü çalışmalarının sağlanması son derece önemlidir. Aksi takdirde Türkiye tarafında yapılan bu iyileştirmeler ve çabalar amaca hizmet etmekte yetersiz kalmakta, ekipman kapasiteleri ne kadar artırılırsa artırılın sonuç alınamamaktadır. Bulgaristan otoriteleri ile eşgüdümün sağlanması oldukça önemlidir. Kapıkule'deki araç kuyruğu sorunu sadece lojistik sektörünü değil, ülkemizin dış ticaretini sekteye uğratmaktadır.

Sektörün gelişimi ve mevcut sorunları ile mücadele edebilmesi için 2021 yılında da Bakanlık nezdinde farklı stratejiler geliştirilmeye devam edildi. Bunlardan biri de "Uzak Ülkeler Stratejisi"dir.

2021 yılında Ticaret Bakanlığı, Uzak Ülkeler Stratejisi ile Türk ihracatının menzilini 8 bin kilometreye çıkartmayı hedeflediğini açıkladı. Strateji kapsamında ABD, Brezilya, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Afrika, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kanada, Malezya, Meksika, Şili, Tayland ve Vietnam olmak üzere 15 uzak ülke belirlendi.

Mal ve hizmet ihracatının menzilini artırma, ülkeye coğrafi olarak uzak ihracat potansiyeli yüksek ülkelerle ticareti geliştirme hedefine yönelik "Uzak Ülkeler Stratejisi"nin hayata geçirilmesi değerlendirilirken, bu karara 2022-2024 yıllarına ilişkin Orta Vadeli Program'da da yer verildi. Bakanlık tarafından yapılan açıklamada özellikle dış ticaret açığının fazla olduğu, geleneksel pazarların dışında kalan uzak ülkelerle bilişim, yazılım ve iletişim hizmetleri ihracatının artırılmasına yönelik bir strateji belgesi oluşturulması için çalışmalar yapıldığı belirtildi.

Son 5 yılda yapılan kamu yatırımları göz önünde bulundurulduğunda 2021 yılında Ulaştırma ve Haberleşme sektörünün toplam yatırım planında en büyük payı aldığı görülmektedir.

**Tablo 2 - Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı**

Yıllar	Ulaştırma-Haberleşme	Tarım	Madencilik	İmalat	Enerji	Turizm	Konut	Eğitim	Sağlık	Diğer Kamu Hizmetleri	Toplam
2021	42.474.438	11.983.015	14.371.251	1.601.873	16.832.829	310.849	769.684	19.827.542	10.381.036	19.731.798	138.284.315
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

Kaynak: TCMB, SBB. (Bin TL)

Ekonomik büyüme oranlarının artırılması ve küresel pazarlardan daha çok pay alınabilmesi adına dış ticaretin, bilhassa ihracatın önemi oldukça büyüktür. İhracatın sürdürülebilirliği, ülkelerin katma değeri yüksek ürün ihraç etmesine, ürün ve pazar çeşitliliğinin mümkün olduğunca geniş bir yelpazede olmasına bağlıdır.<sup>13</sup> Ancak ülkemizde ithalat ve ihracat arasındaki bir dengesizliğin söz konusu olduğu söylenebilir ki bu durum tüm taşıma modları için geçerlidir. İhracat hacminin artışıyla beraber ülkemizden çıkan ihracat yüklemeleri artarken, ithalattaki kısıtlayıcı önlemler sebebi ile ekipman bulma sıkıntısı başladı ve bu da navlun fiyatlarının yükselmesine sebep oldu. İthal ürünlere getirilen ek vergiler de durumu gittikçe çıkmaza sürükledi. Türkiye gibi ihraç ettiği ürünlerin üretilmesinde ithal hammadde girdisine ihtiyaç duyan ülkelerin navlun fiyatlarından etkilenmeye devam etmesi muhtemeldir.



Salgın sürecinde kapanan sınırlar karayolunda, azalan yük hacimleri havayolunda, uğrak iptalleri ve kapanan limanlar deniz yolunda tedarik zincirinin sürdürülebilirliğini tehdit edince tedarik zincirinin pandemi sürecinden aldığı en önemli derslerden biri tedarikçilerin ve hedef pazarların çeşitlendirilmesi oldu ve hammadde ve yarı mamul tedarikinde üreticinin doğru planlama ile tedarikçilerini çeşitlendirmesi kadar hedef pazarlarını da

çeşitlendirmesi gerekliliği ön plana çıktı. Türkiye bilhassa konteyner krizinin ardından gelen navlun maliyetlerindeki artışın ardından öne çıkan bir pazar oldu. AB'ye taşımalarda Türkiye'nin Uzakdoğu ile arasındaki navlun farkının 10 kat oranında artmasıyla Türkiye avantaj elde etti, lojistik sektörü talebe yetişmek için hat sayısını artırmaya yönelik girişimlerde bulunmaya başladı.<sup>14</sup>

Elbette ülkemizin tedarik zincirinin durumunu da küresel tedarik zincirinden bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir. Ancak Türkiye bazı global şirketlerin operasyonlarını Türkiye'ye taşımaya değerlendirmesi bakımından bu dönemde avantaj sağladı. Pandemi ile dünyanın en büyük tedarik ülkesi olan, neredeyse rakipsiz olarak görülen Çin'in rolünün sorgulanması ile dünyada alternatif üretim merkezlerinin aranmaya başladığı bir dönem başladı. Bu süreçte Türkiye'de toplam taşımacılık faaliyetlerinden sadece %1'lik paya sahip olan demiryolu ön plana çıktı ve küresel ticarete tedarik sıkıntısı beraberinde Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları satın alma operasyonlarını

<sup>13</sup> Doç. Dr. Birol Erkan: "Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü".

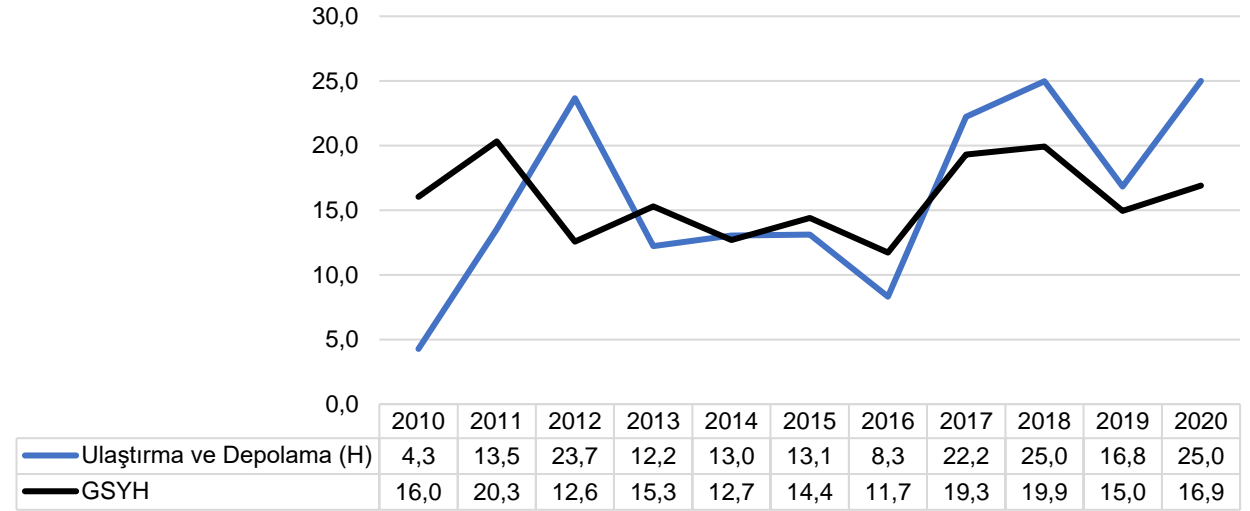
<sup>14</sup> KPMG, KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış, 2021.

Türkiye'ye yönlendirdi, küresel ticaretteki sunduğu alternatif rotaları ile her geçen gün Türkiye lojistik sektörü yerini daha da sağlamlaştırdı. Ülkemiz ara mamul tedarikini çözmesi ile bu konumunu daha da güçlendirebilir.

Türkiye, küresel ticarete özellikle tekstil ve konfeksiyon ürünleri özelinde Çinli üreticiler karşısında önemli bir alternatif olarak görülmektedir. Bu durumun pandemi sonrası süreçte de Türk ihracatçıları başta olmak üzere tüm sektörler için değer katması beklenmektedir. Türk tekstil ürünlerinin ve diğer ürünlerin, özellikle Euro Bölgesi ülkelerinde daha çok talep görmesi, pandemi sonrası yaşanması beklenen gelişmelerdendir. Türkiye'nin avantajlı konumunu sürdürülebilmesinin ekonomi için önemli katkılar sağlayacağından şüphe yoktur.

Türkiye'de lojistik sektörünün hacmi ve ülke ekonomisindeki yeri ile alakalı olarak yapılan değerlendirmelerde büyük ölçüde varsayımlardan yola çıkılmaktadır. Ancak bu noktada iktisadi faaliyet kollarının GSYH içerisindeki payları yol gösterici olmaktadır.

**Grafik 12 - Ulaştırma ve Depolama (H) Sektörü ve GSYH Büyüme Karşılaştırması\***



Kaynak: TÜİK (Cari Fiyatlarla GSYH). \*Rapor hazırlanma tarihi itibarıyla 2021 yılı TÜİK verileri yayınlanmadığı için 2020 yılı verileri kullanılmıştır.

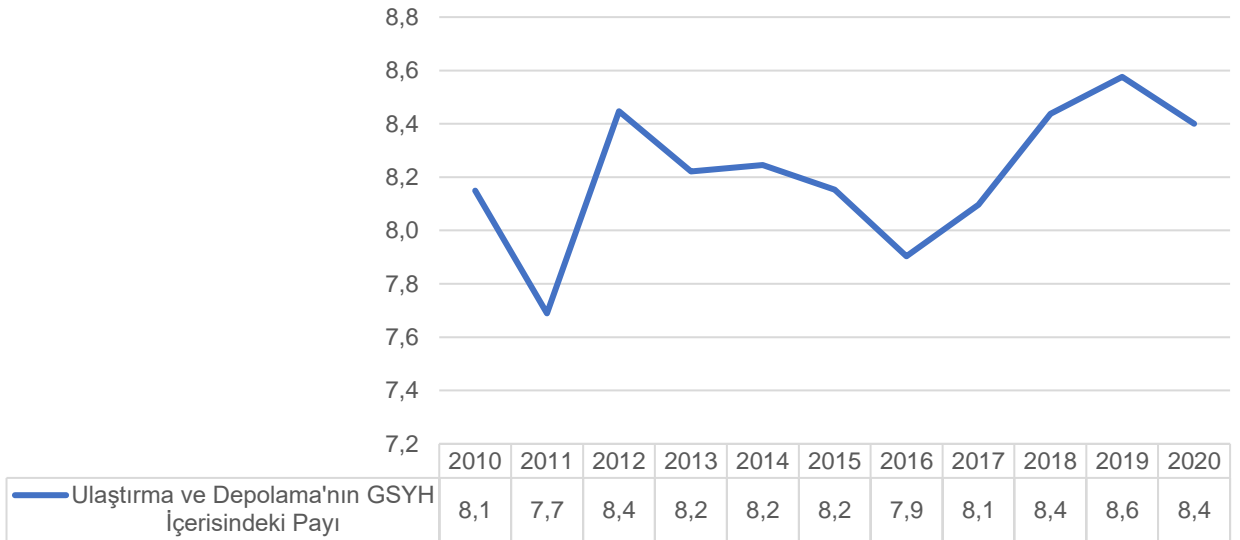
Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanı altında sadece yüke ilişkin faaliyetler değil; yolcu taşımacılığı faaliyetleri de yer alır. 2010 yılından itibaren hem GSYH hem de Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanının istikrarlı bir şekilde büyüdüğü gözlemlenmektedir. Ulaştırma ve Depolama iktisadi 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, 2019 ve 2020 yıllarında Ulaştırma ve Depolama iktisadi faaliyet alanı GSYH'den daha büyük oranda büyüme gösterdi. Özellikle 2020

yılında bu fark arttı. 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.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı verilerine göre 2021 yılının ilk çeyreğinde %5,9 oranında büyüyen sektörde 2021 yılına ilişkin beklentiler kafa karışıklığına sebep oldu. Zira değer kaybeden Türk Lirası sebebiyle özellikle ihracat tarafındaki olumlu beklentiler, düşüşe geçen ithalat hacmi ile dengelenirken turizm sektörü perspektifinde belirsizlikler devam etmektedir.<sup>15</sup>

10 yıllık dönem içerisinde Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanının GSYH'ye katkısı %8 civarındadır. 2017 yılından itibaren Ulaştırma ve Depolama (H) faaliyet alanının GSYH içerisindeki payının artış gösterdiği ve 2019 yılında ekonomi içerisindeki payını artıran ulaştırma sektörünün on yıllık dönem içerisinde en yüksek oran olan %8,6'ya ulaştığı ancak bu rakamın 2020 yılında düşüş göstererek tekrar 2018 yılı ile aynı değerlere geldiği gözlenmektedir. Buna rağmen halen 2017 yılı öncesinden yüksek seyir etmektedir.

**Grafik 13 - Ulaştırma ve Depolama'nın GSYH İçerisindeki Payı\***



Kaynak: TÜİK (Cari Fiyatlarla GSYH) \*Rapor hazırlanma tarihi itibarıyla 2021 yılı TÜİK verileri yayınlanmadığı için 2020 yılı verileri kullanılmıştır.

<sup>15</sup> KPMG, KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış, 2021.

Ulaştırma ve Haberleşme Sektörü yurt dışı kaynaklı yatırımlar için cazibe arz eden bir sektör olup 2012 yılından 2021 yılı sonuna kadar olan dönemde yurt dışında yerleşik kişilerin sektöre doğrudan yatırımlarını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır. Söz konusu dönem içerisinde en düşük yatırım 2012 yılında; en yüksek yatırım ise 2015 yılında gerçekleşirken 2021 yılında Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne Yurtdışı Yerleşiklerin Yatırımları 232 milyon ABD Doları oldu.

Tablo 3 - Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne Yurt Dışı Yerleşiklerin Yatırımları										
Ulaştırma ve Haberleşme	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	130	364	594	1,524	635	1,333	629	274	525	232

Kaynak: TCMB (Milyon ABD Doları, Akım)

Taşımacılık faaliyetlerinin ülke ekonomisine katkısı, sektörün büyüklüğü ve ekonomideki önemi ile ilgili fikir vermektedir. Ödemeler dengesi bir ekonomide yerleşik kişilerin diğer ekonomilerde yerleşik kişiler (yurt dışında yerleşikler) ile belli bir dönemde yapmış oldukları ekonomik işlemlerin sistematik kayıtlarını elde etmek amacı ile hazırlanan istatistiki bir rapordur. Ekonomik işlemler mal, hizmet ve gelire ilgili işlemleri, finansal varlık ve yükümlülükler ile ilgili işlemleri ve bir ekonomide yerleşik kişilerden diğer bir ekonomide yerleşik kişilere karşılıksız olarak reel ya da finansal kaynakların sağlandığı transferleri kapsamaktadır.<sup>16</sup>



<sup>16</sup> TCMB, *Ödemeler Dengesi İstatistikleri Metaverisi*.

**Tablo 4 - Ödemeler Dengesi'nde Taşımacılık Faaliyetleri**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Taşımacılık</b>	1.339	2.401	3.705	15.415	16.567	14.415	12.681	14.272	14.890	14.587	8.224	12.775
<b>Gelir</b>	9.417	11.029	12.643	21.769	22.835	19.689	19.734	22.123	24.342	24.195	16.280	24.949
<b>Gider</b>	8.078	8.628	8.938	6.354	6.268	5.274	7.053	7.851	9.452	9.608	8.056	12.174
<b>Yolcu</b>	3.110	4.759	5.730	9.787	10.217	8.765	6.847	8.473	10.098	10.342	3.007	7.237
<b>Gelir</b>	3.733	5.248	6.221	9.987	10.476	9.032	7.762	9.515	11.571	11.586	3.377	7.672
<b>Gider</b>	623	489	491	200	259	267	915	1.042	1.473	1.244	370	435
<b>Navlun</b>	-2.450	-2.709	-2.413	2.389	2.982	2.789	3.511	4.016	3.514	2.974	3.398	4.017
<b>Gelir</b>	3.400	3.414	3.894	8.314	8.721	7.520	8.207	8.954	9.103	9.036	9.482	12.210
<b>Gider</b>	5.850	6.123	6.307	5.925	5.739	4.731	4.696	4.938	5.589	6.062	6.084	8.203
<b>Diğer Taşımacılık</b>	679	351	388	3.239	3.368	2.861	2.323	1.783	1.278	1.271	1.819	1.531
<b>Gelir</b>	2.284	2.367	2.528	3.468	3.638	3.137	3.765	3.654	3.668	3.573	3.421	5.067
<b>Gider</b>	1.605	2.016	2.140	229	270	276	1.442	1.871	2.390	2.302	1.602	3.536

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 Taşımacılık” kaleminden oluşmaktadır. 2010 yılından itibaren 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.



TÜİK tarafından yayınlanan Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistiklerinde taşımacılık faaliyetleri hem ithalatta hem de ihracatta büyük pay almaktadır. 2020 yılında hizmet ihracatı yaklaşık 25,5 milyar ABD Doları iken hizmet ithalatı ise 23 milyar ABD Doları oldu. T.C. Ticaret Bakanlığı verilerinde 2021 yılının Ocak-Ekim ayları arasında Türkiye'nin toplam hizmet geliri 46.226 milyon ABD Doları olarak açıklandı. Aynı dönemde Taşımacılık 19.265 milyon ABD Doları iken 2020 yılının Ocak-Ekim ayları arasında 13.162 milyon ABD Doları idi.<sup>17</sup>

**Tablo 5 - Hizmet Türlerine Göre İhracat ve İthalat**

Hizmet Türleri	İhracat					İthalat					İhracat-İthalat Dengesi				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Toplam</b>	27,587	31,001	33,403	33,759	25,202	21,020	22,326	23,859	23,953	22,852	6,567	8,674	9,544	9,807	2350
<b>Başkasına Ait Fiziksel Girdiler İçin İmalat Hizmetleri</b>	365	329	299	354	283	149	135	139	98	76	216	194	160	256	207
<b>Bakım ve Onarım Hizmetleri</b>	784	1,012	1,134	1,163	1,174	841	637	746	748	615	-57	374	388	415	559
<b>Taşımacılık</b>	19,734	22,123	24,340	24,197	16,278	7,053	7,851	9,453	9,611	8,057	12,682	14,272	14,887	14,587	8,221
<b>İnşaat</b>	447	564	559	366	339	205	137	186	60	34	242	427	373	306	305
<b>Sigorta ve Emeklilik Hizmetleri</b>	956	1,326	1,277	1,366	969	2,011	2,495	1,967	1,850	2,024	-1,056	-1,169	-690	-484	-1055
<b>Finansal Hizmetler</b>	380	511	555	470	375	978	684	688	507	600	-598	-173	-133	-38	-225
<b>Fikri Mülkiyet Hakları Kullanım Ücretleri</b>	88	113	167	174	219	1,883	1,778	2,114	2,096	2300	-1,794	-1,665	-1,947	-1,922	-2081
<b>Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri</b>	1,054	1,176	1,430	1,564	2,092	2,046	2,387	2,132	2,174	3,097	-992	-1,211	-703	-609	-1005
<b>Diğer İş Hizmetleri</b>	2,732	2,970	2,739	3,183	2,928	4,403	4,980	5,243	5,523	4,838	-1,671	-2,009	-2,504	-2,340	-1910
<b>Kişisel, Kültürel ve Eğlence Hizmetleri</b>	139	146	126	144	178	143	131	108	184	256	-4	15	19	61	-78
<b>Resmi Hizmetler</b>	907	731	777	778	366	1,308	1,112	1,082	1,203	956	-400	-380	-305	-424	-590

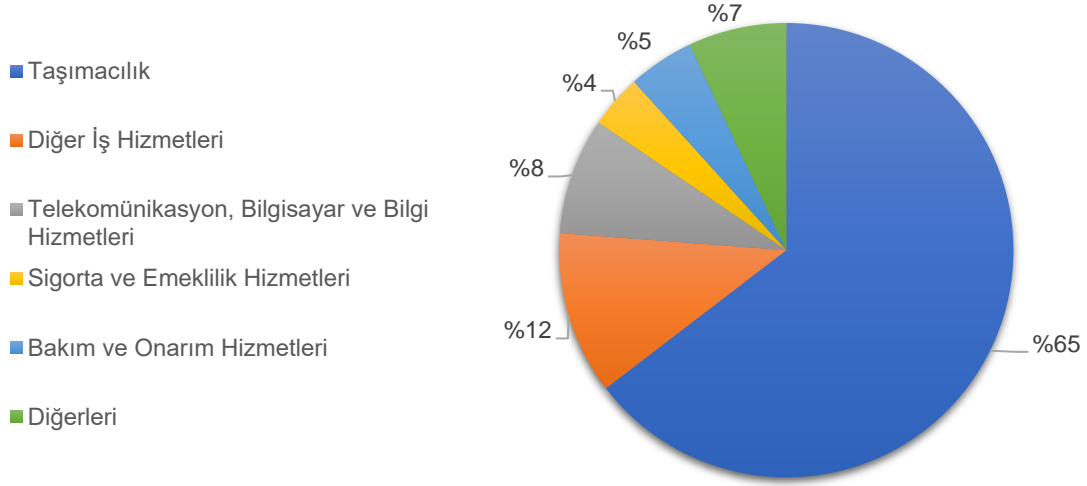
Kaynak: TÜİK (Milyon ABD Doları)

<sup>17</sup> T.C. Ticaret Bakanlığı, *Hizmet Ticaret İstatistikleri*.



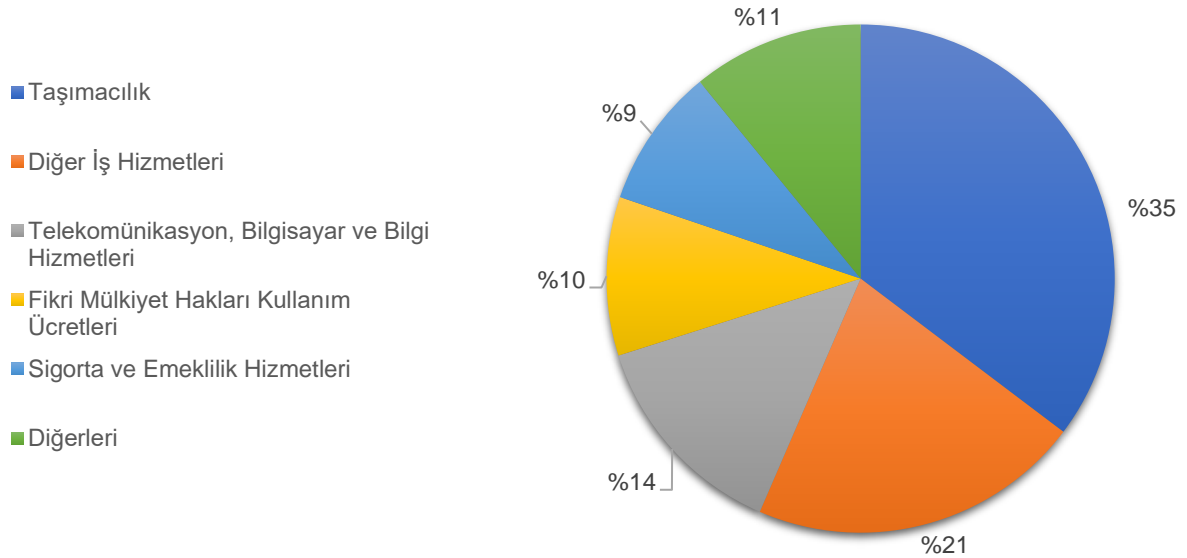
2020 yılına ait Uluslararası Hizmet Ticareti verilerine göre “Taşımacılık” en büyük payı alarak ihracatta %65 oranında paya sahip oldu ve “Taşımacılık” hizmet türünü %12 ile “Diğer İş Hizmetleri”, %8 ile “Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri” takip etti.

**Grafik 14 - 2020 Yılı Hizmet İhracatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı**



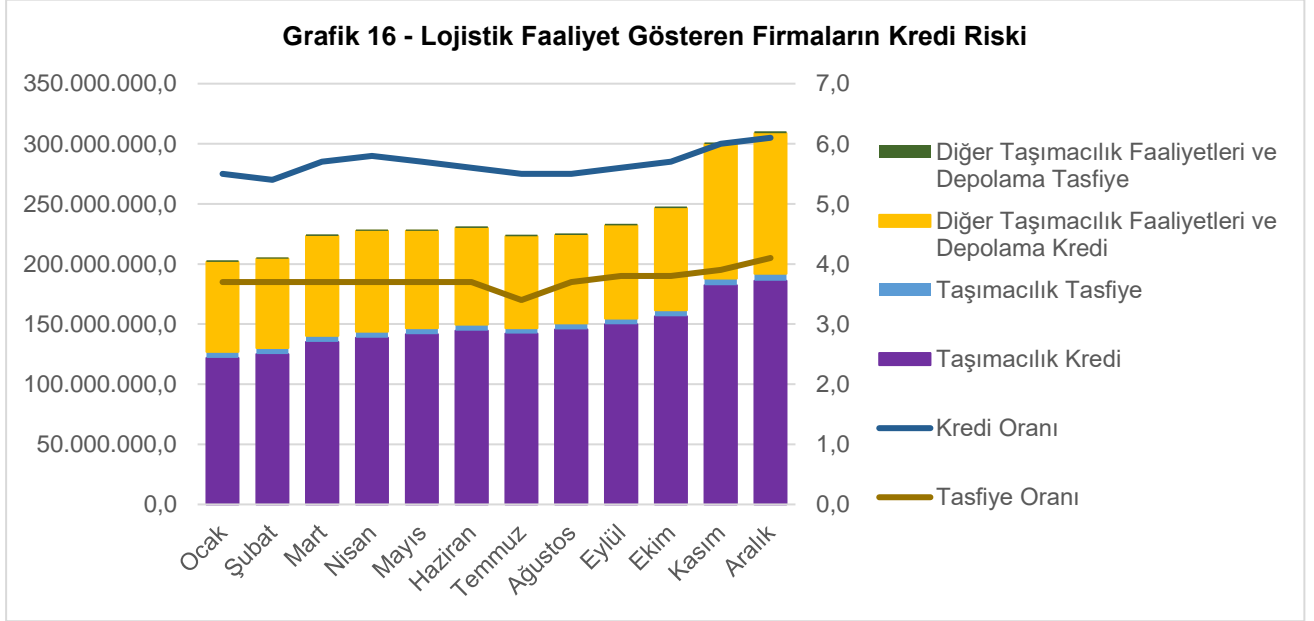
2020 yılına ait Uluslararası Hizmet Ticareti verilerine göre taşımacılık ithalatta da en büyük paya sahip olup hizmet ticareti ithalatında %35 paya sahiptir. Bu rakam 2019 yılında %40 idi. Taşımacılığı 2020 yılında %21 ile “Diğer İş Hizmetleri”, %14 ile “Telekomünikasyon, Bilgisayar ve Bilgi Hizmetleri” takip etmektedir.

**Grafik 15 - 2020 Yılı Hizmet İthalatının Hizmet Türlerine Göre Dağılımı**



2021 Mart ayı itibarıyla lojistik sektörünün toplam nakdi kredi borcu ise 218 milyar TL seviyesinde gerçekleşti, söz konusu borç bir önceki yılın aynı döneminde 156 milyar TL idi. 12 aylık dönemde kredi borç miktarı %40,1 oranında arttı.<sup>18</sup>

Sektörün kullandığı kredi Ocak ayında 196,793,813,000 TL'ydi; 2021 yılı sonunda kredi miktarı %35 oranında artış gösterdi.



Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği Risk Merkezi (Bin TL)



<sup>18</sup> KPMG, KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış, 2021.

## Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri

Taşımacılık ve lojistik sektörü, en önemli döviz kazandırıcı hizmet ihracatı sektörlerinden biridir. Ülkeler arası ticaretin gelişmesiyle etkin lojistik faaliyetlerinin rolü tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de önemli ölçüde arttı. Aynı zamanda güçlü bir lojistik performansı, ticaretin genişlemesi, ihracatın çeşitlenmesi, doğrudan yabancı yatırımları çekme ve ekonomik büyümeye katkı sunmaktadır. Dolayısıyla küresel lojistik performansının izlenmesi de ülkelerin rakiplerine göre konumunu değerlendirmeleri için önemli bir araç haline geldi.<sup>19</sup>

Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde tüm taşıma modlarından faydalanılabilmektedir. Değer bazında son 10 yıla ait verilerin incelenmesi taşıma türleri arasında yıllar içerisinde izlenebilecek değişim eğilimlerini ortaya koymaktadır.

Tablo 6 - İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesele Payları (Değer Bazında)								
Yıl	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
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	21,14	31,61	19,82	7,58	57,96	60,04	1,08	0,77
2021	20,79	30,85	11,08	8,40	66,91	60,01	1,23	0,74

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

<sup>19</sup> Manavgat, Gökçe & Demirci, Ayhan (2021), *Lojistik Performans Endeksi Tutarlılığının Sıralı Lojistik Regresyon Modeliyle İncelenmesi*.

Taşınan malların değeri bazında son 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. 2011-2021 yılları arasında ithalatta denizyolu taşımacılığı en yüksek payını 2014 yılında %69,11 ile göstermişken bu pay 2021 yılında %66,91 olarak gerçekleşti. İhracat taşımalarında 2011 yılından 2021 yılına kadar denizyolu payı en yüksek 2018 yılında %63,31 ile gerçekleşti, bu pay 2021 yılında %60,01 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 2020 yılında %21,14'e yükseldi, 2021 yılında ise %20,79'a indi. Karayolu taşımacılığının incelenen dönem içerisinde ihracattaki payının en yüksek olduğu yıl ise %37,60 ile 2011 yılıdır; 2010 yılından 2018 yılına kadar olan dönemde karayolunun ihracattaki payı azalmakta olup 2018 yılında %28'e kadar geriledi. 2019 yılında %30,36'ya, 2020 yılında %31,61'e yükselirken 2021 yılında karayolunun ihracattaki payı bir miktar düşüş göstererek %30,85 oldu.



Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada havayolu taşımacılığı gelmektedir. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığında denizyolu ve karayolu taşıma türlerinde olduğu gibi bir eğilim tespiti yapmak mümkün değildir. İthalatta havayolu taşımacılığı 2011 ve 2019 yılları arasında yaklaşık %10-16 arasında pay alırken 2020 yılında %19,82 yükseldi, 2021 yılında ise %11,08'e düştü. 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 gösterse de 2021 yılında bir miktar artarak %8,40 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 %1,57 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 performans göstererek ithalattaki payı %0,56, ihracattaki payı ise sadece %0,44 oldu. Koronavirüs pandemisi sebebiyle önemi anlaşılan ve dış ticarete tercih edilmesi ile gündeme gelen demiryolu taşımacılığının 2021 yılında ithalattaki payı %1,23, ihracattaki payı ise %0,74 olarak gerçekleşti.



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

**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
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	4,33	16,79	0,05	0,39	95,08	82,19	0,54	0,64
2021	5,36	17,78	0,05	0,49	93,94	80,96	0,64	0,77

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 ederken 2021 yılında ithalatta bir miktar düşüş göstererek %93,94 oldu. 2015 yılında ihracatta ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının payı %73,69 iken 2021 yılında bu oran %80,96'ya kadar yükseldi.

Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı 2016 sonrası yaklaşık %4 seviyelerindedir, 2021 yılında ise pay %5,36 oldu. Yine aynı yıl sonrası karayolu taşımacılığının Türkiye'nin ihracatındaki payı azalma eğiliminde iken 2021 yılında pay %17,78 oldu.



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; 2011 yılında ithalatta ağırlık bazında demiryolunun payı %0,70 iken 2017 yılında bu oran %0,37 oldu. 2018 yılından itibaren ithalatta demiryolunun payı artmakta olup 2021 yılında payı %0,64'tür. Demiryolunun ihracat taşımalarında ağırlık bazındaki payı 2011 yılında %0,97 seviyelerinde iken sonraki yıllarda bu oran yakalanamadı, 2021 yılında oranı %0,77 oldu. Koronavirüs pandemisi kapsamında demiryolu taşımalarının yoğunlukla kullanılması ile önceki yıllara kıyasla 2021'de hem ithalatta hem de ihracatta demiryolu taşımalarının payını artırması ile sonuçlandı.

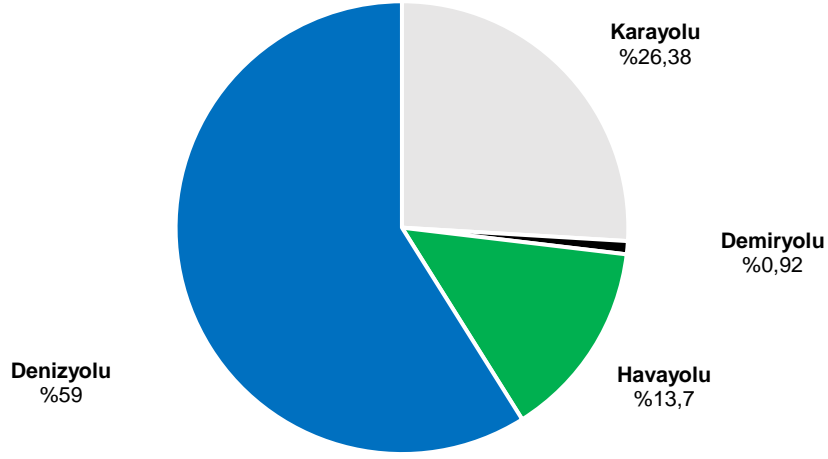


Havayolu taşımacılığı kısıtlı kapasite sebebiyle Türkiye'nin dış ticaretinde ağırlık bazında en az paya sahip taşımacılık türüdür. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığının ithalat taşımalarındaki payında doğrusal olmasa da azalma eğilimi mevcuttur; 2011 yılında ağırlık bazında havayolu taşımacılığının payı %0,08 iken 2021 yılında payı %0,05'tir. İhracatta ise son 10 yıllık dönemde yaklaşık %1 oranında pay sahibi iken 2021 yılında payı %0,49'a geriledi.

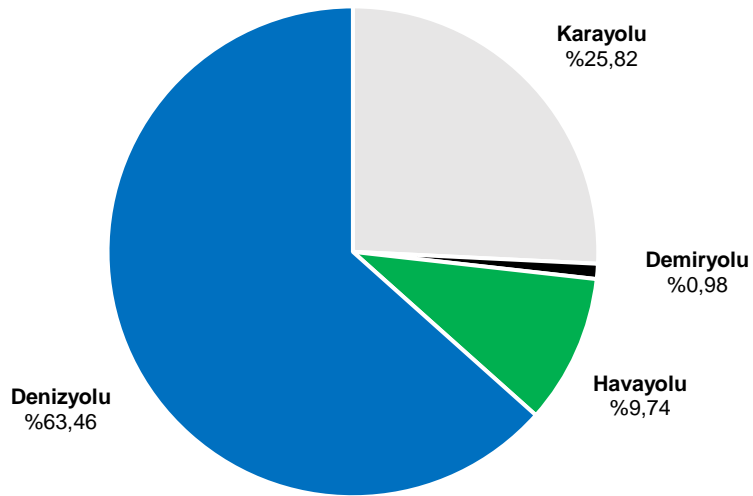


Türkiye'nin değer bazında dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarının 2020 yılı ve 2021 yılı oranları karşılaştırıldığında büyük değişimlerin olmadığı gözlemlenmektedir. 2020 yılında denizyolu taşımacılığı %59 oranında kullanılırken 2021 yılında bu oran %63,46'ya yükseldi. Buna karşın havayolu taşımacılığının payı 2020 yılında %13,7 iken 2021 yılında bu oran %9,74'e düştü. Karşılaştırılan dönemlerde karayolu yaklaşık %26 pay almaya devam ederken demiryolunun payı 2020'de %0,92 iken 2021 yılında payı %0,98 oldu.

**Grafik 17 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2020 Yıl Sonu**



**Grafik 18 - Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021 Yıl Sonu**

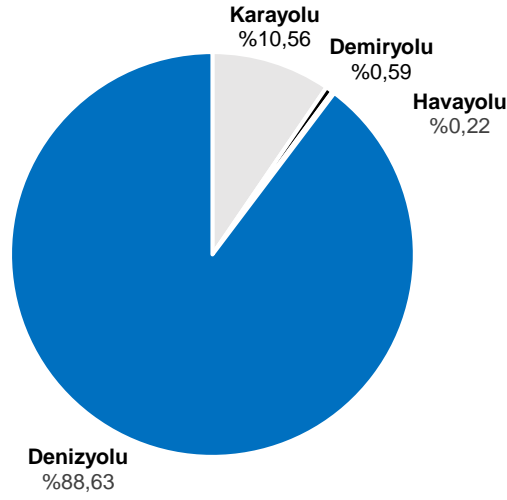


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

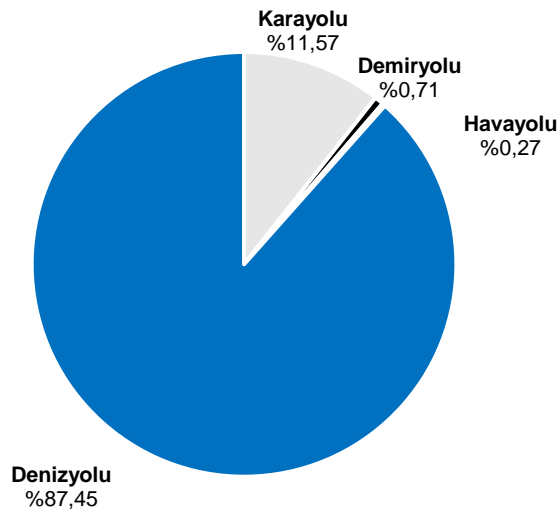


Değer bazında karşılaştırmada olduğu gibi ağırlık bazında 2020 yılı ve 2021 yılı dış ticaret taşımalarının taşıma türlerine göre dağılımlarında büyük oranda değişiklik gözlemlenmemektedir. Denizyolu taşımacılığı 2020 yılında %88,63 oranında pay sahibiyken 2021 yılında %87,45 oranında pay sahibidir. Demiryolu taşımacılığı ağırlık bazında her iki dönemde de %1'in altındadır; 2020 yılında %0,59 olan payı 2021 yılında %0,71'e yükseldi. 2020 yılında karayolu taşımacılığının payı %10,56 iken 2021 yılında bir miktar artış gerçekleşti ve payı %11,57 oldu. Ağırlık bazında 2020 yılında %0,22 olan havayolu taşımacılığının payında da artış gerçekleşti ve 2021 yılında payı %0,27 oldu.

**Grafik 19 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2020 Yıl Sonu**



**Grafik 20 - Ağırlık Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı - 2021 Yıl Sonu**



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'den ihracatı ve Türkiye'ye ithalatı yapılan bir kilogram ağırlığındaki yükün son 5 yıldaki ortalama değerini aşağıdaki tablo göstermektedir.

<b>Tablo 8 - 1 Kilogram Yükün Ortalama Değeri (\$)</b>								
<b>Yıllar</b>	<b>Karayolu</b>		<b>Havayolu</b>		<b>Denizyolu</b>		<b>Demiryolu</b>	
	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>
<b>2017</b>	4,36	1,79	259,32	18,15	0,66	1,03	1,45	1,02
<b>2018</b>	4,27	1,80	253,14	13,10	0,68	1,07	1,45	1,20
<b>2019</b>	4,00	2,06	245,54	11,35	0,55	0,89	1,38	1,42
<b>2020</b>	4,41	2,02	389,18	20,96	0,55	0,78	1,82	1,29
<b>2021</b>	4,01	2,16	227,06	21,36	0,74	0,92	1,99	1,19

Kaynak: TÜİK

2017 yılında havayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 259,32 ABD Doları iken 2021 yılı sonunda bu rakam 227,06 ABD Doları olarak gerçekleşti. Havayolu ihracat taşımalarında ise 2017 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 18,15 ABD Doları iken bu rakam 2021 yılında 21,36 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2017 yılında karayolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 4,36 ABD Doları iken 2021 yılı sonunda bu rakam 4,01 ABD Doları olarak gerçekleşti. Karayolu ihracat taşımalarında ise 2017 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,79 ABD Doları iken bu rakam 2021 yılında 2,16 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2017 yılında demiryolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 1,45 ABD Doları iken 2021 yılı sonunda bu rakam 1,99 ABD Doları olarak gerçekleşti. Demiryolu ihracat taşımalarında ise 2017 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,02 ABD Doları iken bu rakam 2021 yılında 1,19 ABD Doları olarak gerçekleşti.

2017 yılında denizyolu ile ithalatı yapılan 1 kilogram ağırlığındaki yükün değeri 0,66 ABD Doları iken 2021 yılı sonunda bu rakam 0,74 ABD Doları olarak gerçekleşti. Denizyolu ihracat taşımalarında ise 2017 yılında 1 kilogram ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,03 ABD Doları iken bu rakam 2021 yılında 0,92 ABD Doları olarak gerçekleşti.

Türkiye'nin yıllara göre dış ticareti incelendiğinde son 10 yıllık dönemde en yüksek dış ticaret hacmi 2021 yılında gerçekleşti.

**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	161.480.915	5,5	260.822.803	6,4	-99.341.888	422.303.708	61,9
2014	166.504.862	3,1	251.142.429	-3,7	-84.637.567	317.647.291	66,3
2015	150.982.114	-9,3	216.619.211	-14,9	-62.637.098	364.601.325	70,7
2016	149.246.999	-1,1	202.189.242	-5,4	-52.942.243	351.436.241	73,8
2017	164.494.619	10,2	238.715.128	18,1	-74.220.509	403.209.747	68,9
2018	177.168.756	7,7	231.152.483	-3,2	-53.983.726	408.321.239	76,6
2019	180.832.722	2,1	210.345.203	-9,0	-29.512.481	391.177.924	86,0
2020	169.637.755	-6,2	219.516.807	-4,4	-49.879.052	289.154.562	77,3
2021	225.264.314	32,8	271.422.758	23,6	-46.158.443	496.687.072	83,0

Kaynak: TÜİK. 2011-2019 yılları verileri Özel Ticaret Sistemi, 2020-2021 yılları verileri Genel Ticaret Sistemi verileridir.<sup>20</sup>

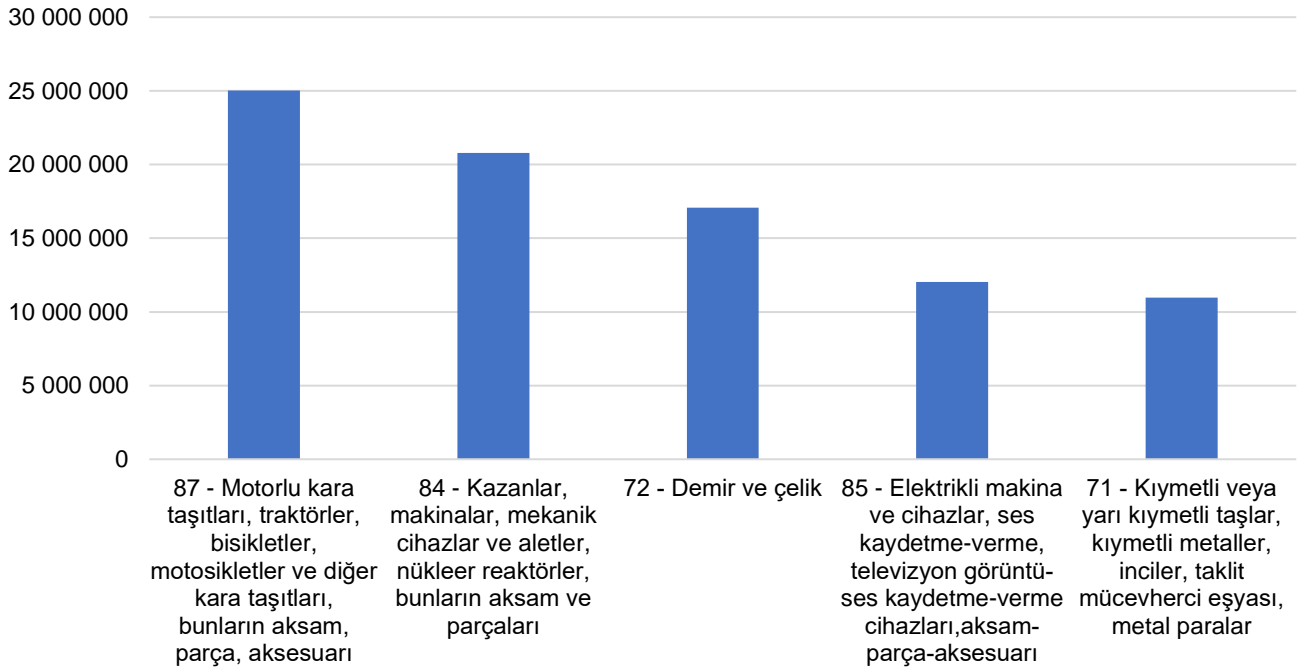
(Bin ABD Doları)



<sup>20</sup> 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.

Türkiye'nin 2021 yılı sonunda bir önceki yıla göre %32,8 artarak 225.264.314 ABD Doları olarak gerçekleşen ihracatında ilk 5 sırayı "87 - Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı", "84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları", "72 - Demir ve çelik", "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" ve "71 - Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar" fasılları kapsamında ihracatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.

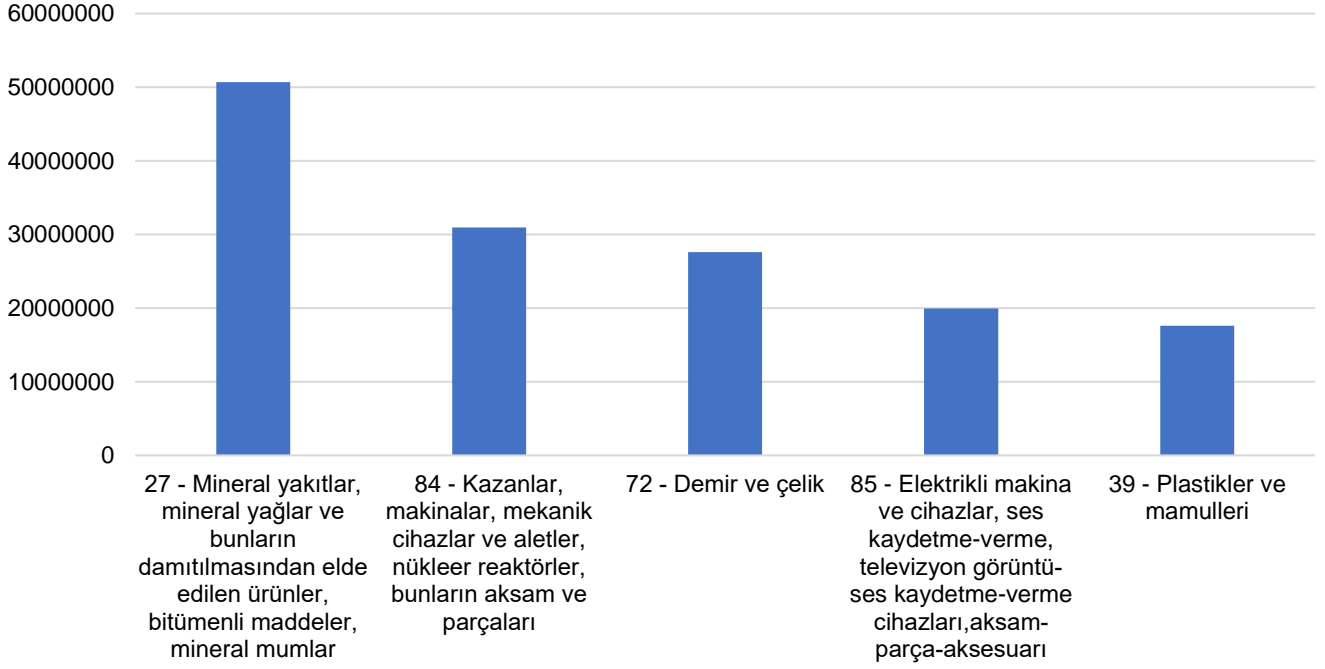
**Grafik 21 - Türkiye'nin 2021 Yılı İhracatında İlk 5 Fasıll**



Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin 2021 yılında önceki yıla göre %23,6 artarak 271.422.758 ABD Doları olarak gerçekleşen ithalatında ilk 5 sırayı "27 - Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar", "84 - Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları", "72 - Demir ve çelik", "85 - Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" ve "39 - Plastikler ve mamulleri" fasılları kapsamında ithalatı yapılan ürünler oluşturmaktadır.

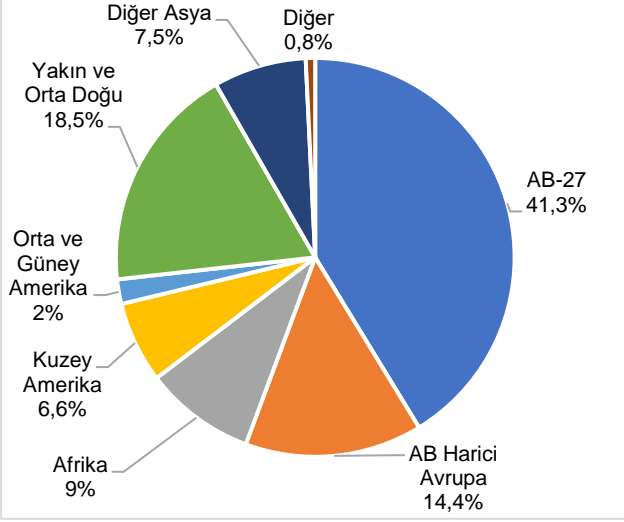
**Grafik 22 - Türkiye'nin 2021 Yılı İthalatında İlk 5 Fasıllar**



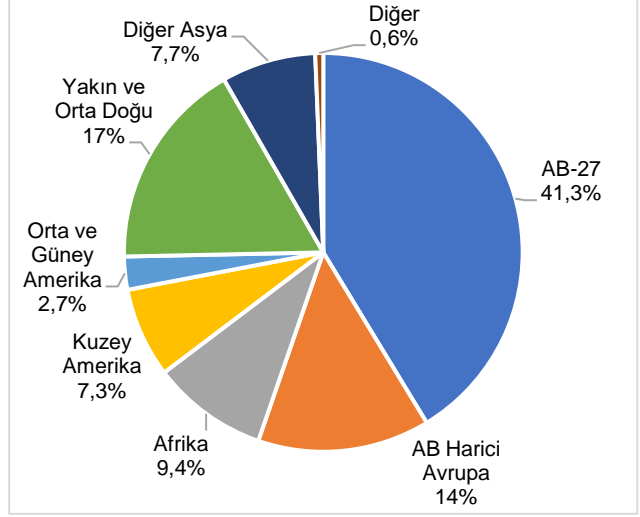
Kaynak: TÜİK.

Türkiye'nin ihracatının ülke grupları bazında dağılımı incelendiğinde, hem 2020 hem de 2021 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin %41,3 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

**Grafik 23 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yıl Sonu İhracatı**



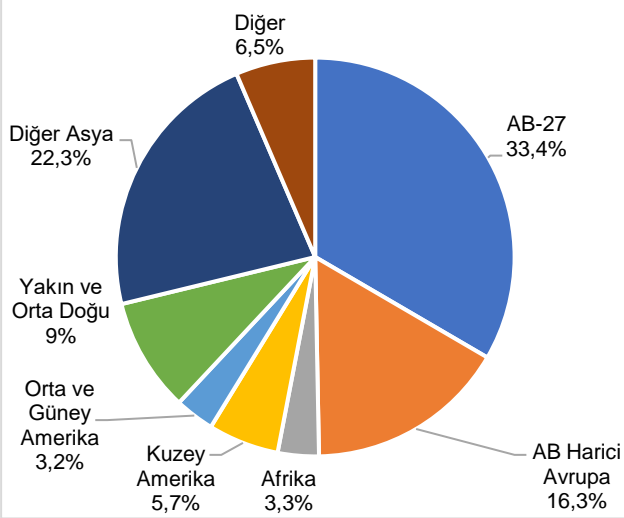
**Grafik 24 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İhracatı**



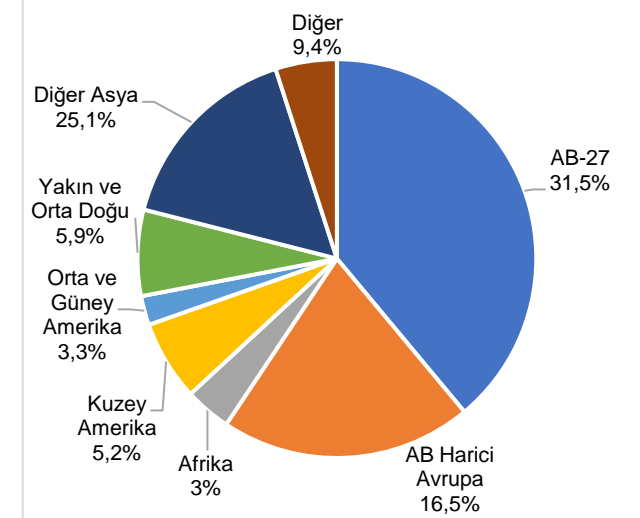
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İthalatta ise AB-27 ülkelerinin payı 2020 yılı sonunda %33,4 oranında ve 2021 yılı sonunda ise bu oran %31,5 oranında gerçekleşti. AB harici Avrupa ülkelerinden 2020 yılında yapılan ithalat tüm ithalatın %16,3'ünü teşkil ederken bu oran 2021 yılı sonunda 16,5 oldu.

**Grafik 25 - Ülke Gruplarına Göre 2020 Yıl Sonu İthalatı**



**Grafik 26 - Ülke Gruplarına Göre 2021 Yıl Sonu İthalatı**



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2021 yılında Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı yaklaşık %66, ithalat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ithalattaki payı ise yaklaşık %67'dir. Almanya ve ABD hem ihracatta hem de ithalatta ilk 5 ülke arasında yer almaktadır. İthalatta birinci ülke konumundaki Çin'in payı %11,88 iken ihracattaki payı ise %1,63'tür.

<b>Tablo 10 - Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 20 Ülke</b>				
<b>İhracat</b>			<b>İthalat</b>	
<b>Sıralama</b>	<b>Ülke</b>	<b>Yüzdesele Payı</b>	<b>Ülke</b>	<b>Yüzdesele Payı</b>
1	Almanya	8,57	Çin	11,88
2	ABD	6,54	Rusya Federasyonu	10,67
3	Birleşik Krallık	6,08	Almanya	8,00
4	İtalya	5,09	ABD	4,84
5	İrak	4,94	İtalya	4,26
6	İspanya	4,27	Hindistan	2,92
7	Fransa	4,05	Fransa	2,92
8	Hollanda	3,00	Güney Kore	2,80
9	İsrail	2,82	İspanya	2,33
10	Rusya Federasyonu	2,56	Belçika	2,07
11	BAE	2,44	Birleşik Krallık	2,05
12	Romanya	2,30	Ukrayna	1,67
13	Belçika	2,18	Hollanda	1,66
14	Polonya	2,08	Japonya	1,62
15	Mısır	2,00	Brezilya	1,41
16	Bulgaristan	1,76	Polonya	1,34
17	Çin	1,63	Suudi Arabistan	1,27
18	Yunanistan	1,38	Romanya	1,27
19	Fas	1,32	Malezya	1,14
20	Ukrayna	1,29	İsviçre	1,13
<b>Diğer ülkelerin ihracattaki payı</b>		<b>33,69</b>	<b>Diğer ülkelerin ithalattaki payı</b>	<b>32,75</b>

Kaynak: TÜİK.

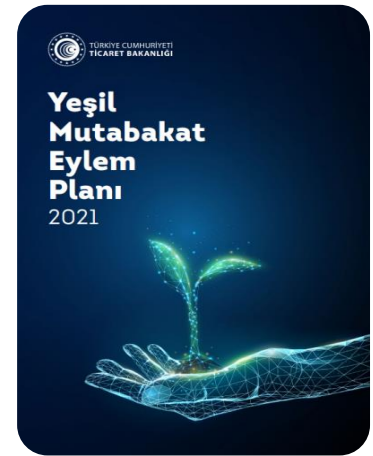
## T.C. Ticaret Bakanlığı Yeşil Mutabakat Eylem Planı

Avrupa Birliği'nin iklim değişikliğiyle mücadele ve ekonomik büyüme perspektifiyle, 2050 yılına yönelik yeni stratejik vizyonunu ortaya koyan ve hemen hemen tüm sektörleri ilgilendiren düzenlemeler içeren "Avrupa Yeşil Mutabakatı" (European Green Deal), 11 Aralık 2019 tarihinde, Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula Von Der Leyen tarafından açıklanmıştır.

AB'nin, Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında açıkladığı Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Stratejisi'nde kombine taşımacılığın geliştirilmesi, sürdürülebilir, yeşil lojistik operasyonlarının payının artırılması, yük taşımacılığında demiryolu ve iç su yolu taşımacılığının daha çok tercih edilmesi, karayolu, havayolu ve deniz yolu taşımacılığında sıfır emisyonlu araçların piyasaya sunulması, elektrikli araç altyapısının geliştirilmesi, tüm ulaşım modlarında alternatif yakıtların kullanımının artırılması, ulaşımın çevre üzerindeki etkileri dikkate alınarak fiyatlandırılması ile bağlantılı ve akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi gibi hedefler yer almaktadır.

Ülkemizde AB'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı'na uyum sağlamak amacı ile "Yeşil Mutabakat Eylem Planı" 16 Temmuz 2021 tarihli Resmi Gazete'de 2021/15 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile yayımlandı.<sup>21</sup> Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı ile yapılacak değişikliklere uyum sağlayabilmesi amacı ile hazırlanan söz konusu Eylem Planında,

- Sınırdaki karbon düzenlemeleri,
- Yeşil ve dögüsel bir ekonomi,
- Yeşil finansman,
- Temiz, ekonomik ve güvenli enerji arzı,
- Sürdürülebilir tarım,
- Sürdürülebilir akıllı ulaşım,
- İklim değişikliği ile mücadele,
- Diplomasi
- Avrupa Yeşil Mutabakatı bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetleri



başlıkları altında belirlenen hedeflere ulaşılması hedefi ile uygulanacak eylemlere yer verildi. Bu kapsamda Eylem Planı 9 ana başlık altında toplam 32 hedef ve 81 eylemi içermektedir.<sup>22</sup> Eylem Planı ile önümüzdeki dönemde lojistik sektörünün de söz konusu hedefler kapsamında yeni regülasyonlara gitmesi gerekmektedir.

<sup>21</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*.

<sup>22</sup> T.C. Ticaret Bakanlığı, *Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021*.



## E-Ticaret Hacminde Artışın Hız Kesmeden Devam Etmesi

Perakende sektörü kendisini salgın sonrası yeni dünyaya uyarlamak zorunda kaldı ve e-ticaret hacminde hem dünyada hem de Türkiye’de tahmin edilmeyen hacimlere ulaşıldı.

UTİKAD tarafından yayınlanan “B2C E-Ticaretin Kolaylaştırılmasına ve Hacminin Artmasına Yönelik İyileştirici Öneriler” raporuna göre 2020’de iki milyardan fazla insan çevrimiçi mal veya hizmet satın aldı, yıl boyunca e-perakende satışları 4,2 trilyon ABD Dolarını aştı. Tüm dünyada e-ticaret pazarındaki gelirin 2021 yılında 3.284.927 milyon ABD Dolarına ulaşması öngörüldü, ülkemizde e-ticarete en çok tercih edilen ürün sektörlerinde beyaz eşya, giyim, elektronik, mobilya, dekorasyon, çiçekçilik yer alırken pandemi etkisiyle birlikte gıda-market sektöründe %200’ün üzerinde bir artış yaşandı. Türkiye’nin e-ticaret pazarındaki gelirin 2021 yılında 16.281 milyon ABD Dolarına ulaşacağı öngörülmüştü.



# Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı



## Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı

### Giriş

Demiryolu taşımacılığı diğer taşıma modlarına göre daha çevreci, ekonomik ve güvenli bir taşıma türü olması ile öne çıkmaktadır. Bu zelliklerine rağmen demiryolu ile uluslararası yük taşımacılığı ülkemizde en az tercih edilen taşıma türlerindedir. Yaygın bir demiryolu ağının bulunmaması, demiryolunda kapıdan kapıya hizmet sunma imkanının olmaması, limanlar ile demiryolu bağlantılarının yaygın olmaması gibi sebeplerden dolayı demiryolu ile yük taşımacılığı hem yurt içi hem de uluslararası taşıma operasyonlarında kısıtlı oranda kullanılabilmektedir.

Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki ilk demiryolunun yapımına 1851 yılında Mısır'da başlamış ve İskenderiye-Kahire arasında yapılan bu demiryolundan sonra Anadolu'daki ilk demiryolu inşaatı 1856 yılında İzmir-Aydın Demiryolu ve İzmir Kasaba Demiryolu hatları ile devam etmiştir. Ardından ernavoda-Köstence ve Rusçuk-Varna hatları ile Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarındaki ilk demiryolu faaliyetleri hayata geçirilmiştir.

Aradan geçen yirmi sene zarfında ülkede işlemekte olan demiryollarının uzunluğu 778 kilometreye ulaşmış, 19. yüzyılın sonundan itibaren Osmanlı topraklarında Hicaz Demiryolu, Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa hatları dışındaki tüm demiryollarının inşa ve işletme faaliyetleri imtiyaz sahibi yabancı iştirakler tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>23</sup>

Cumhuriyetle birlikte tüm demiryolları millileştirilmiş, 24 Mayıs 1924'te çıkarılan bir kanunla Nafia Vekaleti'ne bağlı (Bayındırlık Bakanlığı) Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurularak demiryollarının yapım ve işletilmesi bu kuruma verilmiş, 1939 yılında demiryolları ve liman işletmesi bir çatı altında toplanmış, 1953 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) olarak son şeklini almıştır.<sup>24</sup>

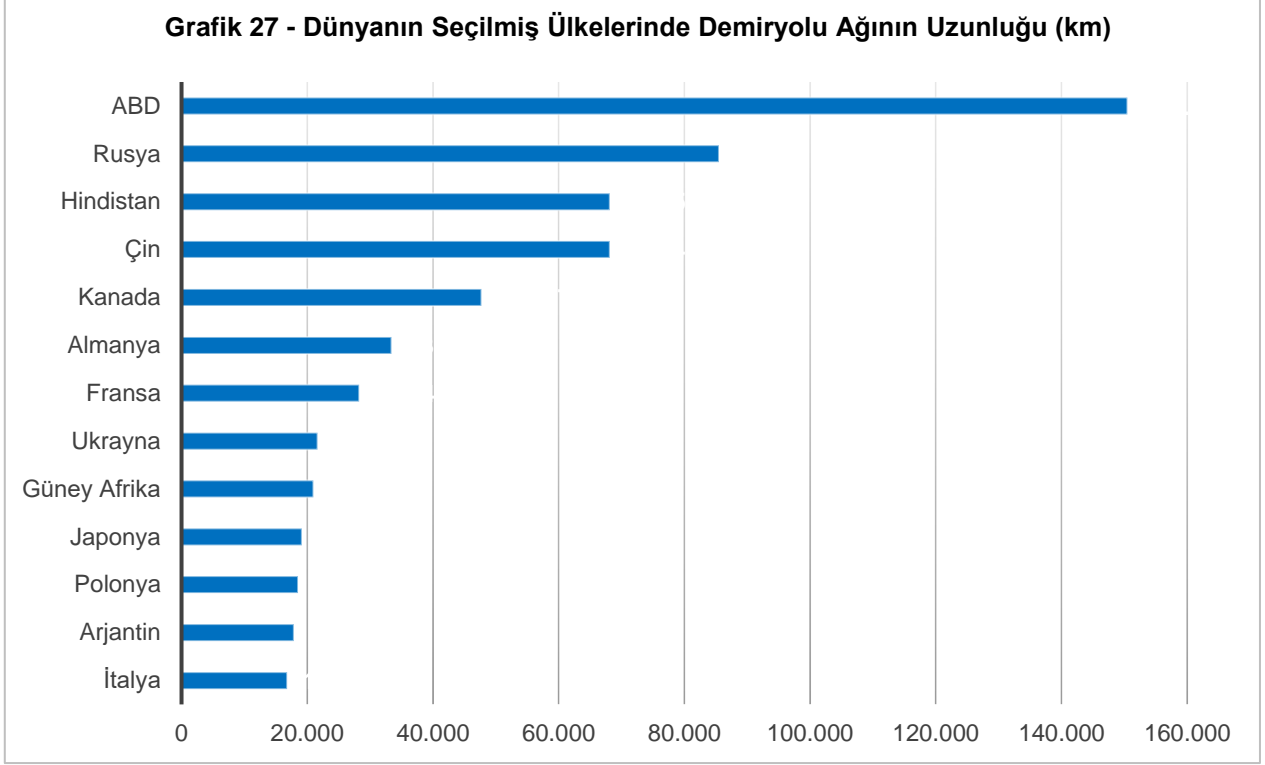
Üretim merkezlerinin liman bağlantıları Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu ile sağlanmış; Ergani'den bakır, Ereğli'den kömür, Adana'dan pamuk demiryolu hatlarıyla limanlara ulaştırılmıştır. Karayollarının yükselişi, her geçen gün artan sanayi üretiminin taşıma ihtiyacının karşılanması için demiryollarına bakım ve teknolojik yatırım yapılmaması demiryolu çabalarının boşa çıkmasına sebep olmuştur.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> TCDD Web Sitesi, *Kurumsal*.

<sup>24</sup> Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 302.

<sup>25</sup> *Ibid.*, S. 304.

2019 yılındaki verilere göre dünyada demiryolu ağı en uzun olduğu ülkeler arasında ABD ilk sırada gelmektedir. Rusya, Hindistan ve Çin dünyada demiryolu ağı uzunluğu ile dikkat çeken diğer ülkelerdendir. ABD 150.462 km, Rusya 85.494 km, Hindistan 68.155 km ve Çin 68.141 km demiryolu ağı uzunluğuna sahiptir.



Kaynak: Statista, *Railroad Network of Selected Countries 2019*.

Türkiye'de şebeke genelinde 8438 km ana hat, 756 km ikinci, üçüncü ve dördüncü hatlar olmak üzere toplam 9.194 km konvansiyonel ana hat bulunmaktadır. Bu uzunluğa 1.963 km istasyon yolu ve 433 km iltisak hattı olmak üzere toplam 2.396 km tali hatların da eklenmesiyle toplam konvansiyonel hat uzunluğu 11.590 km'ye ulaşmaktadır.



Yüksek Hızlı Tren hattının uzunluğu 1.213 km'dir. Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Tren hatları ile birlikte toplam demiryolu uzunluğu 12.803 km'dir.<sup>26</sup>

## Harita 2 - Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunlukları



Görsel: TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2020, S. 64.

Tablo 11 - Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak+İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
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	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021 (Eylül)	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021, S. 72.

<sup>26</sup> TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2020, S. 63.

Mevcut sistemin modernizasyonu kapsamında sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarına da önem verilmiş ve tüm hatların elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi çalışmalarına hız verilmiştir. 2003 yılında 2.505 km olan sinyalli hat uzunluğu 6.828 km'ye; 2.082 km olan elektrikli hat uzunluğu 5.828 km'ye yükseltilmiştir.<sup>27</sup>

Türkiye demiryolu sınır geçiş bağlantıları Kapıkule, Uzunköprü, Canbaz, Kapıköy sınır bağlantılarından yapılabilmektedir. İslahiye, Nusaybin ve Çobanbey sınır bağlantıları ise ikinci bir bildirim kadar kapalı durumdadır.<sup>28</sup>

Haydarpaşa, Derince, İzmir, Bandırma, Mersin, Samsun, İskenderun, Tekirdağ, Zonguldak, Yılport, Evyap, DP World ve Nemport Limanlarında olmak üzere 13 adet limana demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

**Harita 3 - Demiryolu Bağlantılı Limanlar**



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

<sup>27</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 173.

<sup>28</sup> TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, *Yurtdışı Yük Taşımacılığı*.

Tablo 12 - Çeken Araçların Faal Durumu		
Çeken Araç Grubu	2020	
	Mevcut	Faal Yüzdesi
Dizel Anahat Lokomotifi	431	%82
Elektrikli Anahat Lokomotifi	125	%86
Manevra Lokomotifi	103	%70
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	99	%85
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	86	%88
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	26	%92

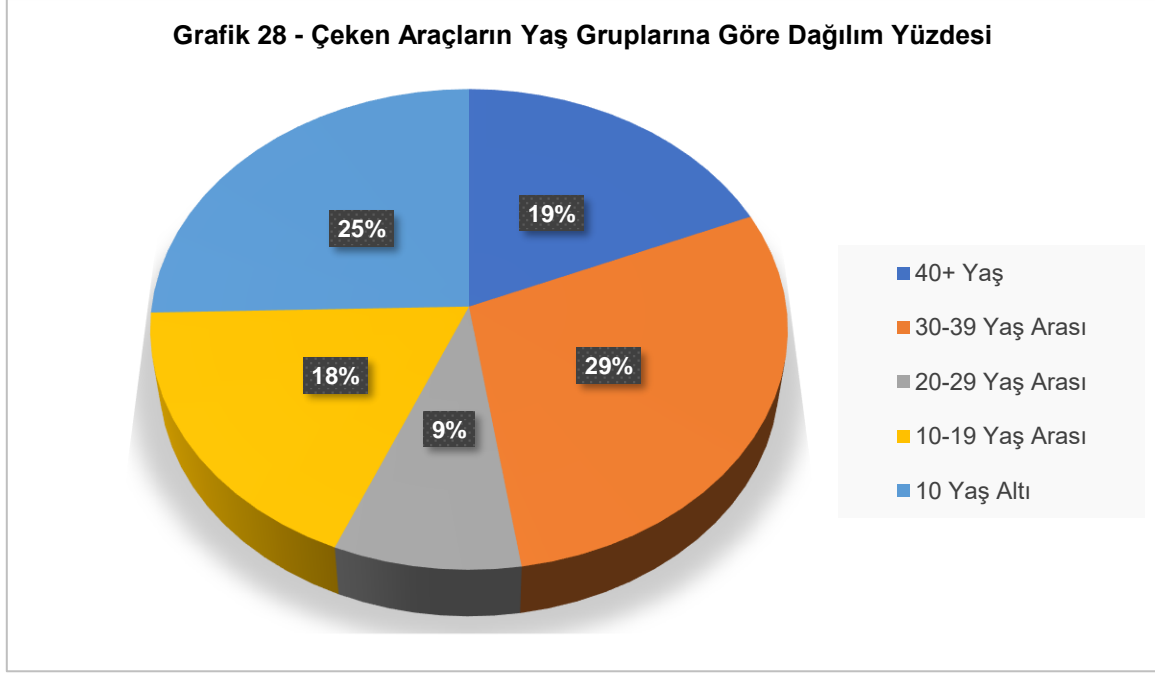
Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2020 Yılı Faaliyet Raporu, S. 39.

2020 yılında çeken araç gruplarında dizel anahat lokomotifinin faal yüzdesi 82, elektrikli anahat lokomotifinin %86, manevra lokomotifinin %70 olurken konvansiyonel dizel dizinin faal yüzdesi 85, konvansiyonel elektrikli dizinin %88 ve yüksek hızlı trenin %92 olmuştur.

Tablo 13 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı						
Çeken Araç Grubu	Toplam (Adet)	Yaş Grupları				
		0-9	10-19	20-29	30-39	40+
Dizel Anahat Lokomotifi	431	20	88	0	164	159
Elektrikli Anahat Lokomotifi	125	80	0	14	31	0
Manevra Lokomotifi	103	2	16	28	57	0
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	99	52	12	34	0	1
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	86	54	30	0	0	2
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	26	13	13	0	0	0

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2020 Yılı Faaliyet Raporu, S. 39.

**Grafik 28 - Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılım Yüzdesi**



Çeken araçların yaşlara göre yüzdelik dağılımına bakıldığında %29 ile 30-39 yaş arası, %25'lik oran ile 10 yaş altı araçlar, %19'luk oran ile 40 yaş ve üstü araçlar, %18 ile 10-19 yaş arası, %9 ile 20-29 yaş arası araçlar bulunmaktadır.<sup>29</sup>

2020 yıl sonu itibarıyla TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin 16.951 adet mevcut ticari yük vagonu bulunmaktadır. Yük vagonlarının yaşlara dağılımına göre %10,6'sı 40 yaşın üzerinde, %17,9'u 30-39 yaş arasında, %14,9'u 20-29 yaş arasında, %26,3'ü 10-19 yaş arasında ve %30,2'si 10 yaşın altındadır.

**Tablo 14 - Çekilen Araçların Faal Durumu**

Çekilen Araç Grubu	2020	
	Mevcut	Faal Yüzdesi
Yük Vagonu (Ticari)	16.951	%72
Kapalı Vagon	2.880	%60
Açık Vagon	6.178	%71
Platform Vagonu	7.083	%77
Sarnıçlı Vagon	810	%80

Kaynak: TCDD Taşımacılık A.Ş., 2020 Yılı Faaliyet Raporu, S. 40.

<sup>29</sup> TCDD Taşımacılık A.Ş., 2020 Yılı Faaliyet Raporu, S. 39.



## Mevzuat

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, 17 Ocak 2020 tarihli ve 31011 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile demiryolu taşımacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerden sorumlu oldu.

1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında 6461 sayılı Kanun yayınlandı. Yayınlanan Kanun ile demiryoluyla yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını, demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlamak amaçlandı.

Söz konusu kanun kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esasları düzenlemek üzere çıkarılan Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği 19 Ağustos 2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmi Gazete’de yayınlandı. Yönetmelik ile demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren paydaşların hizmet esasları, mali yeterlilik, mesleki yeterlilik gibi şartlar ile hak, yetki, yükümlülük ve sorumlulukları düzenlendi.



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

Türkiye, 1980 yılında imzalanan Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'ye (COTIF) taraf olan ülkeler arasındadır. Söz konusu sözleşme 27 Mart 1985 tarihli ve 18707 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunduğu dair Kanun ile Türkiye'de geçerlilik kazandı.



COTIF C ana eki olan Tehlikeli Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmeliğe (RID) paralel olarak hazırlanan Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik 16 Temmuz 2015 tarihli ve 29418 sayılı Resmi Gazete'de yayınlandı. Yönetmeliğin amacı, tehlikeli maddelerin, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve emniyetli bir

şekilde demiryolu ile taşınmasını sağlamak ve bu faaliyetlerde yer alan tarafların hak, sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin usul ve esasları belirlemek olarak belirtildi.



## Türkiye'nin Demiryolu Bağlantıları

Demiryolu taşımacılığı koronavirüs pandemisinin diğer taşıma modlarına özellikle karayolu taşımacılığına olumsuz etkileri dolayısıyla yükselişe geçti. Karayolu taşımacılığına alternatif olarak kurtarıcı rolünü üstlendi. 2020 yılı sonunda demiryolunda taşınan yük miktarı bir önceki yıla göre %35 oranında arttı.<sup>30</sup>

Demiryolu ihracat taşımaları özellikle Çin, İran, Gürcistan ve Azerbaycan'da ön plana çıktı, yük ve cevher taşımacılığının yoğun olduğu hatlardan başlanarak tüm hatların dingil basıncının 22,5 tona yükseltilmesi çalışmalarına devam edilerek 2020 yılı itibarıyla hatların %92'si demiryolu üstyapısı olarak 22,5 tona uygun hale getirildi.<sup>31</sup>

Yük taşımada her yıl artışlar gözlemlenmektedir. Bu artışların önemli sebeplerinden biri uluslararası taşımalarındaki yükseliştir. Türkiye-Avrupa, Türkiye-Orta Doğu, Türkiye-Orta Asya arasında çalıştırılan karşılıklı blok tren seferleri bulunmaktadır.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı üzerinden Türkiye-Rusya arasında 13 Aralık 2018 tarihinde demiryolu yük taşımacılığı başlatıldı. 9 Ekim 2019 tarihinden itibaren daha öncesinde denizyolu ile taşınan rulo sac ve kütük demir taşıması Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile Rusya-Türkiye arasında düzenli blok trenlerle yapılmaya başlandı.

29 Ocak 2021 tarihinde Moskova'ya Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerinden beyaz eşya yüklü ilk ihracat blok konteyner treni uğurlandı.<sup>32</sup>

6 Kasım 2019 tarihinde Marmaray'dan ilk yük treni geçti. Çin'den yola çıkarak Marmaray'ı kullanıp Avrupa'ya geçen ilk yük treni 42 konteyner yüklü vagonla taşıdığı elektronik ürünleri Çin'den Çekya'ya 18 günde taşımayı başardı. 8 Mayıs 2020 tarihinde ise Gaziantep'ten Çorlu'ya plastik ham madde taşıyan yük treni Marmaray'ı yurt içi taşımada kullanan ilk tren oldu. 30 Eylül 2021 tarihi itibarıyla da Marmaray'dan yurt içi ve uluslararası olarak toplamda 1.197 adet yük treni geçiş yaptı, 512.738 ton yük taşındı.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> TCDD Taşımacılık A.Ş., *2020 Yılı Faaliyet Raporu*, S. 4.

<sup>31</sup> *Ibid.*, S. 55.

<sup>32</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 249.

<sup>33</sup> *Ibid.*, S. 250.

2021 yılında Türkiye ile Azerbaycan arasında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattındaki yük taşımacılığına Karabağ güzergahı da eklendi, eklenen yeni güzergahta buğday tohumları taşınmaktadır.<sup>34</sup>

Pekin'den başlayarak Türkiye'den geçerek Avrupa'ya ulaşan Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden Çin'e giden ihracat trenleriyle uluslararası ticarete önemli rol oynamaktadır. Trenler Avrupa'dan Marmaray'ı kullanarak geçmektedir. Kuzey hat diye anılan Çin-Rusya'dan (Sibirya) Avrupa'ya yapılan yıllık 5 bin blok trenin %30'nun geçişinin Türkiye'ye kaydırılması için çalışmalar sürmektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunu kapasitesinin 2024 yılı sonunda 20 milyon ton yük taşımaya yükseltilmesi amaçlanmaktadır.<sup>35</sup>

#### Harita 4 - Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 16.

Türkiye ve Avrupa'da demiryolu taşımalarında kullanılan CIM Taşıma Belgesi ile Orta Asya Ülkeleri ve Rusya taşımalarında kullanılan SMGS Taşıma Belgesi'ni tek bir belge haline getiren CIM/SMGS ortak taşıma belgesi, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Orta Koridor demiryolu hattından yapılan demiryolu yük taşımalarında 10 Eylül 2021 tarihi itibarıyla kullanılmaya başlandı.

Türkiye'de demiryolu ile yük taşımacılığının payının demiryolundaki projelerin hayata geçirilmesiyle birlikte 2023 yılında toplam yük taşımacılığında %10 seviyesine çıkarılması hedeflenmektedir.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Ibid., S. 248.

<sup>35</sup> TCDD Taşımacılık A.Ş. Web Sitesi, *Haber*

<sup>36</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 249.

## Demiryolu Ulaştırma Koridorları ve Türkiye

Uluslararası demiryolu ulaştırma koridorları gerek Avrupa gerekse Orta Doğu ve Asya üzerinden Türkiye ile bağlantılı konumdadır. Türkiye'nin projeleri ile dahil olduğu 8 adet ulaştırma koridoru bulunmaktadır.<sup>37</sup>

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

**Harita 5 - Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Ülkemizi İçeren Orta Koridor Haritası**



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 15.

<sup>37</sup> TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 15.

## Lojistik Merkezler

Türkiye Lojistik Master Planı 5 Aralık 2019 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde bulunan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) tarafından nihai hale getirilmiş olup 25 Aralık 2019 tarihinde tanıtıldı.<sup>38</sup> Türkiye Lojistik Master Planı, lojistik merkezlerin yer seçim kriterlerinin ve işletme kurallarının belirlenmesi amacıyla hazırlandı ve bu sayede kurulacak lojistik merkezler ile kombine taşımacılığın artırılması planlandı.

Lojistik merkezler öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak yük taşıma yoğunluğunun fazla olduğu İstanbul (Halkalı), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey), Balıkesir (Gökköy), Kayseri (Boğazköprü), Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık), Mersin (Yenice), Erzurum (Palandöken), Uşak, Konya (Kayacık), İstanbul (Avrupa Yakası), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Sivas, Kars, İzmir (Kemalpaşa), Şırnak (Habur), Bitlis (Tatvan), İzmir (Çandarlı), Tekirdağ (Çerkezköy), Zonguldak (Filyos), Rize (İyidere) ve Karaman olmak üzere toplam 25 yerde inşa edilmek üzere tasarlandı.

Yapımı Tamamlanan Lojistik Merkezler	Yapım İşleri Devam Eden Lojistik Merkezler
Samsun (Gelemen)	Sivas
Uşak	İzmir (Kemalpaşa) (AYGM)
Denizli (Kaklık)	Rize (İyidere) (AYGM)
İzmit (Köseköy)	
İstanbul (Halkalı)	
Eskişehir (Hasanbey)	
Balıkesir (Gökköy)	
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	
Erzurum (Palandöken)	
Konya (Kayacık)	
Mersin (Yenice)	
Kars	

10 adet lojistik merkeze ait ihale ve proje hazırlama süreçleri devam etmektedir.

<sup>38</sup> TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 71.



Mersin (Yenice) Lojistik Merkezi

Demiryolu yük taşımalarında blok tren uygulamasına geçilerek taşımalar daha hızlı, etkin ve verimli hale geldi, blok tren seferleri hem ulusal hem uluslararası olarak yapılmaktadır. Ayrıca çeken-çekilen araç filosu yenilendi, yerli DMU tren setleri ile elektrikli ve dizel ana hat lokomotifleri üretildi ve hizmete sunuldu.<sup>39</sup>

#### Harita 6 - Lojistik Merkezler



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 206.

<sup>39</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 206.



Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi

İşletmeye açılan lojistik merkezlerde 2013-2020 yılları arasında toplam 15.601.490 net ton yük taşındı.<sup>40</sup>

**Tablo 15 - Lojistik Merkezlerden Yapılan Taşımlar (Net Ton)**

Lojistik Merkez	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013-2020 Toplam
Uşak	210.915	277.904	93.925	110.440	28.716	25.854	28.025	25.156	803.935
Denizli (Kaklık)	156.794	23.530	229.582	219.180	176.700	66.669	79.085	96.804	1.048.344
İzmit (Köseköy)	13.388	121.949	345.416	351.192	316.482	331.201	285.697	287.680	2.053.005
Eskişehir (Hasanbey)	110.528	184.648	159.061	184.629	69.040	45.341	65.788	83.257	902.292
İstanbul (Halkalı)	493.933	12.964	13.253	412.642	435.068	462.133	596.814	781.191	3.207.998
Balıkesir (Gökköy)	-	-	90.521	70.289	218.938	287.468	207.989	150.714	1.025.919
Kahramanmaraş (Türkoğlu)	-	-	0	0	17.351	48.600	102.641	276.908	445.500
Erzurum (Palandöken)	-	-	-	0	0	34.918	51.844	131.325	218.087
Samsun (Gelemen) *	1.327.485	1.288.107	814.430	0	0	0	0	0	3.430.022
Mersin (Yenice)	-	-	-	-	-	-	1.207.945	1.258.443	2.466388
Konya (Kayacık)									-
<b>Toplam</b>	<b>2.313.043</b>	<b>1.909.102</b>	<b>1.746.188</b>	<b>1.348.372</b>	<b>1.262.295</b>	<b>1.302.184</b>	<b>2.625.828</b>	<b>3.094.478</b>	<b>15.601.490</b>

\* Samsun-Kalın hattı yapım çalışması sebebiyle kapalı olduğundan taşıma yapılamamıştır.

Kaynak: TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2020, S. 80.

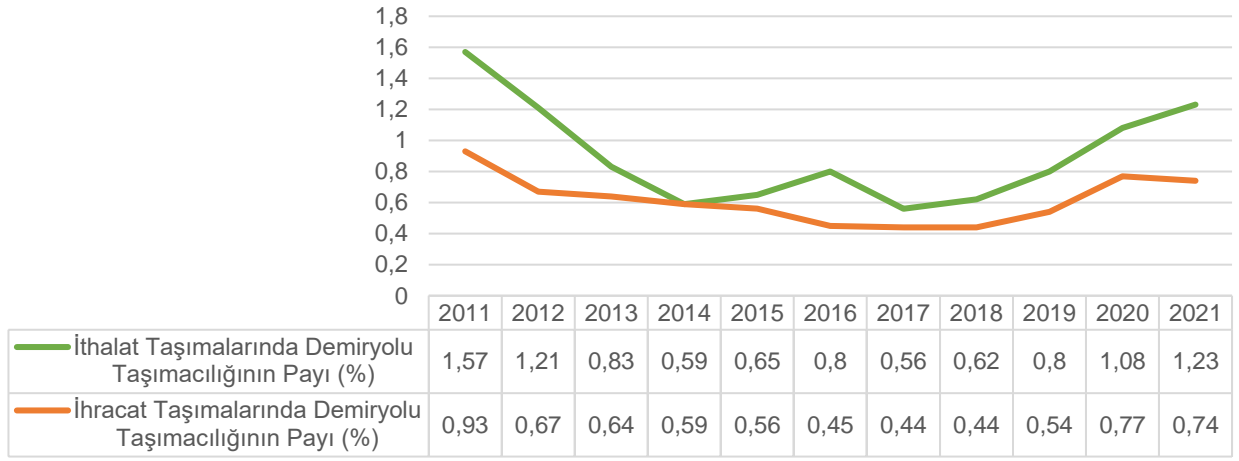
<sup>40</sup> TCDD, Demiryolu Sektör Raporu 2020, S. 80.



## Türkiye'nin Dış Ticareti ve Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımacılığı, taşıma modları arasında Türkiye'nin değer bazındaki payında en düşük paya sahiptir. Pandeminin etkili olduğu 2020 yılında demiryolunun payının önceki yıllara göre arttığı görülmektedir. Temassız ticareti mümkün kılması sebebiyle demiryolu yük taşımacılığına yönelik artan rağbet bu artışta etkilidir.

Grafik 29 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı



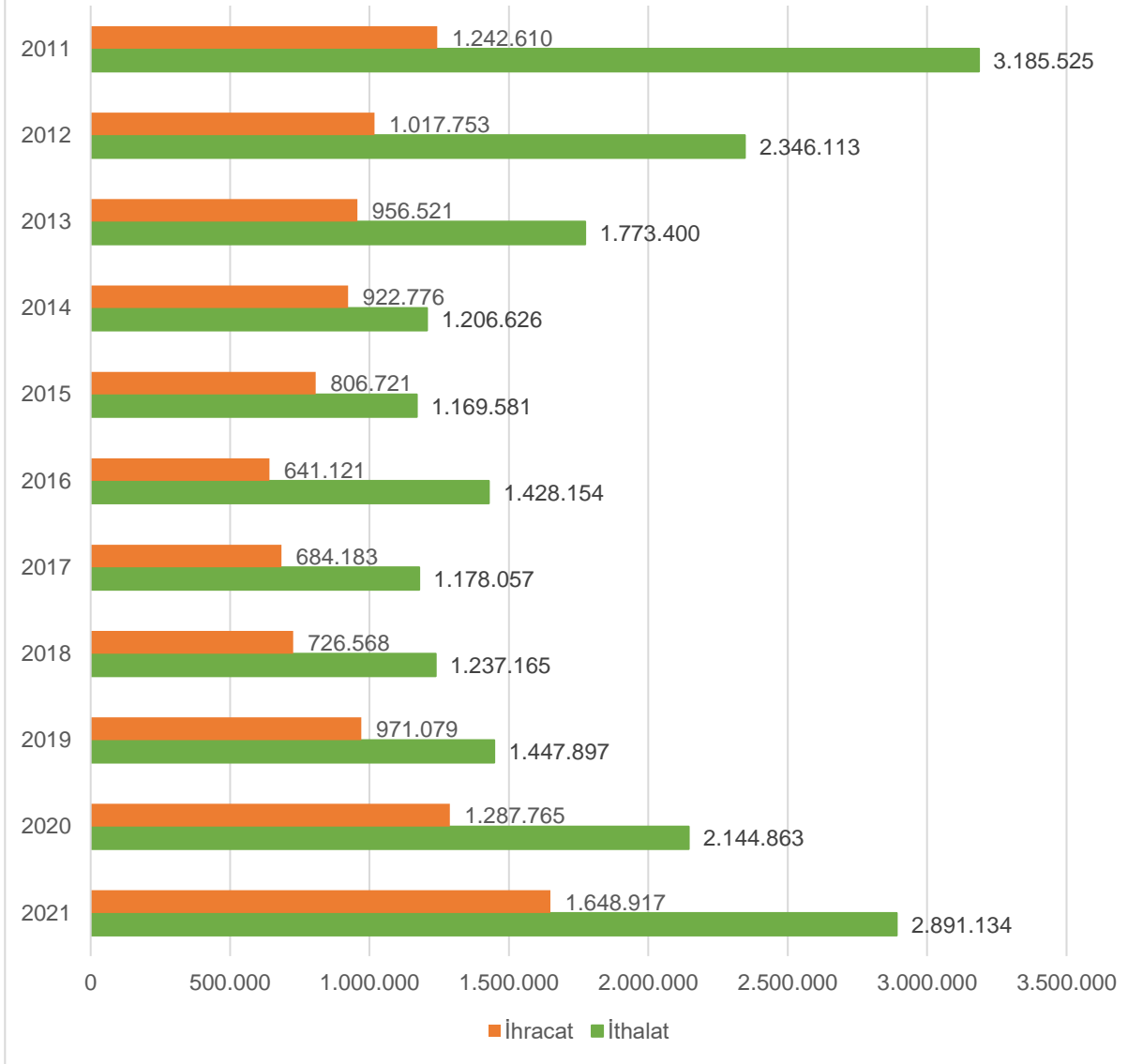
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2011 yılından 2021 yılının sonuna kadar Türkiye'nin dış ticaretinde demiryolu taşımacılığının değer bazında payına bakıldığında ithalat taşımalarında da ihracat taşımalarında da 2011 yılı en yüksek paya sahiptir. Demiryolu yük taşımacılığının yıllar içindeki gelişimi ve pandeminin etkisiyle dahi demiryolu taşımacılığının sonraki yıllarında bile 2011 yılındaki paya erişemediği gözlemlenmektedir.

Demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat taşımalarındaki payı 2012-2018 yılları arasında düşüşe geçti. 2018 yılı ile birlikte başlayan yükselme 2019 yılında devam etti, ardından 2020 yılında %1'i yakaladı, 2021 yılında ise %1,23 oldu. Demiryolu yük taşımacılığının toplam ihracat taşımalarındaki payında da benzer bir durum söz konusudur. 2011 yılındaki %0,93'lük oranın ardından 2012-2018 yılları arasında düşüş yaşandı. %0,67 ile %0,44 arasında değişen oranlar 2019 yılında yeniden artışa geçti. 2019 yılında %0,54, 2020 yılında %0,77 ve 2021 yılında %0,74 oranına erişildi.

İthalat taşımaları payının değer bazında demiryolu yük taşımacılığında ihracat taşımaları payından yüksek olduğu görülmektedir. Sadece 2015 yılında iki pay da %0,59 ile denge yakalandı.

**Grafik 30 - Değer Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı**



Kaynak: TÜİK. Veriler Bin Dolar olarak belirtilmiştir.

2011 ve 2021 yılının sonuna kadar olan yıllarda demiryolu ile yük taşımada ihracat yüklerinin değeri, ithalat yüklerinin değerinden daha düşük oldu. 2011 ve 2012 yıllarına bakıldığında demiryolu ithalat yükü ihracat yükünün iki katından fazladır. 2011-2021 yılları arasındaki süreç içerisinde 2021 yılı toplamda değer bazında en fazla yükün taşındığı yıldır.

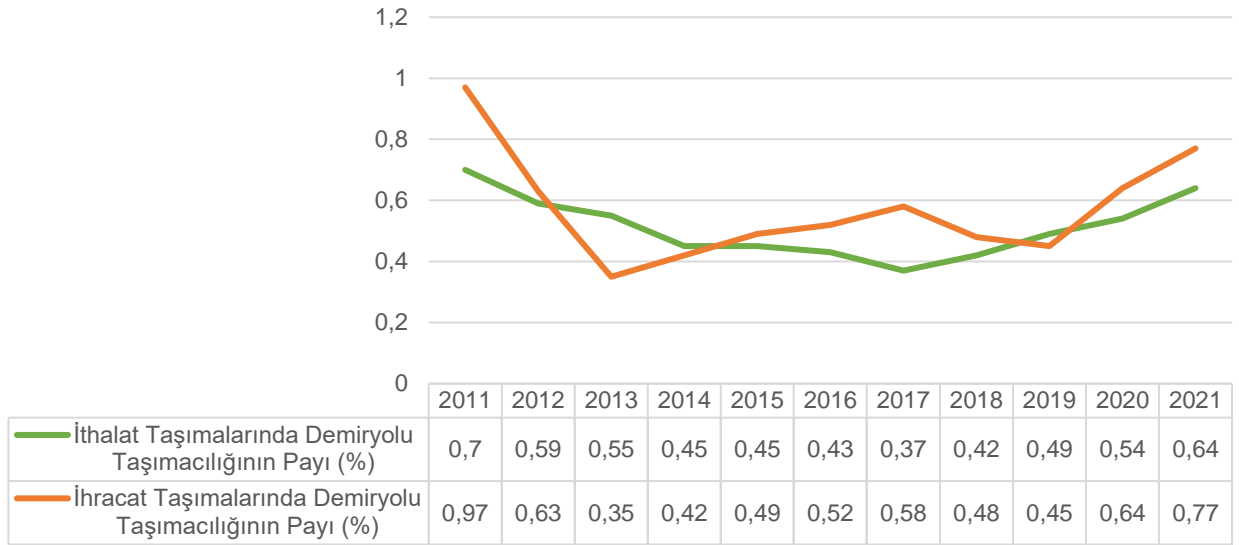
Demiryolu yük taşımacılığının ithalat ve ihracat taşımalarındaki ağırlık bazındaki payı 11 yıllık süre içinde %1'in altında kaldı.

İhracat taşımaları 2013 yılında büyük bir düşüşe geçti, %0,35'lik oran ile en düşük seviyesine indi. İhracat taşımaları bu yıldan sonra yeniden yükselmeye başladı ve 2021 yılı sonunda %0,77'lik orana ulaştı.

İthalat taşımalarında ihracat kadar büyük kırılımlar olmasa da 2011 yılında başlayan düşüş 2018 yılına kadar devam etti ve 2018 sonrasında yükselmeye başlayan pay oranı 2021 yılı sonunda %0,64 oldu.

Demiryolu yük taşımacılığının diğer taşıma modlarına göre ağırlık bazında ithalat taşımalarındaki payı en yüksek %0,7'lik oran ile 2011 yılında, ihracat taşımalarında da en yüksek payı %0,97 ile yine 2011 yılında gerçekleşti.

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

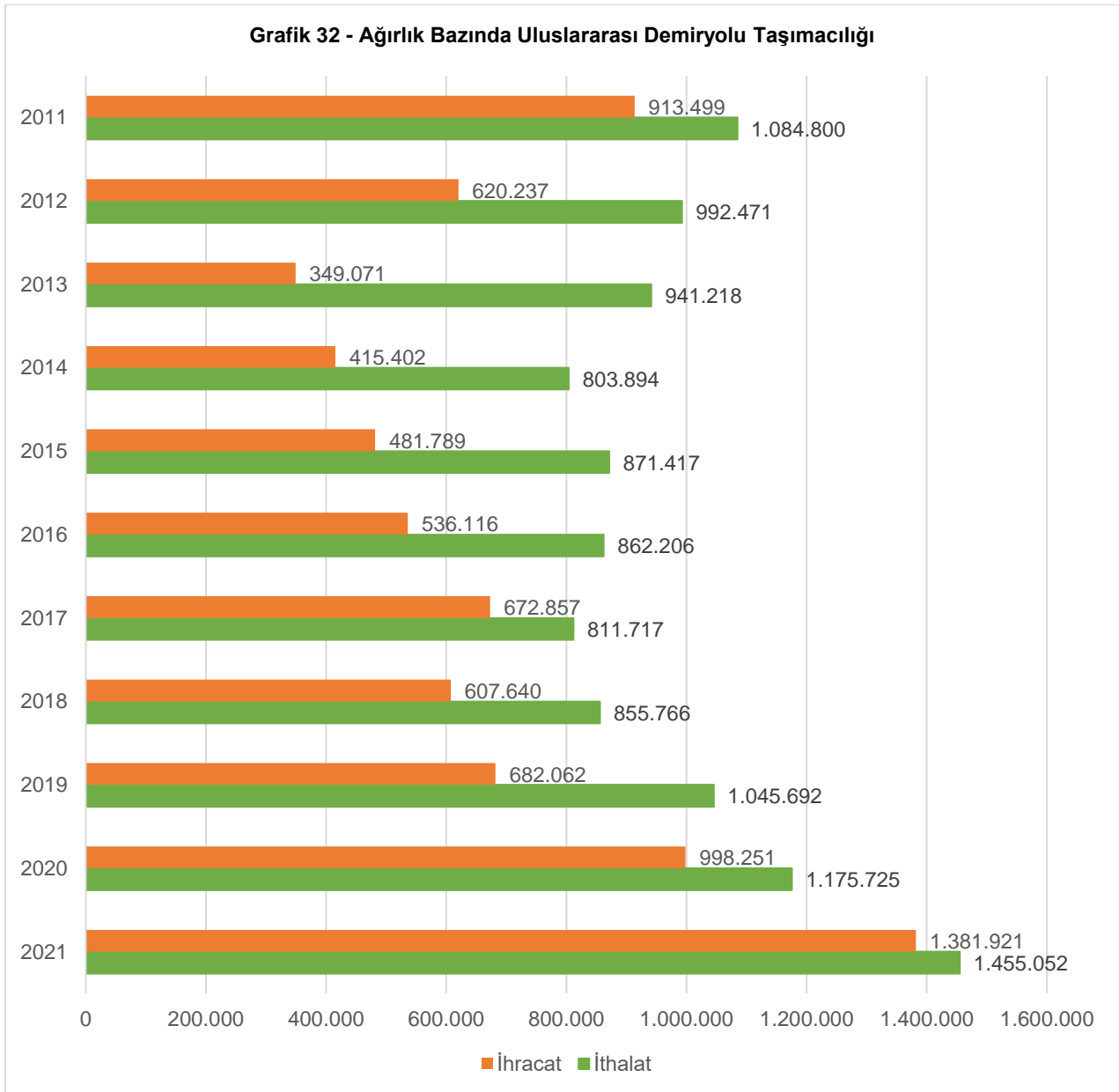


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2011 ve 2020 yılları arasında demiryolu yük taşımacılığında ithalat yüklerinin ağırlığı ihracat yüklerinin ağırlığından çoğunlukla düşüktür.

İhracat yüklemelerinde en düşük ağırlıkta taşıma 349.071 ton ile 2013 yılında yapılırken en yüksek ağırlıkta ihracat taşıması 1.381.921 ton ile 2021 yılında yapıldı. 2013 yılında demiryolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığı 2013 yılında taşınan ithalat yükünün ağırlığının yarısından daha azdır.

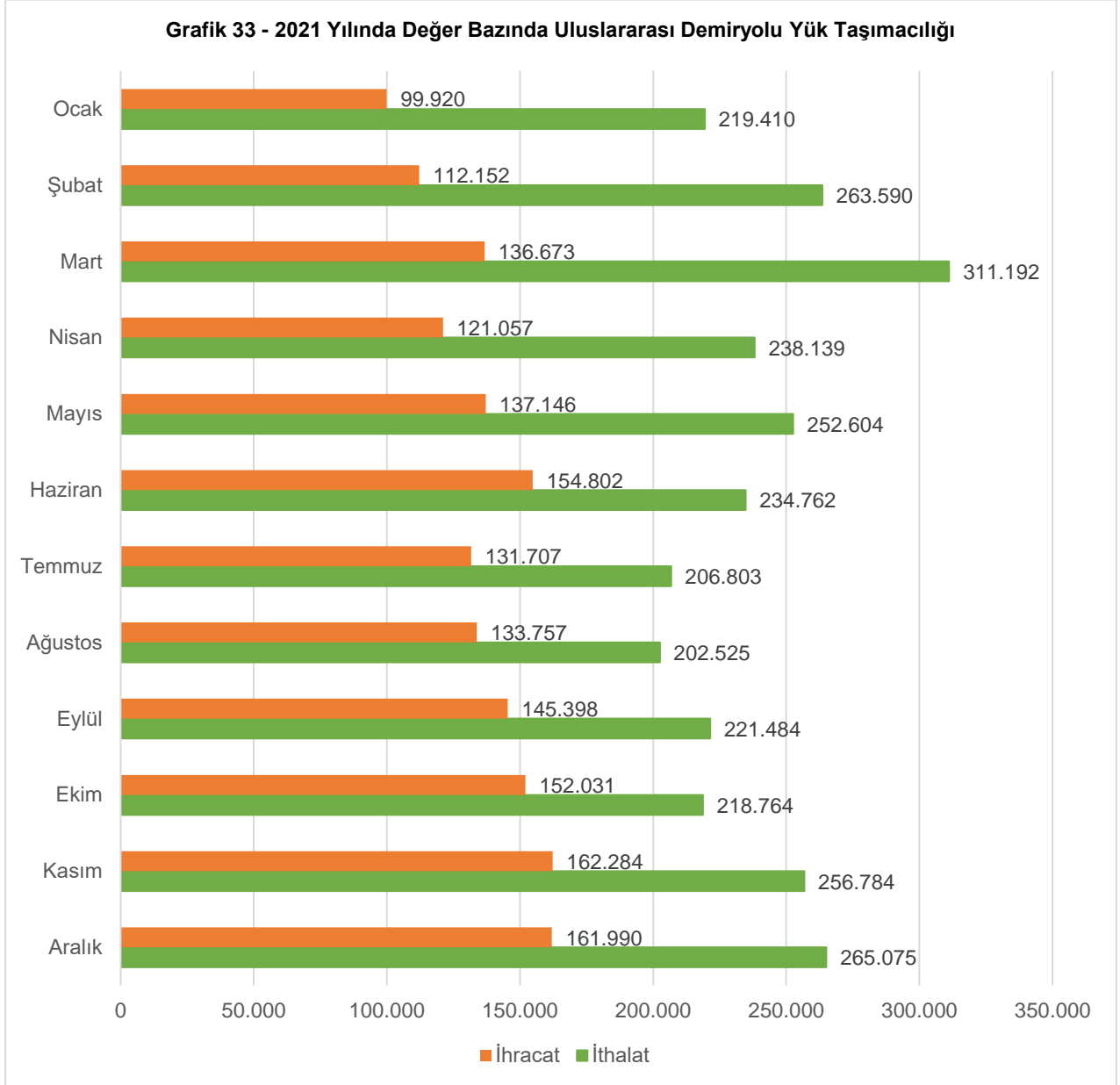
2011 yılında 1 milyon tonun üzerinde olan ithalat taşımaları 2012 yılından itibaren düşmeye başladı. 2019 yılından itibaren ise yeniden 1 milyon ton üzerine çıkmayı başardı. İhracat taşımalarına bakıldığında ise sadece 2021 yılında 1 milyon tonun üzerinde taşıma yapıldığı görülmektedir. Bunda pandeminin etkisinin olduğunu söylemek mümkündür.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

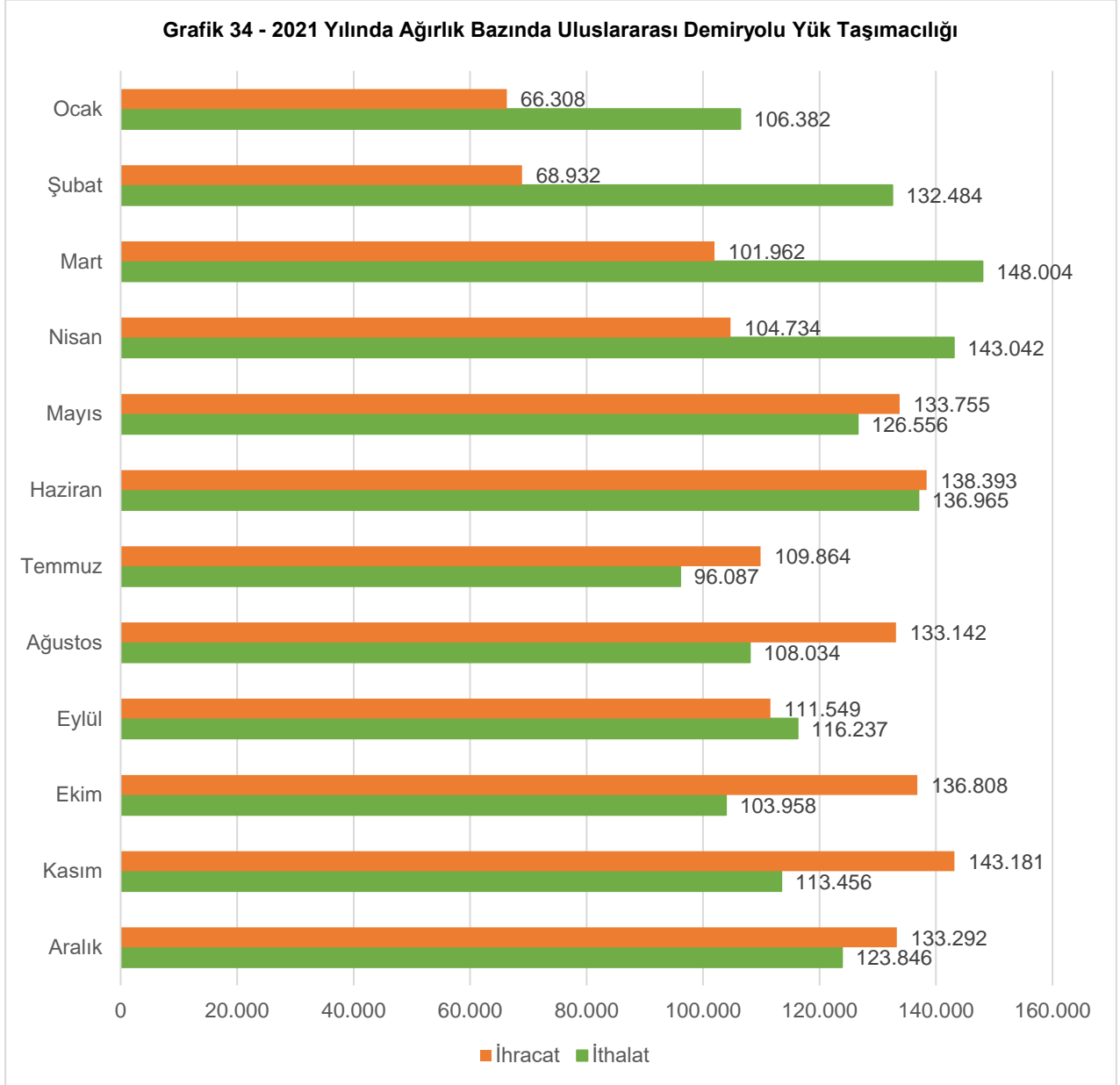
## 2021 Yılı Demiryolu Taşımacılığı Verileri

2021 yılında uluslararası demiryolu taşımacılığında taşınan yüklerin değer bazında aylara göre dağılımında ithalatta Mart ayının ihracatta ise Kasım ayının en yüksek değerlere ulaştığını görmekteyiz. Yılın en düşük değerleri ise ithalatta Ağustos ayı, ihracatta Ocak ayı oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2021 yılında uluslararası demiryolu yük taşımacılığında ağırlık bazında en fazla yük ihracatta Kasım ayında, ithalatta Mart ayında taşındı. İthalatın en düşük olduğu ay Temmuz iken ihracatın en düşük olduğu ay Ocak'tır. 2021 yılında Ocak, Şubat, Mart, Nisan ve Eylül aylarında ithalat ağırlık değerleri diğer ihracata göre daha yüksektir. Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Ekim, Kasım ve Aralık aylarında ise ihracat ton değeri ithalat değerini geçti.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

## Demiryolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

TÜİK verilerine göre 2021 yılında Türkiye'den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında Almanya değer bazında birinci ülke konumundadır. Ağırlık bazında ise Almanya üçüncü sırada yer almaktadır. Ağırlık bazında ihracatta Bulgaristan ilk sırada yer alırken değer bazında beşinci sıradadır.

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

**Tablo 16 - İhracatta İlk 5 Ülke**

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Almanya	Bulgaristan
2	Hollanda	İran
3	İspanya	Almanya
4	Birleşik Krallık	Sırbistan
5	Bulgaristan	Avusturya

Demiryolu ile Türkiye'ye yapılan ithalat taşımalarında değer bazında ithalatta birinci sırada Bulgaristan yer almaktadır. Bulgaristan aynı zamanda ağırlık bazında da birinci ülke konumundadır.

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

**Tablo 17 - İthalatta İlk 5 Ülke**

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

# Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı





## Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

### Giriş

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı değer ve ağırlık olarak uluslararası denizyolu yük taşımacılığının ardından Türkiye’de en çok tercih edilen taşıma modudur. Çıkış ve varış noktaları arasında kesintisiz taşımacılığın karayolu ile yapılabilmesi bu tercihin önemli sebeplerindendir. En eski taşıma modu olarak tanımlayabileceğimiz karayolu taşımacılığında diğer taşıma modları ile mukayese edildiğinde karayolunda görece yatırım maliyetleri düşüktür.

2020 yılı itibarıyla yurt içi yük taşımacılığının %88,3’ü karayolu ile yapılmaktadır.<sup>41</sup>

1950’lerde karayolu taşımacılığının taşımacılık içindeki payı %17’dir, her geçen yıl karayolu taşımacılığının payı arttı.<sup>42</sup>

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

1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü çalışmalarıyla 1960’lı yıllarda 60 bin kilometrelik bir karayolu ağı ortaya çıkarıldı, 1970’li yıllarda motorlu taşıt sanayiinin kuruluşu ile trafiği yoğun olan yollarda ve büyük kentlerin çevrelerinde yüksek standartlı, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme geldi. 90’lı yıllarda otoyol yapım çalışmalarına devam edilerek, 1990 yılında 241 km olan toplam otoyol uzunluğu, 2000’de 1.674 km’ye, 2002 yılında 1.714 km’ye ulaştırıldı.<sup>43</sup>

Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda olan yol ağı 1 Ocak 2022 tarihi itibarıyla 3.532 km (%5) otoyol, 30.965 km (%45) devlet yolu ve 34.029 km (%50) il yolu olmak üzere toplam 68.526 km’dir. Toplam yol ağının 28.546 km’si (%41,65) bölünmüş yoldur.

<sup>41</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 25.

<sup>42</sup> Kaplan, Kemal. *Anadolu Lojistik Tarihi*, İstanbul, UTİKAD Yayınları, S. 235.

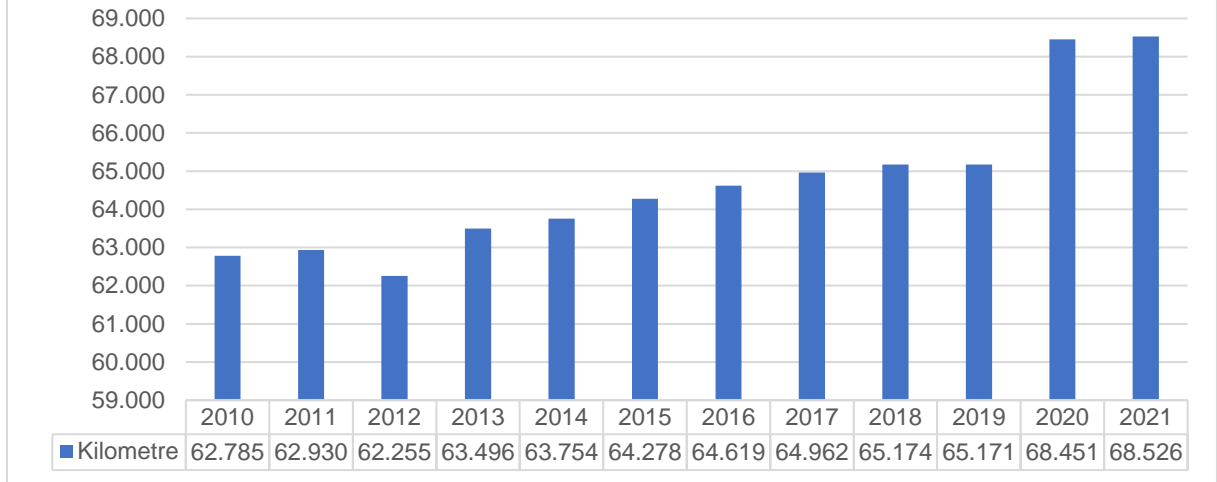
<sup>43</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Tarihçe*.

## Harita 7 - KGM Karayolu Ağ Durumu Haritası



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2021 Yılı Faaliyet Raporu, S. 59

### Grafik 35 - Türkiye’de Karayolu Uzunluğu



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

Türkiye’de karayolu uzunluğu 2020 yılında 68.451 km olurken 2021 yılında 68.526 km’ye ulaşmıştır.



## Mevzuat

Karayolu yük taşımacılığına ilişkin usul ve esaslar 2003 yılına kadar 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile belirlenmişti. 2003 yılında yayınlanan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile uluslararası karayolu yük taşımacılığı faaliyetleri bu kanun ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği maddeleri kapsamında gerçekleştirilmeye başlandı.

Bahsi geçen iki mevzuat dışında karayolu yük taşımacılığında geçerli olan diğer mevzuat 6 Temmuz 2018 yılında yayınlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği, 24 Nisan 2019 tarihinde yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 21 Nisan 2016 tarihli Tehlikeli Madde Taşıyan Araç ve Üst Yapıların Teknik Muayeneleri Hakkında Yönetmelik, 3 Eylül 2004 tarihli Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'dir.



Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nde 30 Aralık 2021 tarihinde yapılan değişiklik ile Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre adlarına C2, C3, G1, G2, G3, H1, H2, K1, K3, L1, L2, M1, M2, N1, N2, P1 veya P2 yetki belgesi düzenlenen ve söz konusu yetki belgesi geçerli bulunan gerçek veya tüzel kişilerin bu yönetmelik kapsamında Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi almak üzere 60 gün içerisinde

müracaat etmesi halinde, mevcut yetki belgesi geçerlilik süresi toplamı 5 yıl ve daha az olanlar için, taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi ile sahip oldukları yetki belgesi arasındaki ücret farkının %50'si, 5-10 yıl arasında olanlar için, Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi ile sahip oldukları yetki belgesi arasındaki ücret farkının %40'ı, 10 yıl ve daha fazla olanlar için, Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi ile sahip oldukları yetki belgesi arasındaki ücret farkının %30'u, yetki belgesi ücreti olarak tahsil edilerek adlarına Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi düzenlenmiştir. 2021 yılında 531 adet Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi düzenlenmiş olup 2393 adet (5 Nisan 2022 itibarıyla) Taşıma İşleri Organizatörlüğü yetki belgesi sahibi firma bulunmaktadır.

Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi (U-ETDS), Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetleri

hakkındaki Bakanlığın belirlediği verilerin giriş yapıldığı sistemi tanımlamaktadır. U-ETDS'ye C2, C3, K1, K3, L1, L2, N1ve N2 yetki belgesi sahiplerinin taşınmasını üstlendikleri eşyalara ilişkin gönderici ve alıcı bilgileri dahil olmak üzere gerekli bilgileri tam ve doğru olarak kaydetme yükümlülüğü bulunmaktadır. C2, C3, K1, K3, L1, L2, N1 ve N2 yetki belgesi sahipleri ile taşınanın tehlikeli madde olması halinde C1 ve K2 yetki belgesi sahipleri de taşınmasını üstlendikleri eşyalar için taşıma ücreti haricinde taşıma senedinde belirtilen bilgileri taşımanın yapılacağı taşıtın hareket ettiği saatten, en geç 6 saat sonrasına kadar Bakanlığın U-ETDS sistemine işlemek/iletme zorundadır. 31 Aralık 2021 tarihinde yönetmelikte yapılan değişiklik ile bu hükümlere uyma zorunluluğu C2, C3, L1, L2, N1, N2, T1 ve T2 yetki belgesi sahipleri ve C1, K1, K2 veya K3 yetki belgesine sahip tüzel kişiler için 1 Ocak 2023 tarihine; C1, K1, K2 ve K3 yetki belgesine sahip gerçek kişiler için ise 1 Ocak 2024 tarihine ertelendi.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyette bulunanlara 2021 yılı Ekim ayı itibarıyla 514.298 adet yetki belgesi düzenlendi.

<b>Tablo 18 - Düzenlenen Yetki Belgesi Sayıları</b>	
<b>Belge Türü (Toplam)</b>	<b>Verilen Belge Sayısı</b>
<b>A Türü</b>	401
<b>B Türü</b>	462
<b>C Türü</b>	4.076
<b>D Türü</b>	26.759
<b>F Türü</b>	2.736
<b>G Türü</b>	2.752
<b>H Türü</b>	1.489
<b>L Türü</b>	393
<b>M Türü</b>	47
<b>N Türü</b>	193
<b>P Türü</b>	316
<b>T Türü</b>	306
<b>K Türü</b>	474.634
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>514.298</b>

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 28.  
(28.10.2021 itibarıyla)

COVID-19 salgınının olumsuz etkilerini en aza indirmek ve sektörün önemli sorunlarından biri olan mesleki yeterlilik belgesine sahip sürücü ihtiyacını karşılayabilmek için Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği'nde bulunan SRC türü mesleki yeterlilik belgesine sahip sürücülerin çalışabilecekleri süre olarak

belirlenen 66 yaş sınırı, 31 Aralık 2023 tarihini geçmemek kaydıyla 68 yaş sonuna kadar uzatıldı.<sup>44</sup>



2 Temmuz 2021 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan Bozulabilir Gıda Maddelerinin Taşımacılığında Kullanılacak Özel Ekipmanlar Hakkında Yönetmelik bozulabilir gıdaların taşınmasında, taşıma koşullarına ilişkin teknik şartları iyileştirmek suretiyle gıda güvenliğini sağlamak için bu faaliyetlerde yer alan taşımacıların haklarını, sorumluluklarını ve yükümlülüklerini belirlemek ve bu taşımacılık faaliyetinde kullanılacak

özel ekipmanların test, onay, muayene ve belgelendirme işlemlerine ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla yayınlandı. Söz konusu yönetmelik Türkiye'nin de dahil olduğu Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Bu Taşımacılık Faaliyetinde Kullanılacak Özel Ekipmana İlişkin Anlaşma'ya (ATP) dayanılarak hazırlandı.

Türkiye, ATP'nin yanı sıra aşağıdaki uluslararası anlaşmalara da taraftır, dolayısıyla uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetleri bu mevzuat çerçevesinde yapılmaktadır:

- Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)
- Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR)
- TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR)
- Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR)

22 Mayıs 2014 tarihli ve 29007 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Hakkında Tebliğ kapsamında kalan bazı işletmeler için tehlikeli madde güvenlik danışmanı istihdam etme veya tehlikeli madde güvenlik danışmanlarından hizmet alma zorunluluğu 1 Temmuz 2015 tarihi ile başladı ve karayoluyla tehlikeli madde

<sup>44</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 29.

taşımacılığı sürecinde yer alan gerçek veya tüzel kişilerce tebliğin farklı yorumlanmasının önüne geçilmesini teminen bazı hükümlere açıklık getirilmesi amacıyla Genelge (2016/TMKTDGM-01/TMGD) yayınlandı.

Mevzuat çerçevesinde tehlikeli madde taşımacılığı sürecinde yer alan ve bir takvim yılı içerisinde net 50 ton ve üstü miktarlarda işlem yapan, gönderen, paketleyen, yükleyen, dolduran ve boşaltan olarak faaliyette bulunan ve Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ (Tebliğ No: TMKTDGM-01)'in 6. maddesinin üçüncü fıkrası kapsamında Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi sahibi olan



işletmeler ile toplam araç taşıma kapasitesi 50 ton ve üzerinde olan taşımacılık işletmeleri ile bu Tebliğ kapsamındaki tehlikeli maddeleri geçici olarak depolayan işletmeler, miktarına bakılmaksızın ADR Bölüm 1.1.3.6.3'te yer alan tablodaki taşıma kategorisi sıfır olan tehlikeli maddelerle işgal eden ve tehlikeli madde taşımacılığı sürecinde yer alan, gönderen, paketleyen, yükleyen ve dolduran olarak faaliyette bulunan işletmeler Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı (TMGD) istihdam etmesi gereken işletmeler olarak belirlendi.<sup>45</sup>

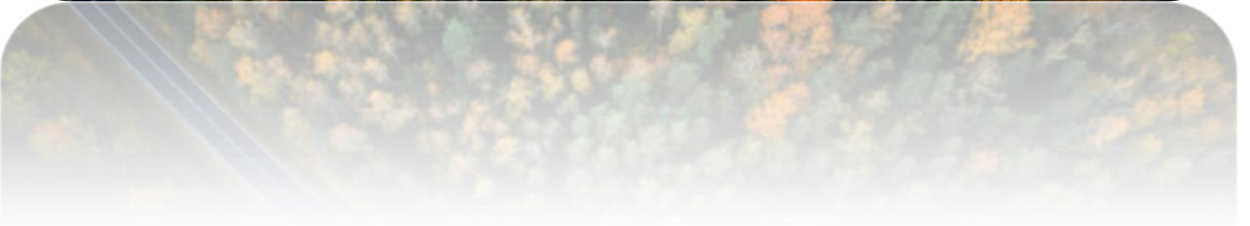
Tablo 19 - Yurt İçi ve Uluslararası Taşıma Yapan Firmalar		
Yıl	Firma Sayısı	Taşıt Sayısı
2017	465.242	1.168.753
2018	472.947	1.241.857
2019	452.607	1.193.050
2020	456.865	1.272.291
2021	525.801	1.351.536

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*

2017 yılında yurt içi ve uluslararası taşıma yapan firma sayısı 465.242'dir. 2021 yılına kadar toplamda 60.559 firma daha eklenmiş ve 2021 yılında firma sayısı 525.801'e yükselmiştir. Taşıt sayısı da firma sayısındaki artışa bağlı olarak yıllar içinde artış göstermiştir. 2017 yılında 1.168.753 olan taşıt sayısı 2021 yılında 1.351.536 olmuştur. Yurt içi ve uluslararası taşıma

<sup>45</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 35.

yapan firma sayısı 2017 yılından 2018 yılına geçerken yükselmiş ancak firma sayısı da taşıt sayısı da 2019 yılında bir düşüş gözlemlenmiştir. 2020 yılından sonra yeniden yükselişe geçen firma ve araç sayıları 5 yıllık döneme bakıldığında en fazla 2021 yılında olmuştur. 2017 yılında firma başına düşen araç sayısı 2.5 iken 2021 yılında da bu sayı değişmemiştir.







## Harita 9 - Kara Hudut Kapıları



Görsel: T.C. Ticaret Bakanlığı

Türkiye'nin en yoğun ve aktif kara sınırı Bulgaristan ile arasında olan Kapıkule Sınır Kapısı'dır. Kapıkule Sınır Kapısı dışında Bulgaristan ile Hamzabeyli ve Dereköy Sınır Kapıları da bulunmaktadır. Batıda yer alan diğer komşu ülke Yunanistan ile Türkiye arasında Pazarkule ve İpsala olmak üzere iki sınır kapısı vardır. Doğu komşusu Gürcistan ile Türkiye'nin arasında Sarp, Türkgözü, Aktaş ve Muratlı Sınır Kapıları bulunmaktadır. Nahcivan ile tek sınır kapısı ise İğdır'da bulunan Dilucu Sınır Kapısı'dır. İran ile Gürbulak, Kapıköy ve Esendere Sınır Kapıları vardır. Irak ile Türkiye arasında ise altı sınır kapısı vardır. Bu sınır kapıları Habur, Derecik, Üzümlü, Gülyazı, Aktepe ve Ovaköy'dür. Suriye ile Türkiye arasında olan 11 sınır kapısından 5 tanesi güvenlik gerekçesiyle hizmet vermemektedir.



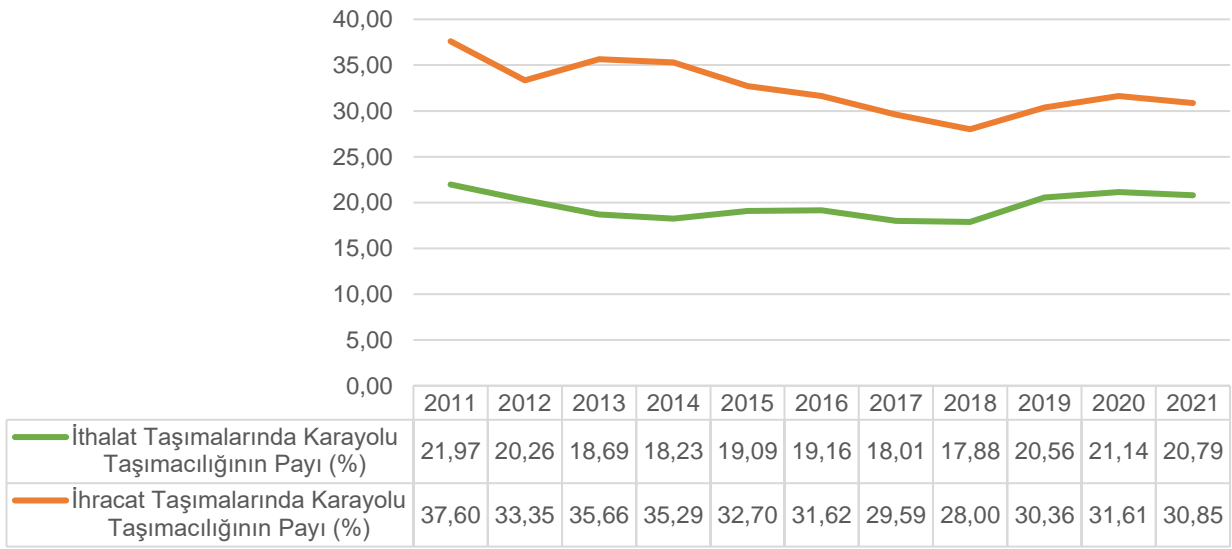
## Türkiye'nin Dış Ticareti ve Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı değer bazında Türkiye'nin dış ticaretinde ikinci sırada yer almaktadır. Karayolu taşımacılığının ithalatta 2011-2021 yılları arasındaki dönemde en düşük oranı %17,88 ile 2018 yılında gerçekleşti. İhracatta da %28'lik oran ile 2018 yılında karayolu taşımacılığı en düşük payını yaşadı.

İhracat taşımalarında en yüksek paya sahip olduğu yıl %37,60'lık oran ile 2011 yılında oldu. İthalatta da karayolu taşımacılığı 2011 yılında %21,97'lik oran ile 2011-2021 dönemleri arasında en yüksek payına erişti.

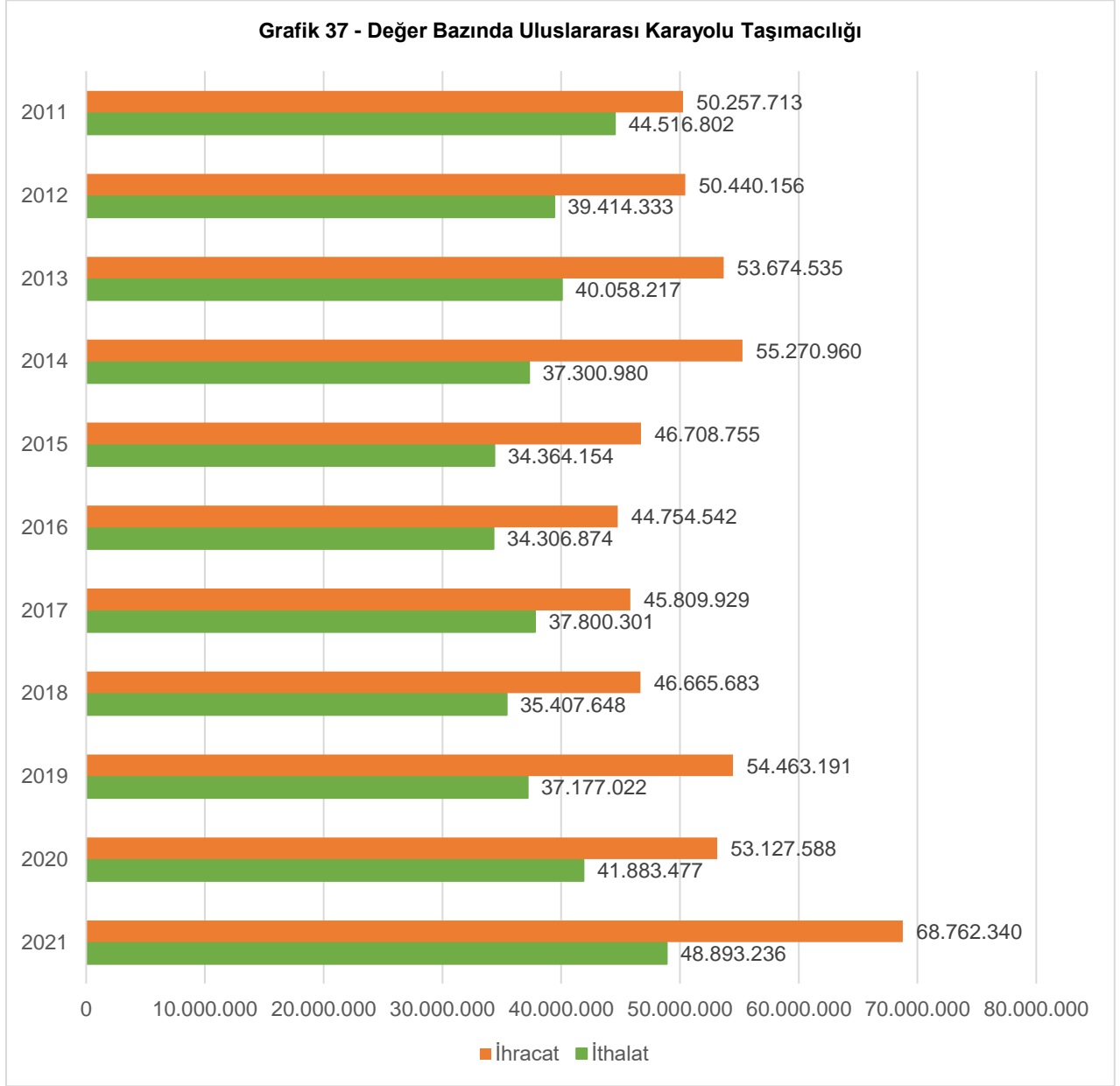
Karayolu taşımacılığının payı 2018'deki düşüşün ardından 2019 yılında toparlamaya başladı ve yükselişe geçmiş olmasına rağmen özellikle 2020 ve 2021 yıllarında etkili olan COVID-19 salgını sebebiyle karayolu taşımacılığında küresel olarak yaşanan krizin etkisi oranlara da yansdı. Karayolu taşımacılığı pandemi döneminde payının bir kısmını demiryolu taşımacılığına devretti.

**Grafik 36 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı**



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

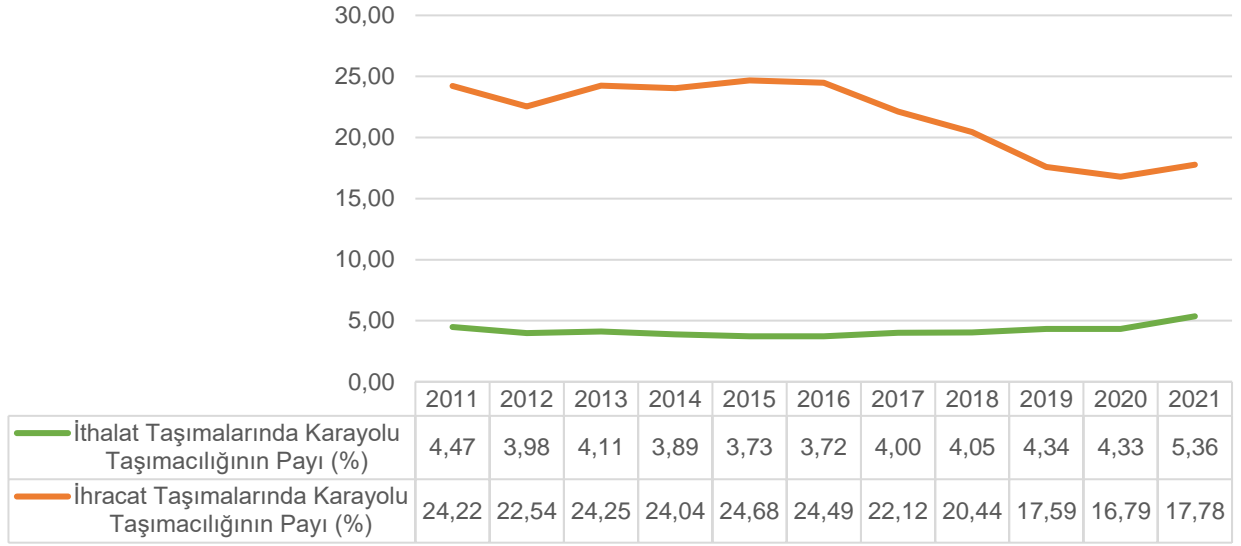
Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracat yükünün toplam değeri 2011-2021 yılları boyunca karayolu ile yapılan ithalat yükünün toplam değerinden hep yüksek oldu. 2021 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında en yüksek değerlere ulaşıldı.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Bin Dolar)

Uluslararası yük taşımacılığında ağırlık bazında karayolu ile ihraç edilen yükler, ithal edilen yüklerden daha fazla paya sahiptir. 2011-2021 yılları arasında 2016 yılında ithalat taşımaları %3,72'lik oran ile en düşük payındadır, ihracatta ise 2020 yılında %16,79'luk oranla en düşük payındadır. İthalat yüklerinin ağırlık bazında payı en fazla %5,36'lık oran ile 2021 yılında olurken ihracat yüklerinin ağırlık bazında payı en fazla %24,68'lik oran ile 2015 yılında oldu.

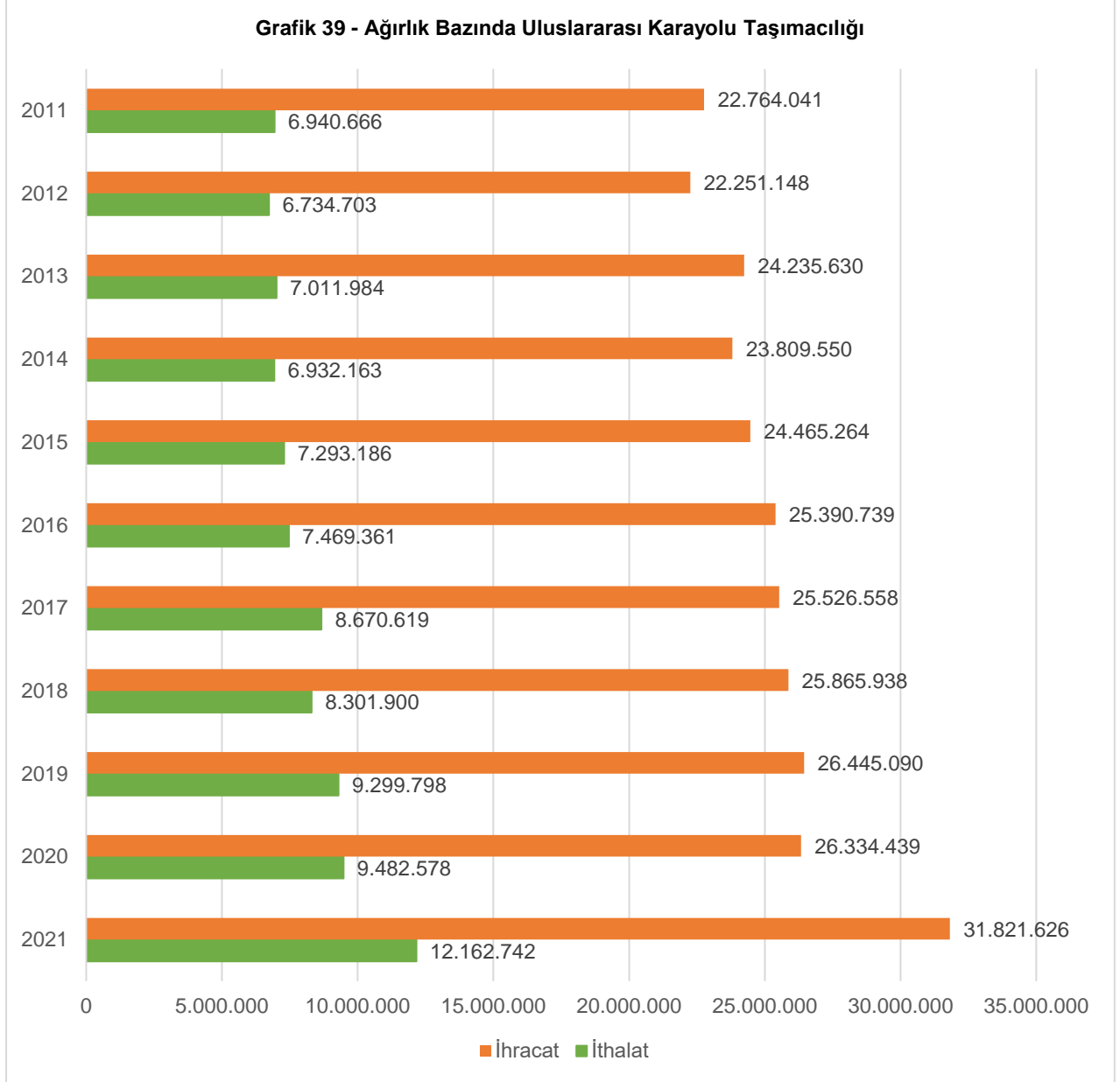
**Grafik 38 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı**



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.



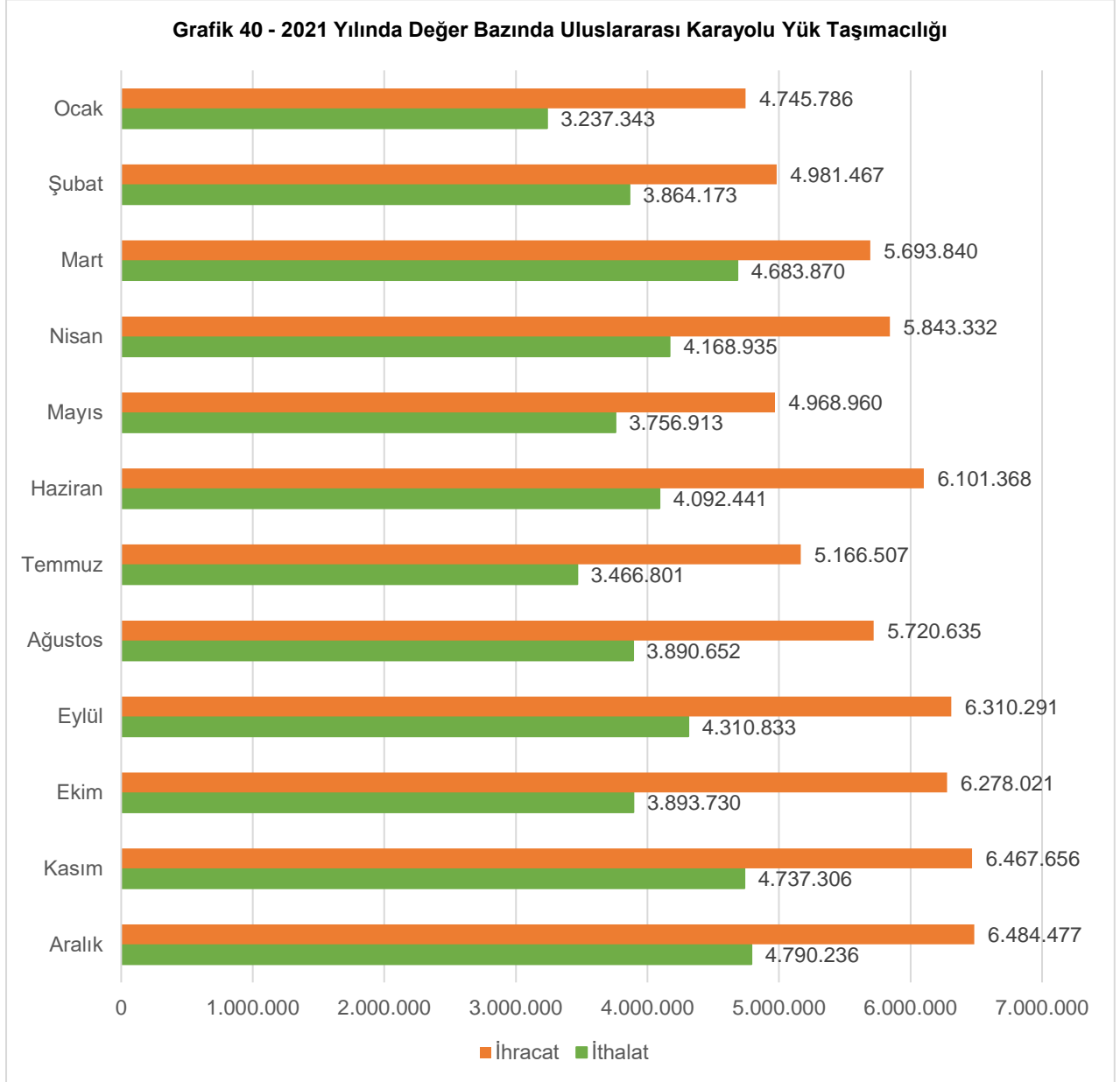
2011 yılından 2021 yılının sonuna kadar ağırlık bazında karayolu ile ihracatı yapılan yüklerin ağırlığı karayolu ile ithalatı yapılan yüklerin ağırlığından yaklaşık 2-3 kat fazladır. Karayolu yük taşımacılığında ağırlık bazında taşınan yüklerde hem ithalatta hem de ihracatta 2021 yılında en yüksek ton değerine ulaşıldı.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

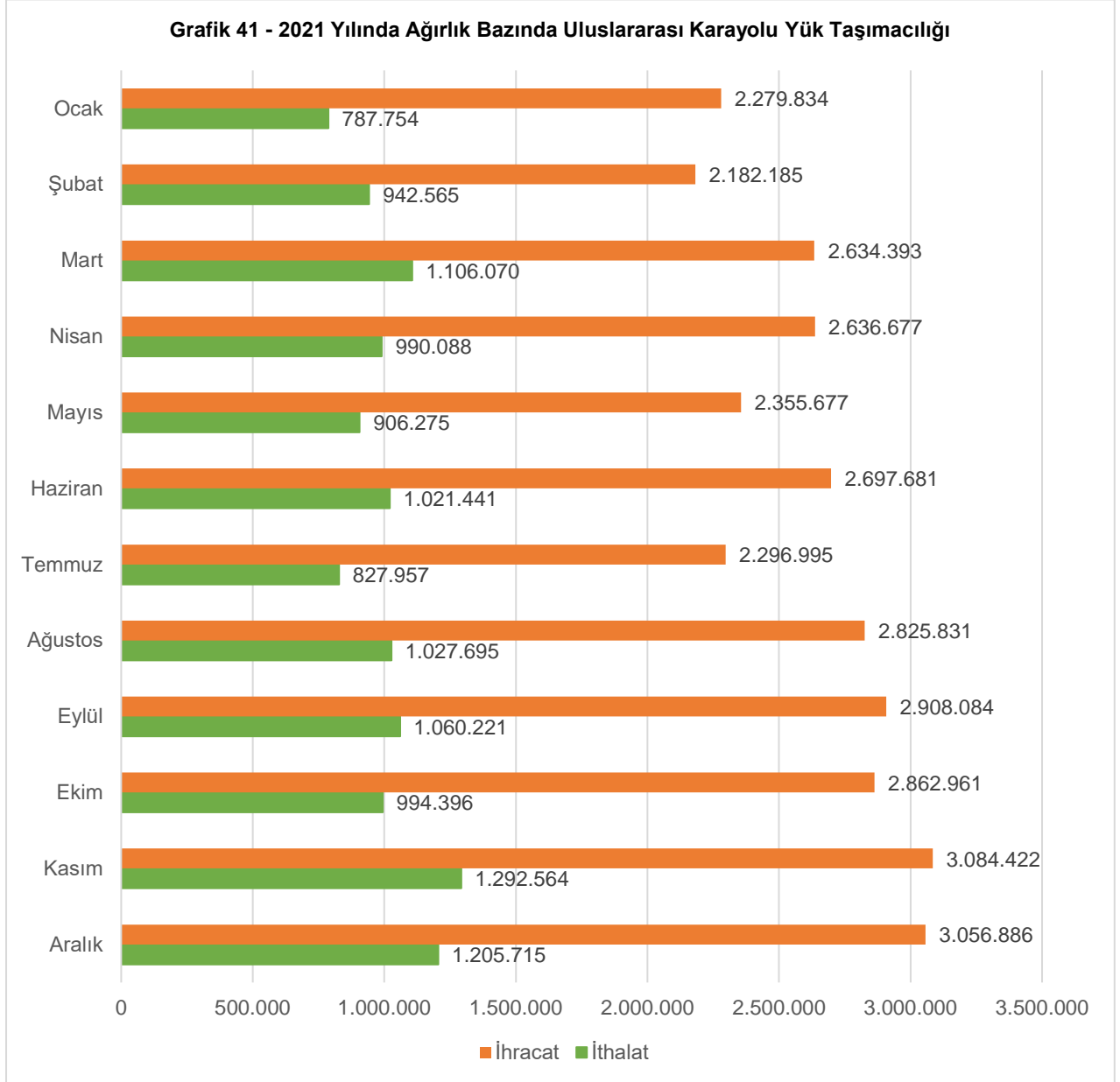
## 2021 Yılı Karayolu Taşımacılığı Verileri

2021 yılının 12 aylık döneminde ihracat taşımalarının değeri ithalat taşımalarının değerinden her zaman yüksek olmuştur. Hem ihracat hem ithalat taşımalarının değerinde yıl sonuna doğru artış gözlemlenmiştir. 2021 yılında uluslararası karayolu taşımacılığında ihracatta da ithalatta da en yüksek değere Aralık ayında ulaşılmıştır. Yıllık değerlendirmeye bakıldığında en düşük değerli ihracat ve ithalat taşıması Ocak ayında gerçekleşmiştir.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2021 yılında uluslararası karayolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında ithalatta Ocak ayında en düşük, Kasım ayında da en yüksek taşıma hacmi gerçekleşmiştir. İhracatta ise en düşük taşıma hacmi Şubat ayında yaşanırken Kasım ayında en yüksek taşıma hacmine ulaşılmıştır. Kasım ayı uluslararası karayolu taşımacılığında ağırlık bazında hem ithalatta hem ihracatta en yüksek taşıma hacminin yakalandığı ay olmuştur.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

### Karayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracat taşımalarında Irak, Almanya ve Romanya 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 komşusudur. Almanya, Türkiye'den bu ülkeye ihraç edilen yüklerin değeri sebebiyle değer bazında birinci ülke konumundadır.

**Tablo 21 - İhracatta İlk 5 Ülke**

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

Karayolu ithalat taşımalarında değer bazında ilk 5 ülkenin İran haricinde 4'ü Türkiye'nin sınır komşusu değildir. İhracatta değer bazında birinci ülke olan Almanya ithalatta da değer bazında birinci ülke konumundadır. İthalatta ağırlık bazında İran, Irak ve Bulgaristan Türkiye'nin sınır komşusudur. Karayolu ile ithalatta Türkiye'nin sınır komşuları ile hacimli ancak değeri düşük ürünlerde karayolu ile taşıma yapılmaktadır.

**Tablo 22 - İthalatta İlk 5 Ülke**

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



# 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.

Havayolu, dünyada hızla gelişmekte, entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamaktadır. Havayolu sektörü, kargo ve yolcu taşımacılığı ayrımı yapılmaksızın, ülke ekonomilerine önemli katkılar sağlamaktadır.<sup>46</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) açıkladığı verilere göre, havayolu sektörünün dünya ekonomisine doğrudan ve dolaylı olarak 2,7 trilyon ABD Doları ekonomik katkısı bulunmaktadır.<sup>47</sup>

Türkiye coğrafi konumu gereği 1,6 milyar insanın yaşadığı, 38 trilyon ABD doları GSMH ve 7,05 trilyon ABD doları ticaret hacmine sahip ülkelere sadece 4 saat uçuş mesafesindedir.<sup>48</sup> 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 10 – Türkiye: Ulaşımında Kavşak Noktası



Görsel: UAB

<sup>46</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*. S. 186

<sup>47</sup> ICAO, *Aviation Benefits Report*, S. 7

<sup>48</sup> UAB, *2022 Yılı Bütçe Sunumu*. S. 4

Dünyada en fazla ülkeye ve en fazla noktaya uçan havayolu şirketi unvanını taşıyan milli bayrak taşıyıcı THY Avrupa'da 43 ülke, 116 şehre; Afrika'da 40 ülke 61 şehre; Ortadoğu'da 13 ülke 36 şehre; Amerika'da 9 ülke 22 şehre; Asya ve Uzakdoğu'da 22 ülke 43 şehre, yurt içinde ise 50 şehre uçuş gerçekleştirmektedir.<sup>49</sup>

<b>Tablo 23 - Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları</b>		
<b>Havayolu Şirketleri</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
THY A.O.	341	356
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	93	90
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	58	55
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	23	14
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	13	15
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	8	8
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	5
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	5	7
ACT Hava Yolları A.Ş.	5	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
<b>Toplam</b>	<b>554</b>	<b>558</b>

Kaynak: SHGM Web Sitesi, *İstatistikler*.

SHGM tarafından yayınlanan verilere göre Türkiye, 2020 yılında 554 uçaklık bir filoya sahipken 2021 yılında yaklaşık %0,7 oranında artış sonucu 558 uçaklık bir filoya sahiptir<sup>50</sup>. 2011 yılında kargo kapasitesi 1,136,866 kilogramken 2021 yılında ise bu kapasite 10 yıl sonra %128 artarak 2,593,450 kilogram oldu.<sup>51</sup> Türkiye'de ithalat ve ihracat havayolu kargo hacminin yaklaşık %95'i UTİKAD üyeleri tarafından elleçlenirken ülkemiz, küresel havayolu sistemine de en fazla katkı yapan ülke oldu.

Türkiye'de sivil havacılığın 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (1935 yılında adı Türk Hava Kurumu'na değiştirildi.) ile başladığı kabul edilir. 1933 yılında Türk Hava Postaları adı altında sivil hava taşımacılığı başladı ve Havayolları Devlet İşletme Dairesi Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak sivil havayolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirildi<sup>52</sup>. Türkiye'de sivil havacılığın gelişimi 2. Dünya Savaşı'ndan sonra daha net bir şekilde izlenmektedir. 1945 yılında imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması gereği Yeşilköy'de uluslararası bir havalimanı kurulmasına karar verildi. 1949'da hava meydanı ve

<sup>49</sup> THY, *9A'21 Sonuç Özeti*. S. 15

<sup>50</sup> SHGM, *Faaliyet Raporu 2021* S. 31.

<sup>51</sup> *Ibid.*, S. 39.

<sup>52</sup> SHGM Web Sitesi, *Tarihçe*.

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 ismi 1987 yılında adı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi<sup>53</sup>. 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 gözlemlendi<sup>54</sup>. Havacılık sektörünün tam anlamıyla serbestleşmesi ancak özel sektörün pazara girişi önünde birtakım kısıtlamaların 2003 yılında kaldırılmasıyla mümkün olabildi.

**Harita 11 - Türkiye'nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası**



<sup>53</sup> SHGM, 2010 Faaliyet Raporu. S. 84.

<sup>54</sup> T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmet Alanı: Havayolu Taşımacılığı. S. 6.

## **Mevzuat**

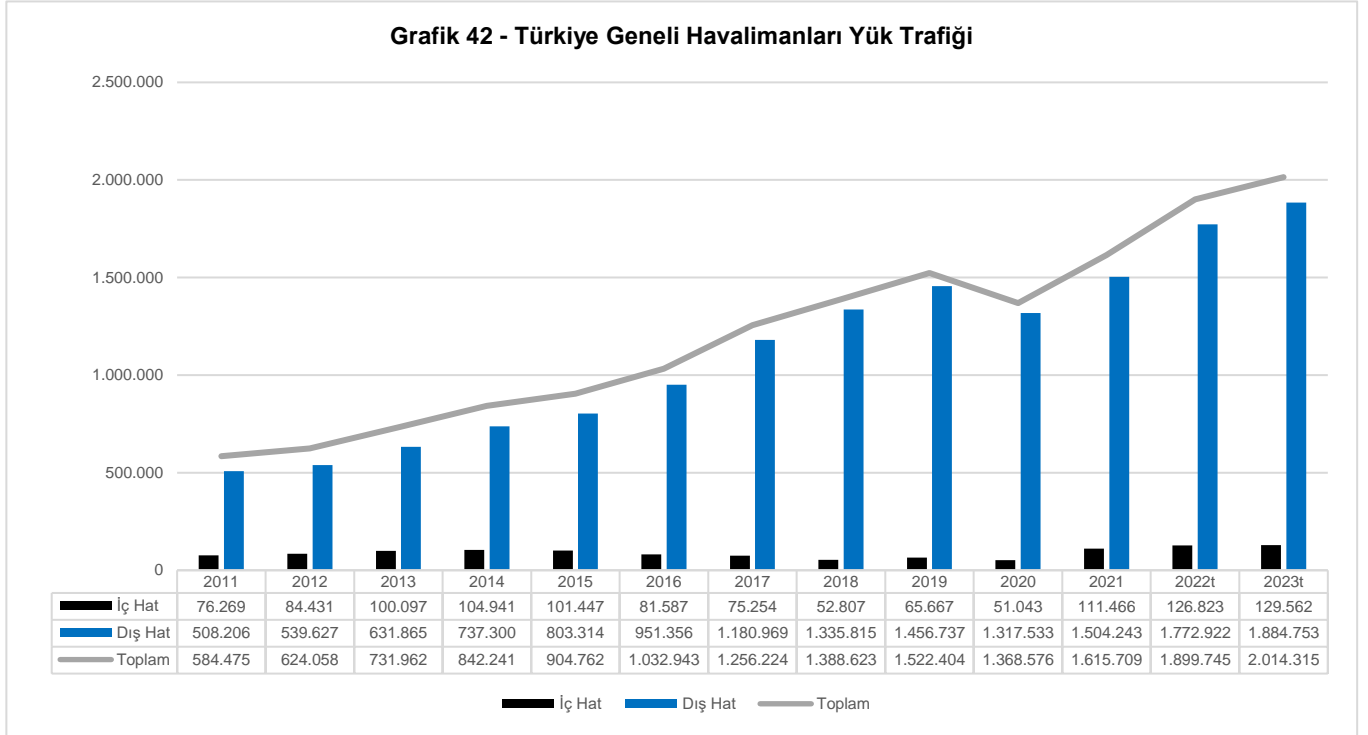
2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye'nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlama amacı taşımakta olup havayolu ile uluslararası yük taşımacılığına ilişkin ulusal mevzuat Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (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 (DHİM) sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur. Sektöre ilişkin mevzuat SHGM tarafından düzenlenmektedir ve lisanslandırma, yetkilendirme ve denetleme gibi fonksiyonlar SHGM tarafından yürütülmektedir. DHİM, Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi ile hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünden sorumludur.

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

## Havalimanlarında Kargo Trafığı

DHMİ tarafından yayınlanan “Türkiye Geneli Havalimanları Yük Trafığı İstatistikleri (2002-2021)” verilerine göre 2011 yılından 2021 yılına kadar olan dönem içerisinde dış hat kargo trafiği iç hat kargo trafiğine kıyasla daha büyük ve doğrusal bir gelişme gösterdi.



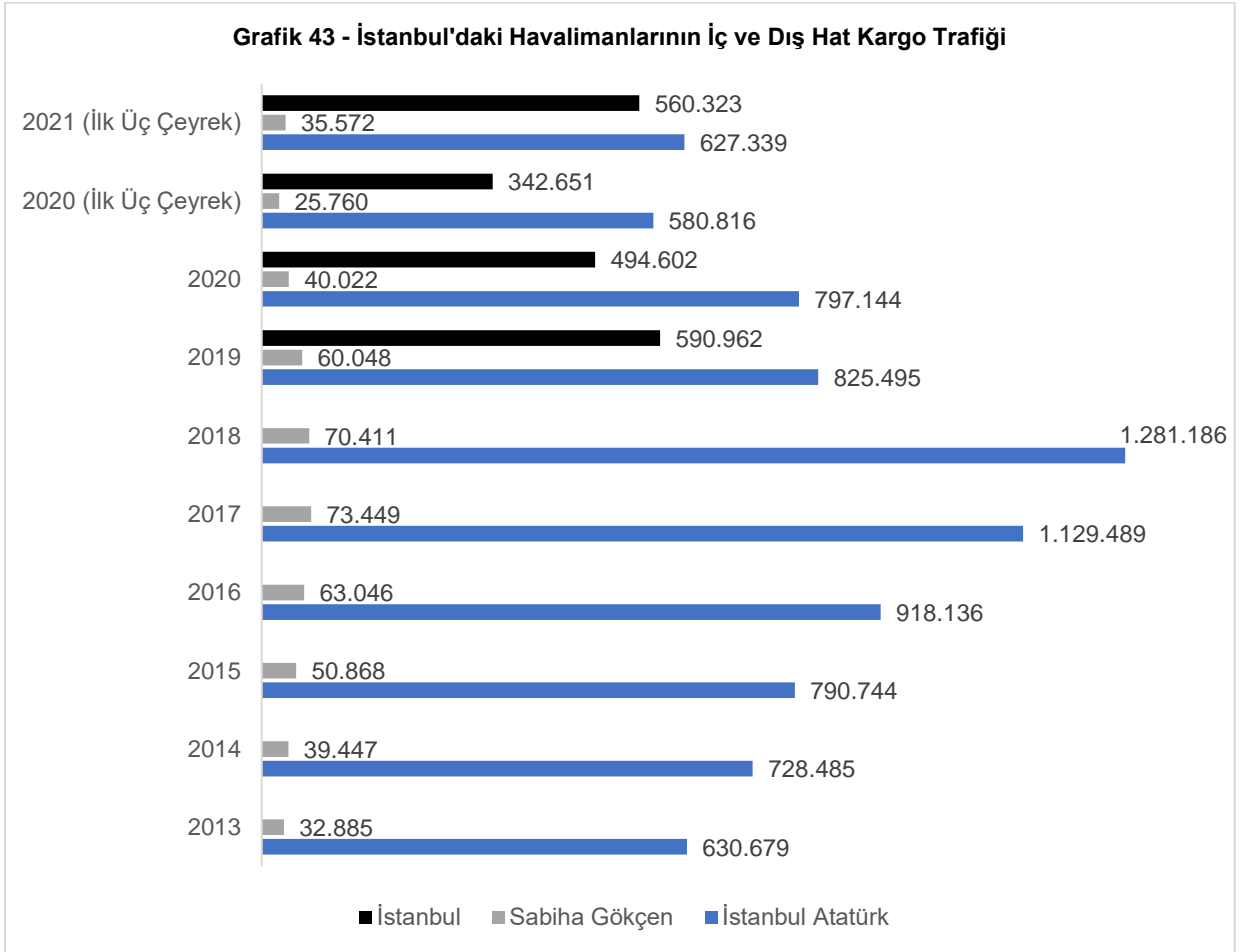
Kaynak: DHMİ (Ton. 2021 yıl sonu verileri kesinleşmeyen verilerdir.)

2013, 2014, 2015 ve 2021 yıllarında 100.000 tonu aşan iç hat kargo trafiği son 10 yıl içerisinde en düşük hacme COVID-19 pandemisinin etkisiyle 51.043 ton ile 2020 yılında sahip oldu. 2021 yılı sonunda ise iç hat kargo trafiği 111.466 ton şeklinde istatistiklere yansıdı. 2020 yılında 1.368.576 toplam kargo trafiği 2021 yılında %21 artış ile 1.615.709 ton oldu.

Dış hat kargo trafiği 2011 yılında 508.206 ton olarak gerçekleşti, yıllar içerisinde sürekli büyüme kaydederek 2019 yılında 2011 yılına kıyasla yaklaşık %187 büyüme gösterdi ve 1.456.737 ton oldu. Pandeminin etkisi ile 2020 yılında 2019 yılına kıyasla %9 oranında bir düşüş yaşandı ve 1.317.533 ton oldu. Pandemi etkisini daha hafif bir şekilde hissettiğimiz 2021 yılı sonunda ise dış hat kargo trafiği hacmi 1.504.243 ton olarak gerçekleşti ve artış oranı %14 oldu. Dış hat kargo trafiğinin 2021 yılına kıyasla 2023 yılında %25 artış göstererek 1.884.753 ton olması öngörülmektedir.

## İstanbul Havalimanlarında İç ve Dış Hat Kargo Trafikçi

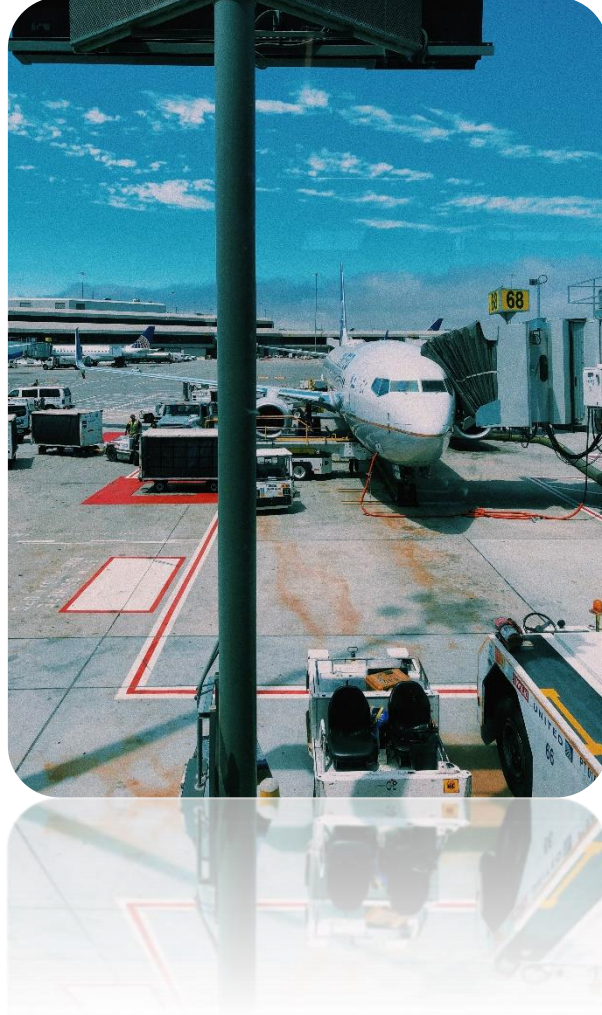
2019 yılında İstanbul Havalimanı'nın faaliyete girmesi ile birlikte Atatürk Havalimanı'nın iç ve dış hat toplam kargo trafikçi 2018 yılına kıyasla yaklaşık %35 oranında azalma gösterdi ve 825.495 ton oldu. Aynı yıl Atatürk ve İstanbul Havalimanları'nın toplam iç ve dış hat kargo trafikçi 1.416.457 ton oldu. İstanbul Havalimanı'nın açılması Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki iç ve dış hat toplam kargo trafikçini de etkiledi; 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki toplam kargo trafikçi 25.760 ton iken 2021 yılının ilk üç çeyreği sonunda %38 oranında artış ile 35.572 ton oldu.



Kaynak: DHMİ (Ton. 2021 yılı verileri ilk üç çeyreği kapsamaktadır.)

Aynı dönemde İstanbul Havalimanı'ndaki hacim artışı yaklaşık %64 oldu ve kargo trafikçi 560.323 ton şeklinde gerçekleşti. Atatürk Havalimanı'nda ise hacim artış oranı %8 oldu ve kargo trafikçi 627.339 ton oldu. İstanbul'da yer alan üç havalimanında bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla 2021 yılının ilk üç çeyreğindeki iç ve dış hat kargo trafikçinde yaşanan artış oranı ise yaklaşık %29 oldu. Turkish Cargo'nun hava kargo taşıma faaliyetlerinin tamamını İstanbul Havalimanı'ndaki Mega Kargo Tesisi SmartIST tesisine alması ile beraber 2022 yılı sonunda İstanbul Havalimanı kargo trafikçinde artış beklenmektedir.

Turkish Cargo, 2022 yılı başında hava kargo taşıma faaliyetlerinin tamamını Mega Kargo Tesisi SmartIST'te birleştirdi. İstanbul Havalimanı'nda tek çatı altında en büyük endüstriyel bina olacak şekilde tasarlanan SmartIST, tüm fazları tamamlandığında 340.000 metrekarelik alanda yıllık 4 milyon tonluk bir kapasiteye ulaşmış olacak. Otomatik Depolama Sistemleri ve Robotik Süreç Otomasyonu gibi akıllı teknolojiler ile donatılan tesis, operasyonel hız ve kalite noktasında Turkish Cargo'nun hizmet kalitesini çok daha ileriye taşıyacak. Aynı zamanda gelecekte kullanılması planlanan Artırılmış Gerçeklik ve İnsansız Kara Araçları projeleri SmartIST'in teknolojisine katkı sağlayacak. Bu mega tesis aynı zamanda İstanbul'un kıtalara yayılmış konumunun da altını çizecek ve Doğu ile Batı arasındaki ticaret için bir geçiş kapısı olacak. Böylece dünyadaki hava kargo trafiğinin büyük kısmı İstanbul Havalimanı'ndaki yeni hub'a çekilerek, İstanbul'un dünyanın lojistik merkezine dönüşmesi sağlanacak.<sup>55</sup>

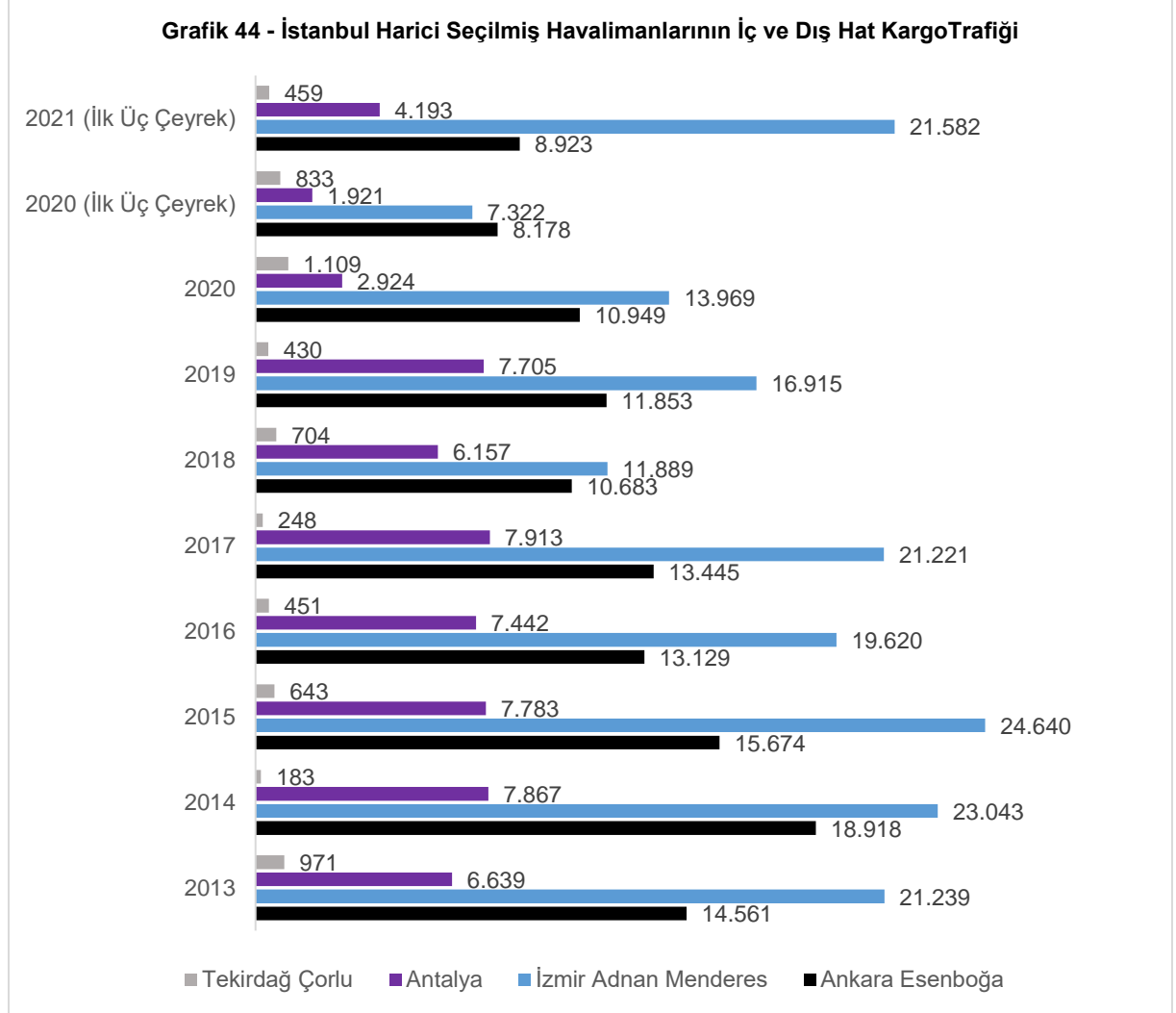


<sup>55</sup> Turkish Cargo, Web Sitesi, *Haberler*



## 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.



Kaynak: DHMİ (Ton. 2021 yılı verileri ilk üç çeyreği kapsamaktadır.)

Ankara Esenboğa Havalimanı'nda iç ve dış hat kargo trafiği 2014 yılında 18.918 ton iken bu yıldan sonra azalma eğilimi gösterdi. 2020 yılında, 2014 yılına kıyasla %42 hacim kaybı sonucu 10.949 ton iç ve dış hat kargo trafiği oldu. 2021 yılının ilk üç çeyreği sonunda ise 2020 yılının ilk üç çeyreğine göre %9 artış ile iç ve dış hat kargo trafiği 8.923 ton olarak gerçekleşti.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda da 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 2019 yılında 16.915 ton oldu. Ancak koronavirüs tedbirlerinin hafifletilmesi ve süreçlerin normalleşmesi ile beraber 2020 ve 2021 yıllarının ilk üç çeyrek verileri karşılaştırıldığında yaklaşık %195 hacim artışı söz konusu; 2020 yılının ilk üç çeyreği

sonunda İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda 7.322 ton iç ve dış hat kargo trafiği mevcut iken bir yıl sonra aynı dönemde 21.582 ton iç ve dış hat kargo trafiği gerçekleşti.

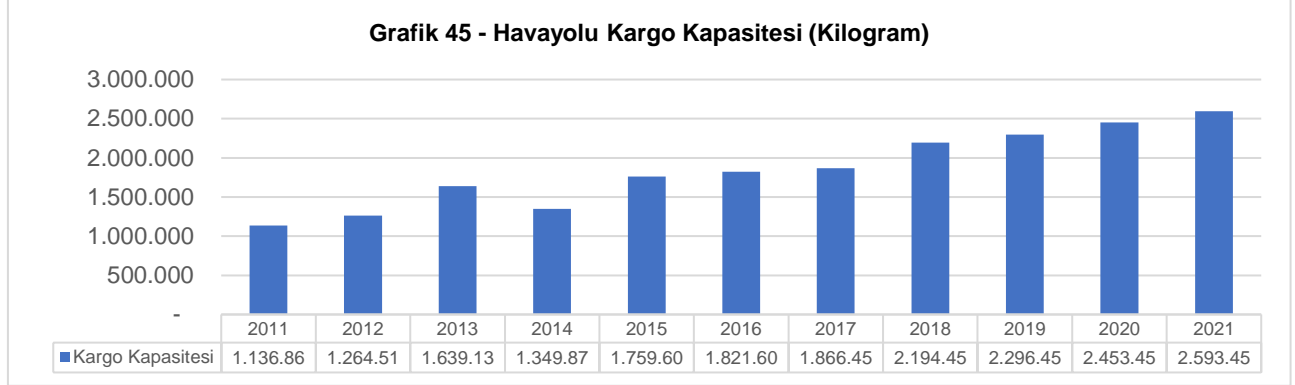
2021 yılının ilk üç çeyreğinde Antalya Havalimanı bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iç ve dış hat kargo trafiğinin artış gösterdiği bir havalimanı oldu; 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda Antalya havalimanında kargo trafiği 1.921 ton iken bir yıl sonra kargo trafiği %118 hacim artışı ile 4.193 ton oldu.

Tekirdağ Çorlu Havalimanı, incelenen havalimanları içerisinde en küçük hacme sahiptir. İç ve dış hat kargo trafiğinde 1.109 tona ulaşılan 2020 yılı, incelenen dönem içerisinde en yüksek hacme ulaşılan yıldır. Ancak Tekirdağ Çorlu Havalimanı 2021 yılının ilk üç çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iç ve dış hat kargo trafiğinin azalış gösterdiği bir havalimanı oldu; 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda iç ve dış hat kargo trafiği 833 ton hacim iken, bir yıl sonra yaklaşık %45 oranında azalma ile 459 ton oldu.



## Türkiye'nin Havacılık Filosu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre 2021 yıl sonu itibarı ile Türkiye'de yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 10 havayolu şirketinin toplam 558 olan uçaklarının 525'i yolcu, 33'ü ise kargo uçağıdır. 30 kargo uçağına ait toplam kargo kapasitesi 2.593.450 kilogramdır.



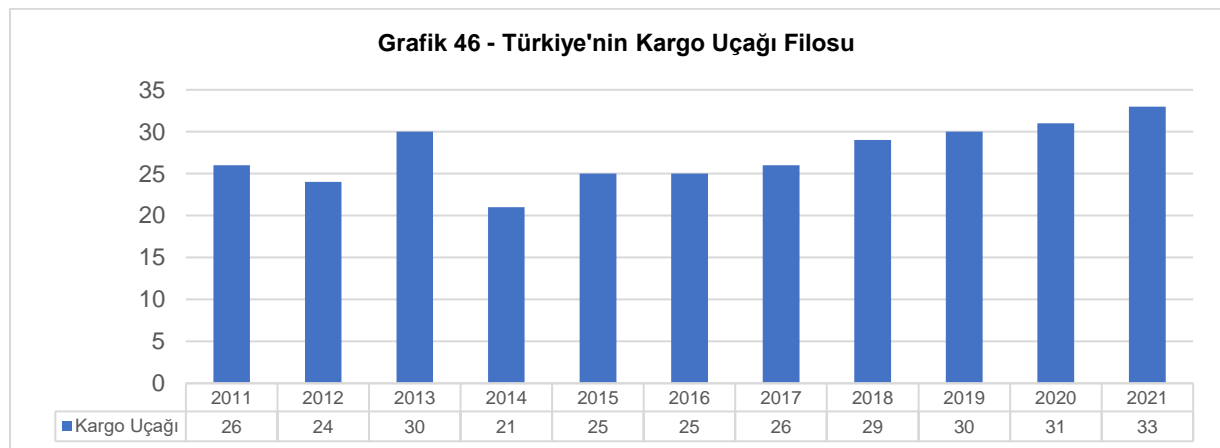
Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2021*. S. 40.

THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 338, kargo uçağı sayısı ise 18'dir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.506.000 kilogramdır.

MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.'ye ait 7 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 398.000 kilogramdır.

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

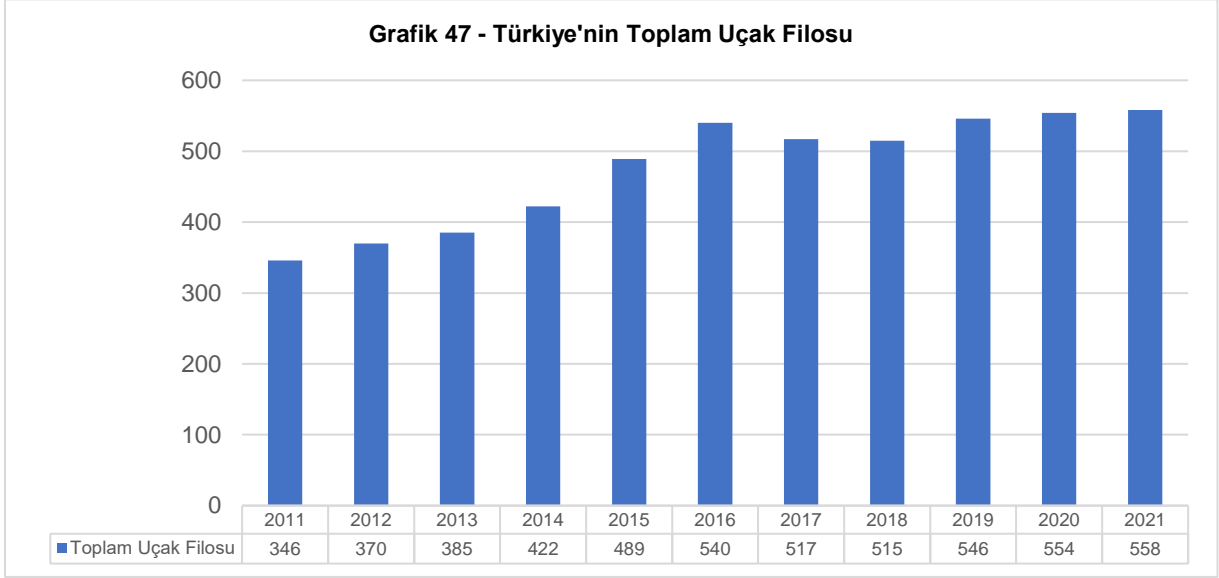
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.'ye ait 3 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 121.575 kilogramdır.



Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2021*. S. 39-40-41.

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. 90, Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. 55, Onur Air Taşımacılık A.Ş. 14, Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. 15, Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. 8, Tailwind Havayolları A.Ş. 5 yolcu uçağına sahiptir.



Kaynak: SHGM, *Faaliyet raporu 2021*. S. 37.

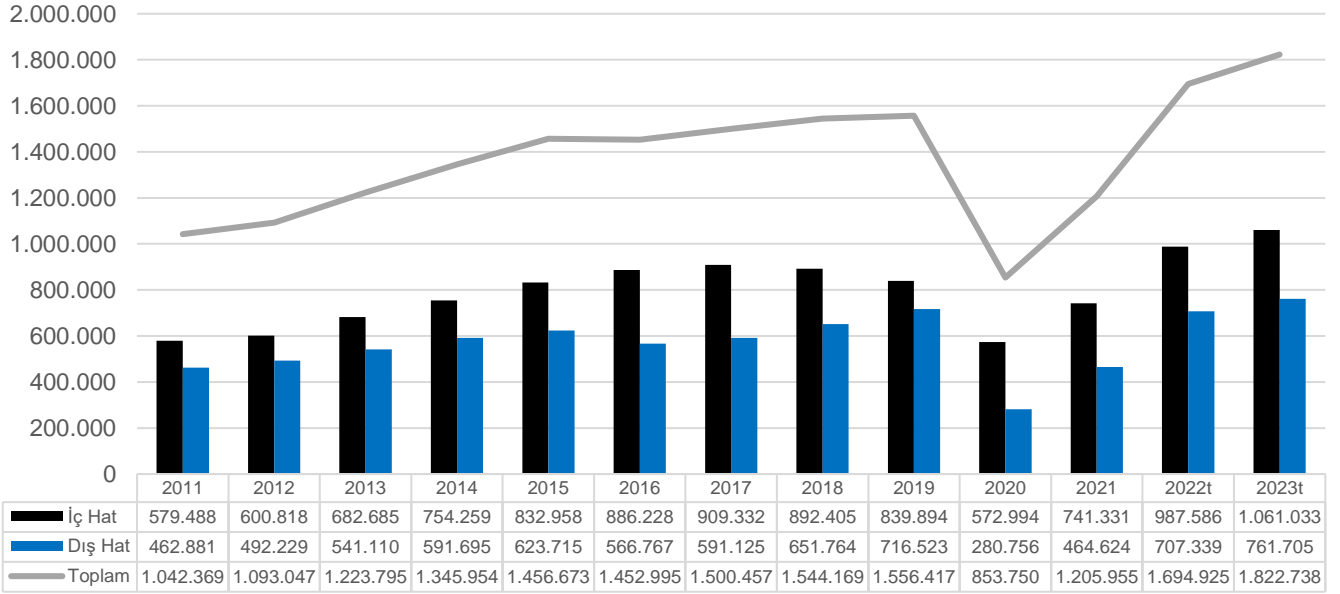


## Türkiye’de Uçak Trafığı

2011-2021 yılları arasında Türkiye havalimanlarındaki uçak trafiği dış hat için 2016, 2020 ve 2021 yılları ve iç hat için 2018, 2019 ve 2020 yılları hariç tutulduğunda sürekli artış göstermektedir. 2021 yılında Türkiye havalimanlarındaki aylık iç ve dış hat uçak trafiğinde koronavirüs tedbirlerinin gevşetilmesi ile beraber hızlı bir artış yaşandı. 2011 yılı sonunda 1.042.369 olan toplam uçak trafiği 2021 yılında yaklaşık %16 artarak 1.205.955 oldu.

2020 yılında koronavirüs pandemisinin etkilerinin kontrol altına alınmasına yönelik olarak iç ve dış hat uçuşlarına getirilen kısıtlamalar uçuş sayılarına doğrudan etki etti ve 2020 yılında iç hat uçuş trafiğinin 2011 yılı seviyelerine gerilemesine sebebiyet verdi. Ancak 2021 yılında iç ve dış hatlardaki uçuş sayılarında artış yaşandı. 2021 yılında iç hat uçak trafiği 2020 yılına göre %29 artış ile 741.331, dış hat uçak trafiği ise %65 artış ile 464.624 olarak gerçekleşti.

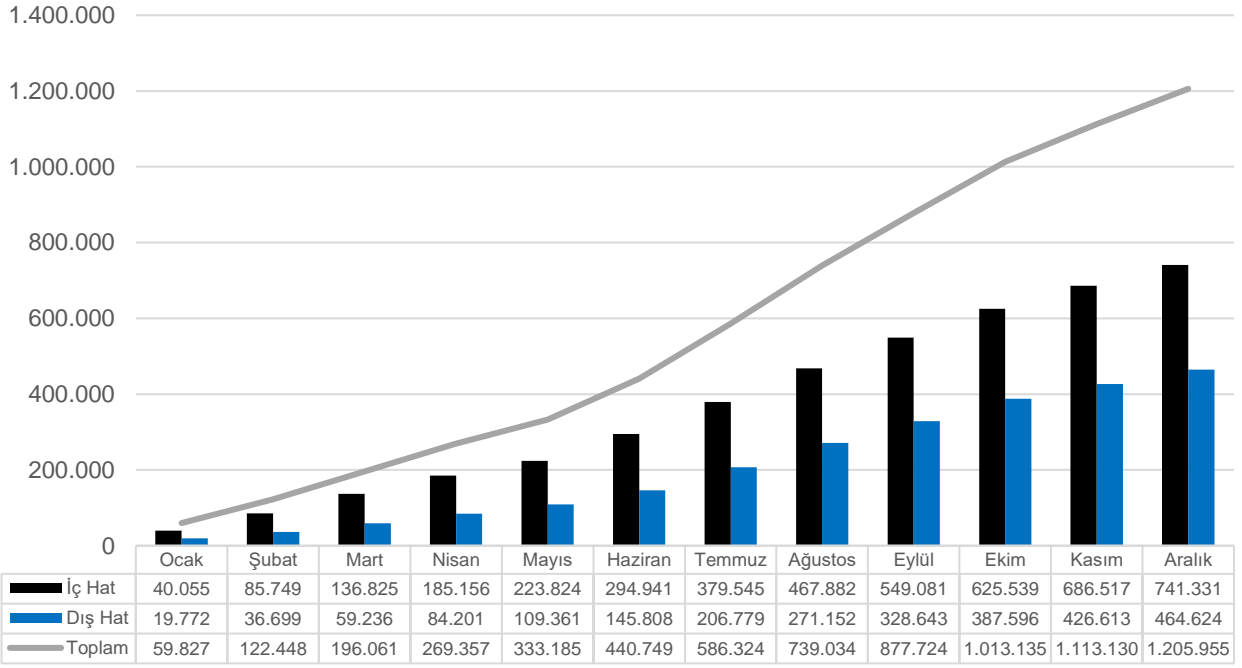
Grafik 48 - Türkiye’de Uçak Trafığı



Kaynak: DHMİ (2021 verileri kesin değildir.)

Ay bazında ise 2021 yılında önemli artışlar gözlemlendi. Ocak ayı itibarıyla iç ve dış hat toplam uçuş trafiğinde yaşanan artışlar Aralık ayında en yüksek seviyeye çıkarak 1.205.955 oldu. Ocak ayında iç ve dış hat toplam uçuş trafiği 59.827 ton olurken bu miktar Aralık ayında %1915 artış ile 1.205.955 ton olarak istatistiklere yansıdı. Ocak ayında iç hat uçuş trafiği 40.055 ton iken, Aralık ayında %1750 artış ile 741.331 ton olarak gerçekleşti. Dış hat uçuş trafiği ise Ocak ayında 19.772 ton iken, Aralık ayında %2249 artış 464.624 ton oldu.

**Grafik 49 - 2021 Yılında Türkiye'de Uçak Trafiği**



Kaynak: DHMİ (2021 verileri kesin değildir.)



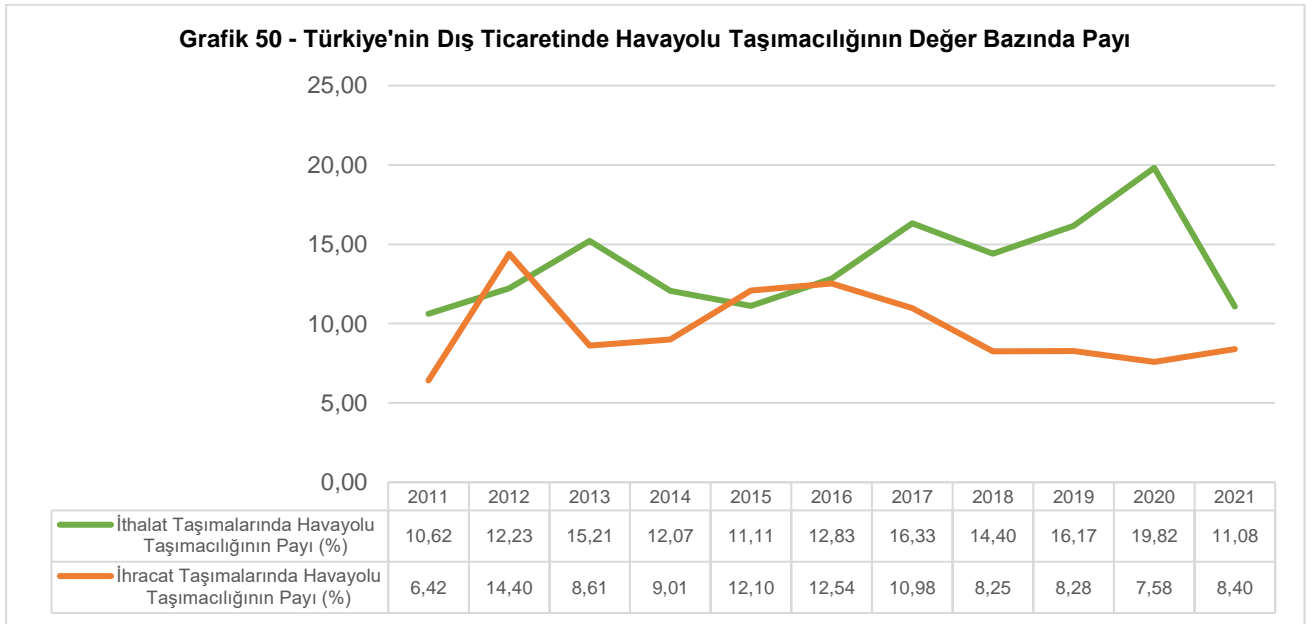
## Türkiye'nin Dış Ticareti ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde 2011 ve 2021 yılları arasındaki zaman zarfında ithalat ve ihracat taşımalarında dalgalanmalar yaşandı. İhracat taşımalarında 2012, 2015, 2016 ve 2017 yıllarında havayolu taşımacılığının değer bazındaki payı %10'un üzerine çıktı.

2011 yılında havayolu taşımacılığının ithalatta değer bazındaki payı %10,62'di. 2020 yılı sonunda bu oran %19,82'ye yükselirken 2021 yılının sonunda %11,08'e düştü.

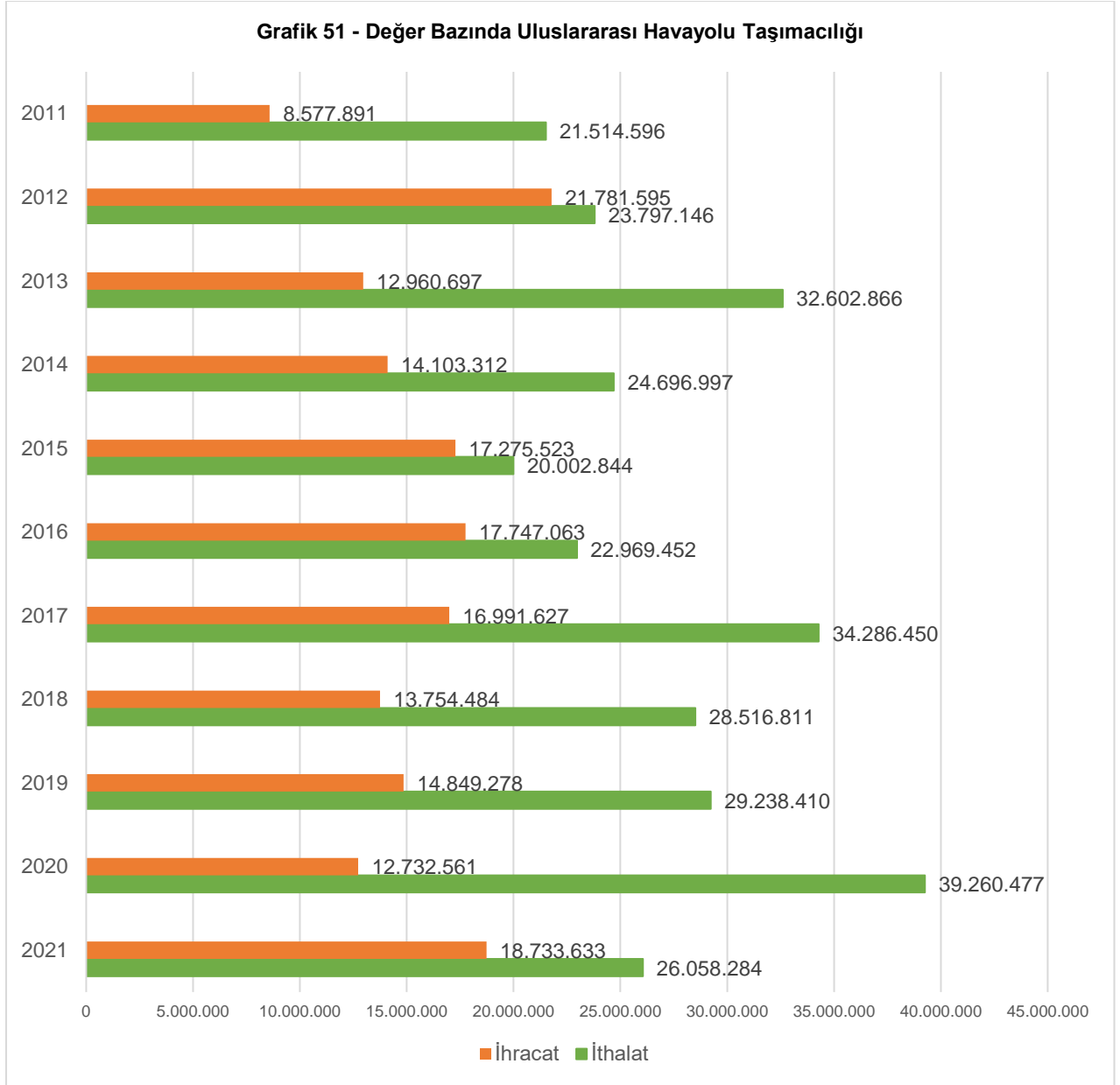
Havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı 2011 yılında %6,42'di. İncelenen dönem içerisinde havayolu taşımacılığı değer bazında en yüksek paya 2012 yılında %14,40 ile sahip oldu. 2020 yılında havayolu taşımacılığının ihracattaki değer bazındaki payı %7,58 iken 2021 yılının sonunda ise %8,40 oldu.

2011 yılından 2021 yılının 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 2011 ve 2021 yıllarını kapsayan dönem boyunca havayolu ile ithalatı gerçekleştirilen yüklerin değeri, havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin değerinden daha yüksektir. 2015 yılı, havayolu ile taşınması yapılan ihracat ve ithalat yükleri arasındaki değer bazındaki farkın dönem içerisindeki diğer yıllara kıyasla en düşük olduğu yıllar oldu. 2015 yılında havayolu ithalat yüklerinin toplam değeri havayolu ihracat yüklerinin yaklaşık %16, 2021 yılının sonunda ise yaklaşık %39 katı oldu.



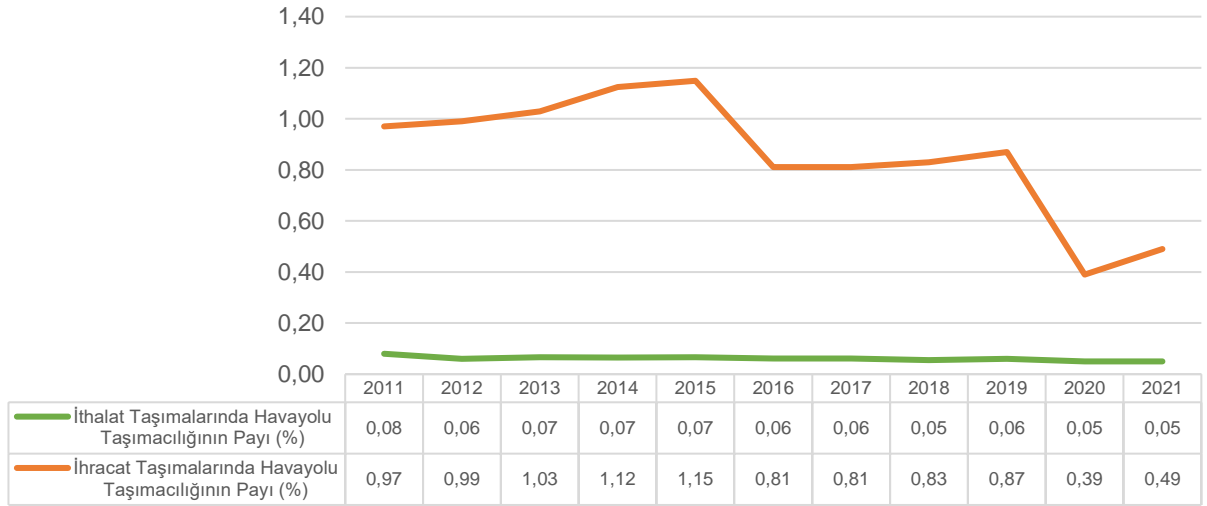
Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).



2011 yılından 2021 yılına kadar olan dönemde havayolu ile taşınan ithalat yüklerinin ağırlığı toplam ithalat taşımaları içerisinde düşük bir orana sahip oldu. Ancak yine incelenen dönem içerisinde söz konusu oran azalma eğilimindedir. 2011 yılında ithalat taşımalarında ağırlık bazında %0,08 olan havayolu taşımalarının payı 2021 yılının sonunda %0,05'tir. Türkiye Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış bölümünde incelendiği gibi havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün 2017'de ortalama değeri 259,32 ABD Doları iken 2021 yılının sonunda havayolu ile taşınan 1 kilo ithalat yükünün değeri %12 düşüş ile ortalama 227,06 ABD Doları oldu.

İhracat taşımalarında havayolunun ağırlık bazındaki payı 2013, 2014 ve 2015 yıllarında %1'den fazla oldu. Havayolu ile ihracatı yapılan yüklerin tüm ihracattaki oranı, havayolu ile ithalatı yapılan yüklerde havayolunun payından oransal olarak her yıl daha fazladır. 2021 yılının sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşımacılığının payı incelenen dönem içerisinde 2020 yılından sonra %0,49 pay ile en düşük orana sahip oldu.

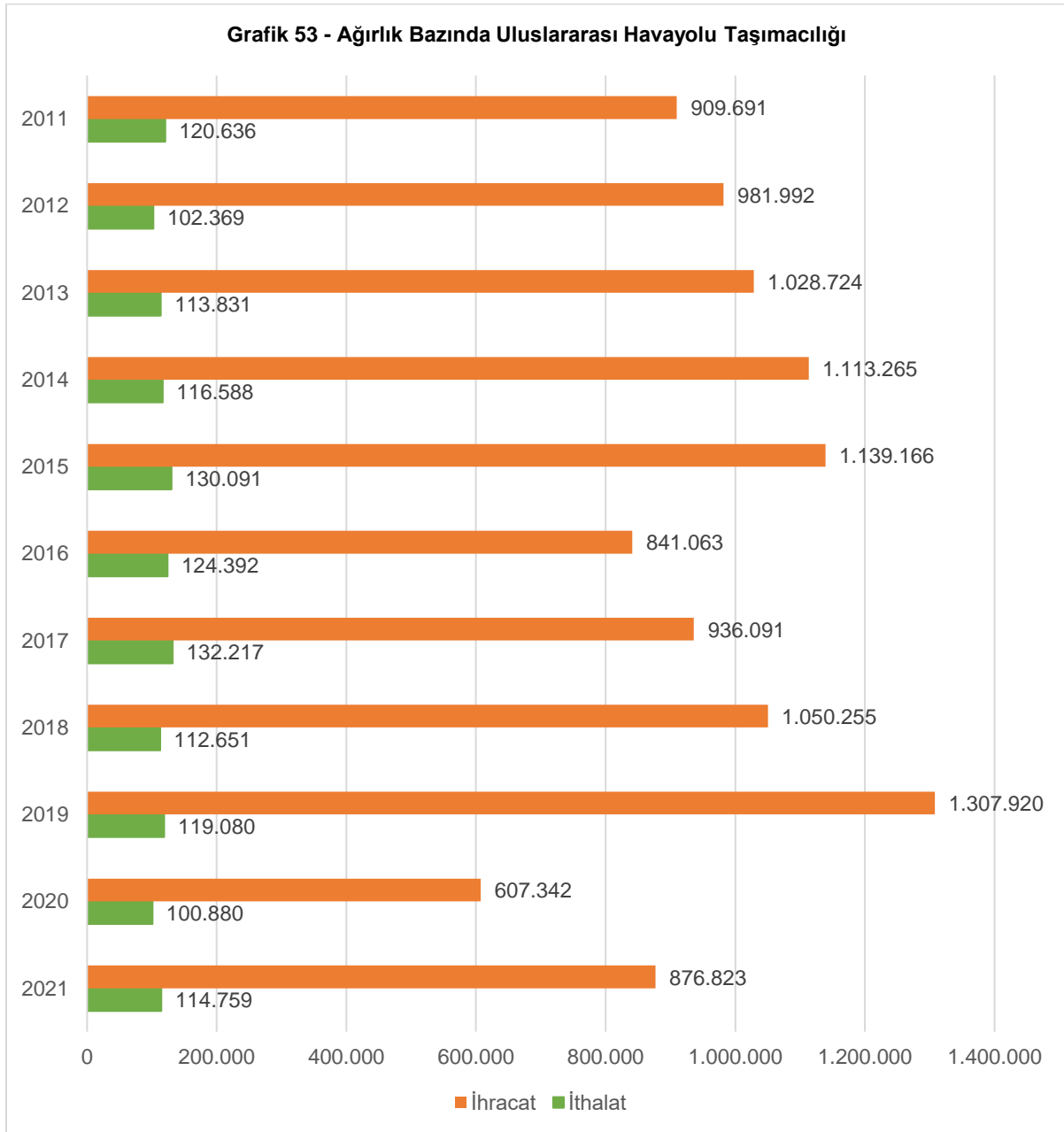
**Grafik 52 - Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı**



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

İncelenen 10 yıllık dönem içerisinde sürekli olarak havayolu ile taşınan toplam ihracat yükünün 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 incelenen dönem içerisindeki en fazla havayolu ihracat yükünün taşındığı görülmektedir.

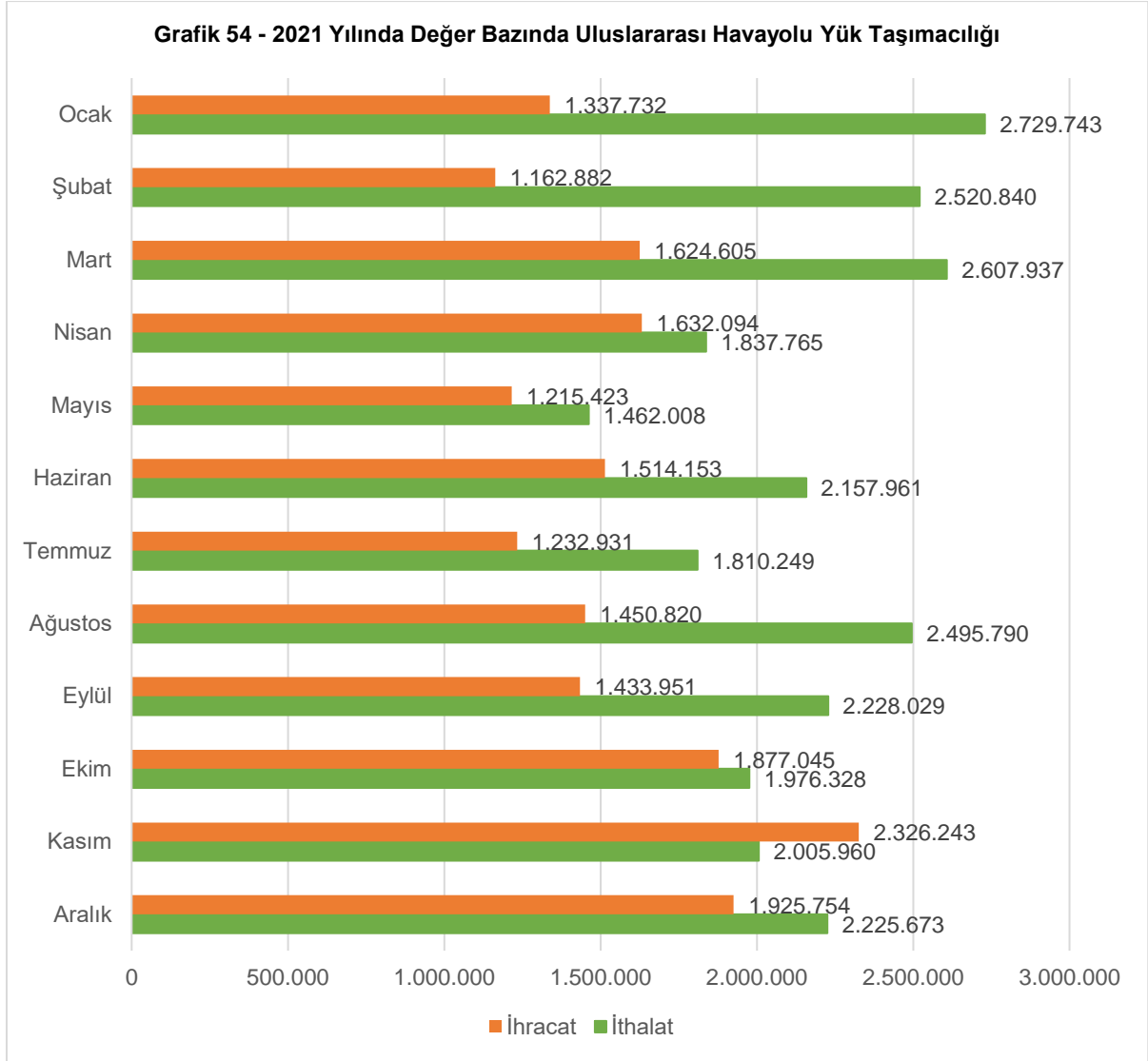
İncelenen dönemde havayolu ithalat yüklerinin ağırlığında fazla bir değişim olmadı.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

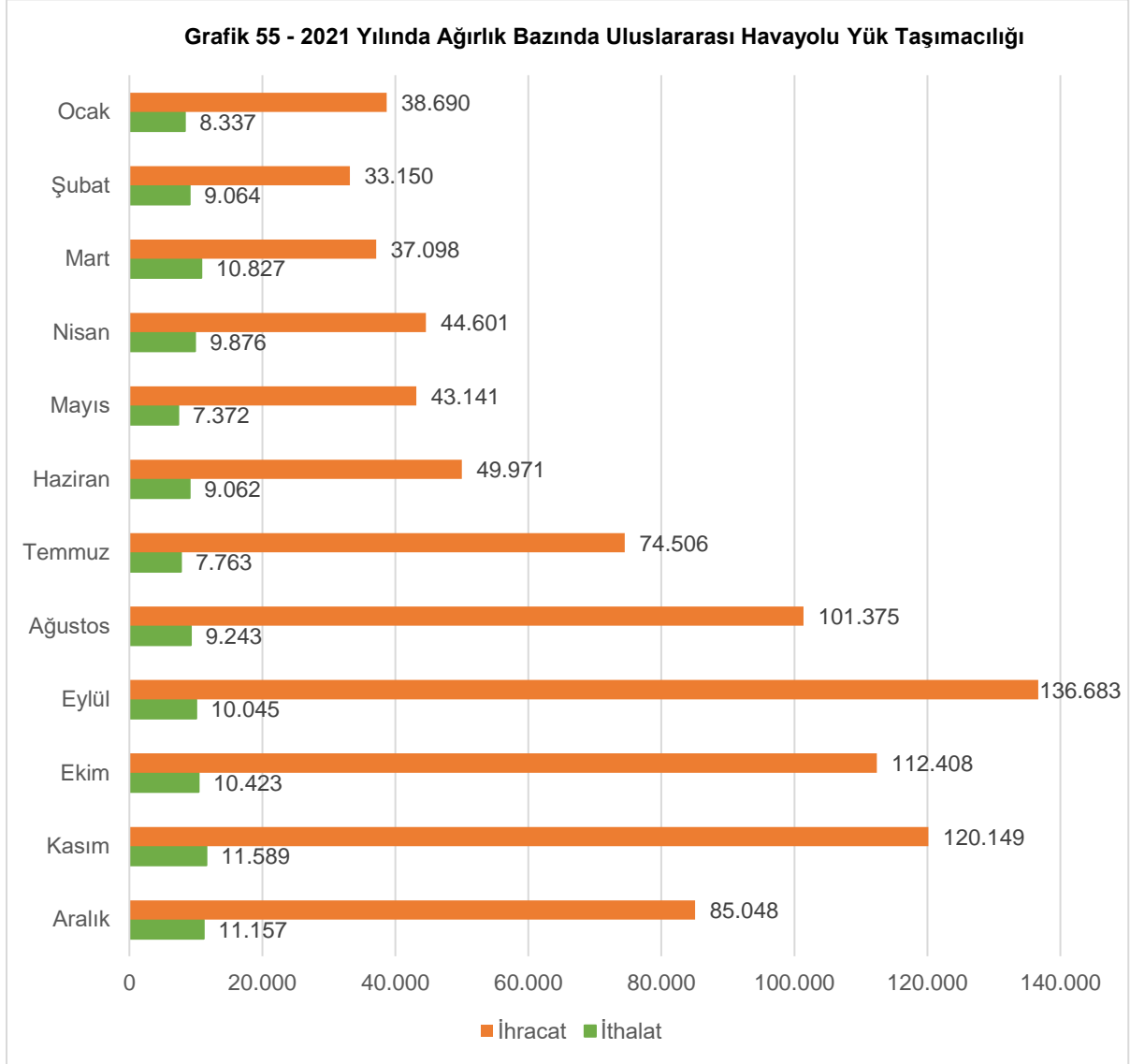
## 2021 Yılı Havayolu Taşımacılığı Verileri

2021 yılında uluslararası havayolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında dalgalanmalar yaşandı. Ocak ayında ithalatta en yüksek değerde havayolu taşıması yapılırken ihracat taşımaları Kasım ayında en yüksek değerde gerçekleşti.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2021 yılında uluslararası havayolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında ilk altı ay ihracat taşımaları miktar bazında dalgalanmalar gösterse de Haziran ayı sonrası tekrar yükselişe geçti ancak Eylül ayından sonra yeniden dalgalanmalar yaşandı. İthalat taşımaları Kasım ayında 11.589 ton ile en fazla hacme sahipti. Mayıs ve Temmuz ayları ithalat taşımalarında miktar bazında en fazla daralmanın olduğu aylar oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

### Havayolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2021 yılının sonunda ABD ve BAE havayoluyla yapılan ihracatta değer ve ağırlık bazında ilk 5'te yer alırken, ithalatta ise bu iki ülke sadece değer bazında ilk 5'te bir arada bulunmaktadır. İhracatta değer bazında üçüncü ülke konumunda bulunan Irak harici değer ve ağırlık bazında ilk 5 sırada yer alan ülkelerin hiçbirisi Türkiye'nin sınır komşusu değildir.

**Tablo 24 - İhracatta İlk 5 Ülke**

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

İhracatta değer bazında ilk 5 ülke arasında yer alan ABD, BAE ve Almanya ithalatta da değer bazında ilk 5 ülke arasındadır. İhracat taşımalarında ilk 5'te yer almayan Çin havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasındadır; değer ve ağırlık bazında birinci ülke konumundadır. Ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında sadece Almanya Avrupa kıtasında almaktadır. ABD, Çin ve Almanya havayolu ithalat taşımalarında hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer alan ülkelerdir.

**Tablo 25 - İthalatta İlk 5 Ülke**

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

# Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

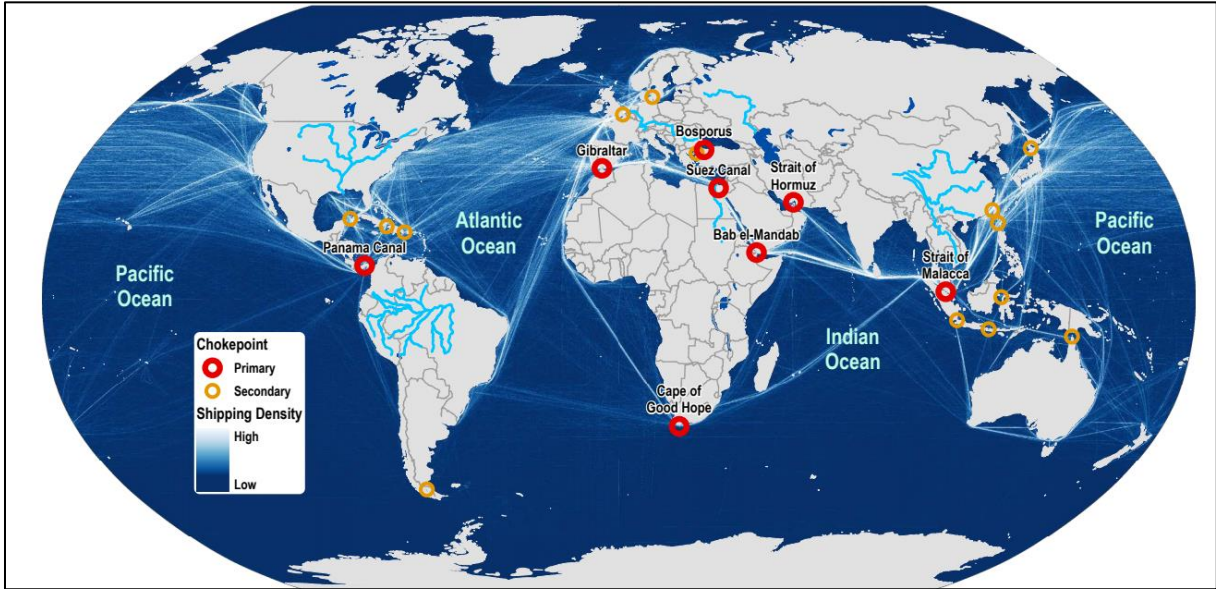


## Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

### Giriş

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

Harita 12 - 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 konumlanmaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları mevcuttur<sup>56</sup>. 2020 yılında dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %89'u denizyolu ile gerçekleşmiştir. Ülkemizde 2020 yılında hacim olarak ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %94'ü, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %82'si denizyolu ile gerçekleşmiştir. Bu veriler ışığında küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacminin son yarım yüzyılda 20 kat büyüdüğü görülmektedir. Lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığı parasal olarak yüksek bir paya sahiptir. Bu durum denizyolu sektörünün küresel ticarete en stratejik sektör konumunda olmasını sağlamaktadır.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Daha fazla bilgi için UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu tarafından hazırlanan "Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları" raporunu inceleyiniz.

<sup>57</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*. S. 358.

<b>Tablo 26 - Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton, Yükleme)</b>				
<b>Yıl</b>	<b>Tanker</b>	<b>Dökme</b>	<b>Diğer Kuru Yük</b>	<b>Toplam</b>
<b>2006</b>	2.698	1.676	3.328	7.702
<b>2007</b>	2.747	1.811	3.478	7.702
<b>2008</b>	2.742	1.911	3.578	8.231
<b>2009</b>	2.641	1.998	3.218	7.857
<b>2010</b>	2.752	2.232	3.423	8.408
<b>2011</b>	2.785	2.364	3.626	8.775
<b>2012</b>	2.850	2.564	3.791	9.195
<b>2013</b>	2.828	2.734	3.951	9.513
<b>2014</b>	2.825	2.964	4.054	9.842
<b>2015</b>	2.932	2.930	4.161	10.023
<b>2016</b>	3.058	3.009	4.228	10.295
<b>2017</b>	3.146	3.151	4.419	10.716
<b>2018</b>	3.201	3.215	4.603	11.019
<b>2019</b>	3.169	3.225	4.682	11.076
<b>2020</b>	2.918	3.181	4.549	10.648

Kaynak: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2021*. S. 3.

Türkiye’de denizyolu taşımacılığında dönüm noktası, kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan ve 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması’dır. 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde egemenliğini tesis etti. 1945 yılında yürürlüğe giren 4470 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun’a istinaden Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı kuruldu ve daha sonra bu kurumun adı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi. 1993 tarihinde yayınlanan 491 no.lu KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı kuruldu. 2011 yılında yayınlanan 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurularak Denizcilik Müsteşarlığı kaldırıldı. 2020 yılının Ocak ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın idari yapısına getirilen değişiklikler ile Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü “Denizcilik Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirildi. Mevcut durumda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, denizcilik sektörüne ilişkin düzenlemelerin yapıldığı kurumlardır.



## Mevzuat

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

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

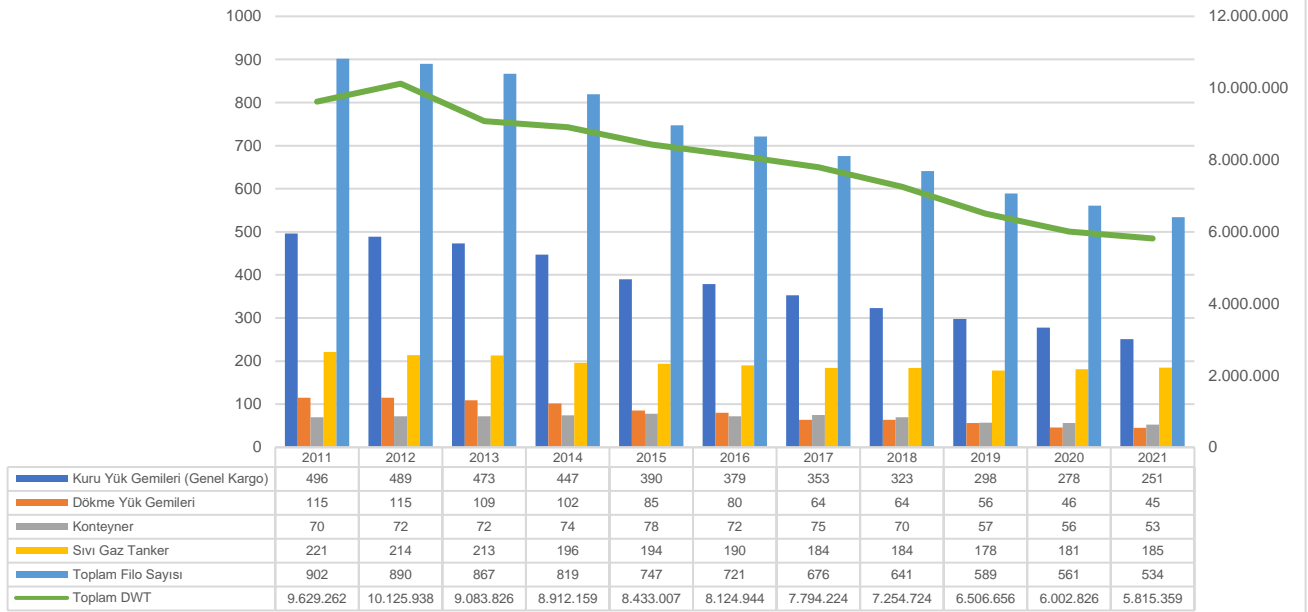


## Türk Deniz Ticaret Filosu: DWT ve Adet Gelişimi

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filusunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü yaşanmaktadır. 2011 – 2021 yılları arasında konteyner gemilerinin sayıları 2015 yılında en yüksek seviyeye ulaştı ve 78 adet oldu. 2020 yılında 56 olan konteyner gemisi sayısı 2021 yılında yaklaşık %5 azaldı ve 53'e düştü.

2011 yılında toplam sayısı 902 olan kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin sayısı 2021'de yaklaşık %41 azaldı ve 534 oldu. DWT bazında ise azalış yaklaşık %40 oldu ve 2011 yılında 9.629.262 DWT olan kapasite 2021 yılında 5.815.359 DWT oldu.

Grafik 56 - Türk Deniz Ticaret Filosu



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

UNCTAD verilerine göre 2021 yılında Türkiye'de yabancı bayraklı 1.112 geminin toplam kapasitesi 21.970.706 DWT'dir; milli bayraklı gemiler ile birlikte toplam DWT bazında Türkiye dünyada 16. sırada olup Türk ve yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin %1,32'sini oluşturmaktadır. İlk sırada dünyadaki toplam DWT kapasitesinin %17,64'üne sahip Yunanistan, ikinci sırada %11,56'sına sahip Çin ve üçüncü sırada %11,43'üne sahip konumda olan Japonya yer almaktadır<sup>58</sup>.

<sup>58</sup> UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2021*. S. 62.



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. 2020 yılında Türk bayraklı gemilere yapılan toplam 176 denetim sonrasında tutulan gemi sayısı 21'dir<sup>59</sup>. 2021 yılının Ocak ayı itibarı ile tutulan Türk bayraklı gemi sayısı bulunmaz iken<sup>60</sup> yasaklı gemi sayısı da 1'dir<sup>61</sup>.



<sup>59</sup> Paris MoU Web Sitesi, *Current Flag Performance List*.

<sup>60</sup> Paris MoU Web Sitesi, *Current Detentions*.

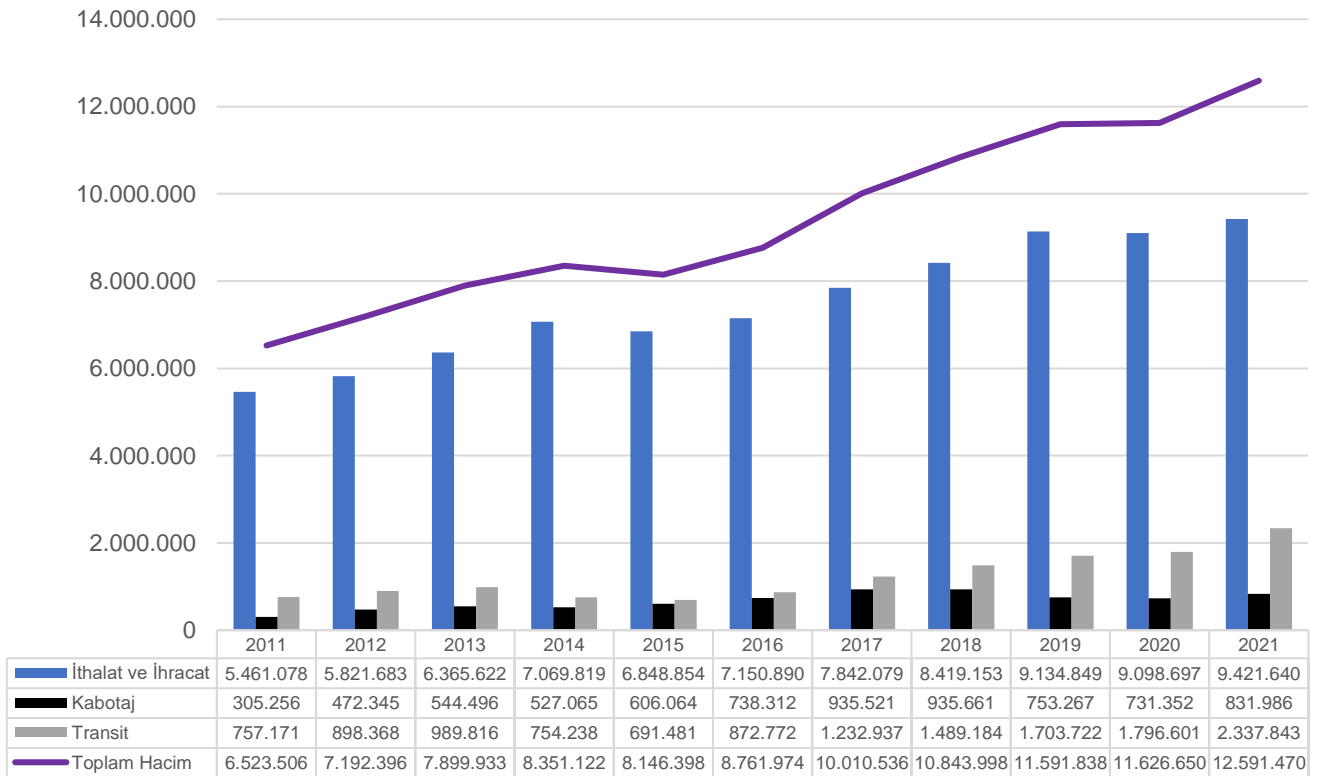
<sup>61</sup> Paris MoU Web Sitesi, *Current Bannings*.

## Limanlarda Elleçlenen Yük

2011 yılından 2021 yılına kadar olan dönemde Türkiye limanlarında elleçlenen yükler yıllar içerisinde TEU bazında hacmen artış gösterdi. 2011 yılında elleçlenen TEU 6.523.506 iken 2021 yılında yaklaşık %93 artış gösterdi ve 12.591.470 oldu. 2011 – 2021 yılları içerisinde ton bazında aynı oranda büyüme gerçekleşmedi; 2011 yılında Türkiye limanlarında 363.346.723 ton yük elleçlenirken 2021 yılında 2011 yılına kıyasla yaklaşık %51 artış oldu ve 526.306.784 ton yük elleçlendi. Aynı yıllar içerisinde TEU ve ton bazında gerçekleşen farklı büyüme oranları konteynerleşmenin bir sonucu olarak değerlendirilebilir.

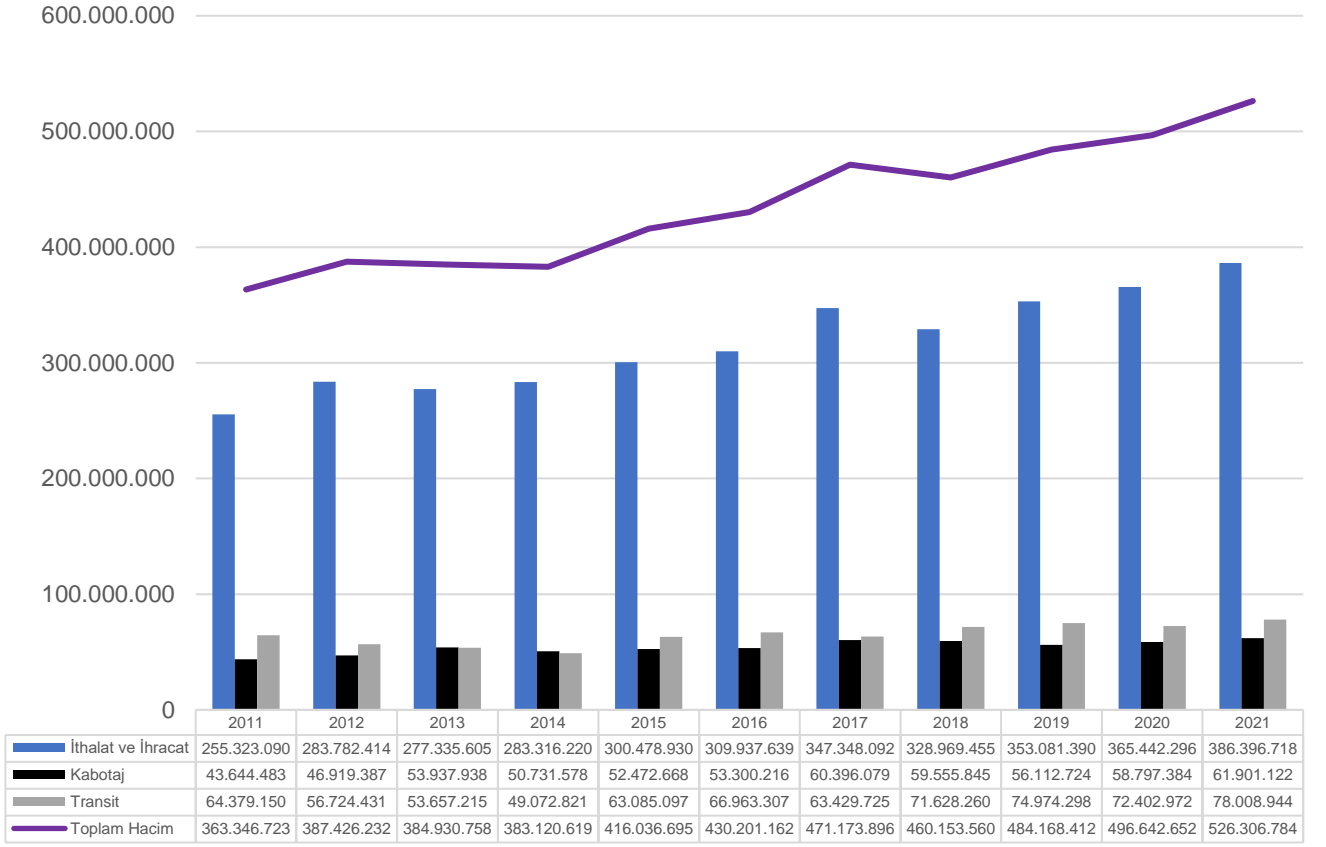
Transit taşımalarda TEU bazında yıllar içerisinde önemli bir gelişme yaşanmadı ve ton bazında transit yük miktarında çok büyük gelişme olmadı. TEU bazında 2011 yılında elleçlenen yüklerin yaklaşık %12'si transit yükü; 2021 yılının sonunda bu oran yaklaşık %18'e yükseldi. TEU bazında transit yüklerin oranı 2011 yılından 2021 yılına kadar olan süreçte %209 arttı. Ton bazında transit yük doğrusal bir gelişme göstermedi; 2011 yılında ağırlık bazında transit yük miktarı 64.379.150 tondur, 2021 yılında ise sadece 78.008.944 ton oldu. Ton bazında payı 2011 yılında yaklaşık %18 olan transit yükün payı 2021 yılında yaklaşık %15'e düştü.

Grafik 57 - TEU Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Grafik 58 - Ton Bazında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük\***



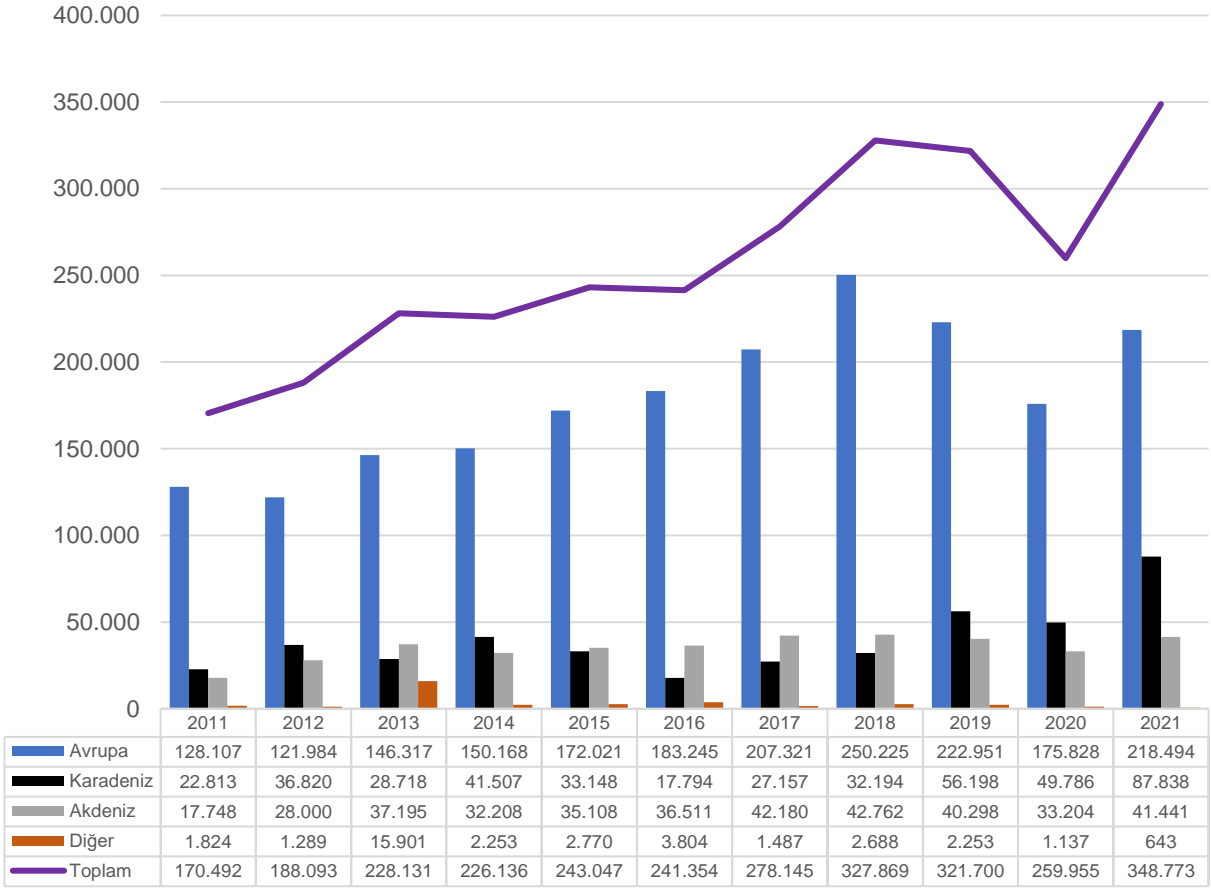
Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü. \*Ton bazında elleçlenen yüke ait veriler TEU bazında elleçlenen yüklerin ve konteyner ile taşınmayan yüklerin toplam ağırlığından oluşmaktadır.



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

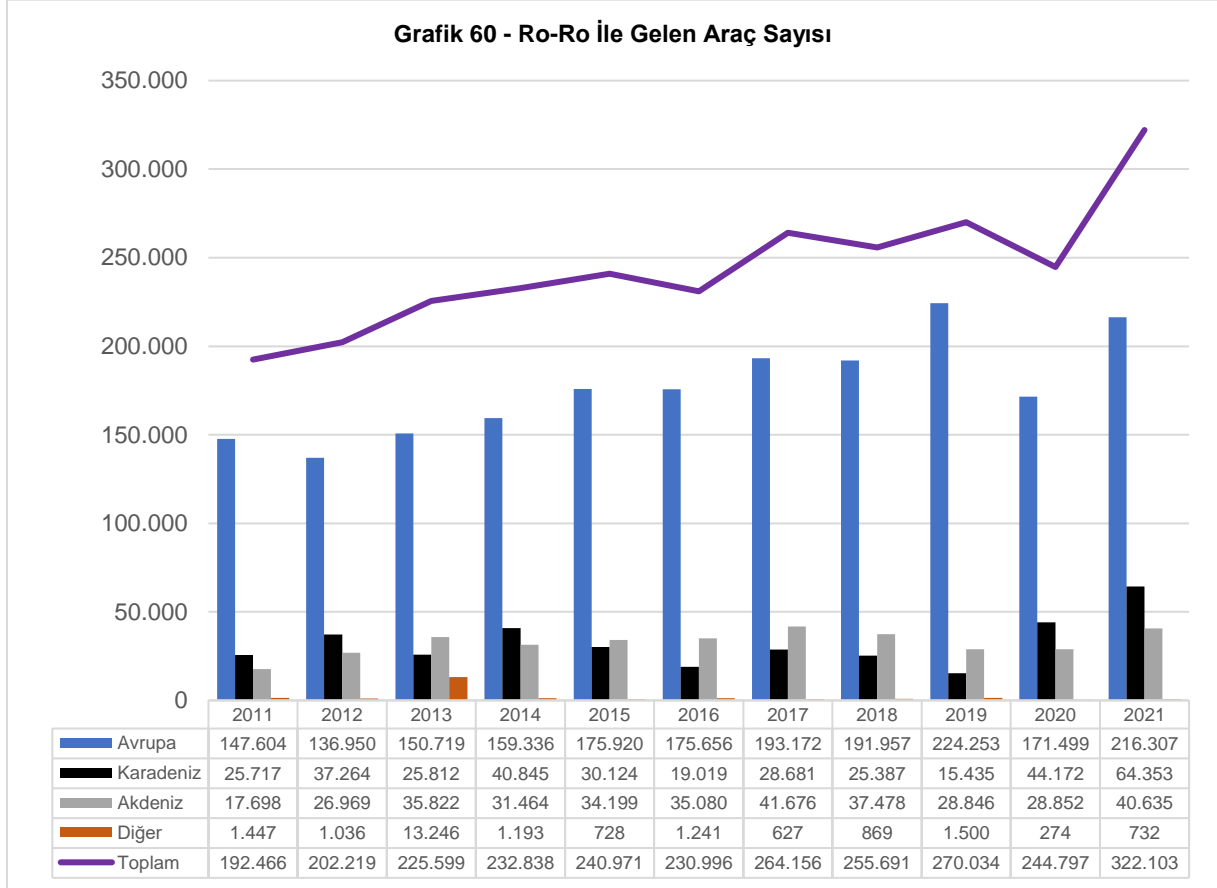
Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatları ile Türkiye'den giden çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonu sayıları 2019 ve 2020 yılları hariç olmak üzere Avrupa yönünde doğrusal olarak artmaktadır. 2011 yılında Ro-Ro ile giden toplam araç sayısı 170.492 iken 2021 yılında bu sayı yaklaşık %104 arttı ve 348.773 oldu. Aynı dönemde Avrupa yönünde giden araç sayısındaki artış yaklaşık %70, Karadeniz'de %285 ve Akdeniz'de %133 oldu.

Grafik 59 - Ro-Ro İle Giden Araç Sayısı



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen çekici, TIR, TIR tankeri, treyler ve yük vagonlarının toplam sayısı 2011 ve 2021 yılları arasında sadece %67 arttı. 2011 ve 2021 yılları arasındaki gelişim incelendiğinde Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı yaklaşık %46 oranında artış gösterdi ve Avrupa limanlarından Türkiye'ye Ro-Ro ile gelen araç sayısı 216.307 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; 2021 yılında bu oran %67 oldu.



Kaynak: Denizcilik Genel Müdürlüğü

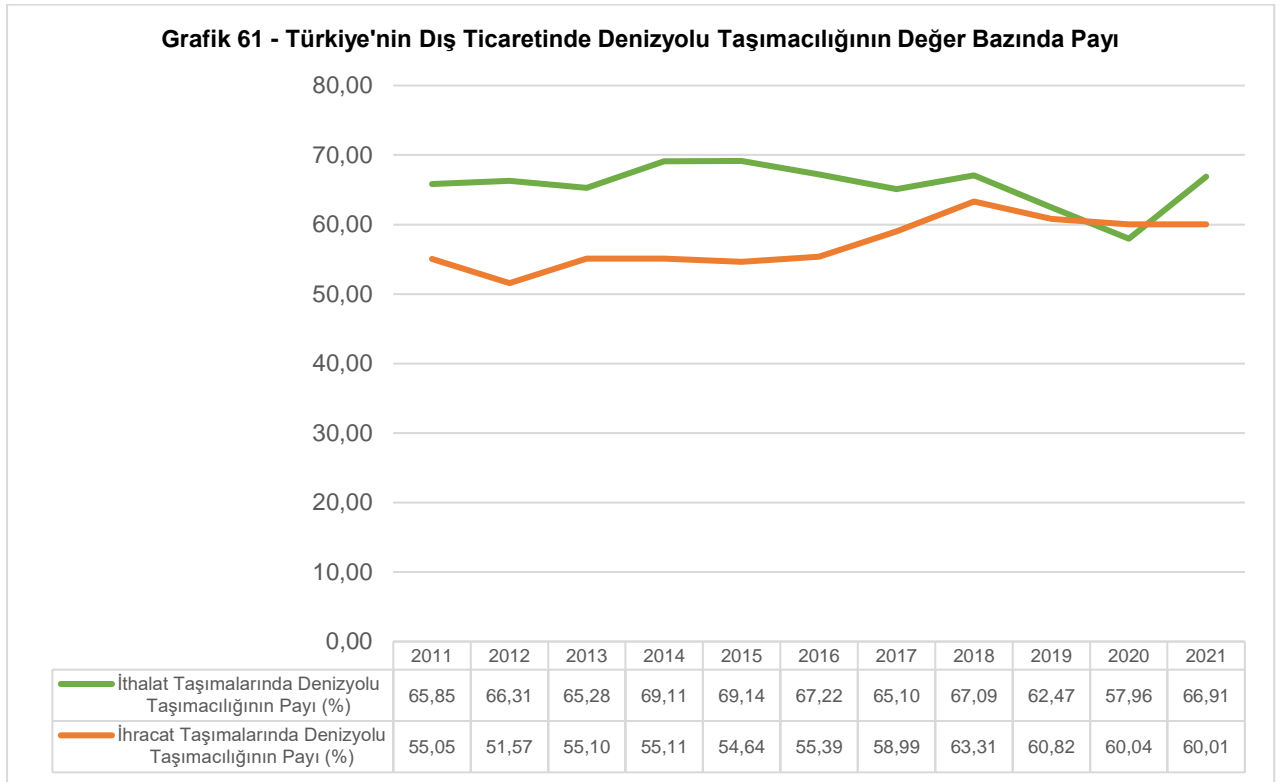
2021 yılında Türkiye'ye ve Türkiye'den yapılan Ro-Ro seferleri: Akdeniz; Mersin-Gazimağusa, Taşucu-Tripoli (Lübnan), Taşucu-Girne, Mersin-Hayfa, Taşucu-Gazimağusa. Karadeniz; Samsun-Tuapse, Karasu-Chornomosk, Zonguldak-Chornomorsk, Samsun-Novorossiysk, Haydarpaşa-Chornomorsk, Samsun-Kavkaz, Karasu-Köstence ve Samsun-Temrük. Avrupa; Pendik-Trieste, Yalova-Sete, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Pendik-Patras, Pendik-Bari, Yalova-Bari, Kocaeli-Zeebrugge, Çeşme-Sakız Adası, Yalova-Lavrio-Trieste, İzmir-Tarragona, Gemlik-Salerno, Yalova-Patras ve Kocaeli-Bremerhaven.<sup>62</sup>

<sup>62</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, *Ro-Ro Araç İstatistikleri 2021*

## Türkiye'nin Dış Ticareti ve Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin 2011 ve 2021 yılları arasında olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değer bazında payı 2019 yılına kadar %60'larda seyretti; 2014 ve 2015 yıllarında değer bazındaki payı %69'a kadar yükseldi. Ancak 2020 yılının sonunda ilk defa %60'ın altına inen pay oranı 2021 yılının sonunda da %66,91 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. İhracatta denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2021 yılının sonunda %60,01 olarak gerçekleşti.



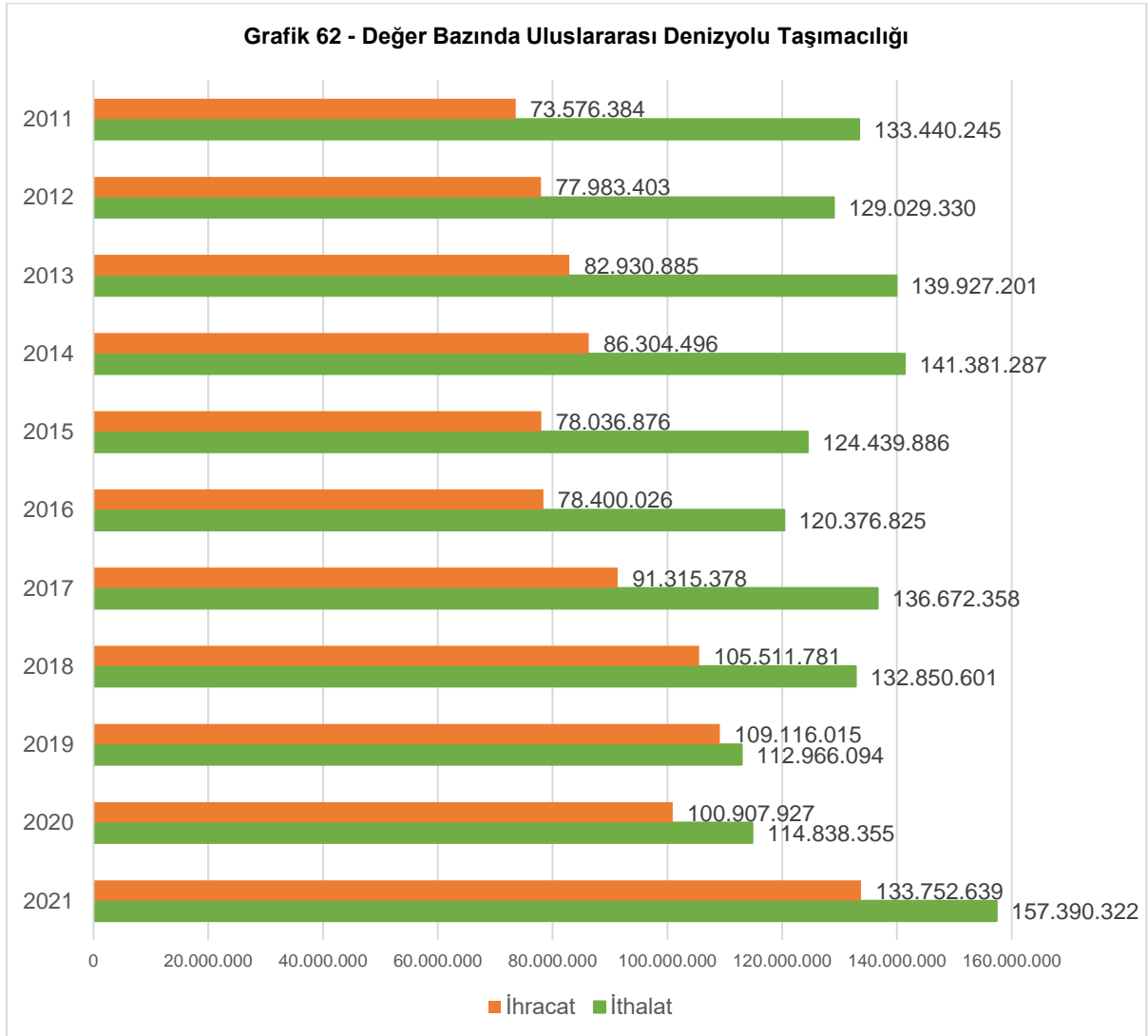
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.



Değer bazında denizyolu ile taşınan ihracat yüklerinin toplam değeri 2015 ve 2020 yılları harici sürekli artış göstermektedir. 2011 yılında 73.576.384 ABD Doları tutarındaki denizyolu ihracat yükünün değeri 2021 yılının sonunda 2011 yılına kıyasla %82 artış gösterdi ve 133.752.639 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.

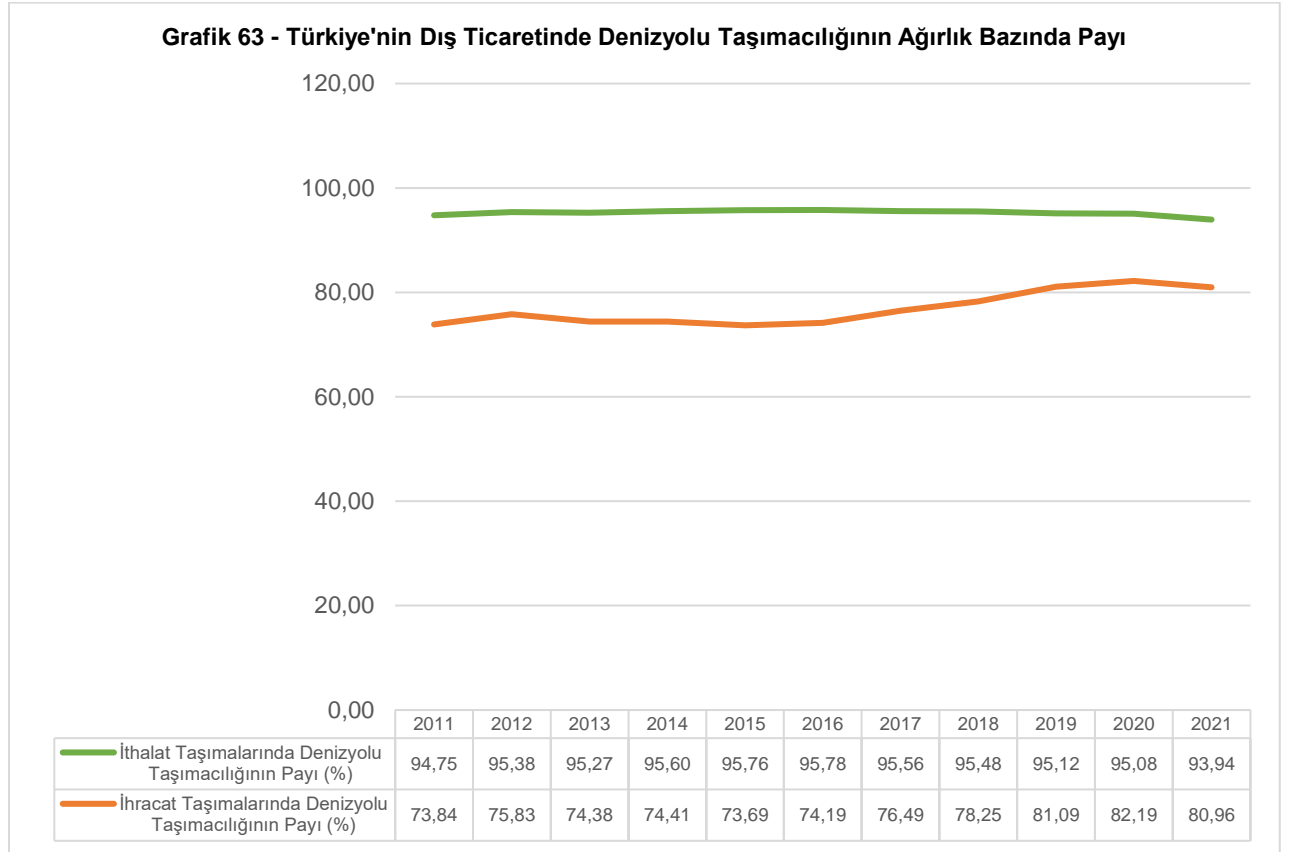
Değer bazında denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin toplam değeri 2011 yılında 133.440.245 ABD Doları iken 2021 yılının sonunda 2011 yılına kıyasla yaklaşık %18 oranında artış gösterdi ve 157.390.322 ABD Doları oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar)

Denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretindeki önemli rolü, dış ticarete ağırlık bazında denizyolu taşımalarının payı incelendiğinde daha net anlaşılabilir. 2011 ve 2021 yılları arasındaki dönemde ağırlık bazında denizyolu taşımacılığının tüm ithalat taşımalarındaki payında önemli değişiklikler gözlemlenmemekle beraber denizyolunun payı tüm yıllarda yapılan ithalat taşımalarında yaklaşık %95'tir. 2021 yılı sonunda %93,94 olmuştur.

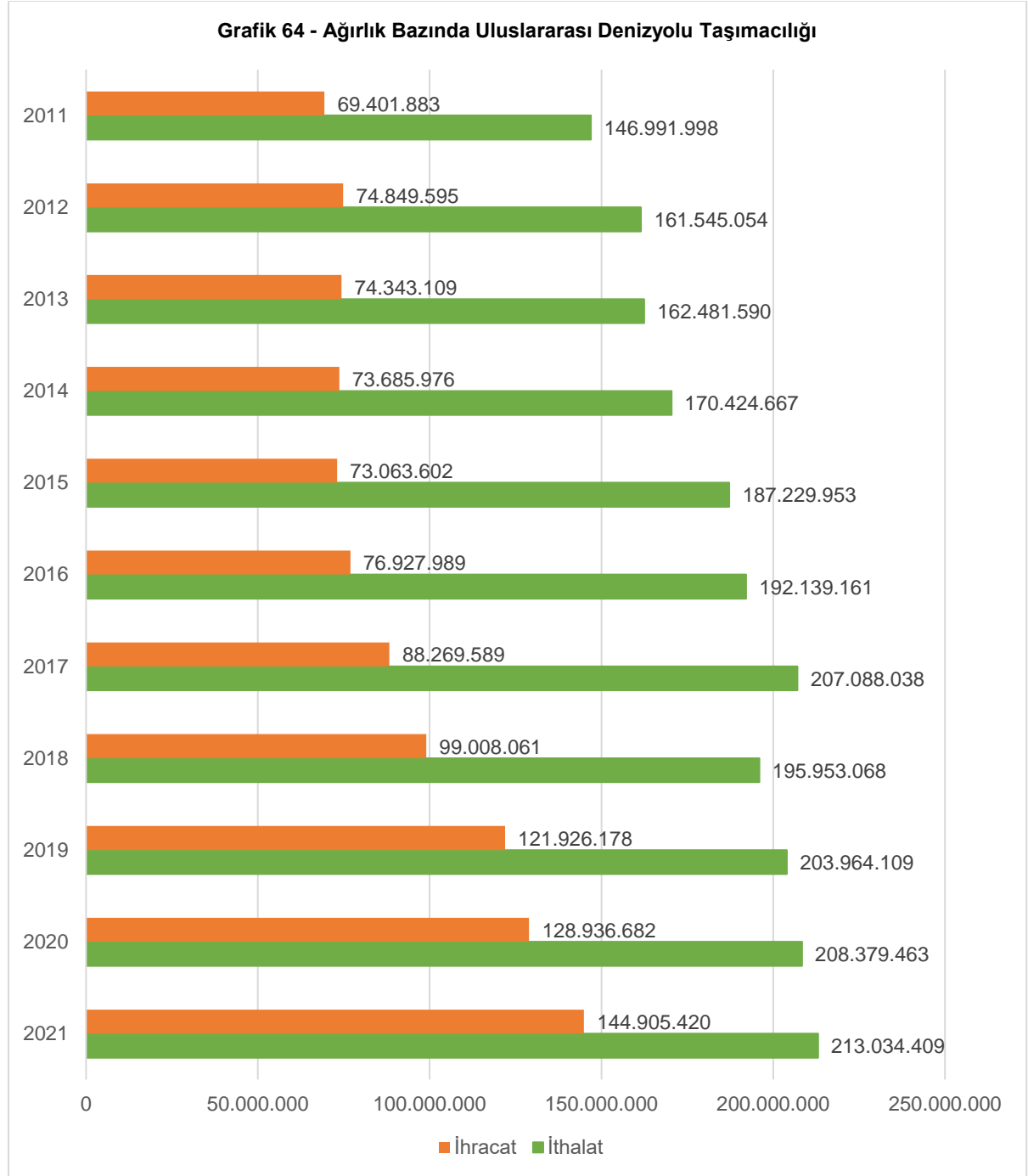
Aynı dönemde ihracat taşımalarında ağırlık bazında denizyolu taşımacılığı 2015 yılı itibarı ile payını sürekli artırmaktadır. 2011 yılında denizyolu ihracat taşımalarının tüm ihracat taşımalarındaki payı oranı %73,84 iken 2021 yılının sonunda payı %80,96 oldu.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2011 ve 2021 yılları arasındaki dönemde ithalat taşımalarında denizyolu ile taşınan yüklerin ağırlığı 2018 yılı hariç olmak üzere artış göstermektedir. 2011 yılında 146.991.998 ton yük denizyolu ile ithal edildi ve 2021 yılının sonunda bu hacim yaklaşık %45 artış göstererek 213.034.409 ton oldu.

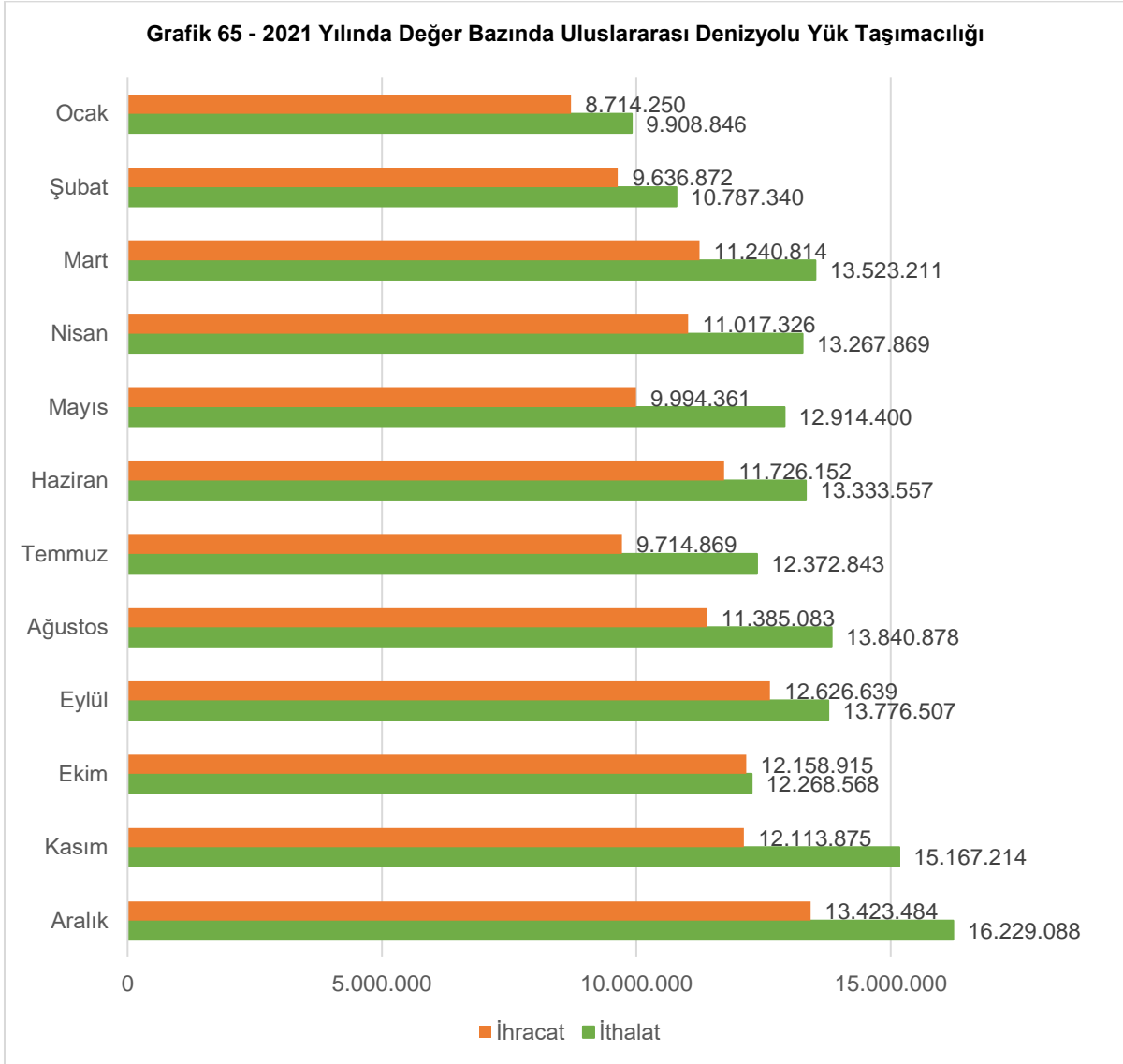
Denizyolu ile Türkiye'den ihracatı yapılan yüklerin ağırlığı 2015 yılından itibaren artmaktadır. 2011 yılında 69.401.883 ton yük denizyolu ile Türkiye'den ihraç edilirken 2021 yılının sonunda ihracat yüklerinin ağırlığı yaklaşık %109 artış göstererek 144.905.420 ton oldu.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

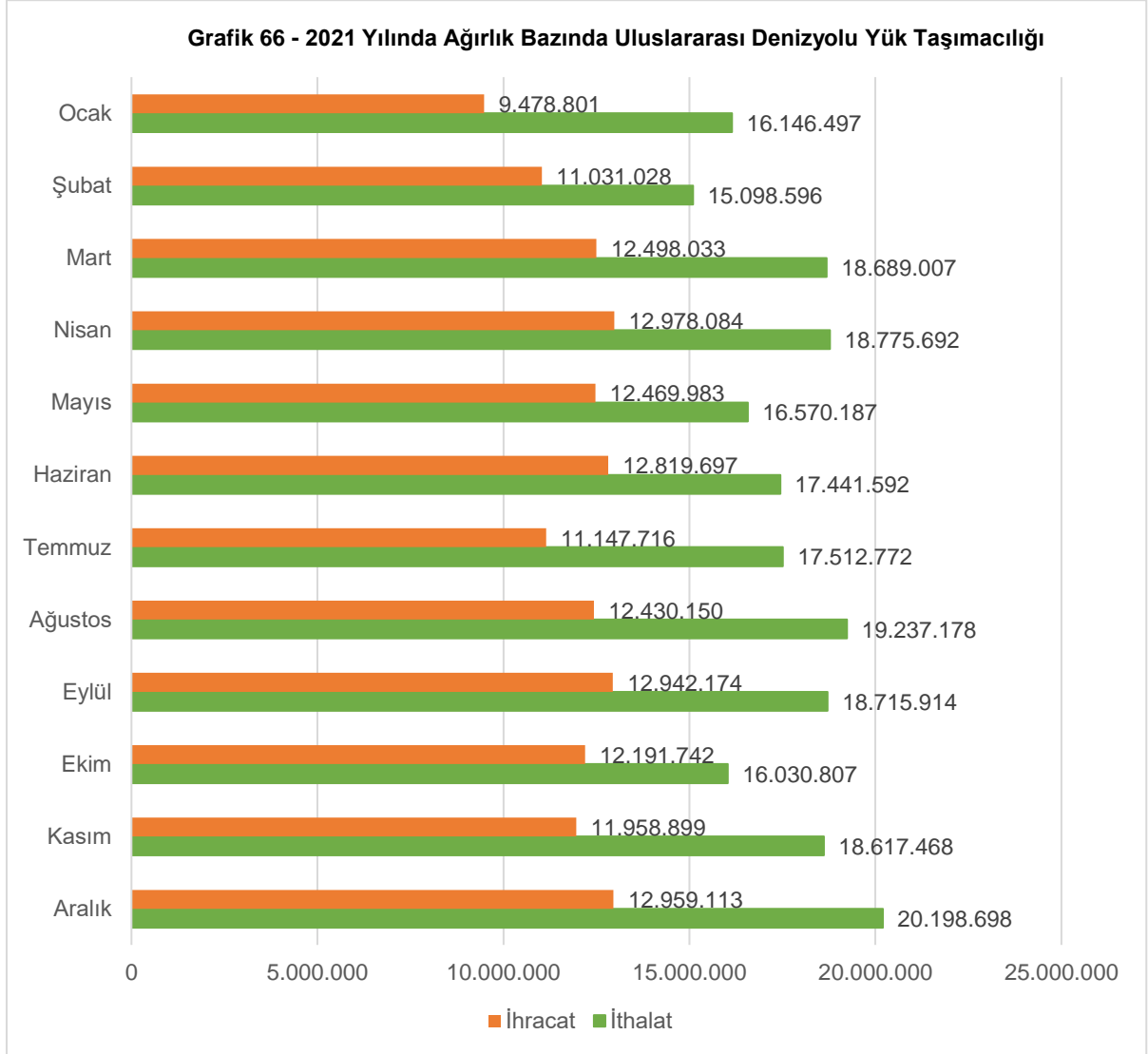
## 2021 Yılı Denizyolu Taşımacılığı Verileri

2021 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığının değer bazında aylara göre dağılımında Mayıs ve Temmuz aylarında bir önceki yıla kıyasla hem ihracat hem de ithalatta azalma söz konusudur. Bu dönemde ihracatta ithalata oranla daha büyük bir düşüş yaşandı. Tüm aylarda ithalat her zaman ihracattan daha fazla oldu. Değer bazında ithalat ve ihracat arasındaki farkın en az olduğu ay Ekim ayı, en fazla açıldığı ay ise Kasım ayı oldu.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

2021 yılında uluslararası denizyolu taşımacılığının ağırlık bazında aylara göre dağılımında değer bazında gözlemlenen daralma paralelinde Mayıs, Temmuz, Ekim ve Kasım aylarında yük hacminde azalma olduğu görülmektedir.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

### Denizyolu Taşımacılığı: İlk 5 Ülke

2021 yılının sonunda Türkiye'nin denizyolu ile ihracatını yaptığı yüklerin değer bazında sıralamasında yer alan ilk 5 ülkeden ABD hariç tümü Avrupa'dadır. ABD, İtalya ve İspanya ihracatta hem değer hem de ağırlık bazında ilk 5 ülke arasında yer almakta olup ABD hem ağırlık hem de değer bazında birinci, İtalya ise hem ağırlık hem de değer bazında üçüncü ülke konumundadır. Ağırlık bazında Çin ihracatta dördüncü ülkedir.

**Tablo 27 - İhracatta İlk 5 Ülke**

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	ABD	ABD
2	Birleşik Krallık	İsrail
3	İtalya	İtalya
4	İspanya	Çin
5	Almanya	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 verilmemiştir.

**Tablo 28 - İthalatta İlk 5 Ülke**

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



## UTİKAD'ın Penceresinden 2021

- UTİKAD internet sitesinde açılan COVID-19 bölümü ile, yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan COVID-19 salgını kapsamında ülkelerin aldıkları önlemlerin lojistik faaliyetlere olan etkileri paylaşılmaya devam etti.
- 24 Kasım 2021 tarihinde gerçekleştirilen UTİKAD 39. Olağan Genel Kurul Toplantısı sonrasında yeni çalışma dönemi ile birlikte İnovasyon ve E-Ticaret, Kamu ve STK İlişkileri, Üye İlişkileri, Üniversiteler, Kadın ve Yeşil Lojistik Odak Grupları kuruldu.
- UTİKAD'ın son dönemdeki ve gelecekteki çalışmaları hakkında bilgiler verilmesi, üyelerin dile getireceği konular ve önerilerin görüşülmesi adına İzmir, Mersin ve Bursa Üye Buluşmaları gerçekleştirildi.
- Kapıkule Sınır Kapısı'nda yaşanan sorunlar üzerinde duruldu. Kapıkule – Kapitan Andreevo Sınır Kapılarındaki sorunların tespiti ve çözümüne yönelik UTİKAD Görüşü Bulgar Ulusal Taşıma İşleri Organizatörlüğü Derneği'ne gönderildi. Kapıkule Sınır Kapısı'nda olduğu kadar Kapitan Andreevo Sınır Kapısı'nda da sorunların çözümünün sağlanması detaylı bir araştırmayı içeren UTİKAD Raporu hazırlandı.
- Denizyolu taşımacılığında hatların uygulamaları ve ekipman sorunları değerlendirildi, konteyner hırsızlığı vakalarına ilişkin gelişmeler takip edildi ve hırsızlık olaylarına maruz kalınmamasına yönelik olarak üyelere bilgilendirme yapıldı. Aynı zamanda yıl içerisinde yaşanan konteyner krizi ve navlunların yüksekliği hakkında değerlendirmeler yapıldı.
- 2017 yılında yayınlanan UTİKAD Çekilmeyen Yük Prosedürü, FIATA tarafından 2020 yılında yayınlanan "Best Practice Guide On Abandoned Goods" uygulama rehberinde yer verilen gelişmeler neticesinde güncellendi. Bu bağlamda FIATA'nın çekilmeyen yük süreçleri için gerekli kontrol kriterlerine yer verilmesiyle UTİKAD Denizyolu Çalışma Grubu üyeleri tarafından "Çekilmeyen Yük Süreçleri ile İlgili İşlem Kontrol Listesi" oluşturuldu. Dokümana eklenen listede yükleme öncesi sözleşme süreçleri, sözleşme hazırlık aşamaları, taşıma esnasındaki süreçler ile çekilmeyen yük durumunda yapılması gereken işlemler eklendi.
- IATA kargo acenteleri yerel finansal kriterlerinin güncellenmesi adına UTİKAD üyelerinin süreçleri de korunarak IATA, ICAP ve UTİKAD yetkilileri arasında yapılan toplantılar neticesinde üst limit sınırında anlaşma sağlandı ve 1 Ekim 2021 tarihinde yürürlüğe giren IATA kargo acentelerine yönelik yeni yerel finansal kriterler UTİKAD üyelerine duyuruldu.



- Posta ve Hızlı Kargo Taşımacılığı gelişmeleri takip edildi ve Posta ve Hızlı Kargo Taşımacılığı ile ilgili çıkan ilk mevzuattan bu yana yaşanan gelişmeler hakkında UTİKAD raporu hazırlandı.
- 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 sürdürdü.
- 18 Kasım 2021 tarihinde yapılan FIATA Genel Kurul Toplantısı'ndaki seçimlerin sonucunda UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Emre Eldener FIATA Genişletilmiş Yönetim Kurulu Üyesi, UTİKAD Yönetim Kurulu Eski Başkanı Turgut Erkeskin ise FIATA Kıdemli Başkan Yardımcısı seçildi.
- FIATA'nın ticari belge ve formlarının Türkiye sınırları içerisinde basım ve dağıtımını yapmaya yetkili olan FIATA'nın Türkiye temsilcisi UTİKAD tarafından, üyelerin temin edebilmeleri adına FIATA dokümanları arasına FWB (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) eklendi. İlgili belge sigortalı ve sigortasız olarak üyelerin kullanımına sunuldu.
- Taşıma ve Lojistik Hizmetlerine İlişkin UTİKAD Kuralları güncellendi ve İngilizce çevirisi UTİKAD internet sitesinde yayınlandı.
- 2021 yılı öngörülleri ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi iş birliğı ile hazırlanan Lojistik Eğilimler ve Beklentiler Araştırması sonuçları UTİKAD Basın Toplantısı'nda paylaşıldı.
- Sürdürülebilirlik Akademisi tarafından verilen İş'te Eşit Kadın Sertifikası'nı yenilemek için denetime giren UTİKAD, 2021 yılında yeniden sertifika aldı.
- UTİKAD ile yurt içi ve yurt dışındaki yerleşik danışman kuruluşlar arasında, Dijital Lojistik Platformu modelinin geliştirilmesine yönelik sektör raporu hazırlanması adına iş birliğı yapıldı. Hazırlanacak sektör raporu, tüm dijital yapıları entegre edecek bir üst platform aracılığıyla taşımacılıkta kullanılan dokümanlar, veriler ve bilgiler ile onay süreçlerinin dijitalleşmesinin getireceğı maliyet, hız ve güvenlik kazanımlarını ortaya koyacak.
- UTİKAD, üyeleri ile anlık iletişimi sağlayabilmek ve mobilitayı arttırabilmek amacıyla "Mobil UTİKAD"ı üyeleri ile buluşturdu. Kullanıcıya konfor sunan Mobil UTİKAD, aplikasyon gibi çalışan IOS ve Android uyumlu ve online marketten indirilebilen bir yazılım olarak faaliyet göstermektedir. Mobil UTİKAD sayesinde üyelerimiz; duyuru, sektörel haber, rapor, eğitim bilgileri vb. bilgilere uygulama üzerinden ulaşım sağlayabilmektedir.

- Deniz Taşımacılığı Hukuku'nun temel ilkelerinin teorik olarak aktarılmasının ve pratik uygulamaların denizyolu taşımacılığında karşılaşılan problemler ve vaka analizleri üzerinden incelenmesinin amaçlandığı Deniz Taşımacılığı Hukuku Eğitim Semineri, UTİKAD Mesleki Eğitim Seminerleri arasına eklendi.
- UTİKAD, 25-26 Ağustos 2021 tarihlerinde dzenlenen 6. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi kapsamında dzenlenen "5. Yılın Lojistikte Başarı Ödülleri"nde "Yılın Sivil Toplum Kuruluğu" seğıildi.



Uluslararası Taşımacılık ve  
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

## Kaynakça ve Notlar

Anadolu Ajansı. Dr. Hüseyin H. Nuroğlu: "Konteyner Krizi Küresel Ticareti Sekteye Uğratmaya Devam Ediyor".

<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/konteyner-krizi-kuresel-ticareti-sekteye-ugratmaya-devam-ediyor/2282562>

Doç. Dr. Birol ERKAN. Türkiye’de Lojistik Sektörü ve Rekabet Gücü.

<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/371675>

Drewry. Supply Chain Advisors - World Container Index.

<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

Eurocontrol. COVID 19 Impact on European Aviation.

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-12/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-16122021.pdf>

Greg Miller. "Supply Chain Signals: New-Container Prices and Production Finally Peak"

<https://www.freightwaves.com/news/supply-chain-signals-new-container-production-and-pricing-finally-peak>

IATA. Annual Review 2021.

<https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2021.pdf>

İbrahim Halil Oğuz, Demet Oğuz. "Türkiye Ekonomisinde Lojistik".

<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/970053>

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

KPMG. KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış 2021.

<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2021/09/kpmg-perspektifinden-tasimacilik-ve-lojistik-sektorune-bakis-2021.pdf>

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu TR31 Bölgesi (İzmir).

<https://www.tr.undp.org/content/dam/turkey/covid-analysis-reports/lojistik-tr31-.pdf>

Manavgat, Gökçe & Demirci, Ayhan. (2021). Lojistik Performans Endeksi Tutarlılığının Sıralı Lojistik Regresyon Modeliyle İncelenmesi. 16. 1856-1871. 10.19168/jyasar.934418.

<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1757378>

Mary-Ann Russon. BBC News "The Cost of Suez Canal Blockage".

<https://www.bbc.com/news/business-56559073>

OECD, G20 International Trade Statistics.

<https://www.oecd.org/sdd/its/International-trade-statistics-Q2-2021.pdf>

Paris MoU Web Sitesi, Current Flag Performance List.

[https://www.parismou.org/sites/default/files/TBB\\_Jaarverslag%20Paris%20MoU%202020\\_totaal\\_HRlos.pdf](https://www.parismou.org/sites/default/files/TBB_Jaarverslag%20Paris%20MoU%202020_totaal_HRlos.pdf)

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>

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>

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

SHGM. Faaliyet Raporu 2021.  
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>

Statista, Global Container Trade 2021  
<https://www.statista.com/statistics/1130550/global-container-trade-by-trade-lane/#:~:text=Container%20trade%20flows%20within%20Asia,million%20TEUs%20in%202021%2C%20respectively.>

Statista, Size of the Global Logistics Industry (2018-2024)  
<https://www.statista.com/statistics/943517/logistics-industry-global-cagr/>

Statista. Length of railroad network in selected countries around the world in 2019 (in kilometers)  
<https://www.statista.com/statistics/264657/ranking-of-the-top-20-countries-by-length-of-railroad-network/>

Supply Chain Management Review: Change of Plans: The Year in Logistics 2021.  
[https://www.scmr.com/article/change\\_of\\_plans\\_the\\_year\\_in\\_logistics\\_2021](https://www.scmr.com/article/change_of_plans_the_year_in_logistics_2021)

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

T.C. Ticaret Bakanlığı, Hizmet Ticaret İstatistikleri.  
<https://ticaret.gov.tr/hizmet-ticareti/hizmet-ticaret-istatistikleri>

T.C. Ticaret Bakanlığı Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021.  
<https://ticaret.gov.tr/data/60f1200013b876eb28421b23/MUTABAKAT%20YE%C5%9E%C4%B0L.pdf>

T.C. Ticaret Bakanlığı. Kara Hudut Kapılarımız.  
<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fticaret.gov.tr%2Fdata%2F5d48274613b8762b40ceacf8%2FKARA%2520HUDUT%2520KAPILARIMIZ.docx&wdOrigin=BROWSELINK>

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

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. Faaliyet Raporu 2021.  
<https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/FaaliyetRaporu/2021Faaliyet.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 ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. Önemli ve Global Projeler, Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları.

<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/uluslararasıYolGuzargahi.asp>  
x

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. 2022 Yılı Bütçe Sunumu.

<https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayin-sunum-ve-tablolar/2022butcesunumu-v-4-web-1.pdf>

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021.

<https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. Demiryolu Sektör Raporu 2020.

<https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2020sektor.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. Faaliyet Raporu 2020.

<https://static.tcdd.gov.tr/webfiles/userfiles/files/istrapor/2020faaliyet.pdf>

TCDD Taşımacılık Web Sitesi. Demiryolları.

<https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/demiryollari>

TCDD Taşımacılık Web Sitesi. Karaismailoğlu: Demiryolunda 2023 Yük Taşıma Hedefimiz 50 Milyon Tonun Üzerine Çıkmak.

<https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/687/>

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/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Odemeler+Dengesi+v e+İlgili+Istatistikler/Odemeler+Dengesi+Istatistikleri/>

The Geography of Transport Systems. Main Maritime Shipping Routes.

[https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Map\\_Main-Maritime-Routes.pdf](https://transportgeography.org/wp-content/uploads/Map_Main-Maritime-Routes.pdf)

THY Web Sitesi. Haberler.

<https://www.turkishcargo.com.tr/tr/haberler/turkish-cargo-tum-operasyonel-sureclerini-yeni-evi-smartistte-birlestirdi>

THY. 9A'21 Sonuç Özeti.

<https://investor.turkishairlines.com/documents/sunumlar/ir-presentation-3q21tr.pdf>

Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları. (2020). UTİKAD.

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadturkiyedetransittasimacilik-gelisimalanlariraporu-86082.pdf>

UNCTAD – Global Trade Update November 2021

[https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf)

UNCTAD. (2021). Review of Maritime Transport 2021.

<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

UNCTAD: Global trade hits record high of \$28.5 trillion in 2021, but likely to be subdued in 2022

<https://unctad.org/news/global-trade-hits-record-high-285-trillion-2021-likely-be-subdued-2022>

UNCTAD-Review of Maritime Transport 2021

<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

World Shipping Council. Top 50 World Container Ports.  
<https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

World Trade Statistical Review 2021  
[https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2021\\_e/wts2021chapter03\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2021_e/wts2021chapter03_e.pdf)

#### 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 2011 yılından itibaren 10 tam yıl verileri sunulmuş ve incelenmiştir.
- İstatistiki verilerin kaynağı TÜİK'tir.
- TÜİK'ten elde edilen mal bedellerinde ithalatta CIF, ihracatta FOB bedeli esas alınmaktadır.
- TÜİK, ithalat ve ihracat taşıması yapılan ülkeleri, gümrük beyannamesinde yer alan ülke bilgisini esas alarak belirlemektedir.
- Bu çalışma 4 taşıma modu temelinde hazırlanmıştır. Denizyolu ile taşıması yapılan treyler veya demiryolu vagonlarına ilişkin taşıma verileri denizyolu başlığı altında 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.

